

numéro

9

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Risque, sécurité et sécurisation maritimes
depuis le Moyen Âge*

PDF complet – 979-10-231-1712-7



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

Revue d'histoire maritime

9

Risque, sécurité
et sécurisation maritimes
depuis le Moyen Âge

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2009
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-509-9
PDF complet – 979-10-231-1712-7

TIRÉS À PART EN PDF :

Poussou – 979-10-231-1713-4
Tranchant, La « culture » du risque... – 979-10-231-1714-1
Curveiller – 979-10-231-1715-8
Martínez Martínez – 979-10-231-1716-5
Tranchant, La sécurisation du port... – 979-10-231-1717-2
Périsse – 979-10-231-1718-9
Prétou – 979-10-231-1719-6
Bochaca – 979-10-231-1720-2
Gallicé – 979-10-231-1721-9
Péret – 979-10-231-1722-6
Morais Barros – 979-10-231-1723-3
Labat Saint Vincent – 979-10-231-1724-0
Vergé-Franceschi – 979-10-231-1725-7
Candiani – 979-10-231-1726-4
Delobette – 979-10-231-1727-1
Chronique – 979-10-231-1728-8
Comptes rendus – 979-10-231-1729-5

Mise en page Lettres d'Or
Version numérique: 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Présentation	
Jean-Pierre Poussou	5
La « culture » du risque chez les populations usagères des mers et littorales du Ponant (XI ^e -XVI ^e siècles) : première approche d'une histoire à construire	
Mathias Tranchant	9
Dangers, acteurs et gestion du risque d'une ville littorale au Moyen Âge	
Stéphane Curveiller	47
Bilbao, une grande ville médiévale malgré son port	
Sergio Martínez Martínez	55
La sécurisation du port de La Rochelle et de son accès : actions épisodiques ou véritable politique ?	
Mathias Tranchant	67
Les premiers jalons d'une défense étatique de l'estuaire de la Gironde sur la côte saintongeaise à la fin du Moyen Âge	
Sébastien Périsset	87
La sûreté judiciaire des ports gascons au lendemain de la conquête française : 1443-1463	
Pierre Prétou	119
Les accès fluviomaritimes des ports gascons (XIV ^e - début du XVI ^e siècle) : éléments de réflexion et pistes de recherche	
Michel Bochaca	135
L'accès aux ports du pays guérandais et à l'estuaire de la Loire à la fin du Moyen Âge et au début du XVI ^e siècle	
Alain Gallicé	147
Sécuriser l'estuaire de la Gironde du XVI ^e au XVIII ^e siècle : une mission impossible ?	
Jacques Péret	163
La sécurisation des accès et l'organisation portuaire de Porto (XI ^e -XVI ^e siècles)	
Amândio Jorge Morais Barros	177
Les fortifications de l'Ordre des Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem dans le grand port de Malte (1530-1798)	
Xavier Labat Saint Vincent	207

II. Varia

Les constructeurs de Marine toulonnais aux XVII ^e et XVIII ^e siècles : une société à part entre noblesse et monde ouvrier de l'arsenal Michel Vergé-Franceschi	231
Stratégie et diplomatie vénitiennes : navires anglo-hollandais et blocus des Dardanelles, 1646-1659 Guido Candiani	251
Le grand négoce atlantique havrais au XVIII ^e siècle Édouard Delobette	283

III. Chronique

Position de thèse de doctorat	323
Comptes rendus	333
4 Informations sur les activités des centres de recherche universitaires en histoire maritime	337
Présentation de <i>Navigocorpus</i> – Corpus des itinéraires des navires de commerce, XVII ^e -XIX ^e siècles	337
Séminaire d'histoire économique et maritime : ports et littoraux de l'Europe atlantique au Moyen Âge	339
Université de la Rochelle : séminaire d'Histoire Maritime : Programmation 2007-2012	341
Université de Bretagne-Sud : les axes de recherche en Sciences sociales du littoral et de la mer (Solito)	342
La recherche en histoire maritime à l'Université de Caen Basse-Normandie	344
Séminaire sur les petits ports du xv ^e siècle à 1914	349
Colloque international du GIS d'histoire maritime	359
Programme des Mardis de la Mer organisés à l'Institut Catholique de Paris par Christian Buchet (année universitaire 2007/2008)	365
Présentation des Mémoires	369

PRÉSENTATION

Jean-Pierre Poussou

La gestion et la prévention du risque sont devenues depuis une dizaine d'années une des dimensions majeures des préoccupations de nos sociétés occidentales. Largement issues de la médiatisation des accidents importants – ou insolites – et des catastrophes surtout naturelles, mais pas seulement, telles les marées noires, elles n'ont cessé de prendre de l'ampleur, recoupant la crainte du dérèglement climatique, et aboutissant à l'utilisation tous azimuts du principe de précaution. Nous sommes ainsi largement devenus, en Europe occidentale, et notamment en France, des sociétés d'assurance et de précaution avec pour but, sinon de faire totalement disparaître le risque – encore que certains commentaires y font penser –, du moins d'en diminuer la place et l'importance.

Or, s'il est un domaine où le risque reste aujourd'hui quotidien, c'est bien celui des activités maritimes, où les risques de naufrage, d'échouage, de pollution restent permanents, même si, en ce qui concerne les équipages – et même les navires – nous sommes loin des conditions d'autrefois où le risque de mort était omniprésent. La mer, certes, tuait beaucoup moins directement qu'on ne pourrait le croire, mais les conditions de vie à bord des navires étaient si rudes que toute traversée océanique, tout voyage au long cours, entraînaient des pourcentages de mortalité considérables : souvent un cinquième des équipages, comme l'avait calculé Jean Meyer. Par comparaison, les naufrages étaient beaucoup moins importants, nettement inférieurs à 5 %.

Il reste que, même pour la pêche, le retour n'était jamais assuré : un grain pouvait toujours se lever et amener la disparition du navire et (ou) de l'équipage, semant la désolation au port d'embarquement. Et l'on sait que malheureusement ce risque existe toujours aujourd'hui, de manière dramatique.

Il a donc fallu s'efforcer de gérer les risques liés à la vie maritime, ce qui, de manière finalement surprenante, n'a guère été l'objet des études historiques, même si Jean Meyer et Alain Cabantous ont attiré notre attention sur la vie fragile des marins et officiers dans les Temps modernes, tout particulièrement aux époques de guerre. D'où l'intérêt de l'article fondateur de Mathias Tranchant qui ouvre ce numéro : « La gestion du risque chez les sociétés littorales du Ponant (XI^e-XVI^e siècles) : première approche d'une histoire à construire ».

6

En fait, l'ensemble de ce numéro 9 a été construit autour du séminaire qu'il a mis en place, à ce sujet, en 2006 à l'université de la Rochelle. La direction de la Revue d'Histoire Maritime est particulièrement heureuse de publier les interventions à ce premier séminaire, dont le thème dominant a été : « La sécurisation des accès aux ports en Europe atlantique (XIII^e – début XVI^e siècles) ». Non seulement Mathias Tranchant a construit l'ensemble du numéro, mais encore le Séminaire d'Histoire Économique Maritime (Ports et littoraux de l'Europe atlantique au Moyen Âge) a participé de manière décisive à son financement. Nous en remercions très vivement Mathias Tranchant et nous tenons à lui en manifester notre vive gratitude.

Le numéro commence donc par un article fondateur sur l'histoire de la gestion du risque chez les sociétés littorales du Ponant du milieu du Moyen Âge à la fin du XVI^e siècle. Soit un ensemble de dix articles, contributions à ce séminaire dont les caractéristiques sont les suivantes :

- ils concernent surtout l'époque médiévale mais abordent le XVI^e siècle, cependant que la contribution de Jacques Péret sur la sécurisation de l'estuaire de la Gironde va du XVI^e au XVIII^e siècle, tout comme celle de Xavier Labat Saint Vincent sur les fortifications du Grand Port de l'île de Malte ;
- la sécurisation de l'accès aux ports du littoral du Ponant doit être entendue de deux manières : les conditions normales d'accès ; la présentation de leur usage, maîtrise et possession contre un ennemi éventuel. On soulignera à cet égard l'importance de l'approche militaire.

C'est cette approche liée à la guerre que nous retrouvons dans le second article des *Varia*, celui de Guido Candiani : « Stratégie et diplomatie vénitienne : navires anglo-hollandais et blocus des Dardanelles 1646-1659 ». Au contraire, même si la guerre est présente, c'est à une étude commerciale que procède essentiellement Édouard Delobette à propos des « trois âges du négoce havrais (1680-1840) », cependant qu'avec Michel Vergé-Franceschi

réapparait, après un numéro spécial sur la construction navale, l'arsenal de Toulon.

Comme de coutume, ce numéro compte une partie chronique très informative puisque l'on y trouve la présentation du projet Navigocorpus, un bilan rapide du colloque du GIS d'Histoire Maritime tenu à Lorient du 15 au 17 novembre 2007 (le numéro double 10-11 à paraître fin 2008 sera consacré à la publication des Actes de ce colloque), la présentation des séminaires d'Histoire Maritime de l'Université de la Rochelle, celle des axes de recherche des Universités de Bretagne-Sud et de Caen, la présentation du séminaire-colloque de Lorient sur les petits ports, le programme des *Mardis de la Mer* de l'Institut Catholique de Paris et, enfin, une nouvelle liste des travaux de master et de doctorat d'histoire maritime, soutenus dans nos universités (essentiellement depuis 2005).

Il s'y ajoute des comptes rendus et une position de thèse.

L'ensemble donne une bonne idée de l'activité soutenue de l'histoire maritime française, notamment grâce à G. Le Bouëdec, A. Zysberg, M. Tranchant ; on y verra également les réussites du GIS d'Histoire Maritime que préside et anime G. Le Bouëdec. Nous ne pouvons que nous en réjouir et en féliciter les divers responsables.

LA « CULTURE » DU RISQUE CHEZ LES POPULATIONS
USAGÈRES DES MERS ET LITTORAUX DU PONANT
(XI^e-XVI^e SIÈCLES) : PREMIÈRE APPROCHE D'UNE HISTOIRE
À CONSTRUIRE

Mathias Tranchant
Université de La Rochelle

La condition humaine, suspendue à un avenir et à un environnement incertains, est par nature intimement liée au risque. Né entre les xvi^e et xviii^e siècles du développement de l'assurance maritime, et des réflexions menées notamment par l'Italien Jérôme Cardan, le Français Blaise Pascal ou le Suisse Jacques Bernoulli sur les probabilités, ce concept est aujourd'hui encore l'affaire des mathématiques et d'une science connexe, l'économie, en particulier lorsqu'il s'agit de résoudre les problèmes que se posent les investisseurs, les banquiers et les assureurs. Depuis les années 1970, les sciences de la terre et de la vie, la médecine, le droit, la psychologie, la philosophie, la sociologie, la science politique, l'anthropologie, ainsi que la géographie, ont également investi la cindynique¹ – appellation officielle de la science du risque – au sein des établissements de recherche et d'enseignement supérieur comme dans les cabinets de consultants et d'expertise². Il faut

- 1 Gabriel Wackermann (dir.), *La Géographie des risques dans le monde*, Paris, Ellipses, 2005, p. 21.
- 2 Claude Gilbert, « Un tournant dans l'analyse des risques et des crises ? », dans Claude Gilbert (dir.), *Risques collectifs et situations de crise. Apports de la recherche en sciences humaines et sociales*, Paris, L'Harmattan, 2002, p. 7-38 ; François Gillet, « Les Pouvoirs publics et la recherche sur les risques naturels », dans René Favier (dir.), *Les Pouvoirs publics face aux risques naturels dans l'histoire*, Grenoble, MSH-Alpes, 2002, p. 347-362. Depuis 1990, la recherche nationale en sciences humaines et sociales sur les risques a connu ses premiers déploiements. Deux GDR (« Crise » et « Soristec », 1990-1994), un programme « Risques collectifs et situations de crise » (1994-1997-2000), suivi de la création depuis 2000 d'un GIS du même nom, deux programmes nationaux de recherche sur « Les risques naturels » et « L'hydrologie », des ACI et des programmes soutenus par le ministère de l'Aménagement du territoire et de l'environnement, ont permis l'émergence en France d'une capacité scientifique en la matière, de préciser des problématiques et de

dire que la demande de plus en plus pressante des décideurs politiques et économiques, soucieux de garantir la sécurité des citoyens pour les uns, celle des investissements financiers pour les autres, contribue à stimuler ce secteur de la recherche. Par ailleurs, certaines crises récentes – d’origines sanitaires (VIH, ESB, H5N1), séismiques (tsunami dans l’océan indien, tremblements de terre en Turquie ou en Afghanistan), climatiques (tempêtes de décembre 1999 en France, cyclone Katrina aux États-Unis), industrielles (explosion de Tchernobyl et d’AZF, amiante), terroristes (destruction du World Trade Center), ou liées aux activités de transport (incendie du tunnel du Mont-Blanc, naufrage de l’*Érika*) – ont engendré de telles pertes et suscité une telle émotion que les autorités publiques chargées d’y remédier s’emploient, dans l’urgence parfois, à obtenir des diagnostics et des propositions de solutions. La conscience croissante et généralisée de l’existence de dangers potentiels s’exerçant à l’échelle planétaire nécessite désormais la mise en œuvre d’instruments de mesure, de prévision et de prévention au moyen de coopérations internationales. Observatoires, systèmes de veille et de surveillance, dispositifs d’anticipation et d’alerte continuent d’être structurés et déployés à travers le monde et l’espace pour participer à la lutte collective contre tous les types de risques majeurs. Dans le même temps – les requêtes posées aux juristes le démontrent chaque jour –, l’individualisme de la vie moderne impose progressivement à toutes les activités humaines un principe de précaution et un devoir de responsabilité. Le risque et ses problèmes connexes – le caractère aléatoire de l’existence et la nécessité permanente de s’adapter à l’environnement – ne sont plus acceptables et s’approchent d’une tolérance zéro, tant et si bien qu’aujourd’hui, la sécurité tend à devenir un droit. Une ambivalence structurelle est ainsi mise progressivement au jour au sein de nos sociétés occidentales. Au même titre que le progrès, la gestion du risque s’affirme, certes, comme une des facettes de la modernité grâce à laquelle les hommes, pourvus de la connaissance, seraient capables de contrôler tant la nature que leurs propres agissements. Mais ce degré de conscience inégalé, irrigué sans relâche par l’information médiatique, place avec d’autant plus d’acuité les populations face à leurs vulnérabilités externes et internes, et les oblige sans cesse à anticiper les éventuelles conséquences d’un développement non maîtrisé. Aussi n’est-il pas excessif de dire, avec le sociologue allemand Ulrich Beck, que cette notion est plus que jamais au cœur des préoccupations sociétales contemporaines³.

favoriser l’interdisciplinarité. Ces structures côtoient d’autres groupements scientifiques, tels que le GDR sur « Les risques liés au climat », le GIP ECOFOR sur la forêt ou l’Unité de gestion des risques de l’Institut de Radioprotection et de Sûreté Nucléaire (IRSN).

3 Ulrich Beck, *La Société du risque. Sur la voie d’une autre modernité*, éd. originale 1986, traduit de l’allemand par Laure Bernardi, Paris, Aubier, 2001.

Et pourtant, depuis le XVIII^e siècle, les progrès technologiques ont permis à l'Europe de gagner en sécurité. Elle s'est émancipée – provisoirement peut-être – de grands périls qui, au début du XX^e siècle encore, menaçaient gravement ses populations. Cela est particulièrement sensible en matière sanitaire. Il n'est que de se représenter l'existence d'un individu au Moyen Âge pour s'en convaincre. Les chiffres européens dont nous disposons pour la seconde partie de la période sont éloquents. Ils indiquent que, chez toutes les catégories sociales, entre le quart et le tiers des enfants mourraient avant l'âge de un an, et la moitié avant l'adolescence (10-12 ans), de maladies diverses aujourd'hui maîtrisées : infections postnatales, malformations et déficiences congénitales, affections digestives et pulmonaires, et maladies infantiles. Une fois arrivé à l'âge adulte, et lorsqu'il n'avait pas eu le malheur de traverser une épidémie de peste, de typhoïde ou de dysenterie, le paysan était soumis à la rudesse et aux dangers de son métier, rendu pénible par ses outils rudimentaires et l'hostilité de son environnement⁴. Par ailleurs, l'archaïsme des techniques agricoles exposait les cultures aux aléas climatiques et interdisait tout stock, de sorte que la disette, même durant les beaux jours des XI^e-XIII^e siècles, menaçait chaque année. En périodes de guerre, si fréquentes, on subissait les rapt, rançonnements, déprédations et destructions des belligérants. De tout temps, il fallait craindre non seulement les arbitraires de la nature mais également ceux des seigneurs et des princes, dont la justice, la fiscalité et la monnaie pesaient à volonté sur le destin des plus faibles. Et que dire des populations riveraines du littoral qui étaient non seulement astreintes sur terre, avec peut-être plus d'intensité encore, à toutes ces menaces, mais aussi exposées sur mer aux funestes tempêtes, courants, écueils, raz de marée et actes de piraterie ? Les textes du Moyen Âge rendent compte de ces conditions d'existence périlleuses et des crises de toute sorte qui frappèrent l'Occident. Toutefois, si l'on se contente, comme le fait Alain Guerreau, des explications théologiques contenues dans la littérature cléricale pour évaluer l'idée que les sociétés se faisaient du danger, il faudrait conclure à une Europe médiévale « sans la notion de risque »⁵. Ce serait ignorer que leurs pratiques étaient en la matière largement déconnectées d'un discours religieux stéréotypé, toujours prompt à utiliser les crises pour rappeler les limites de la liberté humaine face à la nature et la nécessité pour les Chrétiens de se soumettre à la volonté divine. Nous le savons des travaux de plusieurs spécialistes issus des sciences humaines

4 Élisabeth Carpentier, Michel Le Mené, *La France du XI^e au XV^e siècle. Population, société, économie*, Paris, PUF, 1996, p. 54-60. L'espérance de vie est estimée pour cette période à une trentaine d'années !

5 Alain Guerreau, « L'Europe médiévale : une civilisation sans la notion de risque », *Risques*, 31, 1997, p. 11-18.

et sociales : la représentation d'un danger, qui conduit à l'édification du risque, relève d'un processus mental dont le divin est rarement absent⁶. Bien entendu, le risque n'était pas encore conceptuellement élaboré au Moyen Âge. Cependant, par l'étude des réactions des populations anciennes, l'on constate qu'il existait dans les faits.

LA RECHERCHE HISTORIQUE SUR LA NOTION DE RISQUE

12

Il est essentiel de revenir quelques instants sur les grands schémas décrivant l'histoire du risque, pour la plupart conçus par la sociologie et la philosophie politique au cours des trente dernières années⁷. Ulrich Beck, élaborant les principes de la théorie réflexive de la modernité, nous a fourni une restitution passionnante de l'évolution des rapports entretenus par les sociétés avec ce qu'elles ont perçu et vécu de dangereux. À partir de ses travaux, on peut en substance faire se succéder trois périodes historiques. Durant la première, la société occidentale « préindustrielle » aurait construit ses rapports au risque sur un mode exogène, en rejetant la catastrophe comme un phénomène d'inspiration surnaturelle et religieuse. C'était le temps d'une lecture théologique des crises, à l'occasion desquelles soit le Dieu providentiel affirmait sa puissance, sa volonté et son jugement par le déchaînement des éléments et des maladies, soit le diable manifestait ses intentions maléfiques. Toujours selon ce processus de différenciation, l'origine du danger pouvait être non seulement la nature et le divin, mais également l'autre, réel ou symbolique, l'étranger, le vagabond, l'ennemi, le juif. Puis, les développements de la société industrielle auraient progressivement libéré les individus de ces représentations traditionnelles par les promesses de la Science et de l'État-providence. Dès lors, toujours envisagé selon une approche exogène, le risque serait devenu un fait « prédictible, calculable, réductible, assurable », un objet central pour la raison contre lequel se déploierent les progrès de la modernité. Cette conception aurait perduré jusqu'au milieu du xx^e siècle, tant que la société resta dépendante des logiques de pénurie. Encore, « dans la société industrielle, la logique de la répartition des richesses domine la logique de la répartition du risque ». Le tournant serait intervenu à la fin du siècle dernier,

6 Voir en particulier François Walter, « Pour une histoire culturelle des risques naturels », dans François Walter, Bernardino Fantini et Pascal Delvaux (dir.), *Les Cultures du risque (xvi^e-xxi^e siècle)*, Genève, Presses d'histoire suisse, 2006, p. 1-28.

7 Il convient de compléter et de confronter les approches sociologiques avec l'œuvre du philosophe Michel Foucault : *Naissance de la biopolitique*, Paris, Gallimard, 1979 ; *Sécurité, territoire, population. Cours au Collège de France, 1977-1978*, Paris, Gallimard, 1980.

lorsque, « dans la modernité avancée », la véritable misère matérielle aurait été minorée, et que la nature, suffisamment soumise à la science, à la connaissance, à la technique et à la volonté humaine, aurait été transformée sur un mode endogène en objet interne, socialisé. Dès lors, les activités des hommes furent placées au centre des causalités et des responsabilités des catastrophes. Ce renversement caractérise « la société du risque »⁸. Aussi séduisante soit-elle, l'approche développée par Ulrich Beck paraît à l'historien médiéviste ou moderniste trop totalisante et trop uniformisante. En particulier, elle omet volontairement de tenir compte des changements fondamentaux opérés dès la Renaissance, puis à l'époque des Lumières, grâce auxquels fut inauguré le rôle des savoirs profanes dans la lutte contre certains risques. De surcroît, comme nous le dit Andrée Corvol, dans le discours médiatique contemporain persistent des réflexes des temps anciens qui témoignent de la permanence de certains types de réactions face au danger, et dont il faut tenir compte : « La nature, par sa colère, ramènerait l'homme à sa condition première. Il devrait accepter la leçon car, sinon, la matrice du monde déclencherait des violences plus meurtrières encore⁹ ». Une approche complémentaire de cette histoire est celle de Peter M. Wiedemann¹⁰. Selon lui, trois concepts peuvent être employés pour saisir le rapport des sociétés au danger : le tabou, le péché et le risque. Le premier renvoie à une conception archaïque et magique des périls, ces derniers étant hors de portée des tentatives de remédiation humaine. Le second relève des conceptions religieuses de la catastrophe, qui invitent à admettre la soumission à Dieu comme seule voie de protection et de salut. Enfin, le risque traduit une conception rationnelle du danger et place l'action humaine au cœur du processus de résolution. Dans l'esprit de Peter M. Wiedemann, ces trois concepts ne constituent pas les phases successives de l'histoire des rapports des hommes à ce qui les menace. Il les conçoit davantage comme des données analytiques, qui se combinent dans des proportions variables selon les sociétés et les époques. Dans cette perspective, l'on peut dire que le tabou et le péché dominèrent les conceptions de l'Occident médiéval, mais sans

- 8 U. Beck, *La Société du risque*, op. cit., p. 26-27, 35-36. Voir également J.-F. Cauchie et H.-O. Hubert, « “La Société du risque” de Beck : balises », *La Revue Nouvelle*, vol. 115, 2002, p. 86-97 ; Alain Bourdin, « La Modernité du risque », *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. 114, 2003, p. 5-26.
- 9 Andrée Corvol (dir.), *Tempêtes sur la forêt française (XVI^e-XX^e siècle)*, Paris, L'Harmattan, 2005, p. 4.
- 10 Peter M. Wiedemann, « Tabu, Sünde, Risiko : Veränderungen der gesellschaftlichen Wahrnehmung von Gefährdungen », dans *Risiko ist ein Konstrukt : Wahrnehmungen zur Risikowahrnehmung*, Munich, Knesebeck, 1993, p. 43-67. Nous avons emprunté la synthèse de ce travail à F. Walter, « Pour une histoire culturelle des risques naturels », art. cit., p. 16-18.

que le risque n'en fût totalement absent. Géré de façon rétroactive, le danger relevait de la responsabilité partagée entre l'humain et le non-humain. À l'inverse, aujourd'hui encore, les explications magiques et religieuses, sous des formes plus nuancées, continuent d'être employées. Cette présentation, qui ne résout pas tous les problèmes de vocabulaire, a le mérite d'offrir des clefs de lecture éprouvées à l'historien du risque. Enfin, il convient de compléter et de confronter ces approches sociologiques avec l'œuvre du philosophe Michel Foucault relative au biopouvoir et à la gouvernementalité¹¹.

Comme l'ont déjà souligné nombre d'auteurs, ce thème induit, « par nature », une nécessaire interdisciplinarité. Et pourtant, reconnaissons qu'il reste étudié, à de rares exceptions près¹², de façon segmentée et cloisonnée, chacun élaborant à son égard ses propres définitions, ses problématiques, ses outils et ses méthodes. Les historiens doivent à Jean Halpérin dès 1952, puis à Lucien Febvre en 1956, le soin d'avoir dessiné les lignes pionnières d'une recherche qui ne fait que débiter¹³. Comme le précisait ce dernier,

14

il ne s'agit pas de reconstruire l'histoire à partir du seul besoin de sécurité, mais essentiellement de mettre à sa place, de restituer sa part légitime à un complexe de sentiments qui, compte tenu des latitudes et des époques, n'a pas pu ne pas jouer dans l'histoire des sociétés humaines un rôle capital¹⁴.

En d'autres termes, le risque, de tout temps au cœur des préoccupations des hommes, est une question historique centrale dont doivent se saisir les historiens. À certains égards, Emmanuel Le Roy Ladurie fut le premier à s'engager sur cette voie. Comme il le rappelle lui-même dans un article récent, mû par des préoccupations marxistes et scientistes de l'après-guerre, par son goût marqué pour l'histoire rurale et par son intérêt pour la dendrochronologie, il se consacra à partir de 1955 à l'histoire du fait climatique, recherchant le petit âge glaciaire et, en conséquence, certains facteurs majeurs des crises qui

11 *Naissance de la biopolitique, op. cit.* ; *Sécurité, territoire, population. Cours au Collège de France, 1977-1978, op. cit.*

12 Quelques travaux synthétiques tentent toutefois de puiser dans l'interdisciplinarité : Denis Duclos, *L'Homme face au risque technique*, Paris, L'Harmattan, 1991 ; Peter L. Bernstein, *Plus forts que les dieux. La remarquable histoire du risque*, éd. française, Paris, Flammarion, 1998 ; Pierre Gabert et Jean Vaudour (dir.), *Risques naturels*, Paris, CTHS, 1999 ; *Pour une histoire culturelle du risque. Genèse, évolution, actualité du concept dans les sociétés occidentales*, Strasbourg, Histoire et anthropologie, 2004 ; Emmanuel Gleyse (dir.), *Peurs et risques contemporains. Une approche pluridisciplinaire*, Paris, L'Harmattan, 2005 ; Patrick Pigeon, *Géographie critique des risques*, Paris, Economica, 2005 ; F. Walter, B. Fantini et P. Delvaux (dir.), *Les Cultures du risque...*, op. cit.

13 Jean Halpérin, « La Notion de sécurité dans l'histoire économique et sociale », *Revue d'histoire économique et sociale*, XXX, n° 1, 1952, p. 7-25 ; Lucien Febvre, « Pour l'histoire d'un sentiment : le besoin de sécurité », *Annales E.S.C.*, XI, 1956, p. 244-247.

14 *Ibid.*, p. 244.

marquèrent les XIV^e-XIX^e siècles¹⁵. Dans son sillage, Pierre Alexandre, Alain Foucault et Pascal Acot complétèrent ou précisèrent cette histoire du climat qui, en France, est à la base d'une histoire des risques d'origine naturelle¹⁶. Si cette dernière est ensuite devenue un sujet d'études à part entière, c'est grâce aux travaux de René Favier, ainsi qu'à ceux qu'il a suscités ou dirigés. Il s'agissait selon lui de sortir l'historien du rôle réducteur de technicien des sources dans lequel il était cantonné par les demandes des autres sciences, et de l'inciter à décoder lui-même la mémoire des crises¹⁷. S'appuyant d'abord sur des données relatives à des événements catastrophiques survenus en montagne alpine, il ne tarda pas à en énoncer les premières définitions, problématiques et bases méthodologiques¹⁸. D'ailleurs, pour une grande part, ce sont les modernistes qui ont fait progresser la recherche sur le sujet, concentrant leurs efforts sur les risques naturels liés aux glaciers, aux eaux fluviales, aux tremblements de terre ou aux tempêtes¹⁹. Toutefois, René Favier n'a pas limité

- 15 Emmanuel Le Roy Ladurie, « L'Historien face à l'histoire climatique et à l'attitude des autorités en cas de conjoncture climatico-périlleuse », dans R. Favier (dir.), *Les Pouvoirs publics face aux risques naturels...*, op. cit., p. 13-29.
- 16 Emmanuel Le Roy Ladurie, *Histoire du climat depuis l'an Mil*, Paris, Flammarion, 1967 ; *Histoire humaine et comparée du climat. I : Canicule et glaciers, XIII^e-XVIII^e. II : Disettes et révolutions, 1740-1860*, Paris, Fayard, 2004 ; Pierre Alexandre, *Le Climat en Europe au Moyen Âge : contribution à l'histoire des variations climatiques de 1000 à 1425, d'après les sources narratives*, Paris, EHESS, 1987 ; Alain Foucault, *Climat : histoire et avenir du milieu terrestre*, Paris, Fayard, 1993 ; Pascal Acot, *Histoire du climat, du big bang aux catastrophes climatiques*, Paris, Perrin, 2004.
- 17 René Favier et Anne-Marie Granet-Abisset, « Pour une histoire des catastrophes naturelles : une étape dans une recherche collective », dans René Favier et A.-M. Granet-Abisset (dir.), *Histoire et mémoire des risques naturels*, Grenoble, MSH-Alpes, 2000, p. 271-276.
- 18 René Favier contribue activement depuis une dizaine d'années au développement de la recherche sur l'histoire des risques naturels. Il est en tant que spécialiste et expert associé à d'importants programmes scientifiques nationaux et européens. Il est l'initiateur des premiers colloques internationaux organisés en France sur cette question et ses publications en la matière font date : *Histoire et mémoire des risques naturels*, Grenoble, MSH-Alpes, 2000 ; *Les Pouvoirs publics face aux risques naturels dans l'histoire*, op. cit. ; René Favier et Anne-Marie Granet-Abisset (dir.), *Récits et représentations des catastrophes depuis l'Antiquité*, Grenoble, MSH-Alpes, 2005 ; R. Favier, « Sociétés urbaines et culture du risque. Les inondations dans la France d'Ancien Régime », dans F. Walter, B. Fantini, P. Delvaux (dir.), *Les Cultures du risque*, op. cit., p. 49-86 ; « Gérer la catastrophe en montagne (XVII^e-XIX^e siècles) », dans *Tempêtes sur la forêt française*, op. cit., p. 119-131 ; R. Favier et A.-M. Granet-Abisset, « Histoire et mémoire. Histoire du climat et des risques naturels en France », dans D. Lamarre (dir.), *Les Risques climatiques*, Paris, Belin, 2005, p. 9-34 ; R. Favier, « Dieu, l'expert et les cataclysmes », *L'Histoire*, n° 304, décembre 2005, p. 34-45.
- 19 Citons, parmi les travaux récents, outre les ouvrages déjà référencés : Serge Briffaud, « Histoire des catastrophes naturelles », *Sources des travaux historiques*, n° 33, 1993 ; Christine Dourlens et Pierre A. Vidal-Naquet, *La Ville au risque de l'eau*, Paris, L'Harmattan, 1992 ; Paul Allard, « Éléments pour une problématique de l'histoire du risque. Du risque accepté au risque maîtrisé. Représentations et gestion du risque d'inondation

ses investigations aux seules sociétés modernes. Il s'est également intéressé au rapport au risque entretenu par les sociétés anciennes, cherchant à démontrer qu'« on ne saurait réduire [leurs] comportements à une simple passivité ignorante ou fataliste devant les événements catastrophiques²⁰ ». Les enquêtes d'époque le prouvent : au Moyen Âge comme durant la période moderne, les individus, et en particulier les élites, étaient simultanément porteurs de superstitions, de conceptions théologiques, d'explications rationnelles fondées sur l'observation et l'expérience, de savoir-faire face aux événements périlleux, et d'une mémoire des événements. En somme, les sociétés anciennes ont construit et alimenté en permanence une culture du risque qui leur était propre. Ce qui place la mémoire des dangers et ses usages en première ligne du déchiffrement de l'historien. Il lui revient d'apprécier pourquoi et comment furent inventés, fabriqués et enregistrés les événements catastrophiques, et comment ils devinrent des problèmes publics.

16

En ce qui concerne la période médiévale, l'étude du risque n'est pas tout à fait restée en sommeil. Nous devons ainsi à Jean Delumeau, à travers ses travaux portant sur les XIII^e-XVIII^e siècles, le soin d'avoir repris une partie de l'appel fondateur de Lucien Febvre. Se focalisant sur le péché ou les malheurs des temps, sur le sentiment de peur qu'ils ont produit et les réponses qui lui furent apportées, il a ouvert tout un pan de l'histoire religieuse et des mentalités²¹. En cela, il a contribué à préciser le schéma historique selon lequel la problématique du risque, longtemps dominée par les explications, les prescriptions et les pratiques ecclésiastiques, s'en serait, à partir du XVIII^e siècle, pour partie émancipée grâce à l'apport déterminant de la critique, du rationalisme et des sciences positives des Lumières. On ne saurait pourtant penser, et Jean Delumeau s'en garde bien, qu'au Moyen Âge l'exercice de la sécurité, c'est-à-dire la réponse au péril potentiel, était entièrement sous

en Camargue, XVIII^e-XIX^e siècles », *Ruralia* [en ligne], 2000-06-Varia, 25/01/2005 (ruralia.revues.org/document152.html) ; Grégory Quenet, *Les Tremblements de terre en France aux XVII^e et XVIII^e siècles. La naissance d'un risque*, Seyssel, Champ Vallon, 2005 ; L. Faugères, C. Villain-Gandossi, *Le Risque et la crise*, Malte, Foundation for International studies, 1990 ; Cécile Allinne, *Les Villes antiques du Rhône et le risque fluvial. Gestion des inondations dans les villes romaines. L'exemple de la basse vallée du Rhône*, thèse de doctorat soutenue en 2005 sous la direction de P. Leveau, Université d'Aix-en-Provence. Signalons aussi la tenue d'un colloque organisé par la Casa de Velázquez en septembre 2003 sur « Les sociétés méditerranéennes devant le risque ».

20 R. Favier et A.-M. Granet-Abisset, « Histoire et mémoire... », art. cit., p. 14.

21 Voir en particulier : Jean Delumeau, *La Peur en Occident XIV^e-XVII^e siècles*, Paris, Fayard, 1978 ; *idem*, *Le Péché et la peur. La culpabilisation en Occident (XIII^e-XVIII^e siècle)*, Paris, Fayard, 1983 ; *idem*, *Les Malheurs des temps. Histoire des fléaux et des calamités en France*, Paris, Larousse, 1987 ; *idem*, *Rassurer et protéger. Le sentiment de sécurité dans l'Occident d'autrefois*, Paris, Fayard, 1989.

contrôle religieux. Comme chez les modernistes, ce sont les crises d'origine naturelle qui ont essentiellement attiré l'attention des historiens de la période médiévale. Une *A.C.I.*²² « Jeunes chercheurs », menée entre 2002 et 2004 par G. Arnaud-Fassetta, fut consacrée au « Risque hydrologique dans le delta du Rhône au Moyen Âge ». Parmi d'autres études, retenons aussi celles de Jacques Berlioz relatives aux calamités contenues dans les *exempla*, ou celles d'Élisabeth Carpentier dédiées à la Peste Noire. Jean-Pierre Leguay s'est même essayé à une lecture globale des catastrophes au Moyen Âge²³. Les travaux portant sur la misère et la pauvreté, sur la marginalité et l'assistance, contribuent à leur manière à qualifier et à décrire les crises et les réactions humaines qu'elles suscitèrent²⁴. Un colloque récent, organisé sur le thème de la violence et la mer, a donné à ses participants l'occasion de scruter les dangers, les tensions et les peurs suscités par le milieu et les activités maritimes, ainsi que les solutions imaginées pour s'en défendre²⁵. Enfin, il faut ajouter la contribution pionnière, et pourtant restée sans suite, de Louis-Augustin Boiteux qui, le premier, s'intéressa aux débuts de l'assurance maritime²⁶.

Sans être tout à fait neuve, la recherche sur le terrain précis des risques n'en est donc qu'à ses premières explorations. Il reste beaucoup à faire. Le Moyen Âge est pour ainsi dire resté vierge de toute investigation en la matière. Il en est de même pour les espaces maritimes et leurs populations riveraines. Et pourtant, la mer est de tout temps le lieu de prédilection des risques, qu'ils soient réels, supposés, hypertrophiés ou mythifiés. Elle peuple l'imaginaire et la symbolique ecclésiastique qui se réfèrent à ses périls pour

22 Action Concertée Incitative.

23 Jacques Berlioz, *Catastrophes naturelles et calamités au Moyen Âge*, Firenze, Sismel, 1998 ; Joëlle Burnouf, Nathalie Carcaud, Manuel Garcin, « Aléa et risques fluviaux dans la vallée de la Loire au Moyen Âge », 3^e Congrès international de l'archéologie médiévale et post-médiévale, *Medieval Europe Basel*, Bâle, 2002, p. 44-49 ; J.-P. Leguay, *Les Catastrophes au Moyen Âge*, Paris, J.-P. Gisserot, 2005 ; Élisabeth Carpentier, « Autour de la peste noire : famines et épidémies dans l'histoire du XIV^e siècle », *Annales, Économies, Sociétés, Civilisations*, 1962, p. 1062-1092 ; *idem*, *Une ville devant la peste. Orvieto et la peste noire de 1348*, Paris, SEVPEN, 1962, 2^e éd. Bruxelles, De Boeck université, 1993.

24 Voir en particulier les travaux de Michel Mollat : *Études sur l'histoire de la pauvreté (Moyen Âge-XVI^e siècle)*, 2 vol., Paris, Publications de la Sorbonne, 1974 ; *Les Pauvres au Moyen Âge. Étude sociale*, Paris, Hachette, 1978. Voir également les travaux de Bronislaw Geremek : *Les Marginaux parisiens au XI^e et au XV^e siècle*, Paris, Flammarion, 1976 ; *La Potence et la pitié. L'Europe des pauvres, du Moyen Âge à nos jours*, Paris, Gallimard, 1987 ; *Les Fils de Caïn. L'image des pauvres et des vagabonds dans la littérature européenne*, Paris, Flammarion, 1991.

25 Mickaël Augeron et Mathias Tranchant (dir.), *La Violence et la mer dans l'espace atlantique (XII^e-XIX^e siècle)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2004.

26 Louis-Augustin Boiteux, *La Fortune de mer. Le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris, SEVPEN., 1968.

dénoncer le désordre dans l'ordre habituel de la nature²⁷. Et c'est ce qui en fait encore aujourd'hui le terrain d'action privilégié des aventuriers et sportifs de l'extrême. Il faudrait aussi, d'emblée, dépasser les seuls risques d'origine naturelle et élargir la question aux multiples risques anthropiques, dont la menace pesait déjà fortement sur les sociétés médiévales.

18

L'espace envisagé – les mers du Ponant –, composé du golfe de Gascogne, de la mer du Nord et des Manches anglo-normande et portugaise, prolongé par la Baltique, est suffisamment homogène pour espérer dégager des réponses globales, et, dans le même temps, suffisamment riche pour envisager des comparaisons. Son unité provient, d'une part, de l'internationalisation des échanges qui mettaient en relation ces espaces maritimes et, d'autre part, de l'adoption de la jurisprudence des Rôles d'Oléron par l'ensemble des populations riveraines. Cependant, chacune de ces mers était marquée par une problématique environnementale, politique et économique singulière, ce qui leur conférait une identité propre. Le champ chronologique retenu, vers 1100-vers 1550, correspond au premier essor et à la structuration des activités maritimes occidentales. À partir du XI^e siècle, les hommes paraissent plus assurés face à la nature. Chaque région littorale, plus ou moins associée à son *hinterland*, se spécialise alors dans des productions et des échanges spécifiques : le sel, le vin, le fer, la laine, le bois, les peaux, le fret, etc. C'est aussi le temps d'une compétition grandissante entre les seigneurs côtiers et les autorités princières au sujet des juridictions maritimes, compétition à laquelle prennent bientôt part les villes portuaires. Se succèdent une période de croissance et de paix, une période de dépression, de malheurs et de guerre, puis une période de reconstruction, ce qui doit permettre de différencier les risques structurels des risques conjoncturels. Après le milieu du XVI^e siècle, le développement des échanges entre l'Europe et les nouveaux mondes a fait basculer les activités maritimes dans une autre problématique.

Bien que trop souvent incomplet, le champ documentaire médiéval susceptible d'être mis à contribution est très vaste. Les sources narratives, telles que les chroniques, les histoires et annales princières, seigneuriales et urbaines, contiennent des informations relatives aux crises rencontrées par les populations, la mémoire qui en est faite, et les éventuelles dispositions prises à leur encontre pour remédier aux récidives. Certes, elles doivent être maniées avec précaution. Ainsi, les *exempla* médiévaux, s'appuyant sur des événements catastrophiques décrits parfois avec une relative précision,

27 Philippe Jansen, « Littérature hagiographique et catastrophe aux XIII^e-XIV^e siècles : les raisons d'une réalité absente », dans *Histoire des catastrophes naturelles*, Paris, Histoire au Présent, 1993, p. 25-27.

dispensent simultanément un message théologique fait de puissances maléfiqes, d'eschatologie, de sanction divine, de protection et d'intercession de la Vierge et des saints qu'il convient de critiquer²⁸. Il en est de même pour la littérature hagiographique, dont le contenu fait souvent référence à des évènements liés à la mer et où la catastrophe a une forte portée symbolique. Les sources normatives, plus neutres si l'on peut dire, sont également d'une grande richesse. Les lois et règlements touchant la défense des flottes et des côtes, ou l'extension et le développement des amirautés, les traités précisant les conditions de navigation des navires, les coutumes de la mer comme les Rôles d'Oléron définissant les comportements à bord, renferment quantité d'informations relatives à la prise en compte de divers risques. Il y a beaucoup à espérer des sources de la pratique. Les registres de notaires contiennent en effet nombre de chartes parties, de contrats de parsonnerie ou de contrats de construction navale, dont certaines dispositions visent à limiter les dangers et les pertes pesant sur la navigation et les échanges. Les registres de délibérations des villes décrivent avec précision les mesures mises en œuvre pour prévenir les périls et pour protéger les populations urbaines. Quant aux actes émanant des juridictions contentieuses (amirautés seigneuriales et royales, Table de Marbre, Parlement de Paris, administrations locales), ils peuvent témoigner des violences maritimes et de certaines vulnérabilités propres aux populations littorales. Les sources comptables (comptes de marchands, comptes royaux, seigneuriaux ou urbains) comportent des données fiscales relatives à certains dispositifs de protection et de défense ainsi que des informations portant sur les dépenses consenties à ces fins. Les sources « littéraires et scientifiques », comme les routiers de la mer, éclairent le bagage technologique dont disposaient les maîtres de navire pour anticiper les dangers en mer et aux abords des côtes. Les sources archéologiques (épaves de navires, témoignages de catastrophes naturelles, structures de défense contre les éléments marins) et iconographiques (enluminures, sceaux, portulans), complètent enfin les informations fournies par la documentation écrite.

Le risque est une notion dont la haute valeur historique a été jusque-là mésestimée. René Favier nous l'affirme : « l'étude des catastrophes naturelles offre aux historiens une entrée globale de la compréhension des sociétés²⁹ ». En d'autres termes, qu'il soit d'origine naturelle ou anthropique, le risque constitue une donnée stimulante et dynamique pour l'homme, aussi bien à l'échelle individuelle que collective : il façonne la relation au monde,

28 Jacques Berlioz, « Les Récits exemplaires, sources imprévues de l'histoire des catastrophes naturelles au Moyen Âge », dans *Histoire des catastrophes naturelles*, op. cit., p. 7-8.

29 René Favier, « Mémoires des catastrophes naturelles », dans *Les Bleus de la Terre*, CNRS Théma, n° 8, 2005, p. 97.

il recompose les inégalités sociales, il inspire les politiques publiques, il modèle la subjectivité, il objective les anxiétés, il guide les choix personnels et collectifs³⁰. Aussi, appliquée aux populations usagères de la mer et de ses littoraux, son étude devrait contribuer à mieux les définir. Elles regroupaient des couches variées des sociétés rurales et urbaines : des marins, des maîtres de navire, des sauniers, des pêcheurs à pieds, des paysans lorsque leurs terres étaient directement exposées aux aléas maritimes, des marchands, des armateurs, des affréteurs, des constructeurs de bateaux, etc. Il ne faut pas les confondre avec les « sociétés littorales », dans la mesure où cette expression désigne l'ensemble des habitants d'une zone côtière d'épaisseur variable, qui ne sont pas tous, loin s'en faut, soumis aux dangers venant de la mer. Nos populations d'étude sont donc hétérogènes et ne constituent pas, *a priori*, une société clairement établie. En réalité, leur unité ne relevait pas d'un territoire, ni d'une autorité publique. Ce sont en grande partie leurs représentations et leurs pratiques face au risque, dont la somme constitua une véritable culture spécifique, qui contribuèrent à façonner, à l'échelle européenne, un ensemble social relativement cohérent. En somme, l'enjeu scientifique ne consiste pas seulement à détecter et analyser historiquement et spatialement, avec la meilleure précision possible, toutes les menaces susceptibles de peser sur les individus, pour envisager et comprendre les stratégies de gestion qu'ils ont inventées et mises en œuvre. À une autre échelle, il s'agit de saisir la genèse médiévale d'une culture du risque, propre aux populations usagères de la mer et de ses littoraux, qui aurait transformé tout à la fois les modes d'organisation économique, sociale, administrative et politique, les modes de représentation du monde, et qui, par conséquent, aurait spécialement conduit – comme les progrès scientifiques et technologiques – l'Europe à son expansion et à sa « modernité ».

LA NOTION DE RISQUE AU MOYEN ÂGE : PROBLÈMES DE DÉFINITION

Nous ne disposons pas de définition unifiée du risque. Et pour cause : ce concept est polysémique. Il a reçu de la part de chaque discipline qui s'en est emparée, des interprétations qu'il ne faudrait pas, au motif des distances chronologiques et scientifiques, ignorer, mais au contraire réunir, comparer et critiquer. Commençons par préciser qu'elles considèrent communément que le risque n'existe que parce que le dommage qu'il contient est susceptible de toucher les hommes : une irruption solaire ne constitue pas un risque,

30 Gilles Chantraine, Jean-François Cauchie, « Risques et gouvernementalité », *Socio-logos* [<http://sociologos.revues.org>], n° 1, 12 avril 2006.

ce qui n'est pas le cas d'une irruption volcanique, et pourtant les énergies destructrices déployées par ces deux phénomènes sont sans commune mesure. Par ailleurs, il convient de distinguer le risque de la catastrophe (ou de la crise), la seconde en étant soit l'origine, soit la réalisation³¹.

Plusieurs significations nuancent le terme dans le *Grand Robert* : « Danger éventuel plus ou moins prévisible » ; « Éventualité d'un événement futur, incertain ou d'un terme indéterminé, ne dépendant pas exclusivement de la volonté des parties et pouvant causer la perte d'un objet ou tout autre dommage » ; « Le fait de s'exposer à un danger ». De ces propositions, trois éléments principaux se dégagent : le risque contient à la fois les notions de menace, de hasard et de préjudice. C'est ce que confirme la définition onusienne, admise et employée en particulier par la géographie : le risque est le produit de la probabilité d'un aléa par la valeur d'éléments à risques et par leur degré de vulnérabilité. Récemment, des échanges interdisciplinaires réalisés au sein du groupe genevois *M.R.M.* (Management des Risques Majeurs), entre spécialistes des sciences de la terre, des sciences de la vie et des sciences sociales, ont permis de préciser davantage la nature des ingrédients fonctionnels qui composent le risque : il peut être défini comme la combinaison d'un aléa (phénomène naturel ou anthropique produisant le danger, dont il faut décrire et quantifier le fonctionnement, l'occurrence et l'intensité), d'un élément à risque (individus, et tout ce qui est attaché à leur existence, susceptibles d'être soumis à l'aléa), d'une vulnérabilité (fragilité de l'élément à risque), d'une résilience (capacité du ou des individus à absorber et à supporter l'impact de l'aléa et à se réorganiser pour retrouver un état d'équilibre), dans un temps et un espace donnés³².

Analytique et opérationnelle, la définition du *M.R.M.* mérite d'être retenue, d'autant qu'elle rend compte des deux principales approches méthodologiques adoptées par les scientifiques³³. L'une, objectiviste, dite aussi réaliste, considère

31 Jacques Berlioz et Grégory Quenet, « Les Catastrophes : définitions, documentation », dans *Histoire et mémoire, op. cit.*, p. 21-23.

32 Jean Rossiaud, « Sociologie et risque majeur », dans *Les Risques climatiques, op. cit.*, p. 40-41 ; Anne-Marie Granet-Abisset, « La Connaissance des risques naturels : quand les sciences redécouvrent l'histoire », dans *Histoire et mémoire, op. cit.*, note 4. Des définitions complémentaires relatives au champ lexical du mot risque figurent dans : S. Bonnefous, M.H. Massuelle et V. Richard, *Aspects sémantiques du risque : vocabulaire lié au risque à travers une analyse bibliographique* [www.rdrisques.org/biblio/semantique/aspects%20semantiques.pdf/download], décembre 1996, mise à jour mars 1997.

33 C. Gilbert, « Un tournant dans l'analyse des risques et des crises ? », art. cit., p. 10-14 ; J. Rossiaud, « Sociologie et risque majeur », art. cit., p. 35-37. Ce dernier parle du risque comme d'une notion « socialement construite » ; Albertina Oliverio, *Épistémologie de l'action et théorie de la rationalité. Une étude du cas des comportements à risque face au VIH/sida*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2002, p. 12, p. 35-45.

que le risque existe par nature, et qu'à ce titre il peut être expertisé, quantifié et modélisé selon des méthodes technico-scientifiques, comme les échelles d'intensité ou les probabilités. La finalité de ce travail vise à l'assujettissement du danger. Aussi, une attention particulière est-elle portée à l'aléa qu'il faut connaître dans ses moindres détails afin que l'individu ou le groupe potentiellement menacés disposent de la liberté nécessaire pour réaliser des choix rationnels : ignorer le péril, s'en défendre, le braver, l'éliminer. D'une certaine manière, l'histoire du climat participe à ce travail et peut être retenue comme modèle pour décrire le passé d'autres phénomènes naturels ou anthropiques. L'autre approche, constructiviste, insiste davantage sur le caractère subjectif et qualitatif du risque qui, au contraire, n'existe pas en soi. Il devient alors la perception et la représentation, en partie irrationnelles, qu'ont les hommes d'un danger. Selon cette perspective, le risque n'est pas objectivement – ou en tous cas pas complètement – mesurable, parce qu'il relève toujours de données qui échappent à la conscience et au contrôle de son observateur. Il naît du sentiment d'insécurité que produit une chose incomplètement connue : « Si tout était explicite et se présentait sans aucune possibilité de variation par rapport à ce qu'on attend ou à ce qu'on présume, la condition de risque se trouverait éliminée, étant dépourvue de sens³⁴ ». Ici, la vulnérabilité et la résilience sont les données fonctionnelles spécialement prises en compte. Entre nature et culture, ces deux orientations scientifiques, objectiviste et constructiviste, trop facilement opposables, participent en réalité à un même *continuum* sémantique que complète l'approche psychanalytique. En situation de risque, les choix sont soumis aux déformations des perceptions et des évaluations. La peur suscitée par un objet extérieur, identifié et menaçant, provoque des comportements déterminés par des facteurs psychologiques inconscients. Ces derniers relèvent des pulsions de vie, d'autoconservation et de mort. Ils recourent à des mécanismes de défense qui tendent à la stabilité et au maintien par des mesures de sauvegarde, de protection, de rassemblement et d'élaboration³⁵.

Toutes ces acceptions, validées par les sciences humaines et sociales, doivent être retenues pour notre étude. Remarquons toutefois qu'elles n'accordent que peu de place au temps. Et pourtant, chaque risque est aussi une histoire particulière, celle d'une relation entre un individu ou un groupe social et un

34 Stefano Maso, *Fondements philosophiques du risque*, Paris, L'Harmattan, 2006, p. 11-19.
 35 Jean-Jacques Amyot, « Interdits de risque », dans Jean-Jacques Amyot et Michel Billé (dir.), *Vieillesse interdites*, L'Harmattan, Paris, 2004, p. 163-164 ; Jacques Berlioz et Grégory Quenet, « Les Catastrophes : définitions, documentation », dans *Histoire et mémoire*, op. cit., p. 21-23 ; Alain de Mijolla (dir.), *Dictionnaire international de la psychanalyse*, Paris, Hachette, 2002.

fait périlleux. Pour alimenter la polysémie du concept dans une perspective plus historique, il faut ajouter que le risque a pour origine l'expérience, la détection ou le souvenir d'un évènement initial dangereux (une atteinte, une blessure, une destruction, voire un anéantissement), subi par les hommes, ce qu'ils produisent ou ce qu'ils s'approprient ; subséquemment, il est ensuite la représentation, l'anticipation et l'appréhension d'une réplique de l'évènement initial ou de son dérivé. En d'autres termes, sa construction procède d'une chronologie de faits qui commence par la crise, à partir de laquelle est identifié un danger qui est ensuite appréhendé en risque. Cette définition met en avant l'expérience du dommage originel qui est l'objet central et référent de tout risque. La crise première renvoie à « l'idée de désordre, de chaos mettant en cause voire en péril ce qui est établi dans l'ordre des choses, des hommes, des institutions ». Quelles que soient la nature, l'amplitude et l'intensité objectives du danger, son appréciation subjective originelle conditionne la manière dont il est ensuite mémorisé et redouté. Par ailleurs, comme le laisse aussi entendre le *Grand Robert*, cette définition souligne qu'il s'agit d'une notion performative³⁶. Le risque ne désigne pas uniquement l'éventualité d'un danger ; il exprime simultanément l'existence de réactions face à lui. Et c'est bien cela qui intéresse l'historien. Sans mésestimer le caractère objectivable de certaines données fonctionnelles, ce qui compte d'abord, c'est la restitution de l'ensemble du séquençage des liens de causalité qui du péril mènent aux réactions humaines. Ainsi, la menace de l'éventuelle reproduction d'un dommage oblige à prendre des dispositions, en tentant par exemple d'évaluer, de connaître et d'expliquer la nature et la cause du péril, ou en développant la prévision, la prévention et la sécurisation. Parfois même, par l'insécurité qu'il génère, le risque suscite l'innovation et peut donc être recherché pour ses vertus stimulantes. À une échelle supérieure, c'est ensuite le caractère mémoriel et systémique du risque qui retient l'attention. Il est une puissante notion socioculturelle chargée d'identité et d'idéologie, génératrice de solidarités. Le politique l'utilise pour l'aider à gérer et réguler des tensions vécues par la communauté, ou pour assurer l'autonomie de cette dernière, en la distinguant de « l'autre », de l'étranger, du porteur de danger³⁷. En d'autres termes, c'est une forme parmi d'autres de prise en compte d'un problème. Enfin, c'est un marqueur significatif de la modernité, qui varie selon les sociétés et les individus, dans le temps et dans l'espace.

La terminologie d'aujourd'hui doit ensuite être confrontée au vocabulaire médiéval. Précisons aussitôt que le vocable « risque » est encore, au sein

36 J. Rossiaud, « Sociologie et risque majeur », art. cit., p. 36-37.

37 *Histoire et mémoire, op. cit., Introduction*, p. 9.

des langues européennes, en cours de construction au Moyen Âge. Il ne devient usuel qu'à partir de la seconde moitié du XVI^e siècle. D'autres termes connexes étaient alors employés, mais ils ne recouvraient que partiellement la sémantique actuelle du mot, et se rapportaient davantage à la notion d'aléa. On pourrait l'associer au terme latin *periculum*, auquel sont également adjointes les idées de danger, de péril et d'épreuve. Selon Du Cange il faudrait alors le rapprocher de *malum* (calamité, mal, malheur) et de *damnum* (perte, dommage, détriment, préjudice, tort). En ancien français, certains termes voisins permettent de préciser les représentations médiévales du risque. Ainsi le mot *danger* ou *dangier* renvoie, selon Frédéric Godefroy, aux notions de puissance, pouvoir, droit, empire, domination et jouissance. Il précise que « l'acception moderne du mot danger est venue de *dangier* pris dans le sens de pouvoir, parce que, être sous le pouvoir de quelqu'un, c'est souvent courir un péril ». D'ailleurs, le terme « péril » comporte à l'origine lui aussi la double signification de pouvoir et de peur. Enfin, le terme « fortune », synonyme de malheur, d'accident, mais aussi de hasard funeste, vient compléter le vocabulaire du Moyen Âge. Comparée à la sémantique contemporaine, la lexicologie médiévale se rapprochant de la notion de danger s'en distingue sur deux points. D'une part, le terme ne renvoie pas uniquement à un fait périlleux : il indique simultanément qu'il relève d'un pouvoir supérieur exercé sur les hommes. D'autre part, il induit implicitement le caractère imprévisible de la menace.

L'étymologie du terme « risque », difficile à retracer, abonderait dans ce sens. Deux articles récents de Mikel de Epalza et de Christiane Villain-Gandossi permettent de préciser ses origines³⁸. Le vocable est emprunté à l'italien *risco*. Les premières attestations du terme datent du milieu du XIII^e siècle et proviennent de documents génois se rapportant à la mer : *risicum et fortunam maris*. Deux hypothèses étymologiques avaient été jusque là envisagées : une ascendance du substantif verbal *resicum* (de *resicare*, « couper ») qui, par extension, aurait pris le sens « d'écueil » puis de « danger » ; la transformation de *rixicare*, d'après *rixare*, se « quereller », « se battre³⁹ ». Une autre explication, plus probante, est défendue par les deux auteurs. Le terme proviendrait du mot arabe *rizq* qui, dans le Coran, signifie : « tout ce que la providence fournit, qui peut être bon ou mauvais pour le musulman ». Pour prolonger cette interprétation, on peut en quelque sorte y voir le pendant arabe de la *Fortuna*

38 Mikel De Epalza, « Origines du concept de risque : de l'Islam à l'Occident », dans L. Faugères, C. Villain-Gandossi, (dir.), *Le Risque et la crise*, op. cit., p. 63-70 ; Christiane Villain-Gandossi, « *Risicum maris vel fortuna* : aux origines du concept de risque en Occident », dans *Pour une histoire du « fait maritime »*, Paris, C.T.H.S., 2001, p. 51-66.

39 C'est l'explication privilégiée par le *Grand Robert*.

antique (déesse du hasard) et de la Providence chrétienne. Ces conceptions, se rapportant aux notions de danger et de risque, signifieraient qu'elles étaient acceptées comme une chose divine, ce qui induisait un renoncement à toute tentative de s'en préserver. Ainsi, un navire en partance pour un long voyage naviguait, selon l'expression consacrée dans les chartes-parties, « au plaisir de Dieu ». Au final, il faudrait croire, malgré l'existence du mot dès le milieu du XIII^e siècle, que le contenu conceptuel du risque n'existait pas encore dans les actes et la pensée du Moyen Âge.

Concrètement, la réalité des faits supplée la vacuité partielle des vocables : René Favier nous le rappelle. Depuis les temps anciens, les catastrophes naturelles ont conduit les autorités publiques, locales et centrales, à prendre en charge la protection des populations et la prévention des crises. C'était déjà le cas durant l'Antiquité romaine. Sans formuler clairement le concept, l'État réagissait au risque d'inondation par des lois, afin que soit assuré l'entretien régulier du Tibre et de ses berges. Ce modèle règlementaire fut ensuite reproduit par les villes de la vallée du Rhône⁴⁰. Suite à la submersion de la vallée du Grésivaudan en 1219, la municipalité de Grenoble et les Dauphins s'employèrent à prévenir la répétition d'un évènement marqué au fer rouge dans la mémoire collective, en imposant une politique d'aménagement de la plaine du Drac⁴¹. Les « ingénieurs » cisterciens eux-mêmes maîtrisaient les techniques leur permettant de drainer les marais, de canaliser, rediriger, contenir et stocker les eaux, pour circonvier, préventivement parfois, différents dangers comme la sécheresse ou les inondations. Sous l'Ancien Régime, à l'occasion de crues, les sociétés urbaines avaient recours aux cérémonies religieuses pour empêcher ou limiter la catastrophe. Mais elles entreprenaient simultanément la recherche rationnelle des causes et développaient des politiques de protection et de prévention⁴². L'on peut penser aussi aux quarantaines qui furent construites dès le XIV^e siècle aux abords des villes, au moment de l'annonce d'épidémies, pour en éviter la propagation. Voilà autant de comportements qui prouvent l'existence de la notion de risque dans les esprits et les comportements du Moyen Âge. Alors que l'aléa (les causes de la peste par exemple) était indéterminé, les autorités publiques avaient conscience de l'existence d'une menace potentielle et

40 Cécile Allinne et Philippe Leveau, « Les Villes antiques du Rhône et le risque fluvial », dans R. Favier (dir.), *Les Pouvoirs publics face aux risques naturels...*, op. cit., p. 195-218.

41 René Favier, « Grenoble 1219 : l'inondation et les pouvoirs », dans R. Favier (dir.), *Les Pouvoirs publics face aux risques naturels...*, op. cit., p. 33-37.

42 René Favier, « Sociétés urbaines et culture du risque. Les inondations dans la France d'Ancien Régime », dans F. Walter, B. Fantini, P. Delvaux, *Les Cultures du risque*, op. cit., p. 52-58.

cherchaient à en prévenir les effets par l'isolement des étrangers. De manière plus empirique encore, afin d'anticiper la disette, les paysans avaient pris l'habitude de diversifier leurs cultures. Ils avaient remarqué que la variété des cycles végétatifs des céréales cultivées limitait l'impact des intempéries sur la production. Sans pouvoir le dire, ils se protégeaient de fait du risque que les incertitudes climatiques faisaient peser sur l'alimentation. Et je m'en tiens là aux seuls fléaux avec lesquels il fallait sans autre choix composer. Rien n'obligeait au XIII^e siècle un marchand bordelais à embarquer du vin pour l'Angleterre, sur un navire fragile et mal équipé, sous la menace du temps, des hauts-fonds, des courants, de la guerre, des arrestations arbitraires, de la piraterie, des fluctuations des prix et des monnaies ; et pourtant, conscient de sa vulnérabilité et mû par l'appât du gain, il estimait que, probablement, ces risques pouvaient être absorbés.

26

Dans ses volumes de complément, Frédéric Godefroy propose une petite entrée au terme risque qui vient nuancer l'approche initiale⁴³ : « chance (c'est-à-dire aléa) douteuse à laquelle on se trouve exposé ». Cette proposition – il est vrai tardive – plus neutre, s'écarte de la vision théologique du danger et s'accorde davantage avec une conception actuelle. En réalité, deux perceptions du risque se côtoyaient au Moyen Âge : l'une, religieuse et dominante dans la langue écrite des clercs, tournée vers la divine Providence ; l'autre, profane et pratique, laissant à l'homme une possibilité d'analyse, de réaction, voire d'anticipation. Traditionnellement, il est vrai que les sociétés anciennes, démunies d'un point de vue technologique, ont cherché à réduire l'incertitude en imposant aux esprits des explications magico-religieuses et aux comportements la stabilité de l'ordre social. Mais les documents narratifs, qui associent la catastrophe à l'action divine, ne doivent pas être pris au pied de la lettre : « La colère de Dieu, c'est souvent le moyen pour les autorités religieuses d'instrumentaliser la catastrophe⁴⁴ ». S'en tenir aux mots de l'Église ne suffit donc pas. « Au Moyen Âge, un évènement pouvait s'expliquer tant selon des raisons théologiques et morales que suivant des raisons naturelles. Elles s'opposaient moins qu'elles ne se complétaient : les premières expliquaient en général, et les secondes, en particulier⁴⁵ ». En conséquence, la domination des représentations ecclésiastiques du danger dans les écrits médiévaux, qui prônent le renoncement à toute autre forme d'explication et de lutte – en particulier lorsque le péril est d'origine naturelle –, ne doit pas détourner l'historien de l'observation des faits. Si l'on scrute les réactions des populations

43 Frédéric Godefroy, *Dictionnaire de l'ancienne langue française et de tous ses dialectes du IX^e au XV^e siècle*, Paris, F. Vieweg, 1881-1890, 10 vol.

44 « Dieu, l'expert et les cataclysmes », entretien avec René Favier.

45 J. Berlioz, *Catastrophes naturelles...*, *op. cit.*, p. 24.

confrontées à une menace, il est possible de discerner des stratégies de prévision, de prévention et de protection conformes à l'acceptation du risque telle qu'elle existe aujourd'hui. Cela est spécialement vérifiable chez les usagers de la mer : aux prises avec une multitude de dangers qu'il leur fallait, d'une manière ou d'une autre, maîtriser pour survivre, ils outrepassaient de fait, par leurs activités, les conceptions religieuses à l'égard de l'élément marin – à la fois purgatoire et espace du chaos – et du commerce – suspecté, voire interdit quand il touchait l'argent. À l'aide des outils intellectuels les plus récents et dans le respect des réalités culturelles du Moyen Âge, c'est cette réalité qu'une telle recherche propose notamment de saisir.

Ce hiatus sémantique étant levé, on conçoit combien l'étude du risque remet en cause l'approche déterministe trop rapidement adoptée par les historiens des temps médiévaux. De fait, désormais un champ de recherche beaucoup plus large s'ouvre à nous et plusieurs questions méritent d'être posées en objectifs de travail. Quelle conscience, quelle perception les populations usagères de la mer et des littoraux avaient-elles des dangers qui les environnaient ? Pourquoi certains événements ou problèmes rencontrés par les sociétés humaines sont-ils appréhendés comme des risques et d'autres non⁴⁶ ? Quelles explications naturelles et surnaturelles leurs attribuaient-elles ? Quelle anticipation de leur survenue étaient elles capables de développer ? Comment les actions normatives des autorités publiques, locales et centrales, se sont-elles progressivement imposées aux explications religieuses et à la fatalité ? Comment furent acceptées et mises en œuvre ces règles par les populations ? Le risque étant à la fois né des activités maritimes et inscrit au cœur de la modernité, en quoi les sociétés littorales ont-elles été précocement modernes ? Autant de questions qui en appelleront d'autres et auxquelles il serait possible de répondre grâce à l'adoption d'un plan de travail global.

NATURE DES RISQUES ENCOURUS PAR LES SOCIÉTÉS LITTORALES

Dans les villes marchandes italiennes de Venise, Florence et Gênes, on assurait dès le XIV^e siècle contre « les actes de Dieu, de la mer et des gens ». Et à Marseille, deux siècles plus tard, étaient couverts les risques

tant divins qu'humains, d'amis ou d'ennemis, cogités ou incogités, détentions de seigneurie tant ecclésiastiques que temporelles, repréailles, marque et contre-marque juste ou vraiment injuste, de bande, contrebande, du feu, du vent, du jet à la mer⁴⁷...

⁴⁶ C. Gilbert, « Un tournant dans l'analyse des risques et des crises ? », art. cit., p. 10.

⁴⁷ L. A. Boiteux, *La Fortune de mer*, op. cit., p. 152.

Conformément à la définition initiale du risque donnée par le *M.R.M.*, il nous faut analyser séparément, pour étudier leurs interactions, ses composantes fonctionnelles. Dès le Moyen Âge, deux types d'aléas, qui ne sont pas hermétiquement cloisonnés mais au contraire se mêlent et s'influencent souvent, pesaient spécifiquement sur les populations littorales : les uns d'origine naturelle et les autres d'origine anthropique.

Les premiers sont peut-être les plus accessibles à l'historien. Ils agissaient profondément sur des sociétés qui ne disposaient encore que d'un faible bagage technologique. Ce sont leurs représentations symboliques qui reviennent inlassablement dans le discours théologique. Ils tenaient notamment à l'instabilité, parfois brutale et toujours redoutable, de l'élément marin. Par tous temps, les courants de marée contraignent la navigation. Cela est particulièrement sensible dans certains secteurs tels que les estuaires, les espaces entre les îles et le continent (Oléron, Ré, Noirmoutier, Sein, Ouessant, Jersey, Guernesey), au passage de raz ou de pas (Galice, Finistère, Calaisis), ou au fond d'échancrures littorales. L'amplitude de la marée peut ainsi s'élever à 13 mètres au Mont Saint-Michel. Dans le golfe du Morbihan (havre d'Auray) ou le long des côtes occidentales du Cotentin, les courants atteignent ou dépassent parfois les 10 nœuds. Et dans les grands estuaires de la Seine, de la Loire et de la Gironde sévit le mascaret. En dehors de rades abritées, partout la houle rencontre à proximité des côtes quelques écueils et hauts-fonds sur lesquels elle vient se briser plus ou moins violemment. Dans des circonstances plus rares, à l'occasion de tempêtes ou de tremblements de terre, la mer peut « sortir de son lit », occasionnant un *vimer*, c'est-à-dire une inondation ou un raz-de-marée. Les soubresauts météorologiques présentent également de nombreux dangers. L'on pense immédiatement aux profondes dépressions qui viennent balayer l'Europe par l'ouest durant la mauvaise saison, occasionnant dans les cas extrêmes d'ouragans des vents de plus de 200 km/h. Bien que moins intenses, les orages et vents thermiques estivaux présentent, sur mer comme sur terre, une autre menace réelle. Quant au brouillard, épais et durable l'hiver en Manche, il désoriente et rend aveugle le maître de navire. Les déplacements des bancs de sables sont eux aussi redoutables. Dans les estuaires ou le long de secteurs littoraux gascons, poitevins, normands, picards ou flamands, ils forment autant d'écueils ambulants sur lesquels la mer déferle et les navires s'échouent. Ils en viennent même parfois à colmater des bras de mer ou des embouchures. Dans les ports, ils comblent et obstruent les chenaux d'accès. Sur terre enfin, les migrations dunaires forment d'autres *vimers* qui couvrent les habitations et les champs.

À ces périls, produits par l'environnement naturel, viennent s'ajouter d'autres dangers, tout autant redoutables, provoqués par les hommes eux-mêmes. Dès le XII^e siècle, et à plus forte raison lors des conflits ouverts des XIV^e et XV^e siècles, la guerre frappa de façon chronique les frontières maritimes qui devinrent un enjeu stratégique pour les belligérants. Batailles navales, sièges de villes portuaires, descentes dans les îles et expéditions corsaires connurent des développements intenses durant la guerre de Cent Ans. En temps de trêves ou de paix, le bruit des armes, de la force et des exactions ne s'éteignait pas pour autant. Les razzias maintenaient l'insécurité dans les campagnes littorales. Et la piraterie continua, bien après le Moyen Âge, d'écumer les mers aux passages vulnérables de la circulation maritime. À bord des navires et dans les ports, les tensions sociales et économiques récurrentes se vidaient lors de rixes, de destructions et de déprédations dont les conséquences, parfois mortelles, peuplent les registres des séries judiciaires. Les défaillances technologiques, sans atteindre les incidences contemporaines, faisaient encourir nombre de dangers. Un navire mal construit, mal gréé, mal chargé ou mal lesté, menaçait de chavirer ou de se disloquer ; un espace portuaire inadapté, insuffisamment balisé et entretenu, rendait périlleuses les manœuvres d'approche et de stationnement ; des quais et des étiers sous-équipés contraiaient et fragilisaient les déchargements ; les dépôts de lest intempestifs dressaient des écueils à l'entrée des havres. Les désordres suscités par l'internationalisation toujours plus poussée des échanges, faisaient craindre les effets néfastes de la concurrence et de l'innovation. Il faut aussi considérer les fluctuations arbitraires imprimées sur les sauf-conduits, la fiscalité et la monnaie par les autorités princières qui pouvaient soudainement modifier de façon considérable les conditions du commerce. Ajoutons enfin que des aléas de natures différentes pouvaient se combiner et aggraver leur potentiel de dangerosité. Ainsi, le déversement de déchets de toutes sortes, comme souvent dans les ports, combiné aux phénomènes d'ensablement, accélérât leur comblement. La mauvaise qualité de l'ancrage d'un navire pouvait entraîner lors d'une tempête, dans une rade très occupée, la rupture de ses amarres et des collisions en chaîne dans l'ensemble du plan d'eau de stationnement.

L'inventaire et la description qualitative des aléas doivent être complétés par une estimation aussi précise que possible de leur intensité, ce qui complique grandement la tâche de l'historien⁴⁸. Ce travail est rendu extrêmement

48 Selon Philippe Schoeneich et Mary-Claude Buset-Henchoz, « Risques naturels, espace vécu et représentations : le nécessaire décodage de la mémoire », dans *Histoire et mémoire*, *op. cit.*, p. 254.

difficile du fait de l'absence de données claires, neutres et détaillées sur les crises et accidents survenus au Moyen Âge. Ainsi, à l'intérieur d'une source narrative, pour dégager correctement l'intensité objective d'un aléa, c'est-à-dire son intensité réelle exprimée de façon quantitative (amplitude, extension, durée), il faudrait en mesurer l'intensité subjective qui peut en modifier l'ampleur. Or cette dernière, qui relève de la perception et du degré de crainte du phénomène, et qui varie donc selon la nature des pertes subies – allant de simples forêts ou de terres à des vies humaines –, tend à submerger la réalité des événements. Aussi, les sources narratives doivent-elles être critiquées et « corrigées » avant toute utilisation statistique. Pour y remédier, il faudrait pouvoir disposer de marqueurs probants que seules l'archéologie et les sciences de la terre et de la vie peuvent fournir. Ainsi, dans le cas d'un raz-de-marée, les traces et vestiges des destructions subies par les constructions humaines et leur environnement devraient être recherchées et analysées. Par ailleurs, il est nécessaire d'établir simultanément une cartographie et une chronique, c'est-à-dire une cartographie historique des manifestations des dangers, afin d'en saisir le *continuum* phénoménologique⁴⁹. Il serait ainsi possible d'envisager globalement, dans le temps et dans l'espace, les concentrations, dispersions, continuités et discontinuités d'aléas de natures différentes.

Les éléments à risque étaient évidemment très nombreux, et il n'est pas question ici d'en dresser l'inventaire. Ne retenons pour l'instant que ceux dont la vulnérabilité était la plus évidente et la plus sensible. Pour faire court, il s'agissait de l'ensemble des acteurs, matériels et activités liés à la mer. Les marins et leurs navires étaient en première ligne des aléas du milieu maritime. Leur vulnérabilité tenait aux faiblesses de leurs moyens technologiques qui, bien qu'en amélioration constante, ne leur permettaient guère de s'affranchir des périls de la mer. Leurs bâtiments, dépendants du vent et peu maniables, échappaient difficilement à un coup de vent ou aux courants. Leurs techniques de navigation, empiriques, fondées sur l'observation du milieu, quelques recettes nautiques, la sonde et parfois la boussole, les tenaient à proximité des côtes pour des navigations essentiellement diurnes. Les sauniers, conquérants des marais, se savaient dépendants de la clémence des éléments. Les transgressions marines et les pluies abondantes avaient tôt fait de déborder les digues et de saper leur travail patient et harassant de drainage, de canalisation et de répartition des eaux. Les pêcheurs, dans leur majorité établis sur l'estran, craignaient que ne soient démolis ou emportés leurs dispositifs de capture : si certaines pêcheries maçonnées résistaient davantage aux coups de mer, les

49 Lucien Faugères, « La dimension des faits et de la théorie du risque », dans L. Faugères, C. Villain-Gandossi, *Le Risque et la crise, op. cit.*, p. 35.

filets et les nasses étaient beaucoup plus vulnérables. À un moindre degré, il en était de même pour les exploitants des campagnes littorales. Les ports et leurs villes attenantes, espaces de concentration de richesses mais aussi lieux de pouvoir, étaient fragilisés par leur succès. La densité de leur trafic et l'encombrement de leurs rives exposaient leurs pratiquants aux collisions, échouages et incendies, comme à la convoitise de forces extérieures. Les marchands, sans réelle protection, craignaient, pour eux et pour leurs biens, les périls naturels de la navigation, mais également les déprédations pouvant survenir à tout moment et en tout lieu, en temps de guerre comme de paix, sur mer comme dans un havre. Acteurs sans être décideurs, ils avaient de surcroît à souffrir des changements soudains du contexte économique, rendu aléatoire par les arrêts arbitraires des autorités politiques et judiciaires, et par les variations saisonnières des productions et des prix.

LES REPRÉSENTATIONS ET LES RÉACTIONS

L'histoire de la prise en compte et de la gestion du risque se confond avec celles des milieux naturels, des perceptions et représentations des dangers, des savoirs vernaculaires et scientifiques, de la mobilisation des forces économiques, sociales, politiques, administratives et culturelles⁵⁰. Ce ne sont d'ailleurs pas tant les périls que les tentatives d'y obvier qui nous intéressent ici. Elles relèvent en partie de la capacité qu'avaient les hommes à connaître et à décrire les aléas, leur vulnérabilité et le territoire auquel ils étaient associés. C'est ce dont furent chargés les ingénieurs de l'époque moderne à partir de la seconde moitié du XVII^e siècle. C'est ce à quoi s'employaient aussi, avec moins de discernement et de méthode, les populations littorales au Moyen Âge.

La question des représentations est cruciale et mérite une étude attentive. Elle soulève des problèmes multiples : celui de la perception, de la conscience et de la hiérarchisation des dangers, celui de la nature des explications estimées ou déterminées, apprises ou inventées, suspectées ou éprouvées, celui de la mémoire des événements. Nous avons commencé à le dire : le tabou et le péché enveloppaient l'ensemble des risques d'origine naturelle dont personne ne paraît alors contester la divine inspiration, création et manifestation. Mais cette explication n'interdisait nullement l'accumulation de savoirs empiriques, mémorisés et objectivés. Bien que l'élément marin fût communément conçu comme une puissance théologique, un abîme, un purgatoire, un révélateur de l'humanité, ses marges littorales pouvaient

50 Denis Cœur, « Aux origines du concept moderne de risque naturel en France : le cas des inondations fluviales (XVIII^e-XIX^e siècle) », dans *Histoire et mémoire, op. cit.*, p. 120.

être aussi un objet de connaissance. Les routiers et portulans en donnent la preuve. Les courants, écueils et profondeurs étaient précisément enregistrés et repérés par les marins. Ils savaient calculer l'heure des marées et en estimer l'amplitude. Leurs savoirs nautiques devaient également, à l'image de ceux des sociétés primitives contemporaines, comprendre des observations relatives aux circonstances climatiques, aux oiseaux et aux animaux marins, à la couleur de l'eau, à la forme et la direction de la houle, etc., grâce auxquelles il était possible de prévenir la survenue d'un danger. Il faudrait également analyser selon quelles conceptions, quels critères et quelle mesure ces populations pouvaient considérer qu'un risque était acceptable ou non. Il l'était dès lors que le rapport entre, d'une part, les dommages matériels et psychologiques, réels ou supposés, qu'un évènement pouvait produire et, d'autre part, les capacités de la collectivité qui y était confrontée à s'en défendre et les gérer, à les admettre et les supporter n'était pas trop déséquilibré⁵¹. Lorsqu'à l'inverse ce rapport s'avérait trop important et ne laissait espérer aucune réaction utile, le risque conduisait à une attitude fataliste face au danger. Au surplus, le coût des moyens à réunir pour mettre en œuvre la gestion du risque influait lui aussi fortement sur la propension à l'accepter ou à y renoncer.

Néanmoins, des solutions étaient recherchées dans les limites des représentations et du bagage technologique dont disposaient les usagers de la mer et des littoraux. Pour cela, il fallait agir sur au moins une des composantes fonctionnelles du risque : maîtriser voire éradiquer l'aléa, réduire la vulnérabilité, distancier l'aléa de l'élément à risque, augmenter la résilience. Concrètement, cela se traduisait par plusieurs attitudes qui pouvaient se combiner : détecter, comprendre, évaluer, anticiper, prémunir, compenser, défendre, alerter, secourir. Parmi les principales stratégies de gestion mises en œuvre par les populations, nous pouvons en retenir d'ores et déjà quelques-unes. La pluriactivité, notion contemporaine développée en particulier par la géographie et l'économie, fut longtemps un moyen de sécuriser son existence en diversifiant ses productions et ses occupations. Pratiquée de façon horizontale, elle permettait à un individu ou à un groupe d'élargir le potentiel de ses ressources économiques, et donc de diluer les risques de pénurie. Le producteur, redoutant les aléas climatiques, n'agissait pas autrement : saunier, il employait ses *bossis*⁵² pour l'élevage de quelques bêtes ; vigneron, il pouvait entretenir un cheptel qui, de surcroît, amendait sa terre. Dans ces circonstances, le but était d'abord de garantir un revenu minimum, ensuite de disposer de quelques moyens de subsistance supplémentaires. Le marin

51 C. Gilbert, « Un tournant dans l'analyse des risques et des crises ? », art. cit., p. 31-32.

52 Plates-formes de terre qui entouraient les aires saunières.

était mû par des motivations similaires lorsqu'il louait la force de ses bras aux travaux des champs. Le propriétaire de navire, soumis au caractère saisonnier de son activité, destinait son bateau aussi bien au transport de marchandises et d'hommes, qu'à la pêche ou à la piraterie. Quant au négociant, même spécialisé dans un secteur particulier, il restait prêt à traiter tout ce qui était susceptible de procurer un bénéfice. Ajoutons que nombre de familles entretenaient un courtil destiné à l'alimentation domestique, et que chacun se livrait au commerce dès qu'il avait quelque chose à vendre. Pratiquée de façon verticale, la pluriactivité autorisait par ailleurs le contrôle de tout ou partie d'une filière, de la production jusqu'aux échanges. Le marchand spécialisé dans le négoce d'un produit, confronté à l'instabilité des marchés et à la concurrence, recherchait, pour lever les incertitudes pesant sur son activité, la maîtrise complète du processus économique. Qu'il s'agisse du vin, du sel, de la laine, du fer, du pastel, il s'évertuait tout à la fois à tenir la terre, les ouvriers et les salaires, à posséder les infrastructures de transformation et de stockage, à régir les mécanismes de transport, de vente et de prêt. Toutefois, la pluriactivité ne fut pas toujours recherchée. La mono-agriculture était, par exemple courante chez certaines communautés d'entre Loire et Gironde.

La gestion du risque pouvait également consister en sa mutualisation. Dans sa forme la plus réduite et la plus primitive, il s'agissait d'une simple expédition commerciale, collective et temporaire, organisée par un « cap-marchand⁵³ ». Ce dernier, qui en était instigateur, gérait les intérêts de plusieurs chargeurs, louait la ou les embarcations nécessaires, et payait pour le compte de l'ensemble les taxes et charges du transport. Répétant des opérations de la sorte, un même négociant partageait sa cargaison et réduisait d'autant l'impact économique qu'aurait produit un accident de parcours sur les biens qu'il aurait chargés sur un seul navire. Forme associative plus élaborée, un groupement financier pouvait être décidé grâce à la rédaction d'un contrat de parsonnerie. Par ce moyen, la propriété d'un navire était fractionnée en trois ou quatre parts. Les frais d'entretien et d'exploitation comme les profits étaient divisés dans les mêmes proportions. Surtout, le coût d'éventuelles pertes subies lors des voyages était supporté par l'ensemble des parsonniers et non par un seul individu. Afin de répartir et de limiter les risques maritimes, les armateurs préféraient ainsi souvent investir dans les parts de plusieurs bateaux qu'acquérir en propre un unique bâtiment. Cette stratégie de dilution du coût des dommages potentiels a sans doute contribué au succès de la flotte bretonne durant la seconde moitié du XV^e siècle. Face à la concurrence de navires de grande taille (plus de 100 tonneaux) lancés par quelques grands

53 Marchand qui organise et supervise l'entente commerciale.

armateurs castillans, anglais ou allemands, les Bretons proposaient des unités plus réduites, des carvelles, détenues par un ensemble de modestes propriétaires. L'affréteur bordelais, qui faisait appel à eux, expédiant son vin dans plusieurs bateaux, aux côtés d'autres marchandises comme des céréales ou du bois, limitait d'autant les risques encourus : le naufrage de l'un d'entre eux ne grevait pas l'ensemble de son expédition ; et ses tonneaux, chargés parmi des marchandises de moindre valeur, attiraient moins la convoitise des pirates et des pillards. À une échelle supérieure, la mutualisation fut recherchée dès le XIII^e siècle par certaines communautés de gens de mer qui se structurèrent en associations de métier. Entre 1204 et 1213, les Bayonnais créèrent leur *Societas navium*, organisation professionnelle dont les statuts témoignent de l'ambition des maîtres et des compagnons : protéger ses membres, défendre leurs intérêts et régir leurs relations. Parmi les règles qui y sont énoncées, les premières concernent l'entraide et l'assistance en toute circonstance, en particulier face à un péril en mer⁵⁴. La fondation de la *Companha das naus*, par privilèges du roi portugais D. Fernando I (1345-1383), prescrivait notamment la création de deux caisses, à Porto et Lisbonne, alimentées par une taxe de 2 % sur la valeur du fret, dont les sommes récoltées devaient servir à l'indemnisation des assurés de cette « mutuelle d'armement »⁵⁵. Les guildes de marchands, qui ont essaimé dans le nord de l'Europe, agissaient selon les mêmes préoccupations. Ces associations disposaient souvent d'un fonds commun destiné à compenser tout ou partie des pertes subies par des confrères sinistrés. Enfin, la mise en place progressive de réseaux portuaires, urbains et marchands a pu contribuer, sous des formes similaires, à diviser les risques inhérents au transport maritime. Par exemple, en 1296, les professionnels des principales villes portuaires du nord de la Castille se regroupèrent pour former une puissance navale commune, la *Hermanidad de la Marina de Castilla*, structure protectionniste, capable notamment de résister à la concurrence sur le marché du fret. Il est vrai que ces groupements organisés de solidarité et d'assistance n'étaient pas l'apanage exclusif des populations maritimes. Rappelons que l'Église en fut souvent l'inspiratrice. Et, dans les villes européennes, nombre d'activités professionnelles furent structurées en métiers durant la fin du Moyen Âge. Cependant, chez les communautés d'usagers de la mer, ces organisations paraissent plus précoces, plus variées, et elles s'apparentent davantage à des institutions de mutualisation du risque.

54 E. Goyheneche, *Bayonne et la région bayonnaise du XII^e au XV^e siècle*, Leioa, Universidad del País Vasco, 1990, p. 313-322.

55 L. A. Boiteux, *La Fortune de mer*, op. cit., p. 40-41.

Plutôt que de répartir sur plusieurs associés le poids des aléas, les acteurs des échanges maritimes ont pu aussi chercher à le transférer sur un agent extérieur – un autre individu ou un groupement financier – dont c'était la spécialité. Intéressés de fait au bon déroulement des expéditions de leurs débiteurs, les bailleurs de fonds acceptèrent bientôt d'en garantir, d'une manière ou d'une autre, le succès. Contournant déjà par le change la prohibition religieuse du commerce de l'argent, ils trouvaient là un autre moyen de masquer leurs intérêts. Ils élaborèrent pour cela des outils financiers spécifiques qui préfigurèrent les assurances modernes. Ces instruments étaient inspirés de pratiques romaines. Ils furent perfectionnés en Italie au cours du XIV^e siècle et diffusés en Méditerranée occidentale durant la 1^{ère} moitié du XV^e siècle. Leurs principes furent enfin répandus en Castille, en France et en Flandre à partir des années 1450. Ils se présentaient d'abord comme une forme particulière de crédit, des « prêts à la grosse aventure », qui dégageaient l'emprunteur du remboursement de sa dette si les marchandises achetées et expédiées par ce moyen subissaient un dommage durant leur voyage. Tout ou partie des « risques, périls et fortune » était ainsi transféré sur le créancier, la prime d'assurance étant contenue dans les bénéfices qu'il réalisait si le trajet se déroulait sans encombre. Puis, par évolutions successives, il revint à l'assuré lui-même de verser d'avance une prime, son assureur s'engageant pour lui à la compensation d'éventuels préjudices et avaries. Le travail pionnier de Louis-Augustin Boiteux n'exonère pas la recherche contemporaine de poursuivre ses investigations sur ce sujet. Jacques Bernard en a témoigné : la documentation notariale de la fin du Moyen Âge fournit nombre d'actes, des connaissements en particulier, qui, sans reproduire trait pour trait les pratiques contractuelles méditerranéennes, rendent compte des multiples expériences et inventions destinées à garantir financièrement la *fortune de mer*⁵⁶. Il faudrait, pour le Ponant, nous appuyant sur les travaux déjà réalisés sur les cités italiennes de Gênes et de Venise, analyser systématiquement les contrats contenant une disposition d'assurance maritime, afin de déterminer, selon leur type et leur

56 Au travail de L.-A. Boiteux, il faut ajouter : Christiane Villain-Gandossi, « Origines du concept de risque en Occident. Les risques maritimes ou fortune de mer et leur compensation : les débuts de l'assurance maritime », dans L. Faugères, C. Villain-Gandossi, *Le Risque et la crise*, op. cit., p. 71-84 ; Jacques Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Paris, SEVPEN, 1968, p. 687-702 ; Robert Favreau, « Un contrat d'assurance maritime à La Rochelle en 1490 », *Revue de la Saintonge et de l'Aunis*, t. III, 1976, p. 79-92.

forme, les aléas et vulnérabilités qu'ils étaient censés couvrir, leur coût et leur rentabilité, leur complexité, leur technicité juridique et leur diffusion⁵⁷.

Les initiatives privées des acteurs économiques étaient doublées de dispositions publiques prises par les autorités urbaines, seigneuriales et princières. Le régime portuaire en donne une bonne illustration. Afin de sécuriser l'accès et le stationnement en leur havre, les municipalités renforcèrent continuellement leur législation à l'égard du balisage, du pilotage, du lamanage, du délestage, du *désarmage*, du *quillage*, de l'amarrage et du *quaiage*⁵⁸ des navires. Chacune de ces obligations donnait lieu au paiement d'un droit censé garantir, par l'entretien de matériels adaptés, la sûreté du lieu. De surcroît, des règles complémentaires, temporaires ou permanentes, pouvaient concerner le temps d'ouverture et de fermeture du port, la nationalité des bâtiments entrant et sortant, leur tonnage et la raison de leur venue, etc. Nous venons d'en donner un exemple : les développements que connut la fiscalité sur la vente et la circulation des marchandises, furent souvent justifiés par la nécessité de résorber certains risques. C'était le cas des brefs bretons, documents ducaux dont chaque maître de navire voyageant le long des côtes armoricaines, devait se munir pour s'assurer contre l'exercice du droit de bris. En surtaxant les importations, ou en exonérant les exportations, les États se livraient à des mesures protectionnistes dont l'objet était de limiter la concurrence étrangère et de rendre plus compétitives les productions et activités commerciales indigènes. La création des amirautés participait aussi de la recherche de sécurité. Née sous Saint Louis lors de la 7^e croisade, la charge d'amiral de France vit ses prérogatives précisées en 1373⁵⁹. Simple fonction honorifique de commandement de la flotte royale à l'origine, on lui adjoignit bientôt la surveillance, la défense et la police de la mer, puis le premier ressort des questions de faits de course et de piraterie. L'amiral de France, disposant d'une administration propre dans les grands ports tenus par le roi, était ainsi responsable de la délivrance des lettres de marque et des congés de course. Et il n'était pas le seul à pouvoir prétendre protéger les côtes du royaume. Les amirautés de Flandre, de Guyenne et de Bretagne

36

57 Michel Balard, « Assurances et commerce maritime à Gênes, dans la seconde moitié du XIV^e siècle », *Annales de Bretagne*, t. LXXXV, 1978, p. 273-282 ; Jacques Heers, « Le prix de l'assurance maritime au Moyen Âge », *Revue d'histoire économique et sociale*, t. XXXVII, 1959, p. 7-19 ; Alberto Tenenti, *Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise*, Paris, SEVPEN, 1959.

58 Droit perçu sur l'accostage à un quai.

59 Auguste Dumas, *Étude sur le jugement des prises maritimes en France jusqu'à la suppression de l'office d'amiral (1627)*, Paris, s.n., 1908, p. 71-72. Voir aussi la synthèse de M. Mollat du Jourdin dans le chapitre XII de Philippe Contamine (dir.), *Histoire militaire de la France, t. 1 : Des origines à 1715*, Paris, PUF, 1992, p. 281-286.

continuèrent longtemps à piloter leurs propres systèmes de défense des littoraux ainsi qu'à organiser et à soutenir les déplacements en convois des flottes commerciales de leurs ressortissants. Des escortes spéciales étaient financées à cet effet et un règlement stipulant la conduite et les dates de ralliement de la flotte les régissait. La garde des centres d'échange contre la pénétration éventuelle d'ennemis suspendait la navigation d'étrangers le long des côtes françaises à l'obtention d'un sauf-conduit, individuel ou collectif. À l'occasion de la rédaction de trêves et de traités, chaque signataire prenait ainsi le soin de négocier la protection et la liberté de circulation accordées par l'autre partie à ses ressortissants. Ces accords pouvaient également déboucher sur la conclusion d'une alliance et d'une assistance mutuelle.

En définitive, le rôle des pouvoirs publics dans la gestion des risques variait selon leur poids et prérogatives politiques, leur proximité de la population qu'ils encadraient, et la nature des aléas auxquels il fallait faire face. Aux autorités locales incombait surtout le soin de lutter contre les menaces naturelles et technologiques, par la création de dispositifs et d'infrastructures de protection, ainsi que par l'instauration de réglementations appropriées. Les couronnes royales se contentaient, le cas échéant, d'aider leur mise en œuvre par un appui fiscal. Aux autorités centrales revenait davantage le devoir de faire régner la paix sur mer, de stabiliser les marchés et de protéger les intérêts économiques de leurs sujets. Ensemble, elles devaient également prévenir les attaques étrangères par l'organisation de dispositifs d'alerte et de défense. En ces temps de guerre chronique, la prévention de ce risque était d'une importance capitale. À partir de la fin du XIII^e siècle furent mis en défense les navires, les côtes, les infrastructures littorales et les hommes. Par touches successives, un guet de la mer fut ainsi articulé. Chaque village littoral y participait sous la houlette d'une grande ville portuaire ou d'un seigneur côtier. Les points stratégiques, comme les havres, les estuaires et leurs centres urbains, furent fortifiés, et des systèmes de garde instaurés. L'on constitua en renfort des flottes de défense et des stations navales, comme celles de Rouen ou de La Rochelle, censées intervenir rapidement et répondre à toute attaque. Surveillance, alerte, fortification et armement mobilisaient toutes les forces dans les circonstances les plus tendues. Au total, à grands frais et avec des résultats variables, la protection des littoraux devint un enjeu majeur pour les autorités publiques à la fin du Moyen Âge.

Enfin, les populations littorales luttèrent contre les risques au moyen de progrès technologiques, notamment en matière de construction navale et d'équipement portuaire⁶⁰. Les bâtiments du commerce international

60 Voir notamment les travaux récents contenus dans *Les constructions navales dans l'histoire, Revue d'histoire maritime*, n° 7, 2007.

bénéficièrent de la généralisation du gouvernail d'étambot au cours du XIII^e siècle, innovation en provenance des marines de l'Europe du Nord. Sa diffusion et ses perfectionnements offrirent une réponse adaptée aux nouvelles exigences des armateurs jusque là contraints par l'emploi de l'aviron latéral traditionnel. Puissante, fixée sur la pièce maîtresse de la charpente, cette gouverne axiale autorisait le rehaussement des œuvres de navires qui tendaient à devenir toujours plus contenant. Simple d'emploi, exigeant plus de force que de savoir-faire, son timonier n'était plus tenu d'être sur le pont pour observer son cap et gouverner mais recevait à présent les ordres d'action de son maître, sans autre horizon qu'une niche dans le château arrière. La généralisation du bordage à carvel durant la seconde moitié du XV^e siècle, en remplacement du bordage à clin classique, simplifia et rationalisa elle aussi grandement les méthodes de construction et de réparation navale, de sorte que les coques des différents modèles (*vaisseau, escaffe, barge, carvelle, cogue, nef*) gagnèrent en performance et en solidité. Elles furent également mieux défendues : de la submersion par un pontage continu, des attaques ennemies grâce au développement de superstructures défensives et d'un armement de jet. À la toute fin du Moyen Âge, la coque était devenue suffisamment robuste pour recevoir une artillerie à poudre. La voilure connut elle aussi des évolutions favorables à la sécurité de la navigation. Le mât central unique portant une seule voile carrée fut bientôt complété par des mâts de misaine et d'artimon, ce dernier soutenant une voile latine. Par ce moyen, les bâtiments gagnèrent en puissance et en maniabilité. Dans le domaine portuaire, secteur qui n'a pas été encore suffisamment étudié, on peut aussi constater la généralisation de certains progrès techniques. Dans les havres les plus importants, les quais et cales étaient progressivement maçonnés et leur agencement rationalisé. Des anneaux de fer solidifiaient l'amarrage des bateaux. Parfois des treuils, voire des grues, soulevaient et assuraient les manœuvres de transbordement. Par des jetées artificielles, on chercha à protéger les passes et à limiter leur ensablement. Enfin, il faut relever les progrès réalisés en matière de techniques de navigation. L'enregistrement dans des portulans et des routiers des savoirs nautiques, élargis par l'extension des routes commerciales et exploratrices, et leur diffusion au sein du milieu professionnel des pilotes, contribuèrent à sécuriser les voyages internationaux. La généralisation de l'emploi des astres pour s'orienter, ou se situer dans le temps et dans l'espace, protégeait des risques de dispersion et autorisait l'usage de routes plus directes par la haute mer, à l'abri des dangers côtiers.

Ces quelques lignes se font l'écho de recherches qui méritent d'être, une par une, approfondies, élargies et combinées pour rendre compte des

efforts permanents consentis dans tous les domaines de leur existence par des populations littorales qui s'évertuèrent à répondre aux multiples risques produits par leur environnement.

LES POPULATIONS USAGÈRES DE LA MER ET DES LITTORAUX, DES SOCIÉTÉS DU RISQUE ?

L'ensemble de ce travail initial doit permettre de mettre au jour la prégnance du risque chez les populations usagères de la mer et des littoraux à la fin du Moyen Âge. Leurs perceptions des dangers multiples et permanents auxquels elles étaient confrontées, et les réactions qu'elles ont inventées à leur égard, ont constitué peu à peu un véritable patrimoine culturel qui leur était propre, les ancrant dans leur territoire et les distinguait des communautés de l'arrière-pays. Nous postulons qu'une première identité maritime fut construite au cours de la période médiévale autour de pratiques liées à la gestion du risque, et qu'elle s'exprima au travers de dynamiques historiques de grande ampleur.

Il existait un antagonisme économique fort au Moyen Âge entre les investissements considérables nécessaires aux activités liées au milieu marin et les incertitudes qui pesaient sur elles. La saliculture, la pêche, comme le commerce, souffraient bien évidemment des menaces d'avarie dues aux événements naturels comme à la technologie, mais ces dernières n'étaient pas nécessairement les plus redoutées. Pour de nombreuses raisons que nous n'avons pas toutes énumérées, le rapport entre l'offre et la demande pouvait varier de façon brutale et sensible, modifiant dans la foulée les prix des marchandises, du transport et de la monnaie. Chaque crise politique pouvait à tout moment sombrer dans l'affrontement militaire, réactivant simultanément la course, les razzias et les interdictions de commercer. Au gré des besoins du pouvoir en argent frais, le contexte fiscal était susceptible d'être modifié, parfois dans des proportions insupportables et stériles. En pareilles conjonctures, quel degré de conscience avaient les populations littorales des menaces qui les environnaient ? Agissaient-elles en connaissance parfaite des conditions d'activité ou à l'estime ? Quel était leur seuil d'acceptabilité et de tolérance ? Dans quelle mesure ces dangers étaient-ils supportés ou contournés plutôt qu'affrontés et contrés ? La violence et le pouvoir destructeur de l'aléa, d'une part, la nature de l'élément à risque, d'autre part, semblent avoir souvent déterminé le comportement humain. Lorsqu'il conduisait à une inéluctable catastrophe, le risque était subi passivement : il prenait alors un caractère théologique, devenant l'expression de la volonté divine face à laquelle tout chrétien était tenu de s'incliner. Rappelons que le navire était entouré d'une bénédiction religieuse et qu'un voyage se déroulait toujours

« au plaisir de Dieu ». Lors d'une tempête ou d'une grave avarie, c'est-à-dire quand des situations dramatiques mettaient en jeu des vies humaines, les marins s'en remettaient dans une ultime prière au créateur, lui promettant actions de grâce et de pénitence en cas de salut. Les églises littorales et lieux de pèlerinages étaient peuplés de ces ex-voto déposés en mémoire d'une protection miraculeuse.

40

Même clairement identifiés, nombre de risques d'origines naturelles ou anthropiques, faute de moyens pour s'en protéger ou s'y opposer, étaient admis en conscience et à ce titre enregistrés dans la globalité de l'économie maritime. L'approximation avec laquelle on dénombrait le temps, l'espace, les choses et les valeurs, caractéristique des pratiques et conceptions médiévales, obligeait à la même attitude relativiste pour faire face à d'éventuels dommages. Quantifiés de façon incertaine, ces derniers ne pouvaient être précisément attribués ni reportés. Aussi élargissait-on le spectre des agents susceptibles de les garantir. La somme des procédés de compensation – pluriactivité et associations en particulier – devait permettre d'assumer et de résorber tout ou partie des sinistres les plus courants, même si ces derniers n'étaient que grossièrement estimés. La réactivité, l'adaptabilité et la polyvalence remarquables des acteurs de cette économie, c'est-à-dire leur grande capacité de résilience, complétaient leur aptitude à absorber positivement des maux dont ils ne pouvaient attaquer directement les causes. En temps de guerre, les pertes occasionnées par les destructions, les variations des prix et les interdictions de circuler et d'échanger pouvaient être considérables, conduisant à l'abandon des moyens de production et à la faillite du négoce. Et pourtant, la moindre accalmie ou fenêtre de trêve étaient l'occasion de réactiver des échanges en sommeil. Un temps transformés en vaisseaux corsaires, les navires marchands retrouvaient leur destination première. Que les militaires eussent brûlé les champs et les vignes, ou ruiné les aires saunières, aussitôt qu'ils étaient partis, les villageois s'évertuaient à reconstruire de plus belle. Qu'un partenaire commercial se vît interdit de séjour dans un port, et immédiatement on lui cherchait un intermédiaire licite ou on le remplaçait. Qu'une interdiction de commercer fût prononcée, et les échanges interlopes prenaient le relais. Que la monnaie vînt à manquer, et d'autres moyens d'échange étaient instantanément trouvés. En conséquence, durant la guerre de Cent Ans, les littoraux, pourtant surexposés par leur situation frontière aux affres militaires, ne connurent jamais la profondeur du repli rural et urbain constaté parfois dans l'arrière-pays. Il convient donc de souligner le vif esprit d'entreprise de leurs populations, esprit qui semble trancher avec le relatif conservatisme qui prévalait ailleurs.

La pratique usuelle des risques influença non seulement les associations économiques établies en corporations, mais aussi en profondeur les structures urbaines. Certaines villes-ports, gouvernées par des bourgeoisies marchandes puissantes, mirent à profit leurs statuts communaux et leur pouvoir de délibération pour prendre la forme d'organisations mutualistes. Cela est remarquable à La Rochelle. Les annales de la ville rendent compte des préoccupations sécuritaires permanentes de l'échevinage, qu'elles touchent ses fortifications, ses privilèges, sa banlieue ou son commerce. En particulier, à partir de 1294, les autorités municipales décidèrent d'assurer sur leurs propres deniers une compensation aux Rochelais endettés. Un fonds de 200 livres tournois par an fut réservé aux membres du corps de ville, afin de leur venir en aide lorsqu'ils se trouvaient incapables d'honorer leurs créanciers. En 1407, la mesure fut renouvelée, précisée et même augmentée. Cette garantie ne s'appliquait pas, bien entendu, aux banqueroutes causées par les jeux de dés, la vie luxueuse ou des dépenses excessives. En revanche, l'assistance apportée aux pairs en cas de faillite s'étendit aux pertes causées par « fortune de mer », c'est-à-dire à celles survenues à l'occasion d'une tempête ou d'une attaque pirate, par exemple⁶¹. Un travail de compilation, d'analyse et de comparaison des constitutions et des réglementations propres aux villes littorales mériterait d'être réalisé. Il permettrait de mettre en lumière la place des dispositions mutualistes et protectionnistes dans les préoccupations de leurs dirigeants. Il pourrait par la même occasion mettre à l'épreuve la généalogie foucaldienne de la gouvernementalité. À une échelle encore supérieure, ce sont des villes qui, mues par des intérêts économiques et parfois politiques communs, prirent l'initiative de se lier. Il est significatif d'observer que les hanses médiévales aient en majorité concerné des communautés urbaines littorales ou dont les activités commerciales dépendaient largement des circulations maritimes. Fondée vers 1050, la hanse de Bruges, devenue bientôt la hanse de Londres, réunissait plus d'une vingtaine de villes de Flandre occidentale, importatrices de laine et exportatrices de draps, en relation avec la capitale anglaise. Deux siècles plus tard, concrétisant l'essor urbain et économique des Allemands en mer du Nord et en Baltique, les villes de Lübeck et d'Amsterdam se ligüèrent en 1241, augurant la réunion des villes-ports des côtes néerlandaises, rhénanes, saxonnes, wendes, pomériennes, prussiennes et livoniennes. Assemblées régulièrement en *Hansetad* à partir du milieu du XIV^e siècle, leur ambition n'était pas réellement l'autonomie politique : elles ne formèrent jamais un État même si, individuellement, elles disposaient

61 Médiathèque La Rochelle, ms. 50, p. 181, 450 ; voir : Mathias Tranchant, *Le Commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Rennes, PUR, 2003, p. 189.

de larges libertés juridiques, économiques, fiscales et monétaires. Il s'agissait d'une organisation essentiellement tournée vers la défense des hommes, des biens et des intérêts de ses membres. Cela se traduisait par des mesures protectionnistes visant au développement de comptoirs et de privilèges commerciaux, au contrôle des marchés, des flux, des prix et des routes du commerce maritime, à la sécurité des flottes marchandes, à la lutte contre la concurrence étrangère, à la réglementation monétaire, etc. On en vint même, au xv^e siècle, à lutter contre l'usage systématique du crédit dans les relations commerciales avec les non-Hanséates, qui déstabilisait les prix, perturbait les affaires, bref faisait prendre aux négociants des risques susceptibles de les conduire à la faillite et à la malhonnêteté. Dans les situations les plus périlleuses, le *Hansetad* envoyait des délégations en ambassade pour régler les litiges et conflits, décidait la mise en place de blocus ou le financement d'une armée d'hommes et de navires pour faire respecter ses intérêts, lutter contre la piraterie et soutenir les convois, et faisait lever dans ce but des taxes sur les échanges⁶².

La recherche de sécurité, d'équilibre et de stabilité, de confiance en somme, sans lesquels le commerce maritime international n'aurait pu se déployer, eut donc une répercussion majeure sur les formes d'organisation politiques et sociales des populations littorales à la fin du Moyen Âge. L'observation vaut également pour ce qui concerne le cadre juridique des activités liées à la mer. À l'aube du xiii^e siècle, sous l'influence présumée du droit méditerranéen – en tout cas tel qu'il apparaît dans certaines parties du *Digeste*, des *Basiliques* et du *Consolat*⁶³ – furent rédigés, à mi-chemin entre le droit écrit et le droit coutumier, les Rôles d'Oléron. Cette compilation de la jurisprudence et des usages des gens de mer du Ponant avait des objectifs pratiques. Leur constitution fut dictée par les réalités quotidiennes de l'exercice de la mer et la nécessité de règles simples, de sorte qu'ils constituèrent pour quatre siècles la référence des tribunaux, des prud'hommes et des contrats privés, auxquels ils fournissaient les moyens de leurs clauses et de leurs jugements⁶⁴. Les articles qu'ils contiennent étaient autant d'obligations auxquelles les maîtres, marinières et affréteurs devaient se soumettre pour garantir la sécurité du navire, des hommes et des marchandises. De l'appareillage à l'arrivée des vaisseaux, les comportements de chacun étaient arrêtés afin de prévenir tout dommage (bris du bateau ou de sa cargaison) et, le cas échéant, par tempête

62 Philippe Dollinger, *La Hanse (xii^e-xvii^e siècles)*, Paris, Aubier, 1964.

63 Michel Mollat du Jourdin, *L'Europe et la mer*, Paris, Seuil, 1993, p. 138 ; Jan Craeybeckx, *Un grand commerce d'importation : les vins de France aux anciens Pays-Bas (xiii^e-xvi^e siècle)*, Paris, SEVPEN, 1958, p. 85-87.

64 J. Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux, op. cit.*, p. 678.

ou naufrage, de sauver ce qui pouvait l'être : vérification de la qualité des guindages et des cordages, bon arrimage, déchargement et stockage à quai du fret, jet des denrées et abattage du mât dans les extrêmes nécessités, etc. Selon la fonction qu'il occupait dans l'expédition, la responsabilité de chacun était également engagée, l'obligeant en cas de faute avérée au dédommagement sur ses biens propres. Ces jugements visaient par ailleurs à assurer la paix et l'entraide au sein de l'équipage. En particulier, un matelot malade devait être soigné aux frais de son employeur. On chercha enfin à limiter les risques de fraude et de malversation. L'article 15 précisait que, dans le cas où un navire à l'ancre, en station dans un port, heurtait un autre bâtiment, tous les dommages occasionnés étaient supportés à part égale par les deux sinistrés. Il s'agissait par ce moyen d'éviter « que l'équipage d'un vieux navire ne fût tenté de se mettre sur la voie d'un meilleur dans l'espoir de se faire dédommager des suites de ce choc⁶⁵ ». Les Rôles d'Oléron connurent un tel succès qu'ils s'imposèrent à d'autres rédactions de même nature contenues dans la constitution de la fameuse *Societas navium* bayonnaise de 1204-1213, dans la Coutume d'Hambourg de 1292, ou dans celle de Lübeck de 1299⁶⁶. Les usages locaux y furent soit progressivement intégrés, soit relégués au second plan. Des versions multiples⁶⁷, sur la base de la compilation originale, furent ainsi traduites et adaptées. Le *Waterrecht*, droit maritime des villes hanséatiques de la mer du Nord, en est une adaptation du XIV^e siècle. Adoptée par Lübeck, elle se répandit ensuite dans les villes de la Baltique, et notamment à Wisby, sous le nom de *Gotländisches Waterrecht*⁶⁸. En Flandre, le *Droit maritime de Damme* en était une copie quasiment littérale⁶⁹. Une traduction fut également réalisée en Angleterre dans le *Black Book of the Admiralty*⁷⁰. On en trouve quelques traces à Bayonne, à Libourne et à Bordeaux⁷¹. Enfin, la Castille, avec ses *Partidas* attribuées à Alphonse X en

65 Jean-Marie Pardessus, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, t. 1, Paris, 1828, p. 334. Voir également : Margarita Serna Vallejo, *Los roles d'Oléron: el coutumier marítimo del atlántico y báltico de época medieval y moderna*, Madrid, Centro estudios montañeses, 2004.

66 P. Dollinger, *La Hanse*, op. cit., p. 184-185.

67 M. Mollat du Jourdin, *L'Europe et la mer*, op. cit., p. 139. À l'heure actuelle, environ 44 manuscrits issus de la compilation des Rôles d'Oléron ont été répertoriés en Europe.

68 P. Dollinger, *La Hanse*, op. cit., p. 185.

69 J. Craeybeckx, *Un grand commerce d'importation...*, op. cit., p. 88-89.

70 P.-F. Feraud, « Les Jugements d'Oléron ou Rôles d'Oléron », *Neptunia*, n° 162, 1986, p. 4.

71 J. Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux*, op. cit., p. 679.

1266⁷², et Séville, avec ses *Leyes de Layron*⁷³, disposaient d'une de ces versions. Dans le sillage de Jean-Marie Pardessus, il y aurait grand intérêt à réunir et à comparer l'ensemble de ces versions pour en déterminer plus précisément les origines et la filiation, les objectifs, les principes, les modalités et les méthodes, le tronc commun et les particularismes, les évolutions et les améliorations, la diffusion. L'internationalisation du droit maritime, dictée par la nécessité de prémunir les gens de mer des dangers naturels et anthropiques auxquels ils étaient exposés, de gouverner pour cela les conduites et de désigner les responsabilités de chacun, est un fait majeur de l'histoire européenne. Alors que, dans les terres, les coutumes locales résistèrent si longtemps à l'extension de droits nationaux, les usagers de la mer formèrent, dans le cas précis du règlement de ces causes, une communauté juridiquement originale.



44

Les usagers de la mer avaient-ils un rapport spécifique à la mobilité, et par conséquent au danger ? Cette question, semble-t-il peu considérée par la géographie – ce qui étonne ! –, est déterminante en vue de dresser les contours et les ressorts d'une culture du risque. L'Europe était alors dominée par un cloisonnement de l'espace opéré par la seigneurie dont, même à la fin du Moyen Âge, un individu ne sortait guère. Les moyens de locomotion rudimentaires, les médiocres voies terrestres de communication, les forces conservatrices, immobilistes et centripètes du pouvoir de ban, de l'Église et de la coutume, l'obstacle des fiscalités et monnaies seigneuriales, la méfiance à l'égard de l'étranger, tout concourait à limiter la mobilité des individus. Cette puissance conservatrice, propre aux sociétés rurales, était de nature à limiter leur exposition aux dangers. Elles jugeaient donc sévèrement, avec crainte et incompréhension, par la voie de leurs clercs, la mobilité croissante de populations littorales qui, sur mer, s'exonéraient des seuils, des limites et des frontières de l'ordre terrestre qu'elles contribuaient par leur attitude à déstabiliser. Il est indéniable que l'extension et l'intensification des déplacements maritimes faisaient encourir à ceux qui les pratiquaient une probabilité de sinistre proportionnellement accrue. Il est vrai aussi que les flux migratoires incessants observés chez ces sociétés n'étaient pas sans occasionner des conflits communautaires. La présence en masse de Bretons et de Castillans à La Rochelle et dans sa banlieue, les premiers venant offrir leurs bras pour

72 Elisa Ferreira Priegue, « L'incorporation du Nord-Ouest ibérique à la vie économique du golfe de Gascogne », dans *L'Aventure maritime, du golfe de Gascogne à Terre-Neuve*, Paris, C.T.H.S., 1995, p. 337.

73 Florentino Perez-Embid, « Navigation et commerce dans le port de Séville au bas Moyen Âge », dans *Le Moyen Âge*, 1969, p. 483.

cultiver la vigne, les seconds imposant leur puissance commerciale, généraient des rivalités incessantes. Et chaque ville-port subissait continuellement des rixes entre équipages de nationalités différentes. Toutefois, au contraire de l'arrière-pays, elles ne recherchèrent pas pour autant l'inertie, par essence contraire à leurs activités. Prenant la mesure des périls qu'il leur fallait gérer, elles élaborèrent autour du risque des comportements singuliers que l'initiative et l'audace dominaient.

Ce projet de recherches repose donc sur une hypothèse, qui veut que les populations usagères de la mer et de ses littoraux constituèrent précocement des sociétés du risque. Évidemment, nous ne l'entendons pas au sens réflexif qui caractérise l'Occident contemporain. Selon toute vraisemblance, le risque constitua un élément central et dynamique, intégré dans leurs activités et leurs représentations selon des processus originaux qui se complétaient. Le danger n'apparaît pas chez ces populations comme une notion stérilisante et inhibitrice, mais davantage comme une donnée qu'il fallait prendre en compte, apprécier et dépasser, dont les hommes devaient s'accommoder pour entreprendre et prospérer. Cette inclination pour l'audace et l'aventure, contenue dans une culture séculaire du risque maritime, aurait en partie suscité l'innovation technologique et économique d'une part, et autorisé d'autre part le franchissement des seuils géographiques, conceptuels et théologiques du début de la période moderne. Il existe une « tension pendulaire entre la recherche du risque et la quête de sécurité [qui] constitue le ressort de l'existence humaine et contribue à lui donner du sens⁷⁴ ». L'exposition volontaire au risque répond à un besoin de liberté, d'innovation et de progrès. Replacé dans le contexte des XI^e-XVI^e siècles, ce comportement trancherait avec certaines tendances conservatistes et immobilistes caractéristiques parfois des populations et autorités de la terre. Nous sommes donc fondés à penser que les expériences médiévales de gestion du risque développées par les populations usagères de la mer et des littoraux, furent une source majeure des expansions et transformations de l'Europe engagées durant la période moderne.

74 Jean-Jacques Amyot, « Interdits de risque », dans J.-J. Amyot et M. Billé, *Vieillesse interdites*, *op. cit.*, p. 163-164.

DANGERS, ACTEURS ET GESTION DU RISQUE D'UNE VILLE LITTORALE AU MOYEN ÂGE

Stéphane Curveiller
Université d'Artois

Il y a quelques années encore, l'étude de Dunkerque au Moyen Âge ressemblait, « aux dires » de certains, à une gageure, d'autant plus que la période du Roi-Soleil répond à « l'appétit » des historiens avec des documents à foison, notamment autour de la figure emblématique de Jean Bart et de son mythe¹. Faut-il donc ne s'intéresser qu'aux périodes de croissance, de prospérité, qu'aux biographies célèbres, ou au contraire donner un éclairage nouveau sur des époques, sur des personnages ou des thèmes globalement ignorés ? Certes, le chercheur dépend toujours des sources, du « corpus » indispensable, et doit éviter de sombrer dans la récurrente « litanie » de la pénurie² préjudiciable à la recherche en général. C'est la raison pour laquelle la problématique posée sur la sécurisation des accès aux ports, sur la notion de risques, nous a semblé intéressante par son caractère novateur et audacieux. En outre, l'association du début des Temps Modernes dans cette approche historique jette bas la traditionnelle coupure de 1492 de plus en plus obsolète aujourd'hui, et nous paraît ouvrir d'autres perspectives aux chercheurs.

À la fin du Moyen Âge, Dunkerque est encore une ville moyenne³ ; fondée tardivement, en 1183⁴, elle ne connaît un véritable démarrage économique que vers la fin du XIV^e siècle⁵. Autant les sources sont limitées jusqu'en 1350,

- 1 Alain Cabantous (dir.), *Mythologies urbaines : les villes entre histoire et imaginaire*, Rennes, PUR, 2004.
- 2 H. Martin, « La pénurie documentaire, paradis ou géhenne des historiens », *Horizons marins, itinéraires spirituels*, t. 2, *Marins, navires et affaires*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1987, p. 21-30.
- 3 Dunkerque n'est, à l'origine, qu'une petite bourgade de pêcheurs.
- 4 A. Verhulst, « Initiative comtale et développement économique au XII^e siècle », *Miscellanea mediaevalia memoriam*, Groningen, 1967, p. 227-240.
- 5 S. Curveiller, *Dunkerque, port et ville de Flandre à la fin du Moyen Âge*, Villeneuve-d'Ascq, Presses Universitaires de Lille, 1989, p. 198-199.

autant, dès lors, elles s'intensifient sans atteindre la profusion ! Ne rêvons pas ! Elles ont ainsi permis l'analyse d'une source sérielle⁶, mais il faut reconnaître qu'elles sont centrées sur la ville qui est au cœur des préoccupations du moment. Cependant, une étude minutieuse des manuscrits permet de relever ici et là des informations diffuses sur le port et les aspects maritimes. L'essentiel des sources se trouve aux Archives départementales du Nord à Lille, dans la série B, quelques-unes, très rares, sur le début du XVI^e siècle, aux Archives Municipales de Dunkerque, d'autres en Belgique, et même quelques-unes aux Archives nationales. Analysons à présent les divers aspects suivant l'axe de recherche proposé.

DES DANGERS CROISSANTS

48

L'identification des dangers est rendue possible grâce à la diversité des sources consultées, ce qui permet globalement une bonne appréhension. Tout d'abord, les dangers naturels sont toujours omniprésents comme le prouve en 1570 la tempête dévastatrice sur la région maritime que relatent d'ailleurs diverses chroniques⁷. À tout moment, l'homme voit son travail remis en cause, mais c'est aussi sa ténacité à travers les siècles⁸ qui lui permet de valoriser de façon durable cette zone poldérisée au nom de Dieu ! Grâce à un réseau de voies d'eau de plus en plus étroitement surveillé et à une administration performante⁹, les autochtones maîtrisent en partie les problèmes récurrents liés à la nature. Régulièrement, l'eau de mer pénètre par les échancrures littorales¹⁰ situées dans le cordon dunaire à peu près stabilisé à partir du XII^e siècle. Ces incursions maritimes sont étroitement liées aux équinoxes. On peut même mentionner la digue du comte Jean, située au niveau de l'actuelle ville de Saint-Pol-sur-Mer (entre le port de Mardyck et de Dunkerque au Moyen Âge), à la hauteur de la mairie et du cimetière ; il s'agit en réalité du comte Jean de Namur, grand maître des eaux et grand-oncle du comte de Flandre. Il aurait fait élever une véritable « barrière » allant de l'Escaut jusqu'à l'Aa. Des vestiges ont pu être retrouvés près de Nieuport, de Westende, à l'est de Westende, à l'est de Middlekerke, entre Wenduyn et la frontière hollandaise.

6 Archives départementales du Nord (AD59), B5968 à B5990.

7 L. Lemaire, *Histoire de Dunkerque*, rééd., Bruxelles, Éditions Culture et Civilisation, 1976.

8 G. Fourquin, *Histoire économique de l'Occident médiéval*, Paris, A. Colin, 1969, p. 143-144.

9 Création de cette administration en 1169 par le comte de Flandre Philippe d'Alsace ; en particulier, les trois bans y sont représentés : les représentants des châtelainies ou baillis, les échevins des villes et des *keures*, les hommes de fiefs ou seigneurs.

10 Là où les ports sont nés.

À maintes reprises, certains documents signalent la préoccupation du pouvoir à propos de la dégradation des dunes occasionnée par la profusion des lapins de garenne¹¹. Quant à l'entretien des canaux (*watergangs*), il s'avère plus que jamais nécessaire afin de limiter le risque d'ensablement des havres comme ce fut le cas pour Lombazyde, Mardyck et Gravelines¹². À Calais, par exemple, on parle encore d'un « banc du diable » à l'entrée du port à l'époque même moderne¹³ ! L'aménagement de l'Havendyck, canal reliant Dunkerque à Bergues-Saint-Winoc, devient un enjeu entre les deux villes et débouche à la fin du XIV^e siècle sur des conflits juridiques accrus¹⁴. La navigation est elle aussi difficile puisque, outre les bancs de sable qu'il faut éviter – le « Schurken » face à Dunkerque¹⁵ –, les fréquentes tempêtes rendent la circulation maritime hasardeuse, d'où l'importance des criques initiales (celle de la Guersta pour Dunkerque), qui protègent aussi les navires. Les jets de la mer, conséquences des dégâts, sont énumérés de façon irrégulière dans les comptabilités dunkerquoises : on relève la plupart du temps des ancres, des poutres, des filets, mais aussi exceptionnellement des tonneaux de vin¹⁶, dont la vente profite pour moitié au seigneur et pour l'autre moitié au « maronnier » (celui qui trouve l'objet). Ces droits mentionnés dans les comptes de bailliage, tout en étant liés aux aléas naturels, peuvent avoir pour origine des dangers anthropiques. De même, la législation eu égard aux actes de piraterie se précise¹⁷, mais surtout on sent de la part du pouvoir la nécessité de réglementer la course, activité de plus en plus rémunératrice, même à Dunkerque, en dehors de la pêche, activité originelle qui demeure encore très lucrative¹⁸ à en juger les sources contemporaines. Ainsi, même si les dangers

- 11 AD59, B909 n° 13929/13929 bis. Voir également *Les Chroniques d'Adrien de But* : chapitre sur l'abbaye des Dunes, Bibliothèque royale Albert I^{er} /ms 7978-7979.
- 12 R. Roffin, *Le Tonlieu du port de Gravelines au cours du Moyen Âge*, mémoire de DES multigr., Université de Lille, 1953, et S. Curveiller, « Complémentarités et rivalités des ports maritimes en Flandre occidentale à la fin du Moyen Âge », *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2005, p. 245-260.
- 13 C. Costenoble, E. et S. Curveiller, *Histoire de Calais*, chap. III, Dunkerque, Éd. des Beffrois, 1985, p. 93-163.
- 14 S. Curveiller, « Les Relations d'une ville du littoral flamand et son hinterland : l'exemple de Dunkerque et de Bergues au Moyen Âge », dans N. Coulet et O. Guyotjeannin (dir.), *La Ville au Moyen Âge*, t. I, *Ville et espace*, Paris, CTHS, 1988, p. 213-232.
- 15 C. Pfister, *Ports, navires et négociants à Dunkerque (1662-1792)*, Dunkerque, C. Pfister, 1985.
- 16 AD59, B5968 à B5990. Dans les recettes, poste budgétaire intitulé « Droits de lagan et forfaitures de mer ».
- 17 Jacques Paviot, *La Politique navale des ducs de Bourgogne (1384-1482)*, Lille, Presses du Septentrion, 1995, et C. Burgaud, *La Vie maritime à Calais de 1680 à 1715*, Thèse de l'École des chartes, multigr., Paris, 1951.
- 18 P. Faulconnier, *Description historique de Dunkerque*, 1730, t. I, livre 13.

naturels préoccupent les contemporains de façon récurrente, leur importance décroît face aux dangers anthropiques qui se multiplient indubitablement.

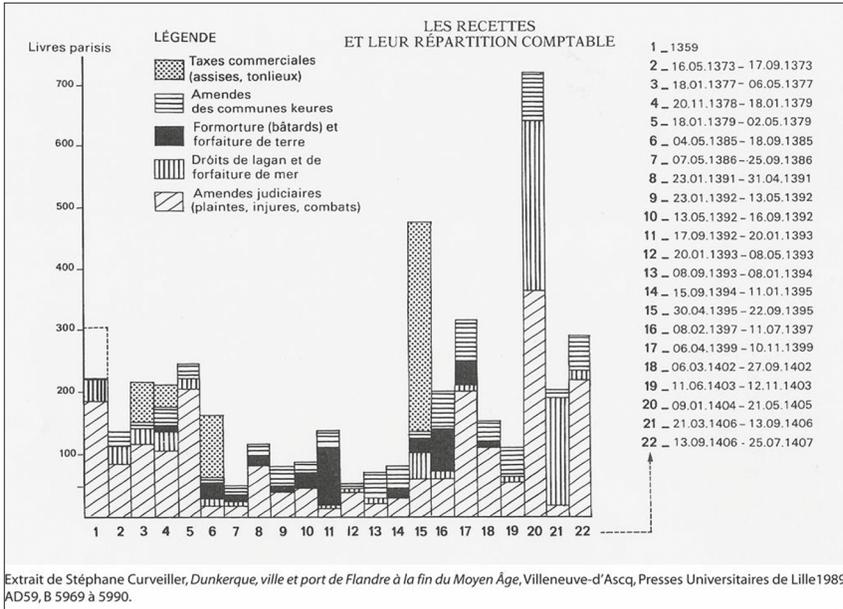


Fig. 1. Les recettes et leur répartition comptable

LES ACTEURS

Finalement, quels sont les acteurs confrontés à ces dangers et amenés à gérer les risques ci-dessus mentionnés ? Si les Capétiens semblent s'être intéressés très tôt à la zone littorale¹⁹, les comtes de Flandre ainsi que les abbayes y ont vu leur intérêt dès le XII^e siècle²⁰. Leur action, souvent concertée, a permis la poldérisation de cette zone à l'origine maritime et restée longtemps en partie amphibie dans certains lieux inférieurs au niveau de la mer à environ 15 km au sud-est de Dunkerque, les *Groote Moëre*, et ce au moins jusqu'à l'époque de Louis XIV²¹. Le XIII^e siècle, en revanche, est relativement muet quant à cette évolution ; la situation est instable puisque Dunkerque change plusieurs fois de seigneurs²².

19 G. Sivery, « Les Capétiens et la côte du nord-ouest jusqu'au siècle de Saint Louis », *Bulletin historique et artistique du Calaisis*, n° 145-146-147, 1996, p. 49-59.

20 S. Curveiller, « Les Abbayes en Flandre maritime méridionale au Moyen Âge », *Les Religieux et la mer*, CAHMER, volume 16, Amiens, 2004.

21 L. Lemaire, *Histoire de Dunkerque*, op. cit.

22 Dunkerque change régulièrement de seigneurs ; certains n'ont laissé qu'une empreinte limitée : un dénommé Lorenzo, puis Godefroy de Condé, puis Baudouin d'Avesnes ; enfin, avec Guy de Dampierre, Dunkerque s'insère de nouveau au comté de Flandre.

Toutefois, à partir du milieu du XIV^e siècle, force est de constater d'abord l'intérêt du seigneur apanagiste pour la ville et pour le port de Dunkerque. Le château de la comtesse se serait trouvé au nord-ouest de la ville, non loin du quai, là où il y a « moult vent » et donc proche de la mer ; les dégâts y sont signalés (tuiles envolées...). La personnalité de Yolande de Bar et de Cassel en est la preuve, ce seigneur étant « entichée » de ses droits d'origine féodale²³. Mais, à partir du XV^e siècle, la politique des ducs de Bourgogne et donc du pouvoir centralisateur s'affirme²⁴ beaucoup plus nettement que celui des comtes de Flandre²⁵ antérieurement, à l'exception du XI^e siècle et de la famille d'Alsace. En revanche, si l'intérêt demeure croissant pour « ceste riche frontière de mer »²⁶ de la part du pouvoir princier, y compris du pouvoir échevinal, c'est toujours l'intérêt commercial et le profit qui prévalent. Il est évident que la part de la population concernée par les risques maritimes est relativement importante. Les pêcheurs dunkerquois sont nombreux²⁷, mais peu de marchands autochtones animent le commerce avec l'extérieur. Très vite les Hollandais ont établi un véritable monopole sur l'économie portuaire, mais également les Flamands, ainsi que les Rochelais²⁸ au XV^e siècle, puis les Normands et les Bretons²⁹. De plus, tout le commerce comme l'artisanat local dépendent de façon induite de tous ces actifs. Donc le risque est, d'une certaine façon, l'affaire de tout un chacun, même si certaines professions sont plus directement liées aux risques en général. Enfin, l'attitude des populations n'est pas identique dans tous les cas ; nous pensons que les relations entre les habitants des villes portuaires, des avant-ports fondés dans la seconde moitié du XII^e siècle, et ceux des châtellenies de l'arrière-pays comme Bergues-Saint-

23 M. Bubnicek, *Quand les femmes gouvernent. Droit et politique au XIV^e siècle : l'exemple de Yolande de Flandre (1326-1395)*, Paris, Champion, 2002.

24 B. Schnerb, *L'État bourguignon 1363-1477*, Paris, Le Grand livre du mois, 1999.

25 D. Clauzel et H. Platelle, *Histoire des Provinces du Nord*, Dunkerque, Éd. des Beffrois, 1989.

26 S. Luce, G. Raymond, A. Mirot (dir.), *Chroniques de Jean Froissart*, 15 vol., livre II, chapitre CCVII, Paris, 1896-1975.

27 Un index patronymique de plus de 800 noms extraits des comptes de bailliage a permis d'établir l'importance des pêcheurs de la cité ; d'autres éléments les corroborent : le premier sceau de la ville en 1226, les amendes aux communes *keures* (loi urbaine) telles le « poisson mal salé », mal conservé, peu frais... Dunkerque comme d'autres villes flamandes a fondé sa renommée sur la mise en caques du hareng.

28 Mathias Tranchant, *Le Commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Rennes, PUR, 2003.

29 Jean Kerhervé, *Bretagne-Flandre : relations économiques, politiques et artistiques (XIV^e-XVI^e siècles)*, Quimper, Maison départementale bretonne, 1989 ; *id.*, *L'État breton aux XIV^e et XV^e siècles*, Paris, Maloine, Paris, 1987 ; M. Mollat, *L'Europe et la mer*, Paris, Seuil, 1993, p. 101-112.

Winoc, étaient souvent difficiles³⁰. Il fallait passer à ce niveau de la rivalité à la complémentarité³¹, mais les premiers étaient davantage concernés par les risques maritimes de toute nature en raison de la localisation de leur ville d'origine. Pour les seconds, la stabilité rurale était davantage leur apanage et donc le goût du risque y était a priori moins coutumier. C'est ainsi que la frilosité des drapiers de Bergues a permis la prospérité de la « sayetterie » à Hondschoote, dès les xv^e et xvi^e siècles essentiellement³². Littoral et hinterland n'ont donc pas la même perception du risque et des enjeux maritimes en ce Moyen Âge finissant³³. Les anciennes châtelainies sont – rappelons-le – l'héritage d'institutions plus anciennes liées au développement des relations féodo-vassaliques antérieures³⁴, et donc plus conservatrices. Voyons à présent les mesures prises concrètement face aux risques encourus.

LA GESTION DES RISQUES

52

Cette gestion est peu signalée dans les manuscrits dont nous disposons ; ce n'est pas pour autant que les autorités ne s'en préoccupent pas mais, par rapport à Calais, et ce dès le xiii^e siècle³⁵, Dunkerque fait pâle figure par sa taille plus moyenne et par les données plus rares. Le chenal du port de Dunkerque est approfondi et élargi en 1236 sous l'égide du seigneur foncier à l'époque de Godefroy de Condé (1233-1238), en vue de faciliter les « châsses » indispensables à la survie du port afin de lutter contre l'ensablement de ce dernier. Deux jetées sont construites à l'entrée du havre ; l'aménagement du quai situé non loin du château seigneurial à l'ouest de la cité fortifiée est à peine mentionné, sauf dans une rare comptabilité urbaine de la fin du xiv^e siècle³⁶. Intégrée à l'enceinte bourguignonne au début du xv^e siècle, la tour du *Leughenaer*³⁷ serait une tour de guet d'où vient son nom ; elle daterait du xiv^e siècle, appartenant à l'origine au château de Yolande de Bar. Par la suite, le beffroi, beaucoup plus élevé, construit en 1453 permet de servir de

30 S. Curveiller, « Les relations d'une ville... », art. cit., note 15.

31 S. Curveiller, « Complémentarités et rivalités... », art. cit., p. 245-260.

32 E. Coornaert, *La Flandre française de langue flamande*, Paris, Les Éditions ouvrières, 1970, et G. Espinas, *La Draperie dans la Flandre française au Moyen Âge*, t. I, Paris, 1923.

33 M. Mollat, *L'Europe et la mer*, op. cit., p. 103-107.

34 S. Curveiller, « Territorialités, institutions et sources fiscales en Flandre maritime au Moyen Âge », *Revue du Nord*, t. LXXIX, 1997, p. 897-920.

35 A. Derville, *Histoire de Calais*, Dunkerque, Éd. des Beffrois, 1985, p. 16-43.

36 Archives Municipales de Dunkerque (AMD), série 245 1 et 2 (1388-1403/1404).

37 « La tour du menteur » en flamand. Une fausse alerte aurait été donnée d'après la légende. En revanche, l'entrée d'une baleine dans le havre serait à l'origine de l'église vidée de ses paroissiens en plein office au début du xv^e siècle !

repère non seulement maritime mais aussi urbain³⁸. Des jongs auraient été allumés régulièrement en haut de cet édifice. Des manuscrits belges signalent enfin la présence, au xv^e siècle, de *vierboete* qui balisent l'ensemble du littoral flamand³⁹. De même, nous apprenons qu'une station de pilotage est fondée à la fin du xv^e siècle⁴⁰, métier auquel il faut impérativement recourir pour éviter le risque d'échouage sur les bancs de sable parallèles à la côte. Avec le développement du commerce et de la course, leur aide s'avère de plus en plus précieuse. Peu d'indications nous sont fournies, si ce n'est pour le Calaisis⁴¹, dont on sait qu'ils sont trop vieux et peu zélés au xviii^e siècle. Enfin, Dunkerque voit l'apparition d'une délégation d'Amirauté ce qui témoigne d'une réelle croissance portuaire⁴².

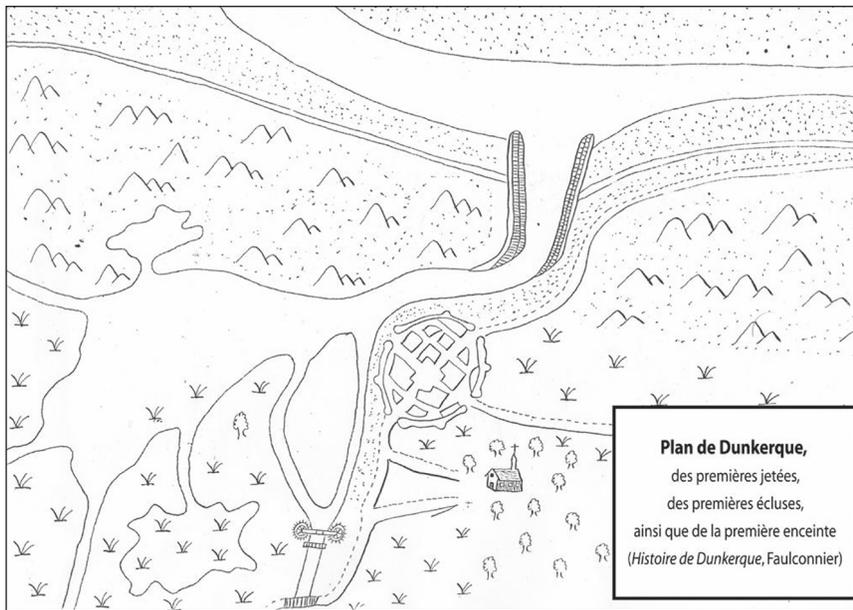


Fig. 2. Plan de Dunkerque

- 38 *Vierboete* signifie phare. Ordonnances des ducs de Bourgogne, Archives générales du Royaume.
- 39 Archives générales du Royaume et Bibliothèque royale Albert I^{er}.
- 40 À la fin du xv^e siècle est créée une station de pilotes connue en sept autres endroits de la côte flamande.
- 41 C. Costenoble, E. et S. Curveiller, *Histoire de Calais*, op. cit., p. 113-129.
- 42 Sous l'archiduc Alexandre Farnèse, Dunkerque obtient la création d'un ou de deux postes de subdélégués du conseil suprême de l'Amirauté afin d'éviter l'excès des déplacements (5 février 1597) : tout appel en justice inférieur à 50 florins était rendu sur place.

La notion de risque à la fin du Moyen Âge n'appartient pas à la pensée médiévale dans la mesure où la volonté divine est omniprésente⁴³. C'est avec la période moderne que naît et s'affirme la perception de « risque ». Est-ce à dire que les contemporains de la période médiévale en ignorent l'importance ? Ce serait exagéré puisque – rappelons-le – les premières assurances maritimes⁴⁴ ont déjà fait leur apparition, mais il est vrai aussi que la mer est représentée par Jean Froissart pour la première fois comme une frontière⁴⁵, et que « la révolution des transports⁴⁶ », essentiellement maritimes, a valorisé la mer et tout ce qui s'y rapporte. Finalement, face aux risques naturels, l'homme s'en est créé de nouveaux et a tenté tout simplement de s'y adapter de façon empirique. C'est du moins ce que laissent transparaître les manuscrits dunkerquois globalement peu enclins à la confiance sur ce sujet. Une étude plus générale sur l'ensemble du littoral permettrait d'appréhender davantage le thème proposé, fort original et fondamental pour les sociétés littorales et maritimes. Que les organisateurs en soient ici remerciés.

43 P. Contamine, *L'Économie médiévale*, Paris, A. Colin, 1993, p. 349 : « Sans l'Église, il n'y aurait pas de Moyen Âge ».

44 En Italie d'abord. Voir R.H. Bautier, *Commerce méditerranéen et banquiers italiens au Moyen Âge*, Aldershot, Variorum collected studies, 1992.

45 S. Luce, G. Raymond, A. Mirot éd., *Chroniques de Jean Froissart*, op. cit., note 27.

46 R.S. Lopez et I.W. Raymond, *Medieval Trade in the Mediterranean World*, New York, Columbia University Press, 1955.

BILBAO, UNE GRANDE VILLE MÉDIÉVALE MALGRÉ SON PORT

Sergio Martínez Martínez
Université de Cantabrie

Certaines villes sont exemplaires des grandes réussites de l'urbanisme médiéval. Bilbao est l'une d'elles. Née probablement à l'emplacement d'un établissement antérieur de peu d'importance (un petit peuplement de pêcheurs et de mineurs), Bilbao s'est convertie en un peu plus de deux siècles en une des villes les plus puissantes et les plus influentes du nord de la Péninsule ibérique¹. L'an 1300 est considéré comme sa date de naissance, avec la concession d'une chartre de fondation par le seigneur de Biscaye, Diego López de Haro. En 1511, la création d'un Consulat comparable à celui de la puissante ville de Burgos marque l'apogée de l'essor médiéval de Bilbao. Entre ces deux dates, Bilbao connaît un formidable développement qui en fait la ville la plus importante de la Seigneurie de Biscaye bien avant les autres villes, pourtant de fondation antérieure, comme Orduña, Durango ou Bermeo. Le port joue un rôle capital dans ce développement : il est d'accès difficile et de faible profondeur, mais il présente l'immense avantage d'être sûr une fois parvenu jusqu'à lui. C'est grâce à lui, voire presque malgré lui, que Bilbao a pu s'affirmer comme une grande ville médiévale.

LA SITUATION GÉOGRAPHIQUE DU PORT DE BILBAO

Bilbao est située au fond de la ria qui porte son nom, au point de rencontre entre les eaux de l'Ibaizábal-Nervi3n et celles de la mer (fig. 1). La ria comme le fleuve sont désignés de diverses manières. Bien que ce soit l'Ibaizábal qui

1 S. Martínez Martínez, « Bilbao en la Edad Media, nacimiento de un emporio », *Litoral atlántico*, n° 3, 2001, p. 69-80 ; B. Arízaga Bolumburu et S. Martínez Martínez, *Atlas de villas medievales de Vasconia, Vizcaya*, Bilbao, Eusko Ikaskuntza, 2006, p. 1-172.

recueille les eaux du Nervión avant d'arroser Bilbao, les habitants de Bilbao lui préférèrent le nom de son principal affluent, qu'ils ont étendu aussi à la ria². La ville s'est établie dans la partie amont de la ria, à 19 mètres au-dessus du niveau de la mer, exactement au point où se font sentir les derniers effets de la marée (fig. 2). Comme nous le verrons par la suite, cette situation constituait un atout pour le peuplement primitif. Elle permettait de profiter du flux et du reflux pour la navigation, avec un tirant d'eau de 3 mètres à pleine mer. À marée basse, le retrait des eaux rendait possible le passage à gué de l'Ibaizábal-Nervión. Bilbao était le point de franchissement du fleuve le plus proche de la côte³.

La ria de Bilbao s'est formée lors de la remontée des eaux marines consécutive à la fonte des glaces qui suivit la dernière glaciation⁴. Sa longueur totale est de 14 kilomètres depuis Bilbao jusqu'au Havre, à son embouchure. Elle est bordée par des terrasses et des plaines alluviales peu étendues. Celle d'Abando, occupée actuellement par el Ensanche, et celle de Baracaldo sont les plus vastes. Il s'agissait à l'origine de marais et de bancs de sables recouverts à pleine mer.

Les eaux de l'Ibaizábal-Nervión pénètrent dans la capitale biscayenne par le sud-est. Au fil de leur parcours jusqu'au Havre, elles collectent divers affluents dont le plus important est le Cadagua, sur la rive gauche, qui déverse ses eaux à Baracaldo. Sur la même rive, entre Baracaldo et Sestao, débouche un modeste ruisseau, le Galindo. Du côté droit, l'apport principal vient de l'Asúa, qui descend depuis Lezama pour se jeter près d'Erandio. Enfin, le Gobelas se jette à Leioa.

En dépit du modeste débit de l'Ibaizábal, du Nervión et du Cadagua, Bilbao a connu tout au long de son histoire de fréquentes inondations. La ville s'élève sur la rive concave d'un petit méandre, à une faible altitude au-dessus du niveau moyen des eaux. Lors des crues, les eaux sont rejetées vers la ville. Par le passé, leur effet dévastateur était aggravé par un rétrécissement entre les monts Miravilla et el Morro derrière lequel les eaux tendaient à s'accumuler, ce qui créait à la sortie une accélération du courant. Si la crue coïncidait avec de fortes marées, les risques d'inondation étaient alors importants pour la

2 N. Basurto, J. Marzana, A. Santana, « Bilbao », dans M. Guaidía, F.J. Monclús, J.L. Oyón (dir.), *Atlas histórico de ciudades europeas*, Barcelone, Salvat, 1994, art. « Bilbao », p. 212.

3 *Ibid.*, p. 212.

4 J. Gómez Piñeiro et alii, *Geografía de España*. t. V, Barcelone, Planeta, 1990, « Euskadi », p. 48-60.

ville⁵. Aujourd'hui, grâce à d'importants travaux d'aménagement de la ria, la dangerosité des eaux a été considérablement réduite, bien que tout risque d'inondation n'ait pas été totalement écarté, comme en témoignent les drames survenus le 12 juin 1957 et le 13 juin 1977⁶.

En temps normal, les eaux fluviales des seuls Ibaizábal, Nervión et Cadagua ne suffisaient pas à porter des navires. En revanche, l'entrée puis le reflux de quelque 8 millions de mètres cubes d'eau de mer, soit environ quinze fois le volume d'eau douce, permettaient de naviguer entre le Havre et Bilbao. Cet indispensable apport marin n'en rendait pas pour autant la navigation moins dangereuse.

LES DIFFICULTÉS DE LA NAVIGATION

Tout au long de son cours, la ria présentait des étranglements qui, par le passé, compliquaient la navigation des navires de grand tirant d'eau (fig. 3). Le franchissement de l'embouchure était rendu périlleux par la présence d'une barre de sable dangereuse à franchir, la « barre de Portugaleta ». Le reflux de la marée et les eaux fluviales ouvraient dans cette barre un ou deux passages, dont l'emplacement variait sans cesse, bien que situé d'ordinaire sur le côté nord de l'embouchure. Au contraire, à l'extrémité sud, les sables tendaient à s'accumuler vers Guecho.

De plus, le mouvement de la marée provoquait la formation de plages dans la partie inférieure de la ria entre l'embouchure du Galindo et le Havre. Mettant en mouvement le sable accumulé le long de la plage de Las Arenas, les eaux marines le transportaient à l'intérieur de la ria où il se déposait au fond du lit et sur la plage de Sestao. Le reflux entraînait une partie du sable vers la barre de Portugaleta qu'il engraisait continuellement. Il tendait à obstruer l'embouchure qui n'était franchissable que par les étroits passages ouverts par les courants de jusant. Les matériaux arrachés à la barre retournaient dans le secteur septentrional où, repris par les courants, ils amorçaient un nouveau cycle. Une partie du sable abandonné sur place comblait le fond de la ria et colmatait le débouché de ses petits affluents⁷.

5 Les inondations ou « *aguaduchos* » furent très fréquentes. T. Guiard y Larrauri rapporte qu'en 1606 on naviguait en bateaux dans les rues envahies par les eaux (*Historia de la Noble Villa de Bilbao*, t. II, rééd., Bilbao, La gran enciclopedia vasca, 1971, p. 358) ; L. V. García Merino, *La Formación de una ciudad industrial. El Despegue urbano de Bilbao*, Bilbao, HAAE / IVAP, 1987, p. 149-160, considère que cela devait être fréquent lors des inondations, dont les plus importantes furent celles de 1380, 1402, 1408, 1447, 1450, 1481, 1552, 1553, 1581, 1592, 1593, 1606, 1615, 1651, 1737, 1762, 1775, 1801 et 1856.

6 L. V. García Merino, *La Formación de una ciudad industrial, op. cit.*, p. 169-170.

7 *Ibid.*, p. 166-170.

La navigation sur la ria de Bilbao s'apparentait à une sorte d'odyssée pour les pilotes qui, entre le Havre et Bilbao, devaient esquiver de nombreux périls et difficultés (fig. 4). La barre de Portugaleta et les bancs de sable au nord de l'embouchure représentaient des obstacles difficiles à franchir. Une fois dans la ria, les dangers n'étaient pas moindres. Les navires devaient affronter en premier lieu un banc de sable et de graviers, sorte de barre intérieure, qui divisait le cours final de la ria en deux bras à basse mer. L'un des bras traversait les marais de Guecho, et l'autre ceux de Sestoa. Ensuite, se présentait la courbe de Axpe avec un dangereux haut fond connu sous le nom del Fraile (le Frère), à l'origine de nombreux naufrages et échouages. Puis venait la boucle d'Elorrieta qui laissait seulement le passage à de petites embarcations, raison pour laquelle de nombreux navires devaient y faire halte et achevaient là leur remontée vers Bilbao.

58

À hauteur de Olaveaga, à trois kilomètres en aval de Bilbao, les navigateurs rencontraient un banc de galets et de sable sur plus d'un kilomètre de longueur. Lors des marées basses de vives eaux, ce banc de pierres et de sable, appelé « Los Churros de Olaveaga », formait une dénivellation de près d'un mètre entre le cours inférieur et le cours supérieur de la ria, traversée par des rapides sur une centaine de mètres. À pleine mer, la hauteur d'eau variait entre 1,80 et 3 mètres. « Los Churros » constituaient donc une entrave majeure pour la navigation. Les navires avec un tirant d'eau important devaient faire halte au débarcadère d'Olaveaga pour décharger leurs marchandises, que des gabares acheminaient ensuite jusqu'à Bilbao. Enfin, entre Olaveaga et Bilbao la faible profondeur de l'eau qui, lors des basses mers d'équinoxe, tombait à 2 mètres, et parfois moins dans certains tronçons, constituait la dernière difficulté.

Ainsi, les atouts liés à la situation de Bilbao au fond d'une ria étaient-ils contrebalancés par les nombreux obstacles à la navigation qui exigeaient des pilotes une grande habileté⁸.

LES AMÉNAGEMENTS PORTUAIRES DES XV^e ET XVI^e SIÈCLES

La physionomie actuelle de la ria de Bilbao résulte d'un long processus historique de transformation (fig. 5). Dès la fin du Moyen Âge, les autorités municipales de Bilbao se préoccupèrent de l'entretien du chenal et de l'amélioration des installations portuaires⁹. L'analyse des aspects physiques

8 A. Santana, « Bilbao », art. cit., p. 212.

9 L'histoire du port primitif de Bilbao et des travaux d'aménagements successifs a été exposée par M. Ciriquiain-Gaiztarro, *Los Puertos marítimos del País Vasco*, Saint-Sébastien, Txertoa, 1986. Les éléments et faits les plus importants ont été empruntés à cet auteur.

du port et des travaux d'amélioration et d'extension ne peut être dissociée de l'étude de l'ensemble du dispositif portuaire que forme le port de la ria ou port du Nervión. L'espace portuaire de Bilbao ne se réduit pas aux seuls quais situés au débouché des rues de la ville, mais englobe l'ensemble de l'estuaire, le Havre et la ria, comme le précise M. Ciriquiain-Gaiztarro : « depuis l'endroit où commence le havre jusqu'à celui où le tirant d'eau des bateaux leur permet de mouiller ». Le chargement et le déchargement des marchandises dans la ville de Bilbao nécessitaient de bonnes conditions de navigabilité tout au long de la ria et pas seulement dans la partie supérieure de son cours. À la fin du Moyen Âge et à l'époque moderne, ses rives furent aménagées pour accueillir les activités portuaires. Bilbao en amont et Portugaleta à l'embouchure constituaient les deux points clés du dispositif. L'intérêt commun des deux villes pour améliorer le trafic des navires les incita à collaborer pour réparer les quais et pour lutter contre l'ensablement continu du lit du fleuve. Cela ne les empêcha pas de s'affronter régulièrement pour le contrôle des flux commerciaux.

Les quais de Bilbao

Les premières mentions de construction de quais à Bilbao remontent à 1402 : elles concernent ceux situés près du pont de San Antón. L'augmentation du trafic commercial imposa l'agrandissement des infrastructures portuaires. Des terre-pleins et des cales d'accostage furent aménagés sur la rive du fleuve afin de faciliter les opérations de chargement et de déchargement des navires. En 1463, des quais se substituèrent aux anciennes installations et de nouveaux quais furent construits au débouché de la rue Santiago (Tendería) et près de la porte Santa María (Arenal). C'est probablement près de cette porte que se situait le port primitif de Bilbao, en relation avec la communauté de pêcheurs préexistante.

Ces constructions nécessitaient un entretien continu en raison des courants de marée qui les minaient et des effets destructeurs des grandes crues. La municipalité devait investir des sommes importantes dans leur entretien, d'un montant comparable à celui des dépenses occasionnées par les travaux d'amélioration de la ria. Les dépenses étaient couvertes par les recettes obtenues par la vente du vin blanc, des fruits, de l'huile, du sel et autres produits, ainsi que par l'« *avería* », imposition levée sur les marchandises pour faire face à des besoins extraordinaires.

En 1527, un mur de contention fut édifié pour faciliter le chargement et le déchargement des navires entre l'hôpital de los Santos Juanes et l'église de San Antón. À cette époque, l'espace de l'Arenal possédait deux quais, car le

fort tirant d'eau de nombreux navires les empêchait de remonter jusqu'à San Antón. Il s'agissait des quais de Santa María et de San Francisco. Le faubourg d'Allende la Puente comptait lui aussi des quais annexes à la Rentería, où se concentrait le commerce du fer.

Des poids de la Ville, situés à proximité des quais, avaient été installés en trois lieux : rue Somera, entre le premier et le deuxième coin de celle-ci ; à Barrencalle, devant la tour de Martín de Zurbarán (ils servaient entre autres à peser les ancres, le fer et « toutes choses de navires ») ; enfin à San Lázaro, près du vieil hôpital d'Ascao, dans le faubourg de San Nicolás.

En 1539, un mur de contention fut édifié devant le couvent de San Agustín et un second à l'Arenal. En 1555, après l'empierrement et le dallage de ce dernier espace, fut inauguré le Quai Neuf de l'Arenal (Muelle Nuevo del Arenal). Situé un peu en retrait du quai actuel, il accueillait les navires empêchés de remonter jusqu'au quai de San Antón.

60

L'aménagement de la barre de Portugalete

De toutes les difficultés que les marins devaient affronter pour remonter jusqu'à Bilbao, la barre de Portugalete était de loin la plus dangereuse (fig. 6). En 1502, les ingénieurs Juan de Garita et Guiot de Beaugrant, désignés comme experts par Bilbao, et Pedro de Castillo, pour Burgos, insistaient sur la nécessité d'améliorer le chenal de navigation depuis San Nicolás de Somorrostro jusqu'à Portugalete au risque de le voir se perdre¹⁰. Pour résoudre ce grave problème, les ingénieurs proposaient de dévier le cours du Gobelas, bien que la responsabilité de ce fleuve dans l'accumulation des sables fût plus que relative. Les habitants de Guecho s'opposèrent à ces travaux et le projet fut abandonné. L'argument selon lequel on ne pouvait déplacer des rivières de l'endroit où Dieu les avait mises ne doit pas faire illusion. Selon M. Ciriquiain-Gaiztarro, l'hostilité de Guecho s'explique par la volonté de freiner l'expansion des deux villes de la ria. En raison de l'impossibilité de réaliser ce projet, une autre solution fut envisagée qui consistait à amener de Flandre de grandes bouées pour aider les navires à embouquer la ria. Mais, les résultats ne furent pas à la hauteur des espérances.

En 1530, devant l'inefficacité des flotteurs installés, une digue de 60 brasses fut mise en chantier à Portugalete. Bilbao et Burgos participèrent à son financement. Bien qu'insuffisants, ces travaux améliorèrent la situation,

10 M. Ciriquiain-Gaiztarro, *Los Puertos marítimos del País Vasco*, op. cit., p. 22 : « *El rio que viene de Gresalsu por junto a la casa de las arenas hace tanto daño que si remedio dello no se pone en breve tiempo e con dilligencia podrá ser que se pierda toda la canal desde San Nicolás de Somorrostro fasta el sortidero de las naos delante de la villa de Portugalete* ».

au point que la municipalité de Bilbao proposa quelques années plus tard de prolonger la digue de 350 brasses, avec des fondations de cinq brasses, une hauteur et une largeur de quatre. L'enchère publique, avec une mise à prix de 25 ducats la brasse, ne trouva aucun preneur. Il fallut recourir à des journaliers, ce qui renchérit le coût des travaux à 50 ducats la brasse.

En 1538, le Consulat de Bilbao et celui de Burgos s'engagèrent à poursuivre les travaux en les finançant par des taxes sur les marchandises, tant et si bien que la digue atteignait 400 brasses en 1540. En 1558, Burgos, Bilbao et Portugaleta s'entendirent sur une somme de 2000 ducats d'or nécessaire à la poursuite des travaux. Le 22 août 1568, Portugaleta et Bilbao signèrent un nouvel accord établissant que les quais vieux qui se trouvaient du côté de Portugaleta vers Sestao devaient être rehaussés et réparés de manière à ce que les marées ne les recouvrent pas comme cela était le cas¹¹.

On raconte qu'après le terrible incendie de 1571, qui détruisit complètement la ville, un marchand de Bilbao tranquillisa avec humour un confrère flamand : « Ne te préoccupe pas, la ria n'a pas brûlé » (fig. 7). Si la ville put renaître de ses cendres, la remontée des navires depuis la mer jusqu'à la ville resta une entreprise risquée, malgré les travaux d'amélioration entrepris aux XVII^e et XVIII^e siècles, tant à Bilbao qu'à Portugaleta. Il fallut attendre les grands aménagements des XIX^e et XX^e siècles pour que les conditions de navigation s'améliorent de façon sensible tout au long de la ria¹². Par contre, ils modifièrent profondément sa physionomie au point que plus rien ne subsiste aujourd'hui des infrastructures portuaires médiévales.

11 M. Ciriquiain-Gaiztarro, *Los Puertos marítimos del País Vasco*, op. cit., p. 244, « [...] que los muelles antiguos que estaban de parte de Portugaleta hacia Sexto se ayan de alçar y se alcen y rreparen de manera que el acreciente de las mareas no los sujeten ni cubran como los suelen sujetar y cubrir; que el muelle que está debajo del Solar de la dicha villa de Portugaleta se haya de alçar y alce por rrazon de suso dicha y se prosiga asta la rribera de la sardinera y, desde la dicha rribera elexandi allí su contra muelle se comience un nuevo muelle asta que lleque a la peña herbosa que es la que está junto de la piedra ».

12 Sur les travaux réalisés dans la ria et au Havre depuis la fin du siècle dernier, voir L. V. García Merino, *La Formación de una ciudad industrial*, op. cit., p. 174-196.

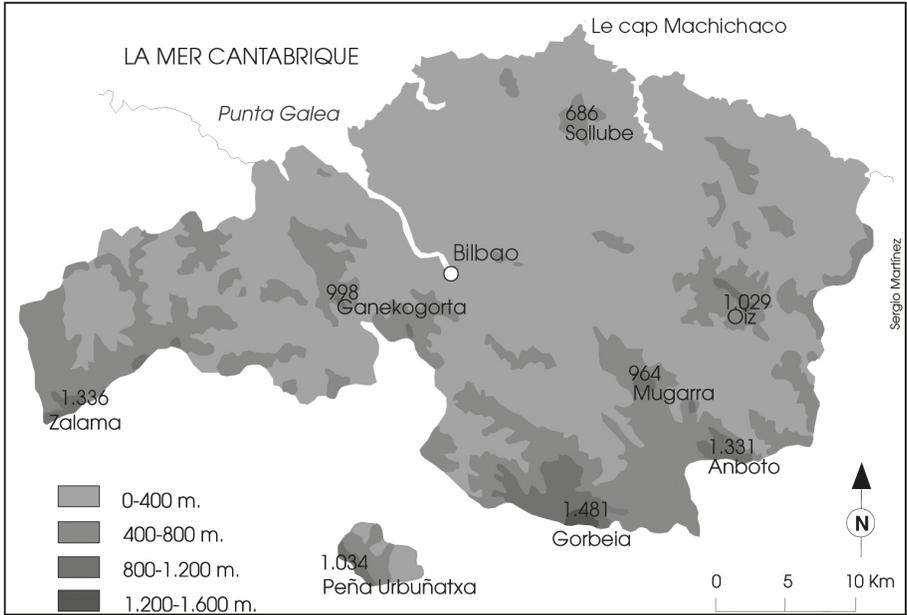


Fig. 1. Relief de la province de Biscaye

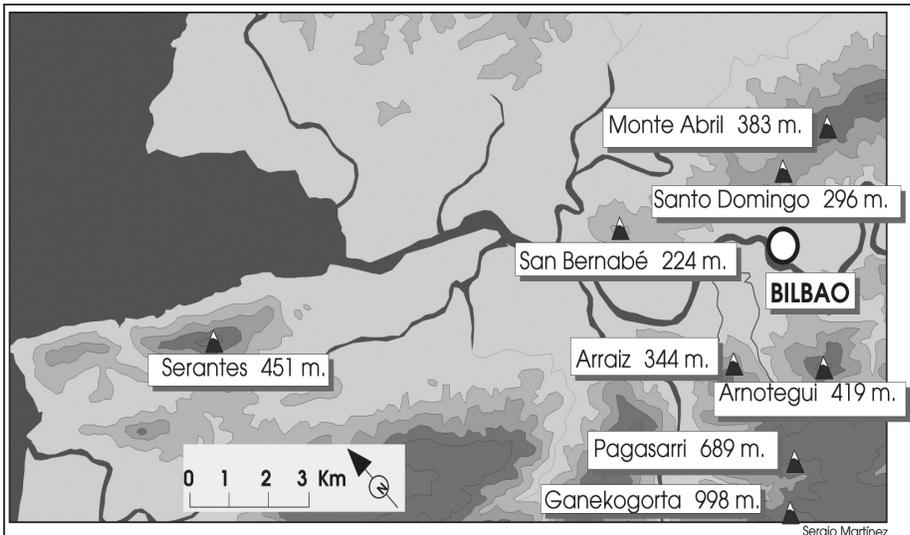


Fig. 2. Altitudes autour de la ria de Bilbao

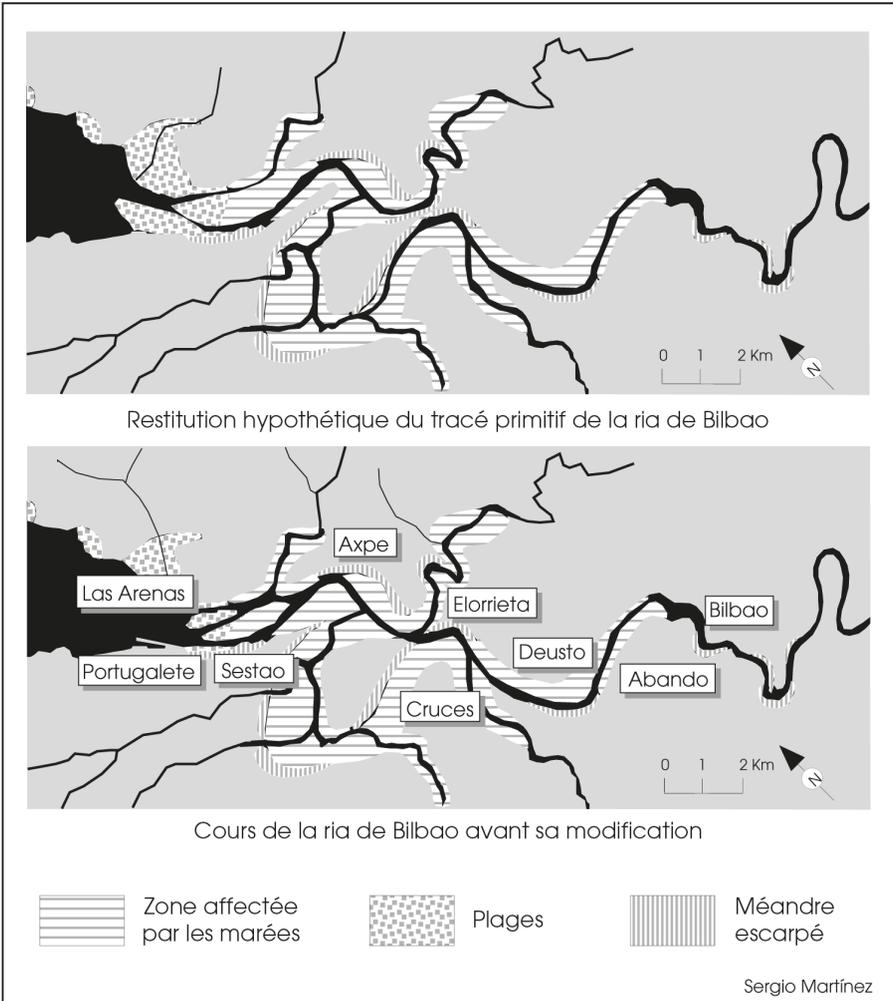


Fig. 3. La ria à l'époque antique et médiévale

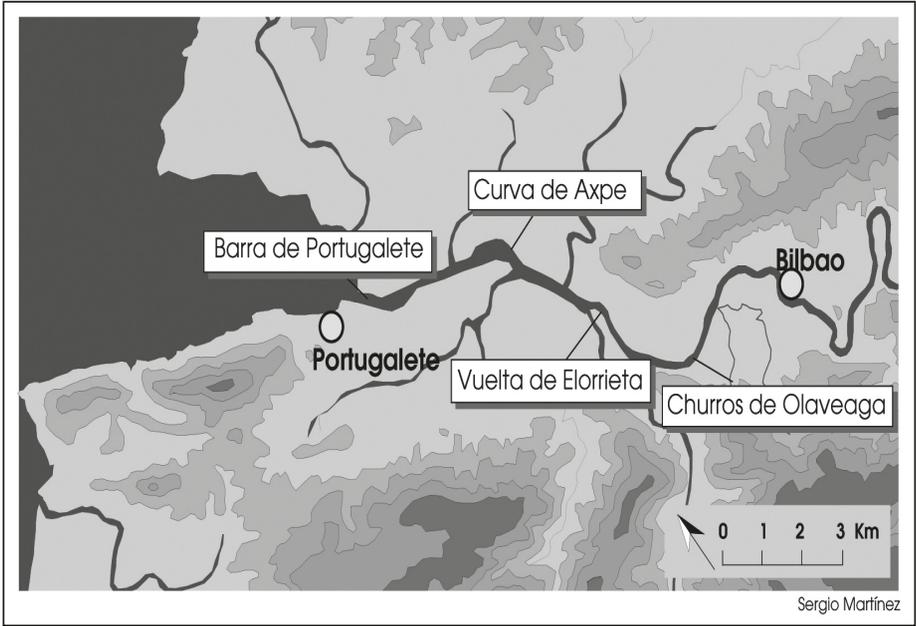
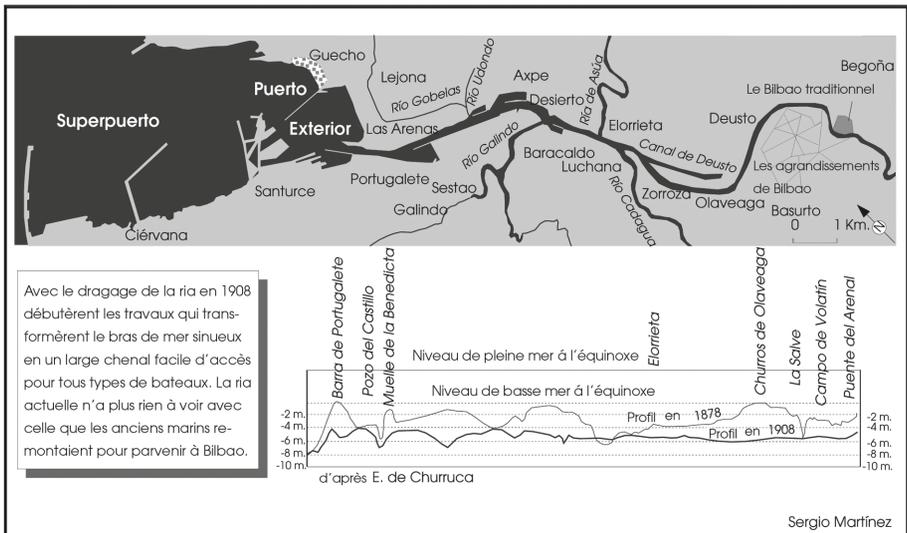


Fig. 4. Les obstacles à la navigation dans la ria de Bilbao



Avec le dragage de la ria en 1908 débutèrent les travaux qui transformèrent le bras de mer sinueux en un large chenal facile d'accès pour tous types de bateaux. La ria actuelle n'a plus rien à voir avec celle que les anciens marins remontaient pour parvenir à Bilbao.

Fig. 5. État actuel de la ria de Bilbao

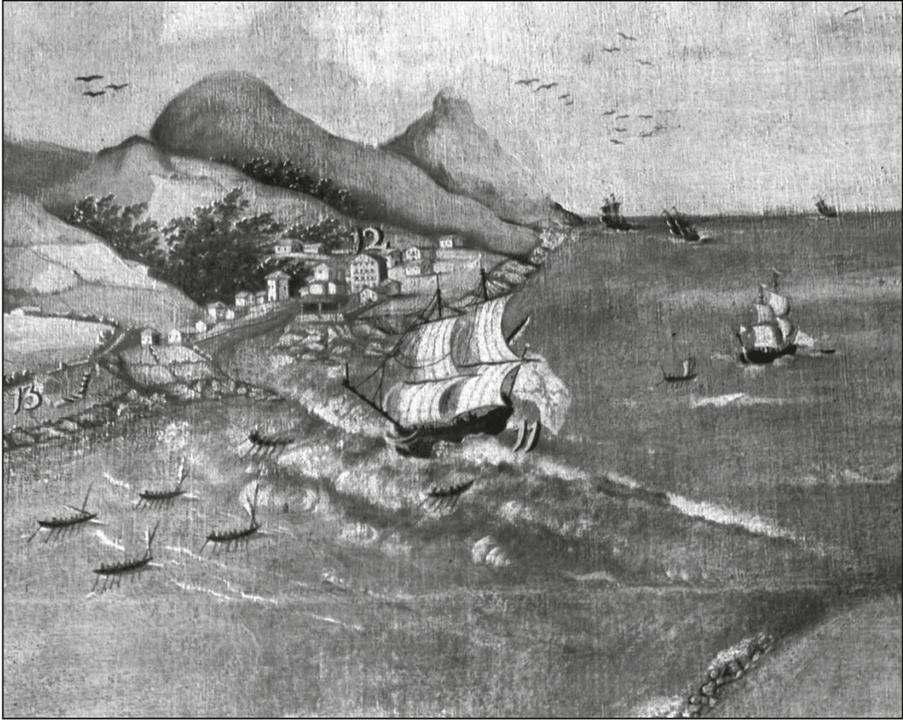


Fig. 6. La « barre de Portugalete » d'après un tableau d'époque moderne



Fig. 7. Vue de Bilbao au xvi^e siècle (G. Braun, *Civitates Orbis Terrarum*)

LA SÉCURISATION DU PORT DE LA ROCHELLE
ET DE SON ACCÈS :
ACTIONS ÉPISODIQUES OU VÉRITABLE POLITIQUE ?

Mathias Tranchant
Université de La Rochelle

Il faut reconnaître à Georges Musset les premiers efforts entrepris pour caractériser l'organisation de l'espace portuaire rochelais et ses évolutions¹. Dans son sillage, certains passages de l'ouvrage d'Étienne Trocmé et Marcel Delafosse² rendent compte également des progrès consentis par la commune pour sécuriser la ville et ses parages, mais sans que cette question présente un intérêt spécifique pour ces auteurs. Rien d'étonnant si l'on considère le champ documentaire susceptible d'y être consacré : les sources directes que pourraient constituer des comptes ou des enquêtes portuaires, d'une part, des procès-verbaux de naufrages, de prises maritimes ou de jugements d'amirauté, d'autre part, manquent cruellement. Pour l'essentiel, les informations proviennent des annales de La Rochelle et des compilations de privilèges, sources qui ont le mérite tout de même d'évoquer certaines décisions échevinales et royales touchant la fiscalité relative aux infrastructures du port et au personnel dévolu à son fonctionnement. Ces informations peuvent être complétées par quelques sources judiciaires, tels les *Close* et *Patent Rolls* anglais, ou certains actes produits par le Parlement de Paris.

Il est convenu de décrire la situation avantageuse du port de La Rochelle. Il est vrai que l'endroit n'a pas à souffrir des tares communes aux havres de fond d'estuaire, exposés aux courants capricieux et parfois violents de leur fleuve, et dont l'accès, exigeant une remontée laborieuse en deux ou trois marées, est encombré de bancs de sable dérivants sur lesquels déferlent les lames du large.

- 1 Georges Musset, « Les Ports francs, étude historique », *Recueil de la commission des arts et monuments historiques de la Charente-Inférieure*, t. XVI, 1902, p. 179-225, 235-275, 283-315 ; *id.*, *La Rochelle et ses ports*, La Rochelle, 1890.
- 2 Marcel Delafosse et Étienne Trocmé, *Le Commerce rochelais de la fin du xv^e siècle au début du xvii^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1952.

Il bénéficie au contraire de la protection des îles de Ré et d'Oléron qui, ainsi que deux grandes jetées, arrêtent la houle du golfe de Gascogne et tempèrent les eaux de la mer des Pertuis. Les incurvations et indentations du littoral y forment autant d'abris naturels. Aussi, pour des navires itinérants entre la Bretagne et la Castille, ce plan d'eau calme est rapidement devenu un lieu de relâche obligé et recherché. Au fond d'une baie suffisamment profonde, le havre a trouvé sa place au début du XIII^e siècle à la jonction entre deux îlots et trois minuscules fleuves côtiers, emplacement qui offre les avantages conjugués d'une protection renforcée et d'un bassin relativement vaste, presque toujours à flot, et quotidiennement curé par l'effet de chasse de ses cours d'eau. Néanmoins, tout marin sait que c'est à l'approche des côtes que les navigations sont les plus délicates, et les bonnes dispositions naturelles de l'endroit n'exonéraient pas totalement ses pratiquants de quelques précautions. Par ailleurs, des risques s'amplifiaient à la fin du Moyen Âge, du fait d'une accélération des phénomènes d'érosion et de sédimentation, de la croissance du trafic et du tonnage des navires, des pollutions de l'activité portuaire, des développements de la guerre et de la piraterie endémiques. Ces dangers nécessitèrent que soient prises des dispositions pour y obvier. Ces dernières, que l'on considèrerait trop rapidement comme épisodiques et secondaires, occupèrent de façon chronique les préoccupations des autorités rochelaises, de sorte qu'elles inventèrent progressivement un schéma de protection complexe et cohérent, traduction du caractère prioritaire de cette question pour une ville littorale dépendant presque entièrement du commerce maritime.

Ce travail s'appuie en partie sur des informations obtenues il y a une dizaine d'années à l'occasion de notre étude du commerce maritime rochelais à la fin du Moyen Âge³. Il participe à l'élaboration d'une vaste recherche portant sur la gestion du risque chez les sociétés littorales du Ponant. Nous avons pris le soin, dans un précédent article, de décrire les objets, concepts, méthodologies, problématiques et orientations d'ensemble de ce thème, la sécurisation des accès portuaires étant une des nombreuses difficultés auxquelles ces populations étaient alors exposées⁴. En particulier, nous avons retenu une définition consensuelle à l'ensemble des sciences, proposée récemment par le groupe scientifique genevois *MRM* (Management des Risques Majeurs), selon laquelle le risque s'établit à partir de données fonctionnelles que sont l'aléa (phénomène naturel ou anthropique produisant le danger, dont il faut décrire et quantifier le fonctionnement, l'occurrence et l'intensité), l'élément à risque

3 Mathias Tranchant, *Le Commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Rennes, PUR, 2003.

4 Mathias Tranchant, « La Gestion du risque chez les sociétés littorales du Ponant (XI^e-xvi^e siècles) : première approche d'une histoire à construire », dans ce même numéro.

(individus, et tout ce qui est attaché à leur existence, susceptibles d'être soumis à l'aléa), la vulnérabilité (fragilité de l'élément à risque), la résilience (capacité du ou des individus à absorber et supporter l'impact de l'aléa et à se réorganiser pour retrouver un état d'équilibre), le temps et l'espace⁵. C'est, pour partie, en nous appuyant sur ces notions que nous analysons la question.

IDENTIFICATION DES DANGERS

La clémence de l'environnement naturel du port rochelais constitua indéniablement un facteur déterminant de son succès. Le chroniqueur de Bertrand Du Guesclin décrivait l'endroit comme un « bon port de mer »⁶. Les hérauts surenchérisaient en louant « le plus beau havre qu'on sache et le plus fort »⁷. Le 24 mai 1472, retrouvant les territoires jadis confiés à son frère Charles, Louis XI se réjouissait de « la scituation de notredite ville de La Rochelle, en laquelle est l'ung des plus beaux et principaulx portz de mer de notredit royaulme, et ou a ceste cause peuvent venir, arriver et frequenter chacun jour gens de toutes nations »⁸. La morphologie générale de la mer des Pertuis, dite aussi mer de La Rochelle, présente une qualité majeure : la houle du large, de nord-ouest dominante, même soutenue par un fort vent, s'épuise aux abords des îles de Ré et d'Oléron. Par flux de suroît, les lames interfèrent et parviennent à perturber le plan d'eau. Mais leur force, diminuée par le jeu des réflexions et des écueils, est incomparable avec celle déployée par les déferlantes de pleine mer, dont l'impétuosité balaye régulièrement les côtes landaises ou poitevines. L'endroit est donc, de ce point de vue, par comparaison avec l'ensemble des littoraux du golfe de Gascogne, particulièrement sûr et protégé⁹. Il n'en demeure pas moins que la mer de La Rochelle souffrait de quelques tares qui, à mesure que s'amplifiaient les activités navales, s'imposèrent à la conscience des marins et des populations littorales.

- 5 Jean Rossiaud, « Sociologie et risque majeur », dans Denis Lamarre (dir.), *Les Risques climatiques*, Paris, Belin, 2002, p. 40-41 ; Anne-Marie Granet-Abisset, « La Connaissance des risques naturels : quand les sciences redécouvrent l'histoire », dans R. Favier et A.-M. Granet-Abisset (dir.), *Histoire et mémoire des risques naturels*, Grenoble, MSH-Alpes, 2000, note 4.
- 6 Cuvelier, *Chronique de Bertrand Du Guesclin*, Paris, éd. E. Charrière, 1839, II, vers 21311-21313.
- 7 *Le Débat des hérauts d'armes de France et d'Angleterre suivi de The Debate Between the Heralds of England and France by John Coke*, Léopold Pannier et Paul Meyer éd., Paris, Firmin-Didot, 1877, p. 27, parag. 70.
- 8 Bibliothèque nationale de France (BnF), ms fr. 18970, f° 121.
- 9 Louis Papy, *La Côte atlantique de la Loire à la Gironde*, Bordeaux, Delmas, 1941, vol. 1, p. 56-57.

La bathymétrie de la mer des Pertuis s'organise à partir des trois espaces distincts. Au nord, le pertuis Breton s'étend selon des profondeurs qui avoisinent globalement les 10 m. En son cœur, la fosse de Chevarache, qui atteint les 62 m, marque encore l'ancien lit du cours du Lay-Sèvre Niortaise. De part et d'autre, la pente est très raide, et quelques hauts-fonds, comme ceux du Banc, du Préau ou du Peu Breton, culminent respectivement à des profondeurs de 2 m et 3 m. À mesure que l'on pénètre dans l'anse de l'Aiguillon, la vaste plaine vaseuse, seulement découpée par les embouchures du Lay et de la Sèvre, prend de l'altitude pour ne plus descendre en dessous des 5 m. Elle correspond avec le pertuis d'Antioche par le coureau de La Pallice, qui accuse une profondeur de 15 m au pied de la pointe de Sablanceaux, du côté de l'île de Ré. Ce passage est barré en son centre par un écueil rocheux particulièrement dangereux, le Lavardin. Et d'autres hauts-fonds cernent ainsi toute l'île : ce sont les récifs de Chauveau, de Chanchardon, des Baleines, de Lizay, du Grouin ou du Couronneau. Le pertuis d'Antioche, zone médiane, propose une configuration bathymétrique comparable. Sa fosse, également centrale, vestige de la vallée submergée de la Charente, s'enfonce à 45 m ; à mesure que les eaux avancent vers la terre et ses marais, les altitudes augmentent graduellement. Deux affleurements, le banc de Boyard et l'île d'Aix, de part et d'autre de l'embouchure du fleuve, séparent le pertuis du bassin de Marennes-Oléron, et impliquent la présence de trois passages, aux profondeurs comprises entre 10 et 5 m. Plus au sud, on entre dans la troisième baie, saturée, de part et d'autre du Coureau d'Oléron, d'importants bancs de sable. Elle se prolonge par l'embouchure de la Seudre et l'étroit pertuis de Maumusson, large d'à peine 700 m. L'île d'Oléron, comme sa sœur de Ré, est encombrée dans ses parages d'écueils rocheux et sableux, tels que ceux d'Antioche, des Repos ou de la Longée. La mer des Pertuis est enfin bordée à l'ouest d'un long bourrelet d'accumulation culminant à une profondeur de 15 m¹⁰.

Ces périls furent pour partie consignés dans la mémoire écrite des gens de mer, et en particulier dans les routiers de Pierre Garcie et d'Alfonse de Saintonge. Ils y préviennent que des courants violents s'engagent dans les pertuis aux plus fortes marées. Ils signalent autour des îles la présence de hauts-fonds sur lesquels la mer déferle, où les bateaux s'échouent. Aux abords de l'île de Ré, à « Sainte-Marie [...] crassoys gros caillouches » ; et « tout le long des Balaynes, par dehors d'elles, [tu] trouveras huit brasses et rochoys au long d'elles ». Ils avertissent surtout qu'au milieu de la baie de la Rochelle

10 Raymond Regrain, *Géographie physique et télédétection des marais charentais*, Abbeville, R. Regrain, 1980, p. 51.

il faut avoir « doute » d'un écueil funeste : le Lavardin¹¹. Ces périls furent également recensés par Pierre d'Amboise, vicomte de Thouars, dans l'aveu de ses terres de l'île de Ré du 8 janvier 1412¹². Il y détaillait « le Lavardin, Chauveau, Champchardon, les Anthioches, les Balaines, l'Islate, le Nort de l'Aix, l'isle de Bauges et autres dangiers quexconques qui sont environ ma dicte isle ». Une lecture régressive de la cartographie indique par ailleurs l'existence de phénomènes d'érosion et de sédimentation rapides et parfois violents. La configuration actuelle du littoral ne correspond pas tout à fait à celle qui prévalait à la fin du Moyen Âge. Deux exemples significatifs en témoignent. L'île de la Dive, au nord de l'estuaire de la Sèvre, était encore au XVI^e siècle bordée d'eaux suffisamment profondes pour être navigables, et les marins devaient prendre garde à ses parages. Jean Fonteneau prévient qu'il « y a une petite isle qui est nommée la Dyve, laquelle est environnée de rochers »¹³. Or, aujourd'hui, il ne s'agit plus que d'une éminence fossile, perdue parmi les marais asséchés, à quelque quatre kilomètres de la ligne de côte. Des mouvements d'envasement ainsi que les conséquences de la conquête de l'homme sur les marais maritimes transformèrent donc considérablement certaines parties jadis navigables des baies. À l'inverse, des promontoires rocheux cédaient inexorablement aux affouillements marins. Ce fut le cas de la pointe de Châtelailon, sur laquelle fut édifié le château abandonné par sa famille fondatrice en 1130-1131. Plusieurs études, récemment rassemblées dans un précieux article de synthèse, démontrent la violence du processus d'érosion à cet endroit¹⁴. L'édifice, déjà très endommagé, était encore visible au début du XVII^e siècle. Claude Chastillon en donne une bonne représentation en 1604. Puis, les témoignages écrits et iconographiques rendent compte d'un effondrement progressif des édifices féodaux jusqu'au début du siècle suivant. À présent, la presque île est totalement engloutie. Au total, il est donc bien difficile de déterminer précisément et totalement quels étaient aux XIV^e et XV^e siècles la qualité et l'étendue des secteurs navigables des Pertuis. Bien que protégés de la houle, ces derniers recélaient çà et là quelques pièges dont certains pouvaient être redoutables. Globalement, il faut retenir, comme nous y invite Jean Fonteneau, que

- 11 Jean Fonteneau, dit Alfonse de Saintonge, *La Cosmographie, par Jean Fonteneau, dit Alfonse de Saintonge, capitaine pilote de François I^{er}*, Georges Musset éd., Paris, E. Leroux, 1904, p. 152 : « au milieu de la mer, y a ung aultre mauvais rochier qui s'appelle Laverdin ».
- 12 Archives nationales de France (ANF), P 552², n° 281 ; P 555², n° 602. (idem par Louis de la Trémoille le 17/11/1516) : aveu de Pierre d'Amboise, vicomte de Thouars, comte de Benon, seigneur de Thalemond et de l'île de Ré, pour ses terres de l'île de Ré.
- 13 J. Fonteneau, *La Cosmographie...*, op. cit., p. 152.
- 14 Denis Briand, *Angoulins-Châtelailon. Traces et vestiges du passé*, Expression-hist., Angoulins, 2006.

en toute ceste coste depuys la rivièrre de Bourdeaux jusques à Belle Isle, la mer est toute somme [c'est-à-dire couverte de hauts-fonds sableux ou vaseux], en manière que à trente ou quarante lieues en la mer, se trouve la sonde¹⁵.

Aussi, les risques encourus tenaient-ils davantage à l'échouage qu'au bris. Mais ponctuellement, des courants d'une part, des écueils d'autre part produisaient en certains points du littoral des pièges dont des navires pouvaient être de temps à autre les victimes. Les naufrages consignés dans les vestiges de quelques enquêtes ou comptes seigneuriaux en témoignent. Les côtes de la Tranche à l'entrée du pertuis Breton, les pourtours de l'île de Ré ou les abords d'Angoulins et de Châtelailion connurent de nombreux sinistres qui traduisent la dangerosité potentielle de ces endroits¹⁶.

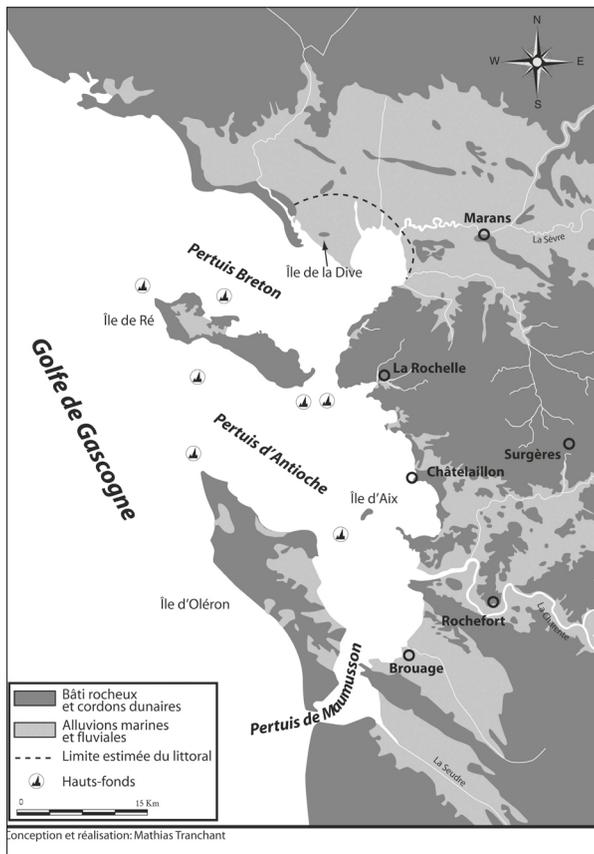


Fig. 1. Topographie générale de la Mer des Pertuis

15 J. Fonteneau, *La Cosmographie...*, *op. cit.*, p. 152-153.

16 Archives départementales de Vendée (AD 85), 1 E 1130, Déclarations et enquêtes concernant des naufrages survenus sur les côtes de la principauté de Talmont (xv^e-xvi^e siècles). ANF, 1 AP 1998-2004, Comptes et pièces comptables concernant l'île de Ré. Médiathèque La Rochelle (MLR), ms 2691, f^o176v^o-177, Fragment d'un registre de naufrages du receveur de Châtelailion (1459).

Quant au port lui-même, en dépit de l'effet de chasse dont il bénéficiait par la convergence des eaux de ses trois fleuves côtiers (Lafond, RomsPAY et la Moulinette), il souffrait lui aussi d'un comblement chronique. Les eaux limoneuses de la Sèvre et de la Charente, confinées dans la mer des Pertuis, hors d'atteinte d'une houle qui les dissiperait, envasaient en permanence les pourtours de la zone portuaire. Venaient s'y ajouter les bancs de sable et de galets déplacés dans le chenal au cours des tempêtes.

À ces facteurs naturels d'obstruction se combinaient des facteurs anthropiques. Les déchets produits par les activités artisanales et commerciales de la ville s'accumulaient aux pieds des tours et des quais. Au début des années 1480, Jehan Jeudy, boucher de La Rochelle, s'était permis de percer dans la muraille, sur le chenal Maubec, « ung couex ou pertuys par ou l'on gecte les inmondicitez de la boucherie »¹⁷. Cet exemple traduit les pratiques d'alors, le port étant considéré comme un espace commun de dépôt d'ordures en tous genres. De grandes quantités de lest, formé de roches, cailloux, gravier et sable, étaient déchargées des navires venant à lège à La Rochelle pour y retirer du vin. Ces matériaux étaient pour partie employés dans les maçonneries et chaussées de la ville. On entreposait le reste le long des murailles littorales pour les protéger des agressions des flots. Toutefois, au xv^e siècle, la somme de ces dépôts avait fini par prendre des proportions inquiétantes, d'autant que les rejets sauvages n'étaient pas rares. Aux alentours de 1405, Pierre Guerard fut accusé par le prévôt d'avoir « mis certaine quantité de pierres dedans lesditz cais et vazes [de la Petite Rive] sans congé »¹⁸. En 1452,

il s'estoit remarqué que le caillou [le lest] qui est hors du havre de cette ville estoit souvent porté dans l'ouverture du havre et entre les deux tours d'yceluy, en quoy les marchands de la ville, les forains et estrangiers recevoient une notable perte pour la difficulté qu'il y avoit de faire entrer les vaisseaulx, et la crainte qu'on avoit de la perte d'yceulx¹⁹.

Vers 1530, on rapportait encore que

ledit havre comble en maniere que d'une basse marré tel nombre de gens de pied qu'on voudra peult passer soubz ladite chayne et entrer dedans ledit havre sans monter ne descendre et prandre ladite ville²⁰.

17 « Recueil de documents concernant le Poitou contenus dans les registres de la Chancellerie de France », éd. Paul Guérin et Léonce Celier, *Archives historiques du Poitou*, t. XLI, 1919, p. 607-610.

18 BnF, ms fr. 16906, f° 134 v°.

19 Amos Barbot, *Histoire de La Rochelle*, éd. Denys d'Aussy, *Archives historiques de la Saintonge et de l'Aunis*, t. XIV, 1886, p. 318.

20 BnF, Coll. Clair. 963, n° 19.

Les berges du port elles-mêmes présentaient des dangers. Elles étaient stabilisées et soutenues tant bien que mal, soit par des pilotis fichés dans la vase et bardés de palplanches formant ainsi un quai, soit par l'établissement à partir de matériaux divers de cales descendant en pente douce vers les eaux portuaires²¹. La qualité de ces dispositifs, à partir desquels étaient réalisées les opérations de manutention, était d'une importance cruciale pour la sécurité des marins, des bateaux et des marchandises. De mauvaises rives empêchaient les bâtiments soit de s'en approcher parce que leurs fonds immédiats étaient encombrés, soit d'y accoster du fait de leur instabilité. La planche, à partir de laquelle les denrées étaient chargées et déchargées, ne devait pas se dérober du fait d'abord mal consolidés. Or, sur la Grande Rive, ce sont les propriétaires des chais et échoppes qui disposaient en même temps des cales et des quais adjacents, au moyen du paiement d'un cens au roi. Ces tenanciers étaient autorisés à lever pour eux-mêmes une taxe sur les navires accostant, dont le montant était fixé par l'échevinage, à la condition qu'ils en assurassent l'entretien²². Tout laisse à penser que cette obligation n'était pas toujours bien remplie, surtout lorsque l'argent manqua, lors des graves crises de la fin du Moyen Âge. De surcroît, la parcellisation et l'aménagement anarchique des berges impliquaient l'hétérogénéité de leur forme, de leur disposition et de leur qualité, autant de facteurs contribuant à perturber et à rendre aléatoires les opérations d'accostage et de transfert. Sur la Petite Rive, l'entretien dépendait du roi, par l'entremise de la commune²³. En octobre 1436, l'échevinage, qui avait acquis l'intégralité du *quai du Roi*, suite à un accord passé avec Charles VII, se trouva obligé de faire « aparfonder, eslargir et creuzer, afin qu'il vint plus grande quantité de navires en ladite ville de La Rochelle »²⁴. Mais ici aussi l'indispensable entretien des berges laissait à désirer. En 1537, le bassin compris entre la Petite Rive et la Grave dut être nettoyé aux frais d'un particulier, André Morisson, échevin de la ville, alors qu'il souhaitait y faire réparer son navire. Il embaucha à cette fin quatre hommes auxquels on demanda de « croiser, netoyer, gester et oster terre, fange et aultres choses, de la cricque ou forme..., bien profond et convenablement »²⁵.

Les accès au port de La Rochelle étaient enfin encombrés d'édifices tels que ponts et moulins qui, certes, amélioraient l'effet de chasse par les retenues d'eau qui leur étaient associées, mais simultanément compliquaient leur franchissement. Deux moulins, édifiés à l'entrée du Lafond, en amont

21 M. Tranchant, *Le Commerce maritime...*, op. cit., p. 135.

22 G. Musset, *La Rochelle et ses ports*, op. cit., p. 30.

23 *Ibid.*, p. 38.

24 BnF, ms fr. 23915, f^os 201-205.

25 Archives Départementales de Charente-Maritime (AD17), 3 E 119, 04/05/1537.

duquel avait été établi le port primitif, ne permettait plus la circulation que de petites unités. Quant au chenal par lequel s'écoulait la Moulinette, il était barré par le pont Saint-Sauveur et longé de huit moulins dont les infrastructures perturbaient le trafic dense des gabares chargées de vin et de sel²⁶. En somme, en dépit des potentialités du site, le port et ses accès souffraient d'inconvénients que certains armateurs considéraient comme rédhibitoires. Alors qu'un document de 1384 décrit le havre comme « grand et spacieux, dans lequel pouvaient se tenir ensemble cinquante grandes nef », au début du XVI^e siècle les autorités de Bilbao déconseillaient à leurs ressortissants d'y expédier des bâtiments de plus de 100 tonneaux.

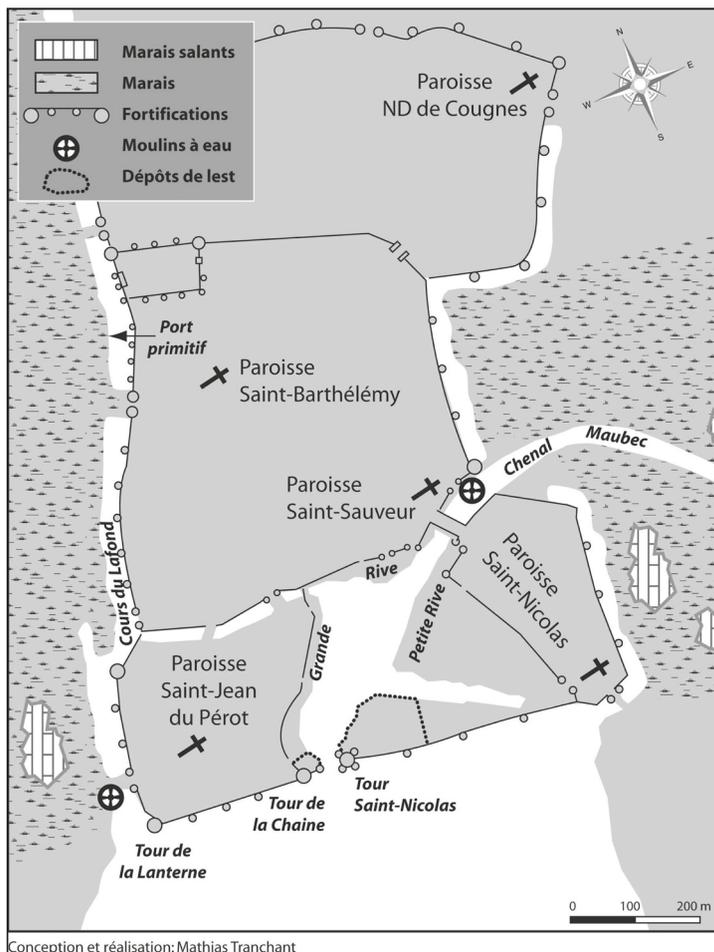


Fig. 2. Topographie générale du port de La Rochelle

26 Mathias Tranchant, « Les aménagements des ports secondaires de l'Aunis maritime à la fin du Moyen Âge », dans *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e-XVI^e siècles)*, Rennes, PUR, 2007, p. 72-73.

À ces aléas relevant de l'environnement naturel et anthropique du port s'ajoutaient ceux, plus sensibles encore, tenant à violence navale, qu'elle soit d'origine publique ou privée. Le conflit franco-anglais, auquel furent associées les puissances maritimes portugaise, castillane, bretonne, flamande et hanséate, trouva dans la mer des Pertuis un terrain d'action privilégié. La Rochelle, principale fenêtre de la couronne française sur le golfe de Gascogne, était devenue depuis le XIII^e siècle un enjeu stratégique majeur pour qui voulait contrôler le Centre-Ouest du royaume et disposer des revenus de son commerce dynamique. Il est impossible de reprendre ici toutes les tensions militaires que seules quelques trêves permirent un temps de relâcher. Leurs manifestations les plus significatives, comme les razzias, sièges et batailles, ponctuèrent la fin du Moyen Âge en 1346, 1372, 1388, 1404 et 1457²⁷. L'île de Ré, tête de pont potentielle pour une opération de blocus ou d'attaque de grande ampleur, subit avec plus d'intensité encore les incursions anglaises. En dehors de ces actions militaires, la menace d'une descente ennemie n'était que rarement éteinte. Les rivalités entre communautés marchandes dégénéraient parfois en combats armés. La mer de La Rochelle vit ainsi s'affronter dans de véritables batailles navales Bayonnais et Normands en 1292, Castillans et Hanséates en 1419. Ce climat d'insécurité était renforcé par les développements de la piraterie qui ne s'arrêtait jamais, comme en témoignent les nombreux larcins commis dans et aux abords du port. Toutes les populations maritimes, Rochelais compris, figurent dans la riche documentation se rapportant à ces méfaits. Au mieux, seules quelques marchandises étaient dérobées ; au pire, navires et équipages périssaient dans l'attaque. Les conséquences de cette insécurité généralisée se perçoivent à plusieurs niveaux. Immédiatement, combats et pillages grevaient ceux qui en étaient directement les victimes : bateaux coulés ou incendiés, gens de mer capturés, blessés ou tués, marchandises dérobées, cultures arrachées ou brûlées, populations littorales pillées et rançonnées, bâtiments démolis, etc. Consécutivement, de façon ponctuelle ou durable, ils entravaient, voire interrompaient les échanges et déstabilisaient les prix. Que la coupure des routes maritimes eût lieu en automne, au moment de l'expédition des vins, et c'est une année commerciale entière qui s'en trouvait affectée. Il faut aussi considérer l'impact psychologique de la violence qui imprimait durablement la mémoire des acteurs économiques, restreignant d'autant leurs ambitions, ainsi que leurs capacités d'initiative et d'investissement²⁸.

27 M. Tranchant, *Le Commerce maritime...*, *op. cit.*, p. 48-56.

28 *Ibid.*, p. 57-72.

En substance, selon une orientation conceptuelle du risque, nous percevons que de multiples aléas s'exerçaient aux abords de l'espace portuaire rochelais. Les uns prenaient la forme d'obstacles : des écueils, des courants, des fonds mouvants, des bancs de sable, des gisements de lest et des dépôts de déchets mêlés, des berges instables et des infrastructures riveraines encombrantes. Conjugés, ils menaçaient les navires, leurs hommes et leurs marchandises, vulnérables en ces circonstances lors des navigations, des mouillages, des accostages et des opérations de manutention. Les autres tenaient à la violence humaine, exprimée lors d'actes de guerre, de piraterie, de razzia et de déprédation. Le spectre des victimes potentielles était ici élargi à l'ensemble des populations littorales et de leurs biens, vulnérables dès lors qu'elles n'étaient pas suffisamment défendues. La menace potentielle de ces périls était renforcée par des facteurs de risque supplémentaires : la densité du trafic maritime, particulièrement sensible au début de l'automne, au moment de l'arrivée des grandes flottes du vin et du sel, alors que les conditions météorologiques commencent généralement à se dégrader, compliquait et fragilisait la circulation et le stationnement des navires. Ils s'exposaient davantage aux collisions et aux naufrages tandis que leur concentration attirait d'autant la convoitise des larrons. L'essor des capacités de fret des vaisseaux entre les XIII^e et XV^e siècles eut pour conséquence d'accroître leur tirant d'eau et de restreindre leur maniabilité. Ils étaient de ce fait surexposés aux hauts-fonds, supportaient mal de devoir être échoués, accédaient avec plus de difficultés aux zones portuaires. C'est en partie pour cette raison qu'ils étaient nombreux à stationner dans les rades de Chef-de-Bois et de la Pallice. Or ces endroits, toujours à flot, étaient certes plus vastes, mais n'étaient guère protégés des courants ni des attaques ennemies. Pesait aussi, à l'approche du havre de La Rochelle, la convoitise des populations et des seigneurs littoraux, prompts à récupérer ou à piller les objets naufragés. Enfin, le poids et les variations de la fiscalité attachée à l'accès portuaire rendaient plus aléatoires la réussite des entreprises commerciales.

LES MESURES PRISES POUR LUTTER CONTRE CES RISQUES

Afin de résoudre, ou tout du moins d'atténuer, l'insécurité endémique opérant aux abords du port de La Rochelle, les autorités compétentes inventèrent un ensemble de dispositions. Sans que les termes du problème n'aient jamais été posés ni représentés ainsi, concrètement leurs pratiques indiquent qu'elles cherchèrent à agir sur les composantes fonctionnelles des risques identifiés : maîtriser voire éradiquer les aléas, réduire les vulnérabilités,

distancier les aléas des éléments qu'ils menaçaient, augmenter la résilience de ces derniers. Cela prit forme dans la combinaison de mesures de prévention, d'alerte, de défense et de secours.

78

Un certain nombre d'infrastructures spécifiques furent édifiées à cet effet. Quand la plupart des ports secondaires de l'Aunis restèrent démunis en la matière, les Rochelais se dotèrent d'un ensemble de dispositifs propres à sécuriser le chenal et l'accès de leur havre. On chercha à prévenir la dispersion et l'obstruction des dépôts de lest par la consolidation de zones de stockage appropriées. En 1452, Guillaume Maynard, pair de La Rochelle, entreprit, selon les termes du contrat qu'il venait de conclure avec la commune, de faire construire, vraisemblablement au pied de la tour Saint-Nicolas, « une paulée [structure à base de pieux] picquée dedans la grave, pour retenir ledit cailloux »²⁹. Malgré son coût (500 livres et la jouissance de la garde de la capitainerie de la tour de la Chaîne), cette structure s'avéra d'une efficacité limitée. Aussi, en 1474, l'ouvrage fut-il repris à l'aide de pieux de 10 à 12 pieds de longueur. Et, en 1499, on dut à nouveau constituer une retenue à l'aide de 2 500 pieux aux abords de la tour de la Chaîne³⁰. Pour prévenir les accostages et mouillages périlleux, les quais furent progressivement réagencés et des travaux de réfections mis en œuvre, spécialement le long de la Grande Rive et du canal de la Moulinette. La ville entreprit en 1457 de réhabiliter « la calle publique de Maubec »³¹. Il en fut également question en 1490 pour le quai de la Grande Boucherie³². Enfin, le 24 mars 1493, après avoir racheté trois ans auparavant « des loges, vazes et cays pres la grand rive »³³, la commune bailla à la fabrique de Saint-Sauveur, dont la rénovation du portail de l'église nécessitait que soit dégagée une place pour la taille des pierres, les quais neufs situés au pied du bâtiment religieux. Elle autorisa également les ecclésiastiques, moyennant 60 sous de rente annuelle, à établir de nouvelles cales entre le pont Saint-Sauveur et la porte de la petite rue de la Poterie, ainsi que le scellement d'anneaux de fer pour l'amarrage des navires³⁴. Il est probable que ces réfections, commencées à partir de la seconde moitié du xv^e siècle, aient été l'occasion d'abandonner les ossatures de bois pour de la maçonnerie en pierre, plus résistante et plus sûre. D'autres réalisations servaient davantage à alerter les gens de mer. Les hauts-fonds fixes ou

29 A. Barbot, *Histoire de La Rochelle*, *op. cit.*, p. 318.

30 G. Musset, *La Rochelle et ses ports*, *op. cit.*, p. 37 ; MLR, ms 50, p. 741.

31 A. Barbot, *Histoire de La Rochelle*, *op. cit.*, p. 332.

32 *Ibid.*, p. 442.

33 MLR, ms 50, p. 709.

34 J. B. Ernest Jourdan, *Éphémérides historiques de La Rochelle*, La Rochelle, Viret, 1861-1871, p. 121. MLR, ms 50, p. 723-724.

ambulants disséminés dans le chenal étaient signalés par des piquets de bois, « ballizes et marches ». Leur positionnement et leur entretien revenaient à un officier qui, au titre du balisage, percevait un droit de cinq sous sur chaque navire pénétrant dans le port³⁵. Cet ensemble de repères fut complété par un indispensable fanal dont on réalisa la construction entre 1445 et 1468. Il remplaça la première tour bâtie à l'entrée de l'ancien port, à l'embouchure du Lafond, qui fut longtemps employée au désarmement des navires³⁶. Le nouvel édifice était muni à son sommet d'une lanterne de pierre vitrée à six côtés, destinée par sa fumée le jour et ses flammes la nuit « a servir de fare et lumière aux vaisseaux par le feu qui s'y devoit mettre le nuict en mauvais temps »³⁷. Enfin, des moyens toujours plus considérables furent engagés pour défendre le port d'attaques ennemies. Dès lors qu'il trouva sa place définitive, à la fin du XII^e siècle, entre les îlots du Pérot et de Saint-Nicolas, il fut progressivement, par vagues de travaux très coûteux, fortifié, tant par devers la mer que par devers son bassin. Parmi ces édifices, il est à retenir l'érection des deux tours d'entrée du port, entre lesquelles était tendue une chaîne pour en bloquer l'accès selon les besoins. Elles étaient en service dès le second quart du XIV^e siècle, et reçurent des perfectionnements jusqu'à la fin du siècle suivant³⁸.

La lutte contre les dangers potentiels tenait aussi à l'élaboration de réglementations appropriées, dont l'objectif était tout à la fois de prémunir, d'avertir, de protéger et de secourir. D'une manière générale, marins et maîtres de navires devaient se référer aux prescriptions contenues dans les Rôles d'Oléron, qui normalisaient les comportements à tenir à proximité des côtes et dans les zones portuaires. Les phases d'appareillage, de mouillage, d'accostage et de manutention, très sensibles, nécessitaient que chacun se conformât à des règles dont l'objet était de prévenir tout dommage et toute contestation. La qualité des guindages et des cordages devait être vérifiée,

35 A. Barbot, *Histoire de La Rochelle*, op. cit., p. 317-318, 339 et 389. L'auteur a confondu dans sa transcription droit de *baptizage* et droit de *balisage*, le premier s'appliquant aux navires neufs construits en Bretagne et vendus à La Rochelle ; MLR, ms 50, p. 568 et 739 ; Robert Favreau, « Un document financier sur la ville de La Rochelle (1499) », dans Jean Kerhervé et Albert Rigaudière (dir.), *Finances, pouvoirs et mémoire. Mélanges offerts à Jean Favier*, Paris, Fayard, 1999, p. 228-229. Ce droit est confirmé en 1461 et 1483. Archives Départementales de Loire-Atlantique (AD44), E 19 (2 Mi 785 R5), n° 11. BnF, ms fr. 23915, f° 204 v°, 206 r° et v°.

36 A. Barbot, *Histoire de La Rochelle*, op. cit., p. 427 ; MLR, ms 50, p. 535, 567, 623, 629 ; BnF, NAF 7285, f°s 8v°-9.

37 Jean-Claude Bonnin et Nicolas Faucherre, *Les Tours de La Rochelle*, La Rochelle, Éd. du Patrimoine, 1998, p. 21-22. A. Barbot, *Histoire de La Rochelle*, op. cit., p. 368-369 ; MLR, p. 629.

38 M. Tranchant, *Le Commerce maritime...*, op. cit., p. 133-134.

comme l'arrimage des marchandises qu'il fallait solide et équilibré. Le déchargement et le stockage à quai du fret requéraient le respect d'attentions spécifiques. On ne levait l'ancre qu'à l'issue d'un accord collégial de l'équipage. Les marins compagnons devaient rester auprès de leur navire pour en assurer la surveillance et ne quittaient leur poste, jamais plus de deux à la fois, sans l'autorisation expresse de leur patron. Le « *thouage* » et le « *lodmanage* », c'est-à-dire les services de remorquage et de pilotage à l'approche des ports, ainsi que l'ancrage, répondaient également à des normes strictes³⁹. Localement, une réglementation complémentaire et spécifique était contenue dans ce que l'on appelle communément le régime portuaire : un maître souhaitant entrer dans le havre avec son navire et son équipage était soumis à l'observation d'une succession d'étapes dont l'objet était en grande partie la sécurisation. Il commençait par désarmer son bâtiment et ses marins sous le contrôle d'un personnel urbain rétribué à cet effet. Tous les navires, hauturiers ou de cabotage, étaient en effet équipés de moyens de défense pour assurer leur protection en mer. Or, il était interdit à quiconque de porter des armes dans la ville. « Armures et harnois » devaient donc être déclarés et abandonnés à l'entrée du havre. S'il arrivait à lège à La Rochelle, il observait ensuite, guidé par un agent urbain, les règles et lieux de délestage. Au passage de la chaîne, il lui fallait obtenir une autorisation de pénétrer dans le havre. Cette dernière était attribuée en fonction des dispositions prises par l'échevinage. La commune voulait tout à la fois éviter une concentration trop forte de vaisseaux, toute rixe entre communautés rivales, ou tout simplement que des ennemis ne pénétrassent dans le port. À partir de décembre 1350, décision réaffirmée en 1400, les nefes venues à lège ou non affrêtées ne furent plus autorisées à y entrer. Puis, en 1378, les gardes de la chaîne ne durent plus laisser librement passer que les sujets du roi de France. Quant aux navires étrangers ou venant d'au-delà de la pointe Saint-Mathieu, leur accueil fut dès lors soumis à l'obtention de la licence du maire. Quant à la sortie des navires, elle était conditionnée à l'acquittement des taxes portuaires. Enfin, les craintes d'une attaque par mer se faisant toujours plus pesantes, la réglementation se durcit encore. Depuis la fin du XIV^e siècle, en souvenir des inquiétudes qu'avait occasionnées la venue d'un grand nombre de navires et de marchands anglais et étrangers à La Rochelle, on restreignit la période quotidienne d'ouverture des chaînes. Tous les soirs, vers 17 heures, le maire et ses adjoints affectés à la surveillance étaient tenus de se rendre sur les quais et de faire sonner la trompette. Dès lors, les marins ne disposaient plus, s'ils le souhaitaient, que de quelques minutes pour sortir leur navire du port ou

39 Jean-Marie Pardessus, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, t. 1, Paris, 1828, articles 2, 5, 10, 11, 13, 15, 16, 21, 24-26, 34, 39, 40, p. 334-345.

pour le rejoindre. Puis, le maire ordonnait que soient fermées les portes de la ville, et tirée la chaîne jusqu'au lendemain matin⁴⁰.

La création de différents services portuaires devait pouvoir compléter cet arsenal réglementaire. Bien qu'absents de la documentation échevinale, il est probable que, à l'instar de ce qui était pratiqué dans les grandes places internationales du commerce maritime, des moyens étaient offerts aux maîtres des navires de la plus grande contenance, et donc les moins manœuvrant, pour faciliter leur accès au port de La Rochelle. Quelques particuliers devaient vivre des services qu'ils proposaient pour aider au lamanage ou au halage de ces bâtiments. Des pilotes professionnels pouvaient également être sollicités pour conduire les vaisseaux jusqu'au havre en évitant les écueils. Par ailleurs, une flotte d'allèges s'occupait du transbordement de marchandises entre les quais et les plus grosses unités, ces dernières mouillant parfois dans les rades de Chef-de-Bois ou de la Pallice. Une police portuaire veillait à la garde des tours et à la sécurité des quais. Une protection était par ailleurs assurée par des navires armés conjointement par le roi, l'échevinage et des armateurs privés, ce qui faisait de La Rochelle la station navale de la couronne française ouverte sur le golfe de Gascogne. Durant les tensions militaires les plus fortes, ces unités composaient une force permanente, capable d'intervenir en différentes circonstances : autant que possible, elles repoussaient les assauts des navires ennemis, dissuadaient la piraterie et escortaient les navires ou convois marchands. Ajoutons que la présence à La Rochelle d'un lieutenant de l'Amiral de France était censée, du fait de son rôle de régulateur de la course, réfréner les actes de piraterie⁴¹. Pour finir sur ce point, la sécurité portuaire était assurée par un service de guet et de garde, continuellement renforcé entre les XIII^e et XV^e siècles. La commune avait en charge depuis le 21 décembre 1206 et selon la confirmation de ses privilèges par Édouard III du 25 octobre 1360, « la garde de jour et de nuit de ladite ville, et de toutes les portes et forteresses d'icelle et a eulx appartenans, soyent devers la mer ou devers la terre ». Aussi, tous les habitants de La Rochelle, quelle que fût leur condition, excepté les mendiants et quelques rares privilégiés, étaient-ils tenus d'accomplir cette tâche. À partir de 1376, ce devoir fut étendu, non sans contestations, à l'ensemble de la population de la banlieue. Il faut dire que, depuis la destruction définitive du château en 1372 et l'exemption de garnison royale, toute la défense reposait sur les forces propres de la ville et sur celles des habitants de ses environs. Les modalités d'organisation de ce service

40 MLR, ms 50, p. 271, 299, 371, 431; ANF, JJ 144, n° 54; M. Tranchant, *Le Commerce maritime...*, *op. cit.*, p. 142-148.

41 M. Tranchant, *Le Commerce maritime...*, *op. cit.*, p. 60-63, 156-162.

étaient contenues dans le *Livre du Guet* dont le maire, assisté d'un clerc et de deux ou trois bourgeois, était responsable. De surcroît, la commune employait des personnels spécialisés : parmi eux, une garnison, ordinairement composée de 55 hommes d'armes, assurait en permanence la garde des lieux, effectif qui pouvait être complété par une centaine d'hommes supplémentaires en cas de crise grave. Cette force d'intervention, mise à contribution pour libérer le pays lors d'incursions ennemies, garantissait aux marchands et navires étrangers une pleine sécurité. En 1404, les Anglais qui s'approchaient de La Rochelle pour tenter de s'en emparer, eurent connaissance de la présence sur place d'une bonne garnison. Aussi, abandonnèrent-ils leur stratégie d'assaut pour lui préférer une ruse qui finalement échoua. Les capacités défensives de la ville étaient d'ailleurs reconnues internationalement : vers 1431, l'Espagnol Gutierre Diaz de Gamez écrivit que « de allí fueron las galeras a La Rochela, una villa de Françia, muy rica e muy guarnida sienpre de guerra »⁴².

82

La sécurisation des accès portuaires relevait en dernier lieu de protections juridiques accordées par les autorités publiques. La plus importante d'entre elles, concédée par le pouvoir royal le 24 août 1224 et régulièrement entérinée, assurait aux étrangers et à leurs biens qu'ils se trouvaient dans l'enceinte sous le sauf-conduit du roi. Par ce fait, il était interdit d'user contre eux de lettres de marque, privilège capital en ces temps d'instabilité des relations internationales et de récurrence des violences maritimes. Cette protection était une garantie essentielle, pour les forains, d'une part, qui pouvaient envisager sereinement de venir développer leurs affaires, pour la ville, d'autre part, dont le trafic était affermi et pérennisé. La commune veilla donc, dès que cela fut nécessaire, et en particulier au xv^e siècle, lors des nombreuses attaques perpétrées sur sa juridiction par l'administration royale, au strict respect de ce privilège. En matière de biens vacants, la sauvegarde générale des personnes et des marchandises mérita de surcroît, d'être précisée. Les droits d'aubaine, d'épaves et de naufrage, communément appliqués par les seigneurs côtiers en vertu du droit féodal qui leur réservait la propriété des objets échoués sur leur rivage ou appartenant à un forain décédé, furent combattus par l'échevinage. Ce dernier avait conscience que de tels usages constituaient un obstacle aux entreprises des négociants étrangers. *L'aubenage* aurait été supprimé en 1374.

42 BnF, ms fr. 16906, f° 120 (25/06/1409) ; ms fr. 18970, f° 27 ; MLR, ms 50, p. 17, 233, 327, 343, 346, 359, 366-367, 370, 417, 425-426, 432, 447, 465-466, 527, 529, 595, 597, 623, 697 ; Isambert, Jourdan et Decrusy, *Recueil général des anciennes lois françaises*, t. IX, n° 260 (1460) ; ANF, JJ 179, n° 45 ; A. Barbot, *Histoire de La Rochelle*, op. cit., p. 200-202, 253-254. *Chronique du religieux de Saint-Denys*, op. cit., livre XXV, chap. XIII ; *El Victorial, crónica de D. Pedro Niño, conde de Buelna*, éd. Juan de Mata Carriazo, Madrid, Espasa-Calpe, 1940, Capítulo LIII, p. 142 ; M. Tranchant, *Le Commerce maritime...*, op. cit., p. 173-174.

Quant au droit de naufrage, théoriquement aboli dès 1174 le long des côtes d'entre Loire et Gironde, les marchands en furent seulement préservés sur les littoraux directement soumis à l'autorité royale. L'exemption ne s'appliquait donc qu'au port et à son « coutumau », ainsi qu'à une petite portion du rivage du Grand Fief d'Aunis⁴³.

LA SÉCURITÉ DU PORT ET DE SON ACCÈS : UNE QUESTION AU CŒUR DE LA POLITIQUE ÉCHEVINALE

Ces initiatives de sécurisation s'évalent sur quelque trois siècles et s'apparentent, de prime abord, à une succession de réponses épisodiques à des difficultés ponctuelles et dissociées. Toutefois, une lecture plus attentive des faits met en relief l'attention grandissante portée par l'échevinage aux dangers qui s'exerçaient aux abords de son port et aux remèdes qu'il convenait d'entreprendre. Il semble qu'il y ait eu de sa part une volonté de traitement global de ces problèmes : il s'évertua à prendre en main tous les aspects relatifs à la sécurisation des pertuis. Nous le voyons se substituer en la matière, avec une patiente obstination et parfois de haute lutte, aux seigneurs côtiers et à l'administration royale, en principe seuls habilités à prendre en charge les questions de sécurité. Il est facilement concevable qu'en en obtenant l'entière responsabilité, la ville ait disposé des moyens adéquats pour rationaliser et rendre plus efficace le régime portuaire. Cependant, ces efforts ressortissaient aussi à d'autres ambitions. En réalité, les enjeux étaient pluriels pour la commune et dépassaient la seule gestion des risques inhérents au port et à son accès. Elle se devait bien entendu de contribuer à assurer la sécurité des échanges et des transports pour créer les conditions d'une économie ouverte et stable. Mais elle tentait dans le même temps de limiter la concurrence potentielle des ports alentour qui aurait menacé les intérêts des Rochelais⁴⁴. Ces derniers recherchaient enfin à toute occasion les moyens d'élargir leur immunité afin d'améliorer les conditions de leurs activités et de leur existence. La résorption de ces risques précis procédait donc d'une politique d'ensemble, dont elle n'était qu'un des motifs, et dont l'objet était l'extension de la juridiction de la ville et de l'autonomie de ses bourgeois.

L'essentiel des infrastructures édifiées, entretenues ou réaménagées dans et aux environs du port durant la fin du Moyen Âge, pour lutter contre

43 M. Tranchant, *Le Commerce maritime...*, *op. cit.*, p. 149-154.

44 Mathias Tranchant, « La Rochelle et ses ports à la fin du Moyen Âge », dans *Aunis, Saintonge et Angoumois dans la guerre de Cent Ans*, Actes du colloque tenu à Saintes les 15, 16 et 17 octobre 1999, *Bulletin de la Société des Archives historiques de la Saintonge et de l'Aunis*, 2003, p. 85-97.

les dangers environnants, procéda de l'action échevinale. La question du délestage, confiée depuis le XIII^e siècle à un sergent de la prévôté, revint à partir des années 1460, après une succession de plaintes décriant les mauvais services rendus par cet agent, à la commune. C'est elle qui entreprit ensuite des travaux pour contenir et rationaliser les dépôts⁴⁵. Les cales et les quais, initialement tenus par des particuliers et par la prévôté, furent progressivement réunis sous la seule responsabilité du corps de ville. En effet, ce dernier entama à partir de 1384 une patiente entreprise d'achat et d'appropriation des berges portuaires, commençant du même coup, au fur et à mesure de ses acquisitions, l'harmonisation et la modernisation des rives⁴⁶. À partir de 1451, le balisage, jusque là assumé par un officier royal, fut également concédé à la ville⁴⁷. Quant aux développements des fortifications du havre, ils relevèrent généralement des initiatives et de la responsabilité de la commune qui, sur ses propres deniers, ou grâce à l'octroi par le roi de ressources fiscales supplémentaires, fit de ce sujet une question centrale de son action⁴⁸. La réglementation portuaire fut elle aussi placée sous tutelle échevinale. Dès 1209, c'est la ville qui fixa les premiers principes du *désarmage* qu'elle ne cessa d'amender. Et ce sont ses agents qui avaient autorité sur cette charge. C'est elle, nous l'avons vu, qui détermina le temps quotidien d'ouverture de la chaîne, et qui conditionna l'entrée de navires dans le port à l'observation de strictes conditions. C'est sous son autorité qu'après 1372 les moyens et dispositifs de défense avaient été placés. C'est enfin sur son initiative, et grâce à l'opiniâtreté qu'elle mettait à faire respecter ses privilèges, que les marchands et biens étrangers furent garantis du sauf-conduit royal et de l'exonération du droit de naufrage.

Bien entendu, toutes ces initiatives avaient pour objectif direct d'apporter une solution aux différents périls qui menaçaient dans les Pertuis. Toutefois, indirectement, elles procuraient aussi à la municipalité les moyens d'affermir son pouvoir et d'imposer ses intérêts. Elle pouvait, par exemple, espérer, obtenant ou créant de nouvelles charges destinées à la sécurisation du havre, doter ses caisses de revenus supplémentaires. En effet, indexés sur le trafic naval, les droits afférents devaient souvent dépasser les dépenses affectées à l'entretien des dispositifs qu'ils étaient censés couvrir. Le surplus pouvait être employé pour d'autres opérations communales. L'on constate par ailleurs que, reconnue comme l'autorité spécialement responsable des problèmes de

45 BnF, ms fr. 16906, f^{os} 105, 122 v^o-123 ; ms fr. 18970, f^o 57 ; A. Barbot, *Histoire de La Rochelle*, op. cit., p. 356, 388-389, 420-421, 441 ; MLR, ms 50, p. 596, 613, 670, 673.

46 M. Tranchant, *Le Commerce maritime...*, op. cit., p. 138-139.

47 A. Barbot, *Histoire de La Rochelle*, op. cit., p. 317-318 et 389 ; MLR, ms 50, p. 739.

48 M. Tranchant, *Le Commerce maritime...*, op. cit., p. 133-134.

sécurité le long des littoraux aunisiens et saintongeais, la ville tira de cette légitimité des arguments politiques au moyen desquels elle tenta de résoudre, en partie du moins, les questions de concurrence et d'immunité dont elle était également saisie. Ainsi, au motif de sécuriser les parages de leur havre, et plus généralement la mer des Pertuis, les dirigeants de la commune tentèrent à plusieurs reprises d'interdire le creusement et l'érection de tout nouveau port. Vers 1279, s'alarmant de travaux entrepris par le seigneur de Mauzé pour faire percer un nouveau bassin portuaire le long du chenal d'accès, le maire et ses échevins exposèrent au roi les dangers que cette installation aurait fait peser sur la navigation et obtinrent vraisemblablement l'abandon du projet⁴⁹. Une trentaine d'années plus tard, en 1311, Philippe VI autorisa Guillaume Maingot, seigneur de Surgères, à créer un port au Gué-Charreau, sur la Gères, et à faire réaliser pour cela un canal jusque sur la Charente, en aval de Rochefort. Inquiètes des conséquences économiques que cette concurrence laissait supposer, les communes de La Rochelle et de Saint-Jean-d'Angély s'associèrent pour faire obstacle à l'achèvement des travaux. Elles invoquèrent plusieurs arguments d'ordre sécuritaire : la venue en nombre de navires étrangers pour charger du vin aurait occasionné le déchargement anarchique d'un grand volume de lest, ce qui risquait d'obstruer le cours du fleuve et d'interdire sa remontée. De plus, ce port sans défense devenait un accès facile aux ennemis du royaume qui, par lui, pouvaient ainsi gagner l'Aunis. Complétant leur réquisitoire par le versement d'une compensation de 8 000 livres, les bourgeois obtinrent gain de cause. C'est avec une argumentation comparable que les Rochelais s'opposèrent, en 1495, à l'établissement d'un second pôle de défense autour d'un nouveau havre établi à Brouage. Ils avertirent qu'une plus grande concentration de navires et de gens d'armes dans les Pertuis y accroîtrait l'insécurité. Là encore, le discours, accompagné d'un dédommagement de 6 000 écus, emporta la décision en leur faveur⁵⁰. Ce furent également des exigences sécuritaires qui permirent à l'échevinage d'accentuer son contrôle sur les localités littorales voisines. Ces dernières furent progressivement contraintes de contribuer au guet de la mer et à la défense de la ville et du havre de La Rochelle, en fournissant des moyens humains et matériels, en supportant au profit des caisses communales le déploiement chez elles d'une fiscalité spécifique. Enfin, toujours au motif d'arguments sécuritaires, le gouvernement communal s'évertuait à élargir l'immunité de ses bourgeois. Tenus d'assurer eux aussi la garde du port et de la ville, ils ne

49 « Une requête au roi des maires et échevins de La Rochelle », Robert-Henri Bautier éd., *Bulletin philologique et historique*, 1966, p. 115-129.

50 M. Tranchant, « La Rochelle et ses ports... », p. 92-93.

pouvaient être contraints de les quitter pour l'ost royal, et ceci resta valable même pour les membres de l'échevinage, pourtant systématiquement anoblis à partir de 1373.



86

En elle-même, cette réalité qu'il exista un lien étroit entre le pouvoir et la sécurité n'est pas entièrement neuve. René Favier nous a rappelé combien le danger, réel ou potentiel, fut de tout temps – et demeure – instrumentalisé par les autorités publiques. Depuis l'Antiquité, elles y ont trouvé l'occasion de manifester leur bienfaisance et d'affermir leur puissance et leur domination⁵¹. Toutefois, dans le cas précis du « micro-pouvoir » que constituait l'organisation municipale rochelaise, la somme des initiatives échevinales destinées à tenir et à élaborer des dispositifs de sécurité, en direction des autochtones comme des populations étrangères fréquentant la ville-port, incline à considérer que le risque fut un objet, sinon l'objet central de réflexion, de connaissance et de décision de l'institution urbaine. Le cas des accès portuaires en offre un bon exemple. D'autres sujets d'insécurité comme l'extranéité, l'expédition maritime, la concurrence, la fraude, la violence, etc., le montreraient également, et nous conduisent à tenter de répondre ultérieurement à cette question capitale : si l'on considère d'une part les singularités politiques, sociales, économiques et culturelles de cette ville-port, d'autre part la place centrale de la gestion du risque dans les préoccupations municipales, on peut se demander s'il exista à La Rochelle, et par-delà chez les sociétés littorales, les prémices d'une économie politique et d'un art de gouverner original ?

51 René Favier, « Politique et catastrophe », *Les Bleus de la Terre*, CNRS Théma, n° 8, 2005.

LES PREMIERS JALONS D'UNE DÉFENSE ÉTATIQUE DE L'ESTUAIRE DE LA GIRONDE SUR LA CÔTE SAINTONGEISE À LA FIN DU MOYEN ÂGE

Sébastien Périssé

Doctorant, Université de La Rochelle

L'estuaire de la Gironde constitue l'une des principales zones de rencontre entre marchands du nord et du sud de l'Europe à l'intérieur du golfe de Gascogne. Zone-frontière entre la Guyenne anglaise et la Saintonge française durant la guerre de Cent Ans, la politique de sécurisation de l'estuaire est de fait assez complexe jusqu'à la fin du xv^e siècle. Il s'agit davantage de condamner l'accès de la Gironde aux navires anglais et à leurs alliés bordelais, basques et gascons, plutôt que de rendre la navigation plus sûre et plus fluide. La monarchie française a, en particulier, favorisé le développement de pôles de défense sur la côte saintongaise à Talmont et, dans une moindre mesure, à Royan, ceci du fait de la présence anglaise en Guyenne, mais aussi en raison du monopole portuaire bordelais établi en amont de Castillon-de-Médoc¹. Afin de mettre en place un dispositif cohérent de protection des navires fréquentant l'estuaire, contre des dangers d'origine naturelle ou d'éventuels actes de violence, il était nécessaire qu'une unique entité politique puisse contrôler l'ensemble des deux rives.

Cette question des conditions de navigation dans l'estuaire de la Gironde a en grande partie été abordée par Jacques Bernard, dans sa thèse magistrale sur *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*. Ses travaux s'appuient sur le dépouillement des minutes notariales et d'autres sources bordelaises (registres de la Jurade, Grands Jours de Bordeaux...), ainsi que sur la confrontation de nombre de routiers, cartes, portulans et récits de voyages ou d'expéditions (tels ceux de Thomas Bekynton ou de Pedro Niño). Il arrive

¹ *Livre des Bouillons*, dans *Archives Municipales de Bordeaux (AMB)*, Bordeaux, G. Gounouilhou, 1867, p. 178, n° LII ; Michel Bochaca, *Les Marchands bordelais au temps de Louis XI. Espaces et réseaux de relations économiques*, Bordeaux, Ausonius, 1998.

notamment à la conclusion que l'un des routiers les plus fiables concernant les abords et l'entrée de la Gironde est celui de Pierre Garcie, dit Ferrande².

S'agissant de la rive saintongeaise de la Gironde, trois enquêtes nous sont particulièrement précieuses. La première a été réalisée en 1479 afin de connaître avec précision les limites entre les seigneuries de Royan et d'Arvert, rendues mouvantes par les mouvements de sable³. À cette occasion, les différents témoins d'Arvert, de Vaux, et de Royan évoquent le partage des épaves trouvées à la côte suite à des naufrages ; au total, une dizaine de naufrages sont évoqués entre 1438 et 1478. La deuxième concerne la ville de Talmont, principale citadelle sur la rive saintongeaise⁴. Elle a été établie en 1539, à la demande de François I^{er}, pour s'assurer si l'exemption de taille dont bénéficiaient les Talmondaï était justifiée au regard de leur rôle défensif. Elle fait état d'attaques contre la ville, du refuge offert aux navires surpris dans la Gironde lors de ces attaques, et du système défensif et offensif de la place au début du xvi^e siècle. La dernière concerne la ville de Royan ; elle met en évidence les insuffisances de ses infrastructures portuaires ainsi que de son système défensif⁵. Elle conclut à la nécessité d'améliorer ce port étant donné le nombre de navires présents dans la rade. Par ailleurs, le dépouillement du chartrier de Thouars apporte divers éléments concernant le trafic girondin, l'attitude des riverains face au guet de la mer, et l'entretien des forteresses littorales. Un certain nombre de ces documents ont déjà été publiés⁶.

- 2 Jacques Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Paris, SEVPEN, 1968, 3 volumes ; *Registres de la Jurade*, dans *AMB*, t. III et IV (1406-1422), 2 volumes, Bordeaux, 1873-1883 ; *Registre des Grands Jours de Bordeaux de 1456 et de 1459*, éd. H. Barckhausen, Bordeaux, 1967 ; *Archives historiques de la Gironde (AHG)*, t. IX ; G. Williams, « Journal of Thomas Bekynton to Bordeaux », *Official Correspondence of Thomas Bekynton*, Londres, 1872, p. 177-236 ; G. Diaz de Games, « El Victorial, chronique de Don Pedro Niño, comte de Buelna », dans A. de Circourt, *Introduction à Diaz de Games (Gutierre)*, Paris, 1900, p. 266-271 ; J. Gautier-Dalche *Le Victorial*, Turnhout, 1991.
- 3 Archives nationales de France (ANF), 1 AP 2073, enquête sur les limites de Royan et d'Arvert.
- 4 Archives départementales de Charente (AD16), E 153, pièces 15 et 16.
- 5 *Enquête relative à la création d'un port à Royan en 1551*, édité par Vigen C., 1917, *Revue de la Saintonge et de l'Aunis (RSA)*, t. XXXVII ; Médiathèque de Saintes (MS), ms 550T.
- 6 Georges Musset, *La Coutume de Royan au Moyen Âge*, N. Texier et fils éd., La Rochelle, 1905 ; Paul Marchegay, *Documents originaux et inédits sur l'Aunis et la Saintonge*, Saint-Jean-d'Angély, 1876 ; Louis Meschinot de Richemond, *Documents historiques inédits de la Charente Inférieure d'après les originaux du duc de la Tremoille*, Paris, 1874 ; Paul Marchegay, « Documents sur l'histoire maritime du xv^e siècle », *Revue des sociétés savantes*, 6^e série, 1875, p. 160-170 ; Paul Marchegay, « Lettres missives originales du chartrier de Thouars, série du xv^e siècle », *Bulletin de la société archéologique de Nantes et du département de la Loire-Inférieure*, t. X, 1870-1871, p. 149-187 ; t. XI, 1872, p. 47-66, 107-130, 183-225 ; t. XII, 1873, p. 31-74. Plusieurs pièces tirées du chartrier de Thouars ont également fait l'objet de publications dans les *Archives historiques de Saintonge et d'Aunis (AHSA)*.

La recherche s'est déjà emparée à plusieurs reprises de la question de la violence maritime durant le Moyen Âge et des remèdes apportés. Pour l'espace de la Gironde, Jacques Bernard l'a abordée à travers différentes études bordelaises⁷. Dans son monument consacré à la marine nationale, Charles de La Roncière a réuni un impressionnant corpus documentaire, dont les références alimentent toujours les travaux actuels⁸. C'est ensuite Michel Mollat qui, par ses excellentes contributions, a réorienté les perspectives d'analyse, vers les phénomènes de piraterie et de course, ou vers la politique royale à l'égard des choses de la mer⁹. Plus récemment, un état des lieux a été dressé dans la thèse de Mathias Tranchant sur le *Commerce maritime rochelais* et lors du colloque de La Rochelle sur le thème de *La Violence et la mer*¹⁰.

Cette violence exercée sur les côtes fait appel à plusieurs notions d'ordre juridique comme le droit de bris, le droit d'épave, le droit de rivage, le droit de naufrage, le droit de marque ou de représailles. Différents travaux permettent d'y voir plus clair dans ce domaine¹¹. Quant à l'espace même de la Gironde, il est le centre de plusieurs travaux dont les plus significatifs concernent l'amirauté de Guyenne, la navigation et les ports de l'estuaire, les principaux lieux de l'embouchure (Talmont, Royan, Cordouan)¹².

- 7 Jacques Bernard, « Les Bordelais dans la guerre navale au xv^e et au xvi^e siècle (1406-1550) », *Revue historique de l'armée*, 4, n° spécial, 1961 ; *Navires et gens de mer à Bordeaux*, *op. cit.*
- 8 Charles de La Roncière, *Histoire de la marine française*, Paris, 1899-1932, 6 vol.
- 9 Michel Mollat, « De la piraterie sauvage à la course réglementée », *Mélanges de l'École française de Rome*, 1975, 87, p. 7-25 ; *id.*, « Essai d'orientation pour l'étude de la guerre de course et la piraterie (xiii^e-xv^e siècles) », *Anuario de estudios medievales*, t. 10, 1980, p. 743-749 ; *ibid.*, « Les Enjeux maritimes de la guerre de Cent Ans » et « "Être roi sur la mer" : naissance d'une ambition », dans A. Corvisier (dir.), *Histoire militaire de la France*, Paris, 1992.
- 10 Mathias Tranchant, *Le Commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Rennes, PUR, 2003 ; B. Arízaga Bolumburu, M. Bochaca et M. Tranchant, « La Violence en mer et dans les ports du golfe de Gascogne à la fin du Moyen Âge : bilan et perspectives de recherche », dans M. Augeron et M. Tranchant (dir.), *La Violence et la mer (xii^e-xix^e siècle)*, Rennes, 2004, p. 27-50. Ces travaux offrent non seulement une solide bibliographie sur la question, mais proposent de nouvelles orientations scientifiques, au sein desquelles se place cette étude. Signalons également la parution de la thèse de Marc Russon, *Les Côtes guerrières : mer, guerre et pouvoirs au Moyen Âge ; France-façade océanique xiii^e-xv^e siècles*, Rennes, PUR, 2004, qui, pour notre secteur, n'apporte guère plus d'informations.
- 11 A. Dumas, *Étude sur le jugement des prises maritimes en France jusqu'à la suppression de l'office d'amiral (1627)*, Paris, 1908 ; *ibid.*, « Deux procès de prises maritimes à l'époque de la guerre de Cent Ans », *Revue générale de droit international public*, t. XVI, 1909, p. 5-45 ; Henri Levy-Bruhl, « Le Droit de naufrage », *Annales du droit commercial et industriel français, étranger et international*, t. 36, 1927, p. 34-53 ; Y. Pasquiou, *Du droit d'épave, bris et naufrage*, Paris, 1896.
- 12 M. Gouron, *L'Amirauté de Guyenne*, Paris, 1938 ; F. Michel, *Histoire du commerce et de la navigation à Bordeaux, principalement sous l'administration anglaise*, 2 volumes, Bordeaux, 1867-1870 ; M. A. Herubel, « Bordeaux et les ports de la Gironde au Moyen

Il reste à identifier les menaces que les usagers de l'estuaire pouvaient ressentir. La terminologie employée ne permet pas toujours de les différencier : les termes *seureté*, *dangers* ou *périlz*, l'expression « fortune de mer » pouvaient couvrir les mêmes réalités. En règle générale, les *périlz* de la mer désignaient des menaces d'ordre naturel : risques d'échouage sur les bancs de sable, d'être drossé à la côte ou sur des rochers, par le courant ou la tempête. La lanterne du phare de Cordouan servait ainsi à « guider et garder de perir les navires allans et venans à Bourdeaulx¹³ ». Nous retiendrons le terme *périlz* pour identifier les risques liés à l'environnement. Notons toutefois que ces mêmes risques, propres à l'entrée de l'estuaire de la Gironde, sont englobés dans l'expression de « très dangereuse ryviere de Gironde » par Jean Fonteneau. Il est possible que Fonteneau pensait aux menaces militaires très présentes dans l'estuaire. Lorsqu'ils évoquent les villes situées le long de l'estuaire, les contemporains évoquent des « places [Royan et Mornac] assises sur la mer en lieu dangereux et spcialement Royan qui est clef de pays situé sur la mer devers la partie des Anglois¹⁴ ». Nous retiendrons par conséquent l'expression de péril pour les risques naturels et celle de danger pour les menaces d'ordre militaire. Cette distinction est bien entendu sujette à caution, dans la mesure où elle ne se retrouve pas systématiquement dans tous les témoignages de l'époque.

« GUIDER ET GARDER DE PERIR LES NAVIRES ALLANS ET VENANS À BOURDEAULX¹⁵ »

Négocier l'entrée de l'estuaire : trois entrées possibles

Selon les navigateurs, les difficultés pour embouquer la Gironde s'avèrent plus ou moins ardues. Retraçons ici, en quelques lignes, les conditions de navigation, en nous appuyant principalement sur le travail exemplaire de Jacques Bernard. Dans son routier, Pierre Garcie dit Ferrande¹⁶ n'alarme pas outre mesure le marin sur de graves périls à encourir en entrant dans la

Âge », *Revue Maritime*, nouvelle série n° 175, 1934 ; *ibid.*, *Les Origines des ports de la Gironde et de la Garonne maritime*, Paris, 1934 ; G. Binot, *Histoire de Royan et de la presqu'île d'Arvert*, Paris, Le Croît Vif, 1998 ; C. Dangibeaud, « Talmont-sur-Gironde à travers les siècles », *RSA*, XLV (1935), p. 203-222, 257-274 ; G. Labat, *Documents sur la ville de Royan et la tour de Cordouan (1200-1800)*, Bordeaux, Gounouilhou, 1888-1894.

¹³ Bibliothèque Nationale de France (BnF), ms. Fr. 26097, pièce 1797.

¹⁴ MS, ms 532, pièce 2 : enquête de 1446 concernant la propriété de Mornac, Royan et Arvert.

¹⁵ BnF, ms fr. 26097, pièce 1797.

¹⁶ Pierre Garcie, dit Ferrande, *Le Grand routier et pillotage et enseignement pour encrer tant es ports, havres que lieux de la mer, tant des parties de France, Bretagne, Engleterre, Espagne, Flandres et haultes Alemaignes*, Poitiers, 1520.

Gironde. Il en est de même des autres routiers établis aux xv^e et xvi^e siècles¹⁷, mis à part celui du Saintongeais Jean Fonteneau qui évoque, par moments, une « très dangereuse ryviere de Gironde », mais, en règle générale, « cette riviere de Bourdeaux est bonne riviere, grande, et a bien trois lieues de large à son entrée »¹⁸. Ces dangers se présentent sous la forme de bancs de sable, ainsi que le résume Claude Masse¹⁹ :

Les marains l'appellent la riviere de Bordeaux, c'est l'une des plus belles et des plus larges de l'Europe, elle n'a qu'un défaut qui est qu'il y a trop de bancs dans son cours jusqu'à Bordeaux qui est distant de 50 000 toises de son embouchure ou 21 lieuës communes de France.

L'entrée de l'estuaire débute au niveau des bancs des *Ânes*, qu'il s'agit de contourner selon plusieurs chenaux de navigation en fonction de la provenance :

Si tu viens de la mer en fore des partis d'Espagne, ou d'ailleurs, & tu atterres le travers des Asnes de Bordeaux en l'oest d'eux. S'il est nuit ne t'approche point plus pres de dix huit brasses, ou seze a tout le plus pres²⁰.

D'après les chartes-parties passées auprès des notaires bordelais, les marins considèrent avoir quitté l'estuaire lorsqu'ils sont à l'ouest des *Ânes*, qui constituent l'un des atterrages de la navigation internationale²¹. Il y a trois accès à l'estuaire de la Gironde d'après Pierre Garcie et Alfonse de Saintonge²² :

Ceste riviere a trois entrées. La meilleure desquelles est entre les Asnes et la dicte tour. L'autre entrée est entre les Asnes et la terre ferme, et est dicte la Coubre, et n'est que pour petitz navires. Et l'autre est devers le sud de la tour, qui est dicte le Pas de Grave, et s'entre au long la coste de la terre de Médoc...

Schématiquement, la passe de la Coubre, la plus difficile, est celle utilisée par les navires locaux, pinasses et autres petites embarcations saintongeaises ; la « Grande Passe » est celle suivie par les flottes bretonnes et anglaises qui forment le plus gros contingent des navires fréquentant l'estuaire, et la passe sud du pas de Graves est empruntée par les navires basques et ibériques.

Pour les navires empruntant la grande passe de l'ouest, il leur faut laisser Cordouan à l'est-sud-est et ensuite se repérer selon la pointe de Bréjat. Le passage des *Ânes* se fait à la sonde pour éviter les bancs de sable, la profondeur

17 J. Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux*, op. cit.

18 Alfonse de Saintonge, *La Cosmographie*, G. Musset éd., Paris, 1904, p. 149.

19 Médiathèque La Rochelle (MLR), ms 31, p. 128.

20 Pierre Garcie, *Le Grand routier...*, op. cit., p. 23-24.

21 J. Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux*, op. cit., t. I, p. 95.

22 Voir fig. 1 ; Alfonse de Saintonge, op. cit., p. 149 ; Pierre Garcie, *Le Grand routier...*, op. cit., p. 23-24.

du passage variant entre 4 et 14 brasses. Par la suite, les repères pour rester dans le bon chenal ne manquent pas : il faut tout d'abord

que tu apportes le gros puy de sable qui soit en la pointe de l'ance de Bregerac, de ceux devers le suest de la grosse pointe, & et qu'il te demeure en l'est nordest de toy, & adonc tu seras au bout de l'Asne devers la mer, & seras en droit & en bon chenal²³.

Il faut cependant se garder de trop serrer la côte à cause des bancs de sable de la Mauvaise, et de celui de Terre-Nègre. Une fois passés ces écueils, le parcours est plus simple, car bien balisé par les implantations humaines : église paroissiale et château de Royan, dont les tours font office d'amers et ce même après la destruction du château, moulins à vent de Meschers²⁴, ville fortifiée de Talmont, etc. Entre Meschers et Talmont, le navigateur doit faire attention à la force du courant qui « y court si fort de jusent que c'est merveilles », et en particulier à veiller à ce que ce courant n'amène pas à s'empaler sur le banc de sable des Marguerites situé au milieu de l'estuaire. À Talmont, les bateaux peuvent changer de rive et suivre la rive gauche. Entre Talmont et Blaye, cette bifurcation n'est plus possible, du fait des nombreux îlots (Saint-Louis, Argenton, Macau, Patiras²⁵...).

92

De l'embouchure à l'estuaire : durée du trajet et refuges potentiels

La suite du voyage présente moins d'obstacles jusqu'à Bordeaux. La durée de la remontée ou de la descente de la Gironde est assez variable. L'entrée de l'estuaire par vents d'aval ne pouvait être tentée qu'au moment du flot. De ce fait, il pouvait y avoir une grande amplitude dans la durée du trajet. En 1442, le navire de Thomas Bekynton entra dans la Gironde le 14 juillet ; il fut à Royan le soir, et le 16 juillet, à 13 heures, il arriva devant Bordeaux, soit, au total, 2 jours et demi de voyage. Au retour, en partant le 10 janvier de Bordeaux, il n'atteignit la pleine mer que le 17, mettant donc une semaine pour rejoindre l'estuaire²⁶. En 1499, un navire relia La Rochelle à Bordeaux en quatre jours, c'est-à-dire sensiblement dans les mêmes temps que celui de Thomas Bekynton²⁷. En 1539, l'expérimenté marin Jean Taillandrot (60 ans) affirma qu'il fallait moins de 24 heures pour aller de Meschers à Fontarabie :

23 Pierre Garcie, *Le Grand routier...*, *op. cit.*, p. 23-24.

24 Carte de Jean Fonteneau.

25 J. Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux*, *op. cit.*, t. I, p. 109.

26 G. Williams, « Journal of Thomas Bekynton to Bordeaux », *art. cit.*, p. 184-236 ; J. Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux*, *op. cit.*, t. I, p. 120.

27 J. Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux*, *op. cit.*, t. I, p. 120 (acte du 4 décembre [AD 33, 3 E 12 202]).

Ce qu'il dict scavoit pour y estre allé et venu souventes foys par mer, et en est retourné en vingt et une heure depuys Fonte Rabye jusques audict lieu de Meschers qui est une lieux pres dudict Tallemond²⁸.

On remontait ou descendait donc la Gironde dans un laps de temps assez court, ce qui témoigne du peu de difficultés rencontrées.

La circulation dans l'estuaire ne posait donc pas de problèmes insolubles aux navigateurs qui pouvaient également faire appel aux pilotes lamaneurs. Cette fonction était habituellement exercée par les marins des îles saintongeaises, a priori les plus expérimentés en ce domaine²⁹. Leur usage est cependant plus fréquemment mentionné dans les actes notariés après 1540, la densité du trafic étant devenue de plus en plus conséquente³⁰. La spécialisation réelle des pilotes lamaneurs n'est pas avérée avant l'ordonnance de la Marine promulguée à leur endroit au XVIII^e siècle. Jusque là, et ceci ne se limite pas à l'estuaire de la Gironde, les pilotes exercèrent fréquemment une autre activité³¹. Certains d'entre eux, par incompétence ou malveillance, piégeaient les navires qu'ils guidaient, en les envoyant vers des bancs de sable où les attendaient des bandes de pillards. La coutume d'Oléron prévoyait que l'équipage du navire puisse alors lui couper la tête sans avoir de comptes à rendre pour cela³². Ce cas de figure est valable dans l'estuaire dans la mesure où il était considéré comme un bras de mer.

Il n'existe pas vraiment de seuil de navigation dans l'estuaire ; seul le clapotis court et haché est susceptible de fatiguer les petites coques³³. Les risques sont cependant accrus lorsque le vent souffle fort d'ouest et forme des tempêtes. Les bancs de sable des Ânes, évitables en se dirigeant à la sonde, peuvent se transformer en pièges pour les navires. À moins de pouvoir trouver un refuge pour s'abriter pendant la tourmente, les navires sont drossés vers la côte ou s'échouent sur les bancs de sable. C'est à ce type de problème qu'ont été confrontées les galères de Pedro Niño en quittant la Gironde une fois leur raid sur Bordeaux achevé³⁴ :

À l'aube, quand les galères cherchaient à doubler le banc des Ânes, la mer se mit à monter, de sorte que les galères avaient à naviguer contre vent et marée ;

28 AD16, E 153, pièce 16, fol. 15v^o-16r^o.

29 Archives Départementales de la Gironde (AD33), 3 E 6530, cahier 1, fol. 12 (acte du 12 mars 1493 évoquant le « guyndage » à effectuer par le Marennais Mailhant).

30 J. Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux*, *op. cit.*, t. I, p. 90.

31 Tel Raymond Dupuy, pilote et marchand ; *Enquête relative à la création d'un port à Royan en 1551*, édité par C. Vigen, 1917, *RSA*, t. XXXVII, p. 110.

32 Estienne Cleirac, *Us et coutumes de la mer*, Bordeaux, 1661, p. 92, articles XXIII et XXIV.

33 J. Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux*, *op. cit.*, t. I, p. 116.

34 G. Diaz de Games, « El Victorial, chronique de Don Pedro Niño », *art. cit.*, p. 268-269.

et de plus, la brise était devenue très fraîche et faisait lever les ondes, si bien que l'on faisait grande force pour gagner la haute mer [...]. On resta ainsi luttant contre le vent et le courant pendant bien deux heures, et sans avancer beaucoup ; une galère se fût mise à la côte, si Dieu n'avait voulu la sauver, et ce fut grand miracle de la ramener, tant elle était emportée à la dérive.

Une fois les Ânes passés, plusieurs rades et havres sont accessibles. La première qui s'offre aux marins, est celle de Bréjat. Cette anse, avant le début de son comblement, vers 1450, pouvait permettre le mouillage de 300 à 400 navires d'après les dires d'un témoin d'Arvert au moment de l'enquête de 1479³⁵. Mathurin Ferreau de Saint-Palais se souvient d'avoir dû se réfugier dans l'anse avec ses compagnons :

Dit plus lui qui deppouse que dix huit ou vingt ans peut avoir (vers 1458-1460), il estoit en la pinace de feu Colas Loyreau demourant à Royan à la pesche pour pescher des rayes en la Gironde, et dit qu'alors se produisit une tormente et malice de temps que lui e ses compaignons furent contraincts de habandonner la Gironde, et ce retralyerent en ladite anse de Brejaz, en laquelle ilz entrerent par ledit rivau de Berjaz qui estoit lors une chenau et illec demeurèrent par huit jours durant lesquelz dura ladite tormente³⁶.

94

À la fin du xv^e siècle, cette anse était de moins en moins accessible du fait de l'invasion des sables. Viennent ensuite les petites criques de Saint-Palais, Vaux... qui peuvent permettre à des petites embarcations de s'y réfugier.

Pour la plupart des navires, après l'anse de Bréjat, il faut atteindre les anses de Royan et de Soulac pour espérer faire relâche. Cet arrêt est également nécessaire à l'aller ou au retour pour s'acquitter de la coutume. Dans le cas de Soulac, les navires y faisaient viser leurs sauf-conduits. La rade de Royan présente le défaut d'être fort mal abritée du vent et, lors de tempêtes, les navires risquent de s'échouer, « *pro periculo rivagii navium* »³⁷. Les navires en station, attachés les uns aux autres, venaient aussi à se heurter, se causant des dommages importants : Jacques Bernard a ainsi trouvé dans les archives anglaises la mention d'un navire anglais, *La Marie Gabrielle*, qui fut percutée accidentellement lorsqu'elle était à l'arrêt dans le havre royannais en 1538³⁸. En 1551, Arnaud de Morland et Raymond Dupuy, pilotes de Bordeaux, firent

35 ANF, 1 AP 2073, fol. 15-15v^o.

36 ANF, 1 AP 2073, fol. 9v^o-10r^o (enquête sur les limites de Royan et d'Arvert en 1479).

37 Yves Renouard, *Rôles Gascons*, t. IV (1307-1317), Paris, Impr. nationale, 1962 ; article 1594 (texte daté de 1315-1316).

38 « ... Came all together to a place callyd Ryan Rode en the said water of Gyrond [...] the said *Mary Gabriell* and all the reste of the said flete [...] then lyeng at ther anckers [...] stroke the said *Mary Gabriell* upon the storre borde bowe... », Public Record Office (PRO), H.C.A. 13/2, fol. 247v^o, cité dans J. Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux*, *op. cit.*, t. I, p. 108.

état d'une tempête survenue un an plus tôt³⁹. Tous les navires furent drossés à la côte et s'échouèrent, obligeant les équipages à se réfugier dans la ville et à laisser les navires sans surveillance. Devant Royan, ces bateaux esseulés furent promptement délestés de leurs cargaisons par les habitants du bourg de Saint-Pierre et des alentours. Peut-être que la législation sur les naufrages et épaves en Saintonge suscitait ce type de comportement : la coutume accordait en effet entre un tiers et un quart de l'épave par droit de bris et naufrage aux seigneurs du littoral (qui affermaient très rarement ce droit), entre un tiers et un quart aux sauveteurs ou découvreurs de l'épave, et le reste était partagé entre marchands et marins du navire⁴⁰. Les embarcations échouées étaient une aubaine pour des populations littorales souvent démunies. Il leur fallait peu de temps pour se précipiter sur une épave : en mars 1541, un navire biscayen drossé à la côte fut dépouillé de son chargement de harengs, merlus et baleines par des gens d'Arvert⁴¹. Les autorités judiciaires paraissent avoir été peu sévères lors du pillage d'un navire ennemi. Les seigneurs locaux ne semblaient pas davantage s'émouvoir de ces naufrages. On se demande d'ailleurs quel était le rôle exact des personnes qui étaient chargées de garder la côte et « de fere assavoir les naufrages qui venoient à la couste aux officiers dudit lieu de Royan⁴² » : agents de prévention du risque ou garants des droits d'épave, bris et naufrages du seigneur de Royan ? Toujours est-il que ces ports et havres ne fournissaient qu'un abri précaire aux navires lors de la traversée de l'estuaire, faute d'aménagements conséquents.

Les anses de Didonne, Meschers et Talmont pouvaient également offrir un refuge à quelques bateaux, mais en petit nombre et aux faibles tonnages. En remontant la Gironde, les ports étaient ensuite davantage situés à l'intérieur des chenaux (Saint-Seurin-d'Uzet, Mortagne, etc.) ce qui limitait le gabarit des embarcations. Cependant, rendu à ce stade de la remontée de l'estuaire, la houle se fait moins ressentir.

Les risques d'échouage sur les bancs des Ânes

Les navires pris dans la tempête, sans pouvoir se rapprocher de ces abris, couraient le risque considérable d'être projeté vers les bancs de sable. Les témoins de l'enquête de 1479, concernant les limites des seigneuries de

39 *Enquête relative*, *op. cit.*, p. 104-111, p. 109-110.

40 Sur ce sujet, voir notamment M. Tranchant, *Le Commerce maritime de La Rochelle...*, *op. cit.*, p. 150-154 ; E. Cleirac, *Us et coutumes de la mer*, *op. cit.*, p. 95-96, article XXV. La pratique du droit de naufrage apparaît comme moins brutale en Guyenne, Saintonge, Poitou et Aunis qu'en Bretagne.

41 F. Michel, *Histoire du commerce et de la navigation à Bordeaux*, *op. cit.*, t. I, p. 75 (AD33, B24).

42 ANF, 1 AP 2073, fol. 15, 20.

Royan et d'Arvert, évoquèrent une dizaine de naufrages survenus entre 1438 et 1477. Le vénérable Yvon Volet, âgé de 77 ans, se souvint que vers 1438 un « navire de Bretagne s'epenlla en la riviere de Gironde et vinst la marchandise d'icellui navire qui estoit chargée de vin à la couste de la Gironde⁴³ ». D'autres témoins signalèrent le naufrage d'une nef chargée de draps vers 1448, d'une nef de Bayonne portant du vin vers 1453 ou 1454, d'un navire chargé de vins retrouvé sur la côte d'Arvert vers 1463⁴⁴. La même année périt une embarcation bretonne transportant du sel, du beurre et des chandelles. Vers 1466-1468, une nef anglaise chargée de vins de Gascogne appartenant au sieur Duquelenet ne put éviter les bancs des Ânes près de Soulac ; les courants firent ensuite dériver les tonneaux de vin jusqu'à la côte d'Arvert⁴⁵. À proximité de ce lieu, près du Verdon, le même accident survint vers 1470 à un grand navire breton portant plus de soixante tonneaux de vin⁴⁶. C'est sans doute aussi dans ces environs que se brisa un navire portugais venu vendre de la graisse de poisson et de l'huile d'olive en 1474⁴⁷. Ces mentions répétées ne doivent pas nous incliner à conclure que le Pas de Graves était plus dangereux que la grande passe de l'ouest. Outre le naufrage de 1463 sur la côte d'Arvert, deux navires bretons chargés de vins s'y échouèrent eux aussi, l'un en 1476 sur la pointe de la Coubre, l'autre en 1477 près de la côte d'Arvert⁴⁸. Après 1478, nous ne disposons plus de sources nous permettant de faire état de ces événements. L'enquête de 1479 mentionne des officiers chargés de faire connaître au seigneur les accidents survenus sur la côte⁴⁹. Une dizaine d'années plus tard, survint le naufrage le plus retentissant de cette période, celui d'une hourque allemande de 200 tonneaux abandonnée en mer près de l'île de Cordouan en 1490⁵⁰, dont plusieurs parties se disputèrent la propriété pendant près de 8 ans. Au XVI^e siècle, citons également l'exemple d'un navire biscayen affrété par deux marchands bordelais qui fut drossé à la côte d'Arvert par une tempête en 1541⁵¹. Une fois passé ce cap des Ânes, hasard de la

43 *Ibid.*, 1 AP 2073, fol. 13v^o-14r^o.

44 *Ibid.*, fol. 10, 13v^o, déposition du receveur de Royan, Guillaume Guillem.

45 *Ibid.*, fol. 4v^o, 7, 12, 14v^o. Le témoin Pierre Page, « *marinier e laboureur* » de son état, estime pour sa part qu'il s'agissait d'un navire breton (fol. 14v^o).

46 *Ibid.*, fol. 15, témoignage d'un marchand drapier royannais de 30 ans.

47 *Ibid.*, fol. 15.

48 *Ibid.*, fol. 7, 13v^o, 15.

49 *Ibid.*, fol. 20. Cet extrait a été publié par Paul Marchegay, dans *Documents originaux et inédits*, *op. cit.*, p. 12-15 ; cependant, le titre présentant le document comporte une erreur car il annonce le document comme datant de 1498, alors que l'enquête a été rédigée entre janvier et mars 1479.

50 *AHSA*, t. V, p. 32-37 ; t. XLV, p. 287 ; P. Marchegay, *Documents originaux et inédits*, *op. cit.*, p. 96-99.

51 F. Michel, *Histoire du commerce et de la navigation à Bordeaux*, *op. cit.*, t. I, p. 75 (AD33, B 24, daté du 10 mars 1541).

documentation ou réalité, les naufrages mentionnés sont nettement moins nombreux : les comptes de la seigneurie de Didonne de l'année 1453-1454 ne signalent que celui d'un petit navire portant quelques tonneaux de vin sur la conche de Saint-Georges-de-Didonne⁵². Jacques Bernard en mentionne un à Mortagne-sur-Gironde en 1532 et un sur la côte de Cônac⁵³.

Si l'on replace ces événements dans leur contexte politique, il est légitime de s'interroger sur la seule incidence des éléments naturels pour les expliquer. Parmi ceux qui sont indiqués dans l'enquête de 1479, la plupart concernent en effet des navires bretons, anglais ou alliés des anglais (Bayonnais). Mais il reste hasardeux de les attribuer à d'éventuels naufrageurs : les ports d'attache de ces bâtiments assuraient une part importante du trafic girondin⁵⁴. Il paraît par conséquent logique de les voir souvent indiqués dans les naufrages. L'absence de mentions d'épaves de navires rochelais, poitevins et saintongeais s'explique quant à elle par une meilleure connaissance des écueils de l'estuaire.

Origine	Nombre de passages entre décembre 1466 et avril 1470 ⁵⁵	Pourcentages	Naufrages connus par l'enquête de 1479 ⁵⁶ (1438-1477)
Bretagne	51	38 %	6 (1443, 1463[2], 1470, 1476, 1477)
La Rochelle, Charente et banlieue rochelaise	36	26,8 %	0
Poitou	17	12,7 %	0
Angleterre	9	6,7 %	2 (1448, vers 1466-1468)
Normandie et Picardie	9	6,7 %	0
Ibériques et Basques	7	5,2 %	1 navire de Bayonne en 1453 1 navire portugais en 1474
Inconnue	5	3,8 %	0
Total	134	99,9 %	10

52 ANF, 1 AP 1648, fol. 37r^o-v^o.

53 J. Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux*, op. cit., t. I, p. 110 (AD33, 3 E 9886, fol. 34, acte du 18 juin 1532) ; *Inventaire sommaire des Archives Départementales de la Gironde, série H*, p. 12, col. 1.

54 J. Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux*, op. cit., t. I, p. 104 ; AHG, t. XXXVIII, 1903, p. 223-228 (état de 26 navires anglais arrivés à Bordeaux en janvier 1452) ; G. Musset, *La Coutume de Royan...*, op. cit.

55 G. Musset, *La Coutume de Royan...*, op. cit. Les navires saintongeais, de Bordeaux et de l'estuaire girondin n'ont pas été retenus, car leur connaissance des lieux leur permet de se garder des principaux écueils.

56 ANF, 1 AP 2073.

Il était tentant pour les populations littorales d'améliorer leur ordinaire en provoquant des naufrages, ce qui pouvait être chose assez aisée pour eux. Beaucoup pêchaient sur le littoral, parfois au niveau des bancs de sable⁵⁷. Surtout, cette activité se pratiquait souvent la nuit. Il était donc facile d'attirer un navire vers des bancs de sable avec des torches tout en donnant l'impression de n'avoir pas voulu provoquer son naufrage. Si l'on admettait la présence éventuelle de naufrageurs « patriotes », s'en prenant exclusivement aux ennemis du royaume, et si l'on supposait que notre enquête donne une image fidèle des événements survenus, force serait de constater la médiocre efficacité de ce type d'action : 9 naufrages en 40 ans⁵⁸, c'est là un bilan bien modeste. Cette faible fréquence est à rapprocher des données obtenues par Jacques Péret pour la période postérieure au règne de Louis XIV : 7 à 8 naufrages par an pour une moyenne de 5000 passages annuels⁵⁹. De plus, sur 800 cas répertoriés, un seul est clairement établi comme le méfait d'un naufrageur. Le sentiment prédominant serait plutôt celui d'une forme de solidarité entre ces gens de mer : étrangers comme Saintongeais pouvaient craindre d'être victimes de la même infortune. Quid alors de leur comportement en temps de guerre ? Il est probable qu'il se limitait à une certaine forme de neutralité : les épaves provenant de navires en guerre contre le roi de France étaient confisquées par les indigènes, tel le Marennais Jean Mathyn qui s'empara d'un tonneau de vin « qu'il print pour luy, estans en guerre, pres de Rouyhan en la riviere de Gironde »⁶⁰. Cependant, au vue des archives de l'amirauté de Marennes, tout porte à croire que dans leur grande majorité les naufrages ne furent pas provoqués par la population littorale, d'autant que la législation maritime était extrêmement sévère à l'encontre des naufrageurs. S'ils étaient pris en flagrant délit ou si la preuve était fournie de leur malveillance délibérée à l'origine d'un sinistre, ils encouraient le risque d'être pendus au gibet, sur le lieu même de leur crime, afin que leurs potences fassent « balises aux autres navires qui viendront là »⁶¹. Cette coutume a-t-elle été souvent respectée ou mise en application ? Aucun des documents dont nous disposons n'en

57 Des pêcheurs tendent fréquemment des filets à « la saillide des Asnes » entre les bancs de sable ; AD33, H 505, 78v°, 92r°), cité par J. Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux*, *op. cit.*, t. I, p. 96.

58 En 1474, le Portugal est allié de la France, alliance entérinée par un traité signé entre décembre 1475 et 1476 : J. Veríssimo Serrão, *Relações Históricas entre Portugal e a França (1430-1481)*, Paris, 1975, p. 70-71.

59 Jacques Péret, « La Violence des grèves, les sociétés littorales et les naufrages sur les côtes saintongeaises (1680-1781) », dans M. Augeron et M. Tranchant (dir.), *La Violence et la mer dans l'espace atlantique (XII^e-XIX^e siècle)*, *op. cit.*, p. 109-125, et article dans le présent numéro.

60 AD33, 3 E 6531, fol. 46r°-v° (1490).

61 E. Cleirac, *Us et coutumes de la mer*, *op. cit.*, article XXV.

fait mention. Il pouvait s'agir tout au plus d'un élément de casuistique. Les conditions météorologiques et le déplacement des bancs de sable semblent davantage à incriminer dans les naufrages de navires.

Cordouan, amer de premier ordre

Afin de préserver les navires fréquentant l'estuaire de ce type de mésaventure, une balise a été établie à l'embouchure. Quelle que soit la route choisie par les navigateurs, il faut pouvoir contourner les bancs sableux des Ânes. Le phare de Cordouan permet d'y parvenir. On estime la fondation du premier phare bâti sur pilotis vers le VIII^e siècle⁶². Une église y est mentionnée au IX^e siècle⁶³. Deux ermites y sont institués par Grégoire IX dans la première moitié du XIII^e siècle : ils doivent tenir allumé le fanal dans la tour créée à la même époque⁶⁴. La tour est bâtie avec un appareil de pierres vers 1360 sur ordre du Prince Noir. Il s'agit d'une structure octogonale surmontée d'une plate-forme à 16 mètres au-dessus du sol ; un feu de bois était entretenu au sommet de cette plate-forme⁶⁵. Les maîtres de navires doivent s'acquitter d'une coutume de 6 sous au port de Bordeaux pour subvenir à l'entretien de ce fanal⁶⁶ :

[...] aux hermites de la tour Nostre-Dame de Cordouan, lesquelz ont droit d'avoir, prendre et parcevoir la somme de six solz tournoys qui se lieve sur chascun navire chargée de vin au port et havre de Bourdeaulx, tant pour l'entretiennement de la repparacion de ladite tour assise en ladite mer et d'une lanterne qu'il convient mectre chascune nuyt sur ladicte tour pour ralumer et radresser les marchans venans par mer au port et havre de Bourdeaulx, que aussi pour avoir ayder à nourrir et alimenter la vie desdits hermites de Nostre-Dame de Cordam, a eulx octroyée par le Roy [...].

Pendant la guerre de Cent Ans, cette tour souffrit en effet d'un manque d'entretien et, en 1472, le duc de Guyenne demanda à la ville de Bordeaux d'attribuer une partie des recettes perçues sur la coutume de Cordouan à la réparation de la tour⁶⁷. Dans une requête, les ermites de Royan soulignèrent l'intérêt constant de la couronne française pour ce phare :

62 G. Binot, *Histoire de Royan...*, op. cit., Paris, 1998, p. 59.

63 G. Labat, *Documents sur la ville de Royan...*, op. cit., pièce 1, p. 1.

64 *Ibid.*, pièce IV, pièce 4.

65 G. Binot, *Histoire de Royan...*, op. cit., p. 59 ; R. Faille, *Les Trois plus anciens phares de France : Cordouan, les Baleines, Chassiron*, Ligugé, 1993, p. 19 ; J. Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux*, op. cit., t. 1, p. 93.

66 *Registre de la comptabilité de Bordeaux (1482-1483)*, éd. Ducaunes-Laval, AHG, t. L, 1915, p. 145.

67 BnF, ms fr. 20 855, fol. 117.

Et aussi icelle tour est guide e conduite à tous navires alans et venans es parties de par deça qui souventefoiz les garde de pericliter aussi que toujours jusques à present a esté tenue bien réparée et bien traictée par les Roys de France qui par cy devant ont esté, laquelle tour et esmoluemens d'icelle qui provient d'iceulx navires chacun an en grant somme viennent et sortent au domaine de monseigneur le duc de Guienne. Et soit ainsi que depuys aucun temps en ca icelle tour est venue en grant ruine.

Le phare fut de nouveau endommagé au début du xvi^e siècle par « l'impétuosité de la mer », et finit par s'effondrer. En 1584, le chantier d'une nouvelle tour fut lancé sous la direction de Louis de Foix⁶⁸. Au total, elle devait servir de fanal pour trouver le bon chenal et éviter les bancs de sable, mais aussi permettre aux navires de se dérouter en cas de présences hostiles. En 1495⁶⁹, des navires retournèrent à La Rochelle après avoir été alertés par les signaux des ermites de la tour de Cordouan.

100

LES PREMIERS JALONS D'UNE DÉFENSE ÉTATIQUE DE L'ESTUAIRE ?

Un espace de violence endémique

Des actes de piraterie fréquents

Comme dans la mer des Pertuis, la densité du trafic maritime de la Gironde ainsi que le contexte politique fournissaient à nombre de marins un prétexte pour se livrer à des actes de piraterie, parfois avec l'approbation des pouvoirs en place⁷⁰. L'estuaire girondin fut une zone frontière jusqu'à la fin de la guerre de Cent Ans, ce qui provoqua une forme de guerre navale de tous les instants. Les Ânes n'étaient pas seulement un des atterrages de la navigation internationale, ils devenaient également un centre de piraterie international. Ainsi, 4 vaisseaux bayonnais furent coulés devant Royan en 1292⁷¹, et des pirates irlandais s'attaquèrent à un navire breton chargé de vins dans l'embouchure de la Gironde vers 1321-1322⁷². Il est relativement aisé de bloquer et de surprendre un navire se faufilant prudemment entre les

68 G. Labat, *Documents sur la ville de Royan...*, *op. cit.*, p. 7-8, 17-31 ; C. Grenet-Delisle, *Louis de Foix, horloger, ingénieur, architecte de quatre rois*, Bordeaux, 1998, p. 159-268.

69 C. de La Roncière, *Histoire de la marine française*, *op. cit.*, t. II, p. 539 ; BnF, ms fr. 20 855, p. 117 ; *id.*, ms fr. 26 097, p. 1797 ; *ibid.*, ms fr. 26104, p. 1077.

70 Pour la mer des Pertuis, voir M. Tranchant, *Le Commerce maritime de La Rochelle...*, p. 57-72, auquel nous avons emprunté plusieurs informations.

71 C. de La Roncière, *Histoire de la marine française*, *op. cit.*, t. I, p. 325.

72 *Rôles Gascons*, *op. cit.*, 13 et 14, Édouard II, m. 6 ; cité par F. Michel, *Histoire du commerce et de la navigation à Bordeaux*, *op. cit.*, t. I, p. 134.

bancs de sable. Pedro Niño redoutait cette situation lorsque sa flotte tentait de remonter en affrontant le banc d'Ouest au niveau du Pas des Ânes⁷³ : « Si dans ce moment avait paru la flotte anglaise, les galères eussent été bien aventurées ». Suivant le contexte, les cibles des pirates variaient. Aux ^{xiv}^e et ^{xv}^e siècles, toute tentative d'entrave au commerce anglais était appréciée du pouvoir français. Mais les Anglais participaient aussi à ce climat d'insécurité en s'en prenant aux embarcations saintongeaises. Ainsi, trois navires, l'un de Mornac, un autre d'Arvert et le troisième appartenant à un nommé Cassin de Marans, partis pêcher dans l'estuaire de la Gironde au niveau des Ânes, furent pris en chasse par un navire anglais venu de Bayonne en 1448. Tentant de lui échapper, ils se réfugièrent dans l'anse de Bréjat, mais ils furent rejoints et leurs navires pillés⁷⁴. Le conflit franco-anglais se poursuivit, même après 1453, sous la forme d'opérations maritimes, et ce jusqu'à la fin du ^{xv}^e siècle. Au ^{xvi}^e siècle, les Espagnols firent régner l'insécurité à l'embouchure de la Gironde. En mai 1537, on repère une prise réalisée par des Espagnols à l'entrée de l'Âne⁷⁵. Quelques années plus tôt, en 1528⁷⁶, un navire breton avait préféré éviter une telle mésaventure en faisant demi-tour « aux Hasnes [...] obstans certains galions qui estoient sur la mer ».

Le Pas des Ânes n'était pas le seul lieu où l'on pouvait craindre pour la sûreté de son navire et de sa cargaison. En dehors des ports, la prudence recommandait de ne pas s'éloigner des convois. Un navire isolé ou un petit groupe d'embarcations devenaient vite des proies tentantes pour des pirates décidés. En 1293, des marins anglais pillèrent un navire gascon en face de Talmont⁷⁷. Près d'un siècle plus tard, en 1387, quelques Anglais, dont Adam d'York, se détachèrent d'un convoi vinaire qui revenait de Bordeaux. Ils furent aussitôt saisis et vidés par des marins de Talmont et de La Rochelle⁷⁸. Dans les ports même, la vigilance était de mise. La rade de Royan accueillait fréquemment une cinquantaine de navires qui attendaient la marée ou s'acquittaient de la coutume, formant une sorte de « faubourg flottant ». Mais, comme l'a observé Jacques Bernard, cet attroupement de navires était parfois préjudiciable à leur sécurité : « on se pillait et robait sur la rade de

73 G. Diaz de Games, « El Victorial, chronique de Don Pedro Niño », art. cit., p. 269.

74 ANF, 1 AP 2073, fol. 9 ; témoignage de Jean Offreny, marin de Mornac.

75 J. Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux*, op. cit., t. I, p. 95 ; AD33, 3 E 9 815, fol. 52v^o (acte du 14 mai 1537).

76 AD33, 3 E 8 317, fol. 402v^o (acte du 24 février 1528) cité par J. Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux*, op. cit., t. I, p. 95.

77 J. Delpit, *Collection générale de documents français qui se trouvent en Angleterre*, Paris, 1847, n^o 38.

78 F. Michel, *Histoire du commerce et de la navigation à Bordeaux*, op. cit., t. I, p. 54, note 3 (*Rôles Gascons*, Richard II (10), m. 6).

Royan », indique-t-il, preuves à l'appui⁷⁹. En 1487, trois marins du Croisic s'emparèrent ainsi de la carvelle *La Michelle* de Talmont-sur-Gironde⁸⁰. La piraterie ne concerna pas seulement les navires marchands, les pêcheurs locaux pouvant faire l'objet d'un pillage lorsque des équipages étaient en quête de nourriture : des maigriers de Meschers furent ainsi détroussés de leur pêche par des Bretons venus apporter la recette des fiefs des La Trémoille en Bretagne en 1490⁸¹.

Ce premier type d'exactions est assez difficile à qualifier, car il est malaisé de dissocier ceux qui agissaient pour leurs propres comptes en profitant des opportunités offertes de ceux qui opéraient dans le cadre d'une guerre avec l'assentiment du pouvoir en place.

La guerre navale pour le contrôle de la frontière et de l'axe commercial girondin

Étant donnée la situation géopolitique des XIII^e-XV^e siècles, entre une Guyenne anglaise et une Saintonge française, l'estuaire girondin était un espace contesté – exceptée la période 1356-1372 qui suivit le traité de Brétigny. La paix définitive entre les deux royaumes ne fut signée qu'en 1492, à Étaples. La guerre prit surtout l'aspect d'escarmouches, les attaques navales de grande envergure étant plutôt rares, en dehors de l'offensive française de 1405 durant laquelle furent menés un raid sur Bordeaux par des galères castillanes et le siège sur Mortagne, ou encore des attaques répétées par la flotille bordelaise contre Talmont au début du XV^e siècle. Les deux belligérants recouraient le plus souvent à des mercenaires qu'ils munissaient de lettres de marque. Au XIII^e siècle, le roi d'Angleterre accorda à plusieurs reprises des lettres de marque aux Oléronnais pour toutes les prises qu'ils pourraient faire aux dépens de la France en agissant principalement dans la mer des Pertuis et au débouché de la Gironde⁸². Les navires harcelaient les pêcheurs sur la côte saintongeaise. En 1448, un navire bayonnais accula des embarcations de pêche dans l'anse de Bréjat et les pilla⁸³.

Manquant le plus souvent de moyens et d'hommes pour entamer une reconquête, le roi de France fermait les yeux voire encourageait tacitement les

79 J. Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux*, *op. cit.*, t. I, p. 108 ; PRO, E/101/163/2 [06/10/1308] ; AD33, 3 E 2229, fol. 101v^o [28/05/1522], 3 E 1066 [31/01/1546] ; G. Williams, « Journal of Thomas Bekynton to Bordeaux », *art. cit.*, p. 238 ; G. Musset, *La Coutume de Royan...*, *op. cit.*, p. 102.

80 AD33, 6 E 6531 [acte du 25/01/1491].

81 Paul Marchegay, « Lettres missives originales... », *art. cit.*, t. X, 1870-1871, p. 149-187 ; t. XI, 1872, p. 47-66, 107-130, 183-225 ; t. XII, 1873, p. 31-74, t. XI, p. 221-222.

82 *Documents relatifs à l'histoire de l'industrie et du commerce*, G. Fagniez éd., Paris, Picard, 1898-1900, t. I, p. 149 et 314.

83 ANF, 1 AP 2073, fol. 9.

exactions menées par les marins relevant de sa couronne. Mathias Tranchant a déjà montré que Rochelais et Saintongeais se sont souvent trouvés associés dans des exactions menées dans la mer des Pertuis et dans l'estuaire de la Gironde. Opérant depuis Royan et surtout Talmont, les pirates, ou les corsaires le cas échéant, s'attaquaient aux embarcations isolées et perturbaient la liaison Guyenne-Angleterre sur le « rail girondin ». Le 28 mai 1385, une barge de Talmont et deux baleiniers de Bermeo s'associèrent dans la capture d'un *crayer* anglais qui allait à Bordeaux⁸⁴. En 1388, Aimery de Chabonais opéra dans les eaux girondines et de la mer des Pertuis à bord d'une galiote royannaise montée de 35 matelots ; il obtint des lettres de rémission pour ses actes de piraterie⁸⁵. Talmont-sur-Gironde était au début du xv^e siècle au premier rang des préoccupations de la jurade bordelaise. Protégés par les remparts et l'artillerie de la ville, les corsaires talmondais s'employaient à perturber au maximum le commerce bordelais. En 1404, ils interceptèrent des gabarres qui portaient du vin et du blé⁸⁶. En novembre 1406, ils menèrent une incursion devant Bourg-sur-Gironde, y faisant plusieurs dommages, dont le navire de Bernard de Corn coulé en défendant la ville⁸⁷. Donnant suite aux plaintes répétées, les Bordelais tentèrent de répliquer et envoyèrent en 1406, 1411, et 1414 de petites flottes équipées de matériel de guerre ; mais cela sans résultat, si ce n'est de nouvelles pertes⁸⁸. Les Talmondais étaient en effet dirigés par des hommes de guerre expérimentés qui tiraient le meilleur parti de la citadelle : Renaud de Pons en 1410⁸⁹, Henry de Plusqualec en 1418⁹⁰, Rodrigue de Villandrando⁹¹ puis Maurice de Plusqualec en 1432⁹². Les deux frères Plusqualec s'adonnèrent fréquemment à la piraterie dans et en dehors de la Gironde. Le 1^{er} août 1442, Talmondais et Royannais tentèrent un raid sur Bordeaux et échouèrent de peu dans leur tentative de s'emparer de deux embarcations bordelaises⁹³.

84 *Calendar of the Patent Rolls Preserved in the Public Records Office, 1225-1560*, Londres, AD 1381-1385 ; cité par M. Tranchant, *Le Commerce maritime de La Rochelle...*, *op. cit.*, p. 66.

85 *Archives historiques du Poitou (AHP)*, t. XXI, p. 366 (AN, JJ 133, n° 20, fol. 8v°).

86 AD33, G 240, fol. 236 ; J. Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux*, *op. cit.*, t. I, p. 41.

87 *Registres de la Jurade, AMB*, t. III, p. 138, 201.

88 *Ibid.*, p. 34, 121, 138, 356 ; t. IV, p. 35 et 106 ; *AHP*, t. XXVI, p. 211 ; *AHSA*, t. XXXI, p. 182-184.

89 *AHSA*, t. XXXI, p. 182.

90 C. Dangibeaud, « Talmont-sur-Gironde à travers les siècles », *art. cit.*, p. 203-222, 257-274, p. 217.

91 J. Quicherat, *Rodrigue de Villandrando, l'un des combattants pour l'indépendance française au quinzième siècle*, Paris, 1879, p. 224-226.

92 « Le Procès des frères Plusqualec (1442) », M. Delayant éd., *AHP*, t. II, 1873, p. 217-251.

93 C. de La Roncière, *Histoire de la marine française, op. cit.*, t. II, p. 263.

Une fois la Guyenne aux mains de la couronne de France, les hostilités ne cessèrent pas pour autant. En 1479⁹⁴, le roi recommanda à Olivier de Coëtivy de se montrer particulièrement vigilant aux descentes anglaises, suite à la prise d'un navire français. Lui-même faillit être capturé dans les eaux de la Gironde en mars 1462⁹⁵.

Après 1492, l'adversaire changeant de visage, les Saintongeais eurent à se protéger des attaques espagnoles dont les bases étaient encore plus proches. Des prises faites par des corsaires castillans au niveau des *Ânes* en 1537 ont déjà été évoquées. Les Espagnols tentèrent par ailleurs de s'emparer de Talmont quelques années avant 1539. Sur la flotte de 42 galions qui entrèrent dans la Gironde, 15 furent dépêchés contre Talmont sans pouvoir menacer réellement la forteresse⁹⁶. Pour les navires commerçant dans l'estuaire, les conséquences étaient toujours les mêmes : ils devaient chercher refuge auprès des villes fortifiées de Royan, Talmont et, plus haut dans l'estuaire, Blaye, sous peine d'être pillés par les pirates espagnols. Cependant, ces derniers s'exposaient eux aussi aux représailles des corsaires talmondais⁹⁷.

104

Les forteresses saintongeaises à la fin de la guerre de Cent Ans

Avant le rattachement de la Guyenne à la couronne de France, la tactique royale consista à l'isoler et à la couper de ravitaillements en troupes ou en argent venus d'Angleterre ou de ports comme Bayonne⁹⁸. Après 1456, il s'agit au contraire de protéger cette entrée majeure du royaume et de préserver sa route commerciale. Dans un cas comme dans l'autre, la politique royale s'appuie sur le contrôle de l'embouchure du fleuve, ce qui sur un plan militaire est impossible étant donnée la largeur de l'estuaire, du moins jusqu'à Blaye. Tout au plus peut-on contraindre les flottes ennemies à se tenir éloignées des rives. Or, avant 1456, ceci n'était envisageable que depuis la rive saintongeaise – la rive gauche restant sous contrôle anglais – en particulier depuis les ports de Talmont et Royan. En réalité, la couronne ne contrôlait réellement qu'une des deux places : le port de Talmont, qui devint la pierre angulaire du dispositif militaire de la basse vallée de la Gironde.

94 Paul Marchegay, « Lettres missives originales... », art. cit., t. X, 1870-1871, p. 149-187 ; t. XI, 1872, p. 47-66, 107-130, 183-225 ; t. XII, 1873, p. 31-74, t. XI, p. 120.

95 M. Gouron, *L'Amirauté de Guienne, depuis le premier amiral anglais en Guienne jusqu'à la Révolution*, Paris, 1938, p. 117.

96 AD16, E 153, pièce 16, fol. 16.

97 En 1552, le *Saint-Esprit*, navire sévillan est capturé par l'un d'eux ; F. Michel, *Histoire du commerce et de la navigation à Bordeaux, op. cit.*, t. I, p. 149.

98 BnF, Pièces Originales, ms 27281, Prégent de Coëtivy.

Ce site avait été aménagé en place forte à la fin du XIII^e siècle sous l'égide du roi d'Angleterre⁹⁹. Jusqu'au XVI^e siècle, le périmètre de la petite ville était de 380 toises, soit environ 700 mètres, délimité par des remparts de 30 pieds de haut (9 mètres), à l'exception des abords du port de la Grave¹⁰⁰. L'enceinte était ponctuée de plusieurs tours : une grosse tour carrée avec une plateforme contrôlait le seul accès terrestre à Talmont : les tours Espanie, du Cerf, Blanche et Montigue surveillaient la navigation fluviale¹⁰¹. Afin d'atteindre la circulation fluviale, la ville fut dotée d'un potentiel offensif conséquent. L'échec de l'attaque anglo-bordelaise aux environs de 1410-1411 démontra l'efficacité de ces moyens de défense. Il n'y avait qu'un chemin d'accès terrestre à la citadelle et, par la voie maritime, un assaut était difficile à effectuer du fait du courant. Équipée d'engins de siège au début de la guerre de Cent Ans, la ville reçut de l'artillerie au XV^e siècle¹⁰². L'enquête de 1539 fait état de « deux groz canons de fer montés e affutés sur rouhes e quatre autres pieces de fer avecques ung fauconneau de fonte ayant quatre piedz ou environ » à l'intérieur de l'église¹⁰³. Son toit avait été aménagé en « placte forme en ballevart » ce qui explique l'aspect actuel de la voûte, et ses fenêtres étaient fermées de barreaux. L'église, dominant la ville et les terres alentours, fut logiquement choisie comme principal lieu de guet. Quatre grosses arquebuses en fonte et deux autres pièces d'artillerie en fer se trouvaient dans la demeure du lieutenant du capitaine de Talmont. La ville était bien approvisionnée en munitions : poudre à canon dans la maison du lieutenant, munitions de différents calibres, « cent deux bouulletz de pierre¹⁰⁴, et quatre vingt gros bouulletz, aussi de pierre [...] et cinquante bouulletz tant de fer que de plom ». À l'intérieur de la grosse tour, gardant la porte de la ville, onze arbalètes étaient également entreposées. En plus de cet armement, les habitants de la ville étaient tenus d'avoir leur propre matériel de guerre :

Et ledict lieutenant du capitaine nous a dict avoir en ladicte ville e chastellanye cinquante personnes qui ont e sont tenuz avoir chacun ung arquebuse, deux

99 Rymer, *Rôles gascons*, t. III (n. 1790), dans C. Dangibeaud, « Talmont-sur-Gironde à travers les siècles », art. cit., p. 212.

100 AD16, E 153, pièce 16, fol. 13 : témoignages des maîtres maçons Michel Charron, Pierre de la Croix et Jean Roy.

101 AD16, E 153, pièce 15, fol. 7 ; « Aveu et dénombrement de la terre de Talmont par le seigneur de Montauzier (1480) », *AHSA*, t. XV, p. 174-191.

102 *AHSA*, t. I, p. 376.

103 AD16, E 153, pièce 15, fol. 7^r-v^o.

104 Lors de travaux de restauration, 65 boulets de pierre furent retrouvés. Ils étaient de dimension différente : 30, 35 et 40 cm. Ces boulets ont été emportés par des particuliers ; voir A. Mingasson-Gillet et J. Tribondeau, *Talmont jadis et aujourd'hui*, 1991, Rupella, p. 81.

livres de pouldre e deux douzaines de bouulletz. Aussi qui y avoyt six vingtz arbalestriers qui ont e doibvent avoir chacun avecques leur arbaleste deux douzaines de traitz e a la derniere monstre qu'il fit faire pour le Roy audit Tallemond, il veriffia lesdictes chouses auquel lieutenant emprès nous¹⁰⁵.

106

Royan ne relevait pas du domaine royal. La ville était contrôlée par le Soudan de la Trau au début de la guerre de Cent Ans, puis par Jacques de Pons. Le roi de France n'y pouvait pas intervenir directement. Toutefois, il chercha à s'assurer la fidélité des seigneurs qui en avaient la garde. Il retira ainsi la seigneurie des mains de Jacques de Pons, qui s'était révolté, pour la confier à un proche, Olivier de Coëtivy, après un siège de Royan en bonne et due forme. Royan était protégée par une enceinte dont les remparts comportaient des archères, arbalétrières et autres canonnières¹⁰⁶. La garde sur les remparts était effectuée par les habitants par groupes de huit personnes, encadrés par un homme d'armes du seigneur de Royan¹⁰⁷. Du côté de la terre, la ville était ainsi à même de repousser une attaque d'importance, comme en témoigne l'échec du siège dirigé par Jean Bureau en 1450, avec canons, bombardes, environ 150 archers et 75 chevaliers à l'appui¹⁰⁸. À l'enceinte de la ville était relié le château seigneurial qui faisait face à la mer et surveillait le port. Comme nous l'avons dit précédemment, le seigneur de Royan était essentiellement préoccupé par la perception de sa coutume et assez peu par la sécurité des navires, régulièrement pillés dans la rade même du port. Par exemple, l'état des meubles du château en 1522 fait apparaître certes des pièces d'artillerie (7 faucons, 6 serpentines, 6 canons, 3 arquebuses, 3 fauconneaux et 4 coulevrines), mais dans un état de vétusté avancée (canons fendus, caisses de bois des canons pourries, etc.)¹⁰⁹.

Souhaitant organiser la défense du littoral et de l'estuaire de la Gironde, le pouvoir royal devait donc s'appuyer avant tout sur la place forte de Talmont. Les Saintongeais n'hésitaient pas à dire qu'il s'agissait de la seule ville fermée où leur sûreté était garantie entre La Rochelle et Blaye, « fors la ville et chasteau de Royan appartenant au seigneur de La Trémoille¹¹⁰ ». Lors de l'enquête de 1539, l'ensemble des témoins relevait que Talmont servait de refuge en cas de présences ennemies dans le fleuve :

Et a veu par cy devant ou temps de guerre [...], plusieurs challupes, gallyons, brigandins et aultres grans navires des ennemys tant d'Espagne que

¹⁰⁵ AD16, E 153, pièce 15, fol. 71^o-v^o.

¹⁰⁶ MLR, ms 2466, pièce 2, fol. 11.

¹⁰⁷ *Documents historiques et inédits*, op. cit., p. 125-127.

¹⁰⁸ AHSa, t. V, p. 29-30.

¹⁰⁹ ANF, 1 AP 1485.

¹¹⁰ AD16, E 153, pièce 16, fol. 3.

d'Angleterre, faisans grands maulx et pilleries. Et a ouy dire que, oudict temps de guerre, que s'estoit sauvé plusieurs navires en la chenau et port dudict Tallemeont qui estoient pressés desdictz ennemys¹¹¹.

Malgré la faible capacité du port, les navires saintongeais, bretons, normands ou d'autres origines venaient s'y réfugier dans l'attente de la fin du raid ennemi¹¹². Ils se plaçaient sous la protection des remparts, gardés par une population locale, armée d'arbalètes et d'arquebuses, et qui achetait à ses propres frais une partie de l'artillerie nécessaire¹¹³. Au total, le dispositif offensif talmondais était conséquent. Il était renforcé par des canons de 24 livres, chargés de boulets métalliques, dont la portée maximale à pleine volée dépassait les 4 km, ce qui devait permettre de stopper une offensive sur la Gironde¹¹⁴. Ainsi défendue, la ville semblait inexpugnable.

Et dict que en la sorte et estat qu'est de present ladicte ville et qu'il eust fournitures de vivres et munitions de pouldre et bouletz, la garderoit avecques deux cents hommes contre les gallyons, challuppes et escumeurs de mer qui ont coustumé venir en ladicte riviere de Gironde en temps de guerre, sauf contre un siege et armée royalle¹¹⁵.

Jean Taillandrot se souvenait d'une descente de 42 galions espagnols quelques années avant 1539¹¹⁶. Quatorze de ces galions avaient été dépêchés contre Talmont. Il entendit tirer les canons de la ville depuis la roche de Meschers, et vit « les bouletz donner entre les gallyons ». Ces derniers purent ainsi être repoussés.

Talmont, verrou de la Gironde, était la pierre angulaire du dispositif de défense de la couronne française. Cependant, se posait le problème de l'entretien de l'armement et des fortifications dont le coût dépassait les moyens des habitants. Aussi, la couronne française n'hésitait-elle pas à prélever sur ses fonds pour les garantir. En 1408, le capitaine de la ville demanda l'aide financière des conseillers de la Chambre des Comptes pour pouvoir continuer à préserver Talmont des offensives anglo-bordelaises et à offrir à la course

111 *Ibid.*, E 153, pièce 16, fol. 2 (témoignage de Blaise Goyet seigneur de la Ferrière).

112 *Ibid.*, fol. 5, 7^v, 10, 12, 15^v, 17, 18^r-^v.

113 *Ibid.*, fol. 8.

114 P. Surirey de Saint-Rémi, *Mémoires d'artillerie*, Paris, 1697, 2 volumes, J. Anisson éd., t. I, partie II, p. 56, 69 ; F. Vaux de Foletier, *Galiot de Genouillac, maître de l'artillerie de France (1465-1546)*, Paris, Picard, 1925, p. 41. Cependant, le tir est imprécis et difficile à reproduire, et le boulet peut aussi bien être projeté à 800 mètres qu'à 3 kilomètres d'un tir à l'autre. Nous remercions M. Emmanuel de Crouy-Chanel qui nous a fourni ces indications.

115 AD16, E 153, pièce 16, fol. 12.

116 *Ibid.*, fol. 16^r.

saintongeaise un port sûr¹¹⁷. Il mit en évidence les nombreuses détériorations qu'avaient subies les murailles :

Et il soit ainsi que tant pour occasion du fort yver qui a este deur que pour ce que longtemps a ne fut faicte reparacion en ladite ville e chastel grant partie de la muraille s'est tellement ouverte qu'elle est en voie de tomber qui ne soit repare pour VI M f. se prestement n'y est pourveu. Et aussi les quatre tours principaulx tant de ladite ville que du chastel sont tellement desgardees, et en si grant ruyne de couverture et autrement que l'on n'y peut fere come nulle defense, par quoy ladite ville e chastel qui est l'une des principaulx clefs du pais de par dela que les ennemis convoitent et s'efforcent plus de avoir pour la grant subgeccion en quoy on les en tient et les dommages qu'ilz en ont. Est en aventure d'estre prise par lesdiz ennemis chacun jour, lesquelz depuis nagaires se sont efforciez de la prendre du coste devers la mer ou est ladite mauvaise muraille qui seroit le grant destruction de tout le pais d'environ se ainsi estoit que dieu ne vueille.

108

La demande fut reçue favorablement et le receveur de Saintonge envoya sur le champ 500 livres pour l'entretien des remparts. En 1492, Charles VIII, préoccupé par le risque d'une descente anglaise dans l'estuaire de la Gironde, ordonna au receveur de Saintonge de consacrer 200 livres par an pendant neuf ans, soit un total de 1800 livres, à la réparation des « portaulx, ponts, foussés et murailles de ladicte place¹¹⁸ ». Cet argent provenait de la traite des blés de Saintonge. Les moyens de l'entretien étaient également assurés par des exemptions fiscales accordées à la ville. Louis XI, Charles VIII et Louis XIII y consentirent en récompense des services rendus par son activité de course pendant la guerre¹¹⁹. François I^{er} ordonna l'enquête de 1539 pour s'assurer du bien-fondé de ces exonérations fiscales en donnant comme consigne à ses enquêteurs de prendre en considération l'importance présumée du site de Talmont sur le plan militaire¹²⁰ :

Premierement se transporteront lesdits seigneurs l'un d'eulx ou les deux ou troys si faire le peuvent en la ville e place de Tallemont sur Gironde et icelle visiteront tant en murailles, tours, pontaulx, fousséz, municions que aultres chouses requise a forteresse de ville e place. Ou est situé ladicte ville, à combien de la riviere de Gironde, si elle est en pays de frontiere, et a combien de la frontiere, et aussi a combien elle est de la grand mer. Si ladicte riviere par

117 BnF, ms fr 20 585, pièce 8.

118 *AHSA*, t. VIII, p. 182-184.

119 BnF, ms fr. 23 913 : en 1425 Talmont s'acquitte d'une taille de 40 livres ; entre 1471 et 1495, Talmont ne figure pas dans l'assiette de la taille. L'assiette de la taille en 1495 rappelle cette exemption dont la ville bénéficie.

120 AD16, E 153, pièce 15, fol. 2v^o-4v^o.

chacun jour ainsi que la marée monte e descend, frappe les roches sur lesqueulx est assise ladicte ville de Tallemond tellement que souvent elle occupe l'entrée de la ville de sorte que les habitans n'en peuvent yssir. Si la mer par chacun jour entre en ladicte riviere de Gironde a l'embouchure de ladicte ville de Tallemond tellement quelle environne souvent les murailles d'icelle ville, parfoy les abat et ruyne. Si ladicte ville et chastellanye de Tallemond sont tenuz e mouvans du Roy sans moyen ou si elles appartiennent au Roy en propriété. Si les Espaignols ou ennemys du Royaume peuvent facilement entrer avecques leurs navires, gallions, ou chaluppes en la riviere de Gironde a l'endroit de ladicte ville de Tallemond et par ce moyen [...] piller les marchans faisans traficque en ladicte riviere.

L'enquête démontra, à travers les différents témoignages, que l'exemption fiscale était en réalité, d'un point de vue économique, avantageuse pour le pouvoir royal¹²¹ : en échange de cette exonération, les habitants maintenaient en état la place forte sur leurs propres deniers. Les maçons estimèrent le coût des réparations qu'ils avaient effectuées entre 1509 et 1539, à environ 200 livres par an, somme payée par les habitants eux-mêmes¹²², les dépenses en armes et munitions n'étant pas comprises dans cette estimation. Si le roi avait annulé ce privilège et fait effectuer, à ses frais, les réparations, les 80 à 100 livres annuelles produites par la taille n'auraient pas couvert les sommes nécessaires. Cet « arrangement » était donc profitable aux deux parties.

L'affirmation de la présence royale dans l'estuaire

Le maintien des juridictions seigneuriales

Impuissants à protéger leurs populations, mêlés à des intrigues et trahisons – tel Jacques de Pons – les seigneurs avaient vu leur autorité s'affaiblir considérablement au cours de la guerre de Cent Ans. Pourtant, ils conservaient la main sur les cadres juridiques et politiques de la rive droite de l'estuaire. Le seigneur de Royan avait pouvoir de lever une taxe sur les marchandises transitant sur la Gironde. Il se montra donc fort vigilant à son bon encaissement, perturbant même parfois le trafic afin de pouvoir faire respecter ses droits. La présence d'une coutume perçue à Royan est attestée au XIII^e siècle¹²³. Depuis, les maîtres du lieu avaient pris l'habitude d'intercepter les navires qui n'avaient pas acquitté leur devoir. Olivier de Coëtivy fut l'un des plus déterminés à faire respecter cet usage qui, selon lui, n'était pas à

121 *Ibid.*, E 153, pièce 16.

122 *Ibid.*, E 153, pièce 16, fol. 14^v°.

123 G. Musset, *La Coutume de Royan...*, *op. cit.*, p. 378.

« la foule, grévançe et oppression des marchans fréquentans la riviere de Gironde mais à leur tres grande faveur et soulagement ¹²⁴ ». Il justifia la pertinence de cette taxe en déclarant qu'un bâtiment ayant versé la coutume n'était pas soumis au droit de naufrage « par accident, fortune ou tormente de mer ». Lors d'une enquête menée en 1487 sur le bien-fondé de la taxe, les témoins se souvinrent de plusieurs poursuites engagées par le seigneur sur des embarcations qui avaient tenté de resquiller. Un vaisseau anglais fut ainsi renvoyé à Royan après qu'Olivier de Coëtivy eût obtenu du roi d'Angleterre des lettres lui permettant de confisquer le bateau. Un navire normand subit le même sort et fut contraint pour repartir d'abandonner deux tonneaux de vin. Un marchand de Bordeaux se souvint avoir vu tirer 3 ou 4 grosses pièces d'artillerie du château de Royan sur des bâtiments qui essayaient de passer en fraude. Ceux-ci longèrent alors la côte du Médoc, mais les officiers du seigneur les suivirent et les interceptèrent¹²⁵. Il était parfois difficile de s'arrêter dans la rade de Royan en cas de mauvais temps, et les marchands bordelais faisaient pression pour que la coutume de Royan soit acquittée à Bordeaux. Un témoin rapporta qu'en 1473, Olivier de Coëtivy avait déclaré que si la coutume était perçue à Bordeaux, il la percevrait une seconde fois à Royan et la ferait payer « ribon ribayne ». Et un jour, alors qu'il passait devant la ville, le receveur, assisté de pinasses armées de gens et d'harnois, lui prit cinq tonneaux de vin¹²⁶. En conséquence, la perception de cette coutume permettait à ce favori du roi de France d'avoir un œil sur la navigation de la Gironde et de tempérer l'influence de la Jurade bordelaise. Cette attitude du seigneur de Royan n'était guère appréciée des marchands et de la municipalité bordelaise, qui tenaient à ce que le trafic girondin soit le plus fluide possible, et que les négociants étrangers connaissent un minimum d'entraves pendant leur trajet. Pendant la guerre navale, la Jurade se plaignit abondamment des dommages que leur faisaient subir les corsaires talmondais. Après 1456, ce fut le seigneur de Royan qui, par l'exercice de ses droits, posa le plus de problèmes. Sa détermination à faire entendre ses droits restreignait la navigation, ralentissait l'entrée des flottes et remettait parfois en cause, selon les Bordelais, certaines sauvegardes accordées par la ville ou le gouverneur de Guyenne, aux Anglais en particulier.

¹²⁴ *Ibid.*, pièce justificative V, article VIII, p. 529.

¹²⁵ Olivier de Coëtivy possède une nef à Royan, un baleinier à Rochefort et une pinasse à Meschers d'après un compte de 1472 ; Paul Marchegay, « Lettres missives originales... », art. cit., t. X, 1870-1871, p. 149-187 ; t. XI, 1872, p. 47-66, 107-130, 183-225 ; t. XII, 1873, p. 31-74, t. XI, p. 121.

¹²⁶ *Ibid.*, p. 386-388.

Le choc de la guerre de Cent Ans n'avait pas remis profondément en cause les droits seigneuriaux sur le littoral. Cependant, l'empreinte des rois de France se dessinait peu à peu. Au XIV^e siècle, les côtes de Saintonge étaient encore partagées entre différentes familles seigneuriales (Matha, Pons,...). Dans la seconde moitié du XV^e siècle, les Coëtivy se virent confier quasiment toute la rive droite saintongaise, avec les seigneuries de Royan, Didonne, Mornac, Arvert, Mortagne-sur-Gironde. À la fin de la guerre de Cent Ans, en 1442, Charles VII nomma Prégent de Coëtivy amiral de France et lui conféra les revenus des îles de Ré, Ars et Aix ainsi que de Talmont, Taillebourg, Royan et Rochefort, afin qu'il exerce un contrôle sur la navigation et protège les côtes de la mer des Pertuis, des vals de Charente et de Gironde¹²⁷. Son fils, Olivier de Coëtivy, fut sénéchal de Guyenne et seigneur des terres saintongaises de la rive droite de l'estuaire. Au total, les Coëtivy formèrent, avec l'aide du roi, un ensemble cohérent confié à une famille fidèle à la couronne. Quant à la rive gauche, elle était majoritairement sous la tutelle d'Odet d'Aydie, gouverneur de Guyenne et surtout rival des Coëtivy. Cette situation n'était en revanche pas de nature à apaiser les conflits dans l'estuaire, chaque famille ayant à cœur de faire prévaloir ses intérêts personnels plutôt que le bien commun.

Le renforcement des pouvoirs de l'amiral de France ainsi que la création de l'Amirauté de Guyenne furent une tentative de réponse pour protéger la frontière maritime du royaume. Au XIII^e siècle, le titre d'amiral semblait plus honorifique qu'efficace, par manque de moyens essentiellement. En mai 1305, l'officier de l'amiral de Normandie ne put empêcher la prise de la *Bonne Anse* du Havre par des marins bayonnais dans la Gironde¹²⁸. Cependant, quelques actions d'éclat sont à mettre au crédit du pouvoir royal : en mai 1298, la division navale de Michel de Navarre, « amiral du roi de France dans le fleuve de Bordeaux » avait tenu en échec les pirates qui infestaient la Gironde¹²⁹. Lors de la présence anglaise en Guyenne, le connétable de Bordeaux, qualifié de vice-amiral, fut chargé de défendre la Gironde, en particulier des attaques saintongaises. Du côté français, Renaud de Pons fut nommé « conservateur des trêves » et lieutenant des affaires de l'Amirauté entre Charente et Gironde¹³⁰. Prégent de Coëtivy lui succéda et, après lui, on instaura la garde de l'embouchure : il fut désormais défendu aux navires d'embouquer

127 BnF, Pièces originales, Prégent de Coëtivy.

128 *Chancellery Miscellaneous*, file 27, bundle 6, n° 35, cité par M. Gouron, *L'Amirauté de Guienne*, *op. cit.*, p. 93.

129 C. de La Roncière, *Histoire de la marine française*, *op. cit.*, t. I, p. 362 ; BnF, coll. Clairambault, vol. 825, pièce 48, ms lat. 9069, fol. 897-898.

130 AN, J 165, pièces 2 et 15.

la Gironde sans le visa de l'amiral¹³¹. Puis, l'amirauté de Guyenne fut mise en place en 1469¹³², avec pour principale fonction d'assurer la sécurité de l'estuaire. Odet d'Aydie¹³³, premier amiral de Guyenne (1469-1487), disposa alors d'une caraque et de la nef du roi montée de 100 mariniers¹³⁴. Dès 1468, trois nefes et une caravelle furent mises en chantier pour renforcer la flotte de l'amiral¹³⁵. Par la suite, Louis XI fit acheter deux nefes castillanes pour compléter l'escadre¹³⁶. Les amiraux de Guyenne parvenaient à réduire les prétentions des seigneurs côtiers, en particulier celui de Royan, en matière de circulation des marchandises et de validité des sauf-conduits¹³⁷.

Lors de guerres navales, des sauf-conduits pouvaient être accordés à des navires pour les protéger d'éventuelles déprédations. En effet, la capture d'une embarcation, même ennemie, munie de ces pièces, constituait une entorse grave au droit maritime¹³⁸. Ces protections juridiques furent parfois accordées de façon plus large à l'ensemble des bâtiments anglais. Répondant aux pressions des marchands bordelais, Charles VII accorda en janvier 1452 quelque 26 sauf-conduits à des vaisseaux britanniques¹³⁹. De surcroît, la flotte était solidement armée, chaque navire possédant à son bord plusieurs pièces d'artillerie. Les sauvegardes accordées par l'amiral de France étaient généralement valables pour une durée de 9 mois pour les navires circulant dans l'estuaire de la Gironde. Ces sauvegardes pouvaient être obtenues auprès du gouverneur de Guyenne à partir du 24 décembre 1455¹⁴⁰, mais elles n'étaient valables que dans l'estuaire de la Gironde et dans les limites du duché de Guyenne. Au-delà, l'accord de l'amiral était indispensable. Il fallait faire viser ces sauf-conduits à Soulac. Après 1456, les navires devaient obligatoirement se délester de leur artillerie à Blaye.

Toutefois, ces protections ne permettaient pas de se prémunir contre tous désagréments occasionnés par les velléités des seigneurs saintongeais, Olivier de Coëtivy en tête. Le seigneur de Royan et sénéchal de Guyenne contesta la faculté du gouverneur à délivrer des sauf-conduits dans l'estuaire. Selon lui,

131 C. de La Roncière, *Histoire de la marine française*, *op. cit.*, p. 294 ; BN, pièces originales, vol. 136, pièce 7 ; BnF, ms fr. 21309, fol. 89.

132 M. Gouron, *L'Amirauté de Guienne*, *op. cit.*, p. 120-133.

133 Lui succédèrent Malet de Gravelle (1487-1491), Jean de Chalon (1491-1493), Mathieu de Bourbon (1493-1502) et Louis de la Trémoille (1502-1526).

134 BnF, ms fr., 20490, fol. 98 ; ms fr., 6969, fol. 57.

135 BnF, ms fr. 2690.

136 M. Gouron, *L'Amirauté de Guienne...*, *op. cit.*, p. 132.

137 Michel Mollat, « "Être roi sur la mer" : naissance d'une ambition », art. cit., Paris, 1992, p. 285.

138 A. Dumas, « Deux procès de prises maritimes... », p. 5-45, 31.

139 *AHG*, t. XXXVIII, 1903, p. 223-228.

140 A. Dumas, « Deux procès de prises maritimes ... », art. cit., p. 33.

la Gironde étant un bras de mer, elle relevait de l'autorité de l'amiral et non du duc de Bourbon, alors gouverneur de Guyenne. Auguste Dumas y voit la contestation par Olivier de Coëtivy de la valeur des sauf-conduits délivrés par le gouverneur et de sa capacité à faire systématiquement inspecter les navires bénéficiant de cette protection¹⁴¹. En juillet 1456, *L'Antoine* de Hull se rendit à Bordeaux pour y échanger des draps contre du vin et entama sa remontée de l'estuaire. Venus de Royan, les hommes du sénéchal s'en emparèrent et séquestrèrent à Blaye navire, équipage et marchandises. D'après Olivier de Coëtivy, le tonnage du navire était supérieur à celui autorisé sur le sauf-conduit. Se fondant sur cette irrégularité, quoiqu'il fût malaisé de connaître précisément le tonnage du bâtiment, il déclara *L'Antoine* comme prise¹⁴². Le navire de William Baldry subit le même sort un peu plus tard, à la seule différence qu'il s'agissait du premier voyage de *La Marguerite d'Orwell* et que Baldry, en toute bonne foi, ne pouvait connaître précisément le tonnage de son navire, chose qui s'évaluait au fur et à mesure des chargements effectués. Sur ordre d'Olivier de Coëtivy et du procureur du roi, le bateau fut saisi et immobilisé à Bordeaux. En revanche, le sénéchal faisait parfois œuvre de prévention de la violence. Alors qu'ils quittaient l'estuaire après avoir réalisé leurs affaires à Bordeaux, les équipages de trois navires anglais – le *Gost* de Londres, le *Warry* de Sandwich et le *L'Anne* d'Hampton – en vinrent aux mains près de la côte médocaine, entre Saint-Estèphe et Saint-Christoly. Les trois navires furent aussitôt arrêtés sur ordre d'Olivier de Coëtivy.

Guet de la mer et défense des côtes

Les marchands avaient l'opportunité d'obtenir du roi des sauf-conduits qui les préservaient la plupart du temps de la violence sévissant dans l'estuaire. Toutefois, ils n'échappaient pas toujours à certains imbroglios juridiques. Outre ces tracasseries administratives, les pirates ne respectaient pas pour autant les trêves et les sauf-conduits au point que Louis XI fut contraint d'indemniser les marchands anglais venus commercer en France et bénéficiant de sauvegardes, et qui furent pillés sur les côtes du Poitou, de La Rochelle et de la Saintonge¹⁴³.

Par ailleurs, le roi encouragea la construction ou la reconstruction des châteaux du littoral, comme à Didonne ou à Meschers¹⁴⁴. Les murs de Saujon furent relevés en 1475 et le château de Mornac fut maintenu en état de défense pour éviter que l'on puisse contourner le système mis en place pour sécuriser

141 *Ibid.*, p. 35-36.

142 H. Barckhausen, *Registre des Grands Jours...*, *op. cit.*, p. 422-432.

143 ANF, K 72, n° 13.

144 AHSA, t. I, p. 121-124 ; ANF, 1 AP 1648, pièce 143.

la Gironde par le nord et la Seudre. Le littoral fut ainsi progressivement jalonné de lieux fortifiés afin de maintenir la frontière maritime.

La défense de la côte reposait également sur une surveillance constante effectuée par la population. Cette dernière était favorable à un renforcement des moyens défensifs, elle qui n'avait que trop subi les destructions engendrées par le passage des armées. En revanche, elle n'était guère enthousiaste à l'idée de devoir pourvoir à la sécurité des côtes par le système du guet de la mer. C'est pourquoi elle renâclait à effectuer cette surveillance et réclamait des avantages en contrepartie. Aussi, le roi de France, soucieux d'entretenir le guet de la mer, accéda-t-il parfois aux doléances des populations littorales, leur concédant des libertés fiscales, et faisant pression sur les seigneurs pour qu'ils minorent certains de leurs prélèvements¹⁴⁵.

114

La population n'était ni formée à repousser l'attaque d'une force armée, ni équipée pour le faire. Le seul contingent qui semble avoir été le plus apte à défendre la côte au XVI^e siècle était celui de Meschers, doté de pièces d'artillerie et d'armes à poudre. La tâche des habitants se limita donc à repérer d'éventuelles menaces militaires. Une fois la flotte adverse identifiée, l'alarme était donnée de clocher en clocher jusqu'aux villes de Royan et de Talmont qui disposaient de moyens de défense et de riposte. Les populations pouvaient être conviées à se réfugier derrière les remparts de ces bourgs, le cas échéant.

Leur participation à la surveillance des côtes, de jour comme de nuit, demeurait indispensable. Les hommes d'armes n'étaient pas assez nombreux pour assurer seuls cette immense tâche. Les îles d'Arvert et de Marennes disposaient d'une compagnie de 7 francs archers, entretenus par les habitants¹⁴⁶. Le capitaine de Mortagne faisait effectuer des patrouilles dans la seigneurie avec un grand nombre « d'arbalestriers et autres gens¹⁴⁷ ». Ces quelques unités militaires étaient néanmoins trop peu nombreuses pour garder la côte en permanence. Un service de guet très strict fut donc mis en place à Royan, Soulac et dans les environs après 1463. Il comportait deux stades de mobilisation de la population : la surveillance minimale, et la mise en alerte lorsque l'on redoutait une descente. En 1488, le gouverneur de Guyenne ordonna au capitaine de Marennes, Pierre d'Authon, « qu'il eust à faire mectre sus et en armes et aprester en habillemens de guerre tous les manans et habitans des ysles de Marempnes, Olleron et autres lieux »¹⁴⁸.

145 P. Marchegay, *Documents originaux et inédits*, *op. cit.*, p. 103-105 ; *AHSA*, t. I, p. 146-148.

146 A. Baudrit, « Échos de la guerre de Cent Ans à Marennes et Arvert », *Société de Géographie de Rochefort*, janvier 1961, p. 198-202.

147 ANF, 1 AP 1928 f° 24 v°.

148 AD17, E 249, pièce 712.

Revue d'armes de paroisses	Nombre de personnes passées en revue	Moyens de sonner l'alarme	Matériel de guerre
1536 : Saint-Augustin ¹⁴⁹	34 personnes		Arbalètes 27 Arquebuse 1 Dagues 15 Épées 16 Javeline 4 Pavois 2 Pique 1 ½ Pique 8 rondelle 1
1548 ¹⁵⁰ : paroisses de Breuillet, le Chay, Cozes, Dercie, Médis, Meschers, Mornac, Saint-Georges-de-Didonne, Saint-Palais, Saint-Sulpice, Saujon, Semussac et Vaux		Saint-Sulpice : 4 cloches (2 grosses, 2 moyennes) Saint-Palais : 2 cloches moyennes Le Chay : 3 cloches (1 grosse, 2 moyennes) Saujon : 10 petites cloches + 4 eschilles Saint-Augustin : 2 petites cloches Semussac : 2 grosses cloches, 2 moyennes. Dercie : 2 cloches moyennes Cozes : 7 cloches (4 grosses, 3 petites) Meschers : 4 cloches (2 grosses, 2 moyennes) Médis : 4 cloches (2 grosses, 2 moyennes) + 2 eschilles Saint-Pierre de Royan : 4 cloches (2 grosses, 2 moyennes) + roue garnie de 11 eschilles Royan : 2 petites cloches Vaux : 4 cloches moyennes Saint-Georges-de-Didonne : 3 cloches (2 moyennes et 1 petite) Mornac : 6 cloches moyennes Breuillet : 3 cloches (1 moyenne et 2 petites)	Châtellenie de Royan : 26 arbalètes 12 arquebuses 5 écailles (armures ?) 3 brigandines 91 épées (pas toujours en bon état) 24 épées courtes (½ épées) 22 dagues 32 piques 72 demie-piques 66 javelines et bâtons divers Châtellenie de Didonne : 196 arbalètes (plusieurs n'ont ni cordes, ni noix) 85 javelines, demi-piques et autres 103 épées (sans fourreaux et parfois rompues) 88 épées courtes et dagues (rouillées) 78 vouges (ferrées que d'un côté) 45 fourches de fer 16 broches de fer 4 haliebardes 27 arquebuses 2 fauconneaux sur roues 2 arquebuses à crocs 4 pièces de fer + 11 boîtes 3 rondelles

149 *ibid.*, p. 51-53.

150 *AHSA*, t. I, p. 148-152.

Pour la population, ce guet était une entrave à leurs activités. Ils avaient conscience du danger et restaient favorables à la protection de l'embouchure de la Gironde, mais ne voulaient pas en assumer la charge, surtout en temps de paix. C'est pourquoi, peu à peu, les Saintongeais remirent en cause le droit de guet exercé par les seigneurs, comme à Saujon en 1481 ou à Didonne en 1525¹⁵¹. Ils contestaient en particulier les taxes perçues par les seigneurs au nom du droit de guet, jugées beaucoup trop lourdes. Aussi, les habitants de Didonne réclamèrent-ils au roi de France une réduction de ces droits parce que

soyent contrainctz iceulzdictz habitans faire le guet à la coste, eulz armer et tenir en équipage de guerre à leurs propres deniers et despense et laisser leurs propres affaires et y vacquer jour et nuict, ce que, pour leur pauvreté, ne leur est possible de continuer.

116

En dépit de ce dispositif renforcé, l'estuaire restait pourtant vulnérable, la flotte en question ne pouvant couvrir toute la Gironde, et les Bordelais exigeant qu'elle assure d'abord la protection de leur ville.



De l'ensemble de ces mesures prises pour endiguer les dangers et l'insécurité de l'estuaire de la Gironde, il ressort que les « *périlz* » géographiques furent plus aisés à éviter. La construction et l'entretien du phare de Cordouan et, à partir du XVI^e siècle, l'emploi de pilotes lamaneurs, permirent d'éviter les principaux bancs de sable. L'absence de rade de grande taille et bien abritée resta cependant préjudiciable. En 1551, un projet fut imaginé pour équiper Royan de quais et d'une protection digne de ce nom. Il fut finalement abandonné au profit de Brouage. Ce renoncement fut peut-être lié à deux causes : la crainte d'un renforcement de la seigneurie maritime de Royan, dont le maître s'évertuait à élargir ses prérogatives et son indépendance, et la peur des Rochelais de voir se former une base militaire en Gironde, ce qui aurait pu profiter aux activités de leurs concurrents bordelais¹⁵². Cette double emprise rochelaise et bordelaise a eu pour effet de réduire à néant les tentatives pour établir un avant-port fortifié à l'embouchure de la Gironde. À cela s'ajoute un argument stratégique : la gueule de l'estuaire est bien trop large pour permettre à des batteries établies sur les deux rives de pouvoir bloquer un navire en le prenant sous un tir croisé ce qui explique le choix du site de Blaye pour défendre la voie d'accès au Bordelais là où la Gironde se

151 P. Marchegay, *Documents originaux et inédits*, op. cit., p. 103-105 ; AHSA, t. I, p. 146-148.

152 À ce propos, voir M. Tranchant, *Le Commerce maritime de La Rochelle...*, op. cit., p. 218-222.

rétrécit. La présence de la flotte de l'amiral de Guyenne à l'entrée de l'estuaire tendait à affirmer l'autorité royale face aux prétentions des seigneurs locaux. Les travaux entrepris au phare de Cordouan au ^{xvi}^e siècle contribueront à cette reprise en main par l'État du domaine maritime. Il est cependant évident que le plus gros de la surveillance des côtes revenait à la population, faute d'infrastructures défensives conséquentes à l'embouchure, mais cette population ne pouvait, avec ses moyens limités, éviter les intrusions dans la Gironde qui se poursuivirent ainsi au ^{xvi}^e siècle. La description que donne La Popelinière des événements survenus en juillet 1577 démontre que la situation n'a guère évolué : les écueils sont encore malaisés à éviter et les possibilités d'embûches nombreuses¹⁵³.

153 Lancelot du Voisin, sieur de La Popelinière, *La Vraye et entiere Histoire des troubles et choses mémorables avenues tant en France qu'en Flandres et pays circonvoisins depuis l'an 1562*, La Rochelle, P. Davantes, 1575, livre XLV, p. 372-377.

LA SÛRETÉ JUDICIAIRE DES PORTS GASCONS AU LENDEMAIN DE LA CONQUÊTE FRANÇAISE : 1443-1463

Pierre Prétou
Université de La Rochelle

Réduite à une étroite bande littorale, la persistance d'une Guyenne anglaise au milieu du xv^e siècle continuait d'interdire au roi de France les accès portuaires de la Gascogne atlantique¹. En 1451, les capitaines de Charles VII avaient emporté les ports de Bayonne et de Bordeaux. Mais ce succès des armes des Valois trouvait sa limite immédiate dans le fragile ralliement des populations conquises. La révolte de Bordeaux, écrasée en 1453 à l'issue de la victoire de Castillon, confirma cette fragilité. Si l'on peut en effet occuper une ville portuaire par la force des armes, il ne faut pas oublier qu'un port, c'est également un arrière-pays, des navigations maritimes et fluviales, des opérateurs commerciaux, des transactions, des flux de marchandises et de personnes. Tout cela, en 1451 comme en 1453, le Valois ne le contrôlait pas.

Jusqu'à la conquête française, les difficultés politiques et juridiques entravaient l'accès aux ports gascons et engendraient un grand risque commercial². Deux couronnes et trois maisons féodales s'affrontaient et ces rivalités avaient fait de la déstabilisation des instruments de l'échange ennemi une pratique courante³. Le monnayage adverse était condamné, tout comme le commerce avec l'ennemi. Assimilable à la rébellion, l'usage des monnaies

- 1 M.G.A. Vale, « The Last Years of English Gascony », *Trans. Roy. Hist. Soc.*, 5th series, XIX, 1969, p. 119-138.
- 2 Nous mettons ici de côté les importantes questions relatives à la violence armée, bien connues par ailleurs ; voir Richard W. Kaeuper, *Guerre, Justice et ordre public : la France et l'Angleterre à la fin du Moyen Âge*, Paris, Aubier, 1994 ; Robert Boutruche, *La Crise d'une société. Seigneurs et paysans du Bordelais pendant la guerre de Cent ans*, Paris, Les Belles Lettres, 1947.
- 3 Pierre Prétou, « Fausse monnaie du roi et monnaie du faux roi : contrefaçons et impostures monétaires aux frontières de Guyenne à la fin du Moyen Âge », Congrès de la F.H.S.O., *L'Espagne et l'Aquitaine : influences et échanges*, Pau, 2006, à paraître.

rebelles ainsi que le transit des marchandises à travers la frontière politique et militaire étaient devenus une entreprise judiciairement risquée. Si la rébellion impliquait la peine de confiscation des biens, sa récidive débouchait sur une accusation en trahison, au point que le crime de lèse-majesté pouvait être retenu à l'encontre des fautifs⁴. Toutefois, les villes portuaires de Bordeaux et de Bayonne n'étaient pas en mesure de se passer des flux de marchandises issus de leurs arrière-pays. Dans les années 1440, les routes fluviales de la Garonne et de l'Adour étaient coupées par une frontière nord-sud confuse, sise autour des rivières de Gascogne centrale. Les franchissements de cette limite furent visiblement très nombreux, comme en témoignent les grâces des rois de France distribuées aux communautés, qui, contre les ordonnances, firent commerce et « usages de coins desendus⁵ ». De même, la ville de Bordeaux, sous l'empire de ses nécessités alimentaires, tolérait l'arrivée des vins des hauts pays tenus par le Valois, à la condition que les céréales viennent avec⁶. Il résultait de cette situation une confusion judiciaire, dans le sens où tout marchand était susceptible de voir s'abattre sur lui une répression aléatoire, en fonction des obédiences et des intérêts politiques des souverainetés concurrentes sur un même espace commercial : les rivalités mutilaient les échanges essentiels aux ports atlantiques. Toute marchandise était susceptible d'être saisie, au titre de l'interdit commercial, devenant ainsi une bonne prise de guerre. L'instabilité du droit ne favorisait donc pas les transactions commerciales, les ventes se révélaient non sécurisées, dirions-nous en employant un langage notarial contemporain. Cette sécurisation ne pouvait être obtenue que par l'effacement des rivalités souveraines, tant par la conquête militaire que par un alignement juridique soutenu par une pratique judiciaire. Il fallait « assurer » les pays portuaires en y implantant le « stulle » de France. Pour ce faire, Charles VII ne se reposa pas sur les seules proclamations normatives, sans cesse démenties par la pratique. C'est par l'usage d'une pratique judiciaire que le Valois obtint ce que nous appellerons ici une sûreté, sûreté favorable à la prospérité du droit français sur l'ensemble des arrière-pays portuaires de la Gascogne conquise, préalable nécessaire à la relance économique.

L'examen des archives du Trésor des Chartres, des fonds de famille d'Albret comme d'Armagnac, ainsi que les épaves des juridictions municipales révèlent les stratégies judiciaires grâce auxquelles la couronne de France avait entrepris

4 S.H. Cuttler, *The Law of Treason and Treason Trials in Later Medieval France*, Cambridge, Cambridge University Press, 2003.

5 Archives nationales de France (ANF), JJ 176, n° 189, fol. 130 v°.

6 Michel Bochaca, « Vin, fleuve et réglementation municipale à Bordeaux au xv^e siècle », *Chronique d'histoire maritime*, 38, 1998, p. 10-18.

de sécuriser judiciairement ses pays gascons. On gouverna, selon la formule consacrée, par la grâce et la rigueur⁷. Toutefois, cette pratique française fut mâtinée de réalités régionales, en particulier la progressive conquête des arrière-pays, conquête qui impliquait une administration de la justice tout aussi progressive. Seul un changement de règne, intervenu en 1461, acheva le processus de sécurisation en validant les transformations politiques et judiciaires élaborées à l'occasion du règne précédent.

LA PRISE DE CONTRÔLE DES ARRIÈRE-PAYS

La couronne de France n'a pas considéré les ports gascons comme la tête d'un pays qu'il fallait prendre. L'engagement militaire témoigne au contraire d'une volonté délibérée de conquête des arrière-pays afin d'étouffer des villes portuaires réputées pour être imprenables parce que gagnées totalement à l'ennemi. Les prises de Bordeaux et Bayonne passaient ainsi par la capture préalable des arrière-pays portuaires. Cette conquête patiente fit que la Guyenne anglaise ne fut que progressivement acclimatée au droit français. La démarche impliquait que l'on procédât à une restauration fractionnée du *stylle* de France, entre les proclamations normatives exemplaires et des pratiques de gouvernement souples et modulables. La prise de contrôle reposa sur trois piliers : un étouffement des villes portuaires, une délivrance générale d'abolitions généreuses, une enquête coutumière informelle.

En 1442, Charles VII avait décidé de porter un coup que l'on espérait décisif en Guyenne. Tandis que des levées irrégulières d'hommes d'armes se faisaient pressantes sur la Garonne, le roi de France concentrait le gros de ses forces à l'abri des regards, dans la région de Toulouse, en prévision de ce qui devait être le « voyage de Bayonne⁸ ». Lorsque l'élite des armées de France fut lâchée sur l'Adour, les capitaines français escomptaient emporter la ville de Bayonne, jugée de plus grand intérêt stratégique que Bordeaux. Preuve de ce choix royal : la présence du roi, de sa garde et des capitaines pressentis pour devenir les officiers de l'ordonnance. L'offensive fut rapide et brutale : les places furent prises d'assaut et l'on fit abattre les toits des maisons des places rebelles⁹. Malgré ces démonstrations de puissance, la résistance aturine

7 Claude Gauvard, « Le Roi de France et le gouvernement par la grâce à la fin du Moyen Âge. Genèse et développement d'une politique judiciaire », dans Hélène Millet (dir.), *Suppliques et requêtes. Le Gouvernement par la grâce en Occident (XII^e-XV^e siècle)*, Rome, École Française de Rome, 2003, p. 371-404.

8 ANF, JJ 192, n° 34, fol. 25 v°.

9 « Sans barguigner ne mander aide si aigrement que de bel assaut on les emporta et leur passa l'on par dessus les ventres » : Guillaume Leseur, *Histoire de Gaston IV, comte de Foix*, Henri Courteault éd., Paris, Société de l'histoire de France, 1893, t. 1, p. 35 ; et

se révéla plus forte que prévu et ce que la chancellerie qualifiait de « voyage de Bayonne » échoua en fait à Tartas. Partout, Charles VII put constater l'hostilité de l'arrière-pays bayonnais contrôlé par le roi-duc. Il déclarait :

Et quant au pais de Guyenne, chacun scet que a este Anglois l'espace de trois cent ans ou environ et sont ceux du pays, de leur droicte condition, tous enclins au parti d'Angleterre¹⁰.

Le roi de France modifia alors les tactiques de sa conquête. Puisqu'il était impossible d'emporter le port de bel assaut, on organisa sa lente chute. L'Adour fut placé sous la surveillance des garnisons royales et le trafic fluvial fut contrôlé par les troupes étrangères du Valois – Écossais et Espagnols – insensibles aux revers d'obédience auxquels les Gascons avaient habitué les officiers du roi¹¹. Tout ce qui naviguait par le fleuve fut vérifié, les « galippes barbotardes » fouillées, les marchandises comptées¹². Cette pression continue, associée à un patient effort militaire, fit tomber les places rebelles les unes après les autres, étouffant ainsi peu à peu la cité bayonnaise¹³. Frontière mobile, flux de marchandises entravés et antagonismes souverains jetèrent la confusion dans les pratiques commerciales soumises à deux droits concurrents, et parfois pressurées par deux fiscalités rivales.

Continue entre 1443 et 1451, la conquête des places anglo-gasconnes soulevait des problèmes immédiats difficiles à démêler. Nombreux étaient ceux qui, possédant un patrimoine dans les terres du roi de France, en détenaient un autre dans la Guyenne anglaise. La même difficulté est à soulever en matière de rançons en cours, tout comme en matière de prises de marchandises exercées par des municipalités. L'arrivée du pouvoir français menaçait également les situations passées, hantées par l'esprit de revanche. En outre, des qualifications criminelles, tel le pillage ou la piraterie, perdaient tout leur sens dès lors que la rivalité des juridictions s'effaçait : licite d'un côté, illicite de l'autre, le retournement d'obédience était, de ce point de vue là, une

Chroniques d'Enguerrand de Monstrelet, II, CCLXVI, dans J.-A.-C. Buchon éd., *Choix de Chroniques et mémoires relatifs à l'histoire de France*, Paris, SHF, 1875.

10 John Stevenson, *Letters and papers illustrative of the wars of the English in France during the reign of Henry the Sixth, King of England*, Londres, Longman Green Roberts, 1861-1864, t. I, p. 341 sq.

11 La révolte de Dax en est un exemple remarquable : « Le roi de France fut tres mal content, parce qu'il avait perdu si en haste et par mauvais soing ycelle cite qui asses largement avoit couste au conquerre », *Chronique de Monstrelet*, op. cit.

12 ANF, JJ 192, n° 71, fol. 50 v° ; édité dans Henri Courteaut, *Annales du Midi*, Toulouse, t. VI, 1894, p. 208-214.

13 Sur le ralliement final de Bayonne : Philippe Contamine, « Prodiges et propagande. Vendredi 20 août 1451, de 7h à 8h du matin : le ciel de Bayonne », dans Bernard Ribémont (dir.), *Observer, lire, écrire le ciel au Moyen Âge*, Paris, Klincksieck, 1991, p. 63-86.

révolution. Enfin, les biens des rebelles – et les gens de Guyenne pouvaient presque tous être considérés ainsi – relevaient du droit de la confiscation pure et simple¹⁴. Il résultait donc de la conquête une grave insécurité des patrimoines et des propriétés. D'évidence, les officiers du roi n'auraient jamais pu aller jusqu'au bout des proclamations théoriques de leur souverain. Seule une abolition générale était susceptible de mettre à plat l'écheveau des confusions juridiques. En conséquence, la démonstration impeccable de justice retenue ne se fit pas attendre. Charles VII gracia sans compter les collectivités reconquises. L'abolition effaça jusqu'au souvenir du crime, réputé pour n'avoir jamais existé¹⁵. Bayonne, Dax et plusieurs places garonnaises furent pardonnées¹⁶. La bienveillance royale devait alors rallier les anciens rebelles, établis dans leurs patrimoines et innocents de tout face aux justices françaises. Toutefois, un tel acte souverain obligeait ses bénéficiaires. En effet, après une abolition, avoir la déloyauté de duper l'amour du roi s'assimilait à une trahison. La récidive de la rébellion était donc une trahison et, à ce titre, faisait peser sur les coupables un stigmatisme criminel très défavorable qui entraînait théoriquement l'administration de la peine de mort. L'abolition avait donc comme vertu d'effacer les effets néfastes des proclamations normatives trop rigoureuses. Dans le même temps, cet acte ambitionnait de réduire le nombre des rebelles, filtrant les plus persistants d'entre eux avant que de les exposer à une répression bien plus rigoureuse. L'objectif royal n'était pas de composer avec les réalités régionales, mais bien d'implanter toute la rigueur de son droit et gouvernement.

L'implantation du style de France dans les régions conquises fut l'objectif prioritaire des officiers du roi. Cette entreprise reposa sur l'examen, voire le réexamen, des coutumes municipales des différentes places remportées par le succès des armes. Jean Bureau fut l'un des conseillers qui enquêta, et réforma. L'observation des registres du Trésor des Chartres laisse apparaître à ce sujet

14 Pierre-Clément Timbal, *La Confiscation dans le droit français des XIII^e et XIV^e siècles*, Paris, Sirey, 1944.

15 Claude Gauvard, « *De grace especial* ». *Crime, État et société en France à la fin du Moyen Âge*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1993, p. 59 sq.

16 « Abolicion generale de tous cas advenuz durant les guerres; et pour ce nous ont humblement fait supplier et requérir que ainsi le vueillons faire; et sur les choses dessus dites leur impartir notre grace. Pourquoi nous les choses dessus dites considerees; et la bonne amour et affeccion que les diz suppliants monstrent a l'encontre de nous, notre mageste et noz subgiez, tant pour avoir tenu le parti et obeissance de notre ennemy et adversaire d'Angleterre, que autrement en quelque maniere que ce soit, avec toute peine amende et offense corporelle criminelle et civile en quoy ilz ou aucuns d'eux peuvent estre encouruz envers nous et justice de tout le temps passe jusques au temps de la dite redducion. Et voulons les choses dessus dites estre repputees comme non advenues ». ANF, JJ 185, n° 243, fol. 174v°.

quelques contradictions notables¹⁷. Dans un premier temps, le roi s'était empressé de reconduire les coutumes, franchises et privilèges, permettant parfois des réécritures plus favorables¹⁸. Ce contexte de libéralité royale avait bien entendu pour but le ralliement des communautés impliquées. Mais le souverain vainqueur distribua également des consignes bien différentes à ses gens. Aux Grands Jours de Bordeaux, en 1456 et 1459, Charles VII se fit plus précis à l'endroit de ses officiers : « Qu'ils corrigent et condamnent, se mestier est, usaiges, stilles et autres choses qu'ilz verront estre desraisonnables et les reformat »¹⁹. Ce que le roi avait proclamé d'une part, il demandait de le faire réformer d'autre part. Ainsi, la reconduction des coutumes gasconnes ne servit qu'au débat, dans le sens où leur proclamation était toute relative. Le roi avait accordé aux municipalités le droit de se servir de leurs chartes en justice, non de les faire respecter. Parmi les usages déraisonnables évoqués par Charles VII, la puissance temporelle des justices d'Église fut particulièrement observée car la Pragmatique Sanction de Bourges devait être appliquée sur la ville conquise. La résistance des chapitres bordelais et des partisans de l'évêque, fût-il nommé par Charles VII, témoigne de l'ampleur du décalage existant dans les années 1450 entre les traditions de gouvernement anglo-gascon et celles venues de France²⁰. À ce contraste s'en ajoutait un autre, issu de la double justice du roi de France : accorder d'une main, retirer d'une autre. Le sénéchal des Lannes, par exemple, fit « abatre loy » à Dax et Saint-Sever lorsqu'elles lui paraissaient contestables²¹. Mieux encore, il déclara que la suppression des privilèges était rétroactive : ceux qui en avaient bénéficié avant la conquête, devaient donc en régler le compte. Toute la stratégie royale résidait en ce paradoxe : alors que Charles VII avait bien confirmé l'ensemble des coutumes de ces villes, il avait demandé simultanément à ses officiers de déployer une pratique qui n'en tiendrait pas compte.

17 Charles Samaran, *La Gascogne dans les registres du Trésor des Chartes*, Paris, CTHS, 1966.

18 L'exemple de Saint-Sever est probant ; voir Michel Maréchal et Jacques Poumarède, *La Coutume de Saint-Sever (1380-1480)*, Paris, CTHS, 1987.

19 *Registres des Grands Jours de Bordeaux, Archives historiques du département de la Gironde*, t. IX, Bordeaux, 1977, p. 256.

20 « Dit que la joissance du temps des Anglois ne leur pourroit aider. Et dist-on que, ou temps des Anglois, n'y avoit pas grande justice temporelle, et les gens d'Église gouvernoient tout », *Registres des Grands Jours de Bordeaux, op. cit.*, 1977, p. 343 sq.

21 « En ensuivant une loy dont l'en usoit en icelle ville il payat la semme de troys cens solz de Morlas par ce moyen il fut delivre et pour ce que ung an apres sa dicte delivrance ou environ la dicte loy fut abatue le dit suppliant doubtant la rigueur de justice qui y fut ordonnée et establee se absent du pais ». ANF, JJ 198, n° 549, fol. 500. Les coutumes de Saint-Sever furent réécrites en gascon en 1480, mais cette réécriture ne tint pas compte de cette modification survenue entre 1454 et 1455.

Dès 1443, entre rigueur et bienveillance, une pratique judiciaire est venue garantir l'obédience des pays repris. Cette pratique, qui s'était affinée sous le règne de Charles VI, devint une politique d'État sous Charles VII²². L'alternance de la miséricorde et de la rigueur judiciairisa les conflits des pays portuaires gascons, les soumettant ainsi au Valois. Pour ce faire, on opposa la répression féroce des officiers du roi à la grâce miséricordieuse de leur souverain, laissant ainsi émerger un espace de débats judiciaires marqué par l'attentisme et les procédures dilatoires.

Les officiers nommés par Charles VII en Gascogne étaient en fait les vainqueurs qui avaient mené les armées royales. Olivier de Coëtivy devint sénéchal de Guyenne, tandis que le capitaine Robin Petit Lo se hissa en 1454 à la tête d'une vaste sénéchaussée des Lannes remaniée²³. Cette dernière était une « grande chose », séparée de la Guyenne car tenue par un « seneschial en chef ». Elle avait été taillée pour soumettre tout l'arrière-pays bayonnais²⁴. Ainsi investis, les deux sénéchaux firent une chasse effrénée aux rebelles, versant par justice de nombreuses confiscations au patrimoine royal. Ces mutations patrimoniales intenses firent tourner la roue de fortune au bénéfice des partisans de la croix blanche. Parallèlement, les sénéchaux implantèrent une justice féroce qui multipliait les démonstrations de force par un usage sans précédent d'enquêtes, de procédures d'office et de potences²⁵. L'autorité de ces officiers tenait plus du pouvoir d'un capitaine conquérant que de celui d'un gouverneur apaisant. Un mémoire introduit aux Grands Jours de Bordeaux en 1456 l'illustre d'évidence :

Il n'y a pas un an et demy que on ne feust pas ale seurement par le dit pais des Lannes et le savent bien les dits demandeurs. Mais maintenant par le moyen de la bonne diligence que ont fait les défendeurs, en faisant justice, on y va tout seurement²⁶.

22 Claude Gauvard, « Grâce et exécution capitale : les deux visages de la justice royale française à la fin du Moyen Âge », *BEC*, 153, 1995, p. 275-290.

23 La nouvelle sénéchaussée était plus étendue et autonome vis-à-vis du sénéchal de Guyenne, en rupture avec les usages retenus par l'administration anglo-gasconne pour lesquels nous renvoyons à M.G.A. Vale, *English Gascony, 1399-1453 : A Study of War, Government and Politics during the Later Stages of the Hundred Years War*, New York, Oxford University Press, 1970.

24 *Registres des Grands Jours...*, *op. cit.*, t. IX, Bordeaux, 1977, p. 81-83.

25 Sur le maintien tardif et l'attachement de la Gascogne aux procédures accusatoires, usages de composition ou arbitrages qui faisaient obstacle à l'implantation de formes inquisitoires venues de France, nous renvoyons à notre recherche doctorale : Pierre Prétou, *Justice et société en Gascogne à la fin du Moyen Âge*, thèse de doctorat en histoire, multigr., Université de Paris I-Panthéon-Sorbonne, 2004, t. I.

26 *Registres des Grands Jours...*, *op. cit.*, t. IX, Bordeaux, 1977, p. 82.

La sûreté était explicitement mentionnée, l'administration vigoureuse de la justice comme outil de cette reprise en main y était clairement associée. Cette soumission par la force d'une justice jusque-là méconnue des populations provoqua la révolte d'anciens partisans de la croix rouge²⁷. La haine des sénéchaux du roi enfla tant et si bien qu'ils eurent à faire face à des émeutes urbaines²⁸. Une flambée de poursuites municipales en sorcellerie vit même le jour, entre 1450 et 1455. Ces affaires constituaient autant de défis jetés à la face des sénéchaux, car seule la justice royale instaurée par les ordonnances était compétente en matière de crimes faits à Dieu²⁹. Face à la fronde judiciaire et autonomiste de quelques collectivités, Charles VII ne voulut pas désavouer ses agents. Au mieux les laissa-t-il s'affronter entre eux au sujet de l'étendue de leur juridiction afin de mieux les contrôler. En réalité, le soutien du roi pour ses sénéchaux dans les conflits les opposant aux populations était total, comme le démontrent les usages de la Chancellerie de France. Les gens des officiers du roi pris à parti localement pouvaient espérer une lettre de rémission, signée par le roi, et délivrée dans un délai remarquable : 4 à 6 semaines alors que le délai moyen pour cette région et à cette époque était de deux à trois ans.

L'observation des logiques de délivrance de la grâce royale fournit d'autres informations sur la manière dont la sûreté judiciaire fut restaurée en Guyenne. Si les sénéchaux appliquaient une justice ferme et autoritaire à la demande du roi, ce dernier usait simultanément de miséricorde avec une très grande libéralité. Jamais autant de rémissions ne furent accordées entre Garonne et Pyrénées qu'à l'heure de la conquête³⁰. Entre 1443 et 1463, 8 à 10 lettres enregistrées étaient expédiées vers les pays garonnais et aturins chaque année, contre 3 pour l'ensemble du siècle. La distribution des grâces adopte ici un profil statistique inverse à celui du royaume : alors que l'enregistrement royal s'essouffle en France, il double, voire triple, en Gascogne³¹. L'effet recherché

27 Pierre Prétou, « La Sénéchaussée "écossaise" des Lannes et le pouvoir royal en Gascogne : 1442-1463 », dans *Espaces nationaux et identités régionales, Mélanges en l'honneur du professeur Christian Desplat*, Pau, Gascogne éditions, 2005, p. 45-73.

28 À Bordeaux et à Dax. *Registres des Grands Jours...*, *op. cit.*, et ANF, JJ 189, n° 46, fol. 25 v°. À Dax en 1456, l'érection de fourches patibulaires, ainsi que la mise en place d'une exécution de rebelles, provoquèrent la révolte des habitants.

29 Ainsi peut être expliquée la flambée de violences dites « populaires » survenues dans les années 1450 et relevées traditionnellement comme une « pré-sorcellerie » moderne ; voir Pierre Braun, « La Sorcellerie dans les lettres de rémission du Trésor des Chartes », *Actes du 102^e Congrès National des Sociétés Savantes (Limoges, 1977)*, *Philologie et Histoire*, t. 2, Paris, CTHS, 1979.

30 Nous renvoyons à nos statistiques et comptabilités dans C. Prétou, *Justice et société en Gascogne*, *op. cit.*, p. 348 sq.

31 Claude Gauvard, « *De grace especial* ». *Crime...*, *op. cit.*, p. 65.

était le ralliement des populations au Valois. Les officiers pouvaient être haïs, le roi devait être aimé. L'intérêt d'une telle démarche résidait dans une démonstration *a silencio*. Faire rémission établissait un modèle de bon sujet du roi, et donc les contours du mauvais, *a contrario*. L'exemplarité de la miséricorde, véritable image du pouvoir royal, identifiait la conquête à une sujétion bienveillante³². Sur ce point, les pratiques de la souveraineté française se séparaient des logiques anglo-gasconnes en matière de pardon. Le roi-duc graciait *ratione personnae* ou *materiae*, défendant ainsi une compétence en matière de cas royaux, tandis que le Valois faisait un plus ample usage de la justice retenue, étendue à tout un pays et dans le but de mettre en valeur sa « grace especial », sa souveraineté par la grâce de Dieu. La cartographie des rémissions accordées par Charles VII et Louis XI confirme la stratégie d'étouffement des villes portuaires par la capture de leurs arrière-pays³³. La géographie du pardon suit immédiatement la conquête et parfois même la précède. Le nuage de points des lieux de délivrance s'étend peu à peu, remontant les couloirs fluviaux jusqu'aux portes de Bordeaux et de Bayonne. Cet usage politique de la grâce devait rattacher les populations à la miséricorde royale. Le hiatus qui résultait des consignes données aux sénéchaux d'une part, et des libéralités royales d'autre part, exigeait toutefois qu'une troisième instance vînt résoudre les conflits les plus âpres.

Au lendemain de la conquête, Charles VII avait promis aux Bordelais une *Curia suprema burdigale* qui aurait pour fonction de leur rendre justice dans les conflits qui surgiraient de la reprise en main de la Guyenne³⁴. La révolte de la ville l'année qui suivit, fit disparaître cette innovation, mais elle revint quatre ans plus tard sous la forme d'une délégation du Parlement de Paris : les Grands Jours. Les parlementaires eurent pour tâche de trancher les causes patrimoniales, commerciales et juridictionnelles les plus difficiles. Cette cour était provisoire mais souveraine. Les enquêtes et réformes de Jean Bureau avaient permis son installation. Les dossiers qui furent traités aux Grands Jours étaient en effet complexes. De nombreuses questions de droit avaient surgi du traitement des rançons, des prises de guerre ou encore des confiscations

32 Sur l'instrumentalisation du pouvoir de grâce, voir Claude Gauvard, « L'image du roi justicier en France à la fin du Moyen Âge, d'après les lettres de rémission », dans *La Faute, la Répression, le Pardon*, Actes du 107^e Congrès national des sociétés savantes, Brest, 1982, p. 165-192.

33 Voir carte en annexe.

34 « Et sera le roi content qu'en ladicte ville de Bourdeaux ait justice souveraine pour connaitre, discuter et determiner définitivement de toutes causes d'appel qui se feront en iceluy pais, sans pour iceux appeaux par simple querelle ou autrement estre traite hors de la dicte cité ». La révolte de Bordeaux fit le lit de cette promesse et le ressort de Paris fut étendu à la cité ; voir *Ordonnances des rois de France*, t. XV, p. 506.

de patrimoine. De copieuses plaidoiries et de conséquents mémoires furent enregistrés, ce qui contraignit les conseillers à tenir séance par deux fois, en 1456, puis en 1459. Pour autant, le volume des instructions tranche avec la maigreur, voire l'absence, de sentences véritables. Le traitement des cas fut systématiquement délayé et les procédures renvoyées à quelques instructions supplétives. Sans entrer dans le détail, dense, des affaires évoquées, on peut avancer que les Grands Jours eurent pour fonction de restaurer le débat judiciaire plutôt que le droit. L'attentisme, l'absence de décision royale fondant une sentence, voire parfois des volontés délibérées de ralentir une information, firent s'enliser la cour. S'il est difficile de prouver que ces processus dilatoires avaient pour seul objectif la temporisation, au moins peut-on amener la preuve que les Grands Jours avaient permis la judiciarisation des conflits, toujours préférable à la révolte partisane, surtout lorsque les juges dépêchés sont tenus par le roi. Ainsi, cette troisième instance intercalée entre la justice retenue – libérale – et la justice des sénéchaux – rigoureuse – eut-elle un rôle de soupape momentané. La création parlementaire ne suivit pas immédiatement l'expérience des Grands Jours, preuve que la souplesse devait l'emporter dans l'examen des affaires, traitées au cas par cas, tant que la région n'était pas sûre³⁵. Ainsi, l'attentisme participa-t-il à la sûreté judiciaire d'une manière aussi décisive que le firent la férocité des sénéchaux et les nombreuses délivrances de grâce. Cette mécanique de sujétion des populations attendit toutefois le changement de règne pour être validée régionalement et définitivement.

LE CHANGEMENT DE RÈGNE

Seul un changement de règne était à même de briser les blocages consécutifs à la reprise en main des justices de Guyenne. En 1461, la confiscation des patrimoines rebelles cristallisait encore des oppositions farouches, en particulier nobiliaires, mais également bourgeoises³⁶. Dix ans après la chute du pouvoir anglo-gascon, la sujétion des populations avait été amorcée, mais non validée : tant que le Valois ne sacrifierait pas les conquérants installés

35 Les hésitations royales autour de la création parlementaire de Bordeaux sont nombreuses. Charles VII y était favorable en 1444, puis il y avait renoncé. En 1451, il promettait de nouveau une cour souveraine et changeait d'avis un an plus tard. Louis XI voulut en faire le ressort de Toulouse mais accorda finalement le Parlement en 1462, pour le retirer en 1468 lors de la constitution de la Guyenne en apanage. En 1472, la mort de Charles de Guyenne fit revenir les parlementaires.

36 Robin Harris, *Valois Guyenne : a Study of Politics, Government and Society in Late Medieval France*, 1994, Royal Historical Society, Studies in History, 71, Bury St Edmunds, The Boydell Press, 1994, p. 173 sq.

en Guyenne sur l'autel du ralliement de ces pays, des bannis et des rebelles maintiendraient une opposition clandestine. Le décès de Charles VII ouvrit une grande espérance, sensible dans les actes de la pratique, et que Louis XI s'empressa de concrétiser, faisant ainsi prospérer sa légitimité sur un retournement opportun de situation. Le nouveau roi fit droit à tous les adversaires de la justice des officiers de son père, avant que de se déplacer en personne à Bordeaux et Bayonne. Le succès de ce voyage acheva la mécanique de sujétion autrefois entreprise par Charles VII.

L'annonce de la mort du roi, survenue en 1461, était particulièrement attendue de ses anciens adversaires. En termes de clientélisme et de fidélités, le couronnement du dauphin Louis laissait entrevoir un net changement politique. De fait, Louis XI sut ne pas décevoir les attentes. Les officiers de Charles VII furent chassés et les exilés rappelés. Parmi ces derniers était le comte d'Armagnac, réfugié en Catalogne. Géraud de Benquet avait été chargé de lui annoncer le joyeux avènement afin qu'il rentre au pays. Sur tout le trajet du messager, les gens manifestèrent une grande jubilation qui s'accompagna d'une question toute naturelle : « luy demandèrent se le comte de Dammartin, Robin Petit-Lo et maistre Jehan Bureau estoient mal de nous ». Géraud de Benquet répondit pour Louis XI « qu'ilz estoient en notre maligrace et qu'ilz ne se osoient trouver devant nous et s'en estoient fouiz³⁷ ». Les lettres de rémission enregistrées en 1461 effacent en effet le souvenir des « bien ame escuier d'escurie » devenus des sénéchaux qui « lors estoit³⁸ ». Le rappel des bannis, « brigands » selon la justice des Lannes et de Guyenne, se fit intense. Les biens confisqués qui avaient été attribués aux officiers de Charles VII, furent restitués, mettant ainsi fin aux désordres patrimoniaux. Louis XI s'empressa de gracier nobles et marchands, deux fois plus que de coutume dans les registres du Trésor des Chartes. Les villes portuaires obtinrent également quantité de grâces qui signalèrent clairement aux populations le changement de politique royale. Dans les Lannes de l'Adour, alors que Charles VII avait pardonné ses gens impliqués contre des Bayonnais ou des Dacquois, Louis XI fit exactement l'inverse en graciant, cette fois, les agresseurs gascons. Cette nouvelle orientation de la grâce royale n'était pas pour autant une révolution car la stratégie – rigueur et miséricorde –, l'objectif – le ralliement – et l'outil – l'administration de la justice – n'avaient pas été modifiés. La même logique politique avait juste changé de camp. Lorsque Louis XI entreprit le voyage de Guyenne, les populations parurent bien moins hostiles qu'elles ne l'avaient été lors de la venue de son père.

37 ANF, JJ 198, n° 84, fol. 81.

38 ANF, JJ 198, n° 544, fol. 492 v°.

En 1462-1463, Louis XI fit le voyage de Bayonne et de Bordeaux. À la différence du souverain défunt, il n'arrivait pas à la tête d'une armée conquérante. Ce fut l'occasion d'une multiplication de démonstrations de miséricorde royale dont les registres du Trésor des Chartes conservent l'activité. Le souverain gracia sans compter les fugitifs, quatre fois plus nombreux parmi les suppliants qu'ils ne l'étaient sous le règne de Charles VII. À chaque entrée royale, les suppliants se pressaient autour du cortège pour obtenir cette faveur royale qu'il était notoire que le roi accordait aux Gascons³⁹. Le souverain confirma lui aussi les privilèges et les coutumes des habitants du Labourd, de Dax, Bazas, Saint-Sever, Bayonne, Marmande, Agen et Mimizan. Il pardonna à d'anciennes élites nobiliaires comme Jean de Podainqs, le sire du Pin, Louis d'Aspremont⁴⁰. Les largesses furent telles que l'on exempta les habitants de Bayonne de la taille⁴¹. Les entrées royales se concentrèrent tout spécialement sur les places portuaires : Bayonne, Bordeaux, Saint-Jean-de-Luz, Dax et Saint-Sever. L'Adour fut privilégié, en raison du souvenir de la fidélité de la région lors de la rébellion bordelaise de 1452. Ce fut un tel succès que Louis XI conserva dans ces pays une image de roi jeune et généreux qui contraste avec les représentations que l'on associe généralement à ce règne⁴². Le roi s'efforça d'être présent à la délivrance de plus de la moitié des actes qu'il signa, confirmant ainsi la proximité du souverain avec ses sujets de Guyenne, quel que soit leur rang. En 1463, la menace anglaise était loin : la Guerre des Deux Roses avait interdit tout retour de l'ennemi. En 1463 toujours, les rebelles avaient été brisés. En 1463, enfin, il était possible de parachever l'œuvre de Charles VII, acquise par de longs efforts et désormais validée par le revers de fortune des anciens fidèles du roi, boucs émissaires opportuns.

Le voyage de Louis XI enracinait le style de France en Gascogne atlantique. Les pratiques judiciaires venues de France s'étaient d'abord abattues sur les adversaires de Charles VII. Son fils leur fit faire l'inverse, démontrant ainsi qu'il n'existait qu'une justice et qu'elle n'était pas partisane, quand bien même le nouveau souverain l'était. L'obédience anglo-gasconne était définitivement écartée, et avec elle les formes d'administration de la justice que les rois-ducs avaient employées à Bordeaux et Bayonne. Le fait est encore

39 Consacré par la formule : « s'est trouve et retire en ceste ville [...] a notre nouvelle et premiere entree en icelle il nous a humblement fait supplier et requerir noz grace et misericorde lui estre sur ce benignement imparties ». ANF JJ 199, n° 301, fol. 178.

40 Dans l'ordre : ANF, JJ 198, n° 25, fol. 25 v°, ANF, JJ 199, n° 292, fol. 174, ANF, JJ 198, n° 544, fol. 492 v°.

41 ANF, JJ 198, n° 424, fol. 384 v°.

42 Même point de vue à Toulouse ; voir Joseph Calmette, « L'Iconographie toulousaine de Louis XI », *Annales du Midi*, 1953, p. 275-281.

plus sensible lorsque l'on s'attache aux paroles enregistrées par les lettres de rémission accordées par les Valois. En 1451, à Bordeaux, un marchand bayonnais s'esclaffait en déclarant que Charles VII n'était que « roy de cartes et des merciers de Paris »⁴³. Dix ans plus tard, un autre marchand bayonnais injuriait un officier des Lannes, ajoutant qu'il était « mieulx au roy » que son interlocuteur⁴⁴. En effet, Bordeaux et Bayonne étaient alors « mieulx au roy ». C'est en sujets que les Gascons se présentaient devant Louis XI, lequel se hâtait de les conforter dans leur démarche en les assurant de la bienveillance royale. Partout les justices royales avaient été acclimatées. Logiquement, les pouvoirs qui avaient été exceptionnellement confiés à la sénéchaussée des Lannes pour soumettre l'Adour furent abolis, preuve de leur désuétude. Cette réussite fut consacrée le 10 juin 1462, lorsque le souverain consentit les lettres d'institution d'un Parlement à Bordeaux. Son ressort couvrait les sénéchaussées de Guyenne, de Bazadais, de Périgord et de Saintonge, et son premier président fut choisi parmi les conseillers envoyés aux Grands Jours de 1459 : Jean Tudert. La séance d'inauguration célébra la reprise des travaux, comme s'il était établi que la cour existait depuis 1451, comme si jamais les justices de Guyenne n'avaient affronté de crises.

Pour une historiographie hâtive à considérer l'achèvement de la guerre de Cent Ans dans une bataille, Castillon entérine le recouvrement français des accès portuaires gascons. Toutefois, l'achèvement du conflit franco-anglais passait par sa résolution et, à la fin du Moyen Âge, seule l'administration d'une justice acceptée le permettait. Entre 1443 et 1453, la royauté française avait entrepris la prise de Bordeaux et de Bayonne par la capture de ses arrière-pays mais l'unique usage de la force, dans une région gagnée à l'obédience anglaise, ne permit pas l'implantation du droit français. Seule une politique judiciaire vigoureuse et adaptée autorisait une telle acclimatation. La détermination des Valois fut grande et la documentation relative aux troubles en atteste clairement⁴⁵. Les juridictions et transactions de Guyenne ne purent être sécurisées qu'en deux temps. Sous le règne de Charles VII, la politique judiciaire française privilégia l'alternance entre rigueur des officiers et miséricorde du roi, additionnée d'une expérimentation de cour souveraine devenue exutoire des cas les plus difficiles. Le changement de règne valida

43 ANF, J1 198, n° 293, fol. 255 v°.

44 ANF, J1 188, n° 180, fol. 90.

45 Les mêmes difficultés ont été relevées par Robin Harris qui y vit un signe de faiblesse de l'administration française là où la puissance des Valois se manifestait. Par ce procédé discutable, et malgré une incontestable rigueur documentaire, l'auteur mit en avant les vertus supposées du gouvernement anglais, jugé plus conciliateur ; voir R. Harris, *Valois Guyenne : a Study of Politics...*, op. cit., p. 133.

le ralliement des populations assujetties par un retournement de situation défavorable aux officiers qui avaient pourchassé les rebelles.

Les confusions juridiques résultant des rivalités franco-anglaises avaient donc trouvé leur résolution dans l'implantation du *style* de France, à l'exclusion de toute autre légitimité et obédience. Le retour de la sûreté judiciaire effaçait le souvenir des risques qu'avaient encourus les trafics jusqu'en 1453 et au-delà, lorsque quelques rebelles continuèrent de s'opposer au roi de France. Le Valois emportait les deux ports majeurs de la côte atlantique que sont Bordeaux et Bayonne. Il subsistait toutefois deux limites à cette restauration : la méfiance demeurait de mise envers Bordeaux, considérée comme prompte à la rébellion⁴⁶ ; quant à Bayonne, port sur lequel Charles VII avait fondé tant d'espoir, son commerce s'enlisa en même temps que son embouchure, et ce, jusqu'à la fin du siècle⁴⁷. Toutefois, les Valois avaient bien « assuré » ces ports en restaurant une sûreté judiciaire favorable aux transactions et, donc, à la relance économique et commerciale.

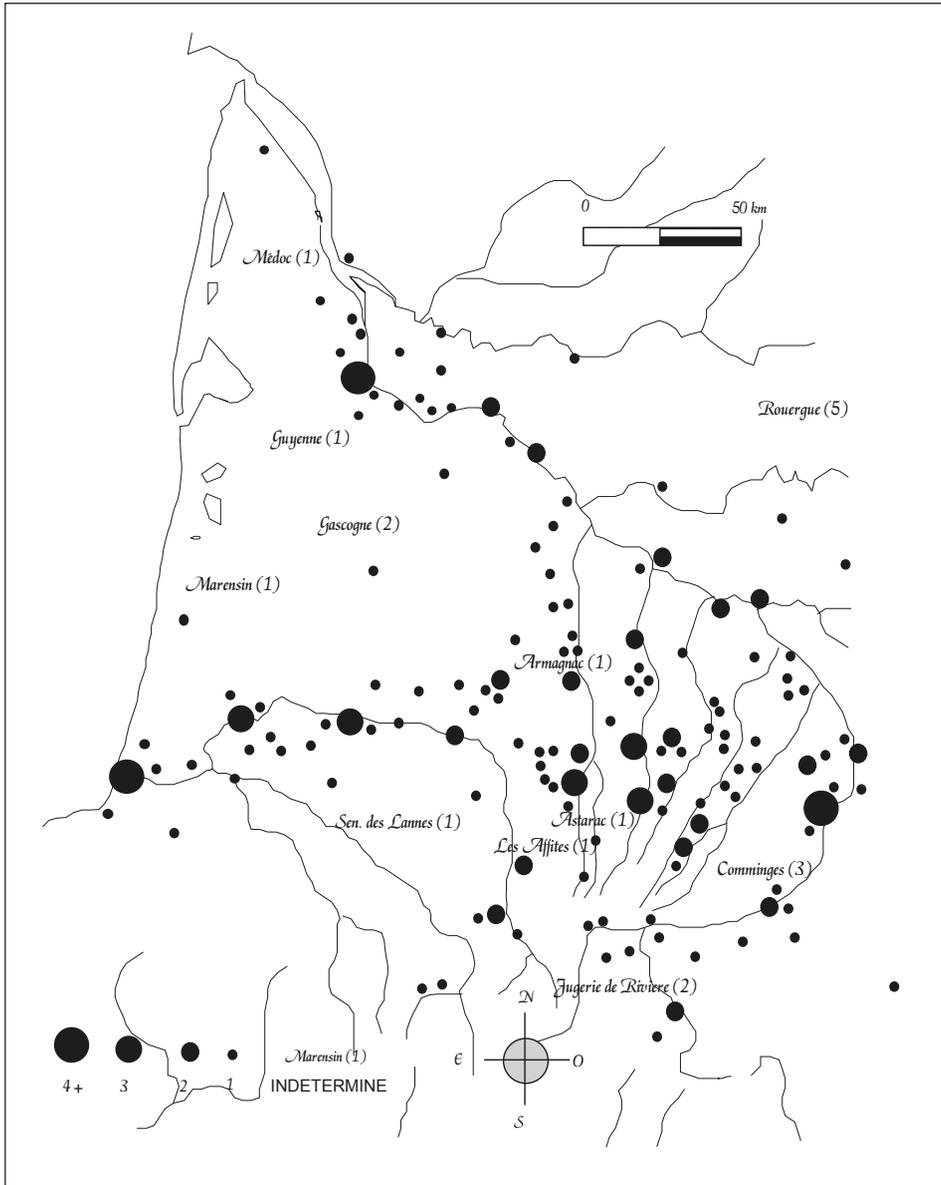
132

Du voyage de Tartas, aux entrées royales de Louis XI, la répartition des domiciles des suppliants graciés par les rois de France éclaire deux logiques géographiques. La première est celle du peuplement et des grands axes commerciaux gascons. La seconde relève des préoccupations souveraines liées à la conquête et au recouvrement judiciaire de ces pays. À partir de 1448, l'exercice de la grâce touche les populations de la Guyenne et remonte les fleuves en direction des villes portuaires.

46 Michel Bochaca et Nicolas Faucherre, « “*Tenir en brisde et subgection les habitants d'icelle ville*” : la construction des châteaux du Hâ et de Tropeyte à Bordeaux sous Charles VII et Louis XI », *Châteaux et villes*, Actes des rencontres d'archéologie et d'histoire en Périgord (septembre 2001), Bordeaux, 2002, p. 53-64.

47 Michel Bochaca, « Bayonne et le déplacement de l'embouchure de l'Adour d'après l'enquête de 1491 », dans Michel Bochaca et Jean-Luc Sarrazin (dir.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e-XVI^e siècles)*, Rennes, PUR, 2007, p. 97-117.

ANNEXE
 La délivrance de la grâce des Valois en Gascogne : 1443-1463



LES ACCÈS FLUVIOMARITIMES DES PORTS GASCONS
(XIV^e - DÉBUT DU XVI^e SIÈCLE) : ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION
ET PISTES DE RECHERCHE

Michel Bochaca
Université de La Rochelle

De la pointe de Grave à la pointe Saint-Martin, le littoral gascon déroule quelque 285 kilomètres de côte basse, rectiligne et sablonneuse. Il est prolongé à partir de Biarritz et jusqu'à l'embouchure de la Bidassoa par un secteur rocheux qui correspond à la retombée des Pyrénées dans l'océan Atlantique. À la fin du Moyen Âge, les portulans et *Le grant routtier et pyllotage et encrage de la mer* de Pierre Garcie dit Ferrande ne signalent le long de cette côte inhospitalière et dangereuse que quelques rares havres et ports secondaires : Arcachon, relativement protégé, dans la petite mer de Buch, Saint-Jean-de-Luz, au fond d'une baie ouverte aux vents et aux houles d'ouest¹. Les gens de mer, tant pêcheurs que patrons de navires armant au commerce, ont cherché l'abri des estuaires de la Gironde et de l'Adour². Bien que nécessaire, cette condition n'était pas suffisante. Royan, Talmont, Meschers, Soulac, Blaye et Bourg sur la Gironde, ainsi que Capbreton et le Vieux Boucau sur l'Adour sont restés des ports de second rang. Les trois principaux ports sont tous situés en fond d'estuaire : Bordeaux sur la Garonne, Libourne sur la Dordogne de Bayonne sur l'Adour³. Ils occupent des points de rupture de charge entre

- 1 Voir, par exemple, le Portulan de Grazioso Benincasa d'Ancône (1467), British Library, Add. Ms. 11.547 ; Portulan de Pedro Reinel (v. 1485), Archives départementales de la Gironde, 2 Z 1482 bis. D. W. Watters, *The Rutters of the Sea. The Sailing Directions of Pierre Garcie*, New Haven, Londres, Yale University Press, 1967.
- 2 À l'embouchure de la Bidassoa, Hendaye est davantage une tête de pont terrestre qu'un port. Elle contrôle le franchissement du fleuve qui sert de frontière avec la Castille, où Fontarabie, qui lui fait face, joue le même rôle.
- 3 Au début du XIV^e siècle, les comptes des droits de douane, ou coutumes, perçus par le roi d'Angleterre, duc d'Aquitaine, donnent une idée de la hiérarchie portuaire. En 1308-1309, Bordeaux représente 82 % des sorties de vins, loin devant Libourne (10 %) et Bayonne (8 %) ; voir J.-C. Cassard, « Les Flottes de vin de Bordeaux au début du XIV^e siècle », *Annales du Midi*, t. XCV, 1983, p. 124.

la navigation maritime et la batellerie fluviale et ont pu se développer grâce à un vaste arrière-pays auquel ils servent de débouché maritime et qu'ils approvisionnent en retour en produits importés⁴.

La question de l'accessibilité à Bordeaux, à Libourne et à Bayonne, déjà compliquée par la distance importante qui les sépare de l'Atlantique⁵, s'est posée en des termes plus ou moins aigus à cause de la dégradation des conditions naturelles de navigation, en particulier en ce qui concerne l'Adour⁶. Les opérations militaires françaises en Gascogne au cours des XIV^e et XV^e siècles ont également pesé sur l'accès à la mer de ces ports et plus encore sur les communications avec les régions qui formaient leur arrière-pays économique.

LES ACCÈS PORTUAIRES : SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

136

Les sources : pénurie et dispersion documentaires

À cause de leur grande échelle et de leur faible degré de détail cartographique, les portulans des XIV^e et XV^e siècles fournissent peu d'informations sur les conditions d'accès aux ports gascons. Bien que gagnant beaucoup en précision à partir du XVII^e siècle, les cartes modernes et contemporaines doivent être utilisées avec précaution faute de pouvoir prendre en compte, par une analyse régressive, les transformations naturelles et anthropiques progressives qu'elles enregistrent. Il est, par exemple, difficile de restituer avec précision l'ancien cours de l'Adour avant son détournement vers le Boucau Neuf en 1578⁷. À la fin du XV^e siècle, Pierre Garcie fournit d'intéressantes indications sur

4 Michel Bochaca, « Le Commerce du vin à Libourne au début du XVI^e siècle », *Revue historique et archéologique du Libournais*, t. LXI, 1993, p. 29-36 ; *id.*, « Libourne au début du XVI^e siècle : espaces et pouvoirs d'une ville du Bordelais », *Annales du Midi*, t. 106, 1994, p. 333-352 ; *ibid.*, « Entre marchés atlantiques et arrière-pays aquitain : le rôle d'interface d'échange de Bordeaux (vers 1460-vers 1480) », dans *Bordeaux, porte océane*, Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 1999, p. 105-116.

5 Bordeaux se situe à 98 kilomètres de l'embouchure de la Gironde (pointe de Grave) et Libourne à environ 110 kilomètres. Le déplacement de l'embouchure de l'Adour de Capbreton vers le Vieux-Boucau, au début du XIV^e siècle, doubla la distance séparant Bayonne de la mer, portée dès lors à une trentaine de kilomètres, avant que le percement artificiel du cordon dunaire par Louis de Foix en 1578 ne la ramène à 6 kilomètres, distance où elle se trouve encore aujourd'hui.

6 Michel Bochaca, « Bayonne et le déplacement de l'embouchure de l'Adour d'après l'enquête de 1491 », art. cit.

7 La restitution proposée par René Cuzacq (« En marge d'une vieille carte : le lit ancien de l'Adour de Bayonne au Vieux Boucau », *Bulletin de la Société des sciences, lettres et arts de Bayonne*, 1929, p. 339-415), qui fait apparaître des méandres, est des plus hypothétiques.

la navigation en Gironde à partir de son embouchure et la remontée de la Garonne et de la Dordogne respectivement jusqu'à Bordeaux et Libourne⁸.

Pour connaître l'état d'un fleuve, de son lit et de sa vallée à une période historique ancienne et en comprendre l'évolution séculaire, il faudrait, comme cela a été fait pour certaines portions du trait de côte, lancer des études diachroniques mettant en œuvre de multiples compétences disciplinaires (géologie, géographie, histoire, archéologie...) et faisant appel à de puissants moyens d'analyse et de modélisation cartographiques. Des essais de reconstitution ont eu lieu pour la Gironde, mais il est difficile pour l'historien de s'avancer seul sur ce terrain⁹. Contraint de travailler à partir de restitutions cartographiques imparfaites, il doit compter avec des sources qui, sauf cas particuliers (enquêtes, procès...), livrent des informations fragmentaires et dispersées dont le repérage est malaisé lorsqu'il s'agit de documents manuscrits pour lesquels nous possédons au mieux des inventaires sommaires. Jacques Bernard n'est parvenu à analyser quelques aspects techniques de la navigation sur la Gironde et la Garonne qu'après le dépouillement exhaustif du fonds des notaires de Bordeaux, suivi de la compilation et du recouplement de menus indices glanés au détour des actes dont ils ne représentaient souvent que des détails secondaires.

Bibliographie et état de la question

Dans les études réalisées sur Bordeaux, Libourne et Bayonne au Moyen Âge, les passages consacrés aux conditions naturelles qui ont présidé au développement topographique et économique de ces villes privilégient la description du site et de ses abords immédiats. La situation est le plus souvent brossée de façon générale à la manière d'une toile de fond régionale. Bien que cela puisse surprendre dans des études sur des ports, les auteurs sont peu disert sur la navigation fluviomaritime et l'accessibilité tant par l'amont que par l'aval. Il convient cependant de signaler deux exceptions : dans la première partie de la thèse qu'il a consacrée aux navires et aux gens de mer à Bordeaux, Jacques Bernard présente les conditions de navigation entre Bordeaux et l'embouchure de la Gironde¹⁰ ; Eugène Goyheneche accorde lui aussi une

8 D. W. Watters, *The Rutters of the Sea...*, *op. cit.*, p. 233-237 ; Jacques Bernard a utilisé ce document dans sa description de la « rivière » de Bordeaux ; voir Jacques Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Paris, SEVPEN, 1968, t. 1, p. 89-124.

9 D. Coquillas, *Les Rivages de l'estuaire de la Gironde du Néolithique au Moyen Âge*, thèse de doctorat multigr., Univ. de Bordeaux, 2001 ; S. Périsset, *La Reconstruction d'une région littorale : la Saintonge méridionale à la fin du Moyen Âge*, mémoire de DEA multigr., Univ. de La Rochelle, 2004, p. 92-108.

10 Voir *supra* note 8.

large place à l'Adour et à ses affluents dans son étude sur Bayonne et la région bayonnaise¹¹. Dans le cas de Bayonne, le débat historiographique autour du déplacement de l'embouchure de l'Adour de Capbreton vers le Vieux Boucau à la fin du Moyen Âge a davantage porté sur la date de l'événement que sur ses causes et ses conséquences en termes d'accessibilité pour les navires venant de la mer et de retombées économiques de cette progressive paralysie des activités portuaires¹².

LES PROBLÈMES D'ACCÈS : TYPOLOGIE DES RISQUES

Les risques naturels

138

Les principaux risques naturels sont ceux inhérents à toute navigation côtière dans la mesure où le fleuve constitue un plan d'eau relativement fermé qui offre peu d'eau à courir en cas de danger et qui nécessite un pilotage à vue précis. On peut distinguer trois grandes phases durant lesquelles le navire, son équipage et la cargaison qu'il porte sont exposés à des dangers pouvant aller de la simple avarie au naufrage.

L'entrée dans l'embouchure de la Gironde, compliquée par la présence de hauts fonds, comme celle de l'Adour, passe étroite difficile à négocier, pouvait s'avérer extrêmement dangereuses selon l'état de la mer, la force et la direction des courants et du vent au moment d'embouquer le chenal d'accès. Pierre Garcie invite le marin à la prudence devant le banc des Ânes à l'embouchure de la Gironde¹³. Le boucau de Bayonne tel qu'il le décrit au droit du gouf de Capbreton est un endroit peu engageant :

[...] et n'y a nul repos ny nul abris si ce n'est quant le vent vient de dessus la terre, et y a tel lieu ou il y a IIII^{xx} brasses et [blanc] LX brasses. Et sache que tout nauire qui abandonne et frappe a la couste et il frappe en gouffre tout est perdu et mort, et les corps des gens s'en vont tousiours en icelle couste et non ailleurs de tourmente si Dieu ne leur faict grace¹⁴.

- 11 E. Goyheneche, *Bayonne et la région bayonnaise du XI^e au XV^e siècle. Études d'histoire économique et sociale*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 1990, p. 43-55 et 173-232. Soutenue en 1949, cette thèse de l'École Nationale des Chartes ne fut publiée qu'en 1990.
- 12 Résumé des hypothèses en présence dans J. de Croizier, *Histoire du port de Bayonne*, Bordeaux, Imp. Y. Cadoret, 1905, p. 157-168. Celle de Bernard Saint-Jours, qui situe les faits au début du XIV^e siècle, est la plus vraisemblable ; voir B. Saint-Jours, *Port-d'Albret (Vieux Boucau), l'Adour ancien et le littoral des Landes*, Perpignan, C. Latrobe, 1900 ; *id.*, *L'Adour et ses embouchures*, Dax, Labèque, 1921.
- 13 D. W. Watters, *The Rutters of the Sea...*, *op. cit.*, p. 233.
- 14 *Ibid.*, p. 244.

Une fois la passe d'entrée embouquée, la remontée du fleuve devait tenir compte des marées et des courants de flot et de jusant qui leur sont liés, de la direction du vent, de la largeur du lit ou des chenaux navigables, de la présence d'îles et de hauts fonds rocheux ou sableux. La navigation s'effectuait par étapes dans le cas de la Garonne et de la Dordogne, imposant la prise de mouillages d'attente. Le mascaret, forte vague provoquée par le flot et se propageant vers l'amont, pouvait entraîner des drames. En avril 1542, Jacques Brangier, vicaire et fermier de la sacristie de Saint-Émilion, mentionne la mort d'un habitant de la ville, Perrin de Badete, suite au naufrage de la gabarre qui le ramenait de Bordeaux et qui fut causé par le mascaret : « arestés sur le sable, atendent la mareye sur le sable, le masquaret fit destorner le vaysseau »¹⁵. À l'exception de brèves et rares mentions, nous sommes très mal renseignés sur les pilotes capables de prendre en charge les navires sur la Gironde, la Garonne et la Dordogne¹⁶, ou sur ceux de l'Adour¹⁷.

L'allongement du cours de l'Adour eut pour effet de ralentir l'écoulement des eaux et de diminuer la profondeur du chenal navigable, limitant la navigation à des bateaux de tonnage et de tirant d'eau plus réduits. À partir de la fin du XV^e siècle, période pour laquelle sont conservés les plus anciens registres des délibérations municipales, le maire et les conseillers s'inquiètent régulièrement de ce que le manque d'eau empêche les navires de mer de remonter jusqu'à Bayonne¹⁸. Le 2 octobre 1482, ils se réunissent pour délibérer « sus la cargueson de vins qui se carguen au loc de Capbreton ». Il s'agit de navires anglais et bretons qui chargent sans payer les droits dus à la ville. Les magistrats bayonnais décidèrent de réclamer les droits ordinaires « a tot los mestes et marchants de totz los nabius qui son bretons o angles » et, en cas de refus, d'envoyer « dus o tres coraus barbotats per prende los bachets et biens et mestes et marines »¹⁹. En 1509, les navires n'ayant pas assez d'eau pour remonter jusqu'à Bayonne, l'un d'eux est autorisé à décharger du froment à Capbreton « a cause que lou nabiu no pot montar capsus chens prejudici ». Autorisation exceptionnelle que la municipalité s'empressa de faire suivre d'interdits renouvelés, tant en ce qui concerne les nasses de pêche qui entravaient la navigation que les chargements et déchargements de marchandises sans congé et sans payer les droits dus à la ville. En 1520,

15 M. Bochaca, J. Micheau, F. Centini (dir.), *Le Registre de Jacques Brangier, vicaire et fermier de la sacristie de Saint-Émilion (1538-1553)*, Santander, Tratamiento Gráfico del Documento, 2004, p. 193.

16 Archives communales de Libourne (ACL), AA1.

17 Archives communales de Bayonne (ACB), HH 157.

18 ACB, BB 4, fol. 384, et BB 5, fol. 119, 130, 133, 140, 154, 176, 179.

19 ACB, BB 3, fol. 241-243.

un bateau de Saint-Jean-de-Luz, vraisemblablement échoué par accident en période de mortes eaux, resta bloqué vingt-deux jours sur les passes²⁰.

Une fois parvenus à destination, les navires de mer mouillaient en général dans le lit de la Garonne, de la Dordogne ou de l'Adour. Le chenal en eau profonde de la Garonne offrait aux navires un mouillage d'attente. Les maîtres des navires devaient attendre leur tour pour venir s'échouer contre la berge afin de charger ou décharger à la planche, en recourant aux services de portefaix, à moins que le fort tirant d'eau de leur navire ne leur interdise cette opération. Il leur fallait alors recourir aux services d'allèges et transférer les marchandises d'un bord à l'autre par des opérations répétées de guindage²¹. Les multiples manœuvres de port, compliquées par les forts courants, pouvaient être la source d'incidents, voire d'accidents, dont Jacques Bernard a relevé la trace dans les sources notariales et judiciaires bordelaises : collisions entre navires au mouillage suite à des ancres qui avaient chassé ou pour avoir mal calculé l'aire d'évitement par rapport aux voisins²². Mais, on peut dès lors considérer que le péril venait moins des éléments naturels que des hommes eux-mêmes.

140

Les risques liés à l'homme

Les risques imputables aux facteurs humains sont suffisamment nombreux et divers pour que l'on distingue ceux qui affectent structurellement la navigation de ceux qui la perturbent d'un point de vue conjoncturel. Parmi les premiers, il faut ranger les obstacles « artificiels » à la navigation constitués par les infrastructures qui empiètent sur le cours d'eau : pêcheries, moulins, ponts. À Bayonne, à partir du XII^e siècle, le pont Saint-Esprit, jeté en travers de l'Adour, et les ponts Neuf et de Panecau, construits sur la Nive pour relier la Cité et le Bourgneuf, marquent la limite entre la batellerie fluviale d'amont, domaine des *couraus*, et la navigation maritime d'aval assurée par les nefs, les *cocas*, puis les carvelles. Les mariners devaient habilement négocier le passage aménagé au milieu du pont de Panecau pour accéder aux « quais » sur les berges de la Nive. Il en était de même du pont Saint-Esprit pour remonter le cours de l'Adour²³. La Garonne devant Bordeaux, la Dordogne et l'Isle à hauteur de

20 ACB, BB 6, fol. 109.

21 M. Bochaca, « El Control del puerto de Burdeos y de su tráfico mercantil del siglo XIII al XV : jurisdicciones y estructuración del espacio », dans B. Arízaga Bolumburu et J. A. Solórzano Telechea (dir.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, Logroño, Istituto de estudios riojanos, 2005, p. 95-101.

22 J. Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux*, op. cit., t. I, p. 386-389.

23 Un dessin réalisé en 1612 par Joachim du Viert montre le système qui permettait de lever la partie mobile du tablier de ces deux ponts pour laisser un passage aux bateaux ; voir Bibliothèque Nationale de France (BnF), Vv. 23, fol. 294-295).

Libourne ont été franchies uniquement en bateau, avec l'aide de passeurs, jusqu'au XIX^e siècle. Moulins et pêcheries ont posé davantage de problèmes. Les archives bayonnaises sont riches en procès et ordonnances municipales. Eugène Goyheneche a consacré dans sa thèse un long développement aux nasses et aux moulins, évoquant notamment les entraves à la navigation qu'ils causaient²⁴. Le 19 juin 1543, François de Maru, bourgeois et marchand de Libourne, qui devait livrer à Libourne du bois merrain à Fuilhem Guillon et Jehan Jollin, marchands saintongeais, met le retard de livraison au compte des meuniers des moulins de Laubardemons et d'Abzac, situés en amont de Libourne, qui gênent la descente de l'Isle²⁵. Au XVI^e siècle, la communauté des marchands fréquentant la Dordogne proteste régulièrement auprès du parlement de Bordeaux contre les possesseurs de moulins et de pêcheries. Des démolitions sont parfois ordonnées et exécutées²⁶. Les abandons d'épaves et les dépôts « sauvages » de lest ou de matériaux encombrants font courir aux navires d'autres dangers. Les autorités municipales s'en émeuvent et tentent de réagir. Le cas est assez bien documenté à Bordeaux au XV^e siècle, dans une période où le pouvoir communal dénonce l'inaction du prévôt royal et revendique l'exercice de la police du port, qu'il finit par obtenir en 1472²⁷.

Axe de circulation et d'échange en temps de paix, le fleuve se convertit en une voie d'invasion en période de guerre, d'autant que les ports ouverts sur le fleuve, comme ceux de Bordeaux et de Libourne, constituent un point faible de la défense urbaine²⁸. En 1405, Pero Niño, capitaine castillan au service du roi de France, surprend Bordeaux et dévaste le quartier des Chartrons situé hors les murs²⁹. En 1450, une flottille castillane bloque l'Adour et soutient les troupes de Charles VII qui assiègent Bayonne³⁰. La flotte française, renforcée par des navires castillans, procède de la même façon lors du second

24 E. Goyheneche, *Bayonne et la région bayonnaise*, op. cit., p. 192-232.

25 AD Gir., 3 E 7921, fol. 92-93.

26 AD Gir, série B, répertoire des arrêts, registre IV, fol. 115 v (27 janvier 1489) ; registre XI, fol. 77 (13 février 1511), fol. 127 v (1^{er} avril 1511), fol. 152 (8 mai 1511) ; registre XII, fol. 9 et 48 ; registre XIII, fol. 57 v (1^{er} mars 1513).

27 Bochaca, *La Banlieue de Bordeaux, formation d'une juridiction municipale suburbaine (vers 1250-1550)*, Paris, L'Harmattan, 1997, p. 86-92 et 104-109 ; *id.*, « El control del puerto de Burdeos... », art. cit., p. 101-104.

28 La situation était différente à Bayonne où le port occupait les rives de la Nive entre la cité et le Bourgneuf. Des chaînes pouvaient être tendues entre des tours, tant en amont (tours de Saut et des Menons) qu'en aval (tour Saint-Esprit). En cas de danger, la municipalité armait un « courau barbotat » pour des opérations de surveillance du fleuve.

29 *Le Victorial. Chronique de don Pero Niño, comte de Buelna (1378-1453)*, éd. J. Gautier Dalché, Turnhout, Brepols, 2001, p. 199-201.

30 *Chronique de Charles VII, roi de France par Jean Chartier*, A. Vallet de Virville éd., Paris, P. Jannet, 1858, t. II, p. 319.

siège de Bordeaux en 1453³¹. Il s'agit dans les deux cas d'un front secondaire par rapport aux opérations terrestres. La maîtrise du fleuve est pourtant vitale pour l'assaillant. Les Français en font l'amère constatation en 1405 lors du siège de Bourg. Le sort de la place se décide sur la Gironde où les Anglo-Gascons, grâce à leur bonne connaissance des courants, ont le dessus lors d'un affrontement naval, empêchant ainsi le blocus total de la place³². Le fleuve est aussi une artère vitale que l'ennemi cherche à couper pour entraver le commerce et affaiblir économiquement son adversaire, voire à provoquer l'asphyxie quand celui-ci dépend du fleuve pour ces approvisionnements en vivres. Jusqu'au début du xv^e siècle, les chevauchées françaises s'épuisent avant de parvenir jusqu'à Bordeaux. Les troupes royales doivent auparavant investir les petites villes qui commandent les accès terrestres et fluviaux vers Bordeaux : Saint-Macaire, Rions et Cadillac sur la Garonne, Blaye et Bourg sur la Gironde, Castillon, Saint-Émilion et Libourne en bordure de la Dordogne. Les Anglo-Gascons ont tôt fait de reprendre les places perdues ou de débloquent celles qui sont assiégées une fois le gros des assaillants parti. L'investissement de Bayonne sous Charles VII obéit à la même stratégie³³. Le système a cependant ses limites. Parce qu'un blocus strict exercé par les Français en amont de Bordeaux aurait eu des répercussions économiques néfastes sur le Haut Pays garonnais, région fidèle aux Valois, les Bordelais, maîtres du débouché maritime, purent imposer en 1417 que la descente d'un tonneau de vin s'accompagne de celle d'un tonneau de blé, denrée qui leur faisait cruellement défaut et dont il eût été facile de les priver³⁴.

Les eaux portuaires ou leurs accès maritimes et fluviaux furent parfois le théâtre de violences entre équipages de nationalités différentes. Aux rixes et règlements de compte entre marins s'ajoutait une piraterie endémique. Larvée en temps de paix, elle s'exacerbait en période de guerre dans une spirale de représailles sans fin, sous le couvert juridique de lettres de marque ou avec l'appât du gain pour seul mobile³⁵. Les marins de Royan, Meschers et Talmont, sujets du roi de France, firent peser une menace constante sur les

31 Yves Renouard, *Bordeaux sous les rois d'Angleterre*, Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 1965, p. 519-521.

32 *Ibid.*, p. 414-416.

33 P. Prétou, « La Sûreté judiciaire des ports gascons au lendemain de la conquête française : 1443-1463 » ; voir son article dans la présente publication.

34 *Registres de la jurade. Délibérations de 1414 à 1416 et de 1420 à 1422*, Bordeaux, G. Gounouilhau, 1883, p. 309, 11 janvier 1417.

35 B. Arízaga Bolumburu, M. Bochaca et M. Tranchant, « La Violence en mer et dans les ports du golfe de Gascogne à la fin du Moyen Âge : bilan et perspectives de recherche », dans M. Augeron et M. Tranchant (dir.), *La Violence et la mer (XII^e-XIX^e siècles)*, Rennes, PUR, 2004, p. 27-50.

navires qui franchissaient l'embouchure de la Gironde³⁶. Indépendamment des marins locaux, il arrivait que des équipages d'autres nationalités (Anglais, Normands, Bretons, Castellans) s'affrontent sur la « rivière de Bordeaux »³⁷.

LES INSTITUTIONS GARANTES DE L'ACCESSIBILITÉ ET LES REMÈDES AUX PROBLÈMES D'ACCÈS

Les institutions ducales, puis royales après 1451-1453

Le manque de travaux sur l'administration des rois d'Angleterre, ducs d'Aquitaine, pour la période postérieure à celle couverte par l'étude de Jean-Paul Trabut-Cussac de 1254 à 1307³⁸, rend l'approche difficile. Dans tout le duché d'Aquitaine, la juridiction supérieure sur les eaux relève du duc. En 1274, lorsque le maire et les jurats de Bordeaux lui prêtent serment, ils reconnaissent tenir de lui un droit d'usage sur le fleuve : « *usum fluminis ad piscandum, navigandum et cetera necessaria et utilia nobis* »³⁹. C'est le roi-duc qui garantit aux Bayonnais l'absence de droit de naufrage non seulement sur la côte du Labourd, mais aussi dans les eaux de l'Adour⁴⁰. On peut penser qu'il en va de même dans celles la Gironde, de la Garonne et de la Dordogne, mais ce point demande à être corroboré par des recherches. Les officiers qui, sur place dans le duché, exercent cette juridiction au nom du roi-duc sont mal connus, en particulier l'amiral⁴¹. La création d'une amirauté de Guyenne, le 12 juillet 1490, ne compense pas ce vide car, malheureusement pour la période antérieure au milieu du XVI^e siècle, les archives conservées sont peu nombreuses⁴². Marcel Gouron a rassemblé et étudié l'essentiel de ce qui était disponible. En accordant des sauf-conduits aux navires étrangers et en veillant au désarmement des navires anglais avant leur remontée en Gironde, l'Amirauté assurait un contrôle et une surveillance qui visaient à préserver l'ordre et la sécurité, sauf quand les juridictions rivales (Parlement, Amirauté,

36 *Registres de la Jurade. Délibérations de 1406 à 1409*, Bordeaux, G. Gounouilhou, 1873, p. 34, 121, 138, 198, 201, 317, 318, 354, 356 ; *Registres de la Jurade. Délibérations de 1414 à 1416 et de 1420 à 1422...*, *op. cit.*, p. 106, 254, 255, 306, 367, 386, 435.

37 A. Dumas, « Deux procès de prises maritimes à l'époque de la guerre de Cent Ans », *Revue générale de droit international public*, XVI, 1909, p. 5-45.

38 J.-P. Trabut-Cussac, *L'Administration anglaise en Gascogne sous Henry III et Édouard I de 1254 à 1307*, Paris, Genève, Droz, 1972.

39 *Livre des Coutumes*, Bordeaux, G. Gounouilhou, 1890, n° LXIII, p. 507.

40 ACB, AA 3, fol. 238.

41 M. Gouron, *L'Amirauté de Guienne. Depuis le premier amiral anglais en Guienne jusqu'à la Révolution*, Paris, G. Gounouilhou, 1938.

42 M. Oudot de Dainville, *Répertoire numérique des fonds de l'amirauté de Guienne (6 B) et de la juridiction consulaire (7 B)*, Bordeaux, 1913.

cour du maire et des jurats de Bordeaux) interféraient entre elles et étaient à leur tour source de désordre⁴³.

Le contrôle municipal sur le port et ses accès

144

Les municipalités ont exercé de fait ou de droit un certain nombre d'attributions. Lorsque le port était dépourvu de défenses propres, comme cela est le cas à Bordeaux et à Libourne, il constituait un point faible de la défense urbaine. Avec un nombre de portes en général plus important que du côté de la terre (douze sur vingt à Bordeaux et neuf sur douze à Libourne), la façade fluviale était vulnérable. Les registres de délibérations conservés pour le premier quart du xv^e siècle montrent qu'en période d'insécurité les jurats de Bordeaux ordonnaient de murer les passages aménagés par les particuliers dans les murs en bordure de la Garonne⁴⁴. À Libourne, une portion du périmètre urbain près de la confluence de l'Isle et de la Dordogne restait sommairement protégée par une palissade en 1459 encore⁴⁵. La situation était différente à Bayonne où les ports des bords de la Nive étaient défendus par des chaînes en amont et en aval de la ville. La municipalité veillait à leur entretien et à celui des tours à partir desquelles on les tendait⁴⁶.

Plus encore que dans le domaine militaire, les municipalités ont cherché à étendre leurs prérogatives en matière de police et de justice sur le port et les eaux proches, mais aussi sur les accès fluviomaritimes. On en connaît assez bien les étapes pour Bordeaux, dans la mesure où cette progression s'est faite entre 1342 et 1472 dans le cadre de l'affirmation du pouvoir communal sur la banlieue. Opérée aux dépens des officiers ducaux puis royaux, elle a été sources de conflits qui ont laissé des traces documentaires. Il s'agissait pour la municipalité de contrôler non seulement les installations terrestres du port, mais aussi les eaux qui les baignent et, au-delà, les accès fluviomaritimes. Aux raisons pratiques (contrôle des dépôts de lest, du stockage des matériaux, lutte contre l'abandon d'ordures et de vieux bateaux, garantie d'une rotation entre les bateaux échoués sur la berge pour les opérations de chargement et

43 M. Bochaca, « Les Juridictions bordelaises compétentes pour « fait de marchandises » avant la création de la Juridiction consulaire (milieu xv^e-milieu xvi^e siècle) », dans *Journées régionales d'histoire de la justice, Les Tribunaux de commerce : histoire du modèle français*, Bordeaux (14 et 15 décembre 2001).

44 *Registres de la Jurade. Délibérations de 1406 à 1409...*, op. cit., p. 58 (20 septembre 1406), 69 (2 octobre 1406), 146 (19 décembre 1406).

45 M. Bochaca, F. Mouthon, N. Mouthon-Sepeau, *La Bastide de Libourne au lendemain de la guerre de Cent ans. L'organisation de l'espace urbain*, Bordeaux, Centre Charles Higounet, 1995, p. 17-36.

46 E. Ducerré, *Dictionnaire historique de Bayonne*, Bayonne, A. Foltzer, 1911, t. I, p. 186-187, et t. II, p. 173-175.

ceux en attente dans le chenal, libre circulation des allèges pour la desserte des plus gros navires au mouillage en eau profonde), s'ajoutaient des raisons économiques et fiscales (approvisionnement de la ville en produits de première nécessité ; contrôle de la descente des produits d'amont pour les taxer ou les tenir à l'écart du marché urbain à certaines époques de l'année)⁴⁷. Pour empêcher le développement d'avant-ports concurrents, Bordeaux et Bayonne en sont venus à revendiquer une zone d'exclusivité⁴⁸. Libourne s'y est essayée avec moins de réussite pour contrôler le trafic du sel dans la basse vallée de la Dordogne⁴⁹.

Les autorités, qu'elles soient princières ou municipales, se sont surtout préoccupées de contrôler le port et ses accès et de préserver l'existant. Elles n'ont pas développé de véritable politique d'amélioration des infrastructures et des services portuaires. Les dispositifs de garde et de défense sont sommaires (*couraus barbotatz* armés par la commune de Bayonne, navires de particuliers loués en 1405 par celle de Bordeaux pour patrouiller sur le fleuve au moment où les Français assiègent Bourg). Même les rares dispositions faisant état de pilotes visent essentiellement à réglementer leurs activités à profit de la ville (Bayonne, Libourne)⁵⁰. Il faut attendre la fin du XVI^e siècle pour que deux grands aménagements voient le jour : le percement artificiel de l'embouchure de l'Adour (1571-1578) et la construction du phare de Cordouan (1584-1602). Par un concours de circonstances, ces deux énormes chantiers furent réalisés tour à tour sous la direction de la même personne, l'ingénieur du roi Louis de Foix⁵¹.

47 Voir *supra* note 27.

48 M. Bochaca, « El Control del puerto de Burdeos... », art. cit., p. 105-113 ; M. Bochaca et B. Arízaga Bolumburu, « Bayona y el control del curso inferior del Adour del siglo xv al principio del siglo xvi », dans I. Del Val Valdivieso et O. Villanueva Zubizarreta (dir.), *El Agua en las ciudades medievales. Su realidad a fines de la Edad Media*, Valladolid (16 et 17 octobre 2006), à paraître.

49 M. Bochaca, « Libourne et le commerce du sel dans la basse vallée de la Dordogne à la fin du Moyen Âge : enjeux et conflits », dans J.-C. Hocquet et J.-L. Sarrazin (dir.), *Le Sel de la Baie. Histoire, archéologie, ethnologie des sels atlantiques*, Rennes, PUR, p. 235-243.

50 ACB, AA 3, fol. 76, établissement municipal interdisant de prendre au Boucau un pilote étranger (1377) ; ACL, AA1, statuts municipaux de 1476, art. LXIV, « tot lotinent qui conduyra nau o barcha o autre vesset am quilha carguat de vinxs audeyt port de Leyborna deu pagar au borssey de ladeyta vila lo ters deney de tot so que aura per conduyre ladeyta nau o autre veysset portant quilha ».

51 C. Grenet-Delisle, *Louis de Foix. Horloger, ingénieur, architecte de quatre rois, Bordeaux*, 1998, Fédération historique du Sud-Ouest, p. 91-123 et 177-236.

L'ACCÈS AUX PORTS DU PAYS GUÉRANDAIS
ET À L'ESTUAIRE DE LA LOIRE
À LA FIN DU MOYEN ÂGE ET AU DÉBUT DU XVI^e SIÈCLE

Alain Gallicé

Chercheur associé au CRHIA – EA 1163

Après avoir présenté la géographie portuaire du pays guérandais, nous envisageons les contraintes et les dangers qui pèsent sur la navigation, puis les acteurs et les actions entreprises pour sécuriser les accès des ports du pays guérandais à la fin du Moyen Âge et au début du XVI^e siècle.

LA GÉOGRAPHIE PORTUAIRE DU PAYS GUÉRANDAIS

Limité au sud-est par l'estuaire de la Loire, au sud et à l'ouest par l'océan Atlantique, au nord par l'étier de Pont-d'Arm et ses prolongements, et au nord-est par la zone marécageuse de la Brière, le pays guérandais présente une géographie portuaire différenciée en fonction, d'une part, de la variété des sites portuaires (havres ; sites de relâche, d'abri en retrait du littoral, d'estuaire, d'étier, d'échouage ou de mouillage) et, d'autre part, des frets dominants et des armements : ports du sel, ports du vin, ports engagés dans le commerce roulier. Trois ensembles se distinguent : l'ensemble portuaire guérandais ; les ports situés à l'embouchure de la Loire ; les autres ports du pays guérandais.

L'ensemble portuaire guérandais

Autour des « Traicts » de Guérande, de Batz, du Croisic et de Saillé sont mentionnés les ports de la Garenne (ou du Pau), du Croisic, du Pouliguen et de Saillé, près duquel se trouve un « port au vin ». La navigation remonte les étiers du bassin salicole qui jouent un rôle majeur dans l'évacuation du sel. À cet ensemble, s'ajoute un site de relâche proche de l'île Dumet¹. En

1 Alain Gallicé, *Guérande au Moyen Âge : Guérande, Le Croisic, le pays guérandais du milieu du XIV^e au milieu du XVI^e siècle*, Rennes, PUR, p. 317, cartes p. 14 et 19.

1384-1386 selon un document fiscal, la fonction d'escale de cet ensemble est faible ; celle de transit paraît peu ; le mouvement maritime est assuré par la diffusion des productions locales, essentiellement le sel². Dans cet ensemble, Le Croisic se place au premier plan tant pour le commerce roulier que pour les expéditions militaires³. Cette polarisation est confirmée par les indications concernant les navigations lointaines vers Terre-Neuve et le golfe de Guinée⁴. Le Croisic reste animé par l'expédition du sel, mais, en 1555-1558, celui-ci est acheminé vers Nantes avant tout par Le Pouliguen⁵, port engagé dans le commerce roulier mais à un degré moindre que Le Croisic⁶.

Les ports du pays guérandais situés à l'embouchure de la Loire

À l'embouchure de la Loire, en amont de la pointe de Saint-Nazaire, se trouve le « Trect de l'Ankraeson » (ou « Havre-du-Duc »), qui est un site de relâche et d'escale, où de gros porteurs peuvent charger ou décharger des marchandises en liaison avec le port de Nantes⁷. Saint-Nazaire, avec les sites du « Grand Treict » et de Méan, dispose également de ports d'échouage animés par la navigation estuarienne qui s'articule à partir de Nantes avec la navigation ligérienne, à une époque où le port nantais est davantage tourné vers le fleuve que vers la mer⁸. Les bateaux de ces ports acheminent vers Nantes des produits, surtout du sel, provenant du pays guérandais et de la baie de Bourgneuf et, en grande partie, destiné à l'amont. En retour, ils diffusent des produits d'amont, surtout du vin, dans le cadre d'un cabotage pouvant atteindre, outre l'estuaire, la Bretagne Sud⁹.

2 Entre le 15 novembre 1384 et le 26 janvier 1386, 9 navires chargés de vins relâchent à Guérande. Entre le 31 octobre 1384 et le 26 janvier 1386, aux sorties, 3 déclarations font état de froment (63 tonneaux), 7 de vin (50 pipes), et 391 portent sur du sel (6 514 muids), Archives départementales de Loire-Atlantique, B 2964.

3 A. Gallicé, *Guérande au Moyen Âge...*, *op. cit.*, p. 315-317, 346-348.

4 *Ibid.*, p. 346 ; Gildas Buron, « L'aventure terre-neuvienne du pays de Guérande (xvi^e-xviii^e siècle) », dans *Les Cahiers du pays de Guérande*, 43, p. 23-24.

5 Archives Départementales d'Ille-et-Vilaine (AD35), C 3260 ; Jean Tanguy, *Le Commerce du port de Nantes au milieu du xvi^e siècle*, Paris, SEVPEN, p. 38.

6 Présence en Angleterre ; voir A. Gallicé, *Guérande au Moyen Âge...*, *op. cit.*, p. 342-343.

7 Alain Gallicé, « Saint-Nazaire à la fin du Moyen Âge (vers 1420-vers 1540) », *Bulletin de la Société archéologique et historique de Nantes et de la Loire-Atlantique*, 139, 2004, p. 172-173.

8 Jean-Luc Sarrazin, « Nantes et son espace économique à la fin du Moyen Âge », *Nantes dans l'histoire de France*, Nantes, Ouest éd., 1990, p. 47.

9 En 1554-1555, à Méan sont associés 88 mouvements d'*escaffes* porteuses de sel, et 43 maîtres de barques ; à Saint-Nazaire, 34 mouvements et 11 maîtres, AD35, C 3260.

Les autres sites portuaires du pays guérandais

Sur la paroisse de Saint-Nazaire sont encore cités « le Trect es Martins », Procé, Pornichet, puis, au-delà de l'ensemble guérandais, La Turballe, Lérat, Piriac, Kercabellec, Merquer¹⁰. Situés en bordure de rivage ou le long d'un étier, proches de hameaux, de villages, ou, pour Piriac, d'un « bourg », ils diffusent des produits locaux, du sel¹¹ et du vin¹², dans le cadre d'un cabotage à faible ou moyen rayon d'action, ainsi à partir de Mesquer et Pornichet ; Piriac pratique la pêche en mer, et expédie du vin ; ses navires peuvent aussi être engagés vers des destinations plus lointaines¹³.

LES CONTRAINTES ET DANGERS PESANT SUR LA NAVIGATION

Les conditions nautiques, contraintes et dangers

Dans *Le grant routtier*, sans doute rédigé en 1483, Pierre Garcie envisage l'entrée en Loire d'un navire venant de la côte vendéenne¹⁴. Les dangers sont : la basse de La Lambarde ; le banc du Raure, toujours immergé qui n'offre, à pleine mer, qu'une brasse et demie de profondeur (2,4 m)¹⁵ ; le banc de Verme ; le rocher des Morées, en se méfiant particulièrement au sud-est, qui est à l'écart du courant. Après la pointe de Villès-Martin, si l'on louvoie, il faut se garder au sud d'une basse puis d'une autre qui couvre à mi-flot, ne laissant de fond, lors des grandes marées, que deux à deux brasses et demie (3,2 m à 4 m), ainsi que d'un rocher qui assèche. Dans le « pau »¹⁶

10 A. Gallicé, *Guérande au Moyen Âge...*, *op. cit.*, p. 317.

11 J. Tanguy, *Le Commerce du port de Nantes...*, *op. cit.*, p. 38.

12 A. Gallicé, *Guérande au Moyen Âge...*, *op. cit.*, p. 337, 340-341.

13 *Ibid.*, p. 295, 307 ; le 31 juillet 1540, un navire de Piriac quitte Bordeaux pour la Flandre : voir Émile Coornaert, *Les Français et le commerce international à Anvers (fin du xv^e-xvi^e siècle à Anvers, 2 vol., Paris 1961, t. I, p. 311.*

14 *Le Grant Routtier et pyllotage et encrage de la mer de Pierre Garcie, dit Ferrande, tant des parties de France, Bretagne, Angleterre, Espagne, Flandres, et haultes Almaines veulx enseigner*, dans D. W. Waters, « *The rutters of the sea* ». *The Sailing directions of Pierre Garcie. A study of the first English and French printed sailing Directions, with facsimile reproductions*, New Haven and London, Yale University Press, 1967. Transcription et étude des pages concernant le pays guérandais et la remontée de la Loire dans : Alain Gallicé et Philippe Trémel, « La Navigation dans l'estuaire de la Loire à la fin du Moyen Âge », dans Loïc Ménanteau et Alain Gallicé (dir.), *Pour une géoarchéologie des estuaire*, Cordemais, Estuarium, 2004, p. 253-283.

15 Une brasse est une mesure de longueur qui sert à indiquer la profondeur de l'eau. Elle diffère selon les lieux. En France, elle vaut cinq pieds : voir Augustin Jal, *Nouveau glossaire nautique. Révision de l'édition publiée en 1848*, Paris, CNRS, 1972 ; vice-amiral Willaumez, *Dictionnaire de marine*, réimp., Douarnenez, La Chasse-Marée/Ar Men, 1998, soit 1,624 m.

16 Un *pau* est un mouillage où un navire peut reposer à l'ancre.

situé en amont de la pointe de Saint-Nazaire, la présence d'une basse, qui ne découvre pas, oblige les plus gros navires à se placer un peu plus en amont. Pierre Garcie évoque encore l'accès à l'ensemble portuaire guérandais. Il cite La Banche, et surtout Le Four, qui est une « île »¹⁷ dont la pointe, au sud, qui va « hors a la mer », est « bien dangereuse ». L'accès à ces sites peut être contrarié par le jeu des marées (à hauteur du rocher des Morées « sache que su-est est trop escart du flux s'il n'est amourable ») et par des vents soufflant en tempêtes. Les « paux » sont alors des abris : celui de Saint-Nazaire, des vents de sud-ouest, ouest, nord-ouest, et nord, et nord-est ; et celui au large de l'île Dumet, des vents du sud-ouest et de l'ouest-sud-ouest¹⁸.

150

La navigation dans le chenal d'entrée du Traict est gênée par la présence de rochers : en 1515-1516, sont cités ceux « qui estoient devers le rocher nommé Mabon ou perthuys nommé la Chemynee »¹⁹ ; d'autres sont situés dans le port, devant le château ou proche du quai de La Croix²⁰. L'accumulation du sable est source d'inquiétude. Le 20 juillet 1505, au Croisic, l'entrée et la sortie des navires sont dites menacées en raison de la « submersion du sable qui comble le chenal »²¹ ; le 20 août 1532, des travaux y sont jugés nécessaires²², alors qu'il est rapporté, en août 1561, qu'au Pouliguen « l'impetuosité du vent de la mer » a provoqué l'accumulation du sable jusqu'à « plus de la haulteur des premiers estages » de maisons bâties depuis 25 ou 30 ans²³. Au Pouliguen, ce « vent de la mer » renvoie à des tempêtes de sud et sud-est, alors qu'en d'autres lieux, la progression du sable est assurée par les vents de secteur ouest.

Autre danger signalé, le 20 août 1532, celui que représente « la creue de la mer »²⁴, dont il est précisé, au Croisic, en août 1561, qu'elle se manifeste par la submersion des quais lors des grandes marées, et, qu'au Pouliguen, elle menace « de démolir et ruyner la terre ». La façon dont il y est fait face – on surélève au Pouliguen de plus de 4 pieds un quai construit, il y a 10 ans²⁵ – conduit à chercher l'explication du phénomène dans la construction de quais : en engainant le mouvement de l'eau, le marnage augmente et le

17 Ce n'est plus le cas de nos jours, ce qui révèle le travail de l'érosion.

18 D. W. Waters, *Le Grant Routtier...*, *op. cit.* ; A. Gallicé et P. Trémel, « La Navigation dans l'estuaire de la Loire à la fin du Moyen Âge », art. cit., p. 271-283.

19 Jean-Charles Caillo, *Notes sur Le Croisic*, Nantes, n. éd., 1869, p. 149. De nos jours, Le Grand-Mabon porte une balise latérale bâbord lumineuse.

20 Archives départementales de Loire-Atlantique (AD44), E, dépôt Le Croisic, CC 11, 21 février 1500.

21 J.-C. Caillo, *Notes sur Le Croisic*, *op. cit.*, p. 141-142.

22 AD44, E, dépôt Le Croisic, CC 13.

23 J.-C. Caillo, *Notes sur Le Croisic*, *op. cit.*, p. 262.

24 AD44, E, dépôt Le Croisic, CC 13.

25 J.-C. Caillo, *Notes sur Le Croisic*, *op. cit.*, p. 261 et 266.

niveau atteint par l'eau lors du flot est surélevé. Le phénomène est aggravé par la présence de sable ou encore de pierres de lest abandonnées ou de pierres se détachant des quais.

De telles explications soulignent la faiblesse des connaissances théoriques, la fragilité des constructions, mais également le pragmatisme des constructeurs.

Les dangers provenant de la guerre

Présenté en 1341 par Jean de Montfort comme son apanage, le domaine ducal de Guérande est un objectif militaire lors de la guerre de Succession de Bretagne. La ville est assiégée et prise en 1342, puis en 1344. Par ailleurs, la zone salicole guérandaise, à une époque où se met en place la gabelle, est un enjeu important, ce qui renforce l'importance stratégique de l'embouchure de la Loire, voie d'accès par Nantes vers l'intérieur de la France²⁶. La zone portuaire guérandaise n'est atteinte qu'une fois, en 1342. Dans le *Manuscrit de Rome*, dernière rédaction du Livre I des *Chroniques*, Jean Froissart évoque la prise de navires où « i avoit des vins de Poitou et de Saintongle et de la Rocelle »²⁷. La présence de ces navires s'explique par la menace que font peser les mouvements de la flotte anglaise sur la navigation : ils attirent les attaquants qui s'en emparent pour mener des opérations navales.

Ensuite, le danger pèse sur le « terrouer » de Guérande qui est « aisible à descente des ennemis »²⁸. En juin 1380, une flotte espagnole, agissant dans le cadre de l'alliance franco-castillanne, est signalée à l'embouchure de la Loire ; une descente destinée à trouver du ravitaillement est repoussée²⁹. Au cours du xv^e siècle, l'adversaire le plus menaçant est anglais : en août 1404, une flotte anglaise tentant de débarquer est repoussée ; puis, « en passant près de Guérande [les soldats anglais brûlent] deux villages avec leurs églises » et enlèvent 50 muids de sel³⁰. Lors de la guerre d'Indépendance de Bretagne (1487-1491), Nantes est assiégée par une armée française (15 juin-6 août 1487), alors que des navires olonnais font peser sur l'embouchure du fleuve

26 A. Gallicé, *Guérande au Moyen Âge...*, *op. cit.*, p. 61-62.

27 Jean Froissard, *Chroniques. Début du premier livre. Édition du manuscrit de Rome Reg. Lat. 869*, éd. George T. Diller, 1972, p. 536-537.

28 AD44, E 75/7-8 ; B 121, f° 194 v°-195.

29 Guillaume de Saint-André, *C'est le livre du bon Jehan duc de Bretagne*, v. 3387-3515, dans Guillaume de Saint-André, *«Le bon Jehan & le Jeu des échecs»*. *Chronique de l'État breton*, texte établi, traduit, présenté et annoté par Jean-Michel Cauneau et Dominique Philippe, Rennes, PUR, 2005, p. 432, 436 et 440.

30 *Chronique du religieux de Saint-Denys contenant le règne de Charles de 1380 à 1422*, publiée en latin et traduite par M.-L. Bellaguet, 1842, réimp., Paris, CTHS, 1994, t. II, p. 198-200.

une menace telle que les Nazairiens se plaignent des « grandes pilleries et oppressions » subies³¹.

Le plus souvent, c'est l'alerte qui prévaut. Ainsi, le 11 août 1461, un mandement ducal fait-il état de la présence d'une « armée d'Anglois sur la mer » et de la menace pesant sur le « terrouer » de Guérande³².

La navigation portuaire

D'après un document fiscal, déjà cité, pour l'ensemble portuaire guérandais en 1385, on recense 316 mouvements dont 186 (59 %) pour ceux du « terrouer de Guerrande » ; en 313 mouvements sont emportés plus de 5 037 muids de sel, les gens du « terrouer » assurant 60 % des mouvements et 69 % des expéditions. En 1385, la flotte des « gens du terrouer » pourrait s'établir à 148 unités, dont 142 n'emportent que du sel. Le trafic annuel présente deux temps forts : d'une part, les mois de février, mars, avril, et, d'autre part, la fin de l'été. En ne tenant compte que de ces cargaisons de sel, la capacité de la flotte « guérandaise » serait de 3 219 muids. Les petits et moyens tonnages dominent en nombre : près des trois quarts des navires ont une capacité inférieure ou égale à 22 muids (40 % du tonnage) ; plus d'un cinquième des navires emportent de 25 à 80 muids (37 %) ; à l'opposé, 5 % des navires enlèvent 100 muids et plus (22 %) ; aucun navire n'affiche des capacités supérieures à 120 muids³³.

152

Le 4 octobre 1501, une bulle pontificale présente le port du Croisic comme étant animé par un grand nombre de navires de « diverses sortes, chargés de diverses marchandises qui, parfois, au-delà du nombre de trois cents abordent cette ville »³⁴. Ce chiffre paraît exagéré, surtout comparé à ceux des entrées de 1385, année qui s'inscrit, certes, dans un contexte économique plus déprimé. En fournissant pour le service du roi, le 23 juillet 1523, 4 navires (un de 180 tonneaux, 2 de 140 et un 80³⁵), et le 9 mars 1545, 7 (de 90 à 180 tonneaux, pour un total de 860 tonneaux³⁶), Le Croisic révèle qu'il dispose de navires de tonnages variés dont quelques-uns, par leur relative importance, exigent un certain tirant d'eau.

Pour l'ensemble portuaire guérandais, ces informations éparses et fragmentaires établissent l'existence de mouvements importants à certaines

31 AD44, E, dépôt 7, Saint-Nazaire, 17, 28 janvier 1490.

32 AD44, B 2, f° 87.

33 AD44, B 2964, A. Gallicé, *Guérande au Moyen Âge...*, op. cit., p. 319-320, 332-336.

34 AD44, 114 J, Le Croisic, 20.

35 J.-C. Caillo, *Notes sur Le Croisic*, op. cit., p. 88-90.

36 J.-C. Caillo, *Notes sur Le Croisic*, op. cit., p. 90 (7 navires de 90 à 200 tonneaux), 161-164 (8 navires, 860 tonneaux, 400 hommes), 217 (7 navires de 90 à 180 tonneaux).

périodes de l'année, d'une flotte locale nombreuse et disposant d'unités d'un certain tirant d'eau, toutes choses qui ont une incidence sur la navigation dans les espaces portuaires, sans que l'on puisse préciser davantage.

LES ACTIONS DE SÉCURISATION : ACTEURS ET MESURES

Les acteurs

Très largement, l'espace maritime du pays guérandais appartient au domaine ducal où se situent les ports du Croisic, du Pouliguen et du Pau. Les ports et havres de la paroisse de Saint-Nazaire relèvent de la seigneurie de Saint-Nazaire, ceux de la paroisse de Piriac de celle de Campsillon ; ces seigneuries, dotées d'une haute justice, prélèvent des droits sur les produits de la pêche, le mouvement maritime³⁷. D'autres seigneuries de moindre importance peuvent exercer des droits sur la navigation dans les étiers, telle celle du Cardinal qui dispose d'un droit de « pausage »³⁸.

Surtout, le pouvoir souverain du prince s'exerce sur le rivage. Vers 1360, en pleine guerre de Succession de Bretagne, Jean de Montfort, le futur Jean IV, établit des taxes afin de permettre la construction d'une « forteresse » au Croisic³⁹ : peut-être s'agit-il de reconstruction⁴⁰ ? Ce château implique la présence d'un capitaine ducal. Les premiers capitaines connus sont dits de Batz, mais leur nom est associé à celui du Croisic en 1397 et 1434 ; à partir de 1442 ne paraît plus que la mention du Croisic. Ce changement dans la titulature tient compte d'une réalité : les fortifications sont localisées au Croisic. Le capitaine est représenté sur place par un lieutenant qui peut être assisté sur place par un commis⁴¹. Le pouvoir ducal peut encore prendre des mesures financières en faveur de l'équipement des ports. C'est le cas au Croisic⁴², mais aussi à Piriac⁴³.

Le xv^e siècle voit apparaître un nouvel acteur. Le pouvoir ducal concède aux Croisicais la levée d'un « billot », antérieurement au 22 juillet 1467,

37 AD44, B 1482, f° 4-6 v°, pour Saint-Nazaire, 20 avril 1564 ; B 1472, pour Campsillon, 1^{er} juillet 1479.

38 AD44, B 1456, 23 février 1393.

39 René Blanchard, *Lettres et mandements de Jean v, duc de Bretagne, de 1402 à 1442*, 5 vol., Nantes, Société des bibliophiles bretons, 1889-1895, t. III, n° 1451, lettres patentes du 5 octobre 1420 rappelant une mesure prise, il y a 60 ans.

40 Il est cité pour 1452, mais le document renvoie à une date plus ancienne, un « veill chateau », AD44, B 1489 (A), 71 v° ; et le 16 mars 1485, une « vieille porte », AD44, B 1447.

41 A. Gallicé, *Guérande au Moyen Âge...*, *op. cit.*, p. 191-192, 197-198.

42 AD44, B 10, f° 211, 7 juin 1487.

43 AD44, B 11, f° 210 v°, 20 juin 1488.

date à laquelle il est prorogé, puis régulièrement renouvelé. Outre l'entretien du château, il est destiné à financer les travaux portuaires du Croisic et du Pouliguen selon une répartition inégalitaire – deux tiers, un tiers⁴⁴. La gestion des revenus venus de l'imposition déléguée par le duc s'accompagne d'une transformation de l'administration municipale. Le 26 mars 1462, la présence croisicaise se limite à son capitaine ou son lieutenant, c'est-à-dire au représentant du pouvoir ducal sur place⁴⁵. Après le 22 juillet 1467, il en va différemment : la lettre de renouvellement du « billot » précise qu'un « miseur » sera désigné par « l'avisement et ordonnance du capitaine dudit lieu ou son lieutenant et les justiciers et officiers dudit lieu, et autres gens notables, manans et habitans de ladite ville du Croisic », qui en rendra compte « devant les devantdits » en présence d'un des auditeurs de la Chambre⁴⁶. Aux côtés des représentants du pouvoir ducal – capitaine du Croisic ou son lieutenant, officiers de Guérande –, existe désormais une représentation locale. Le xv^e siècle voit l'affirmation de la communauté de ville, contrepoids au pouvoir du capitaine nommé par le pouvoir.

La sécurisation du territoire

Aspects juridiques

Le « havre du duc », près de Saint-Nazaire, est placé sous la sauvegarde du duc, ce qui lui permet d'intervenir, par exemple, le 15 mars 1467 : deux navires anglais ayant été pris par deux navires espagnols, François II fait saisir sur tous les marchands d'Espagne dont les navires sont à La Fosse de Nantes, la somme de 30 000 écus afin d'indemniser les victimes, et il fait savoir le 16 mars qu'il « ne veult pas que lesdits Anglois et Espaigneux facent guerre les ungs es autres es seurtez de son païs »⁴⁷.

Aspects militaires

Avant tout, la sécurisation du territoire passe par des mesures militaires. Sur place, se distinguent deux secteurs : d'une part, celui de Guérande dont le ressort s'étend sur la ville et paroisse de Guérande, et sur les paroisses de Piriac, Saint-Molf, Mesquer, Saint-Lyphard et Pénestin⁴⁸, d'autre part, le secteur côtier.

44 A. Gallié, *Guérande au Moyen Âge...*, *op. cit.*, p. 194, 198-199.

45 AD44, B 2, f° 29 v°.

46 AD44, B 6, f° 129 v°, scellé le 6 juillet 1468 ; l'enregistrement tardif s'explique par l'opposition de la ville de Guérande à une telle mesure.

47 AD44, B 5, f° 30 v°. La saisie est maintenue jusqu'à ce que soient payés 2 500 écus, valeur estimée de la prise, AD44, f° 34-34 v°, 16 mars 1467.

48 AD44, E 129/18, 6 novembre 1461.

La défense côtière s'appuie sur les fortifications du Croisic et temporairement sur celles de Saint-Nazaire. Au Croisic, un château est situé au fond du port ; il est entouré de douves qui se remplissent avec la marée. Son emprise au sol est « de 33 toises de 8 pieds de longueur et 28 toises de largeur y compris les fossés, court et murailles »⁴⁹. Au xv^e siècle, il est équipé d'un boulevard⁵⁰. Au château, dont la construction a été sans doute assurée par « l'amiral » Nicolas Bouchart dans les années 1360, s'ajoutent des éléments de fortification urbaine. Sur une représentation de 1560, Le Croisic apparaît en partie clos, au sud-est et l'est, mais le dessin du rivage et celui de l'emprise de la ville appellent à la prudence⁵¹. Cependant, un procès-verbal d'enquête, en 1627, fait état des « murailles de ladite ville », et d'une « porte du sud » fermée, il y a 10 à 12 ans⁵². L'armement du Croisic est connu par de rares inventaires. Celui du 11 juillet 1495 distingue les armes en « fonte » (bronze), appartenant au roi (3 coulevrines dont 2 grosses amenées de Nantes ; 8 « faulcons »), et celles en « fer » (fonte) des « bourgeois et habitants » (3 canons, 7 serpentines)⁵³, le caractère limité de l'armement se retrouvant en 1515-1516⁵⁴. Le 29 août 1561, un procès-verbal fait état, « à la pointe de Bas » (en fait du Croisic), d'une tour de guet en construction en lieu « fort eminent et au dessus la mer », destinée « tant pour la seureté du navigaige de la mer que pour la défense et seureté des habitants » et à donner l'alerte en cas d'attaque. Son périmètre est de 18,5 brasses (92,5 pieds), sa hauteur de 2,5 brasses⁵⁵. En 1380, à Saint-Nazaire existe un « chastel ». C'est sur le constat qu'il est bien « envitaillé » et « embataillé » en canons, artillerie, hommes et vivres, qu'en 1380, un amiral espagnol est dissuadé de l'attaquer⁵⁶. Ce château disparaît ensuite⁵⁷.

La défense côtière est encore assurée par un service de guet. Le 5 octobre 1420, au Croisic, qui est un « port de mer en lieux perilleux », le duc estime nécessaire de faire de « tres grans guetz » tant « es forteresse que à la coste de la mer », par « moult de gens » assurant durant « l'eminent danger » un service

49 AD44, 114 J 4-19, f° 13, 6 juin 1634. S'il s'agit du « pied de roy » (0,325 m), l'ensemble s'étend sur 85 m sur 72.

50 AD44, E 216/13, f° 21-21 v°, 11 juillet 1495.

51 J. Fonteneau, *La Cosmographie...*, *op. cit.*, p. 519.

52 Dont des vestiges sont cités par des témoins au xix^e siècle, J.-C. Caillo, *Notes sur Le Croisic*, *op. cit.*, p. 256.

53 AD44, E 216/13, f° 21-21 v°.

54 J.-C. Caillo, *Notes sur Le Croisic*, *op. cit.*, p. 147.

55 *Ibid.*, p. 267-268.

56 G. de Saint-André, *C'est le livre du bon Jehan duc de Bretagne*, *op. cit.*, p. 434-435, v. 3420-3453.

57 Le 20 avril 1564, est évoqué l'emplacement du « chateau et forteresse » où est à présent l'église paroissiale, AD44, B 1482, f° 1.

réel en un nombre tenant compte de « la qualité des forteresses et au nombre de cieulx qui en sont du destroit ». En cela, le duc revient sur l'évolution qui avait remplacé le guet réel par le paiement d'un « cens par deniers »⁵⁸. À Saint-Nazaire, le 28 novembre 1454, est mentionné également un « guey à coste de la mer », auquel, depuis 1425, s'ajoute l'obligation d'armer six francs archers⁵⁹.

Ce service se complète d'une possible réquisition de main-d'œuvre : à propos de la construction de la tour de guet du Croisic, en août 1561, est évoquée « l'ayde que y ont faicte et donnée les habitants de ladicte ville, yslé et paroisse de Bas ». Le fait qu'ils « se y sont ordinairement rendus et trouvés en leurs rang, tour et ordre lorsqu'il y a heu de la besoigne encomencée »⁶⁰ donne à penser à un système bien établi. Cette impression se retrouve en temps de guerre : la mise en défense de la côte mobilise les populations selon des modalités que diverses informations précisent. En août 1404, des « paysans » avec des « bâtons, des arbalètes et des arcs » contribuent à repousser une descente anglaise⁶¹. Le 21 juillet 1468, il est ordonné aux officiers de Guérande de

156

contraindre et compeller les manans et habitans ou terrouer tant bourgeois, marchans, mariniers, laboureurs que autres de commun estat, à eulx embastonner et mectre en point d'armes chacun selon sa faculté et de faire guet et garde, [...] ceux des costes de la mer et des environs, esdites costes, chacun tour à son ranc et tour

et d'être présents à des montres⁶². Le 27 mai 1477, il est demandé, en cas d'alerte, de « faire feuz, fumees, son de campanes et autres signes » afin que des hommes puissent « y aller faire resistance »⁶³.

Cette mobilisation n'exclut pas le recours aux autres moyens militaires du duché, comme l'évoque un mandement du 15 décembre 1483, où il est ordonné, non seulement de mettre en armes les populations côtières, mais encore de faire mettre en armes les « nobles, annoblis, que autres sugets aus armes, francs archers et esleuz et aussi les bons corps »⁶⁴. Le cas échéant, des renforts peuvent être dépêchés, par exemple en 1380⁶⁵ ; et en août 1404, où le

58 R. Blanchard, *Lettres et mandements de Jean v, duc de Bretagne...*, op. cit., t. III, n° 1451.

59 AD44, E, dépôt 7, Saint-Nazaire, 17, *ibid.*, 12 JJ, Saint-Nazaire.

60 J.-C. Caillo, *Notes sur Le Croisic*, op. cit., p. 268.

61 *Chronique du religieux de Saint-Denys...*, op. cit., p. 198-201.

62 AD44, B 6, f° 136.

63 AD44, B 8, f° 98-98 v°, le 15 décembre 1483 ; *ibid.*, B 9, f° 117-117 v°, 28 juillet 1480.

64 Dom Hyacinthe Morice, *Mémoires pour servir de preuves à l'histoire ecclésiastique et civile de Bretagne*, 3 vol. Paris, 1742-1746, t. III, col. 431-432.

65 G. de Saint-André, *C'est le livre du bon Jehan duc de Bretagne*, op. cit., v. 3473-3490, p. 438.

duc rassemble « deux mille deux cents hommes », dépêche une avant-garde, puis, arrivé sur les lieux avec les renforts, il engage le combat et repousse les Anglais⁶⁶.

La défense côtière trouve son prolongement dans des mesures de défense maritime. Le 4 juillet 1468, il est ordonné à tous

maîtres de navires, mariniers et autres subgitz frequentans la mer et residens esdites costes, reservez les nobles, ennobliz et subiz à noz mandemens et armes de, incontinant, eulx armer, et embastonner [...], donner et avitailler leurs navires et faire la guerre à la mer et à la terre⁶⁷.

Parfois encore, s'y associent des mesures destinées à préserver le port et sa flotte : le 8 juin 1487, ordre est donné à tous ayant « grans et petiz » navires qu'ils « se mectent en armes et retirent en la mer loign de terre iceulx navires et aussi y retirent leurs personnes et biens » jusqu'à nouvel ordre afin qu'ils ne tombent pas en possession des ennemis, se tiennent prêts à servir le duc⁶⁸ ; ce qui est précisé, pour le pays guérandais, le 15 juin 1487, où il est ordonné à Jacques Jouhan et Jean Bouchart et « autres » du Croisic de retirer tous les navires et bateaux « o passage d'entre Saint Nezaire » et de les mener au Croisic ou à Nantes ou dans tout lieu qu'ils jugeront plus convenable⁶⁹.

La défense côtière, en s'appuyant sur des fortifications, sur un système de surveillance des côtes et de mobilisation des populations locales, en associant des nobles, des milices populaires et les forces navales, dispose de possibilités tactiques remarquables.

La sécurisation de la navigation

Les indications nautiques

Dans *Le grant routtier*, Pierre Garcie se propose « enseigner » le chemin à suivre pour entrer et remonter l'estuaire. Il envisage la conduite d'un navire de la côte vendéenne. Le navire est placé dans un alignement nord-nord-est/sud-sud-ouest, c'est-à-dire île du Pilier/pointe de Chémoulin. Les repères sont la chapelle de la pointe de Chémoulin, l'anse du Jonay, le clocher de Batz, et la pointe de Penchâteau. Pour éviter la basse de La Lambarde, sur laquelle on va droit dessus si l'on suit la direction donnée par l'alignement de clochers du pays guérandais, il convient d'obliquer afin de laisser à bâbord La Lambarde – qui est au sud-ouest ou sud-sud-ouest des îles de Pierre-Percée et

66 *Chronique du religieux de Saint-Denys...*, *op. cit.*, t. II, p. 199.

67 AD44, B 6, f° 127-127 v°.

68 AD44, B 10, f° 211-212 v°.

69 AD44, B 10, f° 215 v°.

des Charpentiers. La position de ces dernières est donnée avec soin : situées à une demi lieue de la terre, on se trouve à leur hauteur lorsque le clocher de Batz est « parmy » Pierre-Percée et la pointe de Guérande, c'est-à-dire l'actuelle pointe de Penchâteau. Pour passer à l'est des Charpentiers, on se guide à partir de la pointe de Chémoulin et du moulin situé en arrière de l'anse du Jonay.

Ensuite, il faut passer « en terre » le banc du Raure où se trouve un chenal longeant la côte qui offre, à marée basse, des fonds de 2,5 à 3 brasses (4 m à 4,8 m), mais l'on aura soin de donner du « ryn » (de s'écarter des pointes) en remontant le long de la côte. Cependant, il est plus sûr de suivre « la grant chenal », appelé encore de Saint-Nazaire, qui laisse le banc du Raure à bâbord. Pour cela, il faut repérer un grand village qui est en « bas » de Saint-Nazaire, loin en terre, repérable grâce à deux moulins qui se trouvent entre ce village et Saint-Nazaire, à une « plantée » d'arbres qui ressemble à un bois, à un grand arbre et encore à un autre « ront » qui sont à ses extrémités. Il faut mettre ce village « parmy » une pointe où est située une chapelle, et aller vers cette pointe. Lorsque le clocher de Saint-Nazaire est dans l'alignement des pointes, on doit changer de cap, en obliquant vers le nord-est. On entre alors dans le chenal et, pour se garder des pointes, il faut garder cet alignement ouvert.

158

Entré dans le chenal et remontant celui-ci, il faut laisser le banc de Verme à tribord. Les profondeurs, en chenal, sont de 5 à 6 brasses (8,1 m à 9,7 m), et de 2 à 2,5 brasses (3,2 m à 4 m). À hauteur de la pointe de l'Ève, il faut laisser à tribord le rocher des Morées, mais en se méfiant du sud-est. Après la pointe de Villès-Martin, on trouve 5 à 7 brasses (8,1 à 11,3 m), et au « travers » de la baie proche de Saint-Nazaire, 9 à 10 brasses (14,6 à 16,2 m), et « vase ». Si l'on louvoie, il faut se garder au sud, à la hauteur d'un moulin situé dans cette baie, à une demi-lieue en mer, d'une basse et d'une autre qui couvre à mi-flot, ne laissant de fond, lors des grandes marées que 2 à 2,5 brasses (3,2 m à 4 m), ainsi que d'un rocher qui assèche. Quant aux meilleures profondeurs du Pau, elles se trouvent en amont de la pointe de Saint-Nazaire « quant l'on a la chemynee du priouré parmy une fee ».

Venant du sud, pour aller à l'ensemble portuaire de Guérande, le cap est mis au nord puis au nord-ouest. On laisse La Branche à bâbord et au nord-ouest, en se repérant sur le clocher de Guérande, on entre dans un chenal profond de 3,5 à 4 brasses (5,6 m à 6,4 m), c'est le chenal du Nord. L'entrée du port se fait par l'ouest : le cap doit être mis au nord et nord-est ; laissant La Branche à bâbord et visant le clocher de Guérande, on s'engage, entre La Branche et la terre – Pierre-Percée et la Croix de Guérande donnent un axe est/ouest ; la Croix de Guérande et l'île Dumet, un axe nord-nord-ouest/sud-sud-

est ; la Croix de Guérande et la pointe du « Bon Saint », c'est-à-dire Saint-Gildas, un axe nord-ouest/sud-est, la pointe Saint-Gildas et le « pertuys du Bessic (?) » un axe est-nord-est/ouest-sud-ouest, l'île Dumet et l'île du Four un axe nord/sud. Près de l'île Dumet, située à l'est et nord-est, est indiqué un « bon paux », de 6 brasses (9,7 m) de profondeur⁷⁰.

Les amers sont déterminants. Ce sont des éléments côtiers : île, pointe, parfois précisés par une couleur (« poincte noire »), anse, baie, rocher, sable ; des éléments végétaux : arbres de forme remarquable, bois ; des constructions : chapelle, église, prieuré, clocher, moulin, « moulin turquoys », « grant maison d'ardoise », village, puits, cheminée, fuie ; des voies de communication : chemin, « grand chemin charrau ». Leur repérage est essentiel : c'est par rapport à eux que les marins se situent grâce à l'observation, à celle de leur couleur ou de leurs alignements, à leurs relèvements au compas, aux notions de bâbord, tribord, amont, aval, et encore à celles de « travers », de bas, au bout, au bout de bas, de haut. Retenus en raison de leur caractère signifiant, ces amers expriment un sens aigu de l'observation et du détail, ce qui n'exclut ni la capacité à caractériser des ensembles paysagers ni les perceptions – ainsi lorsqu'il est évoqué « un grant planté d'arbres entour du village, car il ressemble estre un boys ». Les distances sont encore des repères essentiels. Elles peuvent être imprécises, « ung village qui au bas de Saint-Lesayres, bien loing de la mer en terre », mais également appréciées en lieue⁷¹.

La navigation est donc affaire d'observation d'éléments composant le paysage. Ces éléments sont mis en relation avec les points cardinaux, les fonds, parfois contrôlés à la sonde, et les données de la marée. Mais naviguer exige des décisions de la part du pilote que, seule, son expérience lui permet de mettre en œuvre selon les indications nautiques données : « mectz le moulin sus la pointe noire devers l'est, devers Chesmoulyn, la largeur de deux trefz »⁷² ; « ne ferme point le clochier de Saint-Lesayres dedans les autres poinctes », et « donne bon ryn à la poincte », c'est-à-dire « donne du rond », ce qui signifie « passe à bonne distance ».

Ce souci de repères nécessaires à la navigation se trouve exprimé, le 26 décembre 1515, dans des lettres d'indulgence, accordées à la demande de la reine Claude, par le pape Léon X, où il est signalé qu'une « tour de l'église de Guérande [...], d'une grande hauteur, au sommet de laquelle une lumière avait coutume d'éviter les dangers des mers, du côté de Guérande, aux

70 D. W. Waters, *Le Grant routtier...*, *op. cit.*, p. 2, 89-92, 125-13 ; A. Gallicé et P. Trémel, « La Navigation dans l'estuaire de la Loire à la fin du Moyen Âge », *art. cit.*, p. 271-276.

71 Il y a 20 lieues marines au degré de latitude, soit 3 milles marins au degré.

72 *Tref* signifie voile. Deux *trefz* équivalent à une mesure angulaire de trois ou quatre degrés.

navigateurs, et qui montrait le chemin aux marins [...], tout récemment fut démolie et écroulée ». Depuis, 25 navires ayant fait naufrage, il est nécessaire de la reconstruire au plus vite pour la sécurité de la navigation⁷³.

Les mesures portuaires

Des balises sont disposées à l'entrée des ports et le long du « canal ordinaire » que les navires doivent emprunter. Au Pouliguen, connu tardivement, un droit de balisage est donné comme institué « anciennement par les ducs » et porte sur l'entretien de quatre balises⁷⁴. Dans le port du Croisic, leur présence est signalée dans le compte de « miserie » de 1515-1516 (60 sont consacrés à l'entretien), alors que des repères (des mâts) sont dressés de place en place⁷⁵.

160

En août 1561, un procès-verbal d'enquête brosse un tableau du port du Croisic dont se dégage l'impression d'une régulation : des « grands vaisseaux », des « navyres » et des « barques », « rentrent et sortent [...] tant pour reposer que mectre ou descendre les marchandises » ; aux quais sont « attachés » un « grand nombre de navires », ils y « reposent » ; d'autres sont en cours de construction en un lieu situé en retrait du mouvement général, alors que sur une « motte », sont entreposés du sel et autres marchandises. Des zones de délestage sont définies : une jonchère est « partie de sable et de pierres et roches ramassés de lestaiges descendus des navyres »⁷⁶. Des taxes portuaires, comme celles des « anciennes coutumes, ventes et gardes des navires, barques, basteaux et encrages »⁷⁷, attestent d'une police portuaire. Celle-ci comprend encore l'interdiction de jeter dans le port et les douves du château du Croisic des « pierres, sablons, terriers, bourriers, lestaige, ne autres choses » sous peine d'amende, mesure qui est rappelée à chaque renouvellement de billot⁷⁸. À l'inverse, le 4 mai 1584, il est précisé que les pierres de lestage nécessaires aux navires ne peuvent être prélevées qu'avec la « permission » des autorités⁷⁹. Mais le renouvellement de ces mesures conduit à s'interroger sur leur respect même.

Les travaux portuaires contribuent à la sécurité de la navigabilité dans les ports. Le chenal d'accès au Grand-Traict et au port du Croisic est l'objet d'interventions, connues dès le début du XVI^e siècle, visant à attaquer les rochers qui l'encombrent. Les ports du Croisic et du Pouliguen ont été,

73 Guillaume Mollat, *Études et documents sur l'histoire de Bretagne (XIII^e-XVI^e siècle)*, Paris, H. Champion, 1907, XXVI, p. 175-177. Le nombre de naufrage (25) est sujet à caution et ne peut être rapporté à une durée précise.

74 AD44, G 402, acte du 23 mars 1788.

75 J.-C. Caillo, *Notes sur Le Croisic, op. cit.*, p. 152.

76 *Ibid.*, p. 262-267.

77 AD44, B 705, f^o 73 v^o-75 v^o, 24 mai 1558.

78 AD44, E, dépôt du Croisic, CC 13, 27 juin 1515, 26 juin 1523, 20 août 1532, 1^{er} mars 1546,

79 AD44, E, dépôt du Croisic, CC 13.

en partie, surtout le premier, progressivement équipés de quais dotant Le Croisic de « chambres », c'est-à-dire de bassins asséchants. La construction de jonchères, de chaussées et de quais au Croisic, surtout, et au Pouliguen, en engainant le flot, modifie la vitesse des courants, assure un remplissage plus rapide, offre des profondeurs plus importantes et facilite le chargement et le déchargement des navires, tout en assurant un courant de vidange renforcé. Ceci n'exclut pas des travaux de curage, nécessités, entre autres, par la chute de pierres arrachées aux quais, et d'ajuster, au fur et à mesure de leur construction, la hauteur des quais afin que le flot ne les submerge.

La navigation sur les étiers

Dans les zones propices à la production du sel, l'établissement, dès le XIII^e siècle, d'une monoculture salicole qui limite les espaces disponibles pour une production céréalière, et le souci de favoriser la navigation sur les étiers, expliquent la disparition des moulins à marée (ceux-ci n'étant utilisés que pour les céréales) dont des mentions anciennes attestent l'existence⁸⁰. Au XV^e siècle, ne subsiste qu'un moulin à marée situé à Soursac en Mesquer⁸¹.

Sur les étiers sont mentionnés des « ports⁸² ». D'autres lieux ne reçoivent qu'un équipement sommaire désigné par le mot « siege⁸³ », alors que des « vessels et escaffes » sont signalés à l'ancre ou amarrés, chargeant ou déchargeant le long des étiers⁸⁴.

Le dossier montre la diversité des acteurs et des efforts entrepris. Ces actions toujours recommencées attestent également de l'impossibilité d'apporter des solutions durables aux risques encourus, ce qui, dans les ports, du point de vue technique, tient en large partie au manque de connaissances théoriques des phénomènes hydrauliques et de moyens pour rectifier les chenaux ou établir de solides lignes de quais. Cependant, les résultats sont positifs à plus d'un titre. D'un point de vue commercial, ils ont contribué à l'amélioration des conditions portuaires, à l'augmentation du trafic et à au développement économique. Politiquement, le « billot » concédé au Croisic par le pouvoir conduisit à l'octroi, puis à la confirmation, de privilèges. Enfin, en ce lieu, du point de vue des mentalités, l'investissement continu développa une forme « d'identité portuaire ».

80 D. H. Morice, *Mémoires pour servir de preuves*, op. cit., t. 1, col. 912. La toponymie a gardé trace de moulins ; voir Gildas Buron, « La Microtoponymie du marais salant guérandais », *Nouvelle revue d'onomastique*, 23-24, 1994, p. 200.

81 AD44, B 1472.

82 AD44, B 1465, 14 mai 1540.

83 AD44, B 1482, 5 mai 1535 ; *ibid.*, 198 J 95, 5 mai 1535, AD44, B 1463, 27 juin 1543.

84 AD44, B 1456, 23 février 1393.

SÉCURISER L'ESTUAIRE DE LA GIRONDE
DU XVI^e AU XVIII^e SIÈCLE :
UNE MISSION IMPOSSIBLE ?

Jacques Péret
Université de Poitiers

L'accès au grand port aquitain par le long estuaire de la Gironde a toujours constitué un problème et un enjeu majeur. Bordeaux, de loin le premier port français au XVIII^e siècle, se doit de sécuriser les portes d'entrée de sa « rivière », tout du moins de limiter au maximum les risques liés à une embouchure considérée comme « une des plus dangereuses d'Europe »¹. L'enjeu est évidemment considérable et dépasse rapidement, dès la fin du Moyen Âge, les seuls Bordelais pour devenir une affaire d'État.

Les dangers et donc les risques se concentrent pour l'essentiel dans un espace réduit, de vingt à trente kilomètres de rayon, centré autour de la fameuse tour de Cordouan, construite au milieu de l'embouchure. Voir cet amer est tout à la fois rassurant et inquiétant de jour comme de nuit, et signifie au navigateur qu'il se situe dans le secteur de tous les périls. Dans ce passage étroit, véritable goulot de la bouteille, conduisant aux eaux plus calmes de l'estuaire proprement dit, se cumulent tous les dangers de la mer : barrière de bancs de sable et de rochers fermant l'embouchure, brisants et vagues déferlant sur ces hauts fonds, passes étroites et changeantes. Et pourtant, chaque année, aux XVII^e et XVIII^e siècles, ce sont entre 2 000 et 3 000 voiliers qui empruntent bon an mal an ce détroit de la peur, à l'entrée puis à la sortie de la Gironde. Très tôt, les ducs d'Aquitaine, puis les occupants anglais, ainsi que le pouvoir municipal bordelais, porte-parole des armateurs et négociants,

1 Problème déjà évoqué dans les principaux ouvrages sur le commerce bordelais ; voir J. Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux, 1400-1550*, Paris, SEVPEN, 1968 ; C. Huetz de Lempis, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris-La Haye, Mouton, 1975 ; P. Butel, *Les Négociants bordelais, l'Europe et les Îles au XVIII^e siècle*, Paris, Aubier, 1974.

se sont préoccupés de sécuriser tant que faire se pouvait le périlleux passage avec la construction de la première tour de Cordouan. À partir de la seconde moitié du XVI^e siècle, les aménagements de l'estuaire ont une toute autre dimension avec l'édification de la nouvelle tour, monument hors du commun, mais œuvre royale. À partir de là, c'est la Monarchie qui prend la direction de la sécurisation de la Gironde avec la mise en place progressive, au XVIII^e siècle, d'un véritable plan global et coordonné de balisage et de signalisation.

Les sources suivent le même cheminement. Après le temps des contrats entre les constructeurs et la monarchie, représentée par les pouvoirs provinciaux, gouverneur et Parlement en tête, vient progressivement l'ère de la monarchie administrative avec ses rouages centralisés qui partent de Versailles. C'est l'intendant qui devient le maître de la Gironde à partir de Louis XIV avant que l'estuaire passe sous la coupe des services de la marine au milieu du XVIII^e siècle. Les Bordelais, par le biais de la Chambre de commerce, gardent simplement un œil sur ce qu'ils considèrent comme leur territoire. Conséquence logique, même si les archives provinciales bordelaises², et dans une moindre mesure saintongeaises, fournissent des données significatives, l'essentiel est à chercher aux Archives nationales³ et au Service Historique de la Défense, dépositaires de la correspondance et de la masse des mémoires et des rapports relatifs à l'aménagement de l'estuaire, devenu une affaire nationale.

Nous partirons tout d'abord de l'identification des dangers et de leur perception par les contemporains, avant de cerner les acteurs de la gestion des risques et leurs rôles respectifs, et enfin de suivre sur deux siècles les phases de travaux cherchant à sécuriser l'embouchure de la Gironde, en se posant toujours la question du décalage entre le projet et la réalité face à la puissance incontrôlable de l'Océan.

LES DANGERS DE « LA RIVIÈRE DE BORDEAUX »

Avec une belle constance, du Moyen Âge à l'époque contemporaine, routiers, portulans et pilotes côtiers font de l'embouchure de la Gironde un des passages les plus dangereux du littoral français, conseillant aux navigateurs de s'en écarter le plus possible, sauf nécessité quand il s'agit d'y entrer pour gagner Bordeaux. La situation relève d'un cas d'école classique, celui de la rencontre tumultueuse du flot d'un grand estuaire et de la houle venue de l'Atlantique avec la formation d'une barre sableuse. Toutes les cartes, dès celle

2 Archives Départementales de la Gironde, Série C, Chambre de commerce.

3 Archives nationales de France, fonds Marine, série D notamment.

d'Alphonse de Saintonge en 1545⁴, mettent en évidence la barrière de bancs de sable fermant l'embouchure, dénommés « dangers de Cordouan » sur la carte de Tassin en 1636, « mattes », ou « Asnes ». Au centre, l'îlot rocheux de Cordouan prolongé par de vastes bancs de sable, reste « d'une île mangée par la mer » selon l'expression de l'ingénieur Ferry, découvre largement à marée basse. À partir de la fin du xvii^e siècle, le dessin des bancs se précise et s'accompagne de leur dénomination désormais fixée (bancs de la Coubre, de la Mauvaise, de Montrevel, du Chevrier, de Cordouan...). Cette barre constitue un obstacle en elle-même et surtout lève une redoutable ligne de brisants. En effet, la houle venant du large déferle sur ces hauts fonds, « battures » formant alors une barrière continue et quasi infranchissable : pour l'ingénieur Teulère, tenter alors d'entrer dans l'estuaire, « c'est vouloir périr ». Ce dédale de bancs implique une navigation délicate empruntant une série de passes étroites et tortueuses de part et d'autre de l'îlot de Cordouan. Leur nombre (de deux à sept), leurs noms (le Matelier, les Charentais, Grave pour les principales), leur tracé et leur profondeur varient dans le temps et d'une carte à l'autre ce qui les rend toujours « risquables et dangereuses ». Il faut y ajouter la difficulté pour les navires venant du large de repérer l'estuaire, et l'atterrissage est « sujet aux plus grands dangers », selon le capitaine de vaisseau Payen de Noyant⁵. En effet, en dehors de la tour de Cordouan, les marins ne disposent que de très peu de repères pour entrer dans la Gironde, l'embouchure étant encadrée de deux rivages pratiquement identiques vus du large, dunes grises et basses, et « rien n'est plus aisé que de les confondre » par mauvais temps.

Sur cette géographie maritime pour le moins difficile viennent se greffer d'autres contraintes qui rendent la navigation toujours très délicate. Selon la belle formule de Jacques Bernard⁶, les navires doivent bénéficier à la fois d'un bon temps, d'un bon courant et d'un bon vent, conditions rarement ou brièvement réunies. Tout d'abord, les portes de l'estuaire se ferment par mauvais temps ; pour l'ingénieur Masse, « la mer y est quelque fois affreuse »⁷, et les déferlantes qui éclatent sur la ligne des hauts fonds rendent tout passage impossible. Deuxième contrainte, les violents courants alternatifs de flot et de jusant : on ne peut naviguer contre des courants de trois à cinq nœuds qui imposent un véritable système de passages à niveaux, avec deux créneaux rigides, chaque jour, pour entrer ou sortir de l'estuaire. Enfin, l'obligation de bon vent exclut les « calmes » livrant les voiliers au jeu

4 A.D. Gir., II 59. Sur les représentations de l'estuaire, les cartes et sa géographie, voir J. Péret, *Cordouan, sentinelle de l'estuaire*, La Crèche, Geste Éditions, 2007.

5 Archives nationales, D 2 – 38, *Mémoire sur la sûreté de la navigation*, vers 1770.

6 J. Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux*, *op. cit.*

7 Médiathèque La Rochelle (MLR), ms 31, *Mémoire géographique de Claude Masse*.

des courants « qui portent avec une rapidité incroyable sur les dangers ». Le vent doit souffler du secteur ouest à l'entrée, cas majoritaire ; en revanche, ces mêmes vents interdisent la sortie de l'estuaire, obligeant les voiliers à attendre pendant parfois plusieurs semaines un vent favorable à l'ancre, au mouillage forain du Verdon, abri médiocre derrière la pointe de Grave.

À cette accumulation de tous les dangers de la mer, vient s'ajouter, durant chaque période de guerre, la présence obsédante des corsaires et des escadres ennemies, qui viennent roder devant le passage obligé du goulot de la bouteille où les proies sont nombreuses. Ce sont les corsaires espagnols, bons connaisseurs des lieux, qui sont les plus présents du ^{xvi}^e siècle jusqu'à la guerre de succession d'Espagne ; ils profitent aussi des guerres civiles françaises et pénètrent à plusieurs reprises dans l'estuaire. Les Hollandais et surtout les Anglais prennent ensuite le relais. Si les prises n'ont jamais été dénombrées, les dossiers de l'Amirauté relèvent précisément les naufrages liés aux attaques des corsaires, incendies ou échouages volontaires pour échapper à l'ennemi. On compte ainsi vingt « fortunes de mer » de la guerre de la Ligue d'Augsbourg à la guerre d'Indépendance américaine⁸, partie émergée de l'iceberg des prises. Chaloupes de corsaires de Guernesey ou frégates anglaises chassant en meute rendent l'accès à la Gironde on ne peut plus périlleux. Tous les rapports des officiers de marine insistent sur l'extrême vulnérabilité de l'estuaire sans réseau fortifié ni refuge, où règne la crainte d'une descente ennemie sur le mouillage du Verdon qui abrite toujours plusieurs dizaines de navires.

166

Enfin, les rivages inhospitaliers encadrant l'estuaire, côtes sauvages désertes, n'ont rien de rassurant pour le navigateur. Les populations riveraines jouissent quant à elles d'une réputation détestable. En 1783 encore, le maître des requêtes Chardon évoque « les côtes de Saintonge où les malheureux marins tremblent d'échouer. S'ils échappent à la fureur des flots, ils ont d'autre part à craindre la mort par ceux mêmes préposés pour les secourir »⁹. Ces stéréotypes, pour l'essentiel sans grands fondements comme nous l'avons démontré à la suite d'Alain Cabantous¹⁰, curieusement colportés par la haute administration, ont la vie dure ; ils contribuent à donner à l'embouchure une image et une réputation épouvantables.

Cette insécurité peut se mesurer concrètement à travers les naufrages étudiés depuis les années 1680¹¹ pour l'embouchure et ses approches depuis

8 Cf. J. Péret, *Naufrages et pilleurs d'épaves sur les côtes charentaises aux xvii^e et xviii^e siècles*, La Crèche, Geste Éditions, 2004.

9 Cité par J. Péret, *Naufrages et pilleurs...*, *op. cit.*

10 Alain Cabantous, *Les Côtes barbares : pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France, 1680-1830*, Paris, Fayard, 1993.

11 Étudiés par J. Péret, *Naufrages et pilleurs...*, *op. cit.*

les côtes d'Oléron jusqu'à celles du Médoc. Ce sont environ 200 voiliers qui se perdent dans les « battures » de part et d'autre de Cordouan entre la pointe de la Coubre et la pointe de Grave ; deux à trois fois plus font naufrage sur les côtes sauvages d'Oléron, d'Arvert et du Médoc en tentant de gagner l'estuaire. 700 à 800 naufrages en un siècle constituent un ordre de grandeur plausible, soit sept à huit par an en moyenne, avec des pointes à vingt certaines années. L'entrée de la Gironde est effectivement redoutable, mais ce chiffre doit être relativisé par rapport aux 2 à 3 000 navires qui fréquentent chaque année « la rivière de Bordeaux ». À ces pertes finalement modérées, il faudrait ajouter les nombreuses avaries et les longues attentes au mouillage du Verdon sans compter l'impossibilité d'entrer dans l'estuaire, autant de handicaps pour l'économie maritime bordelaise et nationale.

La typologie de ces « fortunes de mer » met clairement en évidence plus de quatre fois sur cinq « le mauvais temps » et plus précisément les tempêtes hivernales et les vents d'ouest qui font des passes un piège mortel et poussent les voiliers désemparés sur les côtes sauvages encadrant l'estuaire. Il faut y ajouter les erreurs de navigation, attestées dans 11 % des naufrages sur les côtes saintongeaises, liées pour l'essentiel à des fautes d'estime aux approches de l'estuaire. La mauvaise visibilité, la confusion entre les amers – les tours de Cordouan, de Chassiron et des Baleines, le clocher de Marennes sont pris fréquemment les uns pour les autres – les fautes des pilotes (17 cas) ne pardonnent guère dans ce triangle de tous les dangers.

La mer et le vent commandent les portes de la Gironde, véritable détroit de la peur, toujours difficile mais « pas pour autant impraticable » comme l'indique vers 1770 l'auteur du « *Mémoire sur la navigation des vaisseaux de guerre* ». Jusqu'au xvi^e siècle au moins, les recettes empiriques de navigation et quelques aménagements guident le passage. Mais, progressivement, à partir du xvii^e siècle et surtout au siècle des Lumières, se dégage une véritable volonté de sécuriser méthodiquement l'embouchure et d'en réduire les risques.

DÉCIDEURS ET ACTEURS

L'embouchure de la Gironde, une des grandes portes maritimes du Royaume, constitue un enjeu économique et stratégique trop important pour être négligé par la Monarchie. La sécurisation de l'estuaire est une affaire d'État impliquant dans les processus de décision et d'exécution tous les rouages politiques et administratifs de l'Ancien Régime.

La situation est sans doute plus complexe au xvi^e et dans la première moitié du xvii^e siècle, et elle a été encore peu étudiée. Le pouvoir des seigneurs

littoraux à travers le droit de bris sur les épaves, les différents péages et droits de pêche restent à mesurer précisément. Avec la grande Ordonnance de la marine de 1681, la souveraineté royale s'affirme sans partage sur l'estran et la mer. Les seigneurs mènent simplement quelques combats d'arrière-garde en continuant à faire jouer à leur façon leur droit de bris comme en 1697 à Meschers¹², dans l'affaire du *Samuel*, où les seigneurs de Théon et Château-Bardon organisent littéralement le pillage en l'absence des officiers de l'Amirauté. Mais, à partir de Louis XIV, et même avant pour l'essentiel, la signalisation maritime, la perception des droits sur les navires entrant dans l'estuaire et la gestion des naufrages relèvent sans partage de l'administration royale. Ce que l'on peut appeler les pouvoirs bordelais, le corps de ville, la Chambre de commerce, le Parlement et le gouverneur de Guyenne jusqu'au milieu du xvii^e siècle, ont toujours eu des prétentions sur le contrôle et l'aménagement de l'estuaire, vital pour l'économie du grand port aquitain¹³. La construction de la tour de Cordouan, grande affaire de la fin du xvi^e siècle, est lancée sous la pression des institutions défendant les intérêts du négoce, et ce n'est pas par hasard si on retrouve dans les quatre commissaires royaux qui signent le contrat avec l'architecte Louis de Foix en 1582, le maire de Bordeaux, alors Montaigne, et le président du Parlement. Mais, rapidement, pour l'essentiel, ces pouvoirs se limitent au rôle de force de propositions et de réclamations, reprenant et amplifiant les plaintes, doléances, pétitions du monde du négoce et des gens de mer. La Chambre de commerce délibère abondamment, conteste, est consultée par l'administration royale mais de fait est exclue pour l'essentiel de la gestion de l'estuaire, d'autant plus qu'elle refuse toujours de financer les travaux. Au xviii^e siècle, la Chambre de commerce représentant le tout puissant négoce bordelais, est un lobby certes important, mais jamais un véritable décideur.

La souveraineté des rois de France s'affirme à la fois symboliquement et concrètement, d'abord à travers la construction et les lourds aménagements de l'extraordinaire tour de Cordouan, construite au milieu de l'estuaire. Au-delà de la fonction de tour à feu, Cordouan est traité comme un monument majeur à la gloire de la monarchie. Le programme de travaux confié à l'architecte visionnaire Louis de Foix est lancé par Henri III en 1582, puis relancé en 1594 par Henri IV pour une version grandiose¹⁴. Dans les deux

12 J. Péret, « Le paysage des naufragés et le territoire des pilleurs. Le naufrage et le pillage du Samuel dans la Gironde en 1697 », dans *Terres marines. Études en hommage à Dominique Guillemet*, Rennes, PUR, 2006, p. 99-106.

13 Gros fonds de la Chambre de commerce à étudier, Archives départementales de la Gironde, série C.

14 Sur Louis de Foix, voir Cl. Grenet-Delisle, *Louis de Foix, horloger, ingénieur, architecte de quatre rois*, Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 1998.

cas, il s'agit d'une décision et d'une œuvre royale contrôlée de près par des commissaires royaux même si le financement, assis pour l'essentiel sur les impôts des provinces voisines, est largement laissé à la charge de l'architecte qui s'y ruinerait d'ailleurs. Le programme architectural et décoratif est conçu, comme l'a démontré Jean Guillaume¹⁵, à la fois pour glorifier Henri III, le roi martyr, et pour exalter la fragile légitimité d'Henri IV. La profusion d'emblèmes monarchiques, armes, monogrammes, couronnes, fleurs de lys, bustes, inscriptions autour de la porte d'entrée et surtout dans la chapelle royale affirment la puissance de la monarchie aux yeux des visiteurs, tandis que s'affiche à la vue des milliers de bateaux français et étrangers qui entrent dans la Gironde la silhouette extravagante d'un château de la Renaissance en pleine mer. Les successeurs des deux Henri laissent eux aussi systématiquement leur marque dans chaque campagne de travaux, de Louis XIV à Louis XVI, confirmant l'image désormais reconnue de « monument national » qui s'attache à Cordouan.

Au-delà de cette symbolique, les décisions concrètes de construction relèvent à Versailles de la Marine¹⁶. C'est Colbert qui dirige directement les travaux de Cordouan de 1661 à 1664. Au xviii^e siècle, la gestion de l'estuaire s'intègre dans les rouages de la monarchie administrative et de ses bureaux mais les ministres, à l'image de Castries à la fin du siècle pour le grand projet de surélévation du phare, contrôlent toujours les projets, financièrement et techniquement. Ils s'appuient sur les chefs de bureau comme Fleuriu, chargé de la direction générale des ports, qui suit dans le détail les travaux d'aménagement de l'estuaire à travers une correspondance très dense et très directive (au moins un échange hebdomadaire de lettres). Mais cette gestion centralisée s'accompagne d'un recours systématique aux « lumières » d'experts chargés de fournir des rapports ou mémoires sur les différents projets. Le ministère utilise des officiers de marine, envoyés en mission sur le terrain comme le capitaine de frégate Kearney, qui fournit une demi-douzaine de rapports autour de 1770, dont ses « *Observations sur la navigation de la rivière de Bordeaux* »¹⁷. À côté, on fait appel à de sommités scientifiques comme Duhamel du Monceau, ou le chevalier Borda, de l'Académie des Sciences, qui joue un rôle essentiel dans les projets d'exhaussement de Cordouan et dans la transformation du système d'éclairage. Ces études s'appuient

15 J. Guillaume, « Le Phare de Cordouan, merveille du monde et monument monarchique », *Revue de l'Art*, n 8, 1970, p. 33-52.

16 Sur les acteurs et décideurs, J. Péret, *Cordouan, sentinelle...*, et *id.*, « Les portes maritimes de Bordeaux. Les aménagements de l'embouchure de la Gironde au xviii^e siècle », colloque *Les Aménagements portuaires*, Lorient 2006, à paraître.

17 Arch. nat., 3 JI 170.

également sur l'avis des praticiens maritimes de l'estuaire. En 1766, l'enquête lancée par Choiseul¹⁸ s'accompagne de la mise en place d'une commission de capitaines et pilotes chargée de proposer l'implantation de balises ; de même, les pétitions des gens de mer, relatives par exemple aux nouveaux feux à réverbères installés en 1782, donnent lieu à toute une série d'enquêtes publiques contradictoires¹⁹ où les représentants des pilotes et des capitaines de l'estuaire jouent un rôle moteur. L'administration royale sait écouter et tenir compte des avis des marins, connaisseurs empiriques mais efficaces des dangers de l'estuaire dont on reconnaît implicitement les compétences.

Sur place, l'exécution relève théoriquement des gouverneurs et de l'Amiral de France jusqu'à Louis XIV, avec beaucoup de zones d'incertitudes. Les responsabilités basculent ensuite clairement entre les mains de l'intendant. Mais la situation est complexe pour l'estuaire partagé entre une rive saintongeaise et une rive relevant de la Guyenne sans compter les pouvoirs de l'intendant de la marine de Rochefort. L'intendant de La Rochelle, en même temps intendant de la marine à Rochefort, a en charge l'estuaire et Cordouan de 1696 à 1721. À cette date, la gestion de la Gironde revient aux intendants de Bordeaux. La logique économique et le poids du grand port aquitain l'ont emporté sur les divisions administratives, et ce sont donc désormais les intendants de Bordeaux qui dirigent sans grand partage les travaux et la maintenance des ouvrages de l'estuaire. À partir de 1765, avec les réformes de Choiseul, la gestion de la Gironde passe au commissaire général de la marine en poste à Bordeaux qui devient le relais privilégié du ministère de la Marine. Ces représentants directs du ministère, qui semblent toujours s'être impliqués sérieusement dans leur mission, sont dotés à Bordeaux d'un personnel qui s'étoffe progressivement au cours du siècle, bureaux bordelais où au moins un secrétaire et un commis suivent les affaires de l'estuaire.

C'est l'intendant puis le commissaire général de la marine qui supervise directement le travail des hommes clé de l'aménagement de l'estuaire, les ingénieurs de la marine. Si certains sont envoyés, comme Magin en 1753, pour une mission précise, ici dresser une carte de l'estuaire, on utilise surtout les ingénieurs de la marine en place à Bordeaux. Joseph Teulère, chargé à partir de 1781 « des travaux des tours et balises de la Gironde », déploie ainsi une activité intense pendant plus de dix ans quant à l'aménagement global de l'estuaire, s'occupant tout à la fois du programme de construction du réseau de balises, des campagnes hydrographiques pour la réalisation de cartes et évidemment de la grande affaire de la surélévation de la tour de

18 *Id.*, C 4 157.

19 *Ibid.*, 3 || 100 et 174.

Cordouan. Il joue son rôle de maître d'œuvre et de coordinateur des travaux, résidant de longs mois au phare, ingénieur de terrain qui donne l'impression d'accomplir une véritable mission de service public. Les travaux sont quant à eux exécutés par des entrepreneurs privés après adjudication. Ce sont toujours des architectes ou entrepreneurs bordelais qui emportent les marchés, mis à part Sangrain, « entrepreneur d'illuminations », qui équipe la majorité des phares français en réverbères à la fin du siècle.

La sécurisation de l'estuaire repose aussi sur une infrastructure administrative locale : officiers des amirautés de Marennes et de Bordeaux, commissaire des classes de Royan chargé de la « police de la tour de Cordouan » et de sa logistique. Deux groupes jouent aussi un rôle essentiel sur le terrain : les trois ou quatre gardiens du phare, groupe isolé, ne descendant à terre qu'une fois par an, sur lesquels repose le bon fonctionnement du feu, et surtout les cinq communautés de pilotes de l'estuaire, au nombre de 160, intermédiaires obligés pour les navires entrant dans l'estuaire, à la fois critiqués pour leur indiscipline mais en même temps incontournables par leur expérience et leur « intrépidité », d'ailleurs toujours consultés par les autorités dans toutes les campagnes de travaux maritimes. Ajoutons enfin que le renforcement du contrôle du littoral par la Monarchie fait entrer en jeu d'autres forces allant dans le sens d'une sécurisation de l'estuaire. Le réseau des garde-côtes, surveillants du rivage dotés d'une commission de l'Amirauté, joue un rôle essentiel dans la gestion des naufrages et dans la lutte contre le pillage qui devient relativement rare, au moins dans ses formes violentes et extrêmes ; parallèlement les compagnies de milices garde-côtes, en dépit d'une valeur militaire médiocre contribuent à encadrer la population et à dissuader les descentes ennemies.

Au total, ce tableau met en évidence un organigramme étatique aux rouages centralisés, organisé autour de trois pôles : celui des bureaux de Versailles, du ministère de la Marine d'où partent les décisions, celui de Bordeaux, où l'intendant puis le commissaire général de la marine et les ingénieurs de la marine font exécuter et gèrent les travaux et le pôle de l'estuaire lui-même, celui des agents d'exécution, des travailleurs de la Gironde.

UN VASTE PROGRAMME DE SÉCURISATION DE L'ESTUAIRE

L'importance stratégique de l'estuaire amène la monarchie depuis le xvi^e siècle à prendre directement en charge la sécurisation de l'estuaire ; dans un premier temps, elle se décharge du financement par des ponctions sur les recettes fiscales des provinces voisines que l'architecte Louis de Foix doit

littéralement arracher pour se rembourser des travaux de Cordouan. Puis, à partir du début du XVIII^e siècle, on adopte la technique du droit levé sur tous les navires entrant dans la Gironde (5 sols par tonneau en 1726 avec des variations en fonction des programmes de travaux), soit un système de fiscalisation supporté par les utilisateurs. En plus, pour les très grands travaux, la Monarchie met directement la main à la poche. Il est intéressant de noter, en dépit de retards récurrents, que l'administration de la marine assure dans des délais relativement brefs les travaux d'entretien, notamment sur Cordouan ; en effet, la moindre brèche dans le mur d'enceinte peut prendre des proportions catastrophiques si elle n'est pas réparée d'urgence, ce qui est généralement fait dans les mois de la belle saison.

Cordouan²⁰ constitue évidemment la pièce maîtresse de la signalisation de l'estuaire comme le souligne clairement l'ingénieur Bitry en 1722 :

172

c'est elle qui soutient la navigation, sans quoi la plupart des vaisseaux feraient naufrage. C'est elle qui sert le jour de balise par son élévation pour la route des vaisseaux et la nuit de fanal par le feu que l'on y entretient à son sommet qui guide les navires et les empêche de donner sur les bancs de rochers...

Le grand nombre de rapports d'inspections du phare témoignent de son rôle clé et des travaux nécessaires. Après les travaux titanesques de construction de 1584 à 1611, puis une phase d'un demi-siècle d'entretien médiocre synonyme de dégradation et de fonctionnement aléatoire du feu, Louis XIV lance un vaste programme de réhabilitation de la tour, sous l'impulsion de Colbert, pour « la rétablir et consolider », tout en joignant « à l'utile le magnifique », pour préserver ce qui est considéré « comme un chef-d'œuvre d'architecture ». Mais, au XVIII^e siècle, la dimension fonctionnelle et utilitaire prend le pas sur la monumentalité voulue par Louis de Foix. Les plaintes des marins quant à la portée réduite du feu (la lanterne dégradée ayant été abaissée de 22 pieds) conduisent en 1727 à une première modernisation du phare avec la construction d'une lanterne métallique surélevée et le passage au charbon de terre. Un demi-siècle plus tard, la question de la modernisation du phare se repose dans le cadre de l'enquête sur les feux et balises du littoral français lancée par Choiseul en 1766. La recherche expérimentale puis appliquée sur les phares touche la vieille tour emblématique. Cordouan est ainsi un des premiers phares français à recevoir une lanterne dotée de feux à réverbères alimentés à l'huile, montés peu après sur une « machine tournante » à l'origine du premier feu à éclipses. Cette révolution de la lumière ne se fait pas sans

20 Sur Cordouan, outre notre ouvrage, voir le très solide travail, notamment sur les phases de construction et les problèmes d'éclairage, de R. Faille, *Les Trois plus anciens phares de France : Cordouan, Les Baleines, Chassiron*, Chauray, Patrimoines et Médias, 1993.

mal. Les marins, la Chambre de commerce de Bordeaux multiplient les pétitions contre le nouveau feu, qualifié de « très pâle », et ne portant qu'à la distance d'une lieue. L'enjeu est de taille quant à la sécurisation de l'estuaire ; il s'engage donc un vigoureux débat entre les marins, les pilotes, partisans de l'ancien feu au charbon, et les ingénieurs et scientifiques. Pendant près de dix ans, on multiplie les expériences pratiques et les observations à terre et en mer jusqu'à arriver à un nouveau système de réverbères satisfaisant en 1790. En même temps, le phare est exhaussé afin « qu'il soit aperçu au-delà des dangers les plus éloignés », au-delà des bancs de sable barrant l'estuaire. Le projet donne lieu également à toute une série de débats²¹ tout à la fois sur la hauteur (30 ou 60 pieds) et sur la forme du nouvel édifice, finalement beaucoup plus sobre et venant se greffer sur les deux premiers étages de l'ancienne tour. Terminé en 1790, le nouveau Cordouan, plus haut, doté de feux à réverbères tournants, visible à près de 6 lieues, symbolise le passage de la tour à feu au phare moderne.

Si Cordouan reste le pivot de la signalisation de l'estuaire, on peut dire qu'à partir du xvi^e siècle puis surtout de Louis XIV se met progressivement en place un système global d'aide à la navigation. En effet, si Cordouan constitue l'amer indispensable, il n'en n'est pas pour autant suffisant. Depuis des siècles, suivant en cela les pilotes côtiers et les routiers, les marins se repéraient sur un certain nombre d'amers leur permettant de prendre les passes de l'embouchure. Ces amers sont soit des clochers (Marennes, Saint-Palais, Royan, Soulac), soit des repères naturels (dunes de La Coubre, bois de Saint-Palais), traditionnels et hétéroclites. C'est seulement en 1699 que s'amorce un premier balisage spécialisé avec l'édification de deux pyramides en bois placées à la pointe de La Coubre et donnant l'alignement de la passe du Matelier. Mais il faut attendre l'enquête de Choiseul de 1766, déjà évoquée, et la mission de Kearney en 1768 pour que le ministère lance un véritable programme coordonné de balisage de l'estuaire : on construit cinq tours en bois normalisées surmontées d'un mât à pavillon et deux tours en pierre, sans compter la surélévation des trois clochers de Saint-Palais, Royan et Soulac, pour un investissement dépassant les 100 000 livres²². Ce réseau de balises construit très rapidement, et achevé en 1771, permet aux navires de se repérer et surtout de prendre les différentes passes d'entrée dans la Gironde, progrès décisif dans la sécurisation scientifique de la navigation dans l'embouchure.

21 E. Castaner-Munoz, « L'exhaussement du phare de Cordouan. Un chantier des Lumières », *Bulletin monumental*, 2006, p. 187-194.

22 Archives nationales, 3 JJ 170 et D 2 50.

Les cartes et leurs manuels ou pilotes constituent un instrument essentiel de sécurité pour entrer et sortir de l'estuaire ; leur étude systématique reste à faire mais on est frappé par l'importance du corpus²³. Aux XVI^e et XVII^e siècles, l'embouchure est représentée très approximativement avec la mise en évidence du chapelet de bancs de sable fermant l'estuaire et l'omniprésence de la tour de Cordouan, guide de l'estuaire, le tout complété par un maigre réseau d'amers, essentiellement des clochers comme ceux de Soulac, Royan ou Marennes ; la carte d'Alphonse de Saintonge, datée de 1545, renvoie à cette génération, même si les Hollandais apportent au XVII^e siècle un degré de précision supplémentaire. C'est avec les ingénieurs de Louis XIV qu'est franchi un pas décisif avec une série de relevés hydrographiques et la représentation relativement précise des fonds, des passes et des alignements nécessaires. La Favollière en 1677, Claude Masse, sans doute le plus remarquable, ou Ferry, laissent ainsi un corpus de cartes, facteur de sécurisation de l'estuaire dont il reste à mesurer la diffusion auprès des capitaines et des pilotes. Enfin, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, le ministère lance une série d'opérations de reconnaissance et de cartographie systématiques de l'estuaire réalisées par des officiers de la Royale comme Kearney ou des ingénieurs de la marine comme Magin et Teulère. Les campagnes cartographiques sont organisées méthodiquement et scientifiquement avec la pratique des relèvements en mer à l'aide de chaloupes positionnées autour des bancs de sable, croisés avec des repères terrestres selon les principes de triangulation. La fiabilité des cartes imprimées de la fin du siècle s'améliore ainsi considérablement même si le déplacement continu des bancs de sable et aussi de nombreuses erreurs amènent, en 1821, l'ingénieur hydrographe Beautemps-Beaupré à déconseiller formellement aux navigateurs d'utiliser la carte de Teulère publiée en l'an VIII et apparemment très fiable : « ce serait s'exposer à une perte quasi certaine que de s'engager dans une des passes dont les directions sont tracées sur ces plans... »²⁴.

CONCLUSION

L'entrée de la Gironde reste toujours redoutable et redoutée, et bien loin d'être sécurisée. L'ambitieux projet de balisage des bancs de sable par une série de bouées est rapidement abandonné pour des raisons techniques et financières et l'estuaire manque toujours cruellement de mouillages protégés

23 Fonds importants au Service Historique de la Défense à Vincennes et au service des cartes et plans des Archives nationales et de la Bibliothèque nationale.

24 Cité par J. Péret, *Cordouan, sentinelle...*, *op. cit.*, p. 12.

et de ports de service pour les pilotes. De même, la largeur de l'estuaire n'a jamais permis de verrouiller la Gironde par les feux croisés de l'artillerie et les fortifications sur les deux rives restent modestes, réactivées seulement pendant les périodes de guerres. Néanmoins, l'époque moderne voit incontestablement se dégager une volonté d'abord de l'État puis des usagers de sécuriser l'estuaire tant que faire se peut. Il convient d'assurer l'accès d'une des grandes portes maritimes du Royaume, enjeu à la fois économique et politique. En cela, Cordouan, tour à feu devenue un véritable monument national à la symbolique très forte, est l'objet de toutes les attentions des pouvoirs publics. L'extraordinaire construction de Louis de Foix sera entretenue, aménagée, modernisée au XVIII^e siècle, avec son feu tournant à éclipses d'avant-garde au prix de gros investissements. La mise en place du réseau de balises, les campagnes hydrographiques dans l'estuaire relèvent de cette même politique cohérente d'aménagement et de sécurisation de l'embouchure de la Gironde. Ce théâtre d'action maritime stratégique met aussi en évidence, après le temps des initiatives semi-privées à l'image de Louis de Foix, le rôle de l'État monarchique selon un mécanisme de décision et d'application très centralisé mais laissant place à l'avis des praticiens de l'estuaire. L'entrée de la « rivière de Bordeaux » est ainsi sans doute un bel exemple de modernisation de la sécurité de la navigation sous l'impulsion de l'État dans un espace maritime névralgique.



Entrée de la rivière de Bordeaux par Teulère, an VIII (Arch. Nat., Cartes et plans, G 206), construite après une série de campagnes de relèvements hydrographiques et terrestres.

Le positionnement précis de Cordouan, des bancs de sable et des amers côtiers récemment construits (détaillés sur le pourtour de la carte) permet de tracer la route des différentes passes.

LA SÉCURISATION DES ACCÈS ET L'ORGANISATION PORTUAIRE DE PORTO (XII^e-XVI^e SIÈCLES)

*Amândio Jorge Morais Barros*¹

Institut d'Histoire Moderne-Université de Porto

Porto connu au cours des XIV^e-XVI^e siècles une grande transformation : tout à la fois, le dialogue y fut noué entre la cité et son havre, et l'activité maritime y fut organisée, ce qui fut un élément central de la construction de son identité. L'importance de ce port se juge à l'aune de ses dynamiques marchandes et de la place qu'il occupa au sein du commerce international. Elle s'apprécie également à la lumière des efforts consentis par la communauté urbaine pour maîtriser les contraintes géographiques du site et des diverses mesures de protection qu'elle sut adopter. Aussi, à partir de la problématique de la sécurité, serait-il souhaitable d'engager une réflexion sur la centralité des espaces économiques et le rôle des petites places maritimes dans la formation du système atlantique. Leur volonté d'y participer activement s'exprima notamment dans les moyens consentis qui furent mis en oeuvre pour édifier et améliorer leurs espaces portuaires, infrastructures qui, à la fin du Moyen Âge, étaient réputées complexes à réaliser, tant techniquement que financièrement.

Selon les orientations de l'historiographie moderne, la méthode la plus convenable pour nous aider à comprendre l'ensemble des mouvements maritimes qui se développèrent en Europe consiste à privilégier d'abord des études de cas, à une échelle géographique, économique et sociale réduite². S'agissant de Porto, nous disposons de données documentaires

1 Je remercie M. Mathias Tranchant pour son invitation à écrire cet article et pour sa précieuse lecture (mail : amandiobarros@hotmail.com).

2 Voir, à ce propos, Jean-Philippe Priotti, *Bilbao et ses marchands au XVI^e siècle. Genèse d'une croissance*, Lille, Presses universitaires du Septentrion, 2004 ; Regina Grafe, *Entre el mundo Ibérico y el Atlántico. Comercio y especialización regional*, Bilbao, Diputación Foral de Bizkaia, 2005 ; Hilario Casado Alonso, *El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (siglos XV y XVI)*, Burgos, Caja Círculo, 2003 ; Amélia Polónia, *Vila*

touchant l'ensemble des questions de sécurisation portuaire. Majoritairement municipales et, sporadiquement, notariales – celles-ci n'existant toutefois qu'à partir du milieu du XVI^e siècle –, elles sont néanmoins ténues et dispersées³. Elles peuvent nous permettre d'identifier les principaux dangers maritimes qui ont affecté la vie portuaire de Porto, c'est-à-dire les contraintes géographiques qui ont nécessité l'institution d'un service de pilotage et l'établissement de moyens d'orientation, ou les menaces d'origine humaine qui ont conduit à la création de postes de surveillance côtière ou d'un réseau de forteresses maritimes. Un point plus spécial sera consacré à l'étude de la politique sanitaire de la ville. L'analyse sera enfin enrichie des résultats comparés de travaux portant sur d'autres réalités portuaires européennes.

BREF SURVOL DE L'HISTOIRE MARITIME DE PORTO AU MOYEN ÂGE ET AU DÉBUT DU XVI^e SIÈCLE

178

Un bref survol de l'histoire maritime de Porto s'impose pour saisir les aspects déterminants de son histoire portuaire. Au Moyen Âge, les populations littorales du nord-ouest portugais percevaient la mer comme un lieu dont elles pouvaient tirer fortune, peut-être le seul espace à partir duquel il était réellement possible de s'enrichir. La pêche, exercée en parallèle avec l'agriculture, fut la première forme réelle de vie maritime. Dans la foulée, le transport du sel, qui fut une conséquence immédiate des nécessités imposées par la conservation des poissons pêchés, ce qui le rendit aussitôt indispensable, connut un essor considérable. Un commerce par cabotage, établi sur l'échange de poisson salé et de sel, et soutenu par une relation étroite avec la Galice, s'enracina et se développa si bien qu'il dépassa rapidement les frontières ibériques : dès le XII^e siècle, il concerna l'Angleterre et les Flandres⁴. Dans le même temps, son offre s'enrichit lorsqu'il s'y ajouta des produits de la terre, en particulier des vins et des peaux tannées, aisément négociables sur les marchés du nord de l'Europe. En outre, l'établissement d'itinéraires internationaux, entre la Méditerranée et les mers du Nord, a stimulé l'action des agents

do Conde um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista, 2 volumes. Porto : Faculté des Lettres, 1999 ; Mathias Tranchant, *Le commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Rennes, PUR, 2003.

3 Il n'existe aucune documentation spécifiquement attachée au port, à l'exception du *Livre de la construction du quai de la Douane*, que j'ai étudié. Voir Amândio Barros, *Porto : a construção de um espaço marítimo nos alvares dos Tempos Modernos*, 2 vol., Porto, Faculté des Lettres, 2004.

4 Certaines sources rapportent la capture de navires portugais sur les côtes flamandes et anglaises entre 1194 et 1225 ; André L. Simon, *History of the wine trade in England*, Londres, The Holland Press, 1964, p. 101.

maritimes nationaux. Conscients des potentialités du contexte économique dans lequel ils évoluaient, les entrepreneurs d'une part, les autorités urbaines et politiques de l'autre, prirent dès le début du XIII^e siècle des initiatives de grande ampleur. Porto, Vila do Conde, Caminha et Viana, situées au nord du Portugal, devinrent les protagonistes d'un mouvement qui, ensuite, s'élargit à d'autres espaces marchands avec, en tête, Lisbonne. Le XIV^e siècle, ordinairement présenté comme un temps de crise généralisée, conception qu'il conviendrait d'ailleurs de réviser⁵, a été, dès son commencement, déterminant pour l'expansion commerciale de Porto. À cette époque, il y eut dans la ville un effort évident pour exploiter la demande internationale, ce à quoi la communauté urbaine et son territoire s'employèrent à répondre, et ils y réussirent. D'ailleurs, les négociants de Porto présentaient déjà des signes de modernité : ils privilégiaient les investissements dans des marchandises et des cultures très lucratives (sel, vins, plantes industrielles ou produits de tannerie) ; ils ne se déplaçaient plus avec leurs biens et leurs navires aussi assidûment qu'auparavant, mais, en se sédentarisant, ils laissaient le transport aux soins de salariés, Porto étant au Portugal le pionnier de la pratique de l'affrètement⁶ ; ils maintenaient une comptabilité rigoureuse de leur activité⁷. On les voit également promouvoir des expéditions vers l'Angleterre, la France, la Flandre, la Méditerranée, et leur adjoindre des missions diplomatiques, dont ils se chargeaient eux-mêmes, desquelles résultèrent des accords de grande ampleur qui illustrent bien la portée de ce mouvement⁸.

C'est, précisément, le commerce avec la France – spécialement avec les ports bretons et normands – qui encouragea les premiers aménagements portuaires. Au surplus, il favorisa et accéléra un mouvement urbanistique en direction du Douro. À la fin du XII^e siècle, un agent désigné par l'autorité épiscopale était chargé de la surveillance des chargements aux abords du fleuve et du port. L'on sait qu'en 1225, le trafic se répartissait déjà le long des deux rives. Le 13 mai 1316, une décision judiciaire établit que les places d'embarquement et

- 5 Voir Samuel K. Cohn Jr., « The Black Death : end of a paradigm », *The American Historical Review*, vol. 107, n^o 3, 2002, p. 1-46.
- 6 Voir *Ordenações do Senhor Rey D. Affonso V* (Lois générales du royaume), liv. IV, tit. V, Lisbonne, Fondation Calouste Gulbenkian, 1984, p. 55-63 ; Alberto Sampaio, *Estudos históricos e económicos II. As povoações marítimas*, 2^e édition. Lisbonne, Vega, s.d., p. 117.
- 7 1411. Un document de cette même année indique que les négociants et les armateurs entretenaient leurs « Livres de Chargement » : Archives historiques Municipales de Porto (AHMP), *Pergaminhos*, liv. 3, fl. 76.
- 8 1353 : le négociant Afonso Martins o Alho a obtenu d'Édouard III d'Angleterre un avantageux privilège extensible à tous les négociants portugais – liberté de navigation dans les mers britanniques ; Barros, *Porto : a construção...*, p. 130 et « Barcos, banqueiros e cativos. Os portuenses e o Mediterrâneo nos séculos XV e XVI », *Portogallo mediterraneo*, Luís Adão da Fonseca et Maria Eugénia Cadeddu, éd. Cagliari, CNR, 2001, p. 261.

de débarquement « des choses qui viennent de France » ne devaient pas être obstruées. Peu après, en 1325, l'accroissement du trafic maritime détermina la construction d'une grande douane royale, bâtiment notable de l'enceinte urbaine du Porto médiéval et symbole de l'intervention du pouvoir central sur l'activité commerciale. Jusqu'en 1347 – qui fut, curieusement, l'année de la grande peste – fut construite la plus grosse portion de la nouvelle muraille : élément ordonnateur du port, elle organisait les voies de circulation, les quais, les zones de mouillage, ainsi que les structures d'aide au débarquement et au stockage des marchandises, comme les grues, les balances et les entrepôts⁹. En ce qui concerne sa fonctionnalité, le port médiéval présentait une double dimension : espace dévolu au transport, il accueillait une flotte au service d'agents internationaux¹⁰ ; point de concentration et de distribution, il voyait converger denrées et marchandises de l'arrière-pays. En cela, il remplissait les missions assignées à tout complexe portuaire fluvio-maritime de la fin du Moyen Âge : il était une frontière et un lieu de passage entre deux mondes, le terrestre et le maritime, pour les navires, les hommes et leurs marchandises ; défendu par ses murailles et bénéficiant d'une surveillance côtière, il était un refuge et un abri contre les dangers de l'océan et des agresseurs ; il était un lieu de production de richesses ; il servait au recouvrement de droits fiscaux par la couronne et par les autorités locales qui, en contrepartie, assuraient à ses usagers un certain nombre de services¹¹. Surtout, point de rencontre entre les économies maritime et fluviale, il accueillait le mouvement des barques qui, descendant le fleuve Douro, nourrissaient de leurs marchandises les exportations.

Ces caractéristiques prévalurent jusqu'au XVI^e siècle. La ville sembla alors se singulariser en inventant sa propre logique commerciale, mais sans pour autant affaiblir sa vocation internationale qu'elle affermit définitivement dans le cadre du système atlantique. Investissant dans les circuits des Îles atlantiques, comme le trafic d'esclaves africains pour les Indes de Castille et le Brésil, elle trouva ainsi une intéressante alternative à la faillite du secteur du transport qui frappa Porto au cours des dernières années du XV^e siècle, ainsi qu'aux pertes causées par la mise à l'écart de la ville de la « route des Indes » gérée par le roi. Cette nouvelle économie détermina les traits caractéristiques du port. Aussi importantes que les conditions géographiques, les conjonctures

9 Pour toutes ces informations, voir Barros, *Porto : a construção...*, vol. 1, p. 25-27, 97-100.

10 En 1440, un vaisseau de Porto transporta des armes de Flandres pour Pise ; Barros, « Barcos, banqueiros... », p. 274.

11 M. Tranchant, *Le Commerce maritime...*, *op. cit.*, p. 154-162, et son travail présenté au XXXV^e Congrès de la SHMES, *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, La Rochelle, 2004.

déterminèrent ses succès. L'engagement dans certains trafics très rentables, comme celui du sucre, dont Porto était un des principaux points d'entrée en Europe, ou comme celui du sumac, amené des « provinces de l'intérieur » et à partir duquel il était exporté, entraînent une évolution décisive de ses fonctionnalités : il devint majoritairement un port de redistribution, ouvert à la présence d'étrangers (Galiciens, Biscayens, Bretons, Normands, Britanniques, Flamands, Allemands, Suédois, Danois) qui, désormais, trouvaient de bonnes raisons d'y faire relâche¹². De cette animation résultèrent de profondes interventions au sein du port, et l'on mit en place des éléments qui facilitèrent la circulation maritime. Des structures d'amarrage furent construites ; l'entrée de la barre fut mieux protégée, la côte et les navires surveillés ; on entreprit la création d'abris, à la fois zones de franchise et de quarantaine ; on construisit des systèmes défensifs ; les services portuaires furent développés. Ces transformations dotèrent Porto d'un véritable port de commerce, rationnellement structuré, dont les activités et les affaires étaient désormais très importantes. La ville, qui avait été surtout jusque là celle de marins et de gens de mer, était devenue une place de négociants, acteurs d'un trafic intense, surtout avec le Brésil. Son dynamisme commercial prit une telle ampleur que, durant la première moitié du xvii^e siècle, Philippe III cita Porto parmi les ports les plus actifs de la péninsule Ibérique lorsqu'il fit publier une instruction contre la contrebande. L'internationalisation du trafic élargit alors ses horizons aux Indes de Castille. Quant aux autorités publiques, elles furent poussées à donner des garanties efficaces aux clients pour les attirer et les fidéliser, en stimulant notamment l'effort de modernisation du port.

L'IDENTIFICATION DES DANGERS

Contraintes géographiques

Une « géographie exigeant de la volonté », voilà ce qui caractérise l'implantation du port de Porto : au regard du nombre considérable de difficultés qu'il a été nécessaire de prendre en compte pour sécuriser le passage des navires sur les trois kilomètres qui séparent la barre du port, et par suite des très mauvaises conditions offertes par cette même barre. Ces difficultés sont consignées dans nombre de descriptions telle celle-ci :

La barra é lontana meno d'une mezza lega, pessima e difficilissima a pigliarsi per la stretezza e obliquità del Canale. A questo fine fuore della città sopra

12 Il était devenu aussi un port d'exportation des vins qui, à partir de ce moment-là, jouèrent de plus en plus un rôle important dans l'économie de la région.

un'eminenza, che scopre il mare é fabbricata una porta tonda in un quadro di muro isolato, che serve a i Piloti per pigliare il fiume com sicurezza mettendo la prua, come se dovessero entrare per mezzo della luce di quella porta¹³.

Le contenu de ce texte, daté du milieu du XVII^e siècle, est intemporel. Il évoque des réalités déjà présentes au Moyen Âge, à la seule différence qu'en guise d'amer, le marin ne pouvait pas encore utiliser la « porta tonda in un quadro di muro isolato » puisqu'il ne voyait qu'un pin sauvage. Mais l'essentiel demeure : la barre a de tout temps été réputée périlleuse, constituant un casse-tête permanent pour tous ceux qui voulaient la franchir. Cet obstacle a alimenté un registre impressionnant de tragédies dont la litanie court jusqu'à nos jours. Sa dangerosité s'explique par la rencontre, à l'embouchure du Douro, des courants turbulents de ce fleuve au fort débit avec les mouvements des marées océaniques. Au niveau de la barre, les eaux s'engouffrent et créent des conditions de mer très risquées, notamment pour les bateaux médiévaux, si difficiles à gouverner. Le régime des marées, qui se fait sentir encore aujourd'hui à plus de 30 kilomètres en amont, et qui était beaucoup plus accentué autrefois, conditionnait lui aussi la navigation. Les navires devaient donc approcher avec prudence, de préférence au grand jour, pour une meilleure visualisation des écueils – il ne fallait pas manquer le *Cabedelo*, banc de sable où tant de navires ont échoué – et pour pallier la faiblesse des moyens d'orientation rudimentaires d'alors¹⁴.

L'embouchure du Douro est également caractérisée par un chenal navigable étroit, fréquemment ensablé, semé de hauts-fonds et de rochers sinistres. La situation et la configuration de la barre connaissent d'incessants changements, ce qui explique qu'elle a rarement été décrite avec précision dans les sources. Toutefois, quelques documents la mentionnent, et nous ne devons pas les ignorer. En 1559, les édiles justifèrent la pénurie de pain sévissant dans la ville au motif que, la barre ayant beaucoup changé par rapport à l'habitude, les navires ne trouvaient plus la passe pendant l'hiver¹⁵. Ce n'était pas la première fois qu'une telle plainte était formulée : presque un siècle auparavant, en 1449, la mairie de Porto remarquait que beaucoup de bateaux chargés de sel ne se risquaient pas à entrer dans le fleuve et allaient le vendre en Galice¹⁶.

13 *Viagem de Cosme de Medicis* (rapport du pilote), cité par B. Xavier Coutinho, « Assistência e arte na cidade do Porto dos séculos XII a XV », dans Damião Peres (dir.), *História da cidade do Porto*, vol. I. Porto, Portucalense Editora, 1964, p. 541.

14 Il en fut de même dans les ports voisins, tel que Vila do Conde : A. Polónia, *Vila do Conde um porto nortenho...*, op. cit.

15 Arquivo Distrital do Porto (ADP), *Contadoria da comarca do Porto* (finances du pays), liv. 0008, fl. 86.

16 J. A. Pinto Ferreira, « *Vereações* ». *Anos de 1401-1449*, Porto, Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, 1980, p. 412.

Mais, en entrant, une autre difficulté se présentait : les rochers. Dans le court trajet entre les sables du *Cabedelo* et de la *Cantareira*¹⁷, les bateaux parcouraient un vrai labyrinthe entre des roches, visibles ou submergées, précisément identifiées. Le long de ce bref segment fluvial de quelques centaines de mètres, les navires étaient confrontés à la menace de pas moins de 26 rochers, du *Picão* (Le Pique) aux *Pedras da Eira* (Pierres de l'Aire), devant le phare de S. Miguel ou Capela do Anjo¹⁸. La tradition rapporte que chacun d'entre eux tenait son compte personnel de navires coulés¹⁹.



Gravure 1. Vue de la barre de Porto et ses rochers

Orientation et pilotes

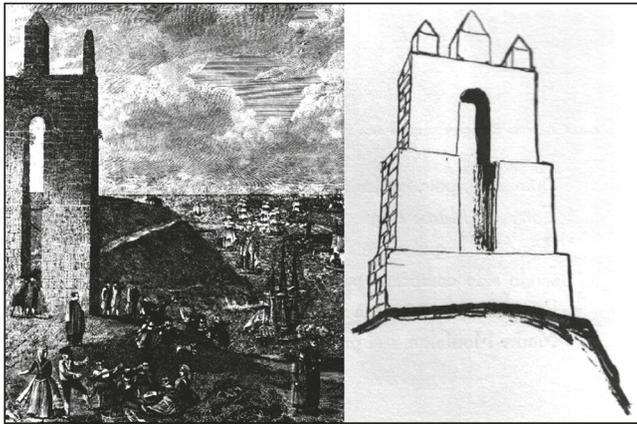
Etant donné ces conditions géographiques, entrer dans l'estuaire exigeait de la détermination : ce n'est que par grande nécessité que l'on se risque à franchir une barre pareille. De plus, au Moyen Âge, les pilotes ne disposaient que d'une signalisation rudimentaire pour se guider : un grand pin, à partir duquel ils prenaient leur cap et traçaient la route correcte. Ce vieil arbre était un amer caractéristique du paysage et, quand un jour l'on découvrit qu'il était

17 Quartier maritime, proche de l'embouchure.

18 Voir Amândio Barros et Luís Miguel Duarte, « Corações aflitos. Navegação e travessia do Douro na Idade Média e no início da Idade Moderna », *Douro – Estudos & Documentos*, vol. II (4), Porto, GEHVID, 1997, p. 79 ; Pereira de Oliveira, *O espaço urbano do Porto. Condições naturais e desenvolvimento*, Coimbra, Instituto de Alta Cultura, 1973.

19 La description de Willelm lansz Blaeuw, de Seespiegel..., Amsterdam, 1619, destinée aux pilotes des Provinces Unies, montre combien était délicat le passage : la barre y est décrite en détail et toutes les difficultés de navigation sont énumérées : voir la publication de ce texte par Veronika Joukes, *Os flamengos no noroeste de Portugal (1620-1670). Subsídios para a reconstrução da vida dos flamengos no noroeste de Portugal de 1620 até 1670*, Porto, Faculté des Lettres, 1999, p. CXVIII.

sec et prêt à tomber, toute la communauté maritime s'en alarma. Sa présence était indispensable. Aussi, les autorités municipales, toujours très actives en matière d'aménagement portuaire, se tournèrent-elles vers le roi, afin que soit substituée au *Pinheiro da Marca* (Pin de la Marque) une structure capable de former un nouveau repère côtier. Sa construction dura plus de douze ans, du 26 août 1530 au 22 août 1542. L'arbre laissa ainsi sa place à la *Torre da Marca* (Tour de la Marque)²⁰. Par la suite se succédèrent un ensemble de démarches visant à améliorer ce dispositif d'orientation. Les ingénieurs de la cour imaginèrent des projets, très dispendieux, s'appuyant en partie sur les avis des maçons et marins locaux²¹. On retint finalement le projet de construction d'une visée, d'une mire, maçonnée au sommet d'un gros mur, dont diverses gravures du Porto ancien rendent compte. Elle fut détruite pendant le *Cerco do Porto* (le Sièg de Porto), en 1833.



Gravure 2. La Torre da Marca

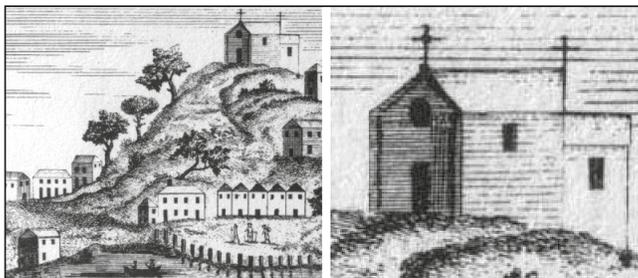
La construction de cette tour participa d'un processus plus profond, celui de la modernisation des structures portuaires, prise en main par les édiles qui multiplièrent les projets d'équipement afin de protéger et de faciliter le trafic maritime et d'éviter qu'il ne se reportât sur un autre port. C'est en grande partie la municipalité qui en eut la charge.

Des moyens anciens d'orientation étaient aussi employés. Les gens de mer les connaissaient bien. Ils se repéraient à la sonnerie des cloches des églises côtières et utilisaient leurs clochers comme des points de référence. À proximité de la

²⁰ *Corpus codicum* (collection de documents de Porto), vol. IV. Porto, Câmara Municipal, p. 232.

²¹ C'étaient des métiers pleins de dynamisme au xv^e siècle. Ils n'avaient cependant pas la puissance des corporations médiévales de métiers, notamment en matière de questions ouvrières. Toutefois, en cas de nécessité, ils étaient consultés par les autorités sur des questions maritimes.

barre, la plus importante était celle de l'oratoire de *Santa Catarina*, en usage au moins jusqu'au XIX^e siècle²². Ici comme ailleurs, les édifices construits pour permettre l'encadrement religieux des populations côtières, servaient de points d'appui technique à la navigation. Selon Coutinho Lanhoso, quelques années après sa construction, on y plaça une «marque nouvelle», qui substitua à l'oratoire probablement une visée/mire.



Gravure 3. Oratoire de *Santa Catarina*

Revenons à la signalisation de la barre. Comme je l'ai indiqué, il existait plusieurs moyens pour la repérer et la franchir. À la fin du XVI^e siècle, devant faire face à l'augmentation du trafic maritime vers Porto, le procureur de la ville s'inquiéta du fait « que la balise qui est dans le fleuve, à *São João* (Saint Jean), est prête à tomber », et il exigea sa réparation immédiate²³.



Gravure 4. L'entrée de la barre dans une carte flamande (XVI^e siècle)

22 Elle a été construite au XIV^e siècle, dans une mesure, grâce au financement des marins de la ville. En 1842 on s'inquiéta des pins « qui dissimulent la marque nouvelle et la chapelle de Santa Catarina qui servent de marque de la barre » : AHMP, *Próprias*, liv. 5, fl. 198 ; Adriano Coutinho Lanhoso, « Nossa Senhora protectora dos mareantes do velho burgo do Porto », *O rio e o mar na vida da cidade*, Porto, Câmara Municipal, 1960, p. 262.

23 AHMP, *Vereações*, liv. 29, fl. 107v.



Gravure 5. Petit temple de *Portmus* – carte luso-castillane (1634)

186

Probablement, il s'agissait alors de remplacer une des quatre colonnes que l'évêque de Viseu, D. Miguel da Silva, avait ordonné d'ériger entre 1526 et 1540. Cet évêque, qui était le seigneur du *Couto da Foz do Douro*, paraît avoir été particulièrement sensible aux problèmes de navigation dans l'estuaire. Les multiples naufrages survenus sur la barre l'incitèrent à perfectionner le signalement des rochers les plus dangereux. Il fit ajouter un petit temple d'inspiration classique, réalisé par un de ses favoris, l'architecte italien Francesco de Cremona, où était logée la statue « d'un homme au mantelet [...] indiquant l'itinéraire le plus sûr »²⁴. Il fut à l'initiative de l'érection d'un phare pour guider les bateaux pendant la nuit. On sait aussi qu'aux environs de 1535, il existait une croix de fer sur un de ces rochers. Profondément imprégné de l'esprit de la Renaissance, Da Silva ordonna qu'elle fût remplacée par une statue de type romain, évoquant *Portmus*, divinité marine, que tout le monde appelait *Togatus*²⁵. Mais, comme il s'exila plus tard en Italie, les autorités se hâtèrent d'enlever la statue et de la remplacer par une nouvelle croix de fer²⁶.

24 Mário Barroca, *As fortificações do litoral portuense*, Lisboa, INAPA, 2001, p. 45.

25 António Cruz, *O Porto nas navegações e na expansão*, 2^e ed. Lisboa, Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1983 (1^a edição, 1972), p. 15-16.

26 Elle repose au fond de la mer jusqu'à la fin du XIX^e siècle.



Photo 1. Statue de *Portmus* (xvi^e siècle)

Tout aussi important et essentiel pour le transit maritime est le phare de *S. Miguel-o-Anjo*, construit en 1527. L'ouvrage, bâti sous la responsabilité du maître de Cremona, fut établi sur une masse rocheuse qui entrain dans le Douro, à *Cantareira*.



Gravure 6. Le phare de *S. Miguel-o-Anjo* (1527)

Œuvre novatrice, « première structure architecturale portugaise construite spécifiquement à cette fin », le phare, outre le fait d'être un des premiers monuments de la Renaissance portugaise, est « un des plus anciens phares

survivants en Europe ». Pièce complexe, malgré son apparente simplicité, elle portait une torche qui brûlait sur l'étage supérieur, signalant la barre du Douro. Financée par la charité et des revenus perpétuels donnés par le prélat²⁷, une des inscriptions qui y subsiste nous dit qu'elle a été bâtie « pour le gouvernement de l'entrée des navires ». La construction de ce phare répondait aussi à des nécessités d'orientation des bateaux. Il était un des deux points de repère à partir desquels les marins déterminaient leur cap pour suivre la passe. Le récit du bénédictin Pereira de Novais nous l'explique en langue castillane :

Torre quadrada, con tal disposicion y orden que siruisse de Guia y Luz a la entrada del Puerto para dentro de su Barra, puesta con tal arte y Regla que fuesse encuentro y Mira a la torre, que llamamos de la Marca, que Puesta a Diametro desta de San Miguel y en lo eminente del Monte de los Iudios, que se empina sobre la Villa de Maçarelos, sirue de Bruxula ò Calendro a le Entrada de la Barra para Euitar el peligro que ordinariamente en ella se palpa cada dia. Con que, Por ocasion destas Dos torres que se hasen frente Vna a la otra, facilmente los Pilotos, que asisten por el Rey en esta Villa [S. João da Foz], las enbocan por la Barra a las Naos, que Vienen a sus comercios y tractos, con que por ello quedò facil la entrada, aunque siempre de peligro²⁸.

Malgré ces dispositifs, l'accès au port restait dangereux. Par conséquent, il était nécessaire de mettre en place d'autres moyens de sécurité. Des pilotes locaux, fins connaisseurs de la géographie de cet estuaire qu'ils pratiquaient sans cesse, rompus à l'usage du vieux pin et de la *Torre da Marca*, louaient leurs services aux marins étrangers. Ils composaient un véritable service de pilotage, dont les premières mentions datent du xv^e siècle, mais dont les origines sont sans aucun doute bien antérieures. Alors qu'elle était chargée de céréales pour la ville nord-africaine de Ceuta, il fallut en 1441 trois navires pour conduire la nef de Leonel de Lima hors des dangers de la barre. Ce travail coûta 650 réaux de monnaie portugaise. Une autre embarcation de Porto, la nef du duc de Bragança, nécessita un bateau de touage pour la remorquer jusqu'à la mer, travail pour lequel les armateurs de cette nef durent payer 250 réaux²⁹. Cependant, ce service était informel : tout maître qui souhaitait obtenir un pilote devait le faire chercher. Aussi, les navires avaient-ils l'habitude de rester « sur la barre », attendant que soit engagé un de ces

27 M. Barroca, *As fortificações do litoral portuense*, op. cit., p. 37-45.

28 Manuel Pereira de Novais, *Anacrisis historial*, vol. IV. Porto, Biblioteca Pública Municipal, 1915, p. 219.

29 Le mot de nef doit être compris dans son sens portugais de *nau*, soit un gros navire de charge en usage à la fin du Moyen Âge et durant l'époque Moderne.

guides par l'armateur³⁰. Au xvi^e siècle, les pilotes de la barre occupaient une responsabilité importante dans le dispositif général de navigation dans le Douro. Dans une lettre expédiée d'Anvers, datée du 25 mars 1539, le facteur du roi en Flandre, Manuel Cirne – un natif de Porto – annonçait l'envoi de plusieurs navires chargés de pain pour secourir une ville qui avait faim. Ses derniers mots concernèrent les pilotes :

Item, il me semble qu'il serait bon que Vôtres Seigneuries prévoit qu'au moment d'entrer dans la barre, aucun [navire] ne soit sans pilote jusqu'à S. João da Foz, mais avec deux navires de touage, là, dans la barre, pour les aider ; et ils seront à mes coûts, pour qu'ils ne se perdent pas par son manque. Et sur ceci doivent Vôtres Seigneuries ordonner aux dits navires, quant ils arriveront en S. João et en Matosinhos, qu'ils n'entrent pas dans la barre sans Votre ordre et mandat³¹.

Par la suite, les mentions de pilotes se firent plus nombreuses. Comme les hommes expérimentés du négoce par voie de mer, ils participaient activement à l'évolution des moyens maritimes de la ville, et leur avis était recherché en matière de sécurité. Ce fut le cas lorsque l'on envisagea des modifications sur les fonds de la barre et le remplacement de l'arbre de la marque, ou de déterminer les lieux de mouillage des navires en relâche. Au xix^e siècle, un historien rapporte qu'en une maison adossée au mur ouest du phare de S. *Miguel-o-Anjo*, se tenaient les séances « des Pilotes de la barre, quand ils avaient besoin de se réunir pour débattre de l'entrée des navires »³².

Ces hommes de mer étaient gagés par la mairie de Porto. Avant même l'institutionnalisation du métier, nous voyons ainsi le trésorier de la ville livrer 400 réaux à un nommé Domingos André, « marin vivant à Saint Jean [...], pour le travail qu'il eut de mener à l'intérieur de la barre un bâtiment breton chargé de blé, pour lui et les cinq hommes qui l'ont accompagnés »³³. Les données fournies sur l'activité maritime de 1577 nous offrent plusieurs informations sur les pratiques alors en usage. Le pilote arrivait près du navire, montait à bord, lançait un filin de manœuvre jusqu'au bateau de touage, puis guidait le vaisseau ou instruisait le pilote de bord. Parfois, il recevait des indications émises depuis la terre et transmises par d'autres compagnons. Bien que la majorité des pilotes habitait à S. João da Foz, il était préférable que certains d'entre eux demeurent ailleurs, parce que le bourg de l'embouchure

30 AHMP, *Livro A*, fls. 51-51v.

31 AHMP, *Vereações* (accords municipaux), liv. 14, fls. 216-216v.

32 Édifice qui existe encore, propriété des pilotes du Douro.

33 Nous sommes en 1575. AHMP, *Cofre dos bens do concelho* (patrimoine de la ville), liv. 5, fl. 296.

pouvait être affecté par une maladie et mis en quarantaine. En pareille situation, sans autre alternative, la navigation dans l'embouchure aurait été perturbée. C'est pourquoi Domingos Pires, maître d'un vaisseau qui revenait du Brésil le 13 décembre 1577, préféra lancer un câble au remorqueur plutôt que de faire entrer un pilote dans son vaisseau³⁴.

Alors qu'au xv^e siècle, ce service fonctionnait aux frais des négociants et des pouvoirs locaux, il devint un office public au xvi^e siècle. Initialement, il intégra l'organisme douanier du roi, pilotage et surveillance fiscale coïncidant³⁵. Puis, le pilotage, à nouveau réglementé le 17 mars 1584, devint un service municipal permanent, dont le financement relevait d'une taxe spécifique³⁶. La corporation des « pilotes » était composée alors de huit individus de diverses provenances, y compris un Castillan. Ajoutons que, grâce à cette équipe de marins spécialisés, non seulement la ville se dotait de moyens de sécurité pour la navigation et d'expertise en affaires maritimes, mais encore elle disposait désormais d'une sorte de « garde avancée », affectée à la surveillance permanente de la barre.

190

L'amarrage des navires

Les courants du fleuve imposaient un autre contretemps. Et ne parlons pas de l'interruption du trafic durant les inondations, circonstances survenant presque tous les hivers ! Ils compromettaient la sécurité des navires, fragilisaient la muraille de la ville, endommageaient les piles des berges, les quais et les chemins pavés *per loca maritima*, installations d'accotement et de circulation qui ne furent développées que lentement³⁷. Certains navires étaient ancrés dans le lit du fleuve ou fixés directement aux berges du Douro, ce qui les rendait très vulnérables. Afin d'améliorer leur arrimage, des anneaux en fer étaient cloués aux murs de l'enceinte et sur les rochers alentour, près des places les plus fréquentées, des portes de la ville, des plages, des espaces d'embarquement et de débarquement, des sources où les vaisseaux faisaient provision d'eau saine.

34 AHMP, *Livros de visitas de saúde* (inspections/visites de santé), liv. 2, fl. 54vb. Ainsi le britannique Ingram Barman et son pilote en 1577.

35 ADP, *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0009, fl. 244v.

36 La décision municipale qui les institua, fut justifiée pour les raisons suivantes : les marins qui ne connaissaient pas la barre risquaient le naufrage et préféraient donc faire un détour en direction d'autres ports, ce qui causait une pénurie de vivres dans la ville : AHMP, *Vereações*, liv. 26, fl. 287.

37 Les plages étaient alors abondantes le long des rives. Aujourd'hui, à cause des écluses et des barrages hydroélectriques qui ont régulé le lit du fleuve, elles n'existent plus.



Photo 2. Anneaux d'amarrage sur le fleuve Douro (cliché, 2007)

En 1347, des officiers de la ville se déplacèrent à « l'entrée du Charbon » pour vérifier l'amarrage des navires³⁸. Au siècle suivant, le 8 mars 1480, année d'inondations du Douro, le navire de João Pires se détacha des berges et fut grandement endommagé³⁹. La force des courants imposait aussi la mise à disposition de câbles d'amarrage et de touage afin de faciliter les manœuvres des petites barges affectées au transit des marchandises.

Le problème de l'accès des navires de fort tonnage

Il est indispensable de considérer le rapport qui a existé entre le tonnage des navires et la localisation du port et de ses accès. Au Moyen Âge, on préféra autant que possible employer de grands bâtiments. On peut supposer qu'aux temps médiévaux les profondeurs et les courants des environs de la barre étaient moins contraignants qu'aujourd'hui et permettaient un meilleur maniement des bateaux lourds. Surtout, les navires de charge restaient souvent éloignés du port, la flottille de la ville s'occupant des opérations de chargement et de déchargement entre eux et les deux rives.

En matière de sécurité navale, la question du tonnage des navires était essentielle au Moyen Âge. On observe à Porto une mutation des types de vaisseaux utilisés, qu'il faut lier aux mutations de la navigation atlantique qui concernèrent les marchands de la ville à partir du XVI^e siècle. Longtemps, leurs

38 En portugais *Postigo do Carvão*, c'est-à-dire la « Poterne du Charbon ». Cette poterne était une petite porte percée dans la muraille par où entrait le charbon venu par voie maritime ou fluviale.

39 AHMP, *Vereações*, liv. 4, fl. 110.

bateaux furent essentiellement employés pour des opérations de transport en Europe, aux côtés des puissantes flottes basque et bretonne. Comme leurs concurrents européens, ils étaient donc de grande envergure pour offrir les meilleures capacités de chargement aux affréteurs étrangers⁴⁰. À partir du XVI^e siècle, leur fonction changea : ils cessèrent d'être les outils de transport des forains pour ne plus servir, presque exclusivement, que les intérêts des négociants locaux. Rappelons qu'à ce moment-là, ces derniers concentrèrent leurs investissements dans l'exploitation des circuits océaniques : d'abord en direction des Îles puis, très rapidement, pour tirer parti du commerce lucratif du sucre brésilien. Dispersant leurs investissements dans l'armement de plusieurs navires, stratégie de sécurité bien connue des entrepreneurs de ce temps, ils commandèrent aux chantiers navals de Porto la construction d'unités plus légères, telles les nefes ou les navires modernes, d'une jauge rarement supérieure à 170 tonnes. Néanmoins, cet abaissement du tonnage des bateaux n'a pas réglé totalement les problèmes de sécurité. En effet, lorsque des unités étaient particulièrement chargées, et donc vulnérables, les entrepreneurs préféraient les envoyer vers des parages plus sûrs, par exemple dans les ports de Galice, usage qui persista au moins jusqu'à la fin du XVI^e siècle⁴¹. Enfin, cette diminution des capacités de charge peut aussi s'expliquer par la pénurie de main-d'œuvre : la communauté des gens de mer n'était pas assez nombreuse pour assurer la composition de grands équipages, indispensables aux bâtiments de fort tonnage. L'adoption de navires légers, exigeant peu d'hommes à bord, a pu être une solution à ce manque de personnel naval.

Pour autant, la densité du trafic maritime s'est maintenue à un niveau très élevé, ce qui exigea des soins redoublés en matière de sécurité portuaire et de conditions d'accueil. D'ailleurs, la navigation fut de plus en plus envisagée comme un facteur – peut-être le plus important – de développement économique.

C'est en ce sens que l'on doit interpréter la spécialisation des espaces portuaires. Ceux-ci étaient organisés selon des plages, des quais, des jetées et des piliers qui progressivement furent bâtis pour des usages précis : l'embarquement et le débarquement des vins en amont de l'enceinte ; du sel et du poisson dans des entrepôts, le long de ruelles parallèles au fleuve ; le déchargement de denrées de consommation courante sur la plage ; la présence de magasins en face de la place la plus courue de la ville, celle appelée de

40 Selon la documentation de Porto et des Flandre, on note que leur tonnage était important : entre 200 et 300 tonnes. Voir les documents publiés par Jacques Paviot, *Portugal et Bourgogne au XV^e siècle*, Lisbonne-Paris, Centro Cultural Calouste Gulbenkian, 1995.

41 Barros, *Porto : a construção...*, p. 174 et suivantes.

Ribeira ; le transit des marchandises coloniales, du sucre en particulier, sur le quai contigu à la douane ; l'acheminement du bois pour les chantiers navals, à l'écart de la zone portuaire proprement dite⁴² ; l'alimentation en douvains, sur le quai de l'estacade érigé aux côtés des ateliers de tonneliers. La formation de tels espaces de stockage et de manutention n'était pas due au hasard. Elle tenait compte notamment du tonnage des navires. Selon l'importance potentielle du tirant d'eau des bâtiments accostant, on leur réservait une rive aux pieds de laquelle la profondeur était adéquate. C'est aussi pour cette raison que l'on prenait soin de nettoyer régulièrement les espaces de mouillage. Le 28 juin 1401, la mairie ordonna le déplacement des épaves de navires abandonnées près du mur et du quai principal, en considération des dommages qu'ils pouvaient causer à cette structure et de la gêne qu'ils occasionnaient aux vaisseaux stationnés. Il fut par ailleurs décidé de nommer un intendant chargé d'assigner si nécessaire leurs propriétaires et de les obliger à enlever ces débris. Si cela n'était pas réalisé dans le délai imparti, l'agent était autorisé à les donner à qui les voulait, pour les fendre et les évacuer⁴³.

L'exploitation économique du Douro produisait d'autres dangers. La pêche, avec ses pièges fixes, ses innombrables bordigues (*pesqueiras*) de pierre avancées dans le fleuve, perturbait la circulation des bateaux. Bien que le problème ne fût pas aussi aigu qu'en amont, il entraîna des discussions animées et des décisions royales et municipales visant l'élimination de ces structures. Mais ce sujet, dont je me suis déjà occupé au travers de plusieurs travaux, concerne davantage les dangers d'origine humaine que nous allons analyser.

Contraintes d'origine humaine

Pendant le Moyen Âge et une grande partie de l'Époque Moderne, la côte fut un lieu d'installation privilégié des populations. Et pourtant, elles en craignaient les dangers. De la mer arrivaient non seulement les tempêtes dévastatrices mais aussi les assauts d'envahisseurs, de larrons et de pirates. Depuis les Vikings du haut Moyen Âge jusqu'aux corsaires barbaresques à la fin des Temps Modernes, ces périls ont constitué une préoccupation constante pour les États et les communautés liés à la mer. Cela explique que les principaux bourgs maritimes situés dans les environs de Porto aient généralement recherché la sécurité de la ville. Hors les murs, mais suffisamment près d'eux, se sont formés les quartiers maritimes de Miragaia, voué très tôt au commerce maritime, et de Massarelos, quartier de pêcheurs où, à la fin du xv^e siècle,

42 Susan Rose, *Medieval Naval Warfare, 1000-1500*, Londres e Nova Iorque, Routledge, 2002.

43 Ferreira, "Vereações"..., p. 11-12.

vivaient bon nombre de marchands. Le bourg pêcheur par excellence fut le seul à rester exposé à des attaques ennemies : il s'agit de S. João da Foz, aujourd'hui un des plus attractifs foyers citadins de Porto, mais alors assez éloigné du centre urbain et proche de la barre du Douro.

Les embouchures des fleuves sont des endroits à la fois stratégiques et très vulnérables. Difficiles à défendre, elles sont sujettes aux incursions d'ennemis, aux assauts de pillards, au blocus naval, à la destruction des moyens de transport (unités navales, ponts, embarcadères). Les entrées des ports étaient infestées de pirates cachés en embuscade. Toute une documentation relate les divers assauts subis par des navires à l'approche du port de Porto. Certes, le risque fonctionnait à double sens : les Portugais, comme tous ceux qui pratiquaient la mer, étaient alternativement agresseurs ou agressés. L'étendue des dénonciations de pillage, les premières démarches pour l'introduction d'un droit maritime international et les difficultés de son application, le problème des représailles et des sauf-conduits, les politiques propres des ports et des États, souvent contradictoires, sont là pour le vérifier.

194

Comme tant d'autres villes maritimes, Porto fut confrontée à ce problème à plusieurs moments de son histoire. La piraterie était et demeura un phénomène endémique, mais elle prenait des dimensions accrues en certaines circonstances, notamment lors de tensions avec les Aragonais, les Biscayens, les Castellans, les Galiciens et les Bretons pendant le Moyen Âge ; avec les Français (Bretons et Normands) dans les premières décennies du XVI^e siècle⁴⁴ ; avec les Anglais et les Hollandais au cours de seconde moitié de ce siècle ; avec les Turcs et les Barbaresques, en particulier à partir du XVII^e siècle. Et leurs exactions ont suscité des modifications de l'organisation portuaire. Par exemple, au milieu du XIV^e siècle, se multiplièrent les attaques de corsaires aragonais. Le roi envoya des instructions concernant la protection du Douro. Pour empêcher la progression des bateaux, on pensa alors tendre une chaîne de fer, attachée à des tours qui seraient construites sur chaque rive du fleuve, une solution inspirée par ce qui existait déjà dans quelques ports européens comme La Rochelle, ville avec laquelle Porto avait d'importantes relations commerciales, où ce fut mis en place entre 1337 et 1345. Commencées le

44 C'est un épisode célèbre dans l'histoire maritime portugaise, objet de plusieurs études désormais classiques comme celle de Pedro de Azevedo, « A marinha mercante do norte de Portugal em 1552 », *Arquivo Historico Portuguez*, vol II. Lisboa, 1904 ; « Defesa da navegação de Portugal contra os franceses em 1552 », in *Histórico Portuguez*, vol. VI. Lisboa, 1908, ; et d'une analyse détaillée récente de Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI*, Redondo, Patrimonia Historica, 1995. Sur les autres adversaires, nous ne savons que peu de choses ; voir, sur les Barbaresques, l'ouvrage de Jacques Heers, *Les Barbaresques. La course et la guerre en Méditerranée, XIV^e-XVI^e siècles*, Paris, Perrin, 2001.

12 décembre 1359, les multiples réunions faites dans ce but débouchèrent sur une impasse. Il y eut une intéressante évaluation du projet : des hommes de mer furent consultés pour réaliser des essais, les lieux où s'implanteraient les tours furent déterminés, on fixa des délais de construction, on évalua sa viabilité et son efficacité. Néanmoins, ce projet fut voué à l'échec, pour les raisons conjointes de rivalités locales, de manque d'argent et de moyens techniques (les officiers de la rive gauche – de Gaia – objectèrent ne pas avoir de maçons compétents pour réaliser l'ouvrage), et des doutes formulés sur la réelle utilité d'une telle initiative. Toutefois, la gestation de ce projet souligne le rôle éminent joué par les marins, considérés comme les plus avisés pour juger de son opportunité et de sa faisabilité. Parmi eux se trouvait un homme d'expérience, un voyageur avisé plein d'expérience : Afonso Martins, o Alho (Alphonse Martins, dit L'Ail), le même qui quelques années auparavant avait négocié le traité de libre navigation avec le roi d'Angleterre⁴⁵.



Photo 3. Les tours des chaînes de La Rochelle (cliché, 2004)

Un autre aspect se dégage de cet exemple : la contradiction entre certains intérêts économique-financiers et les préoccupations liées à la sécurité. Toutefois, en ce cas précis, je crois que cette opposition fut seulement apparente. L'abandon du plan doit être interprété comme une démonstration du bon sens de ceux qui avaient des connaissances pratiques profondes et qui percevaient que l'argent nécessaire à une telle entreprise serait considérable et vain. Aussi, préféra-t-on développer la surveillance des accès maritimes. Cette dernière fut assurée par la nomination de gardes du fleuve et par

45 *Corpus Codicum*, vol. VI, p. 69-72. Sur les chaînes de La Rochelle, voir M. Tranchant, *Le Commerce maritime...*, *op. cit.*, p. 133.

l'organisation d'un système de feux (des fanaux) et de tourelles (*atalaias*). En ce qui concerne la défense au moyen d'ouvrages fortifiés, elle ne fut pas réalisée avant le milieu du milieu du XVI^e siècle. Enfin, ce fut l'occasion d'y adjoindre quelques pièces d'artillerie, encore primitives, avec trébuchets, (*trabuquetes*). Une dernière hypothèse permet d'expliquer l'arrêt du projet : l'achèvement de l'enceinte de Porto qui offrait une très bonne protection des personnes et de leurs biens dès qu'ils se trouvaient à l'intérieur. En 1449, on compléta ce dispositif par l'organisation de patrouilles chargées de surveiller les abords de la ville. Cependant, ces moyens de défense ne réglaient pas tous les problèmes, notamment dans l'estuaire⁴⁶.

Au début du XVI^e siècle, les Français lancèrent de nombreuses campagnes contre les navires portugais. Après l'assaut de Montluc à Funchal (1566), un programme de défense fondé sur la construction de forteresses garnies d'artillerie fut activé. Il s'agissait de constructions d'un nouveau genre, destinées à garder les entrées des barres et à repousser les incursions adverses. En la matière, l'on devine la multiplication des échanges d'expériences et la consolidation d'une culture maritime élargie. En effet, les remèdes apportés ici se retrouvent dans tous les grands ports d'Europe occidentale. Curieusement, les Français ont à la fois motivé ces mesures et suggéré les solutions. À Porto, cette politique s'est traduite par la construction du fort de S. João da Foz, projet de l'ingénieur militaire Simão de Ruão (Simon de Rouen), en 1567. Adapté à la configuration du terrain (base rocheuse sur la plage, éperons pénétrant la mer, fossés et bastions, utilisation mélangée de roches et de terre battue pour mieux recevoir l'impact des coups de canon), ce programme reprenait, dans une certaine mesure, les solutions proposées par le réseau de fortifications mis en place autour de La Rochelle⁴⁷.

Dotée d'une garnison militaire dès sa fondation, et d'un service de surveillance et d'inspection des bateaux, la redoute de l'embouchure du Douro est rapidement devenue une pièce essentielle du dispositif de garde et de défense de la barre. Décourageant les assauts, elle était un important élément dissuasif.

46 Francisco Dias, *Memórias quinhentistas dum procurador del-rei no Porto*, Artur de Magalhães Basto, éd. Porto : Câmara Municipal do Porto/Gabinete de História da Cidade, 1937, p. 46.

47 Mais à Porto l'architecture des fortifications montre les caractéristiques que les experts nomment une « trace italienne ». Sur la côte française voir Nicolas Faucherre, « Les fortifications de La Rochelle, place de sûreté », *Coligny, les Protestants et la mer*, Actes du colloque de Rochefort et La Rochelle (3 et 4 octobre 1996), Martine Acerra, Guy Martinière (dir.), Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 1997, p. 177-194, *loc. cit.*, p. 177.

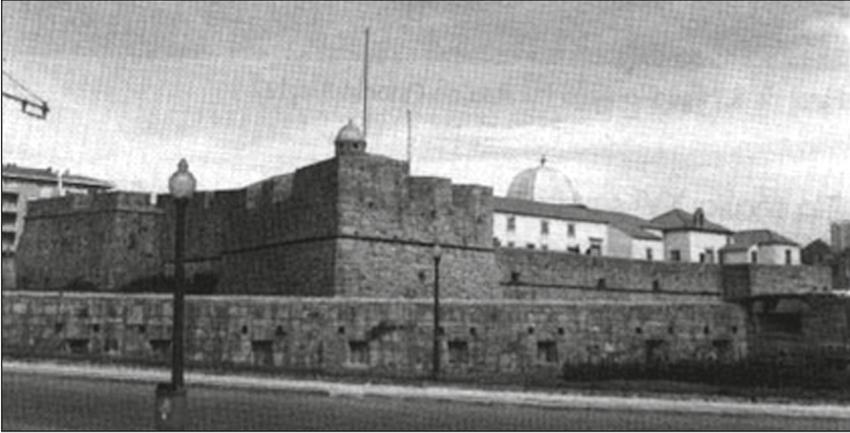
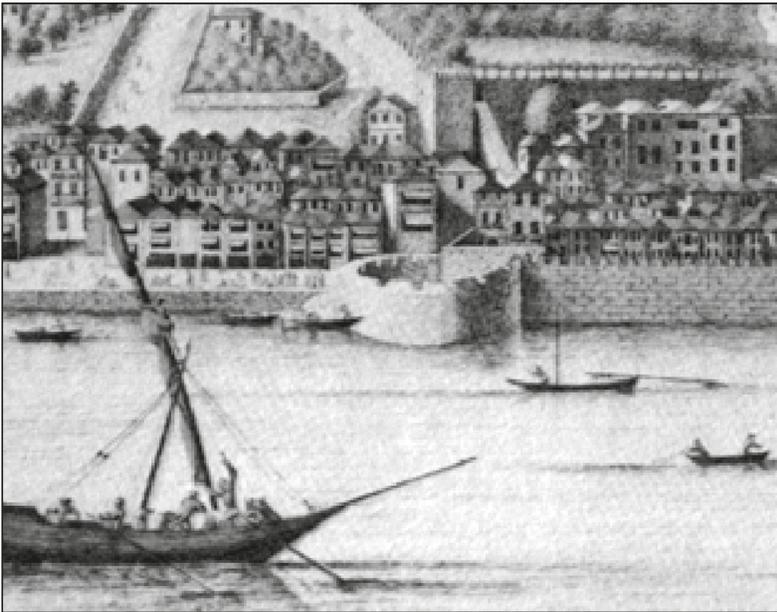


Photo 4. Forteresse de S. João da Foz (cliché, 2003)

Après la défaite de l'Invincible Armada en 1588, pour faire face aux nouvelles menaces qui pesaient sur les ports ibériques, il fut décidé la construction d'une seconde ligne fortifiée près de la ville. On fit construire le bastion de S. Filipe en 1589. Adossé à la muraille, équipé de quelques pièces d'artillerie, il dominait le fleuve.



Gravure 7. Bastion de S. Filipe (1589)



198

Photo 5. Ruines du bastion de S. Filipe (cliché, fin du XIX^e siècle)

Pour conclure sur ce point, il faut ajouter que l'action de ce réseau de forteresses était complétée par les missions de surveillance sur la mer, réalisées, en coordination avec le commandement du château de la barre, tant par la patrouille des eaux côtières composée de bateaux privés légers, du type caravelles et de bateaux de pêche, que par des barques de vigie appartenant à la ville⁴⁸.

La surveillance de la côte

Une autre mesure de sécurité tenait à la surveillance des côtes. Elle fut rendue possible par le déploiement d'un système de communications rudimentaire mais efficace. Ce dernier consistait en un ensemble de fanaux et de tourelles, postes de guet placés près du rivage, ou un peu reculés à l'intérieur des terres, établis sur des falaises, des promontoires ou de simples hauteurs à partir desquelles on disposait d'une large vue sur la mer. À l'intérieur de ces postes stationnaient des sentinelles chargées de veiller sur la mer et de donner des indications précises quant au nombre de bateaux détectés. Ces gardes-côtes étaient institués et payés par la ville. La communication fonctionnait en chaîne et consistait en la transmission de signaux entre eux jusqu'à la forteresse de la barre, premier bastion censé stopper les assauts, puis de ce dernier jusqu'à la ville. De cette façon, Porto disposait du temps suffisant pour réunir les milices et pourvoir à sa défense. Il faut insister sur le caractère préventif de ce système. Depuis le Moyen Âge, la côte a été ponctuée de tours

48 AHMP, *Provisões*, liv. 4, fl. 52.

de veille, plus ou moins fortes, plus ou moins élémentaires. Parmi elles, il n'en subsiste qu'une seule, celle du Fojo (Fosse), située quelques kilomètres au sud de Porto. Il est peu probable qu'elles aient toujours été pourvues de personnel. Vraisemblablement, elles étaient inoccupées dès que la menace s'estompait, puis restaurées et réinvesties à chaque nouvelle tension⁴⁹.

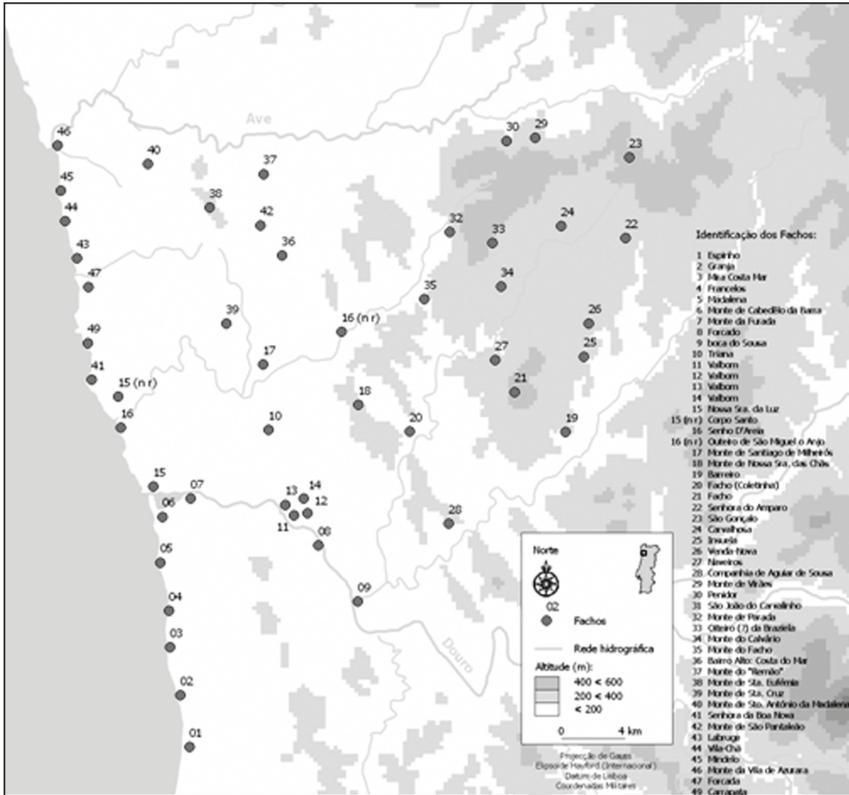


Photo 6. Fanaux du Fojo (cliché, 2006)

Une des principales observations formulées sur ces fanaux édifiés au nord et au sud de la barre a été écrite de la plume même du roi, D. João II. Dans une réglementation datée du 3 août 1484, il ordonna que la communication soit réalisée « avec autant de feux, combien les navires que la dite *atalaia* voyait venir, pour pouvoir informer les autres [...] ». Et les feux seront de cette manière, à savoir : la nuit feu, et le jour, fumées. Et ceci autant de fois combien les navires qu'elles apercevaient ». Il ajouta à ces dispositions un mémorandum sur les moyens complémentaires de garde et de surveillance dont devaient être saisies les barques et caravelles de pêche et de cabotage, « lesquelles, quand elles apercevaient des ennemis, devaient se presser de transmettre leurs messages et avertissements à ce village [Porto], et d'ici à Lisbonne⁵⁰ ».

49 Malgré le discours de l'ingénieur militaire Juan Baptista Antonelli, qui voulait en faire des postes militaires avancés sur la Méditerranée castillane. Voir Francisco Requena Amoraga, *La Defensa de las costas valencianas en la época de los Austrias*, Alicante, Instituto de Cultura « Juan Gil-Albert »/Generalitat Valenciana, Conselleria de Cultura, Educació i Ciència, 1997, p. 107 et suivantes.

50 *Livro antigo de cartas e provisões dos senhores reis D. Afonso V, D. João II e D. Manuel I do arquivo municipal do Porto* (chartes et provisions des rois), préface et notes de Artur de Magalhães Basto, Porto, Câmara Municipal do Porto/Gabinete de História da Cidade, 1940, p. 119-120, 249-255.



Carte 1. Fanaux et tourelles des environs de Porto (xv^e et xvi^e siècles)

Des menaces de corsaires français amenèrent le roi D. Sebastien à reprendre ce dispositif dans le « Régiment des Compagnies », daté de 1570, au chapitre « Gardes »⁵¹. Le service devenait permanent – ce qui n'est pas avéré – durant l'été « ou en quelque autre beau temps ». Aux capitaines militaires et aux édiles municipaux appartenait la sélection des lieux convenables. Pendant le jour, les gardes devaient être placés de préférence « aux points les plus ouverts sur la mer, et la nuit, dans les ports, petites anses, plages ou rochers entre lesquels il semblera que les dits ennemis pourront débarquer ». Le service de surveillance se déroulait ainsi : durant la journée, un garde prenait son poste dès l'aube jusqu'à midi, puis il était relevé par un autre jusqu'à la tombée du jour ; la nuit, la surveillance se faisait par quarts, entre trois sentinelles. De jour comme de nuit, il y avait toujours une arquebuse armée prête à donner l'alerte si nécessaire, ce qui prouve que les signaux sonores étaient aussi utilisés. Plus tard, certains de ces observatoires furent transformés en phares, comme le *Nossa Senhora da Luz* (Notre-Dame de la Lumière) que l'on peut

51 António Caetano de Sousa, *Provas III*, cit. par Magalhães Basto (note antérieur), p. 249.

discerner sur la gravure 1. Encore aux XVIII^e et XIX^e siècles, la majorité des postes nommés dans les chartes royales et les réglementations municipales continuaient d'être actifs, ce qui permet de reconstituer le réseau des fanaux autour de Porto.

LA POLITIQUE DE SANTÉ MARITIME

La recherche de la sécurité s'est aussi traduite par une politique sanitaire efficace. Il s'agit d'un des sujets les mieux documentés sur la vie portuaire de Porto. Quelques mesures adoptées ici semblent avoir été reproduites ultérieurement dans d'autres centres européens⁵². Pour une ville qui faisait du commerce maritime le fondement de son existence, la prévention contre la maladie comptait naturellement parmi les préoccupations majeures.

Pour cela, il convenait de contrôler tous les mouvements des navires, de vérifier si les équipages ne présentaient pas des signes de maladies, de disposer d'un service de communication capable de faire connaître quels étaient les ports frappés d'une contagion – en général la peste entre les XV^e et XVI^e siècles – afin que la ville se tienne sur ses gardes et prenne des précautions. Les hommes du Moyen Âge ayant conscience des limites de leurs soins médicaux privilégiaient en conséquence la prévention. Du service de communication, nous savons peu de choses, seulement qu'il empruntait les réseaux de l'activité commerciale, ceux des villes et bien sur ceux de la cour. Les messages circulaient par terre (grâce aux postiers et aux chevaliers – *troteiros*) et par mer (en utilisant des navires légers et rapides comme des barques et des caravelles). Ils obéissaient à un système d'estafettes, les coursiers parcourant les ports, cherchant, donnant et recevant des informations.

Dès que des nouvelles de peste parvenaient à la ville, des drapeaux étaient érigés. Ils servaient à informer tous les habitants de l'état sanitaire de la cité et à signaler aux étrangers la limite au-delà de laquelle ils ne pouvaient plus avancer ; ils devaient y attendre d'être inspectés et examinés. L'expansion du trafic avait fait de l'emplacement de la bandière le lieu d'ancrage réservé dans l'attente de cette visite. Il subsiste encore le piédestal (du XVII^e siècle) de la bandière de Miragaia, appelée selon la mémoire locale « la petite bandière

52 Voir Carlo M. Cipolla, *O burocrata e o marinheiro*, Oeiras, Celta Editora, 1997 ; *id.*, *Contra un enemigo mortal e invisible*, Barcelona, Editorial Crítica, 1993, p. 11 ; dans ce dernier ouvrage figurent deux études fondamentales sur les politiques sanitaires durant l'Ancien Régime : « Miasmas y humores », p. 9-98 et « Los piojos y el gran duque », p. 99-167. Eloy Martín Corrales, « La proyección mediterránea del sistema portuario español : siglos XVI-XVIII », *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XIX)*. *Actas del coloquio internacional El sistema portuario español* (Madrid, 19-21 de Outubro de 1995), p. 148.

de la santé » (*bandeirinha de saúde*). Outre celle-ci, à l'entrée de la barre, à S. João da Foz, se trouvait une première bandière qui annonçait l'état sanitaire du pays d'amont. Il y en avait une autre à la quarantaine de Valdamores, située sur la rive gauche du fleuve, au XVI^e siècle.



Photo 7. La *bandeirinha de saúde* (cliché, 2006)

Ces données le démontrent : la question sanitaire a été prise très au sérieux à Porto. L'administration portuaire comprenait un groupe d'agents mandatés pour intercepter les bâtiments et décider de leur mise en quarantaine, comme de celle des équipages et des marchandises. Remarquons que le long des côtes européennes, ces mesures ne se généralisèrent pas avant les XVII^e et XVIII^e siècles. Au XV^e siècle, les « gardes-pestes » de Porto, comme on les appelait alors, avaient déjà déterminé un lieu spécifique pour la quarantaine : la plage du Cabedelo, située au niveau de la barre. Les navires, les marchandises et les hommes y restaient durant une période variable, comprise entre 15 et plus de 80 jours. Ils étaient alors surveillés, obligés d'exposer leurs biens au soleil et coupés de tout contact avec l'extérieur.

Au XVI^e siècle, les officiers responsables de la sécurité sanitaire étaient appelés « gardes-principaux de santé » (*guardas-mores de saúde*). Ils disposaient de quelques bénéfiques personnels confirmés par le roi, dont la jouissance de l'important privilège du statut de citoyen de Porto, et d'un certain prestige social dû à tous ceux qui exerçaient une forme de pouvoir. Ils avaient à leur disposition de petits bateaux pour aborder les navires. Leurs pratiques, déjà séculaires, continuaient d'être perfectionnées. Ils montaient à bord et

procédaient, grâce à un questionnaire détaillé, à l'identification de tout de qui touchait la santé à bord⁵³. Selon les déclarations du maître et du pilote, le vaisseau était soit autorisé à remonter le fleuve jusqu'à la ville – où, sur le quai, l'attendaient les frères dominicains en quête de livres interdits – soit sommé d'accomplir une période de quarantaine.

Par ailleurs, la quarantaine des navires pouvait aussi avoir lieu à Valdamores, dans une petite anse localisée sur la rive gauche du Douro, à mi-chemin entre l'embouchure et la ville. Il suppléait avantageusement le site médiéval traditionnel, exposé aux vents et à la pluie, surtout en hiver. À Valdamores, les conditions d'existence étaient plus commodes. L'endroit était davantage abrité et, en outre, il était équipé d'installations destinées tant aux équipages qu'à leurs marchandises. Cette quarantaine était de plus bien organisée : il y avait un ou plusieurs gardes en permanence sur le site, des visites régulières étaient effectuées par un médecin (« physicien » ou « chirurgien »), une pharmacie fournissait des médicaments et des remèdes traditionnels comme des onguents, un entrepôt servait au stockage transitoire des denrées et un terrain plat et dégagé permettait de les étendre. Le choix du lieu de quarantaine est important : Il révèle en particulier des différences et des différends entre les politiques royales et municipales sur lesquelles il y aurait beaucoup à dire.

À ce sujet, je me contenterai ici de signaler l'évènement suivant. Le 16 octobre 1545, arriva à Porto un ordre royal qui interdisait l'entrée dans l'embouchure du Douro de tout navire provenant de Bordeaux ou de La Rochelle. Ces ports étaient en effet réputés contaminés par une épidémie de peste⁵⁴. Outre le fait qu'elle contrariait la politique sanitaire de la ville et qu'elle suscitait la contrebande, cette décision était totalement irresponsable. En effet, elle compromettait la sécurité des navires : empêchés d'entrer, ils étaient obligés de courir des risques inutiles, de rester en rade, soumis aux éléments, aux tempêtes et aux coups de mer qui pouvaient les projeter sur les rochers et les faire couler. C'est d'ailleurs ce qui arriva en janvier 1546 à un navire français provenant du port d'Olonne en Bas-Poitou⁵⁵. Finalement, le bon sens prévalut et, devant ces évidences, le roi changea d'avis, approuvant du même coup le choix de la place retenue pour effectuer la quarantaine. Ajoutons que le séjour en quarantaine, le *degredo*, était payé par les armateurs. Il faisait partie de l'ensemble des « avaries » susceptibles d'être payées durant le voyage⁵⁶.

53 J. A. Pinto Ferreira, *Visitas de saúde às embarcações entradas na barra do Douro nos séculos XVI e XVII*, Porto, Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, 1977, p. 37.

54 *Corpus codicum*, vol. IV, p. 54.

55 *Corpus codicum*, vol. IV, p. 62.

56 À l'article *bannissement*.

Parmi les pratiques sanitaires documentées, l'on remarque les obligations d'examen médical (les aisselles et les aines étaient les parties du corps les plus inspectées), de lavage et de savonnage minutieux des corps et des vêtements dans le fleuve, de lavage de matières comme le douvain, le bois de fil ou le bois d'œuvre, et d'enseuillement du papier, des draps et des toiles. Le zèle des agents pouvait même leur faire exiger que le papier ou le poisson (surtout la morue) soient lavés dans le fleuve, ordre refusé par les maîtres qui auraient du même coup détruit leurs marchandises. L'argent du paiement du séjour ainsi que la correspondance pouvaient être passés au vinaigre pour leur désinfection.



Une légende médiévale raconte qu'un jour, un négociant de Porto qui attendait l'arrivée de ses navires chargés de richesses, les vit faire naufrage à l'entrée de la barre et devint pauvre. Sa maison, une belle tour des ^{xiv}^e et ^{xv}^e siècles, abandonnée, fut finalement transformée en hôpital pour les marins souffrants.

Il y a un fond de vérité dans cette histoire : la barre a été la scène de nombreux accidents tragiques, et la tour médiévale, qui existe encore aujourd'hui, a bien servi d'accueil pour les gens de mer malades durant la seconde moitié du ^{xv}^e siècle, avant la création de la quarantaine de Valdamoses. En outre, cette légende, restée présente dans l'imaginaire de Porto, rappelle l'intime liaison qui a existé entre la ville et la mer, au point que les chroniqueurs du royaume et ceux de l'étranger n'ont pas hésité à la considérer, à tort, comme le plus important port du Portugal. Cela s'explique par son étonnant dynamisme portuaire. Ancestrales, les pratiques d'accueil des navires, des marins et des commerçants étrangers n'ont cessé d'être perfectionnées. Au ^{xii}^e siècle existait déjà une législation, confirmée par les rois, qui interdisait l'exercice du droit de naufrage sur la côte et dans le port. Au ^{xiii}^e siècle, un embryon d'organisation portuaire avait déjà été établi, qui exigeait que les déchargements de marchandises venant de France se fassent dans des endroits spécifiques. Au ^{xiv}^e siècle, l'affrètement des navires était une pratique courante. Au ^{xv}^e siècle, des pilotes se mettaient au service des maîtres de navire pour les conduire à travers la barre ; une quarantaine et un hôpital recevaient les forains selon les besoins ; des hommes surveillaient la côte et des feux signalaient les dangers ; des quais permettaient d'amarrer solidement les bateaux ; des barques auxiliaires chargeaient et déchargeaient denrées et passagers. L'embouchure du Douro a toujours constitué une menace pour tous ceux qui voulaient y entrer. On y édifia nombre d'équipements, censés protéger et faciliter le trafic,

mais aussi le contrôler. Au début de l'Époque Moderne, tous ces éléments furent amplifiés grâce à l'internationalisation du trafic. Porto devint une pièce importante dans le réseau portuaire européen, surtout grâce aux rapports privilégiés noués avec les acteurs des échanges atlantiques et au commerce de sucre, lequel a fait la fortune de ses négociants.

LES FORTIFICATIONS DE L'ORDRE DES HOSPITALIERS
DE SAINT-JEAN DE JÉRUSALEM DANS LE GRAND PORT
DE MALTE (1530-1798)

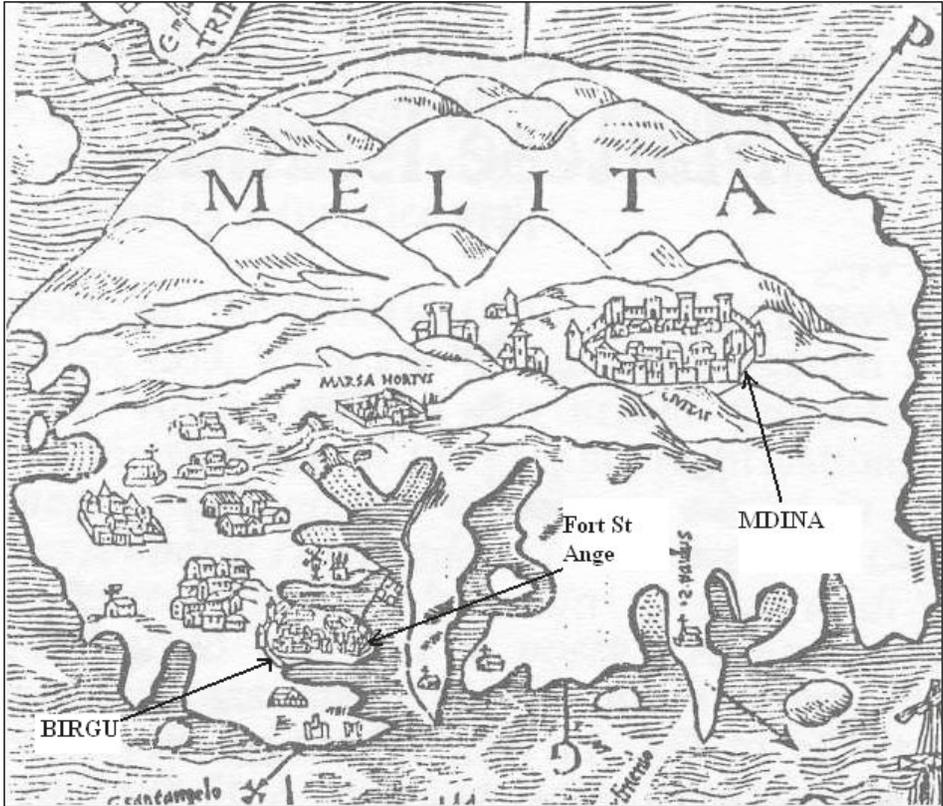
Xavier Labat Saint Vincent
Université Paris-Sorbonne

Au début du XVI^e siècle, l'Empire ottoman de Soliman le Magnifique était dans une phase expansionniste inquiétante pour l'Europe chrétienne : depuis la chute de Constantinople en 1453, les conquêtes se succédaient, et les Ottomans s'apprétaient à reconstituer l'équivalent du défunt empire byzantin. Les dernières provinces tombées sous leur joug, durant le règne de Sélim I^{er} le Terrible (1512-1520), étaient la Syrie et l'Égypte des Mamelouks, respectivement conquises en 1516 et 1517. Son unique fils survivant, Soliman le Magnifique, avait suivi en toute logique la voie tracée par ses illustres prédécesseurs. À peine monté sur le trône, son attention se porta sur l'île de Rhodes, aux mains de l'Ordre des Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem depuis 1309. Soliman ne pouvait tolérer la présence d'un ordre militaire et religieux chrétien, né à l'époque des Croisades, et dont la puissance maritime se faisait de plus en plus menaçante. Très proche de ses territoires, cette puissance chrétienne représentait une épine dans le pied du Sultan. Aussi, après qu'il eût subi un terrible siège en 1522, l'Ordre des Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem fut-il contraint, le 1^{er} janvier 1523, de quitter la riche île de Rhodes pour s'établir, en 1530, après sept années d'errance, sur la pauvre et rocailleuse île de Malte. L'empereur Charles Quint avait décidé de lui céder cet archipel dont la situation géographique était éminemment stratégique, puisqu'il contrôlait le goulet étroit séparant les deux bassins de la Méditerranée¹. L'Ordre, puissance maritime reconnue depuis son installation

1 L'archipel fut détaché du Royaume de Sicile, et cédé à l'Ordre des Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem en même temps que la forteresse de Tripoli de Barbarie, par le traité de Castelfranco, signé le 24 mars 1530, moyennant l'hommage annuel d'un faucon. L'Ordre s'engageait à reconnaître l'île comme fief de la couronne de Sicile, en redemandait

à Rhodes, se voyait confier la mission de défendre ce verrou que représentait l'archipel maltais. Si, dans un premier temps, la reconquête de Rhodes avait été envisagée, les Chevaliers ne parvinrent pas à s'assurer un soutien suffisant de leurs alliés chrétiens. Ils admirent dès lors, d'une part, que ce projet était indubitablement voué à l'échec, et que, d'autre part, il leur fallait s'atteler, au plus vite, à fortifier leur nouvelle implantation.

208



I. Carte de Malte, dans Jean Quintin d'Autun, *Insulae Melitae Descriptio*, Lyon, 1536

En effet, lorsque le Grand Maître, Philippe Villiers de l'Isle-Adam, débarqua à Malte, le 26 octobre 1530, l'île ne possédait que de médiocres fortifications. Les souverains précédents, angevins, aragonais, castillans, n'avaient effectué que quelques modestes constructions défensives, telles que des tours de guet le long des côtes, destinées à avertir du danger barbaresque, et s'étaient plus largement contentés de renforcer des structures déjà existantes, comme la forteresse du centre de l'île, Mdina, et celle du port, le château Saint-Ange. En

l'investiture à chaque nouveau règne sicilien, et participait à la défense du vice-royaume ; voir Alain Blondy, *L'Ordre de Malte au XVIII^e siècle, des dernières splendeurs à la ruine*, Paris, Bouchene, 2002, in-8°, 523 p., p. 8.

outre, en 1530, l'île était exsangue, dotée d'une faible et pauvre population, et d'une économie d'autant plus insuffisante qu'elle ne pouvait même pas assurer ses besoins alimentaires. L'arrivée de l'Ordre entraîna immédiatement un accroissement de l'activité économique, en raison de l'afflux de revenus extérieurs, tirés de ses commanderies sises en Europe chrétienne, revenus qui servirent dans un premier temps à fortifier l'île et à construire un nouvel hôpital – mission que l'Ordre considérait comme prioritaire, depuis sa fondation au XI^e siècle.

UNE PREMIÈRE PHASE CARACTÉRISÉE PAR LE DOUTE

L'attention du Grand Maître se porta immédiatement sur la faiblesse des fortifications de Birgù, le site qu'il avait choisi pour installer le Couvent. Certes, la ville de Mdina, au centre de l'île, était beaucoup mieux fortifiée, mais, depuis son éviction de Terre Sainte, en 1291, l'Ordre des Hospitaliers était devenu une puissance maritime, et il se devait de perpétuer cette vocation, qui justifiait son existence aux yeux des puissances européennes. En effet, à une époque où le numéraire était rare, les pays chrétiens n'acceptaient de voir des fonds, en métaux précieux, quitter leurs territoires, qu'à certains desseins, dont un, pour ce qui concernait la Méditerranée, était la défense des intérêts marchands chrétiens au Levant.

L'abri naturel, absolument remarquable, que représentait l'ensemble des anses de ce qui allait devenir le « Grand Port », était tout à fait approprié à l'installation d'infrastructures portuaires nécessaires à une puissance maritime de premier ordre. Le Couvent fut donc immédiatement installé dans le Château Saint-Ange, petit château médiéval en partie en ruine et médiocrement protégé. Au sud de ce château se trouvait le village de Birgù, doté de quelques modestes maisons de pêcheurs, mais sans aucune fortification.

L'Ordre avait subi huit années plus tôt une humiliante défaite à Rhodes, et les Chevaliers vivaient dans la crainte d'une nouvelle attaque des Turcs, qui, à cette époque, entamaient leur progression sur le continent nord-africain². Les priorités du Grand Maître furent dès lors défensives, comme cela a été signalé plus haut : le peu de moyens financiers dont il disposait fut destiné

2 Jean-Claude Zeltner, *Tripoli, carrefour de l'Europe et des pays du Tchad, 1500-1795*, Paris, L'Harmattan, 1992, p. 19 sq. La Régence d'Alger, prise par les frères Barberousse, était devenue vassale de la Porte dès 1519, celle de Tunis, théâtre d'une âpre lutte au cours de la première moitié du XVI^e siècle, passa définitivement sous le giron ottoman en 1574 ; quant à celle de Tripoli, elle fut reprise, à l'Ordre des Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem, par Mûrad Agha en 1551.

au renforcement du château Saint-Ange et aux fortifications du village de Birgù (1533), ainsi qu'à l'aménagement d'un hôpital dans ce même village. Ce furent là les seules réalisations des années 1530. Bosio écrit qu'aucune fortification de l'île n'aurait alors pu résister à un siège³.

Le manque de moyens ne fut pas le seul motif de l'apparente léthargie de l'Ordre en matière défensive pendant les premières années de sa présence à Malte : ainsi que nous l'avons évoqué, tous les chevaliers regrettaient la riche et fertile île de Rhodes, et n'avaient qu'une idée en tête, la reconquérir. Malgré leur échec lors de la tentative de conquête de la forteresse de Modon⁴, l'idée de reprendre leur ancien Couvent ne fut pas immédiatement abandonnée, l'île de Malte ne leur apparaissant toujours pas comme la base idéale pour un établissement définitif. L'installation du Couvent fut alors, un temps, envisagée dans la forteresse de Tripoli de Barbarie, cédée à l'Ordre en même temps que Malte ; mais le coût des fortifications à y entreprendre, sur un terrain sablonneux et dans une région sans carrières, amena également le Grand Maître à abandonner le projet. Une fois cette forteresse tombée aux mains des Turcs, en 1551, la Corse fut à son tour envisagée comme solution de repli, mais la République de Gênes en demandait un prix exorbitant. Ainsi, après bien des années d'hésitation, l'Ordre dut se rendre à l'évidence : il n'avait d'autre solution, s'il voulait survivre et remplir pleinement la mission confiée par l'Empereur, que de fortifier la rocailleuse et pauvre île de Malte, et d'entreprendre pour cela des travaux de très grande envergure.

210

LES PREMIERS TRAVAUX À L'ÉPOQUE DE LA MENACE TURQUE

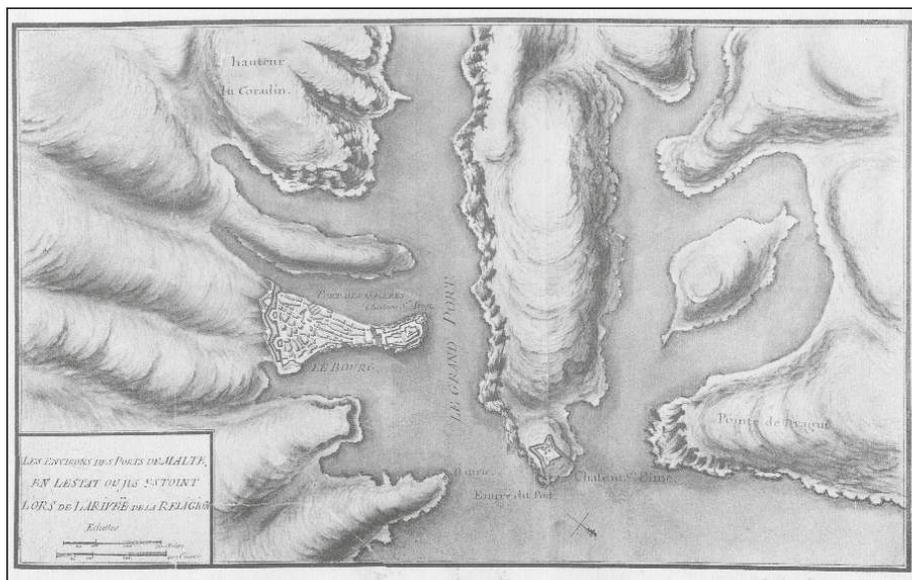
Les premières années furent, en raison des nombreuses hésitations de l'Ordre évoquées précédemment, très peu fructueuses en matière architecturale, et ne concernèrent que Birgù et Mdina. À Malte, le premier ingénieur à travailler pour l'Ordre fut un Florentin, Piccino, qui, à partir de 1532, œuvra à la réparation des murailles du château Saint-Ange, au renforcement de celles de Mdina, et aux fortifications de Birgù⁵.

3 Giacomo Bosio, *Dell'Istoria della sacra Religione et Illustrissima Militia di San Giovanni Gerosolimitano*, Rome, 1629.

4 H.J.A. Sire, *The Knights of Malta*, Yale University Press, 1994, gr. in-8°, XIII-305, p. 61. En 1531, l'intention du Grand Maître Philippe Villiers de l'Isle-Adam était de conquérir Modon, pour en faire un relais dans sa reconquête de Rhodes ; malheureusement, si la citadelle fut effectivement prise, le repli eut lieu peu de temps après, en raison de la présence d'une importante garnison turque à proximité. Cet échec porta un rude coup aux espoirs de l'Ordre.

5 Stephen C. Spiteri, *Fortresses of the Cross, Hospitaller Military Architecture (1136-1798)*, Malte, Heritage Interpretation Services Publication, 1994, p. 263.

Puis, à partir de 1541, le Grand Maître aragonais, Juan de Homedes (1536-1553), demanda les conseils d'un ingénieur pour améliorer les fortifications existantes. L'Empereur lui envoya un ingénieur de Bergame, Antonio Ferramolino, qui, dès l'inspection du port terminée, déclara que ni Birgù ni le château Saint-Ange ne seraient jamais « atto a potersi mai fortificare »⁶, et que l'Ordre devait impérativement envisager, rapidement, de construire de nouvelles fortifications sur la presqu'île située en face, le Mont Sciberras. L'idée était certes intéressante mais, en raison des difficultés financières que connaissait l'Ordre à ce moment de son histoire, elle ne put être réalisée. Le Grand Maître entreprit néanmoins de faire construire un cavalier devant le château Saint-Ange, en 1541, car il avait été convaincu par l'ingénieur italien de la nécessité de renforcer ce flanc insuffisamment protégé d'une attaque terrestre ; ce cavalier fut dressé suffisamment haut pour pouvoir défendre le port et le Mont Sciberras, et un fossé fut également creusé la même année entre ce cavalier et Birgù.



II. Carte du Grand Port de Malte, dans les années 1530⁷

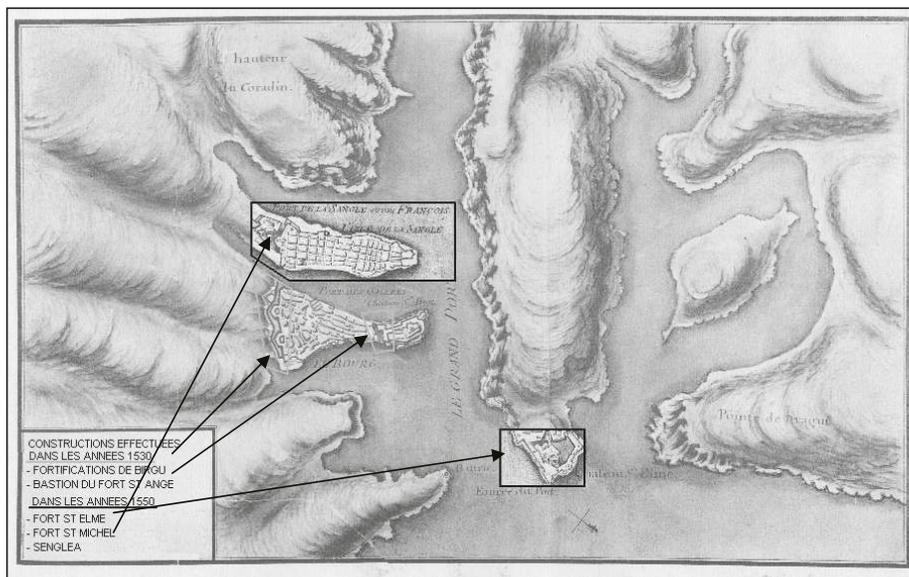
- 6 « Aptes à pouvoir jamais être fortifiées », dans G. Bosio, *Dell'Istoria della sacra Religione...*, cité par Spiteri, *Fortresses of the Cross...*, *op. cit.*, p 264. Voir également Alison Hoppen, *The Fortification of Malta by the Order of Saint-John (1530-1798)*, Malte, Mireva Publications, 1979.
- 7 Louis Hérítte, *Essai sur l'Ordre des hospitaliers de Saint-Jean-de-Jérusalem et de son gouvernement civil et militaire à Malte au commencement du XVIII^e siècle d'après des documents inédits de l'époque*, Paris, Éditions de « Documents d'histoire », 1912, p. 11. Les cartes des pages 11 et 15 de cet ouvrage, représentant respectivement le port à l'arrivée des chevaliers (1530) et à leur départ (1798), ont été scannées et retravaillées

Lorsqu'Antonio Ferramolino quitta l'île, en 1550, il fut remplacé par un Espagnol, Pietro Pardo, qui fut lui-même conseillé dans son travail par le comte Strozzi, prieur de Capoue. Il souhaitait préparer l'île à un siège probable, et fit en ce sens deux suggestions : il fallait fortifier le flanc sud de Birgù par la construction d'un fort en étoile, et également remplacer la tour de guet, construite en 1488, située au bout de la presqu'île de Sciberras, par un fort en étoile. Ces projets furent acceptés et, à partir de mars 1552, le fort Saint-Elme et le fort Saint-Michel furent construits, et ce malgré les coûts élevés des travaux⁸. Si la décision fut prise sans trop d'hésitations, malgré l'état plus que précaire des finances, c'est que, l'année précédente, un événement important était survenu à Malte, qui marqua fortement et durablement les esprits : les Turcs, après avoir attaqué et pillé le port d'Augusta en Sicile, avaient débarqué sur Malte, mais, insuffisamment préparés pour un siège d'importance, ils n'avaient pas osé s'attaquer au château Saint-Ange ; en revanche, afin de ne pas repartir les mains vides, ils allèrent razzier quelques jours plus tard, vers la fin du mois de juillet 1551, la totalité de la population de l'île de Gozo⁹. Cet épisode douloureux de l'histoire de l'archipel accrut, dans l'esprit des contemporains, la perception de l'imminence et de la réalité du danger, d'autant plus grand que la forteresse de Tripoli, que le Grand Maître d'Homedes n'avait jamais voulu fortifier, fut prise, à son tour, quelques semaines plus tard¹⁰. Dès lors la cadence des travaux s'accrut, et l'on fit appel à des ouvriers siciliens et aussi italiens. Des tours de guet furent construites autour de l'île, ainsi que des bastions, au sud de la presqu'île située au sud-ouest de Birgù, l'Isle. Sur cette même presqu'île, au cours du magistère du Grand Maître français, Claude de la Sengle (1553-1557), le fort Saint-

afin de présenter, dans le présent article, une évolution de la typographie du port au fur et à mesure des constructions conduites par l'Ordre. Une rose indique, en bas de la carte, l'orientation du plan : on peut voir ainsi que le haut de la carte indique le Sud-Ouest, la droite le Nord-Ouest.

- 8 Un projet avait déjà vu le jour à l'époque du premier Grand Maître de Malte, Philippe Villiers de l'Isle-Adam, pour remplacer la tour érigée en 1488 au bout de Sciberras, mais la mort du Grand Maître, en 1534, avait entraîné l'ajournement du projet.
- 9 G. Bosio, *Dell'Istoria della sacra Religione...*, *op. cit.*, p. 302-305. Ce n'était, de surcroît, pas la première razzia effectuée sur l'archipel depuis l'installation des Chevaliers : ainsi, alors qu'en 1547 les Chevaliers installés à Tripoli suppliaient le Grand Maître d'Homedes d'envoyer des renforts et des fonds pour fortifier la citadelle qui devait être, selon eux, attaquée de façon imminente, ce fut finalement l'île de Malte qui fut la cible des vingt trois vaisseaux commandés par Dragut (Turgût), et qui emmenèrent plus d'une centaine d'habitants, J.-C. Zeltner, *Tripoli, carrefour de l'Europe et des pays du Tchad...*, *op. cit.*, p. 108.
- 10 Défendue par une trentaine de Chevaliers et environ 600 soldats, la forteresse, après un siège d'un peu moins de deux semaines, se rendit, le 14 août 1551 ; voir S. C. Spiteri, *Fortresses of the Cross...*, *op. cit.*, p. 266.

Michel fut entouré d'une enceinte, et une nouvelle ville fut fondée, qui porte son nom : Senglea (1554). Il s'agissait d'une idée de Strozzi, destinée à étendre l'urbanisation du port et à décongestionner Birgù. À partir de 1551, l'activité fut donc soutenue en matière de fortifications, dans cette partie du port.



III. Carte de Malte à la veille du Grand Siège de 1565¹¹

Lorsqu'il fut élu, en 1557, le Grand Maître français, Jean Parisot de La Valette, envoya des ambassadeurs en Italie, au Concile de Trente, pour obtenir des aides¹². Leur mission fut un véritable succès en termes de soutiens diplomatiques, mais malheureusement elle ne se concrétisa que faiblement en termes de financements.

En mars 1558, un nouvel ingénieur débarqua à Malte, il s'agissait de l'italien Bartolomeo Genga. Ce dernier, tout comme ses prédécesseurs, préconisa de fortifier la presqu'île de Sciberras, mais son projet, jugé trop ambitieux car couvrant la quasi-totalité de la presqu'île, fut, de ce fait, rejeté. L'Ordre poursuivit alors, de manière étonnamment parcimonieuse eu égard à la permanence du danger musulman, son programme de renforcement des fortifications existantes. Genga mourut à Malte en 1559, avant d'avoir pu voir la réalisation d'une bonne part de ses propositions. Son remplaçant,

11 D'après L. Hérítte, *Essai sur l'Ordre des hospitaliers de Saint-Jean-de-Jérusalem*, op. cit.

12 Élu Grand Maître le 21 août 1557, le Français Jean Parisot de La Valette prit rapidement conscience des faiblesses de l'île et, après la prise de Djerba, en 1560, il mena dès le début de son magistère une politique particulièrement active en matière défensive. Il mourut le 21 août 1568.

Baldasar Lanci d'Urbino, arriva sur l'île en 1562 : son verdict fut, sans la moindre hésitation, le même que celui de ses prédécesseurs, le meilleur site défensif pour l'Ordre étant, selon lui, la presque île située en face du château Saint-Ange. Mais, à la différence de Genga, son projet parut cette fois, tout à fait réalisable, puisque le plan qu'il soumettait à l'approbation du Conseil présentait une ville moitié plus courte que celle proposée par Genga, et offrait de ce fait des flancs beaucoup plus facilement défendables. Néanmoins, malgré ces avis positifs, le problème financier demeurerait et, avant d'entamer les travaux de construction d'une ville *ex nihilo*, de nouvelles modifications furent apportées aux fortifications de Birgù, si importantes qu'elles furent certainement salvatrices pour l'épreuve qui se profilait. En effet, au printemps de l'année 1563, les bruits les plus alarmistes couraient en Méditerranée concernant des préparatifs, au sein de l'Empire ottoman, d'une redoutable armada. Quelle en serait la cible? Plusieurs sites étaient évoqués, les espions chrétiens à l'œuvre au sein de l'Empire Ottoman recevant, de leurs informateurs, diverses indications : La Goulette, Malte, la Sardaigne, Oran ? À Malte, les travaux continuèrent à un rythme très soutenu jusqu'en mai 1565.

À cette date, en mai 1565, l'île ne disposait encore, malgré les trente-cinq années de présence de l'Ordre, que de modestes fortifications¹³. Outre le fort Saint-Ange, où résidait le Grand Maître, et Mdina, toutes deux des fortifications antérieures à l'établissement de l'Ordre, ce dernier ne disposait comme lignes défensives récentes que de deux forts, Saint-Michel et Saint-Elme, et de deux villes fortifiées, Birgù et Senglea. Les défenses paraissaient dérisoires au vu des préparatifs ottomans. Lorsque ces derniers arrivèrent au large de Malte, le 18 mai 1565, l'incertitude était immense quant aux chances de repousser l'assaut. Le siège dura du 18 mai au 8 septembre 1565¹⁴. Les assiégés parvinrent, après avoir subi de lourdes pertes, à repousser l'assaillant, d'une part grâce à la détermination des Maltais et des Chevaliers à se battre et, d'autre part, à l'infatigable ardeur du Grand Maître, Jean Parisot de La Valette, à reconforter ses troupes, au milieu desquelles il ne cessa de combattre. Il est un autre point qu'il ne faut, en revanche, pas minimiser : certes les Maltais firent preuve d'un courage remarquable, et surent taire leurs rancoeurs à l'égard de cet ordre monastique et aristocratique qui les avait spoliés de tout pouvoir, mais leur courage seul n'aurait pas suffi face au déferlement des Turcs, numériquement beaucoup plus nombreux, si ces derniers n'avaient commis

¹³ Voir la carte ci-dessus.

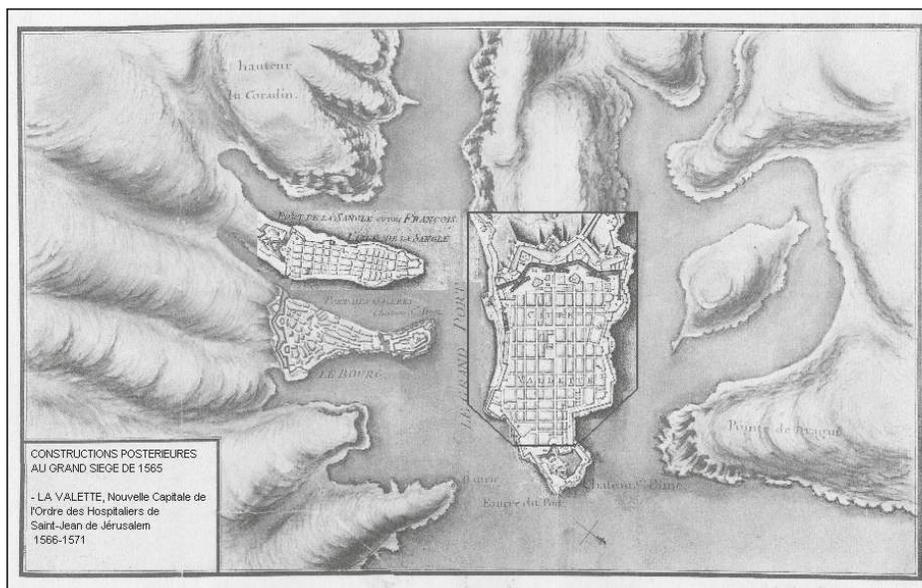
¹⁴ Pour un récit détaillé du Grand Siège de 1565, voir Ernle Bradford, *The Great Siege, Malta 1565*, Londres, Hodder & Stoughton, 1961.

des erreurs stratégiques manifestes ; leurs hésitations et leur éparpillement furent assurément en grande partie responsables de leur échec. Quoi qu'il en soit, cette fois, à la différence de l'issue tragique du siège de Rhodes, l'Ordre des Hospitaliers sortit vainqueur de l'affrontement et, auréolé de gloire, il devint aux yeux de la Chrétienté, l'« Ordre de Malte ». Les aides financières affluèrent, les suppliques du Grand Maître trouvant désormais un écho favorable dans les cours européennes.

Le Grand Maître pria alors le pape de lui recommander un ingénieur spécialiste des villes fortifiées. Pie IV envoya à Malte, en plus de subsides, un des ses propres ingénieurs militaires, Francesco Laparelli, qui fut un assistant de Michel Ange et avait été l'architecte des Médicis. L'état des fortifications était si désastreux au lendemain du Grand Siège que les opposants au maintien sur l'île se faisaient de plus en plus entendre. Pour faire taire cette opposition, le Grand Maître demanda à Laparelli de dresser les plans d'une ville nouvelle située sur le Mont Sciberras. Celui-ci les exécuta en trois jours, et sa proposition fut adoptée en conseil, en janvier 1566. L'Ordre, après cette terrible épreuve meurtrière, acceptait donc définitivement l'idée de rester sur l'île, de réparer les fortifications détruites ou endommagées, et, enfin, de financer la construction d'une ville nouvelle sur cette langue de terre que tous les ingénieurs, sans exception, avaient jusqu'alors estimée être le site stratégique majeur du port. Les travaux débutèrent le 28 mars 1566, jour où La Valette posa la première pierre de la ville qui porte depuis son nom. Laparelli œuvra, assisté d'un ingénieur maltais, Girolamo Cassar. Les premières années virent uniquement l'érection des fortifications ; la ligne de traversée choisie fut celle qui passait par la plus grande hauteur, au centre de la presqu'île. Un an et demi après le début des travaux, en octobre 1567, les fortifications étaient achevées. Les bastions les plus fortifiés, les cavaliers Saint-Jean et Saint-Jacques, étaient ceux qui défendaient la ligne de front terrestre, par laquelle l'attaque était la plus redoutée ; un fossé fut creusé devant cette ligne¹⁵.

Une première église fut construite dans La Valette dès 1566, nommée Notre Dame des Victoires, en commémoration du Grand Siège. Son orientation vers le nord-est indique que, avant même que l'intérieur de la ville ne fût construit, des instructions avaient déjà été édictées pour qu'un plan perpendiculaire des constructions fût respecté. Les années qui suivirent le Grand Siège, puis la bataille de Lépante (1571), furent calmes à Malte, alors que l'on y craignait réellement un nouveau siège, à une époque où les fortifications ne pouvaient

15 Ce fossé, impressionnant de profondeur, devait initialement séparer la ville nouvelle de la terre ferme par un bras de mer ; mais le coût du creusement fut tel qu'il fut finalement décidé de renoncer à ce projet et de se contenter d'une douve sèche.



IV. Le port, et la nouvelle capitale, La Valette (1566-1571)¹⁶

encore offrir qu'une brève résistance. Mais l'affrontement redouté n'eut pas lieu, la lutte étant désormais tournée vers la Régence de Tunis qui fut finalement définitivement acquise par les Turcs en 1575. Après cet épisode, il n'était plus question de reconquérir les territoires situés en Afrique du Nord, si bien que la Régence de Tripoli demeura également définitivement aux mains des Musulmans. En effet, ces deux grandes puissances qui, depuis le début du XVI^e siècle avaient entrepris à diverses reprises, chacune à son tour, de dominer ces territoires décidèrent, après la bataille de Lépante, de signer une trêve de dix ans qui, de fait, devint permanente. À ce moment, comme l'a écrit Fernand Braudel, la Méditerranée sortait de la grande histoire – qui devait désormais se dérouler dans l'Atlantique –, et entra dans cette période caractérisée par ce qu'il appela une « forme inférieure de la guerre », à savoir la course¹⁷. La fin du XVI^e siècle et le début du XVII^e furent donc consacrés, à Malte, essentiellement aux constructions civiles dans La Valette.

Le plan initial de Laparelli prévoyait l'érection du palais magistral sur la hauteur maximale de la ville, c'est-à-dire du côté sud-est, à peu près à

¹⁶ D'après L. Héritte, *Essai sur l'Ordre des hospitaliers de Saint-Jean-de-Jérusalem*, op. cit.

¹⁷ Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, seconde édition, 1966, Paris, A. Colin, 2 t. : « La course, forme supplétive de la grande guerre », p. 190 sq.

l'endroit où se situe aujourd'hui l'auberge de Castille¹⁸. Mais l'éloignement de cette position du cœur de la ville amena le Grand Maître à persuader le Conseil de placer son palais au centre même de la ville. L'idée fut retenue, et le palais fut érigé sur la maison que le propre neveu du Grand Maître avait fait construire, l'une des premières de La Valette ; la première le fut dès 1566, près de Notre-Dame de la Victoire, il semble que celle-ci fut la seconde. Le Palais du Grand Maître fut construit à partir de 1571, l'année du déménagement du Couvent de Birgù à La Valette¹⁹. Le Grand Maître La Valette mourut en janvier 1572, et son successeur, un autre Français, Jean de la Cassière (1572-1581), continua avec beaucoup d'enthousiasme les travaux de la ville, toujours sous la direction de Cassar, qui édifia l'ensemble des auberges de la ville. Les Chevaliers y vivaient en communauté, et étaient obligés d'y manger au moins quatre fois par semaine, ce que l'on appelait « faire ses tables ». Elles furent toutes construites entre 1571 et 1588, selon un plan quasi identique, ordonnancées autour d'une cour intérieure. Beaucoup furent remaniées après le XVI^e siècle, certaines entièrement reconstruites. Il n'y eut pas d'auberge d'Angleterre à La Valette en raison du schisme de 1534. Un site fut réservé au cas où la situation eût évolué favorablement à l'Ordre, mais finalement le Grand Maître Nicolas Cottoner (1663-1680) se l'appropriâ un siècle plus tard. Une construction d'importance pour un ordre hospitalier était, naturellement, l'Hôpital ; d'abord installé à Birgù, il fut transféré à La Valette dès 1575. Il était le plus réputé de la Chrétienté : les malades dormaient dans des lits individuels et étaient servis dans de la vaisselle d'argent. La Grand Salle était alors l'une des plus grandes d'Europe, mesurant 56 mètres de longueur et 11 de largeur. Tous les chevaliers y avaient obligation de service,

18 À Chypre, où ils résidèrent de 1291 à 1309, les membres de l'Ordre furent pour la première fois répartis en fonction de leurs langues vernaculaires, par un décret capitulaire de 1301 – voir H.J.A. Sire, *The Knights of Malta*, *op. cit.*, p. 32. Les subdivisions territoriales allouées à chaque groupe prirent le nom de « Langues », chacune ayant à sa tête une « auberge », bâtiment servant aux réunions et aux repas en commun : voir Nicolas Vatin, *Rhodes et l'Ordre de Saint-Jean-de-Jérusalem*, Paris, CNRS Éditions, 2000, p. 42 et 86.

19 L'édifice entoure deux cours intérieures, et l'on aperçoit encore, sur la façade principale, la maison initiale. Le Palais comprend de longs couloirs, ce qui est assez rare dans l'architecture maltaise traditionnelle, mais qui fut rendu nécessaire par la grandeur de l'édifice, et surtout par la nécessité de pouvoir se déplacer à l'intérieur sans devoir traverser les salons successifs. La façade du palais (96 mètres, deux niveaux) est assez décevante, en raison de la succession des architectes qui y travaillèrent, ce qui ne donna pas d'unité à l'ensemble. Cassar n'a pas, le premier, donné d'harmonie à l'ensemble puisque l'alignement des fenêtres ne fut pas respecté entre celles de la première demeure et celles de l'extrémité nord. – Voir Roderick Cavaliero, *The last of the Crusaders. The Knights of St John and Malta in the Eighteenth century*, London, Hollis and Carter, 1960, p. 56-58.

tout comme le Grand Maître, qui s'y rendait chaque vendredi. Les malades étaient soignés sans aucune distinction de races, de sexe, de religion²⁰.

UN XVII^e SIÈCLE MOINS MENAÇANT

Les années postérieures à la trêve de 1580 furent donc consacrées aux constructions civiles de La Valette, après que les premières fortifications eussent été achevées. Pour autant, au cours des premières décennies du XVII^e siècle, la crainte d'une attaque ottomane n'avait pas totalement disparu²¹. Même si, comme le souligne Alexandre de Groot, l'activité navale de la flotte turque se limita, de 1623 à 1645, à l'archipel grec et à une zone maritime allant de la Grèce au sud de l'Italie, la crainte de la menace ottomane en Méditerranée, au cours des années précédant la guerre de Candie, était intimement liée à l'activité des corsaires opérant en nombre depuis Malte, qui accablaient le commerce musulman, entraînant de fait le risque d'une riposte sur l'île²². Conscient du risque, le Grand Maître, le Français Antoine de Paule (1623-1636), pria, à son tour, le pape de lui envoyer un architecte réputé. Urbain VIII dépêcha un autre Italien Pietro Paolo Floriani²³. Ce dernier, après avoir étudié avec attention les fortifications les plus récentes, estima que le terrain sis devant l'entrée de la ville nouvelle de La Valette présentait de graves lacunes défensives. À son instigation, une nouvelle enceinte fut construite devant La Valette, malgré les oppositions, non dénuées de fondement, qui avançaient que l'allongement des remparts augmenterait d'autant le nombre de soldats nécessaires à leur surveillance. Floriani justifia son imposant projet en avançant qu'il n'avait d'autres fins « che a poter salvare tutto il popolo

218

20 H.J.A. Sire, *The Knights of Malta, op. cit.*, p. 217 sq. ; plus spécifiquement, sur la vocation hospitalière, voir son chapitre XIV « Our Lords the Sick » (Nos Seigneurs les malades), p. 209 sq.

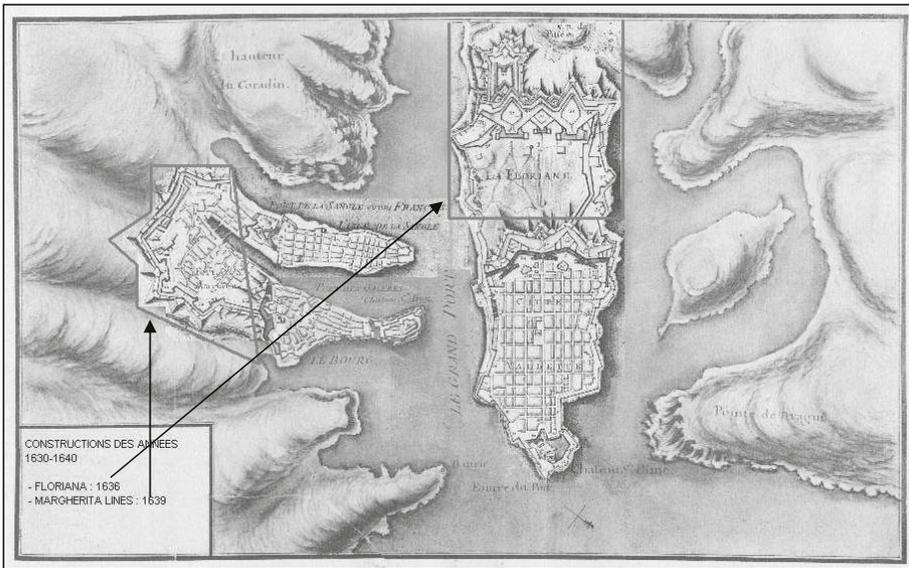
21 Voir à propos des craintes d'une nouvelle attaque turque, Archives of the Order of Malta (A.O.M.), Ms. 6551 *Discorsi e pareri sopra le fortificazioni (1633-1681)*, et Ms. 1011, *Diversi relazioni, discorsi e sentimenti militari de' Ingegneri su le fortificazioni (1689-1722)*.

22 Alexander H. De Groot, « The Ottoman Threat to Europe, 1571-1830 : Historical Fact or Fancy ? », dans Victor Mallia-Milanes, *Hospitaller Malta (1530-1798)*, Malte, 1993, p. 199-254, *loc. cit.*, p. 225. En 1609, une armada turque avait croisé non loin du fort Saint-Elme, mais il n'y eut aucune tentative de débarquement ; cette apparition effraya la population d'autant qu'à l'époque courait une rumeur d'un soulèvement prévu des esclaves musulmans de l'île pour favoriser un tel projet. Le même épisode se reproduisit en 1611, et en 1615 une nouvelle rumeur d'une attaque de l'armada turque circula sur l'île ; – voir Ann Williams, « 'Stone or Wooden walls' ? : the problems of land and sea defence in the islands of Rhodes (1421-1522) and Malta (1530-1631) », dans *De Triremibus, Festschrift in Honour of Joseph Muscat*, Malte, T. Cortis & T. Gambin Ed., 2005, p. 415-426, *loc. cit.*, p. 424.

23 S. C. Spiteri, *Fortresses of the Cross...*, *op. cit.*, p. 385 sq.

dell'isola in occasione d'assedio »²⁴. Les travaux débutèrent en février 1636, trois bastions furent édifiés, et l'endroit devint une ville nouvelle appelée Floriana.

Un autre ingénieur, Firenzuola, visita Malte, en 1638²⁵. S'il reconnaissait le bien-fondé des critiques précédentes, il estimait cependant que le danger le plus sérieux résidait dans le fait que la colline Sainte Marguerite, surplombant Birgù et Senglea, n'avait aucune infrastructure défensive. Il proposa alors au conseil de l'Ordre un projet consistant à entourer ladite colline d'une ligne de fortifications ; il fut accepté et les travaux débutèrent en décembre 1638. Au fur et à mesure de leur construction, les *Margherita lines* subirent de multiples ajouts et ne furent définitivement terminées qu'en 1736.



V. Le port, la ville nouvelle de Floriana et les *Margherita Lines* (1636-1639)²⁶

En 1641, les faits démontrèrent que la crainte, toujours présente depuis le Grand Siècle, d'une nouvelle offensive turque était fondée : les Turcs débarquèrent une nouvelle fois sur Malte, au nombre de 5000, mais ils furent assez facilement repoussés par la cavalerie, et leurs galères maintenues au large par les tirs nourris des forts. Tout le XVII^e siècle fut marqué par cette

24 « Que de pouvoir sauver tout le peuple de l'île en cas de siège », A.O.M. 6554, f° 25, cité par Spiteri, *Fortresses of the Cross...*, *op. cit.*, p. 386. Ne pouvant rester sur l'île jusqu'à la fin des travaux, Floriani en confia l'exécution à l'ingénieur Buonamici.

25 S. C. Spiteri, *Fortresses of the Cross...*, *op. cit.*, p. 375.

26 D'après L. Héritte, *Essai sur l'Ordre des hospitaliers de Saint-Jean-de-Jérusalem*, *op. cit.*

omniprésence du danger turc²⁷, qui atteignit son apogée au moment de la paix entre Venise et la Porte, à la fin de la guerre de Candie, en 1669. Le Grand Maître, l'Aragonais Nicolas Cottoner (1663-1680), décida, à la même époque, de ceindre les Trois Cités (Cospicua, Birgù et Senglea) d'une nouvelle ligne de fortifications. Pour ce faire, il eut recours aux services de l'ingénieur du duc de Savoie, Maurizio Valperga, qui découvrit Malte en février 1670²⁸. L'idée du Grand Maître lui parut démesurée, si bien qu'il lui proposa, plus modestement, de se contenter d'un renforcement des *Margherita Lines*. Mais son avis ne pesa pas devant la détermination du Grand Maître, et finalement, dès la fin août 1670, une abondante main-d'œuvre entama d'imposants travaux. Ils ne furent, en réalité, acceptés par le Conseil, dubitatif quant à leur réelle utilité, que parce que le Grand Maître proposait de les financer ; ils consistèrent en une ceinture semi-circulaire de huit bastions et deux demi-bastions. Les travaux durèrent dix ans, mais ne furent pas achevés (les ravelins ne furent jamais réalisés) en raison d'un manque de fonds. Le Grand Maître fut critiqué, au sein de l'Ordre mais également par les princes européens, pour le gigantisme des travaux entamés et leur piètre utilité.

Une autre étape d'importance dans cette succession de travaux destinés à protéger le port, fut l'érection, à son entrée, d'un nouveau fort, face au Saint-Elme. Le projet fut présenté par Valperga en 1670, et la construction du nouvel ouvrage débuta en juin de la même année ; elle fut rendue possible grâce à la générosité d'un chevalier, Giovanni Francesco Ricasoli, qui proposa de la financer en partie, si bien que le fort s'appela fort Ricasoli²⁹. Ainsi, à la fin du XVII^e siècle, si le port était bien fortifié, le côté nord semblait cependant encore vulnérable : les hauteurs de Sliema et Gzira, vierges de tout ouvrage défensif, pouvaient abriter des batteries turques qui menaceraient directement le flanc nord de La Valette.

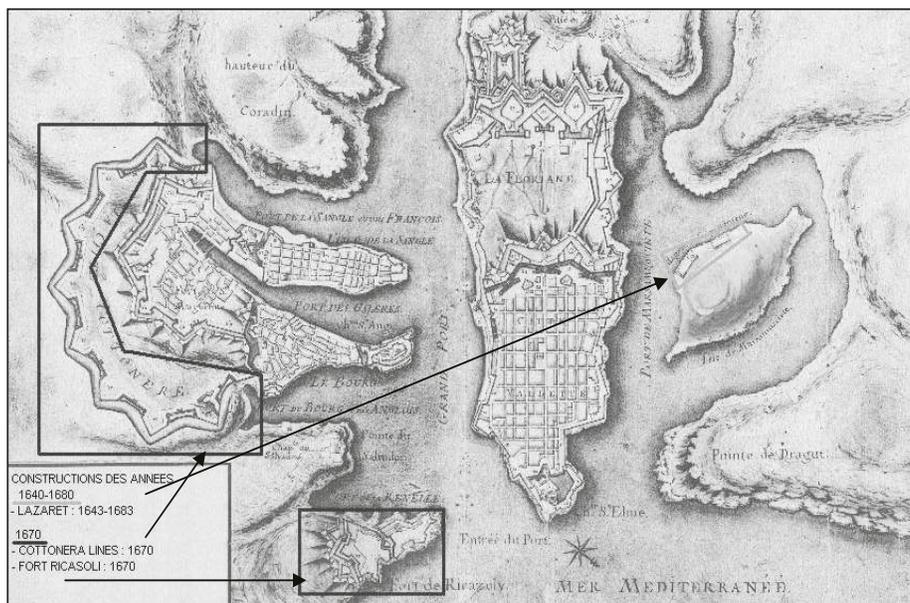
Il fallut attendre le XVIII^e siècle, sous le magistère du Grand Maître portugais, Anton Manoel de Vilhena, pour que cette partie du port fût enfin fortifiée. Ce dernier fit appel aux ingénieurs français de l'Ordre, les Chevaliers de Tigné et Montdion, qui construisirent un nouveau fort, le fort Manoel (1726)³⁰. Charles François de Montdion insista auprès du nouveau Grand

27 Dans les années 1640, la Porte laissa entrevoir que Malte pourrait être une des prochaines cibles de l'armada turque, cf. Archives du ministère des Affaires Étrangères (A.M.A.E.), CP, Turquie, vol. 5, f°251r-252r, dépêches des 23 février et 14 avril 1645, mentionnées dans la note 6 de l'article de Guido Candiani, dans ce volume.

28 Quentin Hughes, *Malta : A Guide to the Fortifications*, Malte, Said International, 1993, p. 151 sq.

29 S. C. Spiteri, *Fortresses of the Cross...*, op. cit., p. 426.

30 S. C. Spiteri, *Fortresses of the Cross...*, op. cit., p. 437 sq.



VI. Le port, les *Cottonera Lines* (1680-1690), le fort Ricasoli (1670-1698), le Lazaret (1643-1683)³¹

Maître pour que cette partie du port fût au plus vite protégée ainsi que, de ce fait, le flanc nord de La Valette, le plus exposé. La décision, prise en 1723, soit un an à peine après l'élection du Grand Maître, fut concrétisée dès le mois de septembre par la pose de la première pierre, par Vilhena lui-même, en présence de nombreux Grand-Croix et Chevaliers³². La construction dura jusqu'en 1732³³. En raison de la forme de l'îlot sur lequel il fut érigé, le fort, construit sur un plan carré, avec quatre bastions d'angle, pouvait abriter jusqu'à 500 hommes. Si le Grand Maître prit une décision aussi rapide, c'est que demeurait dans tous les esprits l'apparition devant l'île, l'année précédente, d'une escadre ottomane de dix bâtiments. Destinée à obtenir la libération des captifs turcs détenus sur l'île, et à négocier une trêve de vingt ans avec les Hospitaliers – desseins qui échouèrent –, cette escadre avait fait prendre au Grand Maître la mesure du danger potentiel³⁴. Ce fort permit enfin de protéger l'immense rade de Marsamxett, jusque là étrangement délaissée, d'autant plus étrangement que son occupation en juillet 1565 par les Galères du Grand Seigneur avait bien failli être fatale à l'Ordre. Lors de son

31 D'après L. Héritte, *Essai sur l'Ordre des hospitaliers de Saint-Jean-de-Jérusalem*, op. cit.

32 *Ibid.*, p. 440.

33 A. Hoppen, *The Fortification of Malta by the Order of Saint-John...*, op. cit., p. 81.

34 Alexander H. De Groot, « The Ottoman Threat to Europe... », art. cit., p. 230-231.

passage à Malte en 1761, au moment de l'affaire de la Couronne ottomane³⁵, François Charles de Bourlamaque³⁶ déclara que ce fort était « un modèle de fortification fait avec soin, et fini dans toutes ses parties »³⁷. Néanmoins, si la rade avait grandement accru son potentiel défensif, il ne pouvait en rien être comparé à celui de la rade du Grand Port, si bien que Bourlamaque remit au Grand Maître, Manoel Pinto de Fonseca (1741-1773), un plan détaillé de défense, dans lequel il proposa un renforcement de la protection de toute la partie nord du port – c'est-à-dire la rade en question –, par l'édification d'une nouvelle forteresse sur la pointe Dragut, juste en face du fort Ricasoli. Le projet fut étudié, mais momentanément laissé de côté.

LE XVIII^e SIÈCLE : UN ENSEMBLE PORTUAIRE REMARQUABLEMENT FORTIFIÉ MAIS MAL DÉFENDU

222

Après cette construction du fort Manoel dans la première moitié du XVIII^e siècle, l'ensemble des fortifications portuaires atteignait presque son apogée³⁸. L'impression de tout voyageur arrivant à Malte était, tout comme elle l'est encore aujourd'hui, qu'il s'agissait d'une citadelle imprenable. Les rapports des divers ingénieurs militaires – notamment celui évoqué précédemment de François Charles de Bourlamaque – relatifs à l'état et à l'excellence défensive des remparts, occultaient néanmoins une réalité moins glorieuse, dont l'Ordre eut à pâtir un demi-siècle plus tard. Un rapport détaillé commandé par le gouvernement français, au moment précis de l'affaire de la Couronne ottomane, laissait pour sa part très nettement transparaître cette pessimiste réalité :

35 Voir, à propos de l'affaire de la Couronne ottomane, Alain Blondy, *L'Ordre de Malte au XVIII^e siècle...*, *op. cit.*, 150 sq. La *Couronne ottomane*, vaisseau amiral de la flotte turque, avait été prise par les esclaves chrétiens formant la chiourme et amenée à Malte, le 6 octobre 1760 ; la France fit pression auprès du Grand Maître afin qu'il rendît le bâtiment à la Porte, le Grand Vizir ayant menacé la France d'une « rupture de toute amitié et de toute correspondance entre les deux empires ». Après un ballet diplomatique important, au cours duquel l'Ordre apparut plus comme un trublion dans la géopolitique européenne que comme un allié satisfaisant, il fut contraint de laisser repartir le bâtiment le 10 décembre 1761, A.M.A.E., C.P. Malte 11, n° 159, 10 décembre 1761, cité par A. Blondy, *L'Ordre de Malte au XVIII^e siècle...*, *op. cit.*, p. 155. Voir également du même auteur, « Malte, enjeu diplomatique européen au XVIII^e siècle », dans Christiane Villain-Gandossi *et al.*, Actes du colloque *Méditerranée, mer ouverte*, Marseille, 1997, t. I, p. 109-122.

36 Général français (1716-1764), surtout connu pour son rôle lors de la défense de Québec pendant la Guerre de Sept Ans. Il fut envoyé en mission à Malte, alors menacée par les Turcs, à cause de l'affaire de la *Couronne Ottomane*.

37 A.O.M. 6557, f°89, en date du 18 août 1761, cité par Spiteri, *Fortresses of the Cross...*, *op. cit.*, p. 440.

38 Ne serait plus construit que le fort Tigné dans les années 1790, voir plus loin.

[les fortifications] sont immenses et si étendues qu'il ne faut pas moins d'une armée de 35.000 hommes pour les défendre [...] Au premier coup d'œil Malte paraît imprenable, mais lorsqu'on examine, sur les lieux et en détail, ses fortifications, on ne pense pas de même. [...] Il y a à Malte assez de canons, mais l'inégalité de leur calibre rend l'approvisionnement en boulets difficile. Il n'y a presque pas de mortier à bombes [...] On manque de bons ouvriers. Les affûts sont très vieux ; ils ont été faits en 1717 (il n'y en a pas un quart de bon). En passant par Malte, j'ai vu l'artillerie démontée et les canons pleins de pierres et d'ordures. [...] Parce que toute la poudre qui est à Malte, y est depuis la citation [de 1717], jugez quel besoin elle a d'être rebattue et combien elle a perdu de sa force depuis ce temps. [...] L'ancien château du Goze est insoutenable. [...] J'ai toujours été effrayé des sommes nécessaires à l'ordre pour se procurer, dans un moment de crise, tout ce qui serait nécessaire pour la subsistance des troupes, l'approvisionnement des hôpitaux, l'achat des munitions de guerre, l'entretien de l'artillerie et pour pourvoir à toutes les autres dépenses³⁹.

Ainsi, depuis son arrivée sur cette île, pauvre et mal défendue au début du XVI^e siècle, l'Ordre avait mené, de façon quasi ininterrompue, une politique active de travaux impressionnants, donnant de l'île, aux yeux du monde, l'image d'une citadelle inexpugnable. Des sommes considérables du Commun Trésor y avaient été consacrées, mais cela semblait, du moins aux yeux d'un observateur attentif et scrupuleux, inopérant et illusoire. Quoi qu'il en soit, le danger, pour l'Ordre, ne devait plus venir de celui qui justifiait, depuis son origine, sa raison d'être, à savoir l'Infidèle, mais, dans un premier temps d'un nouveau venu en Méditerranée, la Russie de Catherine la Grande⁴⁰, puis, dans un second temps, de son plus puissant protecteur, la France⁴¹, et ce, quelques décennies après que cet inquiétant constat de carence eût été rédigé. En effet, lorsqu'en 1768, le Sultan déclara la guerre à la Russie, Catherine envoya une flotte, via le détroit de Gibraltar, commandée par le Comte Alexis Orlov. Début juillet 1770, la flotte turque fut anéantie à Tchesmé – à l'ouest de Smyrne –, ce qui marqua la fin de la menace ottomane dans le Levant⁴².

39 A.M.A.E., C.P. Malte 11, n° 105, 24 février 1761, cité dans A. Blondy, *L'Ordre de Malte au XVIII^e siècle...*, op. cit., p. 153.

40 Voir sur ce point A. Blondy, *L'Ordre de Malte au XVIII^e siècle...*, op. cit., « Les visées russes », p. 159 sq., et « L'affaire russe », p. 254 sq.

41 *Ibid.*, III^e partie, *Le temps des Révolutions*, p. 311 sq.

42 La nouvelle flotte ottomane, rapidement reconstruite, connut le même sort funeste en 1787. Malgré les efforts de modernisation fournis par la Porte, les réformes ne parvinrent pas à donner au Grand Seigneur une flotte et un corps de marine à même de se mesurer aux flottes chrétiennes, voir De Groot, art. cit., p. 231-233.

Mais revenons à Malte. Quelques années avant que François Charles de Bournonville ne conseillât au Grand Maître de fortifier sérieusement la pointe Dragut, ce dernier avait, en 1757, pris la précaution de faire construire une large batterie destinée à empêcher l'établissement d'une batterie de siège ennemie sur ce terrain vierge. Mais cela demeurait insuffisant pour un endroit aussi stratégique, qui commandait, nous l'avons vu, l'entrée de la rade de Marsamxett⁴³ et ne possédait alors aucun ouvrage défensif. Les revers successifs rencontrés par les Turcs, et les marques d'amitié fréquemment renouvelées de la part de la tsarine, éloignèrent pendant plusieurs années l'épée de Damoclès qui n'avait jamais véritablement cessé de menacer la survie de l'Ordre. Aussi, ce ne fut que bien des années après que Bournonville eût dispensé ses conseils avisés, relatifs à cette partie du port, qu'il fut décidé de compléter cette modeste batterie par un ouvrage plus considérable. Le Conseil de la Guerre et des Fortifications prit sa décision le 11 décembre 1792⁴⁴. La dernière construction de l'Ordre en matière militaire fut donc, sur ladite pointe Dragut, cet ultime fort. L'ingénieur en chef de l'Ordre, Étienne de Tousard, en dessina les plans, et l'ouvrage, financé en partie par le chevalier René Jacques de Tigné, et plus largement par le Grand Maître Emmanuel de Rohan Polduc (1775-1797), qui sortit de terre dès l'année suivante, fut nommé fort Tigné.

Ainsi, au cours des presque trois siècles de son règne sur l'archipel maltais, l'Ordre des Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem mena une intense activité de bâtisseur, recourant incessamment aux services et connaissances des plus prestigieux architectes militaires de la Chrétienté, et engloutissant des sommes considérables, tant pour se protéger d'un hypothétique ennemi extérieur, que des Maltais. En effet, ces derniers, spoliés de leur souveraineté et de presque tout pouvoir, si ce n'est municipal, ne supportèrent la présence de cet Ordre que tant qu'il fournissait du travail – construction des fortifications, Palais, hôtels particuliers... – et donc des revenus. Entre la construction du fort Manoel, dans les années 1720, et celle du dernier ouvrage défensif du port, le fort Tigné – si l'on excepte la modeste batterie des années 1750 –, dans les années 1790, il s'était écoulé environ sept décennies. Une telle torpeur architecturale amène à deux conclusions : d'une part, si l'on compare les cartes du port au moment de l'arrivée de l'Ordre, dans les années 1530, et au lendemain de la construction du fort Manoel, il apparaît nettement qu'il ne restait plus beaucoup de place pour des constructions défensives, et que le grand port, et dans une moindre mesure la rade de Marsamxett, étaient dotés

43 C'est dans cette rade que les Turcs avaient abrité leurs galères une fois qu'ils eurent pris le fort Saint-Elme, en juillet 1565.

44 S. C. Spiteri, *Fortresses of the Cross...*, *op. cit.*, p. 463.

de solides fortifications. D'autre part, le fait que l'absence de fortifications sur la pointe Dragut avait été signalée depuis plusieurs décennies et que cette lacune n'avait toujours pas été comblée en cette fin de XVIII^e siècle, est révélateur de la nette diminution de la crainte d'une attaque turque, mais aussi, du déclin de la vocation militaire de cet Ordre s'enfonçant chaque jour un peu plus dans des dérives mondaines – dérives que le trop court règne du Grand Maître réformateur, Francisco Ximénès de Texada (1773-1775), ne parvint pas à juguler⁴⁶. Le soudain réveil et la décision du Conseil, prise au mois de décembre 1792, de fortifier cette dernière langue de terre médiocrement défendue, furent donc le dernier soubresaut militaire, l'ultime prise de conscience qu'il faudrait probablement à nouveau prendre les armes, ce que de mémoire d'hommes l'Ordre n'avait pas eu à faire sur son île. Mais, cette fois, le danger ne venait pas de l'ennemi traditionnel, au contraire, il émanait de la tempête révolutionnaire qui secouait la France depuis plus de trois ans, et qui rognait peu à peu les privilèges que l'Ordre était, tant bien que mal, parvenu à sauver jusqu'alors. En septembre de cette année-là, la Législative lui avait porté un coup terrible au plan financier en nationalisant ses biens⁴⁷. Après quelques semaines d'attentisme, une fois encore – l'Ordre espérait un revirement de situation dans cette France en proie aux troubles –, le Conseil de l'Ordre, finalement, décida de se préparer au pire, d'où cette ultime construction. Le pire, pour cet Ordre hospitalier et militaire, né peu avant la première Croisade, se produisit en juin 1798, lorsque Bonaparte, en route vers l'Égypte, s'arrêta sur l'île⁴⁸. Il la cueillit sans un coup de canon, tel un fruit mûr abrité derrière des murailles solides mais tenues par une milice vieillissante, aux abois, et abandonnée des Maltais, comparable à ces républiques patriciennes que l'Histoire était en train de balayer. L'Ordre commençait alors une nouvelle période d'errance, et tournait définitivement la page de son histoire militaire, pour désormais ne plus se consacrer qu'à ses activités charitables. Pour autant, toutes ces dépenses furent-elles inutiles puisque Malte n'eut plus à subir de siège après celui de 1565 ? La seule attaque importante de l'île fut celle des avions de la Luftwaffe à partir de 1941, qui

46 A. Blondy, *L'Ordre de Malte au XVIII^e siècle...*, *op. cit.*, p. 193 sq. : « [Ximenes] entreprit de désétatiser la Religion pour lui rendre, sinon sa pureté originelle, du moins un caractère plus proche de sa vocation religieuse ».

47 *Ibid.*, p. 320-321. Les revenus de l'Ordre provenaient, pour moitié, de ses commanderies situées en France ; cette nationalisation obéra donc le Trésor de façon catastrophique.

48 Ce projet du jeune général n'était pas nouveau, il avait tenté de mener l'opération l'année précédente. – Voir Xavier Labat Saint Vincent et Jean Gaillard, « La tentative avortée de la prise de Malte par les Français en mars 1798 : ordres, contrordres et ambiguïtés de la politique du Directoire », dans « Rivalités Maritimes Européennes (XVI^e-XIX^e siècles) », *Revue d'Histoire Maritime*, n° 4, nov. 2005, p. 209-223.

bien évidemment ne concernait plus l'Ordre. Leur puissance imposante et, surtout, le fait que la Méditerranée n'était plus le théâtre de l'âpre lutte qui avait caractérisé une bonne partie du XVI^e siècle, sauvèrent très probablement l'Ordre d'un assaut antérieur à celui de 1797. Deux siècles après cette date, le gouvernement maltais rétrocéda au Grand Maître le château Saint-Ange, à partir duquel il peut désormais admirer ces murailles, chargées d'histoire et admirablement conservées, qui contribuent grandement à l'attrait de l'île et lui permettent de développer un important tourisme culturel.

II. Varia

LES CONSTRUCTEURS DE MARINE TOULONNAIS
AUX XVII^e ET XVIII^e SIÈCLES :
UNE SOCIÉTÉ À PART ENTRE NOBLESSE ET MONDE
OUVRIER DE L'ARSENAL

Michel Vergé-Franceschi

Professeur à l'Université F. Rabelais de Tours

En 1792, le maître-constructeur Joseph-Marie-Blaise Coulomb¹, né à Toulon en 1728 au sein d'une famille roturière, et anobli depuis 1779, est un émigré sexagénaire. D'une « taille de cinq pieds, quatre pouces », les « cheveux et sourcils bruns », les « yeux bleus, le nez gros, la bouche moyenne et jeune, le menton rond, le front découvert, le visage ovale plein et coloré »², cet homme de l'art qui porte encore perruque – pour peu de temps – est issu de l'une des trois principales dynasties roturières de constructeurs de marine toulonnais avec ses compatriotes Chapelle et Pomet. Onze Coulomb sont constructeurs et maîtres constructeurs à Toulon. Cinq Pomet. Tous sont artisans du bois avant toute chose et appartiennent par conséquent à la confrérie toulonnaise de Saint-Joseph, celle des charpentiers. En 1692, Laurent Coulomb (v. 1631-Toulon 1696) – ancêtre de toute la dynastie – écrit du reste dans son testament : « Je veux que mon corps soit accompagné du prêtre portant le Saint à la manière accoutumée et du luminaire *de la confrérie de Saint-Joseph*, jusqu'à la chapelle de ladite confrérie à laquelle je lègue quinze livres »³. Artisans du bois, ces hommes sont volontiers « hommes de routine », fils et petits-fils de constructeurs, de charpentiers de marine, qui, sans véritable plan, mais avec des dessins, leur ont appris le métier, un « tour de main », un savoir-faire. Hommes du peuple, roturiers, et donc

1 Élève-constructeur (1745), sous-constructeur (1751), constructeur (1757), ingénieur constructeur ordinaire (1765), ingénieur constructeur en chef (1768).

2 Archives départementales du Var, dossiers des émigrés, 1 L 361 à 363, certificat du 23 juillet 1792.

3 *Id.*, notaire J. Sauvage 14 oct. 1692, 3 E 2 213.

« sans naissance », ces constructeurs constituent au port une élite bourgeoise issue du monde ouvrier de l'arsenal mais aussi en voie d'anoblissement de par leurs compétences.

Rares sont leurs descriptions physiques à travers les archives portuaires, mais nous savons que le constructeur Joseph-Véronique-Charles Chapelle (Toulon 1716-ap. 1791), vingt-deux ans en 1738, était un « très joli sujet »⁴. Malheureusement, les accidents les guettent sur les chantiers de construction, et ces hommes de l'art sont de plus en plus estropiés l'âge venu. En 1723, François II Coulomb (La Ciotat 1691-Toulon 1751)⁵, petit-fils de feu Laurent ci-dessus, se blesse grièvement à la jambe en tombant du *Phoénix*. En 1728, Jacques-Luc Coulomb (Toulon 1713-Toulon 1791)⁶, son cousin germain, tombe d'une échelle d'où des douleurs dans le bras jusqu'à sa mort... en 1791 ! En 1738, lorsque François Chapelle (Toulon v.1686-Toulon 1770)⁷ tombe de la flûte la *Loire*, il « a pensé se tuer » et a dû garder « la chambre dix jours »⁸. En 1742, un coup de hache malencontreux lui abîme la jambe alors qu'il tente de combattre l'incendie du vaisseau-amiral : une « compresse d'eau de vie » calme toutefois ses douleurs et cicatrise rapidement sa blessure. Lors du même incendie, François II Coulomb reçoit aussi un coup de hache à la jambe, mais il en guérit vite, tout comme Chapelle qui, pourtant, souffre beaucoup en 1750 lorsqu'il s'enfonce « un clou dans le pied ». François Chapelle se remet vite aussi de la méchante entorse qu'il se fait en lançant *l'Océan* en juin 1756, à 70 ans. Même Jean-Baptiste Doumet-Revest se remet, quoique tombé de « vingt pieds de haut » (sept mètres). Pourtant, il s'est « fracassé la tête et tout le corps » au point que deux ans après l'accident l'intendant avoue au ministre qu'il a « l'allure d'une cloche ambulante »⁹ ! En effet, ces maîtres-constructeurs sont des artisans « entretenus », particulièrement résistants. En 1723, les autorités toulonnaises (intendant de la marine et commandant de la marine) notent avec satisfaction que les frères Coulomb, Pierre-Blaise (Toulon 1699-Toulon 1753)¹⁰, Joseph (Toulon v. 1704-Toulon 1728)¹¹ et Jacques-Luc (Toulon 1713-Toulon 1791), tous trois fils de Blaise (La Ciotat

4 Archives du Port de Toulon (ensuite APT), 14 janv. 1738, 1 A 1 177. Élève-constructeur (1735), sous-constructeur (1741), maître-constructeur (1747), ingénieur-constructeur ordinaire (1765), retiré (1776).

5 Constructeur (1707), premier maître constructeur (1717).

6 Élève-constructeur (1728), sous-constructeur (1731), constructeur (1744), ingénieur-constructeur en chef (1765).

7 « Entretenu » (1701), sous-constructeur (1715), constructeur (1740). Père de Joseph-Véronique-Charles.

8 APT, 21 déc.1738, 1 A 1 177.

9 APT, 1780, 1 A 1 232.

10 Sous-constructeur (1722), constructeur (1744).

11 Sous-constructeur.

1665-Toulon 1741)¹², et petits-fils de feu Laurent (v. 1631-1696) sont « durs à la fatigue »¹³ ; que René Levasseur (v. 1667 Soulligni-sous-Balan-Toulon 1727)¹⁴, chef des constructions, « malgré le froid qu'il a fait hier, n'a cessé de se trouver aux ateliers et aux chantiers pour y conduire les ouvriers »¹⁵ alors qu'il a près de soixante ans ! Et les soins dont ils bénéficient, les rétablissent assez vite malgré leur grande précarité : en 1749, pour tenter de soigner son bras, Jacques-Luc Coulomb prend les eaux à Barèges ; puis, en 1750, il prend des « bains de marc de raisin » à Toulon ! Blessé grièvement à une jambe en 1741, en faisant une chute en sortant du *Trident*, « trois mois de remède » le remettent néanmoins sur pied... pour cinquante ans ! Toutefois, René Levasseur se tue l'année de ses soixante ans en faisant une « chute de quinze pieds de haut (cinq mètres), à la renverse ». Tombé à plat, sur le dos, il reste « évanoui plus d'une demi-heure », une « blessure derrière la tête », une « douleur dans la poitrine ». Il expire le lendemain¹⁶.

Compétents, résistants, durs à la tâche, présents sur les chantiers de l'arsenal quel que soit le temps (froid, chaleurs estivales), et les intempéries, combattant les accidents (incendies), ces constructeurs sont des gens sérieux : en 1737, le jeune constructeur Boyer « paraît de bonne vie et mœurs »¹⁷ ; en 1739, Jacques-Luc Coulomb « n'a point de vice »¹⁸. Et le fils Chapelle est « bien élevé ». Jacques-Luc Coulomb, vingt-sept ans en 1740, est tellement sérieux qu'il « abandonne (le port) sans rien dire » et son service de constructeur pour se faire recevoir à l'abbaye de Cîteaux « dans l'ordre des Bernardins ». Toutefois, Maurepas le réintègre dans ses fonctions dès 1741. En 1763, le constructeur Gautier – premier Toulonnais « bousculé » et malmené lors des premières émeutes de 1789 –, « joint aux connaissances modestie et simplicité »¹⁹. Ces hommes paraissent doués, consciencieux, appliqués, fiers de leur savoir qu'ils se transmettent de génération en génération sur près de deux cents ans, n'hésitant pas à aller se perfectionner en allant travailler ailleurs qu'à Toulon : à Dunkerque, à Calais ou à Brest notamment. Religieux, ils le sont tous. En 1692, Laurent Coulomb, soixante et un ans, rédige son testament ; il y « recommande son âme à Dieu et à la Vierge, veut que son corps soit inhumé

12 Contre-maître charpentier (1700), maître de construction des gardes de la marine (1716), constructeur (1727).

13 APT, 16 janv. 1723, 1 A 1 150.

14 Écrivain à Toulon (1683). Écrivain ordinaire (1687), constructeur (1690), chef des constructions et radoubs à Toulon (1717).

15 APT, 17 mars 1723, 1 A 1 150.

16 APT, 12 fév. 1727, 1 A 1 157.

17 APT, 3 janv. 1737, 1 A 1 175.

18 APT, 9 nov. 1730, 1 A 1 163.

19 APT, 1^{er} mai 1763, 1 A 1 215.

dans l'église catholique de Toulon (la vieille cathédrale Sainte-Marie) (et exige) qu'il soit dit 1700 messes de mort pour le salut de son âme ; il lègue (en outre) « 1500 livres à Notre-Dame de Grâce de La Ciotat »²⁰, village ancestral de sa famille où sa femme²¹ a du reste accouché de leurs six enfants²². En 1714, son fils aîné François I^{er} Coulomb (La Ciotat 1654-Toulon 1717), malade, demande à être inhumé dans l'église des Carmes de Toulon, avec toute sa famille, et laisse aux pères 100 livres pour la sépulture et 300 messes basses de requiem en expiation de ses péchés²³. Mais une messe hebdomadaire devra être dite à perpétuité à l'autel ancestral des Trois-Rois, en l'église de La Ciotat, moyennant 20 livres annuelles. Il lègue aussi 300 livres à l'hôpital du Saint-Esprit. En 1784, en revanche, Noël Pomet (v. 1704-1784)²⁴, octogénaire, ne fait aucune allusion à la religion dans son testament.

Compétents, sérieux, généralement pieux jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, ces constructeurs ont la plupart du temps grandi sur les chantiers de construction navale du port. Déjà, dans les années 1660, armateurs privés et capitaines marchands commandaient au sieur Laurent Coulomb, constructeur de navires originaire de La Ciotat, de petits bâtiments de commerce : en 1660, à trente ans, il construit le *Jérusalem*, pour Francisco Cardé ; et un autre navire marchand pour le capitaine Cruvelier, tous deux montés d'une vingtaine de canons ; en 1663, il construit le vaisseau de « M. Poussel » (alias Possel, de la famille de Mme Duquesne-Mosnier, épouse du chef d'escadre) ; en 1672, le *Betelem*, en 1679, le *Saint-Jacques* du capitaine Antoine et en 1682 le vaisseau du capitaine Daniel, de La Seyne-sur-mer, étroitement apparenté à la grande famille des Beausnier. Mais la marine royale, en plein essor grâce à Colbert depuis 1661/1669, commence à lui commander nombre de vaisseaux « pour le Roi », alors que les Toulonnais du moment s'engouffrent tous dans la marine royale (les Possel notamment et la longue dynastie des Beausnier). Nombre de Provençaux arrivent à Toulon de toutes parts : les Valbelle du Beausset et de La Cadière où ils étaient jusqu'alors apothicaires ; les Martelly, d'Ollioules, où ils étaient marchands ; les Deydier, de Pierrefeu. Certains expatriés viennent de loin, tels le constructeur de marine René Levasseur, originaire du Maine, du petit village de Soullignani-sous-Balan. Pour toutes ces familles – toulonnaises de souche ou non –, la marine de Colbert se présente comme une formidable

20 Archives départementales du Var, notaire J. Sauvage, 14 oct. 1692, 3 E 2 213.

21 Marguerite Reynaude.

22 François I^{er} Coulomb, leur fils, est né à La Ciotat en 1654, mort à Toulon en 1717. Maître charpentier entretenu (1690), puis premier maître-constructeur (1716). Leur autre fils, Blaise Coulomb, est né aussi à La Ciotat, en 1665 et mort à Toulon en 1741. Tous deux ont fait souche de constructeurs.

23 Archives départementales du Var, Gairoard, 16 sept. 1714, 3 E 4 140.

24 Sous-constructeur (1726), constructeur (1744), ingénieur-constructeur ordinaire (1765).

chance de promotion sociale : bientôt Laurent Coulomb passe du statut de charpentier de marine au service des « particuliers » à celui de « maître-constructeur entretenu », c'est-à-dire rémunéré par le roi, ce qui constitue un statut hiérarchique privilégié par rapport à tout personnage qui ne travaille pas « pour le roi », comme en témoigne le *Tarif de la capitation de 1695-1696* qui montre bien que tout « entretenu » (« médecin *entretenu* dans les ports », « chirurgien *entretenu* dans les ports et aux armées », « aumônier *entretenu* ») « a le pas » sur tout homologue *non entretenu*.

Les Coulomb, alias Fontcoulomb, qui faisaient jusqu'en 1660/1670 leurs dévotions à l'autel des Trois-Rois, en l'église de La Ciotat, ne sont pas les seuls à abandonner leur village – en l'occurrence La Ciotat, port natal de Laurent Coulomb, le fondateur de la dynastie. Le grand ingénieur Antoine Groignard, né à Solliès-Pont en 1727, quitte aussi Solliès pour Toulon. Les Beaussier arrivent en masse de La Seyne-sur-mer à Toulon à partir de Vincent Beaussier (v. 1620-1699), natif de Six-Fours, simple maître d'équipage à Toulon, grand-père de deux chefs d'escadre toulonnais, anoblis en 1765 « par trois générations successives de chevaliers de Saint-Louis », et aïeul d'un député de la noblesse de Normandie aux États-Généraux de 1789, mort le 5 mai de cette année-là, c'est-à-dire le jour de leur ouverture ! Les Pomets quittent pareillement leur hameau « des Pomets » à une vingtaine de kilomètres du port pour s'installer à Toulon, près de la vieille cathédrale Sainte-Marie, dans une rue qui s'appelle toujours aujourd'hui la « rue de Pomet », près de leur maison qui jouxte la cathédrale. Noël Pomet (v. 1704-Toulon 1784) est le petit-fils de François Pomet, maître charpentier, mort au service à Rochefort.

Grâce à Colbert, ces hommes de l'art, Coulomb, Pomet, Chapelle, trouvent à l'arsenal de Toulon une forte demande de construction navale, laquelle s'ajoute à leurs commandes « privées ». Ainsi, François I^{er} Coulomb (1654-1717) construit-il pour des armateurs locaux le *Pontchartrain* en 1691, la *Catherine* en 1692, le *Saint-André* en 1693, la *Fortune* en 1695, la *Sylvie* en 1703²⁵. Très vite, ces artisans jouissent d'un niveau de fortune enviable disposant de leur solde d'officier (= titulaire d'un office) « entretenu » et du produit de leur travail pour leur clientèle « privée ». Ils ne sont pourtant que « maîtres charpentiers entretenus » : c'est le titre de François I^{er} Coulomb à partir de 1690. C'est aussi celui du vieux François Pomet (le grand-père de Noël). Nicolas Chapelle (Toulon v. 1656-Toulon 1741)²⁶, fils de François I^{er} Chapelle (v. 1629-Toulon 1696) n'est que « charpentier entretenu » depuis

25 Archives nationales, D 113.

26 Charpentier entretenu (1687), maître-constructeur (1694), constructeur (1730).

1687 et Blaise Coulomb (1665-1741) n'est que contre-maître charpentier (1700). Néanmoins, ce statut leur permet de réaliser de belles alliances bourgeoises : François I^{er} Chapelle (v. 1620-1696), aïeul de cette dynastie, épouse Véronique Hubac, de la célèbre famille de constructeurs brestois. Après avoir marié son fils Nicolas (v. 1656-1741) à Anne Miman, son deuxième fils Joseph-Charles Chapelle (v. 1671-1746) devient « capitaine marchand » et épouse en 1700 Claire Beaussier, de La Seyne-sur-mer, issue de cette formidable dynastie de marins en pleine ascension sociale. Chez les Coulomb, les fils de Laurent (v. 1631-1696) et de Marguerite Reynaude contractent aussi au port des alliances bourgeoises : François I^{er} Coulomb (1654-1717) épouse Catherine Meollan (morte en 1738) ; et Blaise Coulomb (1665-1741) épouse en 1689 une Toulonnaise, Rose Masseboeuf. Mais on constate très vite que l'ambition est déjà omniprésente au sein de ce milieu qui met son savoir maritime à profit pour « réussir » dans la marine de Colbert et de Seignelay : le frère aîné de René Levasseur (v. 1667-1727), Noël Levasseur (1658-1723), marié lui aussi à une Hubac (Jeanne-Scholastique), glisse déjà du monde ouvrier des constructions vers celui moins roturier de la plume et devient commissaire général de la marine alors que René, pourtant écrivain ordinaire (1687), abandonne la plume pour recevoir son brevet de constructeur (1690).

Très vite, dès la première génération, voire la seconde, ces constructeurs instruits deviennent à la fois les « maîtres de construction des gardes de la marine », réputés gentilshommes, dont une compagnie est installée à Toulon à partir de 1683 par Colbert, les deux autres étant respectivement affectées à Brest et à Rochefort. Ainsi, le maître constructeur Catelin jouit-il, en plus de sa solde, de soixante-quinze livres mensuelles en qualité d'« instructeur des gardes de la marine » de 1700 à 1710. Et, en 1716, Blaise Coulomb (1665-1741), fils de feu Laurent (v. 1631-1696) est nommé « maître de construction des gardes de la marine ». Très vite, ces constructeurs deviennent aussi les élèves des pères jésuites, savants professeurs auxquels Seignelay confie à partir de 1685 le *Séminaire royal de marine de Toulon* et l'éducation des gardes de la marine pour les matières « nobles » : à savoir hydrographie, mathématiques, astronomie. Ainsi, dans la décennie 1729, le père Jésuite Antoine Laval instruit-il les constructeurs René-Nicolas Levasseur (1717-Aubagne 1784)²⁷, fils de René, Jacques-Luc Coulomb (1713-1791)²⁸ et Claude-Louis

27 APT, 16 fév. 1727, 1A 1 157, sous-constructeur à Toulon (1727), maître du canal de Versailles (1731), constructeur (1734), constructeur en chef au Canada (1749), commissaire à Bayonne (1764).

28 APT, 15 août 1728, 1A 1 160.

Coulomb (Toulon 1725-Toulon 1748)²⁹ – tous roturiers – avec messieurs les gardes – tous réputés nobles. Ceci permet à René-Nicolas de glisser lui aussi du monde roturier de la construction navale au monde pré-nobiliaire de la plume puisqu'il achève sa carrière comme « commissaire de marine à Bayonne » (1764). D'ailleurs, son frère Louis-Armand Levasseur meurt à Rochefort en 1760 « commissaire général de la marine », grade déjà atteint par leur oncle Noël Levasseur (1658-1723). Seul leur troisième et dernier frère, Jean-Armand Levasseur, stagne dans la construction navale³⁰.

Instruits, à la fois élèves et disciples des Jésuites et maîtres des gardes de la marine, les constructeurs ne cessent de s'élever socialement : ils ne sont plus « charpentiers entretenus » en début de carrière comme l'était Nicolas Chapelle (v. 1656-1741) en 1687 – fils de François I^{er} Chapelle (v. 1620-1696) –, ou François I^{er} Coulomb (1654-1717) en 1690 – fils de feu Laurent Coulomb. À la troisième génération, on n'est plus « charpentier », ou « contre-maître-charpentier » comme l'était en 1700 Blaise Coulomb (1665-1741), autre fils de feu Laurent. On est à présent « élève-constructeur » comme Joseph-Véronique-Charles Chapelle (1716-ap. 1791), nommé en 1735, fils de François II Chapelle (v. 1686-1770), petit-fils de Nicolas Chapelle (v. 1656-1741), arrière-petit-fils de François I^{er} Chapelle (v. 1620-1696) ; ou comme son demi-frère, Louis-Hilarion Chapelle (Toulon 1733-Toulon 1777)³¹, reçu élève-constructeur en 1748 ; ou son autre demi-frère, Joseph-Marie-Gabriel Chapelle (mort à Toulon en 1768)³², reçu élève-constructeur peu avant 1752. Élèves-constructeurs sont aussi François III Coulomb (1729-1751), reçu en 1748, fils de François II (1691-1751), petit-fils de François I^{er} (1654-1717), arrière-petit-fils de feu Laurent (v. 1631-1696). Ou son frère aîné Claude-Louis Coulomb (1725-1748), reçu élève-constructeur en 1740. De même leurs cousins : Jacques-Luc Coulomb (1713-1791), élève-constructeur (1728), fils de Blaise (1665-1741), petit-fils de feu Laurent (v. 1631-1696) et Joseph-Marie-Blaise Coulomb (1728-La Seyne-sur-mer ap. 1800), élève-constructeur (1745). Tous glissent du statut initial de « charpentier » – détenu par le grand-père ou l'arrière-grand-père –, à celui d'élève-constructeur qui les rapproche des statuts plus élevés de gardes de la marine (futurs élèves de marine à partir de 1773) et ultérieurement d'élèves-écrivains de marine.

L'étude, le savoir, l'approfondissement des connaissances techniques sont au cœur même de cette élévation sociale qui fait de ce corps initial des

29 APT, 18 juin 1737, 1 A 1 176.

30 Sous-constructeur (1714), constructeur (1734), élève-constructeur (1740), sous-constructeur (1745), fils de François II Coulomb (1691-1751).

31 Élève-constructeur (1748), sous-constructeur (1765).

32 Élève-constructeur (avant 1752), élève-ingénieur-constructeur (1755).

charpentiers de marine un groupe fort méritocratique. Bien avant la fameuse école de construction des années 1740, due à Duhamel du Monceau, Nicolas Chapelle (v. 1665-1741), dit « Chapelle le fils », car son père François I^{er} Chapelle (v. 1620-1696) vit toujours, « tient une école de construction » à Toulon dès 1694³³. Nombre de ces constructeurs s'avèrent du reste être d'excellents pédagogues auprès des jeunes gardes de la marine. C'est le cas de Laurent Catelin, « constructeur » de son état, mort en 1716³⁴ ; de Joseph-Blaise Olivier, « maître charpentier », enseignant en 1716 ; de Blaise Coulomb (1665-1741), « constructeur » enseignant à partir de 1716 ; de Gasquet, « maître charpentier », enseignant des gardes de 1723 à 1731³⁵. De lui, l'intendant dit : « Il y donne tout son temps (à l'instruction) et mérite une augmentation peu considérable par rapport aux soins qu'il prend auprès de ces messieurs qui sont très utiles à leur instruction »³⁶. En 1749, Coulomb « donne des leçons à tous ceux qui auraient des talents nécessaires et du goût pour la construction »³⁷. Ces constructeurs sont parfois si bons qu'en 1752, Jacques-Luc Coulomb (1713-1791) et Joseph-Véronique-Charles Chapelle (1716-ap. 1791) sont reçus « académiciens ordinaires en l'Académie de marine » qui vient d'être fondée à Brest. En 1754, Jacques-Luc Coulomb, propulsé véritable président de jury, « fait subir un examen aux élèves constructeurs »³⁸. En 1755, ce sont les Chapelle père (François II) et fils qui font visiter l'arsenal à Joseph Vernet. En 1757, Alphonse Icard et Cauvin, « maîtres charpentiers », instruisent les gardes. En 1772, même si l'Académie de marine ne recrute plus de constructeurs toulonnais, Joseph-Marie-Blaise Coulomb (1728-ap. 1800) fait les honneurs du port à un officier danois en visite, venu pour se perfectionner³⁹.

Ces constructeurs savent si bien se conduire au port comme en Cour, qu'en 1731 « le sieur Levasseur cadet – (René-Nicolas (1717-1784) –, sous-constructeur depuis 1727), est demandé par le marquis d'Antin, vice-amiral de France, pour aller occuper l'emploi de *maître du canal de Versailles* »⁴⁰. Noël Pommet, de son côté, dirige seul les exploitations de forêt de Lorraine allemande et des trois évêchés d'Alsace. On le rencontre sur les bords du Rhin en tournée d'inspection avec un maréchal de France : le maréchal du Bourg⁴¹.

33 APT, 1694, 1 L 270.

34 APT, 9 août 1716, 1 A 1 142.

35 APT, 24 juin 1731, 1 A 1 164.

36 APT, 14 nov. 1723, 1 A 1 149.

37 APT, 14 janv. 1749, 1 A 1 200.

38 APT, l'intendant à la Cour, 28 juillet 1754.

39 APT, nov. 1772, 1 A 1 224.

40 APT, 2 janv. 1731, 1 A 1 164.

41 APT, 15 déc. 1734, 1 A 1 170.

En 1747, un autre maréchal de France, le maréchal de Saxe, fait venir en Flandres Joseph-Véronique-Charles Chapelle (1716-ap. 1791), accompagné de quatorze charpentiers toulonnais, pour « raccomoder les ponts et les écluses de la place d'Axel, prise par les Français »⁴². Artisans du seul bois naguère, ces constructeurs sont en train d'évoluer vers le statut d'ingénieur des constructions que Louis XV leur accorde à la demande de Choiseul en 1765, c'est-à-dire vingt ans plus tard.

Excellents élèves, excellents pédagogues, académiciens de marine réputés, savants reconnus, bons techniciens, ces constructeurs voyagent beaucoup et ne cessent de se perfectionner ailleurs qu'à Toulon. Dès 1670, François Pomet (le grand-père de Noël) reçoit son brevet de « maître charpentier » loin de Toulon : à Lorient⁴³ ! Et Laurent Coulomb (v. 1631-1696) passe pas moins de vingt-six ans hors de Toulon : de 1670 à 1689, il vit à Port-Louis où il est d'ailleurs à l'origine des chantiers du port ; de 1689 à 1696, il réside à Lorient. René Levasseur (v. 1667-1727) est à Dunkerque de 1690 à 1714, puis à Rochefort de 1714 à 1717, Dunkerque ayant été sacrifié lors de la signature du traité d'Utrecht. Ce n'est qu'en 1717 qu'il est nommé « chef des constructions et radoubs à Toulon », sur ordre du Régent. Hommes de terrain, ils sont ouverts à la comparaison. Blaise Coulomb (1665-1741)⁴⁴ est un homme de « bon sens, aidé de l'expérience et d'une pratique continuelle », écrit l'intendant de Toulon, Mithon. C'est un homme « qui sait, quand il le faut, *mettre la main à la hache* »⁴⁵. Artisans du bois, ces constructeurs des deux premières générations l'étaient avant toute chose. Si René Levasseur (v. 1667-1727) « raisonne mieux que les autres charpentiers », « il n'a pas été *charpentier* avant que d'être constructeur »⁴⁶, et c'est un véritable handicap pour lui (il a commencé sa carrière comme « écrivain ordinaire » en 1687). Se former « sur le tas » était une nécessité jusqu'au premier tiers du XVIII^e siècle. S'ouvrir sur l'extérieur en était une autre : Jean-Armand Levasseur, fils de René, est à Rochefort trois ans (1714-1717) avant de devenir constructeur à Toulon (1734) ; Blaise Coulomb (1665-1741) séjourne longtemps à Malte (1717-1720) et y retourne à nouveau à partir de 1726⁴⁷ ; François II Coulomb (1691-1751), « premier maître constructeur à Toulon » depuis 1717, fait un « stage » de huit mois à Brest (1723) quoique poitrinaire, et « on peut

42 Archives nationales, C7 60, lettre du 17 mai 1747.

43 Archives nationales, C7 254.

44 APT, 1 A 1 147 et 1 A 1 158.

45 APT, 1 A 1 147 et 1 A 1 158.

46 APT, 28 oct. 1725, 1 A 1 154, f^o 219.

47 APT, mars 1726, 1 A 1 156.

assurer (sept ans plus tard) que c'est le meilleur constructeur de France »⁴⁸. Jacques-Luc Coulomb (1713-1791), embarqué en 1734 « pour prendre à la mer les connaissances relatives à la construction »⁴⁹, multiplie les séjours hors de Toulon : Brest (1742-50 ; 1750-52) ; La Charité-sur-Loire (1753) ; Brest (1754-1762), Lorient (1756). Joseph-Marie-Blaise Coulomb (1728-ap. 1800), qui « a des dispositions »⁵⁰, quitte Toulon neuf ans pour séjourner à Brest (1747-49), puis à Rochefort (1786-92). Claude-Louis Coulomb (1725-1748) reste deux ans à Brest (1745-47). Tous les autres constructeurs les imitent : Joseph-Véronique-Charles Chapelle (1716-ap. 1791) reste cinq ans à Brest (1741-44 ; 1750-52) « pour se perfectionner sous les yeux de M. Olivier »⁵¹. Noël Pomet (1704-1784) demeure six ans au Havre (1725-31) et J.-B. Doumet séjourne et étudie quatre ans à Rochefort (1753-57). En 1722, l'intendant de Toulon, pensant ces séjours indispensables, écrit :

J'estime qu'il est du bien du service que François Coulomb (1691-1751) se rende à Brest. Il en deviendra plus habile en apprenant les différentes manières de construire dans les autres ports. Le constructeur Tassy de Brest demande à servir en ce port. Ce serait donc un échange⁵².

Ces « stages » demeurent jusqu'à la fin de l'Ancien Régime : Félix Doumet réside deux ans à Rochefort (1768-70) ; mais parfois les constructeurs restent tellement longtemps hors de Toulon qu'il ne s'agit plus de « stages » : c'est le cas pour Pierre Coulomb (autre fils de feu Laurent), établi à Lorient de 1690 à 1726 ; en 1726, il se rend à Malte jusqu'en 1727⁵³, et y retourne en 1747-1748⁵⁴.

Les séjours à l'étranger ne sont point absents de ces « formations continues » : Blaise Olivier, né à Toulon en 1701, est envoyé trois mois en Grande-Bretagne en 1737, puis six semaines en Hollande avant de mourir à Brest en 1746, laissant un gros in-folio : *Remarques sur la marine des Anglais et des Hollandais*. En 1748, de Bruxelles, Joseph-Véronique-Charles Chapelle (1716-ap. 1791), maître-constructeur à Toulon depuis quelques mois, écrit à Maurepas : « Comme vous m'avez fait l'honneur d'approuver mon voyage en Hollande pour y visiter les principaux chantiers, je partirai demain pour le sas de Gand d'où je tâcherai d'avoir un passeport pour Midelbourg pour passer

48 APT, mars 1726, 1 A 1 156.

49 Archives nationales, C7 74.

50 APT, 17 déc. 1744, 1 A 1 189.

51 APT, 21 nov. 1741, 1 A 1 183.

52 APT, 17 mai 1722, 1 A 1 146. C7 60, C7 74, C7 254.

53 APT, juil. 1727, 1 A 1 157.

54 APT, 24 août 1748, 1 A 1 198.

en Zélande »⁵⁵. En 1769, l'ingénieur-constructeur Gautier passe en Espagne, où il reste jusqu'en 1784⁵⁶.

Ces échanges culturels sont renforcés par l'existence d'un véritable réseau d'espionnage au point que les plans du *Royal-Louis* construit à Toulon en 1692 par François I^{er} Coulomb (1654-1717), se trouvent aujourd'hui dans les archives danoises. En 1730, l'intendant de Toulon écrit : « M. de Pallavicini, chef d'escadre (génois) de l'Empereur, essaie d'avoir des plans de bateaux français par l'intermédiaire de M. le chevalier de Coulomb » ; mais « le constructeur n'a répondu que superficiellement aux questions posées, sans lui donner aucun dessin »⁵⁷. Nouvelles craintes de l'intendant deux mois plus tard : « l'Empereur veut établir une marine à Trieste. Je suis sur mes gardes pour empêcher qu'on débauche les ouvriers »⁵⁸. En revanche, en 1750, lorsque six Majorquins arrivent à Toulon pour construire quatre chébecs pour le roi, l'intendant est ravi : « Nos constructeurs seront à portée de les voir travailler et d'en prendre les gabarits à leur insu »⁵⁹. Mais le savoir technique n'est plus tenu aussi secret au XVIII^e siècle qu'il l'était au XVI^e siècle. François I^{er} Coulomb (1654-1717) avoue : « Je me fis un plaisir sensible de perfectionner les talents du jeune Augustin Scolaro, et dans moins de trois ans, il fut en état de servir dignement sa patrie (Malte) ».

Avec l'instruction, la découverte du monde, les voyages en Grande-Bretagne, en Hollande, en Espagne, les constructeurs deviennent au port de véritables pôles de référence scientifique. Au XVII^e siècle, ils ne se marient que dans la petite bourgeoisie portuaire. François II Chapelle (v. 1686-1770), fils de Nicolas (v. 1656-1741), et petit-fils de François I^{er} (v. 1620-1696), épouse en 1712 Madeleine Sibonne, fille d'un marchand toulonnais. François II Coulomb (1691-1751), fils de François I^{er} Coulomb (1654-1717) et petit-fils de feu Laurent (v. 1631-1696) épouse en 1718 Marie-Rose Mouton, fille du notaire royal de Toulon, Claude Mouton. Cette troisième génération de constructeurs épouse donc des filles de marchands, de notaires, et s'assimile à la bonne bourgeoisie portuaire alors que François I^{er} Chapelle (v. 1620-1696) se marie au sein même de son milieu en épousant Véronique Hubac, des constructeurs de Brest, et que Noël Levasseur (1658-1723) épouse Jeanne-Scholastique Hubac. La charpenterie maritime du temps des grands-parents était un milieu étroit, fermé, replié sur lui-même avec des mariages au sein du même milieu. La troisième génération pratique déjà des alliances

55 Archives nationales, C7 60.

56 Archives nationales, fiche Gautier.

57 APT, 18 avril et 15 juin 1730, 1 A 1 162.

58 APT, 13 août 1730, 1 A 1 162.

59 APT, 5 juil. 1750, 1 A 1 202.

plus ouvertes, plus bourgeoises, plus reluisantes, même si le métier de notaire fait toujours « déroger à noblesse » et même si la « marchandise » est encore souvent regardée comme la « vile marchandise ». Mais, néanmoins, ces « constructeurs » du premier tiers du XVIII^e siècle paraissent jouir d'un statut bien plus élevé que celui de leurs grands-pères simples « charpentiers entretenus », « contre-mâîtres charpentiers » et « charpentiers de marine ». Ces constructeurs semblent à présent avoir une aisance financière plus grande – d'où des alliances matrimoniales plus « bourgeoises » –, même si cette aisance n'est toutefois pas constante car dans un arsenal seule la guerre nourrit le monde des constructeurs et des ouvriers, les périodes de paix instaurant le chômage.

242

Après la paix d'Utrecht (1713) et la fin de la guerre de Succession d'Espagne (1700-1713), « les entrepreneurs de construction qu'on n'a pas payés [...] demandent la permission de quitter »⁶⁰ les chantiers sur lesquels il y a six bâtiments en construction en mai 1713. En 1716, « la construction du *Toulouse* » (du nom de l'Amiral de France, comte de Toulouse) est retardée « faute de fonds »⁶¹. L'argent manque. Le bois aussi. En 1713, le roi fait détruire neuf vieux vaisseaux : le bois est conservé à l'arsenal « Sa Majesté ayant résolu de faire construire deux flûtes avec ». Mais ce bois est si mauvais qu'il ne peut servir qu'au « radoub des pontons, gabarres [...] et autres vieux ouvrages du port »⁶². Ce bois de démolition est si irrécupérable qu'il est brûlé en 1719⁶³. La longue paix qui s'instaure (1713-1744), tarit la construction des vaisseaux de guerre et les constructeurs en souffrent, d'autant plus que les chantiers marchands situés à « la Poncho Rimado » et sur la plage nord-ouest de Castigneau, au quartier d'Entrevignes, sur terrain communal, manquent aussi de dynamisme : le commerce maritime toulonnais devient languissant car le grand port phocéén voisin est en situation de quasi-monopole depuis l'édit de 1669 qui a proclamé la franchise de Marseille. Par ailleurs, Toulon souffre de l'ordonnance de 1688 qui soumet à un droit de 20 % les marchandises qui y entrent, ce qui nuit à la ville et aux constructions navales à caractère « privé ». Néanmoins, en 1716, les autorités portuaires constatent que la construction marchande ne se porte pas si mal que les Toulonnais le prétendent, au point que Blaise Coulomb (1665-1741) « a toujours été *recherché par les particuliers* et cet avantage lui a fait négliger de solliciter un entretien dans le port en qualité de sous-constructeur »⁶⁴.

60 APT, 27 août 1713, 1 A 1 141.

61 APT, 10 janv. 1716, 1 A 1 142.

62 APT, juin 1716, 1 A 1 142.

63 APT, 22 juin 1719, 1 A 1 145.

64 APT, 30 sept 1716, 1 A 1 142.

Compétents, et donc recherchés par les armateurs « privés », les constructeurs vivent bien mieux que les ouvriers de l'arsenal, alors que le port connaît la misère. En 1716, « la mortalité nous a enlevé depuis six mois quatre vingt-douze charpentiers, calfats et perceurs par le défaut de subsistance », déplore l'intendant⁶⁵. En 1717, « le retard dans le paiement achève de réduire les ouvriers et donne tous les jours occasion à ce que nous avons ici de meilleurs d'aller dans les pays étrangers » : nombre de bons ouvriers et charpentiers fuient « à Saint-Feliou, près de Barcelone et à Palerme, où l'on construit des bateaux de guerre »⁶⁶. Ils embarquent à Toulon ou passent à Marseille et Arles pour embarquer sur des navires marchands. Parfois, l'intendant fait preuve d'une lueur d'espoir : « Nos charpentiers et calfats se portent volontiers aux ouvrages (août 1718), d'autant plus volontiers que je les fais payer régulièrement tous les quinze jours »⁶⁷.

Après la peste qui ravage Toulon et emporte plus de la moitié des vingt mille habitants, le port végète. L'heure est à la morosité. Privés d'avancement et d'embarquement, nombre d'officiers des vaisseaux du roi se retirent. Les infrastructures du port se dégradent. Les vaisseaux pourrissent, échoués sur la rive de Ponche-Rimade. Plusieurs sont démolis. En 1719, seuls quatre vaisseaux et deux frégates restent entretenus. Néanmoins, les responsables veillent : en 1724, « les deux fils Coulomb sont toujours sur les ouvriers et les savent conduire aussi bien que leur père »⁶⁸. En 1728, les calfats de Toulon apparaissent au commissaire général d'Héricourt comme supérieurs à tous les calfats « qu'il avait vu pratiquer dans aucun port ». Mais l'époque n'est ni aux réparations, ni aux constructions. De 1725 à 1727, le roi fait détruire à Toulon onze bâtiments : le *Sceptre*, le *Trident*, le *Fleuron*, le *Vainqueur*, l'*Intrépide*, le *Triomphant*, le *Bizarre*, le *Diamant*, le *Furieux*, le *Téméraire*, le *Vermandois*. Le bois manque : « la construction du *Phoenix* est toujours interrompue, faute de bois »⁶⁹. L'intendant écrit au conseil de marine : « Je ne puis croire que le conseil s'accommode de la manière de travailler du sieur (René) Levasseur (v. 1667-1727) qui emploie un tiers au moins plus de bois qu'un autre dans un temps où ils sont si rares⁷⁰.

En 1722-1723, le port réussit à lancer le *Solide* et le *Duc d'Orléans*. De 1726 à 1740, quatre vaisseaux sont mis en chantier, offrant du travail aux ouvriers, dont le nombre a diminué de 50 % depuis 1721. En 1728, l'intendant

65 APT, 22 mars 1716, 1 A 1 142.

66 APT, 28 nov. 1717, 1 A 1 143.

67 APT, 28 août 1718, 1 A 1 144.

68 APT, 10 sept. 1724, 1 A 1 151.

69 APT, août 1722, 1 A 1 146.

70 APT, 17 mai 1722, 1 A 1 146.

Mithon « essaie de vaincre le préjugé contre les bois d'Italie et traite avec le sieur Grancelli de Gênes un achat de trente-six mille pieds cubes de bois par an ». Se procurer du bois devient une des priorités de Maurepas, d'où l'intérêt de la France pour « le royaume de Corse » dont Gênes est suzeraine. En 1738, François II Chapelle (v. 1686-1770) se rend dans l'île⁷¹. D'où aussi le grand souci de protection des forêts françaises : le 27 janvier 1731, le parlement de Provence autorise seulement cent trente-trois localités à avoir des chèvres car elles abîment trop les forêts. S'intéressent de près à la question des bois : le chef des constructions René Levasseur (v. 1667-1727) en 1724, Steirrein « maître charpentier »⁷², le « constructeur entretenu » Jacques-Luc Coulomb (1713-1791) en 1736 qui travaille dans l'arsenal mais continue à construire des bâtiments de commerce⁷³, et plus tard, Joseph-Marie-Blaise Coulomb (1728-ap. 1800), « constructeur entretenu » en 1760.

244

La guerre de Succession d'Autriche donne du travail aux constructeurs toulonnais : deux vaisseaux sont en chantier en 1745, trois en 1746, cinq en 1748. Toulon recommence à construire des vaisseaux de guerre et des frégates légères d'arrache-pied. L'intendant du port écrit à Maurepas : l'évêque « me fait son grand vicaire ; quand je serai obligé de faire travailler les fêtes, je pourrai me dispenser de lui en envoyer demander la permission »⁷⁴. Mais les chantiers de construction ne sont pas toujours en bon état. Il faudrait un plan incliné car les vaisseaux s'arrêtent lors de leur lancement ! Dès 1725, l'intendant notait : « Le sieur Coulomb a pris la sage précaution de fortifier le chantier du *Saint-Esprit* et de l'élever d'un pied »⁷⁵. Mais en 1747, « il serait (encore) nécessaire d'assurer le chantier par des pilotis et même par une maçonnerie qui le rendrait encore plus solide »⁷⁶. Surtout, Toulon continue à manquer de bois : en 1740, Pierre-Blaise Coulomb (Toulon 1699-Toulon 1753)⁷⁷, fils du vieux Blaise (1665-1741), chevalier de Malte, d'où son nom « le chevalier de Coulomb », rencontre à ce sujet le constructeur de la Religion, Marc de Pierre, qui offre des bois de Rome⁷⁸. Mais, avec le début des hostilités hispano-anglaises (1739), puis anglo-françaises (1744), « il arrive peu de bois d'Italie à cause de la vigilance de la croisière anglaise ; seules quelques barques françaises et romaines réussirent à en emporter

71 APT, 22 juin 1738, 1 A 1 178.

72 APT, 7 mai 1724, 1 A 1 151.

73 Archives nationales, C7 74.

74 APT, 29 déc. 1743, 1 A 1 187.

75 APT, 6 déc. 1725, 1 A 1 154.

76 APT, 16 nov. 1747, 1 A 1 195.

77 Sous-constructeur (1722), constructeur (1744).

78 APT, 12 avril 1740, 1 A 1 182.

divers chargements de Civita Vecchia », en 1746, par exemple. Pourtant, Toulon construit plusieurs bâtiments dont le lancement attire la foule. En 1745, « M. le marquis de l'Hôpital, M. le comte de Sinopoly et M. le prince Pallassuole sont restés ici (à Toulon) pour voir lancer le *Fier*. Ils sont partis très satisfaits »⁷⁹. Ce lancement se fait par l'avant jusqu'en 1754, par l'arrière ensuite. Les archives du port mentionnent ainsi une foule de lancements qui précèdent l'ouverture de la Guerre de Sept Ans (1756-1763) : « Nous lançâmes hier, à l'aube, le *Borée* [...]. Il partit sans s'arrêter. Il fut aussitôt convoité de tous les officiers qui sont dans le rang de le monter. Il est parfaitement beau à l'œil et il n'y a pas à douter que ce ne soit un très bon vaisseau, son constructeur (Coulomb) n'en manquant aucun »⁸⁰. À l'aube, car le lancement se fait toujours aux aurores : le 9 septembre 1753, Joseph-Marie-Blaise Coulomb (1728-ap. 1800) est à quatre heures du matin sur le chantier pour la mise à l'eau du *Guerrier*⁸¹.

Pourtant, le bois manque toujours. En 1751, la maison Michel et Babaud de La Chaussade se charge de fournir l'arsenal en bois de Corse, mais les troubles qui sévissent dans l'île depuis 1729 font capoter le projet : les commissaires du roi, régulièrement embarqués de Saint-Tropez ou d'Antibes pour se rendre dans l'île, échouent dans leurs missions. Noël Pomet (v. 1704-1784) se rend alors à Gênes pour discuter avec le consul français de l'achat de bois corse⁸² mais, en 1755, les 450 000 pieds cubes de bois achetés par le roi le sont en Toscane et en Romagne. Dans l'arsenal, le charpentier Laganas vole dans l'atelier des forges et l'intendant le fait condamner à « trois jours de carcan à l'heure de la sortie des ouvriers », avec « bannissement de Toulon »⁸³. Dans la darse vieille, réservée aux navires de commerce, Barthélemy Barrallier et ses fils construisent quelques bâtiments de commerce : soixante-quinze entre 1755 et 1786. À la veille de la guerre (1756), Joseph-Marie-Blaise Coulomb dresse « un plan de la *Chimère* que la chambre de commerce de Marseille doit faire construire et dont il suivra l'exécution »⁸⁴. À la fin de la guerre, Joseph-Marie-Blaise est l'un des rares constructeurs du port à conserver une activité importante : en 1762, la Chambre de commerce de Marseille offre à Toulon

79 APT, 2 déc. 1745, 1 A 1 191.

80 APT, 23 déc. 1754, 1 A 1 170.

81 APT, 9 sept. 1753, 1 A 1 205.

82 APT, 16 sept. 1754, 1 A 1 206.

83 APT, 16 mars 1758, 1 A 1 210.

84 APT, 31 oct. 1756, 1 A 1 208.

l'argent et le bois nécessaire pour que la construction du *Marseillais*, vaisseau de 74 canons, lui soit confiée⁸⁵.

Réputés, les constructeurs de 1765 ne sont plus seulement « charpentiers » comme leurs grands-pères ou arrière-grands-pères. Choiseul les dote d'un nouveau titre : celui d'ingénieur des constructions navales, voire, auparavant, de « sous-ingénieur ». Financièrement, ils sont toujours beaucoup plus à leur aise que les simples ouvriers de l'arsenal, calfats, mâteurs, voiliers. En effet, depuis longtemps, les bons constructeurs de marine obtiennent, grâce aux libéralités des intendants successifs du port, des gratifications plus ou moins importantes qui peuvent devenir annuelles si les jeunes gens s'annoncent prometteurs : en 1728, Jacques-Luc Coulomb (1713-1791) obtient à quinze ans seulement la promesse de la place de « sous-constructeur » de son frère aîné Joseph (Toulon v. 1704-Toulon 1728) décédé à vingt-quatre ans à peine, et ce avec trois cents livres annuelles à titre de « gratification », en attendant son brevet de sous-constructeur⁸⁶ qui lui est effectivement donné en 1731 pour ses dix-huit ans. En 1738, François III Coulomb (Toulon 1729-Toulon 1751), fils du constructeur François II (1691-1751), est « entretenu » par l'intendant de marine qui lui fait verser six cents livres annuelles alors qu'il n'a que huit ans et demi⁸⁷ ! Pour un vaisseau bien construit, un constructeur peut recevoir 300 livres de gratification⁸⁸ ; mais François II Coulomb (1691-1751) en reçoit 500 en 1739 pour le *Terrible*, 600 en 1743 pour le *Tonnant*, 600 encore en 1746 pour le *Conquérant*. Le *Fier* (1745), le *Zélé* (1763), la *Sultane* (1765) rapportent à Joseph-Véronique-Charles Chapelle (1716-ap. 1791), Joseph-Marie-Blaise-Coulomb (1728-ap. 1800) et Jean-Baptiste Doumet-Revest des primes de 500 à 600 livres. En 1786, le maréchal de Castries uniformise la coutume : 1600 livres de gratification pour un vaisseau, 800 pour une frégate, 600 pour une gabare.

Résultat, ces nouveaux « ingénieurs », instruits et détenteurs d'un savoir spécifique, lié à une très haute technologie, diversifient leurs compétences techniques et s'affirment de plus en plus comme des notables locaux au port. Louis-Hilarion Chapelle (1733-1777) devient, par exemple, « deuxième consul de Toulon » en 1774. Certes, ils sont avant tout constructeurs de marine mais on ne dit plus d'eux ce que Duguay-Trouin, commandant de la marine à Toulon, écrivait de Blaise Coulomb (1665-1741) au comte de Maurepas naguère : « Il m'a paru que son trait approchait fort celui de Blaise Pangalo (constructeur napolitain patronné par Tourville) qui a fait le *Lys*, l'*Achille*, le

85 APT, 14 janv. 1762, 1 A 1 214.

86 APT, 15 août 1728, 1 A 1 160.

87 APT, 29 juin 1738, 1 A 1 177.

88 APT, 20 déc. 1739, 1 A 1 179.

Jason et nombre d'excellents vaisseaux, et quoique Blaise Coulomb travaille, comme lui, plus *par routine* que par règle certaine, je tiens qu'il ne peut plus sortir de sa main que de très bons vaisseaux »⁸⁹. Ces nouveaux ingénieurs ne travaillent plus du tout « par routine ». Ils s'intéressent à tout et travaillent aussi aux infrastructures portuaires liées au développement de l'arsenal ; ils y multiplient projets et suggestions, car ils sont les premiers concernés. « Si on pouvait faire des formes, disait Vauban, il est certain qu'elles seraient préférables aux cales »⁹⁰. Aussi, les projets se sont-ils multipliés et, en 1720-1732, on retient ceux de l'architecte de la ville, un sieur... Pomet⁹¹ ; puis en 1728 ceux de B. Barallier⁹² et en 1753 de Verguin⁹³ ; en 1774, enfin, c'est le plan de Groignard qui est accepté, après avoir été perfectionné par Joseph-Marie-Blaise Coulomb !

Bien intégrés à leur ville, les constructeurs y sont à présent des notables, et non plus de simples « charpentiers ». Ils ont des fils architectes, et eux-mêmes sont consuls du port, académiciens de marine, et ils comptent parmi les membres les plus influents de telle ou telle confrérie : ainsi, en 1753, « frère Pierre-Blaise Coulomb » (le chevalier de Malte) appartient à la confrérie des Pénitents bleus de Saint-Sébastien et paie pour ses cotes cinq livres, cinq sols »⁹⁴. De cette constante élévation sociale tout au long des XVII^e et XVIII^e siècles, il résulte que le monde des maîtres constructeurs ne cesse de s'intégrer à celui des officiers de vaisseau du port, et au second ordre plus généralement. En 1714, le constructeur François I^{er} Coulomb (1654-1717), roturier, devient déjà le beau-père de Jean-Louis de Selles, « écuyer », et trésorier de la marine. Dès avant 1725, Pierre-Blaise Coulomb (1699-1753), fils de Blaise et petit-fils de feu Laurent, est « chevalier servant profès » de l'ordre souverain de Malte et se fait appeler « le chevalier de Coulomb ». De lui, l'intendant du port dit avec respect : « Il a fait ses vœux et il est d'une grande dévotion »⁹⁵. Dès 1753, Anne-Marguerite Chapelle, sœur des constructeurs Louis-Hilarion Chapelle (1733-1777), Joseph-Marie-Gabriel Chapelle (mort en 1768), et Joseph-Véronique Charles Chapelle (1716-ap. 1791), fille de François II Chapelle (v. 1686-1770), petite-fille de Nicolas Chapelle (v. 1656-1741), et arrière-petite-fille de François I^{er} Chapelle (v. 1620-1696), épouse H.-M. Chabert de Burgues, de bonne noblesse toulonnaise. En 1758, Noël

89 Voir notre thèse d'État, *Les Officiers généraux de la marine royale*, p. 193-194.

90 Vauban, additif du 22 mars 1701, cité dans Michel Vergé-Franceschi, *Toulon, port royal*, Tallandier, 2002, 329 p.

91 APT, 28 avril 1720, 1 A 1 146.

92 APT, 12 octobre 1728, 1 A 1 159.

93 APT., 4 nov. 1753, 1 A 1 205.

94 Arch. Communales de Toulon, Corporations religieuses, confréries, GG 13.

95 APT, 15 août 1728, 1 A 1 160.

Pomet (v. 1704-1784), petit-fils de charpentier, et lui-même constructeur (1744) épouse Marie-Anne-Julie Deydier des seigneurs de Pierrefeu, de vieille noblesse provençale, fille du chef d'escadre Louis-Alexandre Deydier de Pierrefeu. Les Chabert donnent pareillement plusieurs chefs d'escadre et officiers généraux depuis le règne de Louis XIV, les Chabert et les Chabert de Cogolin. Ainsi, dès 1753/1758, le statut des constructeurs leur permet de pratiquer des alliances avec la bonne noblesse toulonnaise même si Joseph-Marie-Blaise Coulomb (1728-ap. 1800) épouse en 1754 Thérèse-Rose-Hélène Chapelle, fille du constructeur François II, mais sœur de Mme Chabert de Burgues. En 1786, le constructeur Joseph-Marie-Blaise Coulomb devient lui-même le beau-père de Joseph Laugier, « capitaine au corps royal d'artillerie », et son autre fille épouse un « officier de vaisseau » portant un illustre patronyme, Joseph-Bruno de Ruyter, quoique sans parenté aucune avec l'illustre amiral hollandais de ce nom.

248

En un siècle, les charpentiers de marine, contre-mâîtres charpentiers et charpentiers entretenus sont passés du statut d'ouvrier à l'intégration au second ordre : soit par mariage (alliances Deydier de Pierrefeu, Chabert, Laugier, Ruyter), soit par lettres patentes d'anoblissement données par Louis XVI en 1779 au chef de la « maison » Coulomb. Compétents, instruits, récompensés, enrichis, anoblis, ces constructeurs et maîtres constructeurs illustrent parfaitement ce que pouvait être la notion de « mérite » sous l'Ancien Régime. Constructeurs « en grand », ces hommes de talent n'ont pas seulement construit des vaisseaux royaux et des navires marchands, ils ont aussi construit des maquettes magnifiques, imposées par le roi dès 1689, non peintes et restées en bois naturel. Elles leur servaient de « modèle » pour donner leurs cours de construction navale à « messieurs les gardes ». Ce sont également ces constructeurs qui ont été sollicités pour construire en partie la flotte miniature du roi sur le grand canal de Versailles. En visitant aujourd'hui les musées de la Marine et en admirant la perspective du grand canal, on ne peut donc qu'avoir une pensée émue pour ces maîtres charpentiers, tirés des maîtres de hache, devenus en un siècle et en vertu de l'ordonnance du 25 mars 1765 : ingénieurs du roi, ingénieurs constructeurs de la marine, ingénieurs en chef (Brest, Toulon, Rochefort), ingénieurs ordinaires, sous-ingénieurs, tous tirés des élèves ingénieurs. Revêtus d'un uniforme : « habit de drap gris de fer foncé, avec parements et collet de velours noir, veste et culotte de drap écarlate, doublure de l'habit de serge écarlate » (1765), ils se militarisent, et Castries, en 1786, fixe le nombre total des ingénieurs constructeurs à 45 : 3 ingénieurs directeurs (avec « rang de capitaine de vaisseau »), 4 ingénieurs sous-directeurs (avec rang de major de vaisseau) ; 16 ingénieurs ordinaires

et 22 sous-ingénieurs. Cette militarisation aboutit à la création du corps du Génie de la Marine, illustré à Toulon et en France par Dupuy de Lôme, petit-neveu du chef d'escadre Thévenard, preuve que constructeurs et officiers finissent bien par ne plus former qu'une seule et grande famille maritime qui enjambe la Révolution, partageant le goût des sciences et des mathématiques depuis les grands auteurs de plans de vaisseau que furent les Borda et les Sané dans la tradition bi-séculaire des Coulomb, Chapelle et Pomet toulonnais⁹⁶.

BIBLIOGRAPHIE

- Acerra, Martine, « Les constructeurs de la marine, XVII^e-XVIII^e siècles », dans *Revue historique*, CCLXXIII/2, 1984, p. 283-304.
- Ami, Solange, *Les Maîtres constructeurs de la marine à Toulon au XVIII^e siècle*, mém. de maîtrise multigr. (dir. M. Bordes), Université de Nice, 1974.
- Gasser, Grégoire, *Une famille de constructeurs à Toulon aux XVII^e et XVIII^e siècles, les Coulomb*, mém. de maîtrise multigr. (dir. M. Vergé-Franceschi), Université de Savoie, 1998.
- Vergé-Franceschi, Michel, *Toulon, port royal (1481-1789)*, Paris, Tallandier, 2002. *id.*, « Les Chabert, les Chabert-Cogolin, les Cuers-Cogolin, officiers toulonnais, cartographes et astronomes aux XVII^e et XVIII^e siècles », dans *Cahiers du Centre d'Études et de Recherches sur les Migrations Atlantiques (CERMA)*, Rochefort, 2000, sous la présidence d'Étienne Taillemite ; *id.*, *Les Officiers du Grand-Corps à Toulon*, mémoire maîtrise multigr. (M. Bordes dir.), université de Nice, 1973, couronné par l'Académie de marine (1975) ; *id.*, *Les Officiers généraux de la marine royale*, thèse de doctorat d'État-ès-Lettres, Paris, 7 vol., t. II : *Les Provençaux* ; *id.*, *Dictionnaire d'Histoire maritime*, collection Bouquins, notice constructeur et maître-constructeur.

96 Cet article, sans un fâcheux concours de circonstances, aurait dû paraître dans le n° 7 de notre Revue, consacré aux constructions navales. Je prie M. Vergé-Franceschi de bien vouloir nous en excuser (J. P. Poussou).

STRATÉGIE ET DIPLOMATIE VÉNITIENNES :
NAVIRES ANGLO-HOLLANDAIS ET BLOCUS DES
DARDANELLES, 1646-1659

*Guido Candiani*¹

De 1645 à 1669, Venise mène une lutte acharnée contre l'Empire ottoman pour la conservation de son royaume de Candie (l'île de Crète), qu'elle a acquis au début du XIII^e siècle, à la suite des événements de la quatrième croisade. Après une phase de désorganisation qui conduit à la perte d'une grande partie de l'île, la Sérénissime développe une stratégie navale centrée sur le blocus des Dardanelles dans le but d'empêcher la sortie de la flotte ottomane pour isoler l'armée que les Turcs ont débarquée dans l'île, tout en interrompant les routes commerciales importantes qui relient Istanbul à l'Égypte et à la Syrie. Cette étude est précisément consacrée aux modalités et aux conséquences de ce blocus, mis en œuvre par la Sérénissime avec l'appui de nombreux navires marchands étrangers qu'elle prend à nolis². La présence navale de la République aux Dardanelles lui permet en effet d'obtenir des succès notables aussi bien sur le plan militaire que politique ; dans le même temps, la stratégie du blocus l'oblige à mobiliser ses réseaux diplomatiques toujours très performants, que ce soit pour la location des navires étrangers, ou encore pour l'apaisement des tensions suscitées par la fermeture des Détroits, notamment avec l'Angleterre et la Compagnie anglaise du Levant.

- 1 Je remercie beaucoup mon ami Géraud Poumarède pour ses conseils précieux et plus encore pour son excellente traduction (traduction : Géraud Poumarède).
- 2 Ces « navires marchands armés » sont en fait des bâtiments qui peuvent être utilisés aussi bien pour le commerce que pour la guerre. Dans la première moitié du XVII^e siècle, la distinction entre ces deux fonctions est encore loin d'être absolue, et la même unité peut être transformée rapidement pour remplir l'un ou l'autre de ces rôles. Les vaisseaux employés sur les routes commerciales les plus longues, à l'instar des bâtiments anglais et hollandais qui trafiquent en Méditerranée, se révèlent dans le même temps les mieux adaptés aux opérations guerrières.

Pour répondre à la menace ottomane contre la Crète, la Sérénissime ne se contente pas de puiser dans les galères et les galéasses qu'elle conserve en réserve dans son Arsenal, elle rassemble aussi une grande escadre de bâtiments de guerre à voile en faisant appel au marché. À travers un système déjà expérimenté avec succès dans les décennies précédentes³, ce sont ainsi une quarantaine de navires marchands armés qui sont nolisés à Venise, Amsterdam, ou encore Livourne, qui reste l'escale principale des Anglais et des Hollandais en Méditerranée⁴. Aucune de ces unités n'appartient par conséquent à l'État vénitien et toutes, à l'exception d'une seule, sont d'origine étrangère⁵, notamment à cause du manque de navires marchands vénitiens adaptés à un usage militaire. Si l'on excepte la troupe embarquée, par ailleurs elle-même largement mercenaire, la présence publique à bord n'est plus assurée que par le *Governatore*, choisi parmi les membres du patriciat vénitien avec la charge de superviser le capitaine étranger qui a le commandement effectif du bâtiment⁶. L'ensemble de ces navires de location compose finalement l'*Armata grossa*, dénommée ainsi pour mieux la distinguer de l'*Armata sottile* des galères et des galéasses qui forme l'ossature traditionnelle de la flotte vénitienne. Ces deux forces ne parviennent cependant que trop tardivement à un niveau d'équipement suffisant pour empêcher l'invasion de la Crète.

- 3 Durant les années 1617-1618, à l'occasion du conflit larvé qui oppose dans l'Adriatique le vice-roi de Naples, le duc d'Ossuna, à la Sérénissime, cette dernière n'hésite pas à avoir recours à une vingtaine de navires anglais et hollandais, cf. ASVe, Dispacci Ambasciatori, Signori Stati, filza 3, s.n., 1^{er} octobre 1616 ; *idem*, PTM, filza 1324, du *Capitano delle Navi Armate* Natale Donà, s.n., 3 avril 1619.
- 4 Pour être exact, dix-sept navires sont affrétés à Venise, douze à Amsterdam et dix à Livourne, cf. ASVe, Senato Mar, registro 103 ; *idem*., filza 378, 28 décembre 1645, document attaché du *Capitano delle Navi*, 23 novembre 1645. À propos de l'un des armements les plus importants et les plus controversés effectués par la Sérénissime dans ces années-là, on se reportera à J. Cras et G. Poumarède, « Entre finance et diplomatie, les armements du commandeur François de Nuchèze pour le secours de Candie », dans L. Bély et D. Tollet (dir.), *Guerre et paix en Europe centrale aux époques moderne et contemporaine. Mélanges d'histoire des relations internationales offerts à Jean Bérenger*, PUPS, Paris, 2003, p. 507-544.
- 5 Au moins dix-neuf de ces navires sont hollandais (sept affrétés à Venise, douze à Amsterdam), cinq sont anglais et le dernier est originaire de Hambourg, mais tous les six ont été nolisés à Venise. La nationalité des treize autres navires n'est pas précisée ; on sait seulement que dix proviennent de Livourne et trois de Venise.
- 6 Compte tenu des besoins de la Sérénissime en officiers issus du patriciat, notamment pour servir sur les galères et les galéasses, tous les postes de *governatori* ne sont pas forcément pourvus : en novembre 1645, seuls onze des dix-sept navires loués à Venise même ont un patricien à bord, cf. ASVe, Senato Mar, filza 377, 22 novembre 1645, pièce jointe du 18 novembre 1645.

Jouant habilement du facteur de la surprise⁷, les Ottomans réussissent en effet à débarquer sans véritable opposition un fort contingent militaire qui consolide rapidement ses positions en faisant la conquête du port de La Canée, deuxième place de l'île après Candie, sa capitale (aujourd'hui Héraklion). Ayant ainsi perdu la possibilité de déjouer l'invasion de leur territoire, les Vénitiens cherchent alors une stratégie qui permette d'utiliser au mieux les grandes forces navales qu'ils ont rassemblées. Grâce à son caractère amphibie, l'*Armata sottile* peut être employée aussi bien dans des opérations navales contre les galères ottomanes qu'en force d'appui dans des entreprises terrestres destinées à contrer la série d'attaques lancées par les Turcs contre les principales places fortes des domaines maritimes de la Sérénissime, avec le long siège de Candie pour point culminant. Pour l'*Armata grossa*, en revanche, il est nécessaire de trouver des rôles adaptés aux navires à voile, propres aux opérations sur les côtes, mais d'un emploi difficile contre la flotte adverse. Les Turcs, en effet, ne possèdent pas une marine à voile contre laquelle celle de Venise pourrait se battre⁸, et s'ils ont bien un très grand nombre d'unités à rame, la plus grande mobilité de ces dernières leur permet de se soustraire à des batailles qui ne sont pas de l'intérêt de la Porte, celle-ci ne cherchant qu'à préserver ses lignes de communication avec les forces débarquées en Crète. Le caractère insaisissable des galères ottomanes, mais aussi la proximité des côtes du Péloponnèse contrôlées par les Turcs interdisent l'emploi de la flotte vénitienne pour isoler le corps expéditionnaire du sultan, comme le démontrent finalement les résultats très modestes d'une série de tentatives pour couper La Canée de la mer.

Dans ces conditions, le mérite de proposer une stratégie alternative revient à Alvise Contarini, médiateur vénitien au Congrès de paix de Westphalie⁹. En septembre 1645, il suggère au Sénat de la République¹⁰ un blocus rapproché

7 Les Turcs feignent de partir en direction de l'Ionie, comme s'ils voulaient s'en prendre à Malte. Dans les mois précédents, la Porte avait en effet laissé entendre que son objectif pouvait être l'île des Chevaliers de Saint-Jean de Jérusalem, ou bien la Sicile, une hypothèse que le bayle de Venise en poste à Constantinople et son homologue français avaient accueillie avec une grande circonspection, cf. AMAE, CP, Turquie, vol. 5, f°251r-252r, dépêches des 23 février et 14 avril 1645.

8 Au sein de la flotte d'invasion de l'île de Crète, dont l'ossature est formée d'environ quatre-vingts galères, on compte néanmoins plus d'une vingtaine de vaisseaux, parmi lesquels un seul appartient à l'État. Les autres ne sont que des unités marchandes, engagées pour cette seule opération de débarquement, ou des bâtiments barbaresques désireux de revenir le plus vite possible à la guerre de course, voir J. de Hammer, *Histoire de l'Empire ottoman*, t. X, Paris, 1837, p. 84.

9 Sur Contarini, voir G. Benzoni, « Contarini Alvise », *Dizionario biografico degli Italiani*, t. 28, Rome, 1983, p. 82-91.

10 Le Sénat de Venise est un conseil composé d'environ deux cents membres élus par le patriciat vénitien pour exercer, directement ou indirectement, la direction de l'État.

et prolongé des Dardanelles, que les navires qu'il est en train de faire affréter à Amsterdam seront en mesure de maintenir aussi bien dans la bonne que dans la mauvaise saison¹¹. En soi, la stratégie du blocus n'est certes pas une nouveauté, puisqu'elle fait partie du modèle méditerranéen traditionnel de la guerre navale, mais un blocus permanent n'en constitue pas moins « *an ambitious extension of the idea* »¹². Jusqu'à cette date, en effet, aucune flotte n'a jamais tenté de maintenir une escadre à proximité des côtes ennemies pour une période dépassant quelques mois, à plus forte raison en Méditerranée, où l'utilisation de galères limite les grandes opérations à la période qui court d'avril à octobre.

En 1584, par exemple, les Hollandais avaient décrété la fermeture des ports des Flandres espagnoles, mais sans la mettre en œuvre¹³. En 1588 et 1589, John Hawkins avait proposé un blocus annuel des côtes espagnoles et des Açores, mais il n'était pas parvenu à convaincre la reine Elisabeth, qui avait préféré la stratégie plus directe des raids conduits par Francis Drake contre les côtes ennemies¹⁴. De même, les propositions de blocus des côtes égyptiennes, que le duc d'Osuna avait faites au gouvernement espagnol dans les années 1615, avaient été inexorablement repoussées¹⁵. En 1621, à la fin de la trêve avec l'Espagne, les Hollandais avaient à nouveau proclamé la fermeture des côtes flamandes. Le blocus se poursuivit jusqu'à la chute de Dunkerque en 1646, base des corsaires flamands de l'*Armada de Flandes* – il s'agit de la flotte basée dans les Pays-Bas espagnols –, mais chaque année, au mois de novembre, les conditions météorologiques obligent les bâtiments des Provinces-Unies à s'éloigner¹⁶. Du côté espagnol, les corsaires flamands apprennent à profiter

11 Il s'agit de douze navires équipés de 44-46 canons chacun. Au moment de l'affrètement, fixé à 3000 ducats par mois, leur armement n'est que de 28 canons, mais la Sérénissime les renforce ensuite de sa propre artillerie, cf. ASVe, Dispacci Ambasciatori, Münster, filza 3, dépêches n° 124, 125, 127 et 130, des 8, 15 et 22 septembre 1645, ainsi que du 13 octobre 1645.

12 P. Padfield, *Tide of Empires. Decisive Naval Campaigns in the Rise of the West*, t. I, 1481-1654, Londres, 1979, p. 133.

13 Ce blocus « fictif » des côtes flamandes ne s'en révéla pas moins un succès du point de vue commercial, même s'il resta un fiasco dans le domaine militaire, dans la mesure où il n'empêcha pas les actions des corsaires espagnols : voir A. P. Van Vliet, « Foundation, organization and effects of the Dutch Navy (1568-1648) », dans M. Van der Hoeven (dir.), *Exercise of Arms. Warfare in the Netherlands, 1568-1648*, Leyde-New York-Cologne, 1997, p. 157-158 (153-172). Pour une analyse historico-juridique du passage du blocus fictif au blocus effectif, se reporter à N. Söderqvist, *Le blocus maritime : étude de droit international*, Stockholm, 1908, p. 16-59.

14 Padfield, *Tide of Empires*, t. I, p. 132-133, 149.

15 J. S. Corbett, *England in the Mediterranean. A Study of the Rise and Influence of British Power within the Straits, 1603-1713*, t. I, New York, 1904, p. 28-29.

16 R. A. Stradling, *The Armada of Flanders. Spanish Maritime Policy and European War, 1568-1668*, Cambridge, 1992, p. 39, 42-44, 56, 117.

de cette fenêtre hivernale en développant un nouveau type de navire à voile, baptisé « frégate »¹⁷. Puis les grandes pertes infligées par ces frégates de l'*Armada de Flandes* poussent à leur tour les Hollandais à se défendre avec des unités similaires et à s'exercer à opérer avec elles durant l'hiver.

C'est bien cette nouvelle capacité opérationnelle que Contarini entend utiliser. Pour chacun des douze navires affrétés à Amsterdam par l'intermédiaire de l'envoyé Domenico Condulmer, l'ambassadeur engage quatre-vingt-dix marins et officiers, particulièrement aguerris pour avoir servi dans les campagnes d'hiver contre les Dunkerquois¹⁸. Ces équipages hollandais et leurs bâtiments, appuyés par un ensemble de petites embarcations à rame, sont destinés à être mis au service d'une stratégie de blocus rapproché et permanent des Dardanelles. Des deux types possibles de blocus (le blocus militaire destiné à empêcher la flotte ennemie de prendre librement la mer, et le blocus commercial organisé pour couper les voies de ravitaillement de l'adversaire¹⁹), Contarini pense surtout au second : en prenant position aux Dardanelles, les navires nolisés par la Sérénissime pourront isoler Istanbul en interrompant les routes maritimes turques en Méditerranée qui confluent presque toutes vers les Détroits. La capitale, qui dépend pour son approvisionnement de ses importations par mer, ne dispose pas de magasins pour conserver longtemps les vivres destinés à sa population, en raison de la facilité des communications maritimes à l'intérieur de l'empire. Durant le séjour qu'il a effectué sur les rives du Bosphore en qualité de bayle de Venise, entre 1637 et 1641, Contarini a pu observer en personne comment les corsaires maltais et toscans réussissaient presque, avec peu d'unités, à maintenir la cité en état de siège, provoquant des secousses parmi la population²⁰. Si, comme il l'espère, les Cosaques entravaient à leur tour les importations du côté de la mer Noire²¹, Istanbul ne pourrait pas résister longtemps²². Toutefois,

17 Stradling, *The Armada of Flanders*, p. 164-171 ; J. Glete, *Warfare at Sea, 1500-1650. Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, Londres-New York, 2000, p. 179.

18 ASVe, Dispacci Ambasciatori, Münster, filza 3, dép. n° 127, 22 septembre 1645.

19 J. S. Corbett, *Principes de stratégie maritime*, Paris, 1993 (Londres, 1911), p. 153-157, 164-169.

20 Sur l'importance des routes maritimes dans l'approvisionnement d'Istanbul, on consultera R. Mantran, *Istanbul dans la seconde moitié du XVII^e siècle. Essai d'histoire institutionnelle, économique et sociale*, Paris, 1962, p. 184-210, *passim*.

21 Après une période initiale durant laquelle ce sont les Cosaques ukrainiens de Zaporozhie qui attaquent les Ottomans, l'initiative passe aux Cosaques russes du Don à partir des années 1640. Leurs raids répétés contre le Bosphore terrorisent la population de la capitale, cf. V. Ostapchuk, « The Human Landscape of the Ottoman Black Sea », dans K. Fleet (dir.), *Ottoman and the Sea, Oriente Moderno*, n.s., t. XX (2001), p. 39-40, 64, 78 (23-95).

22 ASVe, Dispacci Ambasciatori, Münster, filza 3, dép. n° 124, 8 septembre 1645. On a récemment souligné qu'avant la première moitié du XIX^e siècle, le blocus naval avait des fins essentiellement mercantiles, visant moins à couper les approvisionnements de

même si l'ambassadeur ne le souligne pas explicitement, cette fermeture des Dardanelles ajoute aussi au blocus commercial un blocus militaire, enfermant la flotte turque dans sa base principale et apportant la réponse la plus efficace au besoin le plus urgent de la République : celui d'empêcher le ravitaillement de l'armée turque débarquée dans l'île de Crète. Si seulement elle réussissait à rester stationnée suffisamment longtemps devant les Détroits, l'escadre des navires nolisés pourrait donc réaliser en même temps les deux formes de blocus et permettrait ainsi à la Sérénissime, grâce à la supériorité technologique que lui conférerait le nouveau type de navires à voile développé dans les mers de l'Europe septentrionale, de parvenir à une issue victorieuse du conflit en dépit de son infériorité territoriale et démographique.

256

Le projet de Contarini est finalement repris à Venise par Tommaso Morosini, porté à la tête de l'*Armata grossa* en qualité de *Capitano delle navi*. Dans un mémoire présenté au Sénat afin de promouvoir la nouvelle stratégie, Morosini suggère que la flotte vénitienne s'empare de l'île de Milo, au centre de la mer Egée. Il serait possible d'y créer une base avancée, d'où partiraient dix-huit navires munis des meilleures qualités nautiques pour se rendre aux Dardanelles et fermer les Détroits²³. Le projet suscite au sein de l'assemblée de multiples doutes et de nombreuses discussions, certaines de nature politique, parce que le défi ainsi lancé au cœur de la puissance ottomane pourrait blesser profondément l'orgueil de la Porte et déclencher une réaction furieuse de la part de l'irascible sultan Ibrahim, d'autres d'un ordre plus technique, car on ne croit pas que les navires pourront remplir véritablement leur rôle, s'agissant d'un instrument nouveau et d'une stratégie sans précédent. Au bout du compte, grâce au soutien apporté à Tommaso par son cousin, Girolamo Morosini, alors au commandement de la flotte vénitienne comme *Provveditore generale da Mar*²⁴, le Sénat approuve le blocus dans l'espoir d'abrèger un conflit, dont la prolongation risque de favoriser les Turcs plutôt que la République. Le concours d'experts est ensuite sollicité pour préparer l'opération : Girolamo Semitecolo, qui avait inspecté les Détroits en 1640,

l'ennemi qu'à éliminer la concurrence commerciale qu'il représente et à encourager ses propres équipages par la promesse des prises. *A contrario*, la fermeture des Dardanelles, projetée par Contarini dans le but d'isoler la capitale ennemie, peut être considérée comme une anticipation des formes les plus modernes de blocus, voir N. Tracy, recension de W. G. Dudley, *Splintering th Wooden Wall : the British Blockade of the United States, 1812-1815*, dans *Mariner's Mirror*, 89 (2003), p. 370-371.

23 ASV, Senato Rettori, filza 21, 3 novembre 1645, pièce jointe du *Capitano delle Navi* Tommaso Morosini, 31 octobre 1645.

24 Normalement, le *Provveditore Generale da Mar* exerce la direction de la flotte en temps de paix, alors qu'en période de guerre, la République désigne un *Capitano Generale da Mar*. Girolamo Morosini ne commande ainsi la flotte qu'en l'absence du *Capitano Generale* dont la charge est alors vacante.

alors qu'il conduisait à bord de sa galère le nouveau bayle de Venise destiné à remplacer Alvisé Contarini à Constantinople, présente un exposé détaillé sur les Dardanelles et conclut en faveur de l'hypothèse du blocus, même s'il tend à sous-évaluer le péril représenté par les batteries que les Turcs pourraient positionner sur les rives des Détroits²⁵.

À la mi-mars 1646, Tommaso Morosini quitte La Sude avec vingt-trois navires, parmi lesquels les douze unités hollandaises affrétées par Contarini, et se présente quinze jours plus tard devant les Dardanelles avec une escadre passée entre-temps à trente bâtiments. Cependant, ces navires ne se trouvent pas dans les conditions idéales pour une opération prolongée : nombreux sont ceux qui n'ont qu'un mois de vivres et si les unités hollandaises en sont en revanche bien fournies, un tiers de leurs équipages est déjà tombé malade à cause de la nouveauté du climat méditerranéen²⁶. Dans le même temps, le *Capitano delle Navi* s'efforce sans succès de créer une base dans l'île voisine de Ténédos, où il fait débarquer six cents soldats qui contraignent dans un premier temps la garnison turque à s'enfermer dans la forteresse. Mais, le 31 mars, pendant qu'il bombarde cette dernière, le navire hollandais *Wapen den Keulen* explose brutalement, en provoquant la mort de l'adjoint du *Capitano delle Navi*, le patricien Lorenzo Bernardo. Cet incident, joint à une action de diversion conduite avec vélocité par les galères ottomanes, permet aux Turcs de reprendre rapidement le contrôle de Ténédos²⁷.

Quatre autres navires arrivent au mois d'avril : c'est là l'unique renfort envoyé par le *Provveditore generale da Mar* à Morosini, qui espérait au moins recevoir de son cousin quelques galères pour s'approvisionner en eau plus facilement. Il s'agit là en effet de l'un des problèmes les plus graves qui se posent à l'escadre, vu que les réserves à bord sont limitées et les descentes à terre entravées par les troupes ennemies²⁸. Il retentit même sur le déploiement des navires, dans la mesure où, pour faire de l'eau, les bâtiments ont tendance à se rapprocher de la côte asiatique dont les ressources sont plus abondantes, et par conséquent à découvrir et négliger la côte européenne, où il est plus

25 ASVe, Senato Rettori, filza 21, dép. du 21 janvier 1646 et mémoire de Semitico, 21 janvier 1646 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, dans *Degli Istorici delle cose Veneziane*, IX, Venise, 1720, p. 95.

26 ASVe, PTM, filza 1325, dép. de T. Morosini, 16 mars 1646 ; *ibid.*, lettre de T. Morosini au *Provveditore Generale*, 31 mars 1646.

27 Le *governatore* du *Wapen*, Lazzaro Mocenigo, futur *Capitano Generale* et héros des Dardanelles, échappe miraculeusement à l'explosion, parce qu'il est descendu à terre avec les troupes, mais il perd tout ce qu'il avait à bord, cf. ASVe, PTM, filza 1325, dép. du 6 avril 1646 ; *idem*, Senato Mar, registro 109, f°99r-v, 19 octobre 1649.

28 Ces quatre bâtiments, arrivés en renfort, sont commandés par Andrea Valier, auteur d'une histoire de la guerre de Candie, cf. ASVe, PTM, filza 1325, dépêche de T. Morosini, 9 mai 1646.

probable en revanche que les Turcs tentent une sortie²⁹. Considérant les lourdes pertes infligées aux détachements envoyés à terre pour se ravitailler en eau, Morosini est finalement obligé, dès la fin du mois d'avril, de rebrousser chemin jusqu'à l'île de Psara, à 80 milles des Dardanelles, afin de se fournir en toute sûreté. Se heurtant aux vents de nord-est qui prédominent dans l'Égée septentrionale, il doit ensuite attendre jusqu'à la mi-mai avant de pouvoir revenir aux Détroits³⁰.

De son côté, la flotte turque, composée de cinq mahonnes³¹ et de soixante-seize galères, et placée sous la direction de l'ancien grand vizir Mehmed Pacha, l'un des principaux artisans de la guerre contre Venise³², tente une sortie le 26 mai, après avoir attendu cinq jours que le manque d'eau contraigne les Vénitiens à se déplacer vers la côte asiatique. Malgré l'absence de vent, Morosini parvient quand même à lancer une attaque en utilisant habilement les courants : alors que les difficultés de coordination liées à la grande diversité des navires, tant du point de vue de leurs origines que de leurs qualités nautiques, limitent à sept le nombre des bâtiments qui participent effectivement au combat, le *Capitano delle Navi* empêche Mehmed d'accéder à Ténédos et l'oblige à refluer vers les Dardanelles à cause des dommages subis³³. Rendu furieux par la nouvelle de cet échec, le sultan exige qu'il sorte à nouveau le 4 juin, avec quatre mahonnes et soixante galères³⁴. Cette fois, cependant, la bonace bloque complètement les Vénitiens, qui se sont à nouveau déportés vers la côte asiatique, et Morosini peut seulement faire

29 Le long de la côte européenne, le courant, qui est plus fort et repousse vers la rive, aide le mouvement des galères turques à proximité de la côte, tandis que du côté asiatique, le courant entraînerait les unités à rames vers le centre du canal, en favorisant l'action des vaisseaux de la Sérénissime.

30 ASVe, PTM, filza 1325, dép. de T. Morosini, 26 avril et 11 mai 1645.

31 La mahonne est l'équivalent turc de la galéasse vénitienne. Le même terme peut aussi désigner une unité de transport de la même forme que la galéasse, mais sans les rames et avec des voiles carrées, cf. C. H. Imber, « The Navy of Süleyman the Magnificent », *Archivum Ottomanicum*, 6 (1980), p. 280 (211-282).

32 Mehmed avait été contraint à la démission par le sultan pour avoir reproché à Yusuf Pacha l'issue insatisfaisante des opérations lancées en Crète. Toutefois, lorsque Yusuf avait ensuite refusé de sortir avec les galères en plein hiver, Ibrahim l'avait fait décapiter avant de placer son ancien rival à la tête de l'armée de Crète. Voir A. H. de Groot, « Mehmed Pacha, Sultan-Zade » dans *Encyclopedia of Islam*, t. VI, Leyde, 1991, p. 993 ; Hammer, *Histoire de l'Empire ottoman*, t. X, p. 107-110.

33 ASVe, PTM, filza 1325, dép. n° 18 et 19 de T. Morosini, 27 et 29 mai 1646 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, op. cit., p. 99 ; Anderson, *Naval Wars*, p. 126.

34 Parmi les galères manquant à l'appel, certaines ont été endommagées dans le combat du 26 mai, d'autres sont parties pour la mer Noire, afin de s'y opposer aux Cosaques, qui exercent dans ces parages une pression en partie conforme à ce qu'avait espéré Alvise Contarini, cf. Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, op. cit., p. 96 ; Anderson, *Naval Wars*, p. 126.

canonner de loin une escadre turque qui gagne la mer Egée à toutes rames. Il finit par la rejoindre à Chios, mais la situation de son escadre s'est rapidement dégradée à cause d'une carence des vivres, qui s'ajoute aux retards accumulés dans le versement des payes. L'un des douze bâtiments hollandais se mutine et réclame les arriérés, puis cette exigence est reprise par l'ensemble des navires anglais et hollandais présents dans l'escadre, alors que les tensions se font aussi plus vives avec les *Governatori* vénitiens embarqués à leur bord. Dans ces conditions, avec des forces « que l'on ne peut pas qualifier de flotte de Votre Sérénissime, ni considérer comme sous mon commandement, étant toutes des forces étrangères, dont on ne peut pas se faire obéir et dont il faut s'accommoder du mieux possible », Morosini décide de faire sa jonction avec le reste des bâtiments de la République dans les eaux crétoises³⁵. La fin de la campagne est alors marquée par une série de vaines opérations conduites devant La Canée par le nouveau *Capitano Generale da Mar* Giovanni Cappello, un commandant aussi austère qu'inexpérimenté et peu résolu³⁶.

La première tentative de blocus des Dardanelles s'achève donc au bout d'un peu plus de deux mois, démontrant d'emblée les difficultés d'un blocus permanent et rapproché³⁷. La cause immédiate de cet échec est à chercher dans l'absence de vent, circonstance habituelle en Méditerranée, mais son explication principale réside dans l'incapacité des Vénitiens à assurer les approvisionnements nécessaires à leur escadre, notamment en eau, une telle carence provenant à la fois de l'insuffisance des réserves, mais aussi du manque d'unités capables de débarquer facilement les détachements destinés à la recherche des vivres. Alors que les galères sont bien adaptées à de telles interventions, protégeant facilement les débarquements de leur artillerie concentrée à la proue, les navires, en revanche, sont dans l'impossibilité de s'approcher suffisamment du littoral pour couvrir les barques envoyées à terre³⁸. Sous-évaluant vraisemblablement ce problème, les Vénitiens n'avaient joint aucune galère à l'escadre du blocus, tandis que les capitaines des bâtiments nordiques n'avaient sans doute pas tenu compte à sa juste mesure de la chaleur du climat méditerranéen³⁹.

35 C'est le même *Capitano delle Navi* qui estime par ailleurs qu'il est opportun que les capitaines soient toujours en retard de quelques payes pour stimuler leur engagement, voir ASVe, PTM, filza 1325, dép. de T. Morosini, des 4, 8 et 9 juin, 5 juillet 1646.

36 ASVe, PTM, filza 1325, dép. de T. Morosini, des 16 juillet, 17 octobre et 30 novembre 1646 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, op. cit., p. 100-101 ; G. Benzoni, « Cappello Giovanni », dans *Dizionario biografico degli Italiani*, t. 18, Rome, 1975, p. 783-786.

37 Cf. Corbett, *Principes de stratégie maritime*, p. 156-157.

38 Valier, *Historia della Guerra di Candia*, Venise, 1679, p. 60.

39 L'approvisionnement en eau est certainement le problème le plus grave à affronter durant un blocus, comme l'apprennent aussi, quelques années plus tard, les Républicains anglais qui s'efforcent d'enfermer dans Lisbonne l'escadre royaliste du prince Rupert : voir

L'expérience des Dardanelles marque Morosini, qui considère désormais qu'il n'est pas possible de maintenir le blocus durant l'hiver, quand la mer se fait plus insidieuse et que les nuits deviennent plus longues. Cette aventure le laisse d'autant plus amer qu'il est accusé par ailleurs d'avoir proposé cette stratégie dans le but d'amasser du butin et d'accélérer sa carrière au détriment des autres patriciens⁴⁰. Il faut peut-être voir dans ces déconvenues la raison qui le pousse, le 27 janvier 1647, à s'aventurer dans le canal de Nègrepont avec le seul navire amiral, la *Madonna della Salute*, unique bâtiment vénitien parmi tous ceux affrétés en 1645. Il y est surpris par quarante-cinq galères turques. Durant le combat féroce qui s'ensuit, Morosini réussit à repousser l'assaut ennemi, mais tombe frappé d'une arquebusade, avant que la *Madonna* soit secourue et libérée par le reste de la flotte vénitienne commandée par le nouveau *Capitano Generale da Mar* Giovanbattista Grimani⁴¹.

260

Paradoxalement, cette présence des galères turques dans les eaux de Nègrepont fatales à Morosini n'est qu'une conséquence du blocus qu'il vient de réaliser. Même si elle n'avait été que momentanée, la fermeture des Dardanelles avait décidé le gouvernement ottoman à faire hiverner la flotte en mer Egée sans la rapatrier à Istanbul, afin d'éviter le risque qu'elle s'y trouve bloquée à l'ouverture de la nouvelle campagne. Les bâtiments s'étaient répartis entre Nègrepont (Eubée) et Chios, vu qu'il n'y avait aucune base navale suffisamment vaste pour accueillir et radouber ensemble toutes les unités⁴². Adoptée dans l'urgence, cette solution prive cependant les équipages de leur habituel congé hivernal et perturbe la remise en état des navires, si bien qu'il est impossible de réunir toute la flotte lors de la reprise des hostilités. Les opérations s'ouvrent en 1647, alors que les Turcs s'efforcent de se rassembler tout en échappant à la chasse qui leur est donnée par les Vénitiens. La plupart des navires tentent d'abord de se porter de Nègrepont à Chios, puis, en juin, ils se réfugient à Nauplie, dans le Péloponnèse, où ils restent bloqués pendant trois mois et laissent ainsi dans l'isolement l'armée turque débarquée en Crète. Une telle impréparation scelle la disgrâce du grand vizir Salih Pacha : il

M. Baumer, *General-at-Sea. Robert Blake and the Seventeenth-Century Revolution in Naval Warfare*, Londres, 1989, p. 88. La nécessité de s'approvisionner en eau est de même la cause de la perte d'un grand nombre des navires espagnols durant le voyage de retour de la *Grande Armada* en 1588 : voir Glete, *Warfare at Sea*, p. 160.

40 ASVe, PTM, filza 1325, dép. de T. Morosini, 5 juin et 5 juillet 1646.

41 ASVe, Dispacci Ambasciatori, Costantinopoli, filza 130, f°340v-344r, dép. n° 265, 16 février 1647 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, *op. cit.*, p. 124-125 ; Anderson, *Naval Wars*, p. 131.

42 Seul le port de Rhodes peut alors accueillir l'ensemble de la flotte, mais Musfa le juge trop éloigné du théâtre des opérations, *cf.* ASVe, Dispacci Ambasciatori, Costantinopoli, filza 130, f°182r-183v, 242v, dép. des 22 novembre et 17 décembre 1646 ; Nani Mocenigo, *Storia della marina veneziana*, Venezia, Filippi Éd., 1985 (Roma, 1935) p. 152.

meurt des suites d'une grave blessure que lui aurait infligée le sultan Ibrahim en personne dans un accès de colère⁴³. Avec cette première crise, conséquence indirecte du blocus de 1646, Venise finit donc par recueillir les fruits de son nouvel instrument de puissance maritime et fait ainsi, quoique tardivement, la démonstration de sa possible efficacité.

Pourtant, la Sérénissime n'en tire pas immédiatement la leçon. Face à la dispersion des forces de leurs ennemis, les Vénitiens ne jugent pas utile de reprendre le blocus en 1647. Las, les péripéties de la seconde partie de la campagne prouvent à quel point ils ont commis une erreur. Le nouveau *kapudan pacha* Fasli⁴⁴, gendre et favori du sultan, réussit à réunir à Istanbul quinze galères et neuf navires et se porte d'abord vers Chios, où il se heurte, dans un engagement indécis, au nouveau *Capitano delle Navi* Bernardo Morosini, frère du défunt Tommaso, avant de gagner Mytilène⁴⁵. Il y est alors rejoint par le reste de la flotte ottomane qui a quitté Nauplie à la faveur d'un relâchement du dispositif vénitien, lié à la nécessité de contrer l'escadre du *kapudan pacha*. Dans les semaines qui suivent, les forces de la République cherchent à plusieurs reprises à livrer bataille, mais les Turcs préfèrent esquiver la confrontation pour se consacrer au débarquement de quinze mille hommes à La Canée. Ces renforts leur permettent de reprendre l'offensive et d'aller mettre le siège devant Candie au printemps suivant⁴⁶.

BLOCUS ET POLITIQUE : LA CHUTE DU SULTAN IBRAHIM ET LES TENSIONS DIPLOMATIQUES AVEC L'ANGLETERRE

L'échec final de la campagne de 1647 ayant démontré que la fermeture des Détroits restait la seule mesure possible non seulement pour isoler Istanbul, mais aussi pour empêcher le ravitaillement de l'armée turque dans l'île de

- 43 ASVe, Dispacci Ambasciatori, Costantinopoli, filza 131, n°56r, dép. du 2 avril 1647 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, *op. cit.*, p. 133 ; Valier, *Historia*, p. 129 ; Hammer, *Histoire de l'Empire ottoman*, t. X, p. 135-136. Hammer attribue l'exécution survenue le 18 septembre à un simple caprice du sultan mais, comme le démontre la condamnation à mort de Yusuf en 1646, Ibrahim semble manifester un réel intérêt pour ce qui touche à la flotte.
- 44 Le *kapudan pacha* est le commandant en chef de la flotte ottomane, l'équivalent, en quelque sorte, du *Capitano Generale da Mar* vénitien. Sur cette figure importante, non seulement dans la flotte, mais aussi au sein du gouvernement ottoman, voir E. Zachariadou (dir.), *The Kapudan Pasha : his office and his domain*, Rethymmon, 2002.
- 45 Au cours de cette confrontation, les Vénitiens emploient seize vaisseaux, les Turcs, avec les forces rassemblées à Chios, trois mahonnes, vingt-deux galères et vingt-sept navires à voiles. L'origine de ces vaisseaux ottomans n'est pas très claire ; il est à supposer qu'il y a parmi eux un certain nombre d'unités barbaresques, cf. ASVe, PTM, filza 1325, dép. n° 21 du 10 septembre 1647 ; Anderson, *Naval Wars*, p. 131.
- 46 ASVe, PTM, filza 1325, dép. n° 22 et 24 de T. Morosini, 18 septembre et 10 octobre 1647 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, *op. cit.*, p. 134-135.

Crète, la Sérénissime revient finalement à cette stratégie pour 1648. Ainsi, dès la mi-mars 1648, pour mieux prévenir la sortie de la flotte ottomane, le *Capitano Generale da Mar*, Grimani, prend position dans la partie septentrionale de l'Égée avec vingt-sept bâtiments, accompagnés de cinq galéasses et vingt-quatre galères destinées à fournir ce soutien logistique qui avait fait si cruellement défaut à Tommaso Morosini deux ans auparavant. Toutefois, naviguer avec l'*Armata sottile* en cette saison de l'année représente un pari dangereux que les Vénitiens finissent par perdre. Durant la nuit du 17 au 18 mars, une violente tempête surprend Grimani dans le port de l'île de Psara. Le bilan est très lourd : dix-sept galères font naufrage cette nuit-là et celles qui en réchappent sont gravement endommagées ; les pertes humaines sont pesantes, le *Capitano Generale* lui-même ayant trouvé la mort dans la tourmente⁴⁷. En revanche, les navires à voile, qui sont rejoints par la tempête entre Myconos et Paros, ne rencontrent aucun problème particulier et sont les seuls à pouvoir, dès le 6 avril, s'aligner au nombre de vingt-deux devant les Dardanelles⁴⁸.

Cette circonstance sauve les Vénitiens, alors que les Turcs pensent que le désastre de Psara a réduit la flotte ennemie à l'incapacité et qu'il leur assurera la maîtrise de la mer pour l'année à venir. Par le passé, en effet, les tempêtes avaient souvent déterminé l'issue des campagnes qui impliquaient les unités à rame. Il en avait été ainsi lors de l'expédition que Charles Quint avait organisée contre Alger. Mais cette fois-ci, il faut compter avec les nouvelles qualités nautiques des bâtiments à voile : lorsqu'arrive à Istanbul la nouvelle selon laquelle l'*Armata grossa* se trouve devant les Dardanelles, elle est accueillie avec tant d'incrédulité et de trouble qu'on la tient d'abord pour erronée. « Finalement, constatant entre émerveillement et confusion que les Vénitiens ont tant de courage, qu'après avoir laissé la mer couverte de leurs épaves et de leurs cadavres, ils se présentent hardiment aux Châteaux », les Turcs demandent aux représentants anglais, hollandais et français, présents à Istanbul, de leur fournir chacun dix navires dans l'urgence, mais ils doivent bientôt se désister de leur prétention devant la ferme opposition de l'ambassadeur anglais Sir Thomas Bendysh. L'annonce de la reprise du blocus

47 Sur la grande galère généralice de Grimani, seuls trente des huit cent vingt hommes d'équipage parviennent à en réchapper. Andrea Valier n'attribue à l'*Armata sottile* que deux galéasses et vingt-deux galères : voir BNM, ms. it., cl. VII, 338 (8515), f°68r, *Itinerario di Santo Zeno, avventuriere sull'Armata veneziana, 1647* ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta, op. cit.*, p. 178 ; Valier, *Historia*, p. 147.

48 ASVe, PTM, filza 1325, dép. de B. Morosini, 31 mars et 13 avril 1648 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta, op. cit.*, p. 178-179.

sème aussi la désolation parmi les troupes de Crète, au moment même où elles commencent à assiéger Candie⁴⁹.

Si les Vénitiens acquièrent ainsi un avantage sur leurs adversaires, celui-ci n'en demeure pas moins fragile. Aux Dardanelles, l'approvisionnement en eau redevient aussitôt le problème principal de l'escadre. Les réserves embarquées n'ont pas été augmentées depuis les opérations de 1646 et le *Capitano delle Navi*, Bernardo Morosini, insiste auprès du Sénat sur l'importance cruciale de cette question, même s'il admet qu'à première vue, elle peut sembler secondaire. Lui-même s'efforce d'y remédier sur le terrain. Afin d'assurer la protection des détachements destinés au ravitaillement, il parvient à convaincre les capitaines réticents de se rapprocher le plus possible de la rive asiatique ; il achète par ailleurs des tonneaux à un navire marchand de passage et réussit ainsi à augmenter ses réserves de quelques semaines⁵⁰. Surtout, l'escadre n'est plus abandonnée à elle-même : deux autres navires de guerre la rejoignent à la mi-mai, flanqués de trois galéasses et de deux transporteurs de vivres et de munitions, puis, le 11 juin, ce sont seize galères, cinq autres navires et six transporteurs. Ces renforts sont amenés par le *Provveditore Generale da Mar*, Antonio Bernardo, qui assume le commandement général. À partir de ce moment, grâce à la couverture assurée par l'artillerie présente à la proue des galères, il devient possible de descendre à terre chaque jour pour y prendre de l'eau et du bois⁵¹. Les Turcs ripostent en reprenant une tactique qu'ils ont déjà utilisée avec succès contre les unités de la Sérénissime durant le siège de Constantinople en 1453⁵² : ils placent sur les deux rives des Détroits une série de batteries de gros calibre⁵³ afin d'éloigner les navires ennemis de la grève et de les obliger à lutter continuellement contre le courant au centre du canal⁵⁴. Leur nombre augmente progressivement jusqu'à onze batteries

49 Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, op. cit., p. 180 ; Hammer, *Histoire de l'Empire ottoman*, t. X, p. 142-143.

50 Un autre transporteur avait amené les pièces nécessaires à la fabrication des tonneaux, mais celles-ci avaient été disposées par erreur sous le biscuit destiné à l'approvisionnement de Candie et elles ne purent donc pas être déchargées, voir ASVe, PTM, filza 1325, dép. de B. Morosini, 31 mars, 3 et 26 avril 1648.

51 ASVe, PTM, filza 1325, dép. de B. Morosini, 13 et 18 mai, 15 juin, 2 juillet et 6 août 1648 ; *ibid.*, filza 935, dép. d'A. Bernardo, 18 juillet 1648.

52 Cf. S. Pepper, « Fortress and Fleet : The Defence of Venice's Mainland Greek Colonies in the Late Fifteenth Century », dans D. S. Chambers (dir.), *War, Culture and Society in Renaissance Venice*, Hambledon Press, Londres, 1993, p. 41 (29-55).

53 Il s'agit probablement de *balymenez*, des canons à longue portée envoyés à la requête du *kapudan pacha*, voir S. Soucek, « Certain Types of Ships in Ottoman-Turkish Terminology », *Turcica*, 7 (1975), p. 249 (231-249).

54 Cette stratégie est reprise lors du bombardement anglo-français des Dardanelles en mars 1915 : l'artillerie turque fait feu pour empêcher les bâtiments alliés de rester ancrés, afin de compromettre la précision de leur tir, cf. P. Halpern, *A Naval History of World War I*,

réparties d'un côté et de l'autre et si, au début, l'escadre vénitienne parvient assez facilement à réduire au silence les canons ottomans mal défendus par des ouvrages improvisés, avec le temps ces derniers s'améliorent, et il devient toujours plus difficile de répliquer à leurs tirs⁵⁵.

Quoiqu'il en soit, l'escadre vénitienne maintient fermement le blocus et empêche tout déplacement en provenance ou en direction d'Istanbul. La flotte ottomane descend bien dans les premiers jours de mai jusqu'à Gallipoli, mais la tentative de sortie de cinq mahonnes et quarante galères, organisée dans la précipitation par le nouveau *kapudan pacha*, Ammar-zade Ibrahim Pacha, est repoussée par une furieuse canonnade des navires vénitiens⁵⁶. La fermeture des Dardanelles commence dès lors à étouffer économiquement la capitale, qui se retrouve privée de certaines denrées essentielles comme le riz (« le second pain des Turcs ») égyptien ou chypriote, le café yéménite ou le lentisque de Chios nécessaire pour le *raki*, la boisson nationale, autant de produits qui parviennent habituellement à Istanbul à travers les Détroits⁵⁷. Le blocus se fait aussi sentir en mer Egée, où les navires marchands turcs sont une proie facile pour les Vénitiens, comme pour les corsaires chrétiens qui agissent sous leur couverture. Les Turcs réorganisent dès lors par voie de terre leurs trafics maritimes, au prix d'une grande fatigue et d'une augmentation des délais et des coûts de transport, mais la tension continue de croître à Istanbul. Les quelques six cent mille habitants y supportent de moins en moins bien les pénuries et l'augmentation des prix, tandis qu'au sein même du gouvernement, de nombreux ministres s'agitent devant l'impuissance de la flotte qui n'ose pas défier celle de Venise. Comme l'écrit le célèbre voyageur Kâtip Celebi, les infâmes pêcheurs de la lagune ont pris l'Empire ottoman à la gorge⁵⁸.

La crise finit par éclater en juillet. Le *kapudan pacha*, Ammar-zade, est décapité et fait figure de deuxième victime illustre du blocus. Accusé de ne pas avoir secouru la flotte ottomane, le gouverneur de Chios est lui aussi exécuté sur ordre du sultan, tout comme cinq autres dignitaires ottomans.

Annapolis, 1994, p. 112.

55 ASVe, PTM, filza 1325, dép. de B. Morosini, 13 avril et 18 mai 1648 ; *ibid.*, filza 935, dép. d'A. Bernardo, 8 septembre 1648 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, *op. cit.*, p. 195.

56 ASVe, PTM, filza 1325, dép. du 18 mai 1648 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, *op. cit.*, p. 180-181.

57 ASVe, Senato Rettori, filza 21, dép. du 3 novembre 1645, pièce jointe sans date ; R. Mantran, *La vie quotidienne à Istanbul au siècle de Soliman le Magnifique*, Paris, Hachette, 1990 [1965], p. 179.

58 G. Bellingeri, « Il Golfo come appendice : una visione ottomana », dans *Mito e antimito di Venezia nel bacino adriatico*, Venise, 1997, p. 7 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, *op. cit.*, p. 183 ; Mantran, *Istanbul*, p. 47.

Le sultan lui-même n'est pas épargné : la protestation monte, alimentée par son caractère voluptueux et excentrique, et les commandants des janissaires, qui reprochent ouvertement au souverain la fermeture des Détroits, se rebellent bientôt. Le 8 août 1648, le grand vizir Achmet est assassiné et le sultan Ibrahim déposé avec l'aval de la sultane mère Kösem, qui fait installer sur le trône son petit fils Mehmed (IV). Dix jours plus tard, le souverain déchu est étranglé, premier sultan à être assassiné par des insurgés. Après sa mort, l'agitation perdure au sein des troupes, tandis que de nouvelles révoltes s'allument dans les provinces asiatiques de l'empire. Le gouvernement parvient difficilement à rétablir un peu de calme, mais il reste exclu de tenter quoi que ce soit pour rompre l'étau naval des Vénitiens⁵⁹. Le blocus prolongé conçu par la Sérénissime place donc l'Empire ottoman en face d'une menace impensable selon les rapports de force traditionnels entre les escadres de galères ; il engendre confusion et incapacité de réaction. Pour la première fois, l'action d'une formation de navires de guerre à voile, éloignée de la base la plus proche par des centaines de milles et sans véritable point d'appui dans sa zone d'opération, détermine d'importants bouleversements politiques et donne un contenu inédit et plus vaste au concept de « puissance maritime ». Le succès du blocus a des conséquences jusqu'à Venise, où le Sénat profite de la situation pour repousser l'idée d'une paix qui ne prévoirait pas la restitution complète de la Crète⁶⁰.

Mais le blocus réserve aussi des surprises moins agréables à la Sérénissime, qui doit faire face à l'irritation croissante de la Compagnie du Levant anglaise. Celle-ci supporte mal, en effet, de voir ses bâtiments écartés des riches routes qui conduisent à la capitale ottomane. La fermeture des Détroits surprend dans le port d'Istanbul huit bâtiments marchands de la Compagnie chargés de précieuses marchandises à destination de l'Angleterre, pendant qu'à Smyrne, d'autres navires anglais, mais aussi hollandais et français, patientent sans pouvoir poursuivre leur route vers la capitale ottomane. Leur situation n'est pas claire. Il n'y a pas dans le droit de l'époque une législation précise sur le blocus naval et sur les droits des puissances neutres dans de pareilles circonstances. Grotius, qui a traité du blocus avant tout autre, s'est contenté de distinguer entre les marchandises de contrebande et les autres, laissant ainsi la place à de nombreuses interprétations possibles⁶¹. En 1630, les États

59 Hammer, *Histoire de l'Empire ottoman*, t. X, p. 144-145 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, *op. cit.*, p. 211.

60 Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, *op. cit.*, p. 209.

61 H. Grotius, *De Jure Belli ac Pacis*, livre III, chap. 1, section 5 [p. 557-558 de l'édition Parisiis, 1625] ; C. J. Kulsrud, *A History of the Main Principles Governing Neutrality and Belligerency to 1780*, Boston, 1936, p. 227-228.

Généraux des Provinces-Unies avaient organisé le blocus des ports flamands aux mains des Espagnols en décrétant que tout navire et chargement neutres entrant ou sortant de ces ports serait confisqué, vu que les ports étaient bloqués par des navires entretenus à grands frais par l'État⁶². Venise n'a pas l'intention d'aller beaucoup plus loin à l'égard des autres puissances occidentales qui trafiquent avec l'Empire ottoman, mais la République veut à tout prix éviter que leurs unités puissent entrer au service de la marine ottomane, ce qui ruinerait l'avantage qu'elle s'est acquis par l'affrètement des navires à voile.

266

Les premières protestations de la Compagnie du Levant arrivent à Venise via Münster à la fin juin 1648, soit trois mois environ après le début du blocus⁶³. Le Sénat, qui tient à maintenir les meilleurs rapports avec le monde des armateurs anglais qui lui a fourni un bon nombre des navires marchands engagés dans la flotte vénitienne, consent à autoriser la sortie des unités retenues à Istanbul et obtient en échange l'assurance qu'aucun bâtiment de la Compagnie n'entrera au service des Ottomans. En revanche, il n'est pas question de rendre plus facile l'accès à la capitale : craignant que les Turcs n'obligent de toute façon les Anglais à les servir, le Sénat n'évoque pas un seul instant d'éventuelles permissions d'entrer pour des navires qui voudraient se diriger vers cette ville⁶⁴. De son côté, pour des motifs diamétralement opposés, le gouvernement ottoman ne veut pas que les navires bloqués à Istanbul puissent mettre à la voile, car il espère les attirer à son service. Les Anglais subissent finalement un double blocus, vénitien et ottoman, déterminé à son tour par la double nature, marchande et militaire, que conservent encore les bâtiments de l'époque.

Après diverses démarches, l'ambassadeur Bendysh obtient de la Porte l'autorisation de faire sortir les navires en attente à Istanbul mais, lorsqu'il se tourne vers le bayle Giovanni Soranzo pour lui demander un « passeport général » permettant aux Anglais de circuler librement à travers les Dardanelles, il se heurte à un refus courtois⁶⁵. Le 4 août, deux unités anglaises sortent des Détroits ; quelques jours après, elles reçoivent du *Provveditore Generale* Bernardo leur laissez-passer pour Livourne et Venise⁶⁶. Mais les commandants vénitiens demeurent fermes dans leur volonté d'empêcher

62 Kulsrud, *History of Neutrality*, p. 232.

63 ASVe, Dispacci Ambasciatori, Münster, filza 8, dép. n° 310, 19 juin 1648, lettre jointe de Salvetti, 22 mai 1648.

64 ASVe, Senato Rettori, filza 28, 4 juillet 1648.

65 Retenu à Istanbul par les Turcs, pour servir d'otage, mais aussi d'interlocuteur dans d'éventuelles négociations de paix, Soranzo soutient que seul le *Capitano Generale da Mar* est habilité à concéder ce genre de documents, cf. ASVe, Dispacci Ambasciatori, Costantinopoli, filza 132, f° 273r-275v, dép. du 21 juillet 1648.

66 ASVe, PTM, filza 935, dép. n° 3 du *Provveditore Generale da Mar*, 8 août 1648.

l'entrée de quelque embarcation que ce soit : le *Laurell*, qui se présente à la fin du mois, doit retourner à Smyrne après une attente inutile d'une quinzaine de jours⁶⁷. En novembre, l'interdiction est même renouvelée avec force par le *Capitano Generale* et le bayle est chargé de la signifier à un ambassadeur d'Angleterre qui s'irrite toujours plus de l'interruption de l'activité négociante de ses compatriotes⁶⁸. La République impose sa loi et fait sentir sa force : des restrictions pèsent aussi sur les navires qui sortent du port d'Istanbul après avoir obtenu la permission des autorités turques. Pour avoir omis de requérir avant son départ la patente du bayle, le capitaine du *Bonaventure* est mis aux arrêts pour deux semaines par le nouveau *Capitano delle Navi*, Giacomo Riva, qui entend faire de ce cas un exemple pour les autres⁶⁹. On peut s'étonner que la nation anglaise, d'ordinaire si orgueilleuse, et qui n'hésitera pas, quelques années plus tard, à déclencher une guerre avec les Provinces-Unies pour des questions de bannière, accepte de subir ainsi la détention de ses propres navires et tolère les contraintes imposées par la République à leur circulation. L'explication de cette position de faiblesse est sans doute à rechercher du côté de la grave crise politique que traverse l'Angleterre du fait de la Guerre civile, mais on peut aussi considérer que le blocus vénitien bénéficie dans les faits d'une sorte de reconnaissance internationale, les autres puissances admettant que la Sérénissime puisse exercer sa suprématie navale dans le Levant en vertu de l'état de guerre.

En ce temps-là, l'usage commun pour le règlement des questions relatives à des situations de blocus repose sur des accords bilatéraux indiquant les droits et les devoirs des deux contractants⁷⁰. Dans le cas des Dardanelles, cependant, les négociations n'impliquent pas directement les gouvernements vénitien et anglais, soit parce qu'à cette période, leurs représentants sont absents de leurs capitales respectives⁷¹, soit, plus vraisemblablement, à cause des turbulences politiques de l'Angleterre, où Charles I^{er} est sur le point d'être exécuté. Les tractations sont conduites pour le compte de Venise par le représentant à Londres du Grand-Duc de Toscane, Amerigo Salvetti, qui rencontre à plusieurs reprises la direction de la Compagnie du Levant. Lorsque le *Laurell*

67 ASVe, PTM, filza 935, dép. n° 7 d'A. Bernardo, 8 septembre 1648.

68 Le blocus provoque en outre de fortes tensions entre les négociants anglais présents dans la capitale et les capitaines des navires retenus dans le port qui refusent d'appareiller pour les Dardanelles malgré l'insistance des premiers, cf. ASVe, Dispacci Ambasciatori, Costantinopoli, filza 132, f°652v-653v, dép. n° 352 du 20 janvier 1649 ; D. Goffman, *Britons in the Ottoman Empire, 1642-1660*, Washington, 1998, p. 149-150.

69 ASVe, PTM, filza 1326, dép. du *Capitano delle Navi* Giacomo Riva, 7 décembre 1648.

70 Kulsrud, *History of Neutrality*, p. 219-224.

71 Les Anglais ont bien un consul à Venise, mais il ne semble pas être impliqué dans les négociations.

avait tenté de pénétrer dans les Détroits, les Vénitiens avaient autorisé à traiter avec les Turcs la possibilité d'échanger l'entrée de son navire contre la sortie d'un autre bâtiment anglais retenu à Istanbul. Ce principe sert de base aux discussions longues et difficiles qui s'engagent entre Anglais et Vénitiens et ne débouchent sur un accord qu'à la fin de 1649, alors même que le blocus s'est essoufflé. Les bâtiments de la Compagnie obtiennent la permission d'entrer dans les Détroits par groupes de trois au maximum et à condition que le même nombre de navires anglais quitte Istanbul en retour, afin qu'il ne puisse jamais y avoir dans la capitale ottomane un nombre élevé de navires anglais susceptibles d'être employés par les Turcs⁷².

Les Anglais ne sont pas les seuls à être affectés par le blocus. Celui-ci s'étend aussi aux bâtiments hollandais et français, mais les tensions semblent plus faibles avec ces nations, même si les litiges existent. Un navire hollandais est ainsi repoussé trois fois par l'escadre vénitienne et son chargement, d'abord confisqué, n'est ensuite que partiellement restitué, ce qui oblige le résident des Provinces-Unies à intervenir auprès du bayle. Pour autant, les Hollandais n'ont qu'un intérêt limité pour Istanbul et opèrent presque exclusivement à partir de Smyrne⁷³. Quant aux Français, ils sont finalement peu touchés : non seulement leur commerce dans le Levant est à son plus bas niveau durant cette période⁷⁴, mais encore leurs unités marchandes sont trop petites et trop exigües pour permettre un usage militaire, ce qui les rend beaucoup moins dangereuses aux yeux des Vénitiens⁷⁵.

- 72 La négociation de Salvetti est en fait dirigée depuis Münster par Alvise Contarini, cf. ASVe, Dispacci Ambasciatori, Münster, filza 8, f°97r-v et 377r, dép. n° 310, 19 juin 1648, lettre jointe de Salvetti à Contarini, 22 mai 1648, et dép. n° 326, 11 septembre 1648, lettre jointe de Salvetti à Contarini, 14 août 1648 ; *ibid.*, filza 10, non num., dép. n° 378, 30 avril 1649, lettre jointe de Contarini à Salvetti, 27 avril 1649, dép. n° 383, 28 mai 1649, lettre jointe de Contarini à Salvetti, 25 mai 1649, dép. n° 400, 27 août 1649, mémoires joints de la *Company*, 1^{er} avril et 14 juillet 1649 ; *ibid.*, filza 11, non num., dép. n° 411, 26 octobre 1649, lettre jointe de Contarini à Salvetti, 23 octobre 1649, dép. n° 430, 18 janvier 1650, lettre jointe de Salvetti à Contarini, 30 décembre 1649. Voir aussi *Calendar of State Papers, Venetian*, t. XXVIII, 1647-1652, p. 117, ducale du 20 septembre 1649 au bayle de Constantinople.
- 73 ASVe, PTM, filza 1325, dép. n° 39 de B. Morosini, 13 mai 1648 ; *ibid.*, Senato Rettori, filza 28, 1^{er} août 1648 ; *ibid.*, PTM, filza 935, dép. n° 3 d'A. Bernardo, 8 août 1648 et dép. n° 7, 8 septembre 1648, Conseil du 5 septembre 1648 en pièce jointe ; *ibid.*, Dispacci Ambasciatori, Costantinopoli, filza 132, f°652v, n° 352, 20 janvier 1649.
- 74 Si l'on en croit les données de la Chambre de commerce de Marseille, les plus faibles chiffres sont enregistrés en 1650, voir L. Bergasse, *Histoire du commerce de Marseille*, t. IV, de 1599 à 1660, Paris, 1954, p. 96.
- 75 Soranzo, si ferme avec les Anglais, accepte en revanche, à la demande de l'ambassadeur français à La Haye, d'intercéder auprès du *Capitano delle Navi* pour qu'il laisse entrer un barque marseillaise : voir ASVe, Dispacci Ambasciatori, Costantinopoli, filza 132, f°421r-v, n° 341, 13 octobre 1648.

LE BLOCUS HIVERNAL

Au mois de septembre 1648, le *Capitano Generale* Mocenigo ordonne aux vingt-huit navires demeurés aux Dardanelles la poursuite du blocus, alors que les galères et les galéasses inaptes à résister aux tempêtes hivernales sont rappelées en Crète⁷⁶. À la mi-octobre, un conseil tenu à Candie en présence des principaux amiraux vénitiens, parmi lesquels se trouvent quelques-uns des meilleurs commandants nommés par Venise durant le conflit, décide le maintien d'une vingtaine de vaisseaux, réalisant finalement le projet de blocus hivernal qui avait été proposé par Contarini au début de la guerre⁷⁷. L'ordre surprend les capitaines nordiques, pourtant expérimentés, tant ils sont convaincus de la perte de leurs unités dans les tempêtes, mais l'orgueil professionnel les pousse à obéir⁷⁸. Ainsi, au moment même où, sur les côtes hollandaises, la flotte du Parlement anglais suspend, comme il est d'usage à la mauvaise saison, le blocus d'Hellevoetsluis et permet à l'escadre royaliste du prince Rupert de fuir en Irlande⁷⁹, aux Dardanelles, en revanche, le nouveau *Capitano delle Navi*, Giacomo Riva, qui a succédé dans les premiers jours de novembre à Bernardo Morosini⁸⁰, s'apprête à continuer le blocus en hiver, « *un exploit sans précédent* »⁸¹.

76 Le départ des galères aggrave aussitôt le problème de l'eau. Bernardo Morosini instaure une espèce de service de navettes pour en apporter d'Imbros, mais les vents dominants du nord-est retardent souvent le retour des navires, certains ne parvenant même pas à regagner les Détroits, voir ASVe, PTM, filza 935, dép. n° 7 d'A. Bernardo, 8 septembre 1648 ; *ibid.*, filza 1325, dép. n° 55-59 de B. Morosini, 21 et 28 septembre, 3, 16 et 28 octobre 1648 ; Valier, *Historia*, p. 190.

77 Siègent à ce Conseil, outre le *Capitano Generale da Mar* Alvise Mocenigo, qui remporte en 1651 une grande victoire au large de Paros, les futurs *Capitani Generali* Lorenzo Marcello et Giorgio Morosini. Marcello meurt aux Dardanelles en 1656 ; Morosini relance quant à lui les opérations navales au début des années 1660, après la période opaque du commandement de Francesco Morosini, cf. ASVe, PTM, filza 1087, dép. n° 38 d'A. Mocenigo, 18 octobre 1648 et pièce jointe du 17 octobre 1648.

78 ASVe, PTM, filza 1326, dép. du *Capitano delle Navi* Riva, 9 novembre 1648.

79 L. Carr Laughton, *The Royal Navy. A History from Earliest Time to 1900*, t. II, W. L. Clowes (dir.), Londres, 1996 [1898], p. 118.

80 Bernardo Morosini s'en retourne le 19 novembre, avec les six vaisseaux apportés par François de Nuchèze et cinq unités hollandaises. Un bâtiment anglais le suit aussi sans autorisation : le capitaine se justifie ensuite en affirmant qu'il était attendu à Zante par un chargement de raisins secs et qu'il avait trouvé quelqu'un pour prendre sa place : cette substitution est acceptée, mais le capitaine n'en finit pas moins aux arrêts. Un tel épisode est un bon exemple de l'étroit mélange entre guerre, commerce et intérêts privés, qui caractérise la marine de l'époque, cf. ASVe, PTM, filza 1326, dép. de G. Riva, 19 novembre et 4 décembre 1648 ; *ibid.*, filza 1325, dép. n° 61, 63 et 64 de B. Morosini, 9, 16 et 30 novembre 1648.

81 M. A. Palmer, *Command at Sea. Naval Command and Control since the Sixteenth Century*, Harvard University Press, 2005, p. 50. Palmer se réfère au blocus hivernal de Cadix par les Anglais en 1656-1657, soulignant que cette opération révèle une « *une maturation*

Toutefois, comme c'était prévisible, l'entreprise se révèle très difficile. L'ordre de poursuivre le blocus crée la surprise parmi les capitaines, qui ne se sont pas réapprovisionnés. Ils se trouvent dépourvus de vivres, à l'exception du biscuit fourni par la République en quantité suffisante. Ces contraintes sont d'autant plus fortes que l'hiver 1648 est, de mémoire d'homme, l'un des plus rigoureux et des plus agités de la période, de continuelles bourrasques en provenance du nord-est poussant hors des Détroits les navires, qui ne parviennent pas toujours à y revenir⁸². En janvier 1649, les unités à la disposition de Riva sont tombées à dix-sept et, en avril, elles ne sont pas plus de treize. Ces bourrasques rendent encore plus délicat qu'à l'ordinaire l'approvisionnement en eau et provoquent souvent le naufrage des barques envoyées à terre, sans qu'il soit possible de leur porter secours à cause des vents contraires. Au fil des mois, se répand une maladie, dont les symptômes sont semblables à ceux du scorbut, qui affecte la bouche et les jambes des hommes d'équipage ; elle est provoquée par le déséquilibre d'une nourriture fondée seulement sur le biscuit et privée des habituelles soupes de verdure qui apportent un peu de vitamines⁸³. Si la Sérénissime a réussi à organiser efficacement le blocus estival grâce à l'appui de ses galères, elle manque manifestement d'entraînement pour réitérer la même opération durant l'hiver. Les difficultés accumulées sont de trop, y compris pour les capitaines hollandais les plus endurcis, qui se coalisent en mars 1649 pour mettre fin à leur présence dans ces parages. Riva n'en réussit pas moins à convaincre les meneurs de poursuivre le blocus ; il en appelle à leur orgueil professionnel et à la réputation de leur nation, qui s'écroulerait aux yeux de tous, si leurs bâtiments abandonnaient le service dans ces circonstances⁸⁴. Professionnalisme et réputation, ces arguments sont habituellement mobilisés par la Sérénissime dans ses relations avec les entrepreneurs de guerre, grâce auxquels elle s'est dotée, au fil des siècles, d'une organisation militaire particulièrement fiable, bien que composée en grande partie de troupes mercenaires⁸⁵. La République tente donc désormais d'établir un lien similaire avec la nouvelle flotte de navires à voile qu'elle a affrétée dans l'espérance d'établir aussi une tradition de fidélité professionnelle dans le domaine maritime.

marquée de pouvoir maritime ». Il serait intéressant de vérifier si l'expérience accumulée par les navires et les équipages anglais aux Dardanelles, huit ans plus tôt, a pu influencer les actions entreprises devant Cadix.

82 Il n'est pas impossible que certains capitaines profitent de l'occasion pour se soustraire à ce dur service.

83 ASVe, PTM, filza 1326, dép. de G. Riva, 4 décembre 1648, 15 janvier, 15 février et 5 mai 1649 ; Valier, *Historia*, p. 224.

84 ASVe, PTM, filza 1326, dép. du 3 mars 1649.

85 J. R. Hale, *L'Organizzazione militare di Venezia nel'500*, Rome, 1990 [Cambridge, 1984], p. 113-119, 141-160.

Pour répondre à ce défi qui se prolonge durant les mois d'hiver, le gouvernement d'Istanbul cherche la parade dans une réorganisation de ses transports terrestres. Produits et marchandises sont désormais débarqués à Mytilène, puis transbordés sur la côte anatolienne, d'où ils sont acheminés par voie de terre à proximité de la mer de Marmara. Un tel trajet demeure cependant très coûteux et les prix continuent de monter dans la capitale, accroissant encore le ressentiment de la population. Les répercussions du blocus se font aussi pesantes en Crète, où le commandant des troupes ottomanes, Deli Husayn Pacha, avertit que la pénurie de renforts et de ravitaillement risque de le contraindre à lever le siège de Candie⁸⁶. Face à cette éventualité, les Turcs se préparent minutieusement à forcer la sortie des Dardanelles, ajoutant pour la première fois des vaisseaux à leurs galères et mahonnes habituelles. En outre, jouant tout à la fois sur l'exaspération de l'ambassadeur anglais Bendysh devant la fermeture des Détroits et sur une accumulation subtile de pressions et de menaces, ils réussissent à engager un certain nombre d'unités anglaises, hollandaises et françaises, stationnées à Smyrne, à se tenir prêtes à rejoindre le reste de la flotte une fois que celle-ci aura forcé le blocus, puis à faire route vers la Crète avec les approvisionnements tant attendus⁸⁷.

Pour préparer cette sortie, les Turcs installent dans les premiers jours du mois de mai plus de trente canons sur les deux rives des Dardanelles. Riva, de son côté, reçoit le renfort de six vaisseaux, ce qui porte le total de ses effectifs à dix-neuf, mais les derniers arrivés n'ont des réserves d'eau que pour une dizaine de jours et l'absence des galères capables d'appuyer les opérations de ravitaillement à terre se fait cruellement sentir⁸⁸. Le *Capitano delle Navi* doit choisir entre un débarquement sur la côte asiatique, qui découvrirait la rive européenne et laisserait aux ennemis le temps de se frayer un chemin, ou l'envoi de quelques navires dans l'île d'Imbros, avec le risque de ne les voir revenir qu'après un temps très long. Il choisit la première solution, affectant cinq des unités les plus fortes à la garde de la rive européenne et utilisant les

86 Valier, *Historia*, p. 190-191 ; Hammer, *Histoire de l'Empire ottoman*, t. X, p. 218. Sur Deli Pacha, voir I. Parmaksizoglu, « Husayn Pasha », *Encyclopedia of Islam*, t. III, Leyde-Londres, 1986, p. 626.

87 En avril, sont ainsi réunis dans le port anatolien treize bâtiments anglais, quatre hollandais et trois français, tous affrétés par les Turcs pour 1800-2000 piastres par mois, cf. ASVe, Dispacci Ambasciatori, Costantinopoli, filza 133, f°14r et 107r, dép. des 22 mars et 4 mai 1649.

88 Six unités de cette escadre appartiennent encore au groupe originel des douze navires hollandais affrétés par Contarini en 1645, voir ASVe, PTM, filza 1326, dép. de G. Riva, 5 mai 1649 ; *ibid.*, Senato Mar, filza 383, 16 mai 1646 et pièces jointes ; Anderson, *Naval Wars*, p. 137.

autres pour couvrir la descente des détachements envoyés sur la rive asiatique pour en rapporter de l'eau. Mais, le 5 mai, le feu des batteries turques, sans être particulièrement intense, contraint le hollandais *Salomonsoordeel* à abandonner sa position près du rivage européen⁸⁹. Il est bientôt suivi par deux autres vaisseaux : c'est l'occasion qu'attendait le nouveau *kapudan pacha*, Woinok Achmet Pacha, un commandant fier et résolu, bien décidé à forcer le blocus coûte que coûte⁹⁰. Le jour suivant (6 mai), Achmet avance avec dix mahonnes, cinquante-quatre galères et trois vaisseaux. Aussitôt, l'une des deux unités de la Sérénissime restées à proximité de la côte européenne s'enfuit, laissant seul le bâtiment hollandais *Drykoningen* pour tenter aussi courageusement qu'inutilement de retenir l'ennemi. Le vent trop faible empêche Riva de se porter avec suffisamment de rapidité de l'autre côté du canal avec le reste de ses navires, si bien qu'il doit se contenter de canonner à distance l'adversaire. Toutes les embarcations ottomanes sont bien enduites de résine, tandis que celles de la Sérénissime, en mer depuis plus d'une année, sont incrustées d'organismes marins qui en compromettent la vélocité⁹¹.

Riva ne s'en lance pas moins à la poursuite des Turcs et les rattrape après quelques jours de navigation au large de Phocée, à l'entrée du golfe de Smyrne, où ils sont venus à la rencontre des bâtiments occidentaux affrétés à Smyrne. La flotte ottomane compte désormais, outre les dix mahonnes, soixante-douze galères et onze vaisseaux. Phocée n'étant protégée que par une forteresse très faible, Riva, après avoir vaincu les doutes d'un grand nombre de ses capitaines, se lance à l'attaque le 12 mai avec les dix-neuf bâtiments de son escadre. La première grande bataille navale de la guerre se transforme alors rapidement en une grave défaite pour les Turcs, qui perdent quatre mahonnes, deux galères et neuf navires à voile. Dans l'une de ces mahonnes, il y avait l'argent destinée à la Crète, et sa perte provoque une révolte périlleuse au sein des troupes ottomanes qui combattent dans l'île. La déroute provoque aussi la chute du grand vizir, Dervish Mohammed, accusé par la sultane mère, Kösem, de ne pas avoir satisfait les demandes du *kapudan pacha* qui voulait une escadre plus puissante⁹². Pour autant, la détermination de ce dernier et

89 En l'absence de son capitaine hollandais, c'est l'inexpérimenté *governatore* Andrea Gritti qui commande seul la *Salomonsoordeel*.

90 Pour stimuler le moral de la flotte, le *kapudan pacha* avait réclamé et obtenu la condamnation à mort du principal drogman vénitien, Giovanni Antonio Grillo, qu'il avait accusé de faire obstacle aux préparatifs militaires en menant des négociations de paix, cf. ASVe, Dispacci Ambasciatori, Costantinopoli, filza 132, dép. n° 355 et 361b, 28 février et 4 mai 1649.

91 ASVe, PTM, filza 1326, dép. de G. Riva, 6 mai 1649.

92 Il ne semble pas que les bâtiments occidentaux affrétés par les Turcs à Smyrne aient eu quelque rôle dans la bataille de Phocée, voir ASVe, PTM, filza 1326, dép. de G. Riva, 13 mai 1649 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, op. cit., p. 242-244, 249 ; Hammer, *Histoire de l'Empire ottoman*, t. X, p. 218-220.

la rupture du blocus permettent aux Turcs de se reprendre dans la seconde partie de la campagne. Achmet a tôt fait de rassembler les équipages qui se sont dispersés à terre après la bataille et de réparer les bâtiments endommagés. Il appareille ensuite pour Rhodes, où il est rejoint par les navires occidentaux affrétés à Smyrne et par les Barbaresques. En un mois à peine, il a reconstitué ses forces et peut aligner sur mer cinq mahonnes, soixante-cinq galères et cinquante-cinq navires à voile. Après avoir échappé au large de Milo à une escadre vénitienne de vaisseaux et de galéasses placée sous le commandement du *Provveditore Generale da Mar*, Bernardo, notamment parce que celui-ci était trop occupé par ses divisions avec Riva, le *kapudan pacha* réussit le 7 juillet à débarquer à La Canée 7 000 hommes et de nombreux canons, rattrapant ainsi en partie la défaite de Phocée⁹³. Le siège de Candie peut dès lors reprendre pour une courte période, avant d'être à nouveau suspendu, car les secours ont été trop modestes pour une opération de cette ampleur. Achmet lui-même trouve la mort à la mi-août, alors qu'il s'est lancé avec quarante galères à l'attaque de la forteresse vénitienne de La Sude⁹⁴.

À la fin du mois d'août 1649, le Sénat ordonne à Riva de regagner les Dardanelles et d'y rester à nouveau durant tout l'hiver mais, cette fois, les capitaines étrangers ne se laissent pas convaincre, en dépit des nombreux banquets organisés par Riva sur le vaisseau amiral afin de les persuader. Le lien entre ces hommes de mer rudes et indépendants et la Sérénissime n'a pas eu le temps de se consolider au point de faire des navires affrétés par elle un instrument aussi fiable que les contingents de troupes qu'elle a l'habitude de stipendier : vu le caractère des capitaines et de leurs équipages et la double nature, militaire et marchande, des bâtiments nolisés, il était particulièrement difficile qu'un tel lien puisse se nouer à ce degré d'intensité. Quoique souvent opposés les uns aux autres, les Hollandais et les Anglais se retrouvent cette fois pour refuser de s'engager avant le mois de mars suivant. Les Vénitiens cèdent, et l'escadre se rend dans l'île de Standia, en face de Candie, dont la République a fait sa base principale en Crète. Les mois suivants sont alors consacrés aux radoubs rendus indispensables par près de deux années ininterrompues de navigation et à la remise en état des équipages⁹⁵. Ce n'est finalement qu'à la fin du mois de janvier 1650, que le repos accumulé et les insinances de Riva, appuyé par le *Capitano Generale*, Mocenigo, poussent les

93 ASVe, PTM, filza 1326, dép. de G. Riva, 10 juillet 1649 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, *op. cit.*, p. 244, 246-247 ; Anderson, *Naval Wars*, p. 139.

94 Hammer, *Histoire de l'Empire ottoman*, t. X, p. 233-235 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, *op. cit.*, p. 248 ; Anderson, *Naval Wars*, p. 140.

95 ASVe, PTM, filza 1326, dép. de G. Riva, 15 octobre 1649 et 10 janvier 1650.

capitaines à accepter d'appareiller à nouveau pour les Dardanelles⁹⁶. Le voyage est néanmoins ralenti par de furieuses tempêtes et une série de raids conduits contre les îles et les côtes de Grèce centrale et septentrionale, si bien que Riva ne prend pas position devant les Détroits avant le 4 avril⁹⁷. Après avoir bien considéré la force du courant le long de la côte européenne, le *Capitano delle Navi* organise un système de rotation entre les navires pour éviter que seuls certains d'entre eux en subissent l'usure à l'ancrage. Reste le problème de l'eau, qui est aggravé par les obstacles que les Turcs ont disposé près de la rive asiatique afin d'empêcher que les barques vénitienne puissent toucher terre. Riva estime qu'il est indispensable que chaque unité dispose d'une réserve d'eau pour au moins trois mois pour se prémunir contre d'éventuels retards d'approvisionnements mais, dans les faits, les provisions ne dépassent pas un mois, notamment parce que de nombreux tonneaux qui avaient été chargés au départ ont été détruits durant le voyage⁹⁸. Ces désagréments n'empêchent cependant pas l'escadre de se déployer et de recevoir, le 4 mai, le renfort de huit galères, deux galéasses et deux vaisseaux, qui portent son effectif à vingt-trois.

De leur côté, comme dans les précédentes campagnes, les Turcs préfèrent se fier à leur artillerie disposée à terre et démontrent en ce domaine une efficacité accrue. Les batteries des deux rives commencent en effet à faire feu le 9 mai, ouvrant ainsi une période de continuel tourments pour les navires et les équipages : ils deviennent la cible des gros canons ottomans, qui endommagent jour après jour les coques et les gréements, blessent et tuent les hommes, sans que les unités vénitienne puissent riposter efficacement⁹⁹. Toujours plus précis, le feu turc rend la situation très difficile pour leurs adversaires, surtout le long de la côte européenne, où le terrain est plus élevé et les canons plus nombreux. Certains vaisseaux commencent même à abandonner leur poste et Riva est finalement obligé de reculer un peu son dispositif. Une lutte sans pitié s'engage donc entre les Turcs qui, augmentant

96 ASVe, PTM, filza 1089, dép. n° 130 et 131 du *Capitano Generale da Mar* Alvise Mocenigo, 10 et 21 janvier 1650 ; *ibid.*, filza 1326, dép. de G. Riva, 26 janvier 1650.

97 ASVe, PTM, filza 1327, dép. de G. Riva, 4 avril 1650.

98 Les éléments qui composent les tonneaux se détériorent facilement dans les soutes des navires, où ils sont exposés à l'humidité et aux chocs provoqués par les tempêtes. Des pièces métalliques auraient été mieux adaptées, mais, en dépit des promesses de la Sérénissime, elles ne sont pas arrivées, peut-être à cause de l'incendie qui ravage l'Arsenal de Venise le 20 juillet 1647, voir ASVe, PTM, filza 1327, dép. de G. Riva, 12 et 16 avril, 6 juin 1650 ; R. Zago, « L'arsenale di Venezia. Le fabbriche : cronologia », dans *Venezia e la difesa del Levante. Da Lepanto a Candia*, Venise, 1986, p. 59.

99 Les sources vénitienne parlent de pièces « de 60 » ou « de 50 ». En pratique, les canons « de 60 » correspondent aux pièces françaises de 36 livres, et ceux « de 50 », aux pièces anglaises de 32 *pounders*.

sans cesse le nombre de leurs canons, s'efforcent de repousser toujours plus en arrière les navires afin de faciliter le passage de leur flotte, et Riva, qui s'acharne à maintenir ses positions en organisant un roulement de ses bâtiments aux endroits les plus exposés. La situation ne cesse de se dégrader. Le *Capitano delle Navi* se fournissait en eau à l'embouchure du Scamandre, le fleuve homérique qui débouche sur la rive asiatique de la mer Egée, mais les Turcs y installent aussi des pièces d'artillerie et le fleuve devient inaccessible. Les Vénitiens sont désormais contraints de creuser des puits le long des plages pour tenter d'en extraire de l'eau potable¹⁰⁰.

Face à une telle situation, la contestation monte dans les rangs vénitiens et les capitaines protestent qu'ils ont été engagés pour combattre d'autres forces navales et non des défenses terrestres. La crise survient le 19 juin. En quatre heures, seize tirs bien ajustés mettent hors de combat l'anglais *Reality*, qui stationnait près de la côte européenne¹⁰¹. Le navire largue alors les amarres et s'enfuit vers la rive asiatique, bientôt suivi par deux autres unités. Le *governatore*, Francesco Bragadin, et le capitaine Thomas Lancaster s'accusent ensuite réciproquement d'avoir donné l'ordre de décrocher. La contestation s'étend peu à peu à tous les vaisseaux et oppose tous les *governatori* vénitiens aux capitaines étrangers. Riva propose sa médiation, mais les patriciens présentent un mémoire dans lequel ils demandent à être relevés de toute responsabilité dans la conduite des navires. Le harcèlement exercé par les Turcs de tous les côtés réussit ainsi à menacer le système des affrètements et ce partage ambigu de l'autorité entre le *governatore* vénitien et le capitaine étranger qui le caractérise. La peur devient contagieuse. La même nuit, un autre bâtiment abandonne son poste, puis, en moins de trois jours, ce sont toutes les unités déployées près de la côte européenne qui lèvent l'ancre. Le *Capitano delle Navi* a beau chercher à les convaincre de retourner à leur place, les marins sont furieux et leurs capitaines refusent d'obéir. Finalement, Riva se voit contraint de mettre son escadre hors de portée des canons, laissant seulement une avant-garde de six vaisseaux au milieu du canal. L'artillerie turque, qui atteint désormais la soixantaine de pièces, a bien fait son travail ; c'est au tour de la flotte d'entrer en jeu¹⁰².

Cette dernière cependant fait la démonstration qu'elle ne s'est pas bien remise de sa déroute de l'année précédente. Le nouveau *kapudan pacha*, Haideragazade Mohammed, qui a pu rassembler six mahonnes et quarante-

100 ASVe, PTM, filza 1327, dép. de G. Riva, 15 et 29 mai, 6 et 15 juin 1650.

101 La *Reality*, armée de 30 canons et de 50 marins, avait été affrétée pour transporter des vivres à Corfou, puis engagée comme navire de guerre, voir ASVe, Senato Mar, filza 422, 23 février 1650.

102 ASVe, PTM, filza 1327, dép. de G. Riva, 20, 21 et 29 juin 1650.

quatre galères, outre deux vaisseaux et un grand nombre de petites embarcations marchandes, choisit parmi ces unités trois mahonnes et trente-et-une galères, qu'il renforce avec les équipages des autres bâtiments. Le 5 juillet, il envoie ces forces vers les Châteaux¹⁰³, mais il suffit aux hommes d'apercevoir les six unités vénitiennes laissées là en avant-garde pour que leur moral s'affaisse, et que la crainte d'un nouveau Phocée se diffuse largement. Au milieu des cris et du tumulte, ils refusent de continuer, invoquant la possibilité qu'une fois qu'ils seront dehors, l'ennemi soit à même de forcer les Détroits et de se diriger sur Istanbul : la flotte ne doit pas être risquée dans une tentative pour rompre le blocus, mais maintenue sur la défensive pour protéger la capitale, tant est grande la peur qu'inspirent les navires de la Sérénissime. À vrai dire, Mohammed, qui n'a préparé une sortie que pour répondre aux sollicitations du gouvernement, ne se fait pas prier et donne l'ordre du repli sur Gallipoli. Les officiers turcs s'entendent pour signer une déclaration commune attestant que l'armée aurait été certainement perdue si elle était sortie et le *kapudan pacha* la scelle avant de l'envoyer au sultan. Prenant acte de la volonté de la flotte, le grand vizir Amurat et la sultane mère Kösem, qui assument l'essentiel du pouvoir en raison de la jeunesse du souverain, décident de renoncer pour l'année en cours à toute tentative de forcer le blocus. Ordre est donné d'acheminer par terre, en contournant les Détroits, une partie des approvisionnements destinés à la Crète. Ils sont ensuite embarqués le long de la côte anatolienne sur les *beylere*, les galères armées par les *timar* maritimes de la mer Égée et stationnées à Ténédos. Le corps expéditionnaire turc peut ainsi recevoir à temps l'argent des payes, mais seulement un renfort de trois cents hommes. Ayant appris la nouvelle de ces secours, le *Capitano Generale*, Mocenigo, s'en plaint auprès de Riva. Pour autant, si l'assistance reçue par les Turcs est à même de leur permettre de poursuivre les hostilités, elle est bien loin de suffire à leur donner la victoire, d'autant que les galères vénitiennes, protégées par le blocus, continuent leurs opérations en mer Égée : à Malvoisie, sur la côte du Péloponnèse, elles dispersent des forces qui étaient prêtes à appareiller pour La Canée, tandis qu'à La Sude, elles contribuent à repousser un nouvel assaut des Ottomans¹⁰⁴. Ainsi, en dépit des difficultés rencontrées par les Vénitiens à cause de l'artillerie turque des Dardanelles, leur blocus continue de paralyser les forces de leurs ennemis.

Malgré les succès réels qu'elle permet ainsi de remporter, la stratégie choisie par la République n'en est pas moins sur le point de s'essouffler à cause des

¹⁰³ Il s'agit de deux antiques forteresses construites au point le plus étroit des Dardanelles, l'une sur la côte européenne, l'autre sur la côte asiatique.

¹⁰⁴ ASVe, Dispacci Ambasciatori, Costantinopoli, filza 134, f°8r, dép. du 9 juillet 1650 ; *ibid.*, PTM, filza 1327, dép. de G. Riva, 20 juin, 24 juillet et 8 août 1650, pièce jointe du 28 juillet 1650 ; Valier, *Historia*, p. 244, 265, 267.

tensions liées au système des affrètements. La dégradation du climat, toujours plus tempétueux, joue aussi son rôle : le 20 août, les galères vénitiennes sont obligées d'abandonner les Dardanelles. Les vaisseaux sont encore là, mais les circonstances excluent l'éventualité d'un nouveau blocus hivernal. Non seulement les vivres manquent à nouveau et la forme de scorbut qui s'était déclarée l'année précédente recommence à se manifester, mais une grave crise morale sévit aussi parmi les capitaines et leurs équipages, durement marqués par la dure expérience des bombardements turcs aux mois de mai et juin. De nombreuses réunions au parfum de sédition sont organisées, au terme desquelles les Hollandais et les Anglais s'accordent sur le fait qu'à l'avenir, ils ne serviront plus aux Dardanelles. Dans ces conditions, Riva, qui se fatigue toujours plus pour retenir les navires tombés progressivement au nombre de seize, se résigne à quitter les Détroits à la fin du mois de septembre. Il est à peine parti qu'il rencontre cependant deux navires chargés de fournitures variées, qui lui apportent l'ordre du *Capitano Generale*, Mocenigo, de retourner immédiatement en arrière. C'est en vain que Riva s'ingénie alors à stopper les quatorze capitaines restés avec lui : la plupart en ont assez et refusent de retourner aux Dardanelles, et même si quelques-uns se montrent plus ouverts à ses propositions, une révolte de leurs marins les ramène bien vite à l'opinion commune¹⁰⁵.

Cette défection de toute l'*Armata grossa* provoque la fureur de Mocenigo, qui n'a pas pardonné au *Capitano delle Navi* le demi-succès de Phocée, l'année précédente. L'escadre n'est pas plutôt arrivée à Zéa, au large de l'Attique, qu'il fait mettre aux chaînes deux officiers de Riva à cause d'une équivoque sur les saluts. Il s'en prend ensuite au *Capitano delle Navi*, en l'accusant d'avoir gardé pour lui et ses amis la plus grande partie de l'argent reçu, et tente à son tour de convaincre les capitaines de rester au service de la République, en leur promettant un commandant d'une autre étoffe. Mocenigo n'a cependant pas bien compris la nature des différends au sein de l'*Armata grossa* : certes, certains capitaines, surtout des Anglais, n'aiment pas Riva, mais la plupart n'ont rien à lui reprocher. En fait, d'importants retards dans le versement des payes ont exaspéré des hommes déjà éprouvés par le souvenir des maux endurés au cours du blocus hivernal et par la dure expérience des bombardements, et ce n'est qu'à grand peine que le *Capitano Generale* parvient à retenir six unités qu'il envoie croiser devant La Canée. La mise à l'écart de Riva pousse le désordre et la désobéissance à leur plus haut degré d'intensité. Les unités hollandaises s'arment ainsi pour échapper à la menace de quelques bâtiments anglais qui réclament la libération d'un compatriote considéré comme un

105 ASVe, PTM, filza 1327, dép. de G. Riva, 17 et 26 août, 2 septembre, 1^{er} et 8 octobre 1650.

traître à cause de sa fidélité au *Capitano delle Navi*. La rivalité latente entre les deux nations, qui dégénèrera sous peu en guerre ouverte, se fait donc déjà brûlante, y compris lorsqu'il s'agit du service de la Sérénissime¹⁰⁶.

Malgré le climat difficile dans lequel s'achève son commandement, le bilan de Riva n'en reste pas moins globalement positif. Même s'il n'est pas l'auteur de la stratégie du blocus, il a réussi à conférer une efficacité réelle à la fermeture des Dardanelles et peut se vanter d'être le premier amiral d'une escadre à voile moderne qui ait mené à son terme un blocus hivernal. À force de négociations difficiles et de joyeux banquets, il est parvenu à convaincre des hommes au caractère fier et indépendant, appartenant à des nations antagonistes, de défier ensemble les tempêtes, la soif, la faim et les maladies, avant de forcer une base ennemie et de remporter ainsi la première véritable victoire de la guerre. Compte tenu de la composition multinationale de l'*Armata grossa*, il a usé des armes de la diplomatie plus que de celles de l'autorité, mais il s'est aussi attaché à exécuter avec succès les ordres reçus. Certes, le *Capitano Generale*, Mocenigo, attendait de meilleurs résultats, mais avec une escadre aussi hétérogène et un appui logistique aussi limité, Riva a sans doute fait tout ce qui était concrètement possible.

278

En additionnant aussi le temps de commandement de Bernardo Morosini, l'escadre vénitienne a réussi à bloquer sans interruption les Détroits durant plus de quinze mois, de mars 1648 à mai 1649, et pour six mois encore, d'avril à septembre 1650, soit un total de vingt-et-un mois sur trente. Elle ne laissa passer qu'une seule fois la flotte ottomane, mais celle-ci fut à moitié détruite quelques jours plus tard. Aucune formation à voile n'a jamais atteint un tel résultat, qu'il a été par la suite bien difficile de dépasser. Le blocus anglais de Cadix, en 1656-1657, se limita avant tout à la tentative d'intercepter les chargements d'or de la flotte espagnole, alors que, durant les trois conflits anglo-hollandais des années 1650-1670, les flottes rivales n'eurent même pas la capacité de soutenir de véritables blocus. On dut attendre 1759 pour que les Anglais réussissent à organiser une fermeture efficace du port de Brest, mais dans des conditions bien plus favorables qu'aux Dardanelles, puisque les navires avaient ont alors la possibilité de retourner à tour de rôle dans leur patrie toute proche pour s'y ravitailler¹⁰⁷. Il convient néanmoins de signaler

¹⁰⁶ Mocenigo a par ailleurs des ordres exprès de Venise de traiter le mieux possible les capitaines, afin de ne pas les détourner du service. C'est ainsi qu'il refuse par exemple de juger un capitaine hollandais qui s'est montré particulièrement turbulent aux Dardanelles, voir ASVe, PTM, filza 1091, dép. n° 186 du *Capitano Generale da Mar* Alvise Mocenigo, 8 novembre 1650 ; *ibid.*, filza 1327, dép. de G. Riva, 2, 7 et 14 novembre 1650.

¹⁰⁷ N. A. M. Rodger, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, Londres, 2004, p. 25-27 ; R. Harding, *Seapower and Naval Warfare, 1650-1850*, Londres, 1999, p. 51 ; M. Steer, « The Blockade of Brest and the Victualling of the Western Squadron, 1793-1805 », *Mariner's Mirror*, 76 (1990), p. 307 (307-316).

que le blocus vénitien a été accompli avec des unités marchandes armées en guerre, qui étaient mieux adaptées à une longue permanence en mer que les vaisseaux de ligne composant les flottes ultérieures, moins aptes à former ces marines permanentes nécessaires pour une stratégie effective de blocus.

DU BLOCUS PERMANENT ET GÉNÉRAL AU BLOCUS MILITAIRE ET TEMPORAIRE (1651-1659)

Au bout du compte, le blocus apparaît comme une stratégie qui use non seulement l'ennemi, mais aussi celui qui le pratique. Dans ces conditions, Venise avait sans doute besoin d'une escadre mieux contrôlable par l'État que celle qu'elle a pu réunir en faisant appel au marché. En 1651, les Vénitiens, qui rencontrent des difficultés dans leurs affrètements, préfèrent donc renoncer provisoirement à cette tactique : cette année-là, les intenses préparatifs de la Porte et la sortie d'une flotte, renforcée par un grand nombre de navires construits à Istanbul et en mer Noire, n'épargnent quand même pas aux Turcs la défaite qui leur est infligée en juillet au large de Paros. Après un intervalle d'un an et demi, le blocus est finalement repris en mai 1652, lorsque le nouveau *Capitano delle Navi*, Luca Francesco Barbaro, se rend aux Dardanelles avec dix-huit unités¹⁰⁸. Mais les Turcs savent désormais comment se défendre : le tir de leurs batteries disposées à terre contraint les Vénitiens à se retirer progressivement de la côte, tandis que l'absence des galères, dispersées par une tempête, rend très difficile le ravitaillement en eau¹⁰⁹. Début juillet, les équipages se soulèvent et Barbaro ne parvient qu'avec peine à les calmer, en demandant aux capitaines de tenir jusqu'à l'arrivée des galères qui survient au milieu du mois. Toutefois, les réserves de biscuit s'étant elles aussi épuisées, le *Capitano delle Navi* préfère abandonner les Détroits le 3 septembre.

Arrivé à Délos, il reçoit du *Capitano Generale*, Foscolo, l'ordre de licencier la plupart des navires et de n'en garder que sept ou huit à son service¹¹⁰. Une telle réduction s'explique aussi bien par des nécessités financières que par l'évolution de la situation internationale. En effet, non seulement le poids des dépenses militaires tend à devenir si insoutenable pour la République qu'elle est obligée de réorganiser le *Banco del Giro*, qui fait office de banque

¹⁰⁸ ASVe, PTM, filza 1328, dép. de L. F. Barbaro, 28 avril et 25 mai 1652.

¹⁰⁹ ASVe, PTM, filza 1328, dép. de L. F. Barbaro, 14 juin 1652.

¹¹⁰ ASVe, PTM, filza 1328, dép. de L. F. Barbaro, 2 août et 24 septembre 1652. Il va sans dire que de nombreux capitaines se réjouissent d'être ainsi licenciés à la fin de la campagne, soit parce qu'ils peuvent alors se consacrer au transport de marchandises, soit parce que, revenant à Venise, ils peuvent espérer se faire engager à nouveau et obtenir les quatre payes anticipées accordées par la République, le seul argent vraiment sûr dans le service, voir *ibid.*, dép. de L. F. Barbaro, 19 décembre 1652.

de l'État¹¹¹, mais encore le déclenchement de la première guerre anglo-hollandaise se traduit par le départ des navires de ces deux nations. Au mois de décembre, un envoyé de l'agent anglais de Livourne, Charles Longland, arrive à Venise avec la mission de faire appareiller tous les bâtiments de ses compatriotes à destination du port toscan. D'emblée, le Sénat en laisse partir sept et donne à quatre unités employées par la République le choix de continuer ou pas leur service¹¹². La diminution qualitative et quantitative des bâtiments affrétés ne laisse que quatorze navires en service au printemps 1653, parmi lesquels six au moins sont d'une piètre valeur militaire. Leur nombre est manifestement insuffisant pour songer à un quelconque blocus : lorsqu'en mai, Barbaro reçoit l'ordre de se rendre aux Dardanelles, il n'a avec lui que neuf unités, six vaisseaux et trois pataches, et se trouve donc contraint de renoncer¹¹³.

280

L'année suivante, les Turcs préparent leur première sortie en force depuis la défaite de 1651. Le gouvernement nomme pour *kapudan pacha*, un homme résolu, Murad, ancien pacha de Bosnie, bien décidé à forcer un éventuel blocus et dont la réputation parvient à convaincre les Barbaresques de coopérer à nouveau avec la flotte du sultan. Le nouveau *Capitano delle Navi*, Giosepe Dolfin, se présente quant à lui devant les Détroits le 19 avril 1654, avec seize navires, deux galéasses et huit galères, mais seulement six vaisseaux sont alors capables de soutenir un éventuel combat. Le 16 mai, les Turcs avancent de leur côté avec trente navires, six mahonnes et quarante galères. Dolfin a beau avoir ordonné à ses bâtiments de rester à l'ancre jusqu'à son signal, au moins huit unités larguent les amarres et prennent la fuite à la vue de l'ennemi. Seuls quatre vaisseaux tiennent tête aux Turcs ; deux d'entre eux finissent brûlés et deux galères sont perdues elles aussi. Dolfin, dont le bâtiment amiral *Groot Sint Joris*, se bat désespérément, ne peut qu'amèrement regretter de ne pas avoir à son service une dizaine d'autres de ces capitaines hollandais qui avaient fait le succès du blocus quelques années auparavant. En 1654, les Turcs remportent donc leur première victoire navale de la guerre qui s'explique tout aussi bien par le déclin qualitatif et quantitatif des navires pris à nolis dans la flotte vénitienne, que par le réarmement naval turc stimulé par le blocus. Paradoxalement, cette défaite vénitienne intervient justement au moment où les Cosaques infestent la mer Noire, créant ce second front

111 Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, op. cit., p. 296-297.

112 ASVe, Senato Rettori, filza 36, dép. des 26 décembre 1652 et 28 janvier 1653, avec les pièces jointes ; Corbett, *England in the Mediterranean*, t. I, p. 244 et suiv.

113 ASVe, PTM, filza 1328, dép. de L. F. Barbaro, 28 avril et 12 mai 1653 ; *ibid.*, filza 1095, dép. du *Capitano Generale* Leonardo Foscolo, 9 avril 1653.

qui aurait pu rendre possible l'isolement total d'Istanbul envisagé par Alvise Contarini en 1645¹¹⁴.

L'échec sévère supporté par la Sérénissime en 1654 contribue à modifier la nature du blocus. Jusqu'à cette date, l'*Armata grossa* avait été le protagoniste indiscuté de la stratégie mise en œuvre aux Dardanelles, mais son progressif déclin rend indispensable le soutien de l'*Armata sottile* dans son entier. Or cette dernière ne peut opérer que dans la saison la plus favorable, de sorte que le blocus permanent et général (commercial et militaire) envisagé jusqu'alors laisse la place à un blocus exclusivement temporaire et militaire, destiné à empêcher la flotte ottomane de sortir pour aller réapprovisionner le corps expéditionnaire turc en Crète. De ce point de vue, au cours des trois campagnes suivantes (1655, 1656 et 1657), les Vénitiens remportent de grands succès tactiques, et notamment l'éclatante victoire de 1656, sans parvenir cependant à isoler totalement par le blocus l'armée turque qui se trouve dans l'île. Cette série de batailles se révèle aussi particulièrement éprouvante pour le commandement vénitien qui perd quelques-uns de ses meilleurs amiraux, comme Lorenzo Marcello en 1656 ou Lazzaro Mocenigo en 1657. Leur disparition laisse le champ libre à Francesco Morosini, qui n'a jamais été un chaud partisan de la stratégie du blocus ; il devient bientôt *Capitano Generale*. Du côté ottoman, le grand vizir Mehemet Köprülü, arrivé au pouvoir en 1656, renforce significativement les défenses déployées aux Dardanelles avec la construction de deux nouvelles forteresses qui rendent désormais très difficile la station d'une escadre ennemie face aux Détroits¹¹⁵. Après une année 1658 plus calme, un ultime blocus militaire temporaire est mis en place durant l'été 1659. Puis, la stratégie de la fermeture des Dardanelles est définitivement abandonnée¹¹⁶.

Dans l'ensemble, entre 1646 et 1659, la Sérénissime mène donc dix campagnes de blocus, dont quatre (1646, 1648-1649, 1650, 1652) visent à l'instauration d'un blocus permanent, tout à la fois commercial et militaire. Les meilleurs résultats sont incontestablement obtenus durant la campagne de 1648-1649, la seule qui se poursuit aussi durant la saison hivernale, tandis que les blocus ultérieurs, toujours plus courts, ne parviennent pas à influencer véritablement le cours de la guerre, malgré les importantes victoires

114 ASVe, PTM, filza 1328, dép. du *Capitano delle Navi* Giuseppe Dolfin, 29 avril et 27 mai 1654 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta, op. cit.*, p. 315, 329 ; Valier, *Historia*, p. 314, 317-318.

115 Hammer, *Histoire de l'Empire ottoman*, t. XI, p. 74-76.

116 L'ultime apparition des Vénitiens aux Dardanelles a lieu en 1660, mais les navires de la Sérénissime ne se maintiennent alors devant les Détroits que du 26 mai au 12 juin, cf. Anderson, *Naval Wars*, p. 171.

tactiques remportées par les Vénitiens. Nombreuses sont en effet les difficultés auxquelles la République doit faire face pour maintenir ce blocus permanent : à l'usure des hommes et des navires qui en résulte, s'ajoutent aussi bien l'inexpérience face à une telle stratégie ou les problèmes d'autorité rencontrés au sein d'escadres composées essentiellement d'unités prises à nolis. Tous ces facteurs empêchent finalement ce choix tactique de s'imposer au point d'imprimer une tournure favorable au conflit, ce qui rend par conséquent assez vaine la suprématie navale que Venise parvient à maintenir tout au long des affrontements. Après un siège long et éprouvant, Candie se rend en effet en 1669 : il appartient alors à la flotte, et en particulier aux vaisseaux qui s'y trouvent encore, de rapatrier les survivants.

LE GRAND NÉGOCE ATLANTIQUE HAVRAIS AU XVIII^e SIÈCLE

Édouard Delobette

Docteur en Histoire Moderne, Université de Caen

Les échanges commerciaux avec le domaine colonial antillais dominent largement les trafics des grands ports français du XVIII^e siècle. Les négociants-armateurs métropolitains animent ces trafics divisés en deux branches : la droiture et la traite négrière. La droiture concerne les expéditions directes de marchandises entre la France et ses colonies. La seconde, appelée la traite des Noirs ou commerce « circuïteux », nécessite une navigation triangulaire entre l'Europe, l'Afrique littorale subsaharienne et l'Amérique tropicale pour y « troquer » des captifs africains contre des marchandises d'Europe.

Les remarquables travaux quantitatifs et sériels de Pierre Dardel ou de Robert Richard abordent de manière indirecte la fonction négociante au Havre dans le grand commerce colonial atlantique du XVIII^e siècle¹. L'étude du milieu négociant havrais figurait, certes, comme leur ambition majeure, mais le temps nécessaire à cette fin leur a fait défaut. Beaucoup de points touchant aux questions de l'origine et de la mise en place du trafic colonial havrais restaient mal définis. On en savait encore moins sur les nombreux problèmes de stratégie et d'organisation commerciale rencontrés par les négociants du Havre au XVIII^e siècle, notamment à propos de la traite négrière².

- 1 P. Dardel, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII^e siècle*, Paris, Sevpen, 1963 ; R. Richard, « La Flotte de commerce du Havre 1751-1816. Étude statistique d'après les archives des Classes de la Marine », dans *Aires et Structures du commerce français au XVIII^e siècle*, Lyon, Presses de l'Université de Lyon, 1975, p. 201-235.
- 2 La production historiographique internationale pléthorique consacrée à la traite négrière est à rattacher aux ouvrages généraux suivants : Pierre Léon (dir.), *Histoire économique et sociale du monde*, Paris, A. Colin, 1978 ; F. Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècle*, Paris, A. Colin, 1979 ; P. Verley, *L'Échelle du Monde. Essai sur l'industrialisation de l'Occident*, Paris, Gallimard, 1997 (pour le XIX^e siècle) ; S. Gruzinski, *Les Quatre Parties du Monde. Histoire d'une mondialisation*, Paris, La Martinière, 2004 (empire colonial espagnol) ; H. Thomas, *The Slave trade. The Story of the Atlantic*

C'est pourquoi, à l'appui des éléments analysés dans notre thèse de doctorat³, le présent article étudie les stratégies négociantes havraises mises en oeuvre pour s'imposer dans les échanges atlantiques. Le plan suivi aborde successivement les conditions du premier essor colonial havrais jusqu'à la Guerre de Sept Ans, puis l'apogée du commerce colonial havrais, sans négliger les différentes répliques négociantes havraises suscitées par les dérèglements du grand commerce atlantique après 1783. Ces points de problématique sont analysés à partir des rares correspondances négociantes havraises encore existantes, appuyés par l'étude des registres de l'Enregistrement du greffe de l'Amirauté du Havre.

LE PREMIER ESSOR ATLANTIQUE HAVRAIS (1713-1756)

284

La persistance des trafics traditionnels

Le grand commerce atlantique français connaît une transition décisive durant la période 1713-1730. On passe en une quinzaine d'années d'un type d'échanges hérité de la seconde moitié du XVII^e siècle, où le rapport si incertain du capital-risque nécessite presque invariablement le monopole des échanges commerciaux⁴, à un nouvel environnement commercial de plus en plus ouvert au négoce particulier. La guerre maritime a permis de soutenir des cours élevés pour les denrées coloniales jusqu'à l'approche de la paix générale⁵. Si l'on constate un reflux passager des cours, l'accroissement des quantités de denrées coloniales produites aux Antilles par le système

Slave Trade : 1440-1870, New York, Touchstone, 1999; O. Pétré-Grenouilleau, *Négoces maritimes français (XVII^e-XIX^e siècle). Émergence, essor et mutations d'un capitalisme*, Paris, A. Colin, 1997.

3 Édouard Delobette, *Ces Messieurs du Havre. Négociants, commissionnaires et armateurs de 1680 à 1830*, thèse de doctorat en Lettres et Sciences humaines, Université de Caen/Basse-Normandie, sous la direction d'André Zysberg, 8 vol., soutenue en novembre 2005, consultable en ligne sur le serveur TEL (Thèses en ligne, géré par le ccscd/cnrs) accessible par le lien internet : <http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00219751/fr/>.

4 J.-Y. Grenier, *L'Économie d'Ancien Régime. Un monde de l'échange et de l'incertitude*, Paris, Albin Michel, 1996, p. 96, considère comme indispensable l'interventionnisme des institutions monarchiques dans la valorisation du capital en raison de l'environnement économique international instable.

5 Voir P. Vilar, *Le « Manual de la Companya Nova » de Gibraltar, 1709-1723*, Paris, Sevpen, 1962, p. 76 et p. 87 : l'indice des prix du sucre en Catalogne augmente régulièrement, sauf en 1712 (indice 104,4) à cause des Préliminaires de Londres ; on passe de l'indice 86,5 en 1708 à l'indice 138 en 1714, avant de reculer à l'indice 127 en 1715. C'est le seul produit dont l'indice progresse constamment, ce qui confirme l'attrait des négociants catalans, et plus généralement européens, pour le trafic atlantique. – J. S. Bromley, « Le Commerce de la France de l'Ouest et la guerre maritime, 1702-1712 », *Annales du Midi*, 1953, p. 64, indique

colonial esclavagiste encourage l'augmentation du nombre des établissements de comptoirs de négoce ainsi que celle des expéditions de navires depuis les ports marchands. Les négociants portuaires redistribuent ensuite les denrées coloniales vers les grandes places de consommation urbaines de l'Europe du nord dans un cadre général des échanges en voie de libéralisation. Les conséquences en sont nettement visibles dans la géographie du grand commerce maritime français.

Des années 1660 à 1730, les négoce de Saint-Malo, de Lorient et de Nantes se partagent les trafics les plus lucratifs (droiture, traite des Noirs, interlope en Mer du Sud, importation interlope des piastres espagnoles, commerce « à la Chine » et aux Indes orientales, *Asiento* hispano-américain, Compagnie des Indes)⁶. En revanche, les Bordelais s'ouvrent très lentement à la droiture après 1715 mais négligent la traite négrière ; les Rochelais pénètrent prudemment le trafic négrier, soit pour leur compte, soit pour ceux des Compagnies du Sénégal, ou des Indes orientales. Quelle est la position du négoce havrais parmi ces fructueux trafics ? Bien peu de choses en réalité : Le Havre, pourtant popularisé par la littérature romanesque⁷, voit son trafic colonial limité à quelques armements négriers déficitaires et jamais reconduits : 6 navires armés pour la côte d'Afrique entre 1725 et 1732. La droiture ne progresse que très lentement : 17 navires en 1713, 22 en 1723 et 31 en 1733. L'essentiel du modeste trafic colonial havrais (armements, ventes) est effectué jusqu'en 1726 tant par les directions locales des compagnies de commerce privilégiées pour les expéditions à la traite négrière, que par des armements particuliers pour la droiture. Comment expliquer le retard particulièrement prononcé du négoce havrais dans le grand commerce atlantique après 1715 ?

La persistance locale de trafics anciens comme la pêche terreneuvienne ou le grand cabotage avec Cadix a-t-elle pu retarder la mise en place du commerce colonial ? Les armements havrais de pêche à la morue verte sur les bancs de Terre-Neuve constituent encore à la fin du règne de Louis XIV la principale filière d'enrichissement du négoce comme la première filière d'emplois des

que le cours du sucre brut à Nantes connaît une hausse de 6 à 29 % de son prix entre 1705 et 1709 par rapport à 1700, avant le net repli de 1711 correspondant à la réouverture des routes maritimes.

- 6 Pour les expéditions négrières du Havre, se reporter à J. Mettas, *Répertoire des expéditions négrières françaises*, 2 vol., Paris, SFHOM, 1978 et 1984 ; S. Daget, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale 1814-1850*, Nantes, CERHMA, 1988 ; É. Saugéra, « Pour une Histoire de la traite des Noirs française sous le Consulat et l'Empire », *Revue française d'Histoire d'Outre-Mer*, Paris, 1989, n° 282-283, p. 203-229.
- 7 L'abbé Prévost, l'auteur de *Manon Lescaut*, paru en 1731, retient le port du Havre en 1715 pour y faire embarquer le chevalier des Grieux pour la Louisiane, puis lors du retour de ce dernier en France après la fin tragique de sa liaison avec la belle Manon.

gens de mer dans l'économie maritime locale⁸. Toutefois, le déclin rapide du nombre des expéditions terreneuvières havraises se confirme nettement après 1713 : 114 navires armés au Havre en 1686, à peine 30 en 1717, 12 en 1719, 2 seulement vers 1730. Outre les guerres maritimes de la fin du règne de Louis XIV, le déclin des armements terreneuviers havrais s'explique également par la succession rapprochée de variations climatiques affectant à court terme le résultat des campagnes de pêche⁹. Les frais d'armement et de mise-hors des navires terreneuviers s'élèvent continuellement au Havre à la fin du XVII^e siècle jusqu'à multiplier par deux le coût d'armement d'un navire entre 1685 et 1720, sans aucune compensation possible sur le profit de l'expédition¹⁰. Dans ces conditions, les armements terreneuviers deviennent un secteur commercial à accumulation lente et au profit borné. C'est pourquoi, après 1715, les armateurs havrais délaissent progressivement les armements terreneuviers au profit de ports secondaires comme Granville, Honfleur et Dieppe, jusqu'à désertir totalement cette branche d'armements après 1730. Seule une poignée de commissionnaires locaux conserve la lucrative commercialisation des pêches pour le compte de la Compagnie des Salines de Paris.

La désillusion commerciale havraise apparaît presque aussi rude dans les échanges avec Cadix et l'Amérique espagnole. Les manufacturiers textiles normands exportent dès le XVI^e siècle une partie considérable de leur production drapière vers les Indes espagnoles via les ports de Séville puis de Cadix¹¹. Depuis la paix des Pyrénées de 1659, le négoce havrais tire de substantielles commissions ou consignations sur les marchandises comme sur les navires reçus en transit entre son vaste hinterland manufacturier du nord de la France et l'Espagne¹². De plus, le commerce avec Cadix présente

8 A. Zysberg, « La Flotte du Havre en 1664 et 1686 », dans *Actes du 25^e congrès des Sociétés Historiques et Archéologique de Normandie*, dans *Les Normands et la mer*, Caen, 1990, p. 43-73.

9 A. Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 1997, 2 vol., I, p. 301.

10 R. Richard, « Comptes et profits de navires terreneuviers du Havre au XVII^e siècle », *Revue d'Histoire économique et sociale*, 4, 1976, p. 476-523.

11 M. Devèze, *L'Espagne de Philippe IV (1621-1665)*, Paris, Sedes-CDU, 1971, 2 vol., II, p. 335 : l'Italien Alberto Struzzi est l'un des rares contemporains à comprendre en 1624 que la Castille ne peut suffire seule à l'approvisionnement du marché américain ; il se montre donc partisan de la liberté commerciale avec les colonies espagnoles. Pour le XVIII^e siècle, voir l'importante contribution d'A. Becchia, « Les Exportations de draps normands dans la seconde moitié du XVIII^e siècle », dans *La Draperie en Normandie du XIII^e au XX^e siècle*, Rouen, Presses de l'Université de Rouen, 2003, p. 199-227.

12 Les nombreux marchands-merciers du Havre retirent, jusqu'en 1715-1720, de coquets bénéfices en chargeant à la grosse des toiles normandes au Havre sur les terreneuviers malouins en provenance de Marseille pour y faire la décharge en produits levantins avant

après 1713 l'avantage non négligeable de ne pas se heurter de front au négoce anglais, nettement plus attiré par la fructueuse contrebande avec l'Amérique espagnole¹³. Mais, après 1715, au Havre plusieurs facteurs viennent griffer ce trafic. Dépourvus de capitaux dans leur grande majorité, les Havrais ne peuvent pratiquer le fructueux prêt à la *grosse aventure de mer* dans ce type d'échanges. Cette spéculation hasardeuse mais de grand profit – de 25 à 50 % sur le montant des ventes en cas de succès de l'affaire –, reste avant tout aux mains des manufacturiers et chargeurs rouennais ou parisiens à l'envergure capitaliste beaucoup plus importante¹⁴. Mais, outre la question du financement des expéditions, le trafic Le Havre-Cadix (environ 20 à 25 navires en année moyenne) traverse une vive période de tensions durant le règne de Philippe V en raison des heurts politiques parfois très vifs entre la France et l'Espagne, notamment lors du renvoi de l'infante à Madrid par le duc de Bourbon en 1724. Enfin, les négociants-manufacturiers rouennais demeurent toujours autant fascinés par les mirifiques profits des armateurs malouins en mer du Sud. En dépit du « coup d'Arica » de l'escadre espagnole commandée par Martinet contre l'interlope français en 1717 et de la baisse continue des prix des marchandises d'Europe sur les marchés hispano-américains¹⁵, plusieurs d'entre eux s'obstinent encore dans le mirage commercial hispano-

leur retour à Saint-Malo, la principale tête de pont pour Cadix, la mer du Sud et les Indes espagnoles : voir P. Goubert, *Familles marchandes sous l'Ancien Régime : les Danse et les Motte de Beauvais*, Paris, SEVPEN, 1959, carte p. 73, p. 42 et 76 ; Archives départementales de Seine-Maritime, 216 BP 388, Produits et dépôts du greffe, 1715-1716, pièces concernant les embarquements au Havre des toiles des Danse et des Motte de Beauvais entre 1700 et 1730 ; D. Terrier, *Les Deux Âges de la proto-industrie : les tisserands du Cambrésis et du Saint-Quentinois, 1730-1880*, Paris, EHESS, 1996, p. 27-29, qui souligne également l'importance décisive en 1730 de l'application brutale du protectionnisme sur les marchés britanniques contre les toiles batistes et linons du nord de la France et souligne la réorientation commerciale rapide des marchands toiliers vers Cadix qui s'ensuit.

- 13 [Anon.], *Le Négotiant anglois, ou traduction libre du livre intitulé the British Merchant*, « impr. à Dresde », chez les frères Estienne à Paris rue St Jacques, à la vertu, 1753, t. II, p. 3, n. a : « Le système de commerce des Anglois ne se restraint jamais à l'égalité ; ils semblent perdre tout ce qu'ils ne gagnent point. L'Espagne regarde du même œil les Négotians de toutes les nations ; & si les Anglois ont négligé le commerce de Cadix, c'est parce que le commerce interlope qu'ils font de la Jamaïque, ruine celui-là ».
- 14 L'hinterland manufacturier havrais se prolonge notamment, au-delà de Rouen, vers le Perche, voir Cl. Cailly, *Mutations d'un espace proto-industriel : le Perche aux XVIII^e-XIX^e siècles*, [s.l.], Fédération des Amis du Perche, 1993, 2 vol., II, p. 36-37, tableaux n° 12 à 15, commercialisation des toiles de Mortagne en 1788-1789 ; voir également G. Gayot, *Les Draps de Sedan, 1646-1870*, Paris, EHESS, 1998.
- 15 R. Romano, *Conjonctures opposées. La « crise » du XVII^e siècle en Europe et en Amérique ibérique*, Genève, Droz, 1992, p. 138, graphique n° 18 ; A. Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., II, p. 608, estime que le « coup d'Arica » « est un processus de liquidation finale par voie militaire de la grande phase de l'interlope péruvien » achevant un trafic interlope déjà « moribond pour des raisons commerciales ».

américain jusqu'au milieu des années 1725. Ainsi, la majorité des maisons de négoce locales de la décennie 1720 louvoient-elles entre les expéditions vers les colonies, la pêche terreneuvienne ou les échanges gaditans afin de diversifier prudemment les trafics dans une conjoncture commerciale opaque à court terme.

Résoudre la question du crédit commercial

Par ailleurs, les Havrais ne peuvent inévitablement élargir leurs entreprises dans le grand commerce atlantique sans chercher à s'affranchir des obstacles financiers. Si les expéditions mercantiles particulières demeurent encore trop aléatoires pour des raisons externes aux échanges (interlope très actif aux Antilles, rivalités négrières européennes à la côte d'Afrique), la question du financement du commerce colonial havrais reste toujours la plus problématique, d'autant que le montant unitaire du coût d'un armement et de sa cargaison ne cesse de s'élever. Vers 1770, la valeur moyenne d'une cargaison expédiée pour les Antilles atteint à elle seule environ 100.000 lt, sans compter les avances à l'équipage, l'armement du navire, et autres frais¹⁶. Ce montant atteint durant la même période 300.000 lt dans le cas d'une expédition négrière, soit l'équivalent d'un hôtel particulier acquis à Paris. Or, les capitaux à usage mercantile manquent cruellement au Havre, petite ville industrielle de 18.000 à 20.000 âmes. Des banquiers de Paris, comme Claude de Corberon, soutenaient déjà de leurs capitaux les expéditions terreneuviennes havraises du xvii^e siècle. Mais la rareté du crédit, jointe à la médiocre conjoncture financière du royaume après 1713, aggravent l'endettement déjà important du négoce, même si certains armateurs parviennent à liquider temporairement leurs dettes lors de l'expérience de la banque de Law¹⁷.

288

16 La valeur d'une cargaison peut aussi être mise en relation avec les appointements mensuels bruts, hors gratifications et primes, d'un capitaine marchand ; voir Archives départementales de Seine-Maritime, J 150, le négociant-armateur Jean Marc Belot du Havre à Villegégu Longpré & Cie de Saint-Pierre de la Martinique en 1784 : « vous éprouverez encore que les capitaines qui ont 120 lt par mois ont besoin d'avoir quelques petites pacotilles pour les intéresser au succès du voyage... ».

17 P. Dardel, « L'influence du Système de Law sur la situation économique de la Haute-Normandie » dans *Actes du 81e Congrès des Sociétés savantes*, Rouen, 1956, p. 121-138. Le prêt à intérêt étant encore officiellement condamné par l'Église catholique, les acteurs économiques recourent à la constitution de rentes pour emprunter. Pierre Dardel constate que les quittances de rachat de rentes (le remboursement du « prêt ») sont les plus nombreuses en Haute-Normandie en 1719. La mise en circulation des billets de la Banque royale de Law suscitant la méfiance au Havre, les porteurs avertis se hâtent de les convertir en valeurs plus sûres, des denrées coloniales par exemple, ce qui présente l'avantage de spéculer si nécessaire. Les négociants paraissent avoir peu été affectés par la chute du Système, certains ayant même pu se libérer de leurs emprunts avant de percer rapidement dans le trafic de droiture avec les colonies.

L'insuffisance de capitaux explique en partie les échecs successifs des cinq premières expéditions négrières entreprises par des armateurs particuliers au Havre entre 1726 et 1731.

Le recours possible à la *grosse aventure de mer*, acceptable pour commercer avec Cadix, s'avère beaucoup trop dangereux dans les échanges coloniaux, notamment en période d'instabilité monétaire. La retentissante faillite du négociant-armateur havrais Joseph Balme, survenue en 1724, a pour seule explication le recours abusif à la *grosse aventure* dans le financement de ses expéditions de droiture successives¹⁸. Balme n'avait d'ailleurs guère le choix de l'origine des capitaux employés car le crédit commercial classique demeurait difficilement accessible aux négociants. Les Havrais se voient souvent réduits aux associations mercantiles avec les milieux d'affaires rouennais, les élites socioéconomiques du royaume¹⁹, les manufacturiers, les banquiers parisiens ou étrangers, le notariat urbain²⁰, tous gens plus ou moins sensibles au financement des opérations commerciales havraises. Les négociants-armateurs cherchent également à étendre les correspondances d'affaires avec les commissionnaires hollandais de la Compagnie des Indes qu'ils ont connus au temps de la Compagnie royale du Sénégal dite « de Rouen » (1709-1719). Les Havrais s'appuient également sur le crédit des puissants milieux d'affaires parisiens, (la banque normano-parisienne Lecouteux & Cie par exemple)²¹, d'une part, ou bien avec la diaspora jacobite (Gough & Cie de Paris)²², le vaste réseau de « l'Internationale huguenote » (Demeuves, Cottin), d'autre part. L'armateur protestant havrais Joseph David Chauvel est en relation d'affaire régulière avec les Thelusson ainsi que les Minet de Londres. Il intéresse à ses opérations le riche genevois Labat de Grandcourt ou le puissant armateur négrier malouin le catholique Magon de la Balue. D'autres expéditions, liées

18 Archives nationales, Y 15703-15704 ; la succession de Joseph Balme, négociant au Havre décédé en 1726, révèle le maquis de créances réclamées par de nombreux prêteurs à la *grosse*.

19 Le crédit restait très confidentiel, presque « honteux » pendant la première moitié du XVIII^e siècle, comme tout ce qui touche plus généralement les questions financières : voir Y. Durand, *La Société française au XVIII^e siècle*, Paris, Sedes-CDU, 1992, p. 203 : « Les financiers de ce temps-là étaient peu communicatifs ; la défiance leur rendait tous les hommes suspects, et la haine publique mettait encore une barrière entre eux et la société ».

20 P. T. Hoffman, G. Postel-Vinay, J.-L. Rosenthal, *Des marchés sans prix. Une économie politique du crédit à Paris, 1660-1870*, Paris, EHESS, 2001, p. 98.

21 M. Zylberberg, *Capitalisme et catholicisme dans la France moderne. La dynastie Le Couteux*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2001, p. 83-106.

22 P. Clarke de Dromantin, *Les Réfugiés jacobites dans la France du XVIII^e siècle*, Presses de l'Université de Bordeaux, 2005, n'évoque pourtant pas la brillante reconversion bancaire parisienne d'Édouard Gough, notamment avec Cadix et les Antilles. Les Gough sont alliés aux Brown, célèbres armateurs nantais.

au trafic de piastres, sont connectées par certains armateurs avec la droiture : sur 29 expéditions de droiture parties du Havre pour l'Île à Vaches, située au sud de la partie française de l'île de Saint-Domingue, la grande plateforme de l'interlope pour capter les piastres des Indes espagnoles, 12 sont entreprises par les deux grandes maisons protestantes du Havre (Féray, Chauvel), très liées à la diaspora huguenote. Ainsi, tout en composant leurs filières de réexportations de denrées coloniales vers le « Nord » avec les anciens correspondants étrangers de la Compagnie des Indes, les négociants-armateurs havrais constituent durant la décennie 1720 de nouveaux réseaux capitalistes pour alimenter en continu le financement de leurs expéditions en droiture ou à la traite négrière.

LE PREMIER ESSOR NÉGRIER HAVRAIS

290

Les armateurs particuliers de France armant à la traite négrière bénéficient après 1713 de la part des pouvoirs publics d'une succession de règlements favorables à leurs opérations. Le verrou des compagnies de commerce à privilège et monopole, opposées par définition à la liberté des échanges avec l'Afrique et l'Amérique réclamée par les négociants, est progressivement levé par le gouvernement. Dès 1716, la Régence libéralise de manière restreinte le trafic colonial, avant de l'étendre l'année suivante à d'autres ports dont Le Havre. Les négociants havrais obtiennent en 1732 l'autorisation de réexporter vers les pays du Nord et la Hollande les cafés reçus de Martinique²³. Le monopole conjoint des armements à la traite négrière en Afrique et de la vente des captifs aux Antilles est retiré à la Compagnie des Indes en 1726, avec décision confirmative en 1741. La Compagnie perd la même année son monopole commercial sur le café avant d'être dissoute en 1769. Enfin, le commerce des colonies reste en théorie totalement prohibé pour le commerce étranger en vertu des dispositions de *l'Exclusif colonial*. L'interlope étranger recule après une opération navale menée aux Antilles en 1727, ce qui réjouit les armateurs mais « mortifie » les colons.

Quelle est la conséquence de l'ouverture des marchés coloniaux pour les armateurs du Havre? Il suffit, pour s'en rendre compte, d'observer l'évolution du commerce colonial havrais sur deux grandes périodes séparées par la Guerre

23 Beauregard, le commissaire de la Marine au Havre, communique au ministre que l'accord du roi d'autoriser un entrepôt des cafés de Martinique au Havre pour l'étranger est très favorablement reçu par le négoce havrais : « Cette nouvelle qu'ils attendoient avec impatience leur a fait un extrême plaisir, parce qu'ils trouveront par le commerce du Caffé a Se dedommager des pertes qu'ils font Sur les retours en sucres [50 à 60 % en 1732 d'après Beauregard] », 27 septembre 1732.

de Sept Ans (cf. figure *infra*). De 1712 à 1726, les Compagnies du Sénégal puis des Indes détiennent le monopole des trafics négrier et de droiture au Havre. Après la chute du duc de Bourbon, les armements particuliers, à nouveau autorisés, connaissent une progression régulière des expéditions de 1727 à 1750 si l'on excepte le bref recul provoqué par la guerre de Succession d'Autriche : 15 navires en 1726 contre 30 en 1736. Les destinations de droiture des bâtiments havrais entre 1712 et 1756 se répartissent ainsi : 49 % pour la Martinique, 34 % pour Saint-Domingue, 2 % pour la Guadeloupe, 8 % indéterminé et 7 % en diverses directions. Le démarrage de la traite négrière havraise débute de manière plus discrète entre 1712 et 1732, si l'on excepte la brève période des armements locaux pour la côte d'Afrique effectués pour le compte de la Compagnie du Sénégal dite « de Rouen » (20 navires de 1712 à 1719), puis pour la Compagnie perpétuelle des Indes (10 navires de 1720 à 1723). La libéralisation du trafic négrier n'entraîne pas un démarrage notable des armements particuliers de traite au Havre avec seulement 6 départs entre 1726 et 1731, car les retours s'avèrent presque tous déficitaires.

Les données manquent pour comparer le trafic colonial avec l'ensemble du mouvement portuaire havrais pendant la première moitié du XVIII^e siècle, à l'exception des années 1723-1724, et uniquement pour les sorties de navires. En 1723, le cabotage européen domine très largement le trafic du Havre avec 736 sorties de navires, la majorité d'entre eux provenant des pays du Nord européen ou des îles Britanniques. Le manque d'intérêt de la majorité des armateurs du Havre pour les trafics nord-européens se confirme avec évidence entre 1763 et 1792. Durant cette période, les Havrais arment 132 bâtiments pour l'étranger, mais cet ensemble pèse bien peu face aux 2.204 vaisseaux armés dans ce port pour la côte d'Afrique et les Antilles. La droiture offre sur le graphique suivant une progression un peu plus heurtée de la croissance du nombre des tonnages à partir de 1763. En dépit d'une intense concurrence aux colonies, la droiture demeure constamment majoritaire dans les armements négriers du Havre jusqu'en 1792. Le grand essor final du commerce colonial havrais débute en 1773 pour se confirmer après la guerre d'Amérique, tout particulièrement pour les armements négriers qui font du Havre le second port français armant pour la côte d'Afrique.

Ces quelques données résument à elles seules le chemin parcouru par le trafic colonial havrais au cours du XVIII^e siècle, avec un total connu de 3.020 armements de droiture (environ 625.000 tx) et de 367 expéditions de traite (environ 78.000 tx) effectuées de 1712 à 1793. En 1732, le point de départ le plus pertinent pour mesurer l'essor havrais, le commerce colonial apparaît indéniablement comme un trafic secondaire avec 3 armements négriers et 27 navires expédiés en droiture. L'effacement presque complet des armements coloniaux havrais après la brève envolée des expéditions localement opérées par la Compagnie perpétuelle des Indes varie également selon les autres ports français. Le trafic négrier français enregistre, d'après le répertoire des expéditions négrières de Jean Mettas, un recul significatif du nombre des armements pour l'Afrique (Nantes : 7 voyages annuels seulement en 1732 et en 1733), voire la suspension totale de ce trafic (aucune expédition négrière à partir de Bordeaux en 1732 et 1733, *idem* à Saint-Malo entre 1732 et 1737)²⁴. Inévitablement, le nombre de captifs africains introduits par la traite négrière métropolitaine aux îles françaises d'Amérique diminue sensiblement à partir de 1727 pour atteindre son point le plus bas en 1734-1735. La traite négrière se heurte tout particulièrement à plusieurs difficultés commerciales et financières. En Afrique, le prix des captifs exprimé en livres de cauris s'envole de façon presque verticale de 1720 à 1735, notamment depuis le déclenchement en 1726 de la guerre entreprise par le puissant et belliqueux royaume d'Abomey à proximité de l'importante factorerie française de Juda (Ouidah, sur le littoral du Bénin), poste de traite régulièrement fréquenté par les négriers nantais et malouins²⁵. Les Antilles françaises connaissent plusieurs vives « émotions » des habitants sucriers, très hostiles à la stricte application de l'Exclusif colonial (*Gaoulé* martiniquais de 1717, soulèvement des Blancs de Saint-Domingue en 1727). Les cours des sucres coloniaux subissent en métropole de brusques et imprévisibles variations de cours durant la période qualifiée par le négociant bordelais Jean Pellet des « mauvais retours »²⁶. Enfin, la grave crise financière de 1729-1731, analysée par Guy Antonetti,

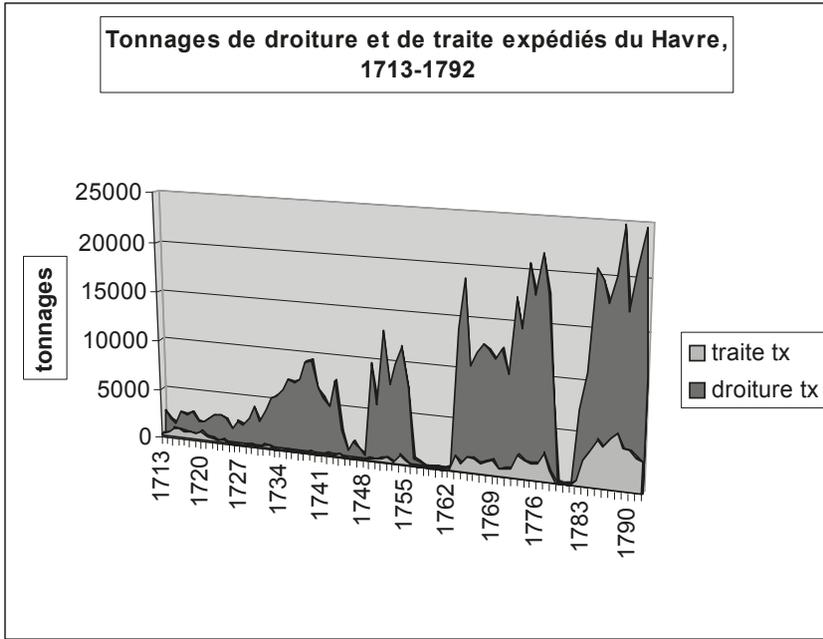
24 O. Pétré-Grenouilleau, *Les Traités négrières. Essai d'histoire globale*, Paris, Gallimard, 2004, p. 172 ; l'auteur relève deux périodes de repli de la traite française : en 1722-24 puis en 1732-34 ; A. Roman, *Saint-Malo au temps des négriers*, Paris, Karthala, 2001, graphique p. 38 et p. 40, évoque une « crise de l'activité portuaire malouine » entre 1732 et 1738 : aucun négrier malouin n'appareille pour la côte d'Afrique durant cette période.

25 M. Dorigny, B. Gainot, *Atlas des esclavages*, Paris, Autrement, 2006, p. 31.

26 J. Cavignac, *Jean Pellet, commerçant de gros, 1694-1772. Contribution à l'étude du négoce bordelais au XVIII^e siècle*, Paris, Sevpen, 1967, p. 192 ; les difficultés des Pellet aux îles, la « désolation du commerce », sont communes à tous les négociants de 1719 à 1725. La seconde période (1726-1732) est celle de la « splendeur des Pellet ». – J.-Y. Grenier, *L'Économie d'Ancien Régime*, *op. cit.*, p. 73 : les effets du marasme se prolongent jusqu'en aval de la chaîne commerciale coloniale. Une violente querelle de concurrence

éclate à Paris trois ans seulement après la stabilisation monétaire de la livre tournois²⁷. Le cortège des faillites à Paris suspend tout crédit aux armateurs. Ces graves perturbations finissent par provoquer le recul du nombre des expéditions négrières françaises à partir de 1732. C'est le moment attendu par l'armateur havrais Martin Pierre Foäche pour se lancer à son tour dans les expéditions négrières, juste avant la reprise générale de ce trafic en France.

Fig. 1



Sources : Jean Mettas, *Répertoire...*, *op. cit.*, II, données manquantes en 1719 et 1720 par exemple, partiellement complétées avec Archives départementales de Seine-Maritime (désormais ADSM), 216 BP 388 à 403, 429 à 431, enregistrement du greffe de l'Amirauté du Havre. Des lacunes partielles ou totales de la documentation (en 1718, 1727-1729, 1734-1735, 1740 à 1743, 1748-1750, 1751-1753) expliquent les irrégularités de la courbe des expéditions en droiture. *NB* : tx signifie tonneaux.

commerciale éclate, par exemple, en 1732, entre les raffineurs de sucre bordelais et les sêtois. Ces derniers accusent à tort les Bordelais de sacrifier la qualité de fabrication de leurs sucres pour les vendre à un prix inférieur à celui des raffineurs sêtois.

27 G. Antonetti, « La crise économique de 1729-1731 à Paris d'après les règlements de faillites » dans *Études et Documents*, II, Comité pour l'Histoire économique et financière de la France, Paris, ministère des Finances, 1990, p. 35 à 44.

Si le début du « Bordeaux négrier » se réfère au négociant Jean Marchais²⁸, on lui opposerait assurément au Havre l'armateur Martin Pierre Foäche, le précurseur de la traite locale en 1732. Né au Havre en 1687 dans une famille du milieu marchand local, Foäche commande pour son compte plusieurs expéditions en droiture pour les Îles entre 1713 et 1732. Il scrute attentivement le mécanisme du commerce colonial tout en cultivant méthodiquement ses correspondances d'affaires avec ses associés de Rouen et ses correspondants des colonies. Foäche prend connaissance dès 1731 du ralentissement de la hausse des prix des captifs en Afrique, provoqué par la demande de plus en plus tendue des marchés serviles coloniaux. Estimant avec lucidité le moment favorable arrivé, Foäche arme sa première expédition pour la côte d'Afrique en 1732 grâce à l'appui financier de ses solides relations d'affaires de Rouen. À cet égard, l'entrée dans l'intéressement aux navires de Foäche de Veuve Planterose & Cie de Rouen en 1737, l'une des premières maisons de négoce de la province, très réputée dans les échanges avec l'Amérique ibérique, confirme de manière exemplaire la détermination du commerce maritime haut-normand de reprendre sa place dans le commerce antillais.

La stratégie d'accumulation mercantile de Foäche repose ensuite sur la durée tout en privilégiant nécessairement la sécurité capitaliste des opérations. Le trafic régulier de droiture vient lisser à point nommé les risques financiers élevés du voyage à la côte d'Afrique, hautement spécialisé, très coûteux, et au succès commercial fortement aléatoire : c'est la stratégie du *risque calculé*. Foäche sait aussi que la régularité comme la qualité des approvisionnements en captifs africains aux Antilles sont deux conditions fondamentales pour fidéliser sa clientèle coloniale. Foäche établit des rotations régulières de navires négriers tout en cherchant à réduire le plus possible la durée du voyage de chaque expédition. L'accélération de la circulation des capitaux fixes et circulants avec les colonies antillaises compense en partie la hausse inévitable des coûts des expéditions. Dans ce but, Foäche s'assure à Saint-Domingue les services d'un correspondant local intéressé dans les armements de sa société (Moret, puis Joseph Balland, de Port-de-Paix). Le rôle de cet associé consiste à diriger les ventes de captifs, puis à se faire payer par les acquéreurs aux meilleures conditions possibles avant de renvoyer au plus vite navires et denrées coloniales au Havre.

²⁸ É. Saugéra, *Bordeaux port négrier XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris-Biarritz, Karthala et J&D., 1995, p. 59-61 : les débuts de la carrière négrière de Jean Marchais présentent beaucoup de similitude avec ceux de l'armateur Martin Pierre Foäche du Havre. Les deux armateurs négriers sont d'ailleurs en relation avec le négociant Jean Mémoire de Bordeaux, preneur à bail de l'office de conseiller au Parlement de Bordeaux à Jean Marchais.

Foäche se tient régulièrement informé par ses capitaines de la conjoncture très fluctuante des nombreux sites de traite africains. Il réplique à chaque variation des cours des captifs en alternant ses expéditions négrières soit par la traite « volante » dite aussi « en cueillette » avec un seul navire, soit en y adjoignant une petite corvette de faible tonnage effectuant des traversées fréquentes entre les postes de traite du littoral et le bâtiment négrier embossé en rade. Le choix des sites de traite détermine le succès de l'expédition. Foäche affiche nettement sa préférence pour les zones de Haute-Guinée (Haute-Guinée, Sierra Leone) ou du golfe du Bénin (de la Côte-d'Ivoire au Nigeria) après avoir traité un temps à « Angola » vers 1739. Quelques années avant sa mort, survenue en 1762, Martin Pierre Foäche teste avec succès la traite de comptoir en Afrique, expérimentée juste avant le déclenchement de la Guerre de Sept Ans par l'armateur négrier honfleurais Jean Baptiste Prémord²⁹. Pour habilement contourner l'hostilité anglaise manifestée envers les bâtiments négriers français en Afrique, Foäche passe ses ordres d'achats de cargaisons de captifs à Londres auprès de maisons de négoce comme Oswald & Co ou Simond & Hankey³⁰, propriétaires ou concessionnaires de « factoreries » de captifs en Afrique. En revanche, l'essor commercial de la traite négrière havraise occulte mal les signes inquiétants d'essoufflement de la droiture relevés depuis 1750 parmi les maisons de la place (50 voyages en 1751, 38 en 1755).

LE BILAN DU PREMIER ESSOR COLONIAL HAVRAIS À LA VEILLE DE LA GUERRE DE SEPT ANS

Le succès du commerce colonial havrais repose, d'après *l'Almanach de la Marine au Havre* de 1753, sur 39 maisons d'armement pour une flotte marchande de 90 navires jaugeant près de 19.000 tx. Dans cet ensemble, on ne recense de 1732 à 1756 qu'un total de 9 maisons particulières havraises armant régulièrement à la traite négrière³¹. Les archives du greffe de l'amirauté

29 J. Mettas, « Honfleur et la traite des Noirs au XVIII^e siècle », *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer*, 1973, t. LX, n° 218, p. 14. La vive tension régnant dans le golfe de Guinée entre négriers européens après 1748 explique en partie cette habile stratégie de coopération commerciale avec des négociants anglais mise en œuvre à Honfleur et au Havre pour continuer à se fournir en captifs dans cette région : voir J.-M. Deveau, *L'Or et les esclaves. Histoire des forts du Ghana du XVI^e au XVIII^e siècle*, Paris, Unesco, 2005, p. 148.

30 Sur la prospère factorerie négrière de Richard Oswald établie sur *Bance Island*, voir D. Hancock, *Citizens of the world : London merchants and the integration of the British atlantic Community*, Cambridge, Cambridge University Press, 1995, p. 172-220.

31 Les Compagnies des Indes ou du Sénégal « dite de Rouen » (1709-1719) sont les plus importants armateurs négriers au Havre durant leur existence dans ce port (45 expéditions au total), bien loin devant le précurseur Martin Foäche (16 voyages de 1732 à 1755), ou bien encore les autres armateurs particuliers.

du Havre mettent en lumière la répartition très déséquilibrée des armements coloniaux de 1730 jusqu'à 1755 : 33 navires sont armés en traite contre 820 navires en droiture, soit un rapport moyen de 1 voyage de traite sur 25 en droiture environ. Ce constat est confirmé par la répartition des stratégies d'armement relevées parmi les maisons havraises. On observe que, sur un ensemble de 199 sociétés d'armement relevées entre 1713 et 1756 dans le fonds de l'Amirauté du Havre, un groupe très majoritaire de 184 sociétés se contente d'armer uniquement en droiture, avec une moyenne de 4 voyages effectués par société³². Le rythme d'entrée des maisons de négoce dans le trafic de droiture culmine lors des années 1714 et 1732, c'est-à-dire lors des reprises vigoureuses des échanges coloniaux, mais aussi, plus curieusement, en 1753. Les sorties les plus nombreuses hors de ce trafic ont lieu en 1733, puis en 1754 et 1755. Les 3 sociétés qui n'entreprennent exclusivement que des expéditions de traite pour la côte d'Afrique, n'arment en moyenne qu'un seul voyage durant leur brève existence. La douzaine de comptoirs havrais pratiquant la stratégie mixte d'armements (traite et droiture) offre la plus importante longévité commerciale, favorisant l'accumulation capitalistique du négociant-armateur. Ces maisons arment en moyenne 14 voyages en droiture et 7 voyages en traite, soit une expédition de traite pour deux armements en droiture. Cela prouve le bien-fondé de la stratégie du *risque calculé* mise en œuvre par Martin Foäche. Un négociant avisé doit risquer raisonnablement sa mise ainsi que celles de ses intéressés entre la traite et la droiture pour espérer à moyen terme le développement profitable de ses affaires.

La droiture demeure, loin devant la traite, le premier trafic colonial du Havre. Bien que toujours minoritaire dans le mouvement portuaire en nombre de navires comme en tonnages jusqu'à la fin du grand commerce atlantique en 1793, le trafic colonial s'accroît régulièrement jusqu'en 1755. Ainsi, en 1724, Le Havre enregistre à la sortie 17 navires armés au commerce colonial (traite, droiture). Le trafic atlantique havrais atteint 50 navires en provenance des Antilles en 1753. En élargissant la perspective aux grands ports français, le démarrage colonial du Havre s'effectue plus tardivement qu'ailleurs, mais la croissance du nombre des expéditions havraises progresse très rapidement. Les recettes du Domaine d'Occident³³, présentées par Jean

32 Les plus importantes sociétés havraises n'arment qu'en droiture ou extrêmement peu en traite jusqu'en 1756 sont, sous diverses raisons sociales, les maisons Féray (102 navires armés en droiture) puis Lestorey de Boulogne (56) et Papillon (52). Les deux premières maisons augmentent ensuite le nombre de leurs armements de traite après 1763 pendant que les Papillon font fortune à Saint-Domingue grâce à leur comptoir négrier du Cap Français, dirigé par Guillaume Papillon.

33 Il s'agit de la taxe de 0,5 % levée par la Ferme générale dans les ports métropolitains sur les produits venant des Antilles.

Meyer, montrent que le montant total de cette taxe perçue au Havre passe de 2 % parmi les 4 grands ports français à 28 % en 1738 puis se stabilise à 19 % en 1753³⁴. La valeur de son commerce colonial augmente de 1 millions de livres en 1730 à 8 millions en 1738. Le Havre accède au quatrième rang portuaire français en 1730, puis au troisième en 1738. La progression havraise se poursuit ensuite de manière continue mais moins spectaculaire jusqu'à la Guerre de Sept Ans : la valeur de son commerce colonial passe de 8 à 22 millions de lt. En revanche, le commerce colonial havrais ramifie ses activités par sa fonction d'entrepôt international et de redistribution des denrées tropicales, tout en commençant à devenir une place attractive pour les commissionnaires étrangers. Le négociant prussien Jean Werner Marck s'établit au Havre en 1751 avant de fonder sa propre maison de banque à Paris sous la raison Marck & Lavabre, puis Lavabre & Doerner. Le Havre accroît ses échanges avec l'Europe du Nord *via* la grande plaque tournante d'Amsterdam. En 1724, les échanges havrais avec les autres ports européens restent très modestes avec 18 sorties contre 109 sorties au cabotage français. Les entrées de navires au Havre en 1753 s'élèvent à 308 bâtiments venant des ports européens contre 263 navires pour le cabotage français.

L'enrichissement de l'élite négociante, constaté par l'élévation de la plupart des montants de leurs capitations, est à l'origine des premiers pavillons bâtis sur la « Côte » d'Ingouville dès 1751. L'échevinage du Havre s'entrouvre aux chefs des maisons récemment établies sur la place (Papillon, Millot). L'ascension socioéconomique de François Millot témoigne de la constitution rapide des fortunes, du crédit et de la notabilité, sans toutefois devoir généraliser ce parcours particulier à l'ensemble du négoce local. Né cadet en 1711 dans une famille de marchands, François Millot reçoit les premiers rudiments de son éducation commerciale chez un oncle négociant d'Isigny de 1716 à 1731. Millot se forme ensuite aux arcanes du négoce dans le comptoir havrais de son oncle Paul Leclerc, de 1733 à 1736, puis il intègre pour six années la société commerciale de ses frères déjà établis au Cap Français. De retour au Havre en 1742, il fonde son propre comptoir de négoce et d'armement avant de se marier en 1743 avec la fille d'un négociant de Rouen. Sa notoriété locale le conduit à occuper la fonction de maire-échevin du Havre en 1759, puis il resserre ses liens de sociabilité par le mariage de sa fille avec Vincent Toussaint, fils d'un ancien échevin havrais. Plusieurs autres négociants gravissent également les degrés de l'édilité en exerçant diverses charges publiques (président du grenier à sel du Havre, par exemple).

34 A. Corvisier (dir.), *Histoire du Havre et de l'estuaire de la Seine*, Toulouse, Privat, 1987, p. 83.

L'anoblissement direct de négociants ne concerne que trois négociants échevins, anoblis lors de la venue de Louis XV au Havre en 1749. Les autres, peu nombreux, s'élèvent vers le second ordre par l'acquisition d'une charge de secrétaire-conseiller du roi, la « savonnette à vilain ». Le mode de vie nobiliaire n'exerce pourtant aucune attractivité immédiate parmi le négoce havrais. D'élévation socioéconomique souvent très récente, le négociant reste solidement attaché à ses valeurs bourgeoises, cette « bonne étoile » qui guide la réussite matérielle et sociale du clan. Pour des raisons à la fois politiques et commerciales, seul l'armateur négrier Stanislas Foäche fait construire son « Trianon cauchois » à Colmoulins après la guerre d'Amérique. Dans cet écrin de verdure, Stanislas Foäche se pique de noblesse par son alliance avec la vieille et prestigieuse famille des de Mondion appartenant à la noblesse d'épée. Les déchéances négociantes sont rares au Havre. Elles ont toujours une causalité économique, dans une petite ville où les bruits se répandent à la vitesse de la foudre. Si quelque médiocre « décampe » du Havre sans tambour ni trompette après un parcours plus que douteux en affaires, les réels échecs commerciaux se limitent, selon Pierre Dardel, à un nombre très restreint de maisons. Lorsqu'ils viennent malgré tout à « manquer », les négociants bénéficient généralement de la bienveillance de l'intendant sous la forme d'un arrêt de surséance qui leur permet d'atermoyer avec les créanciers.

Le négoce havrais atteint l'âge de la maturité économique lorsque la première période de croissance de son commerce colonial s'achève de manière brutale. La rivalité franco-anglaise s'accroît dangereusement en Amérique septentrionale depuis 1754. En juin 1755, la *Royal Navy* opère en pleine paix un vaste coup de filet dans l'Atlantique nord, « l'attentat » de l'amiral Boscawen. Près de deux cent cinquante navires marchands français et leurs équipages sont capturés puis conduits en Angleterre. Parmi eux, on compte 25 navires inscrits au Havre pour une valeur totale de 4,5 millions de livres tournois. Ce dramatique épisode maritime précède d'un an le déclenchement des hostilités entre la France et l'Angleterre.

L'APOGÉE COMMERCIAL HAVRAIS (1763-1793)

Un puissant mouvement de récupération

Le traité de Paris met fin à la désastreuse Guerre de Sept Ans perdue par la France de Louis XV, royaume vaincu, certes, mais toujours riche. Au prix de la cession de la Nouvelle-France, du Sénégal et des comptoirs de l'Inde à l'Angleterre, la France conserve intact son domaine colonial antillais.

Fort de cet atout maître, Choiseul décide de faire des Antilles françaises le principal pourvoyeur de denrées coloniales en Europe. Il encourage la reprise des armements négriers, mais comprend aussi que l'ouverture du commerce colonial antillais à la concurrence étrangère constitue la clef du succès de sa politique. Pour y parvenir, il confie à Dubuc en 1767 la mise en œuvre de l'*Exclusif mitigé*³⁵. Les conséquences commerciales de cette décision politique majeure influent peu, en définitive, sur les armements havrais adressés vers les petites Antilles, en dépit des vives protestations émises par les négociants portuaires métropolitains³⁶ : l'épuisement des sols et le taux d'endettement excessivement élevé de ses habitants, qui ont largement bénéficié des apports en captifs de la traite négrière anglaise pendant le dernier conflit, n'incitent guère les armateurs négriers à se maintenir durablement sur ces marchés³⁷.

En revanche, la politique de Choiseul à Saint-Domingue offre beaucoup plus d'intérêt pour les Havrais. Cette grande colonie connaît un essor continu de la culture du café, et, plus tardivement, du coton dans les quartiers ouest et sud de l'île, autour des villes récentes de Léogane et de Port-au-Prince, surnommé le « camp du Tartare ». Saint-Domingue, la « perle des Antilles », devient le premier des marchés coloniaux fréquentés par le négociant havrais. L'ouverture mesurée de la concurrence étrangère sur les marchés coloniaux à partir de 1767 ainsi que la suppression de la prime d'État de 13 lt par esclave introduit aux Antilles, n'altèrent pas l'optimisme des négociants. La consommation urbaine des denrées coloniales s'étend rapidement en Europe. La demande coloniale croissante en produits manufacturés offre un débouché de taille aux manufacturiers textiles français. Les toiles de traite et autres cotonnades peintes ou *indiennes*, dont la production intérieure n'est plus prohibée en France depuis 1759, entrent souvent en grandes quantités

- 35 Sur l'évolution de l'*Exclusif* colonial aux Antilles et ses répercussions sur l'activité des négociants portuaires métropolitains, voir J. Tarrade, *Le Commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime. L'Évolution du règne de « l'exclusif » de 1763 à 1789*, Paris, PUF, 2 vol., 1972.
- 36 A. Buffon, *Monnaie et crédit en économie coloniale*, Basse-Terre, Société de l'Histoire de la Guadeloupe, 1979, p. 120, « le maintien de l'Exclusif est pour le commerce la dernière garantie de ses créances et la meilleure ».
- 37 J. Tarrade, *Le Commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime*, *op. cit.*, I, p. 143, « Il apparaît clairement que la période 1763-1789 a été une époque où, tout en se développant quantitativement, le commerce colonial a cessé d'être la source d'enrichissement rapide et massif des décennies précédentes. Toutes les études [...] montrent que les grandes fortunes, les grandes familles dominant l'activité commerciale [...] sont antérieures à la guerre de Sept Ans » ; Fr. Mauro, « La Plantation atlantique ; ses structures économiques : 1500-1800 », dans *L'Atlantique et ses rivages (1500-1800)*, *Bulletin de l'Association des Historiens Modernistes des Universités*, Bordeaux, 1984, n° 8, p. 155-179 : « Disons en gros que les conditions de l'activité sucrière ne sont plus après la guerre de Sept Ans ce qu'elles étaient avant ».

dans la composition des cargaisons des voyages de traite ou de droiture. Le grand commerce atlantique connaît ainsi après 1763 la phase de banalisation de la consommation des sucres, cafés ou cotons en Europe. Cela entraîne l'expansion du système agro-exportateur esclavagiste aux Antilles ainsi que la diversification de ses productions agricoles. De ce fait, la demande servile des colonies ne cesse de s'accroître, tout en devenant de plus en plus pointue et exigeante sur les critères qualitatifs comme sur la provenance ethnique des captifs africains³⁸. Chaque site de traite ayant ses propres règles du jeu de l'échange dans la « troque » des captifs, les armateurs doivent apprendre à maîtriser les règles commerciales de plus en plus complexes de la traite des Noirs en Afrique. Enfin, les armateurs doivent en permanence se soucier de l'état de solvabilité précis de chaque marché servile aux colonies avant d'y adresser leurs bâtiments.

300

Ainsi, une fièvre d'armements s'empare du Havre dès l'annonce prochaine du retour de la paix (65 voyages en droiture et 8 pour la côte d'Afrique)³⁹. Le négoce havrais pressent, dès le début de 1763, la forte reprise des expéditions vers les colonies. La poussée des tonnages de la flotte havraise après la Guerre de Sept Ans apparaît d'ailleurs fulgurante : plus 134 % par rapport à 1755. Mais l'euphorie des Havrais retombe bien vite : le violent krach financier d'Amsterdam de 1763 paralyse toutes les places marchandes d'Europe. Les colonies, bondées de marchandises importées de métropole, ne peuvent rien offrir d'équivalent et n'achètent guère en raison de leurs capacités de consommation étroites et peu élastiques. Le commerce colonial se grippe à nouveau dès 1766. La crise de 1770 perturbe très durement l'ensemble des échanges internationaux sur fond de vives tensions politiques franco-anglaise⁴⁰, pendant que Londres et Amsterdam subissent à nouveau une crise financière d'une rare ampleur en 1773. Les Havrais ralentissent prudemment le rythme de leurs expéditions : les armements négriers régressent de 8 navires en 1763 à 4 en 1769 puis à 5 en 1771. Le trafic colonial havrais stagne autour

38 G. Debien, « Les Origines des Esclaves aux Antilles », *Bulletin de l'IFAN*, Dakar, 1961-1967, série B, p. 23-29.

39 Archives municipales du Havre, fds. anc., HH 72 : « Le détail dans lequel vous êtes entrés sur les armements qui se font actuellement dans votre port pour la traite des Noirs nous a paru si frappant dans la circonstance actuelle, qu'aussitôt nous l'avons fait passer à M. le Duc de Choiseul [...] Nous employerons les moyens les plus propres de luy faire connoître combien les armements de votre port sont dignes de protection », 11/12/1762.

40 J. F. Boshier, « The French crisis of 1770 », *History*, vol. LVII, 189 (février 1972), p. 17-30. Saint-Domingue subit régulièrement des catastrophes naturelles (séismes de 1750 et 1753, sécheresse de 1755-1756). Le séisme du 03/06/1770 ravage les quartiers de l'ouest et du sud de Saint-Domingue. Port-au-Prince, fondée en 1750, est en grande partie détruite ainsi que Léogane, le Grand et le Petit Goave ; 200 sucreries environ sont partiellement ou totalement dévastées.

de 130 navires environ pendant cette période. Les importations antillaises ne dépassent pas dans les ports de la Direction des Traités de Haute-Normandie le total de 20.000 milliers de livres pesantes entre 1764 et 1771.

La percée négociante havraise

Mais, à la différence des autres négoces portuaires tétanisés par la violence de la crise, les Havrais se persuadent de son caractère passager car ils pressentent la reprise prochaine des échanges. Les correspondances reçues de toute l'Europe mentionnent le frémissement de la demande en denrées coloniales, notamment en cafés de Saint-Domingue. Les planteurs caféiers claironnent *urbi et orbi* leur impérieux besoin en main-d'œuvre servile. Les Havrais anticipent activement la reprise des affaires. Stanislas Foäche, par exemple, ouvre à Jérémie en 1773 un bureau d'achat de cafés et un magasin d'approvisionnement pour les habitations. Les prévisions havraises se vérifient de manière éclatante : le nombre des armements coloniaux de ce port explosent en 1773 avec 75 départs contre 43 pour l'année précédente. Cinq négriers sont expédiés en 1772, mais 17 appareillent du Havre dès l'année suivante. Les Havrais, brusquement saisis d'une fièvre d'expéditions pour l'Afrique, brûlent la politesse aux négriers bordelais (6 départs en 1773) et malouins (3 départs). Les négociants-armateurs négriers nantais conservent encore la haute main sur ce trafic avec 23 départs en 1773, soit seulement 6 bâtiments de plus que ceux armés par leurs concurrents haut-normands. Les Havrais dirigent leurs navires vers la côte « d'Angole » et du Gabon pour mieux « coller » aux exigences de la demande de plus en plus spécifique en main-d'œuvre des nouveaux quartiers producteurs de cafés de l'ouest et du sud de Saint-Domingue⁴¹. La traite havraise reste majoritairement concentrée entre les mains de 6 sociétés d'armement de réputation européenne. Pour tenir le haut du pavé, ces maisons d'armement, qui ne peuvent étendre indéfiniment au Havre le nombre de leurs navires en activité pour se développer, adaptent leur stratégie à l'évolution du grand commerce atlantique pour dominer verticalement la filière commerciale coloniale, notamment vers l'Europe septentrionale.

Les principaux armateurs locaux parviennent, avec l'encouragement des pouvoirs publics et des réseaux consulaires, à s'insérer davantage dans les circuits de réexportation des denrées coloniales vers le Nord européen, malgré l'opposition commerciale virulente de la concurrence anglo-hollandaise qui

41 P. Butel, « La grande foire négrière des îles », *Historia-Thématique*, n° 80, novembre-décembre 2002, p. 39-41, et carte d'origine géographique des esclaves ; D. Geggus, « The French Slave Trade : An Overview », *William and Mary Quarterly*, 3^e series, vol. LVIII, 1 (january 2001), p. 128-134.

considère les marchés baltes et russe comme sa propre « chasse gardée ». De grandes maisons havraises (Veuve Homberg et Homberg frères & Cie, Bégouën Demeaux & Cie) nouent quelques affaires en Russie grâce à l'assistance ponctuelle des consuls de commerce français⁴². Jacques Chauvel obtient en 1774 la charge de consul de Suède au Havre pour s'ouvrir de nouvelles perspectives commerciales en Baltique. Après le violent krach d'Amsterdam et de Londres en 1773, Hambourg devient la place de commerce sur laquelle il faut absolument être représenté pour commercer convenablement avec les marchés hanséates et baltes. Le Havre devient en 1774, juste après Bordeaux, le second port français de réexportation de cafés dans le grand port de l'Elbe. Les armateurs négriers s'unissent également en 1775 pour réclamer le privilège royal d'établir une raffinerie de sucre à Ingouville, près du Havre. Les formes des cônes à sucre reproduisent à l'identique celles en usage dans les raffineries d'Hambourg. L'objectif des Havrais consiste à accroître la plus-value marchande réalisée sur les sucres raffinés avant leur réexportation vers les marchés germano-baltes. Les nouvelles ambitions mercantiles havraises vers l'Europe du Nord ou centrale mettent en lumière l'importance récente prise par les voies de communication maritimes et terrestres.

Les progrès commerciaux du Havre stimulent efficacement, pour les moyens de l'époque, les liaisons maritimes côtières ou terrestres. On distingue ainsi trois types de réseaux de communications desservant *l'hinterland* havrais : le réseau de cabotage avec les îles Britanniques ou l'Europe du Nord et l'Allemagne centrale par l'Elbe, d'une part ; le réseau routier ou fluvial vers les consommateurs de Rouen et Paris soit près de 1 million de personnes, continué par le roulage direct vers l'Allemagne ou la Suisse, d'autre part. Le réseau routier traverse désormais les zones toilières rurales du Pays de Caux par l'achèvement de la route Rouen-Le Havre par Yvetot en 1769. Le trajet entre les deux grands pôles économiques haut-normands s'effectue en une courte journée de diligence publique. En revanche, il faut encore compter quatre jours de roulage pour adresser des marchandises vers Rouen et Paris. L'expédition de denrées coloniales demande un mois de route entre Le Havre et Strasbourg, voire 50 jours pour atteindre Nuremberg. Le trafic au cabotage anime en 1776 une flotte de plus de 600 caboteurs pour relier Le Havre aux autres ports français ou étrangers. Le cabotage provincial et fluvial sur la Seine utilise 1.500 allèges et barques de tous tonnages entre les ports normands, Le Havre et Rouen.

42 A. Mézin, *Les Consuls de France au siècle des Lumières (1715-1792)*, Paris, Imprimerie Nationale, 1995, p. 507 : le négociant et vice-consul de France à Saint-Petersbourg (1765-1791), Raimbert, est également le correspondant et consignataire de Bégouën Demeaux & Cie du Havre en 1764.

La réplique négociante havraise survient malgré tout trop tardivement en dépit des indéniables progrès effectués. De 1766 à 1776, le commerce global de la France avec ses colonies passe de 111 à 191 millions de livres tournois (lt) soit 72 % d'augmentation. Dans cet ensemble, le négoce havrais voit la valeur de ses échanges coloniaux s'élever de 26 à 32 millions de lt soit une progression décennale de 23 % seulement, loin derrière Bordeaux. La guerre d'Amérique n'entrave guère les affaires de commerce du Havre grâce à la neutralisation des navires à partir de 1780. Cela laisserait accroire que les conflits maritimes peuvent aussi devenir, sous certaines conditions, une source de profits pour le grand commerce atlantique en dépit des pertes subies.

Les conflits maritimes et le négoce havrais

Les conflits maritimes avec l'Angleterre frappent durement l'économie maritime havraise (25 navires marchands pris en 1755, 19 puis 18 en 1778 et 1779, suspension à peu près complète de la pêche terreneuvienne sur ordre royal, cessation totale des armements négriers). Toutefois, si les échanges sont bien évidemment désorganisés, aucune nation en guerre ne peut pourtant se priver de toute importation, ne serait-ce que pour approvisionner ses manufactures et arsenaux ou les armées entrées en campagne. Paradoxalement, les trafics liés à la guerre (course, convois, neutralisation) peuvent parfois se révéler rentables pour les quelques armateurs qui n'ont pas « tiré le rideau » de leur comptoir pendant la durée des hostilités. Mais le peu d'enthousiasme pour la guerre de course généralement affiché par les Havrais se comprend aisément par la situation géostratégique défavorable du Havre en Manche centrale. Les armements de frégates de course y sont peu nombreux, même pendant la guerre de Succession d'Autriche (4 frégates sur 19 armements, 6 corsaires havrais pris ou coulés entre 1744 et 1748). Le décalage des armements havrais tranche avec Dunkerque (80 corsaires armés), Calais (40), Boulogne (57), Saint-Malo (55). Il y a peu de corsaires armés au Havre pendant la Guerre de Sept Ans (15 bâtiments pour 39 prises et rançons) en raison de la capture des équipages marchands en 1755 lors de l'attentat de Boscawen (plus de 6.000 marins prisonniers). Les rares armements de frégates entrepris au Havre ne produisent que de la perte comme le montre l'exemple suivant.

La maison havraise Eustache frères décide la constitution d'une société d'armement au capital de 384.000 livres tournois pour construire puis équiper successivement trois frégates corsaires à partir du mois d'octobre 1756⁴³. Des

43 Archives nationales, R3/192, armement pour la course de deux frégates au Havre, 1756-1763 : « La Société est pour trois Navires qui S'équiperont Successivement, bon prêt incessamment à mettre en mer apellé La Marie victoire, Lautre auquel on travaille et Le

trois armements en course initialement projetés par l'armateur, seuls deux bâtiments prennent effectivement la mer, le troisième et dernier navire prévu ne sera jamais armé pour « courir sus aux ennemis de l'État ». La *Marie-Victoire* est prise huit jours après son départ du Havre. Le *Mesny* se replie à Granville avant d'être adjudgé sur place en décembre 1760 pour 30.000 lt par l'entremise de Poisson des Jublains, le correspondant local des Eustache, à l'armateur malouin Grandclos-Meslé⁴⁴. Le produit net versé par la société aux intéressés après la liquidation générale des comptes de campagne à la fin du conflit maritime s'élève en totalité à la somme de 78.766 lt. Un actionnaire ayant ainsi misé 6.000 lt dans une action en course de 1/64^e en octobre 1756 ne reçoit finalement de l'armateur que 1.230 lt en janvier 1761. Sa perte s'élève à 4.770 lt, ce qui se passe de tout commentaire. La course reprend pourtant un peu faveur au Havre pendant la guerre d'Amérique grâce à la supériorité navale franco-hispano-hollandaise sur l'Angleterre : 28 corsaires sont armés dans le port haut-normand entre 1778 et 1783.

Mais les négociants havrais sont, en général, plus enclins à poursuivre les échanges en temps de guerre, notamment par le recours aux convois marchands organisés par la Marine royale⁴⁵. Le gouvernement peut ordonner la constitution de convois marchands lorsque le ravitaillement et la protection des colonies l'exigent. Pour l'armateur, cette solution en apparence rassurante présente pourtant plusieurs inconvénients de taille. La formation d'un convoi de plusieurs centaines de navires marchands protégés par des bâtiments de guerre nécessite de longues semaines d'attente en rade de Brest ou de Rochefort, les frais d'escale restant à la charge de l'armateur.

troisième qui Sera ordonné de lavis de La Société dans les circonstances que l'on estimera etre favorable », 01/10/1756. La maison de banque Lecouteux & Cie de Paris a reçu la correspondance d'Eustache frères du Havre pour placer des actions en course auprès des intéressés de la capitale. Comme l'a déjà observé Robert Richard à propos du financement des expéditions havraises, les actions en course s'acquièrent et se revendent « en cascade ». Ainsi un sieur de l'Espronnière, actionnaire de 6.000 lt pour 1/64^e dans la société d'Eustache frères, recède un quart de son action pour 1.500 lt à un sieur de Poulmarch.

44 J. Mettas, *Répertoire des expéditions négrières françaises*, op. cit., II, p. 727 : Grandclos-Meslé arme dès 1763 le *Mesny* de 300 tx à Saint-Malo pour une première campagne de traite négrière sous le commandement du capitaine Jalobert de Monville. Grandclos Meslé est en correspondance d'affaires régulière avec les Foäche, eux-même en parenté avec les Eustache et l'armateur négrier havrais Jacques François Bégouën Demeaux.

45 Sur les convois marchands pendant les conflits maritimes, voir P. Villiers, *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, SDHA, 2 vol., 1991, II, p. 635-692 (guerre d'Amérique). Le cas havrais est abordé par É. Delobette, « Risques et stratégies commerciales havraises dans la seconde moitié du XVIII^e siècle : traite négrière et navigation neutre », dans *Les Normands et l'outre-mer, Actes du 35e congrès de la Fédération des Sociétés historiques et archéologiques de Normandie*, Granville, 18-22 octobre 2000, Caen, *Annales de Normandie*, 2001, p. 93-123.

L'évolution du convoi en haute mer se règle sur la vitesse du bâtiment le plus lent. Mais les armateurs comme les chargeurs reprochent surtout aux convois l'inconvénient commercial très fâcheux de faire brusquement converger sur une colonie un afflux considérable de cargaisons d'Europe que le peu d'élasticité de l'offre et de la demande du marché antillais peine à absorber rapidement. Pour contourner ce problème et conserver une relative liberté d'action, les armateurs neutralisent de plus en plus souvent leurs cargaisons ou leurs navires lors des derniers conflits maritimes de l'Ancien Régime. La substitution d'un pavillon neutre en lieu et place de la véritable nationalité confère en théorie l'insaisissabilité d'un bien en cas de capture par l'ennemi. Toutefois, les nombreux abus commis par les négociants de France durant les précédents conflits navals décident l'Angleterre à ne plus respecter ce point de droit maritime à partir de la Guerre de Sept Ans. L'armateur qui désire malgré tout neutraliser, procède de la manière suivante : il s'enquiert discrètement auprès de ses correspondants étrangers des filières à contacter pour obtenir des documents de neutralisation, mais il peut tout aussi bien effectuer de concert une vente fictive de son navire. La neutralisation est pratiquée avec le plus de succès au Havre, surtout pendant la guerre d'Amérique, pour contourner le blocus naval anglais. L'existence d'un vaste trafic international d'actes de ventes fictives de navires opérant au grand jour à partir des ports et villes de la Flandre impériale facilite grandement les démarches des armateurs havrais : au moins 129 navires havrais envoient les couleurs espagnoles, hollandaises puis impériales entre 1779 et 1782 avant de partir en droiture, voire même à la traite négrière, pour les îles d'Amérique.

Ainsi l'activité portuaire, certes très réduite, ne cesse jamais vraiment tout à fait au Havre pendant les conflits. En revanche, la guerre maritime présente beaucoup trop d'éléments aléatoires et non maîtrisables par le négoce local pour remplacer le mécanisme régulier de l'accumulation capitaliste mercantile du temps de paix. La reprise des affaires à la sortie d'un conflit est tout aussi attendue que redoutée par le négoce maritime. Ce point se vérifie invariablement en 1763 puis en 1783 (saturation des marchés en marchandises, concurrence commerciale étrangère très dure aux Îles).

DÉRÈGLEMENTS ET AJUSTEMENTS DU COMMERCE COLONIAL HAVRAIS

Les paradoxes du succès commercial havrais

Le retour difficile à l'économie de paix à partir de 1783 s'accomplit au moment où la commercialisation des denrées coloniales ne représente plus

aussi assurément qu'avant la Guerre de Sept Ans une voie d'enrichissement rapide. Les négociants de métropole doivent renouer les affaires avec les Antilles dans un nouveau contexte réglementaire moins favorable à leurs intérêts. En effet, pour des raisons essentiellement fiscales, le gouvernement royal ouvre les colonies antillaises à la concurrence étrangère depuis l'arrêt du 30 août 1784. L'arrêt favorise très nettement les colons des Antilles, mieux approvisionnés en captifs africains par la traite étrangère, ainsi que le négoce anglo-américain, assuré de vendre des comestibles ou des cargaisons de Noirs contre des sucres et cafés de qualité à des prix plus attractifs qu'en Jamaïque ou sur le continent. La nouvelle réglementation coloniale induit également des effets commerciaux très pervers. C'est, par exemple, avec des sucres acquis le plus légalement du monde à Saint-Domingue que les négociants anglais tiennent la dragée haute à leurs concurrents français dans la « guerre des sucres » raffinés, puis réexportés à coup de *drawbacks*, que se livrent les deux puissances commerciales sur les marchés du nord européen⁴⁶.

De ce fait, les Havrais se trouvent confrontés à une situation paradoxale aux colonies. Saint-Domingue atteint une croissance économique sans précédent⁴⁷ : le système sucrier esclavagiste a décuplé largement sa production en passant de 10.000 tonnes en 1715 à 125.000 tonnes en 1789. La colonie compte la même année le rapport d'un blanc pour dix esclaves, un écart qui ne cesse de se creuser dangereusement tant la demande servile des habitants semble insatiable. En revanche, l'endettement des colons apparaît plus élevé que jamais auprès des armateurs négriers métropolitains. Les délais de crédit comme les montants des créances s'allongent démesurément aux colonies à cause de la hausse très forte du prix des captifs en Amérique : 500 liv. coloniales en moyenne en 1766, environ 1.500 à 2.000 livres vers 1790. L'inflation s'auto-alimente dans une spirale sans fin : le doublement du prix des captifs en Afrique entraîne automatiquement le triplement de la valeur des marchandises de traite achetées en Europe et soutient par contrecoup les hauts prix d'achats des denrées coloniales aux Îles.

Mais le grand commerce atlantique français est animé par une pléthore de maisons de négoce dont les facultés financières de la plupart d'entre elles ne dépassent guère le stade du microcapitalisme familial. Les négociants-armateurs usent au Havre d'un système de crédit commercial comme d'un

46 Archives nationales, F/12 1639^A, mémoire du négoce du Havre du 10/05/1786 sur les réexportations de sucre et les primes accordées en Europe, et J. Tarrade, *Le Commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime*, op. cit., II, p. 614-622 : pour contrer les achats anglais de sucres bruts à Saint-Domingue et leur stratégie du *drawback* en Europe du Nord, les négociants du Havre et de Rouen demandent au ministre l'instauration de primes à la réexportation des sucres raffinés en France.

47 L. Crété, *La Traite des nègres sous l'Ancien Régime*, Paris, Perrin, 1998, p. 189-192.

réseau bancaire convenable en période de confiance, bien qu'il ne présente pas les mêmes garanties d'efficacité que celui qui se pratique depuis des décennies en Angleterre, comme l'illustrent à Paris les avatars de la Caisse d'Escompte d'Isaac Panchaud⁴⁸. Or, la confiance générale s'étiole très vite dans les affaires en France avant même la fin de la guerre d'Amérique. Le reflux du capital/risque vers une conjoncture plus incertaine ne désigne pas la responsabilité négociante mais plutôt celle du système de crédit français. Sans crier gare, des disettes monétaires récurrentes, provoquées par le gouffre abyssal du déficit budgétaire de l'État, paralysent momentanément, à partir de 1785, le crédit commercial et bancaire indispensable aux négociants. À chaque nouvelle crise, le crédit se terre instantanément, privant brusquement les négociants des capitaux nécessaires au renouvellement de leurs opérations mercantiles. De ce fait, le nombre de faillites s'élève de façon alarmante en France. À Bordeaux, par exemple, une faillite sur cinq relevées durant le XVIII^e siècle survient entre 1783 et 1793 dans une période où se multiplient, il est vrai, les nouveaux établissements de négociants dans ce port. Les Havrais diversifient par nécessité ou par précaution leurs sources de crédit (dépôts particuliers, autofinancement, assurance maritime, intéressement croisé du négoce, investisseurs privés d'origine française ou étrangère) pour ne pas dépendre trop exclusivement des seuls réseaux du crédit bancaire parisien.

En contrepartie, devant fidèlement rendre compte de ses opérations à divers intéressés ou bailleurs de fonds, le négociant havrais n'est plus aussi libre de réorienter ses stratégies mercantiles comme il le souhaiterait. Cet inconvénient majeur pousse plusieurs grandes maisons de la place (Bégouën Demeaux & Cie, Veuve Féray & Massieu, par exemple) à privilégier l'autofinancement de leurs opérations maritimes et commerciales en s'appuyant sur l'étendue de leurs capitaux propres, garantis sur la valeur considérable de leurs biens-fonds possédés aux colonies (habitations) ou bien en France. Constatant, en 1776, que la quasi-totalité de l'actif, qui dépasse le million de livres tout de même, est en mer ou bien aux colonies, les trois associés de Bégouën, Demeaux & Cie recapitalisent l'actif d'une somme équivalente depuis leurs biens propres. Quant aux autres maisons, financièrement moins bien dotées, la conjoncture du capital-risque leur apparaît suffisamment favorable pour faire aisément

48 Le négoce n'affiche qu'une confiance très relative dans la Caisse d'Escompte de Panchaud : ainsi, François Millot négociant du Havre à son fils Pierre Paul Millot à Paris : « J'appris que les Banquier de Paris prenoient Le plan d'accepter Les Lettres de Change pour payer a La Caisse Descompte cela donne Tintouin dun avenir quy pourroit navoir pas de Bonne Suite. Cette Caisse Est Etablye de 1776 sans doutte dans des Vüe & on Commenceroit d'en faire uzage Mr Boulogne [du Havre] en ont acceptez ainsy voit de faire des Informations necessaire destre Instruit dans le Commerce », 13/02/1779, coll. part. de M. D. Lefèvre-Toussaint, Sainte-Adresse.

travailler l'argent des autres. Les capitaux demeurent accessibles et à un taux d'intérêt convenable à la fin du siècle. Les risques commerciaux sont raisonnablement limités en période de hausse des prix soutenue, à condition toutefois de gérer ses affaires au plus serré. La situation concurrentielle des marchés atlantiques incite les négociants à la prudence. Les négociants-commissionnaires recommandent aux capitaines d'exiger des colons des remises réparties conjointement en sucres, cafés et cotons, le meilleur cours d'une denrée soutenant, dans les transactions, les prix plus faibles des deux autres afin de réduire les risques de pertes à la revente au Havre. Le but attendu consiste surtout à rapprocher le plus possible du point d'équilibre des transactions les cours stables des marchandises d'Europe, de moins en moins capables de soutenir la hausse continue des prix des denrées aux colonies par l'effet de la loi de l'offre et de la demande. De plus, l'évolution hebdomadaire des cours des denrées coloniales apparaît de plus en plus heurtée, donc imprévisible. Les négociants se perdent en conjectures face aux brusques opérations spéculatives internationales de grande ampleur, notamment sur les cotons, de plus en plus réclamés par les fabricants, puis sur les cafés et les sucres avec l'extension de la crise révolutionnaire en Europe.

Après 1783, les Havrais comprennent donc vite, en faisant leurs comptes, que le commerce colonial atlantique n'apparaît plus porteur de grands profits, sans qu'ils puissent disposer d'une marge de manœuvre suffisante pour réagir. Ainsi, la répartition des stratégies d'armement observée au Havre avant 1756 n'évolue guère vers plus de mixité des trafics coloniaux : entre 1763 et 1793, 183 maisons sur 248 n'arment qu'en droiture (74 % des maisons), 11 n'expédient que pour la traite (4 % des maisons), mais 54 maisons seulement s'intéressent aux deux trafics, soit 22 % du total des sociétés havraises. L'audace mercantile n'est donc pas de mise après 1783, dans un port toujours marqué par le nombre élevé des armements en droiture. Un malaise commercial grandissant se cache également derrière les statistiques trompeuses de l'exceptionnelle croissance du nombre d'armements coloniaux du Havre. Certes, les Havrais multiplient par deux le nombre de leurs armements de navires pour les colonies : 52 navires en 1783 contre 101 en 1788, 14 navires négriers en 1783 contre 29 en 1788. Le Havre devient le troisième port français de traite des Noirs après Nantes et Bordeaux, en réalisant 17 % du trafic négrier total effectué entre 1783 et 1793. L'explosion du nombre des armements pour l'Afrique relevés de 1783 à 1787 s'explique d'abord par les primes d'encouragement à la traite négrière. Plus généralement, c'est surtout l'accroissement du nombre de comptoirs de négoce au Havre après 1783 (le plafond local des 200 comptoirs environ, au-delà duquel leur

viabilité commerciale devient plus qu'incertaine par l'étroitesse du volume d'affaires global régnant sur la place, est atteint vers 1789) qui est à l'origine de l'expansion du nombre d'armements coloniaux et non par l'augmentation unitaire du nombre des armements de chaque comptoir.

Toutefois, comme le remarque Robert Richard, le trafic colonial havrais atteint son bref apogée en 1787 (93 navires partis en droiture, 48 en traite) avant de voir diminuer ensuite le nombre des expéditions⁴⁹. La rotation soutenue des voyages en droiture répond, dans l'esprit des négociants-armateurs, à l'effritement de leurs marges bénéficiaires provoqué par la baisse relative du taux de fret et du cours des denrées en France. Pourtant, cette stratégie est remise en question devant l'afflux massif de navires et de marchandises de toutes provenances aux colonies. Le négoce marseillais, comme très probablement celui des Havrais, revend vers 1730 entre 3 à 10 fois plus cher à la Martinique des produits achetés auparavant sur les marchés levantins ; après 1783, sa marge bénéficiaire obtenue dans ce trafic oscille autour de 10 % dans le meilleur des cas. La traite négrière emboîte le pas. Certains rares voyages vers la côte d'Afrique rapportent jusqu'à 60 % de rendement du capital investi, mais, en année moyenne, ils ne produisent que 5 à 10 % au mieux (6 % en moyenne à Nantes vers 1783, mauvaise année pour le grand commerce il est vrai), primes de l'État comprises⁵⁰. L'accroissement du nombre de voyages négriers entraîne mécaniquement à la hausse celui des expéditions de droiture, donc un afflux de marchandises en circulation sur des marchés atlantiques peu élastiques et très vite soumis à la distorsion de l'équilibre précaire existant entre l'offre et la demande. Bien évidemment, dans des conditions aussi concurrentielles, la persistance dangereuse de ce type de stratégie ne fait qu'alimenter davantage la spirale de la chute des profits pour les expéditions de droiture au nom de la loi des rendements décroissants.

49 R. Richard, « La flotte de commerce du Havre 1751-1816. Étude statistique d'après les archives des Classes de la Marine », dans *Aires et Structures du commerce français au XVIII^e siècle*, *op. cit.*, p. 201-235.

50 G. Daudin, dans « Comment calculer les profits de la traite ? », *Outre-mers : Revue d'Histoire*, 336-337 (2^e semestre 2002), p. 43-62, privilégie l'exploitation des seuls comptes d'expéditions de traite sur le recours à la théorie économique de la concurrence ou la construction d'expéditions théoriques. Ne faudrait-il pas plutôt envisager, conformément aux stratégies négociantes, l'examen de l'évolution du profit global des activités commerciales d'une société de négoce au lieu d'isoler les seuls armements négriers ? Ce point de vue est aussi exprimé par Olivier Pétré-Grenouilleau : « c'est donc l'insertion de la traite au sein d'un système maritime et colonial beaucoup plus vaste, dans lequel se trouvent de multiples formes de compensation des profits et des pertes, notamment grâce aux politiques protectionnistes des nations coloniales, qui permet de comprendre sa longévité, malgré ses nombreux aléas », dans « Introduction », dans *Outre-mers Revue d'Histoire*, SFOHM, 2^e semestre 2002, p. 9.

La croissance commerciale havraise a également pour conséquence de réanimer après 1783 un actif courant migratoire de négociants non régnicoles venus des États-Unis, d'Allemagne, de Scandinavie, d'Angleterre ou de Suisse, commandités à la tête de succursales. Quelques Anglais, comme Miles Barber ou la société Haviland, Le Mesurier & Co s'établissent même armateurs négriers au Havre pour bénéficier des primes d'État. Ces nouveaux établissements ôtent au négoce local une partie non négligeable des fructueuses commissions et consignations levées sur les navires et les denrées coloniales vers le Nord. Quelques manufacturiers de l'intérieur du royaume commanditent également au Havre leurs propres dépôts de toiles de traite pour court-circuiter les commissions négociantes. Les marchands-fabricants yvetotais arment même un navire par leurs propres soins, au nez et à la barbe des Havrais, afin de rapporter au meilleur prix possible des cotons antillais devant ensuite alimenter le *domestic system* toilier du Pays de Caux. Pour couronner le tout, on assiste en 1785 à la résurgence du vieux réflexe du commerce protégé. Une nouvelle Compagnie du Sénégal, munie du monopole commercial de la traite de la gomme et des esclaves dans cette partie de l'Afrique, voit le jour au Havre au profit d'une partie de l'armement protestant local ainsi que de leurs intéressés manufacturiers, mais provoque le vif mécontentement des autres négociants-armateurs de la place écartés de ce marché.

Maîtriser la filière coloniale

Le négoce havrais élabore plusieurs répliques commerciales, tout en bénéficiant de l'attention des pouvoirs publics, toujours très attentifs aux questions touchant aux échanges maritimes et à la colonisation. Les Havrais commencent par porter leurs efforts sur la préparation et la meilleure adéquation possible de leurs expéditions maritimes aux marchés, car le contrôle négociant sur l'information et le transport maritime constituent les deux piliers du profit mercantile. Les Havrais limitent les coûts de l'information par l'extension des correspondances entre marchés, en profitant de l'émergence d'une modeste presse économique locale et d'un almanach maritime dès 1753, puis en participant à l'érection par souscription d'une Bourse de commerce en 1784. Les Havrais prennent régulièrement l'habitude vers 1789 de mentionner la raison sociale de leur comptoir dans les divers guides de commerce européens. En parallèle, les bibliothèques négociantes deviennent de véritables centres de documentation et d'information juridique, commerciale, scientifique ou technique, conjointement à l'élévation culturelle de la plupart des chefs de comptoir. À ce titre, les fils des élites négociantes

vont parfaire leur formation mercantile et linguistique en effectuant un stage en tant que commis dans le comptoir d'un correspondant étranger de leur père, généralement établi sur une place de commerce du Nord européen, mais jamais aux colonies.

Dans le quotidien des opérations d'armements, les armateurs s'entendent entre eux pour une meilleure régulation des départs des navires négriers afin d'éliminer une inutile et coûteuse concurrence en Afrique⁵¹. Les Havrais parviennent également à réduire la durée de navigation des voyages négriers par le recours accru aux contrats d'affrètements de navires francisés ou d'achats de cargaisons de captifs à des négociants de Londres, de Bristol ou de Liverpool, propriétaires de « captiveries » en Afrique. Le but consiste à réduire la durée du cycle de rotation du capital pour le réinvestir plus rapidement dans un nouveau voyage tout en diminuant la mortalité des captifs à bord des navires durant le *Middle passage* entre l'Afrique et l'Amérique. Les tonnages des navires sont adaptés dans ce sens en fixant par exemple, pour la droiture, un tonnage moyen théorique de 120-140 tonneaux environ, contre 350 tonneaux dans les autres grands ports coloniaux. Les navires négriers abordent dans des rades et sites portuaires de mieux en mieux aménagés le long du trajet « circuiteux » pour leur procurer toutes les facilités nécessaires à leurs transactions⁵². Les participations croisées entre maisons de négoce s'étendent jusqu'aux armements de navires, voire à l'entreposage des cargaisons, un véritable casse-tête à l'intérieur du Havre, « ville enclose ». Cette forme d'entente permet ainsi de réduire les coûts de mise-hors tout en luttant contre la concurrence par l'entreposage puis le chargement prioritaire et systématique des marchandises reçues des correspondants habituels.

Les armateurs tentent également de maîtriser l'ensemble de la filière commerciale coloniale en s'appuyant sur une stratégie réactive à court terme selon les aléas de la conjoncture⁵³. La traite négrière, comme la droiture,

51 Le choix idoine d'une date de départ d'un navire négrier pour l'Afrique constitue un véritable casse-tête pour l'armateur qui doit élaborer le calendrier le plus convenable possible de l'expédition en intégrant de nombreux paramètres, parfois incompatibles entre eux comme le montre, dans le cas de la traite négrière anglaise, St. D. Behrendt, dans « Markets, Transaction Cycles, and Profits : Merchant Decision Making in the British Slave Trade », *William and Mary Quarterly*, 3^e série, vol. LVIII, 1, January 2001, p. 171-204.

52 É. Delobette, « Les Aménagements portuaires dans le commerce « circuiteux » havrais de la fin de l'Ancien Régime », *Cahiers de la MRSB*, avril 2007, n° 47, Presses Universitaires de Caen, p. 237-257.

53 Archives nationales, V7/487, dossier Saurine, arrêt du 19/11/1778 sur les contestations survenues entre Pierre et Bernard Saurine avec André Gossey. Le capitaine Pierre Saurine commande le *Boutin* construit à Saint-Malo pour un voyage en Méditerranée, puis commande le *Trésorier* à Honfleur afin de préparer le déroulement d'une campagne de traite négrière projetée par André Gossey, Jacques Ribard et Veuve Delacroix, négociants

sont deux trafics assujettis aux fréquentes variations de prix provoquées par l'abondance ou la rareté de navires aux colonies, ainsi que par l'afflux de navires marchands espagnols venus y acheter des marchandises sèches. Le négociant de métropole qui entend développer ses affaires avec Saint-Domingue sans subir de pertes doit se décider entre l'association avec un correspondant colonial, l'établissement de son propre comptoir dans la colonie, ou se reposer entièrement sur les services d'un capitaine gèreur. Mais, dans le premier cas, le correspondant colonial réclame des intérêts et commissions élevés (vente, entreposage). L'établissement d'une succursale coûte plus cher encore. Bien souvent, l'armateur retient la solution du capitaine-gèreur. Ce dernier reste dans la colonie après le départ du bâtiment afin de recevoir les paiements des colons et constituer des cargaisons de retour pour le prochain navire attendu dans l'île. Le procédé repose avant tout sur l'honnêteté et la compétence du capitaine, parfois tenté de conserver les fonds pour s'établir colon ou négociant sur place. L'entente mercantile régnant aux deux extrémités de la chaîne atlantique permet de tirer tout le parti possible d'une position éminente sur le marché. En amont, les Havrais rationalisent les coûts de leurs opérations coloniales en intensifiant après 1783 la mise en concurrence systématique de leurs approvisionnements européens en marchandises de cargaison de qualité au meilleur prix possible pour les écouler plus facilement aux colonies⁵⁴. Ils concluent pour les mêmes raisons des accords commerciaux avec des négociants anglais ou danois pour leur affréter des navires afin de réduire les coûts d'une expédition négrière tout en bénéficiant des primes d'encouragement à la traite versées par le gouvernement royal.

Les transactions ont aussi un prix

Les Havrais s'efforcent aussi de mieux maîtriser l'ensemble des coûts périphériques liés aux transactions commerciales. Les efforts du négoce portent d'abord sur les aspects financiers de leurs activités, particulièrement à propos du crédit commercial. Le recours au crédit bancaire parisien se généralise, conjointement à l'usage massif de la lettre de change, souvent assorti de l'escompte, pour élargir le crédit commercial. Chaque négociant sollicite un

de Rouen. Les captifs africains sont acquis par contrat à Londres. Pierre et Bernard Saurine reçoivent en 1766 la gestion des affaires de la société au Cap avec recommandation auprès de Mesmer frères dudit lieu. Pierre Saurine s'associe temporairement avec le Havrais Stanislas Foäche du Cap avant d'employer illégalement les fonds de ses commettants (1.500.000 livres en 3 cargaisons de captifs, plus 95.000 lt de marchandises reçues entre 1767 et 1771) en habitations et dans un comptoir entré en affaires avec la maison Renault & Dubois du Havre.

⁵⁴ B. Mandelblatt, « A Transatlantic Commodity : Irish salt beef in the French Atlantic World », *History Workshop Journal*, 1, 2007, vol. LXIII, p. 18-47.

montant unitaire modique (20 000 lt en moyenne), mais réitère sa démarche auprès de plusieurs établissements de banque et intéressés particuliers. La multiplication du nombre des chambres d'assurances maritimes au Havre (1 en 1736, 5 en 1765, 7 en 1789) mutualise les pertes sur avaries et naufrages de manière plus indolore, tout en activant une source supplémentaire de capitaux⁵⁵. La banalisation de l'escompte sur les lettres de change augmente conjointement les circulations du crédit. Les techniques bancaires (remises des effets, taux de change) et comptables (comptabilité en partie double) se répandent largement parmi les comptoirs. Enfin, peu satisfaits des sentences rendues sur *dictum* par le siège de l'Amirauté, les négociants parviennent à résoudre de manière autonome et rapide les litiges commerciaux mineurs par le système de l'arbitrage. Ce procédé efficace se renforce par la création du Tribunal de Commerce du Havre en 1792 suivie de celle de la Chambre de commerce en 1802.

Ces divers organismes ont pour but d'accumuler un savoir juridique spécifique (parères) afin de réduire les coûts des transactions, inévitablement liés à la croissance des échanges, ainsi que les coûts de l'application des contrats grâce à la présence de « gens à talents » tels que des avocats ou procureurs comme Alexandre Lacorne, des juristes rompus aux questions de Droit commercial. La fonction principale de ces derniers consiste à assister le négoce maritime dans les répliques aux diverses formes de fraude, mais surtout contre les inévitables difficultés issues de la banalisation du crédit gratuit. L'accroissement des échanges commerciaux entraîne automatiquement celle de cette dernière forme de crédit, c'est-à-dire d'un délai variable allant de plusieurs semaines à plusieurs mois entre la livraison d'une marchandise et son règlement. La gratuité de ce terme est toujours consentie par les vendeurs aux acheteurs lors d'une transaction, mais des abus sont parfois commis en métropole, sans même devoir évoquer les interminables créances coloniales. Aussi, au nom de la défense de la « conscience de place », les Havrais tiennent-ils à conserver la rentabilité la plus élevée possible de leurs opérations avec les Antilles en s'appuyant si nécessaire sur ces organismes de régulation commerciale⁵⁶. L'activité juridique des arbitres puis du tribunal de

55 Archives départementales de Seine-Maritime, 1 NP 1 : « le commerce des assurances est non seulement un véhicule du commerce mais il en est encore une indispensable condition [...] les assurances sont une ingénieuse manière de distribuer la perte sur un plus grand nombre des personnes en les appelant au partage d'une partie des bénéfices... », exercice an XII-1804.

56 P. Verley, « Économie de marché. Une construction historique », *Alternatives économiques*, n° 166, janvier 1999, p. 69 ; J. Brasseul, *Histoire des faits économiques*, Paris, A. Colin, 1997, 2 vol., I, p. 40-41, sur la définition des coûts de transaction et leur émergence dans une société développée d'après le concept de Douglas C. North et *ibid.*, p. 154 sur les

Commerce contribue également à une meilleure généralisation des pratiques commerciales, codifiées depuis l'édit de Saint-Germain-en-Laye de 1673 connu sous les termes *d'Ordonnance du Commerce* ou de *Code Savary*, pour restaurer la confiance dans les échanges et abaisser les coûts de négociation. Ces avancées essentielles ne portent pourtant pas les fruits attendus.

314 L'augmentation relative du nombre d'expéditions en droiture pour les colonies ne compense pas la baisse inquiétante de la rentabilité de ce trafic devenu très engorgé en 1786. L'accumulation inquiétante des créances coloniales à Saint-Domingue confère aux armateurs négriers un enrichissement risquant d'apparaître de plus en plus virtuel aux investisseurs. Les pouvoirs publics accumulent les doléances des négoce portuaires, vivement mécontents de l'ouverture des marchés coloniaux au commerce étranger depuis 1767. Le Comité des Négociants du Havre, officieusement créé en 1749, devient l'organe intermédiaire reconnu entre le milieu négociant et les pouvoirs publics. Son efficacité grandissante, remarquée à partir des *conférences de Sartine* de 1775, où s'illustre le négociant-armateur et futur constituant Jacques François Bégouën, s'explique par les députations successives de l'élite négociante locale auprès du gouvernement. Le ministre de la Marine, Castries, ordonne en 1786 l'envoi de la mission Bertrand afin d'enquêter dans les ports marchands et d'y analyser les facteurs de la crise de la droiture. Bien accueilli au Havre, Bertrand se tient informé par le détail de la gravité de la situation économique locale. Mais, au grand dépit du négoce havrais, aucune mesure gouvernementale conséquente n'est prise ensuite pour relancer ce trafic. Les travaux publics engagés par l'État passent également pour une forme indirecte de soutien au négoce. Le plan d'extension portuaire du Havre projeté par l'ingénieur Lamandé entre en 1787 dans sa phase de réalisation, couplé à la construction du port naval de Cherbourg. Ces immenses travaux maritimes sont intégrés dans l'ambitieux projet royal de réhabilitation des ports de commerce de la Manche centrale, le pendant essentiel du traité de commerce Eden-Rayneval de 1786. Mais, dans l'immédiat, l'écart entre le nombre de navires inscrits au quartier du Havre et ceux restés réellement en activité ne cesse de s'accroître à partir de 1787, faute

autres coûts évoqués dans le texte ; sur la « conscience de place » et la fraude (production, échanges), voir les communications publiées par G. Béaur, H. Bonin, dans *Pour une Histoire de la fraude et de la contrefaçon, Actes du colloque de l'Association française des historiens économistes et du Comité pour l'Histoire économique et financière de la France*, Paris, 3-6 novembre 2004, Genève, Droz, 2006.

d'une profonde rénovation des stratégies mercantiles havraises en direction de nouveaux marchés⁵⁷.

La réorientation du commerce havrais vers l'Asie est-elle abordée par le négoce ? À l'exception de quelques rares armements négriers expédiés vers les côtes d'Afrique orientale mais uniquement destinés pour les Antilles, les Havrais ne manifestent aucune volonté patente de réorienter une partie de leurs échanges vers l'océan Indien comme le font d'autres grands ports coloniaux français après la dissolution de la Compagnie des Indes en 1769. Les raisons en sont l'assurance de trouver des débouchés réguliers en Europe pour les denrées coloniales américaines, l'impossibilité d'armer au Havre des navires de très fort tonnage pour les Indes orientales, l'absence d'une active diaspora marchande havraise partie diriger des comptoirs ou des plantations en Asie. En outre, les frêles structures du microcapitalisme familial, qui se prêtent à merveille pour le commerce particulier avec les Îles d'Amérique, refroidissent considérablement toute velléité d'association commerciale à grande échelle vers les Indes orientales. L'individualisme négociant havrais contraste singulièrement ici avec les entreprenantes facultés d'association mercantile de grande envergure rencontrées dans les milieux d'affaires internationaux, tels que les indienneurs suisses, évoqués par Louis Dermigny dans le cas de la maison Solier & Cie de Marseille.

Portrait de groupe. La bourgeoisie négociante havraise

La constance commerciale surprenante des Havrais envers les échanges américains leur confère à la fin de l'Ancien Régime un niveau de vie aisé, certes, mais encore bien éloigné des belles fortunes négociantes remarquées dans d'autres grands ports marchands, tels le Malouin Grandclos-Meslé, les Nantais Chaurand frères ou le Bordelais Gradis. De ce fait, le « point d'équilibre » défini par Guy Chaussinand-Nogaret, à partir duquel le « dynamisme social » d'un négociant s'accélère très vite au-delà d'un patrimoine d'un million de livres⁵⁸, n'est finalement atteint que par deux maisons havraises : Bégouën Demeaux & Cie, et Veuve Homberg et Homberg frères & Cie. Dans le premier cas, les Bégouën, oncle et neveu, appuient leur succès sur le contrôle de filières verticales : habitations à Saint-Domingue, armements, expansion

57 Ph. Manneville, « Le Havre et la migration vers l'Amérique dans la longue durée », communication donnée au *Tour du siècle* organisé par l'association *Le Métis*, Le Havre, janvier 2000 : Le Havre expédie 1.875 navires aux Antilles, auxquels s'ajoutent les 329 bâtiments au moins dirigés vers la côte d'Afrique contre 21 pour les États-Unis et 134 pour diverses destinations entre 1763 et 1792.

58 G. Chaussinand-Nogaret, « Capital et structure sociale sous l'Ancien Régime », *Annales, E.S.C.*, 2, 1970, p. 463-476.

commerciale vers la Russie, assurances maritimes, intérêt au raffinage sucrier. La maison Homberg emprunte aussi la même voie mais, comme l'a remarqué Louis Bergeron, elle s'intègre dès le Consulat aux milieux bancaires les plus influents de la capitale. Ces exceptionnelles trajectoires marchandes se comprennent en partie par la vigueur des solidarités tissées entre clans mercantiles prédominants depuis les années 1730. Or, comme le remarque Pierre Gervais à propos des marchands de Trenton dans le New Jersey, plus on s'approche du « noyau dur » du milieu mercantile local, plus les enjeux s'élèvent et plus les solidarités marchandes se renforcent, notamment par le biais des alliances matrimoniales permettant la consolidation des patrimoines. Toutefois, il convient de ne pas perdre de vue les écarts extrêmes en valeur des patrimoines entre ce « noyau dur » et la périphérie de la nébuleuse négociente havraise.

316

Le niveau modéré des patrimoines locaux peut expliquer, au moins en apparence, l'individualisme négociant havrais, peu enclin de prime abord aux « solidarités marchandes ». Comme le démontre Pierre Gervais, après Thomas Doerflinger, aucun marché classique ne peut fonctionner sans tendances monopolistiques plus ou moins affirmées de la part de ses acteurs, nécessairement solidaires au-dessus de la concurrence quotidienne du marché⁵⁹. Ceux-ci recherchent toujours le monopole commercial, ou tendent généralement par leurs efforts à l'obtenir, afin d'acquérir un gain supplémentaire en sus du prix d'équilibre fixé par le jeu normal de l'offre et de la demande. Le but consiste à « paralyser » la « main invisible » du marché en s'appuyant sur une solidarité marchande indispensable à toute tentative monopolisatrice. Cet impérieux besoin d'union conduit même les négociants à sacrifier une partie de leurs gains au bénéfice de l'unité marchande, comme le prouvent les ententes entre armateurs dans les dates de départ des bâtiments négriers. Plus la tendance marchande vers le monopole s'accroît, plus le surprofit d'un négociant s'élève pour s'éloigner du point d'équilibre entre offre et demande, plus ce négociant contrôle l'accès au marché en subordonnant producteurs et consommateurs, plus il est donc en mesure d'intéresser les investisseurs potentiels à ses affaires pour mieux dépasser la concurrence. L'individualisme du négociant représente dans ce cas le principal

59 P. Gervais, *Les Origines de la révolution industrielle aux États-Unis*, Paris, EHESS, 2004, p. 35, n. 22 et p. 38, reprend Th. M. Doerflinger, *A Vigorous Spirit of Enterprise : Merchants and Economic Development in Revolutionary Philadelphia*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1986. La concurrence marchande la plus vive favorise le producteur, mais plus cette concurrence s'accroît, plus l'existence sociale des marchands et négociants devient précaire, d'où l'acharnement de ces derniers à vouloir absolument « domestiquer » d'une manière ou d'une autre le marché.

contreponds aux tendances monopolistiques apparues sur la place, mais il se heurte rapidement à ses propres limites. La concurrence entre négociants ne peut dépasser un certain point sans précariser le statut socioéconomique de l'ensemble du négoce. En effet, les négociants subissent quotidiennement la pression de leurs interlocuteurs sur le crédit comme sur le taux de profit au cours de leurs transactions. Les acteurs du négoce sont, comme l'affirme Pierre Gervais, « condamnés à s'entendre ou à périr », ce qui, au passage, relativise très fortement la notion centrale de concurrence si chère au libéralisme. Si la concurrence entre Havrais demeure libre et ouverte sur les marchés extérieurs, il existe au Havre, *de facto*, un point d'équilibre précaire entre monopole et concurrence locale maintenu par l'existence d'organes locaux de régulation commerciale et sociale.

Ces organismes de filtrage et de cooptation d'accès à la sociabilité mercantile havraise, telles que les chambres de lecture ou les loges maçonniques locales, peuvent également influencer par mimétisme sur le rejet de toute réorientation, même partielle, des trafics. Si les strates sociales intermédiaires du milieu négociant fréquentent majoritairement ces lieux de convivialité, la quasi-totalité des élites mercantiles ne ressentent qu'une froide indifférence envers cette forme opaque de sociabilité inutile à leur ascension sociale⁶⁰. Or, on sait qu'un entrepreneur décide soit de façon paramétrique en agissant selon un environnement donné, soit de manière stratégique en réagissant d'après les décisions prises par ses concurrents. Les négociants havrais de la *middle class*, penchant davantage pour la seconde option, appuient leur élévation socioéconomique en cours sur le maintien résolu des stratégies d'échanges en vigueur au Havre, notamment à propos du devenir de la traite négrière à l'orée de la Révolution française⁶¹. Dans ce cas précis, la fonction des

60 Le *Comité des Négociants*, fondé en 1749, a une finalité très différente des loges maçonniques ou des chambres de lecture havraises dont l'apogée de l'activité survient après 1763. Le Comité, aux mains du clan Bégouën à la fin de l'Ancien Régime, défend à l'extérieur du Havre les positions commerciales à tendance monopolistiques de l'ensemble du négoce et de l'armement local. Le Comité adhère également à la plus parfaite orthodoxie sociale et politique. En revanche, les loges demeurent toujours suspectes aux yeux de la monarchie en dépit de leur indéniable loyalisme politique. Les loges et chambres havraises constituent une extension parmi d'autres (préséance publique, édilité, réceptions officielles ou privées, bals, banquets, etc.) des lieux de sociabilité professionnelle de la *middle class* négociante à laquelle viennent s'agréger les capitaines marchands aisés ou les premiers commis des manufactures d'État locales. Ce groupe socioéconomique, aussi mobile qu'actif, reste très attaché à la défense collective de sa récente élévation socioéconomique par « la tentation du monopole » afin d'accélérer son accumulation capitaliste.

61 É. Saunier, « Les Pratiques culturelles dans un grand port de traite, les négriers havrais et la Franc-Maçonnerie » dans *Esclavage résistances et abolitions, Actes du 123^e congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Antilles-Guyane, 1998*, Paris, CTHS, 1998, p. 139-150 : parmi les 68 maisons d'armement négrier, 17 sont dirigées par un armateur franc-maçon.

loges ou chambres consisterait, en tant que lieux propices aux discussions confidentielles sur les pratiques professionnelles, à circonscrire d'éventuelles velléités réformatrices, jugées incompatibles avec les conceptions mercantiles traditionnelles ayant déjà fait localement leur preuve, tout en régulant le conflit monopole-concurrence évoqué dans le paragraphe précédent. Pour nombre de ces négociants, l'heure n'est donc pas au changement ou au redéploiement vers de nouveaux horizons marchands, mais plutôt à la défense immédiate, collective et impérieuse des trafics atlantiques existant sur la place. En effet, le négoce havrais se trouve engrené à partir de 1787 dans une série de turbulences internationales de plus en plus graves qui menacent la poursuite des échanges (affaire de Hollande en 1787, Révolution française de 1789, vive tension anglo-espagnole à propos de la baie de Nootka, violentes révoltes serviles aux colonies en 1790-1791, crises majeures de 1792 en France), sans que les deux premières assemblées politiques de la phase libérale de la Révolution de 1789, peu préparées aux problèmes complexes de l'économie atlantique, ne proposent de réelles solutions pour renouer avec la croissance commerciale et sortir de la crise politique aux colonies. La période des grands profits retirés sur les armements, les denrées coloniales ainsi que sur le commerce des esclaves dans le grand commerce atlantique, s'achève en 1793 par le déclenchement de la guerre générale en Europe contre la France révolutionnaire.

CONCLUSION

L'histoire du négoce colonial havrais au XVIII^e siècle se divise en trois grandes périodes d'inégale durée. La première phase voit l'émergence puis l'essor asynchrone des deux types d'échanges atlantiques de 1713 à 1755. Le trafic de droiture entre dans une progression relativement régulière des expéditions directes vers les Antilles jusqu'au début des années 1750. En revanche, les armements particuliers à la traite négrière ne succèdent pas immédiatement à l'abandon local de ce trafic au Havre, décidé en 1726 par la Compagnie des Indes.

La deuxième période change de rythme de croissance et d'acteurs entre 1763 et 1793. Le temps des fondateurs cède la place aux nouveaux négociants entrepreneurs issus d'horizons géographiques élargis à l'Europe entière. L'accumulation capitaliste havraise s'appuie sur l'accroissement considérable des échanges avec Saint-Domingue ainsi que sur la percée vers de nouveaux marchés en Europe du Nord, notamment à Hambourg. Les Havrais améliorent après la guerre d'Amérique les techniques mercantiles liées aux

expéditions pour la côte d'Afrique mais ne parviennent pas toujours à maintenir la rentabilité de leurs armements de droiture. Le succès méthodique des négociants havrais s'explique avant tout par leur constante détermination à se démarquer de la simple pratique de la commission-consignation sur marchandises traditionnellement rencontrée dans tous les ports. L'apogée du grand commerce atlantique havrais se produit en 1787, juste avant l'accumulation des difficultés de toutes natures, à l'origine de l'effondrement des échanges coloniaux en 1793.

L'essor du grand commerce colonial havrais ne se limite pas à la commercialisation fructueuse d'une « denrée-phare ». Cela suppose également l'interaction réussie de différentes pratiques liées aux échanges coloniaux. Les principales conditions externes sont l'essor continu de la production de denrées tropicales du système agro-exportateur esclavagiste, la mise en œuvre d'une stratégie de capital-risque raisonnablement rentable et en adéquation à l'état de la demande des marchés, bénéficiant de l'aide et du soutien presque constants des pouvoirs publics. À cela viennent s'ajouter trois conditions internes au négoce : la maîtrise négociante des flux de financement, de capitaux ou de marchandises, l'adaptation constante au *Know-how* des techniques mercantiles et maritimes, la culture d'information, de réseaux et de correspondances dans l'espace atlantique afin de réduire les coûts d'information. Enfin, trois facteurs périphériques au négoce occupent une fonction régulatrice essentielle dans la diminution des coûts de transaction : l'exercice du contrôle socioéconomique local, la maîtrise des outils autonomes de gestion des litiges commerciaux, l'émergence d'une réelle sociabilité négociante havraise.

III. Chronique

Position de thèse de doctorat

LES TROUPES COLONIALES SOUS L'ANCIEN RÉGIME¹

Ce sujet de doctorat portait sur un aspect méconnu de l'histoire du premier empire colonial français. Chronologiquement, les bornes de ce travail s'imposaient d'elles-mêmes. Il devait commencer avec la royalisation, ou étatisation, de premières initiatives privées aux colonies, sous la forme de compagnies commerciales, qui datait du début du règne personnel de Louis XIV et du ministère de Colbert, la consolidation s'opérant avec le traité d'Utrecht, en 1713. Sa fin correspondait à l'anarchie sociale doublée d'une défaite maritime et militaire complète, à partir de la Révolution.

C'était un empire éminemment vulnérable. Le contexte international était belliqueux : on a pu parler, pour cette période, de « seconde guerre de 100 ans » : en 126 ans on ne compta pas moins de 7 conflits majeurs opposant la France à la Grande-Bretagne. Or, avec le temps, l'appareil naval français s'avéra de plus en plus défaillant. Peu importe, pourrait-on penser, si cet empire ne possédait pas deux particularités qui renforçaient encore la nécessité de trouver des solutions spécifiques : il était démographiquement faible – en Amérique du Nord, par exemple, le rapport entre Français et Britanniques ne cessa de se dégrader, passant de 7 contre 1, au début du XVIII^e siècle, à 10, voire 15 contre un, pendant la guerre de Sept Ans – ; en outre, il était vital pour la balance commerciale du royaume.

De ces observations, la conclusion logique qui fut tirée et qui servit de fil directeur à cette étude c'était que, pour assurer sa survie, le premier empire colonial avait dû s'appuyer sur une présence militaire forte, à la fois instrument d'administration, outil de colonisation et moyen de défense. Une chronologie spécifiquement militaire, à partir des variations des structures entretenues

1 Cette thèse de doctorat en histoire a été soutenue le 3 décembre 2007 à l'université François Rabelais de Tours. Le jury était présidé par le professeur Jean Meyer (Paris IV). Il était composé de Martine Acerra (Nantes), Lucien Bély (Paris IV), Georges Prudhomme (directeur honoraire du musée de la Marine) et Michel Vergé-Franceschi (directeur de thèse, Tours).

Outre-mer, apparut dès lors comme un moyen approprié de vérifier la pertinence de cette intuition sur l'importance des troupes coloniales pour la survie du premier empire.

I. Présentation du travail et de la méthodologie

Un questionnement neuf

324

Lorsque le professeur Vergé-Franceschi accepta de nous diriger pour ce travail, il tint aussitôt à souligner que la thématique choisie lui paraissait neuve. Consulté, le professeur Paul Butel rendit le même avis. En effet, une étude minutieuse de la bibliographie existant sur le sujet fait apparaître, au mieux, des études parcellaires sur une colonie et pour une période précise, dans lesquelles l'étroitesse de l'angle d'étude choisi le dispute à la méconnaissance du contexte général de la période, comme de l'organisation intrinsèque de l'armée de terre et de la marine royale. On parle, par exemple, de Louisbourg, comme d'une citadelle. André Corvisier avait pourtant appelé à la plus grande prudence sur l'interprétation des belles images et des plans en couleur qu'on peut trouver dans les archives. Ailleurs, on lit que la France avait abandonné le Canada, sans rapporter un événement d'une telle signification au contexte politique, militaire, et maritime de la guerre de Sept Ans. Comment comprendre, par exemple, l'enrôlement par Montcalm des miliciens canadiens dans les bataillons réglés sans rappeler que c'était l'évolution en cours dans l'armée de terre, avec les grenadiers royaux, corps d'élite tiré des milices, ou par l'organisation en bataillons des compagnies de gardes-côtes opérée par le maréchal de Belle-Isle. On se devait d'abandonner l'image mythique du milicien canadien, né pour la guerre et « coureur de bois », pour s'intéresser de manière pragmatique à la réalité de l'organisation militaire de la Nouvelle-France. On manquait de synthèses historiques convaincantes sur les événements coloniaux qui ne se réduisent pas à quelques lignes sèches et hâtives sur le manque de combativité des créoles aux Antilles ou sur l'exaltation de figures héroïques peu propre à satisfaire les spécialistes en histoire militaire (Montcalm, Dupleix). La logistique, la tactique, l'ordre de bataille devraient trouver leur place Outre-mer comme en Europe. Enfin, on avait été frappé par l'imprécision des données chiffrées qui aboutissait à sous-estimer systématiquement l'importance des efforts militaires consentis pour les domaines coloniaux. Pour tout dire, l'histoire militaire coloniale apparaissait comme écrasée par l'histoire de la guerre navale.

La France d'Ancien Régime avait associé les colonies à la Marine. Pourtant l'histoire de cette dernière ne rend pas compte suffisamment des spécificités

de la défense du domaine colonial. On pourrait citer à ce titre l'extraordinaire *Mémoire au Roy* de Maurepas, en 1745, qui, tout en insistant sur l'importance des colonies, estimait que seule la marine royale contribuait à leur défense sans évoquer, ne serait-ce qu'au détour d'une phrase, l'existence de troupes coloniales. Il fallait bien étudier la Marine et son organisation, ses succès, rares, et ses échecs, pour discerner quelle place occupaient les troupes coloniales en son sein. Les contraintes budgétaires influaient sur les colonies, son administration et son corps d'officiers avaient à connaître ce qui s'y passait. Les missions mêmes de la flotte étaient largement coloniales. Mais on ne pouvait arrêter l'analyse à ce stade. En effet, contrairement à ce qu'on voit encore trop souvent écrit, les troupes de marine ou compagnies embarquées, n'avaient rien à voir avec les « Compagnies détachées de la Marine aux colonies », appellation qui était leur titre officiel. Les carrières des officiers coloniaux n'étaient pas celles des officiers de vaisseau, et le recrutement des soldats était différent. Si l'instauration des régiments des ports, en 1772, par Bourgeois de Boynes, fut de peu d'effet, il n'en fut pas de même pour les régiments d'infanterie coloniale qu'il créa la même année. Enfin, l'apparition d'un corps royal d'artillerie des colonies en 1784-1786, créé pour les colonies, eut *a contrario* un rôle essentiel pour la mise en œuvre de l'artillerie de la marine royale.

En vérité, l'écueil majeur par rapport à un tel sujet aurait été de considérer comme des évidences ce qui méritait d'être réétudié méticuleusement à l'aune des sources originales.

Une documentation pléthorique

À première vue, rien ne manquait aux Archives nationales avec les fonds de la Marine et des colonies. On pouvait ajouter le Service historique de la Défense qui conservait les archives des secrétariats d'État à la guerre et à la marine dans ses différentes implantations. Il existait même des sous-séries spécifiques pour ces troupes². Or, cela ne résolvait rien puisque les séries archivistiques s'avèrent discontinues et, plus largement, lacunaires. La manière dont elles sont aujourd'hui présentées est le résultat de reclassements obscurs et de triages qui ne le sont pas moins, à différentes époques, qui ont fait perdre une grande partie de leur substance mais dont on peut avoir encore des idées par le fonds Moreau de Saint-Méry des Archives nationales ou un certain nombre de cartons du Shat, mystérieusement conservés, ou encore

2 La série D dans le fonds des colonies aux Archives nationales, ou les séries XI et XK au SHAT de Vincennes.

des registres retrouvés à Saint-Martin de Ré. Ces épaves archivistiques de contrôles de troupe ou de bilans financiers permirent notamment de procéder à des études statistiques valables. Ces bases sûres trouvées, on put s'intéresser au reste de la documentation qui était essentiellement administrative, et assez peu militaire, en traquant tous les indices dans les différentes correspondances étudiées pouvant intéresser notre sujet (effectifs recrutés, sommes affectées aux soldats...). Mais, aussi, des appréciations, parfois à l'emporte-pièce, sur les conditions de vie, la mortalité, l'intégration des soldats aux différentes sociétés coloniales. Et là apparurent très vite des points originaux :

- L'étude, par exemple, sur une longue période du régiment suisse au service de la Marine laissait apparaître une mortalité relativement basse, surprenante par rapport à d'autres périodes et à d'autres corps de troupe. Que penser alors de ce qu'on présentait comme un fait incontestable ?
- Si l'organisation de la marine royale paraît assez stable de Colbert à Choiseul, voire au maréchal de Castries, il n'en est pas de même pour les troupes coloniales qui ont été largement remaniées en 1749, 1762, 1766, 1772, 1790, ces ruptures expliquant les changements observés dans la localisation des archives et dans les pratiques administratives.
- On préféra une démarche méthodique, c'est-à-dire une lecture chronologique et exhaustive des mêmes fonds documentaires : les choix nécessaires faits furent, pense-t-on, judicieux à partir du moment où l'on savait finalement quels types d'information on pouvait trouver. Les sources administratives étaient de toute manière répétitives, redondantes et formelles. Cela n'excluait pas des ruptures brusques dans le conformisme ambiant, lorsqu'une crise sanitaire (1765), une défaite militaire imprévue (la prise du fort Saint-Louis à Saint-Domingue en 1748) venaient dissiper brutalement les illusions dans lesquelles on se complaisait. Non, le véritable enjeu du présent propos est de souligner le danger de toutes les approches par trop impressionnistes, parmi lesquelles des citations tronquées tirées de documents qu'un demi-siècle sépare. Que voulait dire par exemple l'expression de « nègre blanc » utilisée pour décrire les conditions de vie des soldats aux colonies ? Comment vivait un soldat en métropole et à quoi occupait-il ses journées ? Une perspective comparative s'imposait logiquement.
- Il nous apparut donc nécessaire de replacer la documentation trouvée dans un contexte plus large pour comprendre les événements observés. Ainsi, en décembre 1762, les troupes de la Marine furent entièrement dissoutes. Pour expliquer cette décision radicale on pouvait avancer l'échec de la Marine durant la guerre. Mais cela ne suffisait pas.

Car, de novembre à décembre 1762, Choiseul prit pas moins de 10 ordonnances pour transformer en profondeur l'armée de terre. Le 1^{er} janvier 1786, l'ordonnance créant le corps royal d'artillerie des colonies fut accompagnée de 2 autres ordonnances sur l'artillerie de la marine royale. On a retrouvé ainsi 9 documents en tout datés du même jour.

- De ces différentes observations, on voudrait arriver à une conclusion somme toute banale : un document n'est compréhensible que replacé dans son contexte. D'où des digressions apparentes dans ce travail qui étaient la manifestation de la perplexité de l'auteur face à la matière étudiée. Mais le danger d'en rester à une compilation d'anecdotes glanées au fil des recherches nécessitait impérativement de prendre une certaine hauteur vis-à-vis de la matière brute contenue dans les archives.

II. Les changements dans l'organisation militaire des colonies

Le temps des compagnies détachées de la Marine

L'envoi de troupes aux colonies fut simultané de la gestion directe par la couronne des colonies. Les premières troupes furent prises dans les régiments de l'armée de terre, en 1664 vers les Antilles et, en 1665 vers le Canada, avec le régiment de Carignan-Salières. Puis, une impossibilité survint avec la constitution de départements ministériels distincts : le secrétariat d'État à la Guerre de Louvois refusa désormais de confier des troupes au secrétariat d'État à la Marine qui dut, dès lors, se doter de ses propres troupes, selon des nécessités différentes en fonction des colonies :

- 1674, à la Martinique puis aux îles du Vent, pour servir de point d'appui à la flotte ;
- 1683, au Canada menacé par les Iroquois ;
- 1693, à Saint-Domingue menacée d'être envahie par les troupes espagnoles.

On en arriva au moment de la paix de Ryswick à 63 compagnies d'une cinquantaine d'hommes, chacune entretenue à grands frais aux colonies. Si la nécessité des conflits avait pu expliquer leur création, leur maintien après 1713 releva plutôt d'une logique de colonisation. Dès cette époque s'observait l'implantation dans les colonies de familles qui affirmèrent, pendant 3 générations, leur vocation militaire coloniale.

L'arsenal de Rochefort acquit à ce moment-là une importance cruciale pour leur ravitaillement. Tous les ans, entre 4 et 5 flûtes étaient armées pour les colonies, avec 6, puis 9 milliers de quintaux, les uniformes, les armes

de La Combe de la manufacture d'armes de Tulle. Au moins la moitié de l'activité de l'arsenal était dévolue à cette fonction. Des calculs compliqués donnent à penser que 10 % du budget réduit de la Marine et des colonies étaient dévolus à l'entretien de ces troupes. Rochefort acquit également une mission de recrutement, pour les compagnies détachées de la Marine et, pour le régiment suisse entretenu au service de la Marine et des colonies, à partir de 1723. Mais Bordeaux, Nantes ou Le Havre étaient également sollicités pour les colonies antillaises. On remarque sur cette période un important recrutement de l'ouest de la France : 58 % du recrutement contre 16 % pour le nord-est militaire.

328

Les soldats aux colonies avaient un statut hésitant. Pour les soldats, les conditions de leur engagement les faisaient ressembler à des engagés pour 6, 8 ou 15 ans. On les voulait ainsi de métiers. C'était un recrutement massif puisque, pour la seule période de 1715 à 1744, on a pu calculer que de 15 à 16 000 hommes furent envoyés aux colonies, se substituant en partie à l'émigration volontaire. On entretenait en permanence aux colonies un peu plus de 3000 hommes. Les officiers étaient essentiellement créoles et n'hésitaient pas à utiliser les hommes sur leurs plantations, ou dans leur seigneurie, au Canada ; le gouverneur Bompar observant les officiers aux îles du Vent vers 1750, les décrivit comme de médiocres militaires et, pour 81 %, soit les 4/5^e, très intimement liés à la colonie. À ce sujet il ne faut pas commettre de contresens. Les nominations n'appartenaient qu'au ministre, qui entretenait une correspondance directe avec un certain nombre de hauts personnages dans les colonies. Un des enjeux de la création de l'école des cadets des colonies à Rochefort, en 1730, fut justement pour le ministre de contrôler le système des nominations aux grades militaires. En recevant les recommandations, le ministre opérait son choix afin d'honorer certaines familles. C'était apparemment plus compliqué en Amérique du Nord puisqu'on commençait sa carrière comme cadet-soldat. Dans les faits, seuls les mieux recommandés pouvaient accéder aux grades d'enseigne qui conditionnaient l'avancement dans la carrière. Entre la première génération de militaires aux colonies et la guerre de Sept Ans on vit ainsi se déployer un milieu assez étroit, créole, maritime et colonial. On peut reprendre à son sujet l'expression de société atlantique qui souligne assez bien l'étendue des liens familiaux de ces familles.

La dégradation de la condition militaire conduisit à une première réflexion à l'issue de la guerre de Succession d'Autriche. Une conférence au sommet réunit le Roi, le secrétaire d'État à la Guerre et celui de la Marine en 1749, ainsi que le maréchal Adrien Maurice de Noailles.

L'intervention du secrétariat d'État à la Guerre

On copia dans l'urgence les structures de l'armée de terre. On créa ainsi un dépôt permanent à l'île de Ré en 1750, avec un commandant, des routes régulières, un budget fixe. On recourut aussi à des entrepreneurs en recrutement. On récupéra des officiers en France, comme Dumas, par exemple, pour le Canada, dans un contexte de doublement des effectifs, de 3 500 à 8 000 hommes. Le début de la guerre de Sept Ans conduisit ensuite à envoyer des bataillons entiers qui assurèrent l'essentiel du choc des combats, avec de vraies batailles rangées comme en Europe mais à plus petite échelle. La guerre de Sept Ans marqua un échec tactique avant d'être « stratégique », comme les historiens maritimes le répètent trop souvent. Le commandement des opérations fut l'objet de conflits terribles entre les gouverneurs, officiers de vaisseau, et les commandants des troupes, sur la manière de combattre. Cela se termina sur un désastre colonial sans appel : la Guadeloupe, le Canada, la Martinique, Pondichéry en Inde étant successivement conquis.

Le règlement du 10 décembre 1762 affecta 23 régiments au « Service des ports et des colonies ». On pourrait ergoter longtemps sur les mérites respectifs des troupes de terre vis-à-vis de celles entretenues par la Marine, mais ce serait un exercice en définitive vain, car, à la date considérée, il y avait une réalité indépassable : les troupes de terre avaient dû massivement s'impliquer dans les domaines relevant antérieurement du secrétariat d'État à la Marine. Les attendus des ordonnances étaient clairs à ce sujet ; les anciennes troupes de Marine étaient devenues inutiles car elles faisaient double emploi avec les régiments de l'armée, aussi bien en France qu'aux colonies. Le procédé tourna toutefois à l'hécatombe car le ministre Choiseul, avec une certaine inconséquence, ne réfléchit pas vraiment à leur accueil : personne ne connaissait l'Outre-mer et les Antilles. On a pu calculer ainsi un taux de mortalité pour la troupe de 21,30 % à Saint-Domingue en 1765. C'était intenable. Au demeurant, si l'expérience de l'armée de terre aux colonies fut transitoire, le fait de puiser les officiers désormais en France devint la règle.

On poursuivit les expérimentations. On créa une légion pour Saint-Domingue, et une autre pour l'île de France. Chaque légion comportait 54 compagnies de 100 hommes, dont 14 devaient être stationnées à l'île de Ré, et les autres à Lorient. Les légions mêlaient ainsi un dépôt de recrutement, des compagnies d'infanterie, de cavalerie et d'artillerie. Mais des régiments de l'armée de terre restèrent en même temps à la Martinique. En effet, à cette époque, on élaborait le principe que l'armée de terre devait être la réserve générale des troupes coloniales et devait fournir en temps de guerre une vingtaine de bataillons supplémentaires aux colonies. Surtout, de cette

période naquit la première réflexion sur l'emploi des Libres de couleur, avec la Légion de Saint-Domingue de 1765. Par l'« Ordonnance pour la levée d'un corps désigné sous le nom de première légion de Saint-Domingue »³ du 15 janvier 1765, on s'efforça de créer un nouveau corps militaire strictement colonial dans lequel auraient servi les noirs et métis libres quasiment à parité avec des soldats blancs. Tentative de fait seulement ajournée pour les Antilles alors que, de toute façon, il existait déjà des troupes recrutées localement comme, en Inde, les corps de Cipayes.

Les régiments coloniaux

C'est sous Bourgeois de Boynes que furent enfin créées de véritables troupes coloniales : 6 régiments, sous les ordres du secrétariat d'État à la Marine, par l'ordonnance du roi du 18 août 1772⁴. En octobre 1784, on rajouta un régiment d'artillerie coloniale pour parfaire le système. On avait alors la synthèse des qualités des 2 ministères : une administration au contact des réalités avec la Marine, et des officiers spécialisés, des dépôts, toute une régularité administrative héritée de l'armée de terre. Le recrutement évolua en direction du nord-est du royaume et de Paris. Plus de la moitié des hommes avaient désormais cette origine. Pour les officiers, on se contenta dans un premier temps d'accepter les volontaires puis, à partir de 1781 et l'instauration d'une école de cadets gentilshommes, on changea de perspectives. Il fallait désormais, pour devenir officier aux colonies, être bien né et bien éduqué. Ces exigences multiples finirent d'ailleurs par créer une véritable coupure de générations dans le corps des officiers à la fin de l'Ancien Régime. La guerre d'Indépendance américaine marqua l'apogée du dispositif militaire entretenu pour défendre les colonies. On y envoya 53 000 hommes, sans parler du corps de 10 000 hommes de Rochambeau. Les colonies, grâce à leurs garnisons pléthoriques, pouvaient non seulement se défendre seules mais aussi servir de bases d'opération, comme pour Savannah ou Yorktown.

L'année 1789 eut des répercussions importantes aux colonies comme ailleurs en France, à ceci près qu'elle se compliqua de la situation née de la reconnaissance ajournée des droits politiques aux hommes de couleur, et de l'esclavage en général. Or, l'attitude de la troupe rendit possible ces évolutions : une 4^e révolution aux Antilles (Homme blanc, Libres, esclaves), celle des militaires, n'a pas encore été étudiée jusqu'à ce jour dans sa spécificité. Elle explique pourtant les événements. La sédition militaire, selon les cas,

3 Publiée dans *Les Carnets de la Sabretache*, 1931, 4^e volume, p. 137-164 et p. 201-224.

4 Régiments de la Martinique, de la Guadeloupe, de Port-au-Prince, du Cap Français, de l'île de France, de Pondichéry, ainsi que le bataillon de la Guyane et la compagnie de Saint-Pierre-et-Miquelon.

favorisa, accéléra ou empêcha la désintégration de l'empire de 1789 à 1793. On peut même préciser que, bien souvent, compte tenu des rapports de force, ce fut l'attitude des militaires qui s'avéra déterminante dans la conduite des événements. La situation militaire apparue aux colonies entre 1791 et 1794 montre une profonde originalité dans la France révolutionnaire : les demi-brigades coloniales des Antilles réussissaient un amalgame remarquable entre quelques soldats européens, les Libres et les anciens esclaves, le service militaire étant confirmé comme mode d'affranchissement, tandis que, dans l'océan Indien, les cadres et les régiments d'Ancien Régime subsistaient. Le Consulat raya brutalement d'un trait de plume ces ultimes avatars de l'armée coloniale d'Ancien Régime.

Conclusion

Au terme de cette esquisse, on veut insister sur quelques idées simples. L'entretien d'un dispositif militaire conséquent aux colonies contribua dans une mesure importante à la conservation du premier empire colonial, malgré les faiblesses structurelles de celui-ci. Son adaptation successive atteste des tentatives de réforme de l'État d'Ancien Régime face aux défis du siècle jusqu'à l'effondrement final. Et, finalement, ces militaires coloniaux ne sont pas si obscurs : un ancien sous-lieutenant du régiment colonial de Pondichéry, Barras, un déserteur du régiment de la Guadeloupe, Vandamme, futur maréchal d'Empire, fréquentèrent un général corse dont la première épouse, née à la Martinique, avait été mariée en premières noces avec un fils d'un gouverneur des îles du Vent...

Boris Lesueur

Comptes rendus

CHRISTOPHE BOUTIN, JEAN-LOUIS LENHOF, ELISABETH RIDEL, *GENS DE MER AU TRAVAIL, CAHIERS DE LA MRSH*, N° 47, CAEN, MAISON DE LA RECHERCHE EN SCIENCES HUMAINES, AVRIL 2007

Le premier numéro des Cahiers de la MRSH de Caen, coordonné par l'équipe du pôle « Espaces maritimes, sociétés littorales et interfaces portuaires », rassemble treize communications où alternent témoignages d'acteurs et études d'historiens. On ne manquera pas de relever, au passage, les questionnements méthodologiques de certains articles (K. Lepetit, A. Zysberg, E. Saunier). Deux problématiques majeures, le langage et le travail, structurent ces récits consacrés aux « gens de mer », qui se situent à la croisée de l'histoire et de l'ethnologie.

La question du langage a notamment retenu l'attention de C. Bougy qui s'est intéressée à l'univers mal connu des pêcheurs à pied de la baie du Mont-Saint-Michel, dont le vocabulaire professionnel a, comme l'activité, peu évolué au fil du temps. E. Ridel propose, pour sa part, une excellente mise au point méthodologique et lexicographique sur les origines et l'évolution du vocabulaire de l'équipage au Moyen Âge. Elle montre que la création d'une marine d'Etat en France, au XIV^e siècle, a constitué une rupture avec la spécialisation sémantique des termes relatifs au commandement, qui était autant le reflet d'une spécialisation des fonctions que le signe de l'instauration d'une hiérarchie plus précise et d'une professionnalisation des équipages. De façon plus large, plusieurs auteurs évoquent le problème du témoignage oral comme méthode de connaissance et de conservation d'un patrimoine précieux parce que, comme dans tous les métiers, le monde des anonymes est celui qui laisse le moins de traces. F. Renault montre ainsi l'importance qu'a revêtu ce moyen d'investigation dans l'élaboration de son ouvrage consacré aux bateaux de Normandie et D. Plume fait une utile présentation du service des archives sonores de la Manche. K. Lepetit présente le travail d'enquête qu'elle a mené avec sa collègue F. Levert auprès de ces grandes oubliées de l'histoire maritime que furent les épouses de marins, en l'occurrence celles

des terre-neuvas fécampois. Cette « approche ethnographique de l'intime » (p. 48) pose des questions aussi importantes que celles des communications avec l'être proche mais éloigné, de ces femmes plus spectatrices qu'actrices, d'un monde plus complexe que l'image d'une communauté soudée que laisseraient transparaître les photographies de groupe aux couleurs sépia.

Les cultures, les pratiques et les fonctions du travail des « gens de mer » croisent les histoires à la première personne et les études savantes d'historiens. Dans le premier cas, l'ancien « bouchon gras », F. Renault, rappelle, avec précision, le rapport intime et sensible du mécanicien avec la machine, son sens aigu de l'observation, le travail astreignant auquel il était soumis malgré ou à cause des progrès du moteur. F. Lesimple livre également le témoignage du capitaine qu'il fut à propos des différentes fonctions de l'équipage à bord des pétroliers. Du côté des historiens, H. Gerstenberger, dans une étude importante consacrée à la culture du travail maritime, rejette la théorie qui ferait du navire une « institution totale » immuable (p. 96), après avoir interrogé la très longue durée, de la fin du Moyen Âge à nos jours. Les ruptures décisives interviendraient, selon elle, au XIX^e siècle, et toute culture maritime commune aurait même disparu au terme du XX^e siècle, avec la fin des traditions maritimes nationales. La communication de J.-L. Lenhof prolonge, d'une certaine manière, le propos précédent, en s'intéressant à l'analyse de deux types de management des équipages, ceux des navires à voiles et ceux des navires à vapeur, qui se sont de plus en plus différenciés au cours du XIX^e siècle. L'auteur montre, en particulier, que la course à la rapidité des voiliers a conduit à baisser constamment le seuil d'acceptabilité du risque et s'est traduite par une intensification du travail de la main-d'œuvre. Une nouvelle gestion des ressources humaines s'est progressivement élaborée sous la tutelle de capitaines qui devaient concilier l'exigence d'une discipline rigoureuse et l'adhésion à leurs objectifs pour que l'équipage donnât le maximum de lui-même. Ce nouveau type de management s'est accompagné d'une sécurité accrue à bord des voiliers rapides que furent les *clippers* et les *windjammers*. Ce dernier aspect, qui s'est constamment posé au travail en mer, permet à C. Boutin d'établir un judicieux rappel historique des principaux jalons de la réglementation dans les deux domaines de la sécurité qu'il distingue, la « passive », relative au navire et à la cargaison, et l'« active », qui concerne les membres de l'équipage. Dans une veine plus méthodologique, A. Zysberg propose une mise au point sur l'équipage comme objet d'histoire à l'époque moderne. Après une recension des différentes sources possibles, qui croissent d'ailleurs en quantité après 1660, l'historien propose une série d'études de cas fort instructives, construites à partir de matériaux méconnus ou négligés

comme les rapports de mer ou les registres d'armement. Cette livraison des Cahiers de la MRSH s'achève d'ailleurs sur deux études de cas havraises. Celle d'E. Delobette brosse une typologie des différents aménagements portuaires dans le commerce négrier à la fin de l'Ancien Régime, tandis que celle d'E. Saunier insiste sur le développement de comportements originaux au sein de la société portuaire face à la dynamique révolutionnaire.

Bruno Marnot

PATRICIA PAYN-ECHALIER, *LES MARINS D'ARLES À L'ÉPOQUE MODERNE*, PUP, 2007

L'Arlésien ou le touriste d'aujourd'hui ne peuvent guère imaginer le passé maritime de la ville depuis l'Antiquité jusqu'au milieu du XIX^e siècle et étudier les marins de la cité pouvait amuser ou étonner. Pourtant, le livre de Patricia Payn-Echalier consacré aux marins d'Arles à l'époque moderne montre combien la vocation maritime de la ville s'est à nouveau imposée pendant deux siècles après un long temps de repli sur les activités fluviales et halieutiques lors du XV^e siècle. Les dates butoirs – XVI^e-XVIII^e – siècles correspondent, surtout pour les deux derniers siècles, à une période de véritable reprise et de développement d'une activité maritime en Méditerranée à partir de la ville et à l'organisation d'une société imprégnée par la vie maritime. L'importance de la vie maritime au XVII^e siècle se greffe sur le développement des arsenaux de Toulon et de Marseille qui créent alors une opportunité de développement pour la ville. Le livre s'intéresse à ces marins et à ces pêcheurs qu'il décrypte dans leurs habitudes professionnelles, leur carrière et leur formation, leur navire, leur place dans la société arlésienne, aussi bien dans la vie quotidienne, à travers une démographie dynamique qui tranche sur le milieu ambiant et des pratiques matrimoniales logiquement endogames liées aux obligations et éloignements du métier, que dans les contestations de l'autorité où ils jouèrent un rôle non négligeable. En effet, la population maritime d'Arles, malgré ses temps d'absences, ne se désintéresse pas de la vie municipale et participe aux revendications et aux luttes pour obtenir une place dans le gouvernement municipal ou, plus tard, pour entraîner leur quartier dans les mouvements révolutionnaires de la fin du XVIII^e siècle. Ce milieu clairement individualisé, né dans celui des pêcheurs et nautonniers du Rhône, se distingue par son originalité, par sa culture technique professionnelle, mais aussi par son instruction : pour devenir patron, il fallait avoir des connaissances assez poussées en hydrographie, notamment ; la structure familiale du métier permet de penser que finalement tous participaient, de plus ou moins près certes, à la promotion de l'instruction. Cette population bien individualisée,

parfois difficile à saisir car les sources sont souvent rares ou incomplètes, forme une véritable société indépendante aussi bien du calendrier liturgique – le sien est lié à celui des activités maritimes ou halieutiques– que des préoccupations quotidiennes des autres Arlésiens ; elle possède son propre quartier qui n'est certes pas un ghetto – marins et pêcheurs ne forment qu'un cinquième des habitants de leur propre quartier – car elle est aussi pleinement intégrée dans l'ensemble urbain dont elle partage les destinées et pour beaucoup le genre de vie. Cet ouvrage – qui est la version éditée d'une thèse – s'accompagne de nombreux tableaux sur les origines sociales, la démographie, les vocables... L'ensemble de ce livre bien renseigné présente donc une ville, qui possède des points communs avec Bordeaux sans cependant l'égaliser : fluviale et largement ouverte sur la mer, mais pas suffisamment pour entretenir réellement cette vocation maritime, la ville d'Arles souffre aussi de la nature changeante du delta qui vient contrecarrer ses ambitions et anéantir petit à petit sa vocation maritime jusqu'à la faire disparaître totalement. Le ton général, assez descriptif, permettra une lecture aisée, qui intéressera un public cultivé.

Christine Bousquet

Informations sur les activités des centres de recherche universitaires en histoire maritime

L'histoire maritime connaît aujourd'hui un véritable renouveau ; elle ne cesse de se développer et se dote de structures globales de recherche (UMS, GIS) et d'instruments de globalisation et de et de la recherche dont fait partie notre revue d'Histoire Maritime, instruments dont l'excellent projet ci-après, intitulé *Navigocorpus*, devrait être dans les années à venir un élément fondamental.

Jean-Pierre Poussou



Présentation de *Navigocorpus* – Corpus des itinéraires des navires de commerce, xvii^e-xix^e siècles

Programme coordonné par Silvia Marzagalli (CMMC, Nice)
en collaboration avec Pierrick Pourchasse (CRBC, Brest)
et Jean-Pierre Dedieu (LAHRHA, Lyon)

Appel à projets thématique ANR 2007 « Corpus et outils de la recherche en sciences humaines et sociales »

Le va-et-vient incessant de navires qui animait la vie des ports grands et petits à l'époque moderne a fait l'objet de nombreuses études. La plupart d'entre elles se sont efforcées de saisir la géographie commerciale d'un port à une époque donnée et la nature des échanges contribuant à la prospérité de ses habitants. Souvent, face à la pléiade de petites embarcations, seuls les trafics lointains ont retenu l'attention. Les données, issues des archives portuaires et douanières, ont été agrégées, pour alimenter tableaux, graphiques, cartes indiquant l'origine des navires par régions géographiques, leur tonnage, nombre ou pavillon, l'évolution des entrées dans le port au fil des années. Ce type d'analyse, qui a indéniablement contribué à une meilleure compréhension des échanges, écrase toutefois l'individualité propre à chaque voyage et ne permet pas de combiner de manière plus complexe les différents critères. Il

s'en suit une lecture linéaire des échanges, alors que toute l'historiographie récente du négoce propose des lectures systémiques, difficiles à effectuer en matière de navigation face à l'ampleur des dépouillements nécessaires.

La base de données envisagée par ce projet permettra de dépasser ces limites. Nous nous proposons de mettre à la disposition de la communauté scientifique internationale un important corpus sur la navigation maritime entre le xvii^e et le xix^e siècle. Au terme des trois années, le corpus réunira les nombreux dépouillements déjà effectués dans plusieurs ports européens par les différents chercheurs français et étrangers impliqués dans le projet (300 000 voyages environ), ainsi que les données qui seront collectées au cours des trois ans en dépouillant des sources de très grand intérêt qui n'ont pas fait jusqu'à présent l'objet d'une saisie systématique.

338

Les données seront présentées de manière uniforme, à partir d'une grille commune et informatisée élaborée avec le logiciel FileMaker, prévoyant une trentaine de champs pour chaque voyage et mettant les étapes de l'itinéraire au cœur de chaque fiche. Le corpus pourra être interrogé en ligne à partir de n'importe quel critère ou combinaison de critères, en fonction des centres d'intérêt de l'utilisateur. Le site, qui est appelé à se pérenniser au-delà de la durée du projet ANR, s'enrichira progressivement par les travaux d'étudiants que nous lancerons selon un protocole commun ainsi que par les données que d'autres chercheurs nous proposeront, qui seront intégrées après vérification du caractère scientifique de la saisie effectuée.

Les équipes impliquées dans *Navigocorpus* s'engagent également à mettre à disposition de tout chercheur souhaitant exploiter des sources relatives à la navigation leur modèle de fiche, accompagné des indications méthodologiques nécessaires, déterminant ainsi un protocole fiable où toutes les données de la source et toutes les indications qu'elle comporte seront systématiquement traitées : il est malheureux de constater la fréquence avec laquelle, dans la réalisation de bases de données, des informations contenues dans la source sont « perdues » au cours de la saisie, car jugées non pertinentes par le chercheur dans le cadre de sa recherche.

Ce corpus, une fois constitué, permettra un renouveau profond des approches traditionnelles au monde de l'échange maritime. Les champs de recherche potentiellement ouverts par la mise à disposition de la communauté scientifique d'un outil permettant de repérer rapidement les circuits et les itinéraires empruntés par quelques centaines de milliers de navires sont multiples. La base ne permettra pas seulement de s'interroger sur des aspects essentiels du jeu de l'échange et sur la circulation de l'information, mais aussi d'appréhender la fréquence qui leur était propre et leurs temporalités, de

suivre les stratégies entrepreneuriales des armateurs, les carrières des capitaines, etc. Un système de codage des lieux, liés aux fonds de cartes numériques, permettra en outre de réaliser des cartes à partir des données sélectionnées au sein du corpus.

Parallèlement à la création de ce corpus, nous nous proposons de lancer des recherches permettant d'illustrer concrètement ses potentialités. Un colloque international prévu à la fin du programme triennal constituera l'occasion de présenter *Navigocorpus* et les nouveaux travaux qui ont été réalisés à partir de la mise en ligne de celui-ci, mais aussi d'envisager le développement futur du corpus, non seulement en termes quantitatifs mais aussi en proposant des pistes nouvelles, telles que l'association aux fiches des sources narratives, entrepreneuriales, notariales, iconographiques. Il s'agira, plus largement, de promouvoir un débat sur les sources et méthodes de l'histoire maritime de l'Antiquité à nos jours, cinquante ans après le grand colloque organisé par Michel Mollat du Jourdin, qui avait jeté les bases des grands chantiers de recherche d'histoire maritime en France dans les années 1960-1970.

Silvia Marzagalli et Pierrick Pourchasse



**Séminaire d'histoire économique et maritime :
ports et littoraux de l'Europe atlantique au Moyen Âge**

Universités de La Rochelle et de Nantes

(12 octobre 2007)

La pluriactivité : forme de gestion des risques économiques chez les sociétés littorales en Europe atlantique (XI^e-XVI^e siècles) ?

Éléments de problématique

Le thème de la pluriactivité, d'abord étudié par les géographes, les juristes, les sociologues et les ethnologues, a connu depuis une vingtaine d'années quelques tentatives d'approche de la part des historiens. La dernière en date, consacrée aux sociétés littorales, a donné lieu en 2002 à la tenue d'un colloque à l'Université de Bretagne Sud-Lorient¹. Il a concerné pour l'essentiel une période couvrant les XVIII^e-XX^e siècles, et ses communicants ont donné libre cours à leurs positions à la fois économiques, politiques, sociales et culturelles. Ce sujet, délaissé en tant que tel par les médiévistes, figure pourtant de façon sous-jacente dans nombre d'études sur l'économie et les sociétés rurales. Il est alors conçu, selon une approche déterministe, comme une nécessité évidente

¹ *Entre terre et mer. Sociétés littorales et pluriactivités (XV^e-XX^e siècle)*, Actes du colloque tenu à l'université de Lorient les 17, 18 et 19 octobre 2002, Rennes, PUR, 2004.

à la subsistance des communautés anciennes aux faibles moyens techniques et financiers.

340 Évidemment, nous ne nous proposons pas ici de remédier complètement à ce déficit. Précisément, il s'agit de nous interroger sur le rôle tenu par la pluriactivité dans la gestion des risques qui pesaient alors sur les économies des sociétés littorales. Leurs activités relevaient principalement de deux secteurs : le secteur primaire, au travers de la production de sel, de la pêche et des cultures littorales de céréales et de vigne ; le secteur tertiaire, celui du commerce maritime auquel sont rattachés les opérations de prêt, de négoce et de transport. Intrinsèquement, ces pratiques étaient soumises aux aléas naturels du climat et de ses manifestations extrêmes (tempêtes, intempéries et sécheresses printanières et estivales), aux menaces contenues dans la guerre, la piraterie et toutes les formes de violence, à l'insécurité suscitée par la concurrence et par la variation sensible et soudaine des règles de circulation et de commerce, de la fiscalité, de la monnaie et des prix. Afin de tempérer l'impact de ces dangers, la pluriactivité a pu être une réponse adaptée. Pratiquée de façon horizontale, elle permettait à un individu ou à un groupe de diversifier ses ressources économiques et donc de diluer les risques ; pratiquée de façon verticale, elle autorisait le contrôle d'une filière, de la production jusqu'aux échanges. Toutefois, la pluriactivité ne fut pas toujours recherchée. La mono-agriculture était, par exemple, courante chez certaines communautés d'entre Loire et Gironde. L'éventail des formes d'assurance inventées durant la fin du Moyen Âge proposait une autre gamme de solutions. D'ailleurs, prenant le risque de concentrer leurs moyens humains, techniques et financiers dans un seul domaine d'activité, certains acteurs de l'économie maritime n'ont-ils pas contribué à forger l'esprit d'entreprise et le capitalisme des expansions modernes ?

PROGRAMME

Matinée

Président de séance : Jean-Luc Sarrazin

- Accueil et introduction par Mathias Tranchant
- Alain Gallicé, « Monoculture et pluriactivité dans les zones littorales et salicoles du pays guérandais à la fin du Moyen Âge et au début du XVI^e siècle ».
- Sébastien Perisse, « Marins-paysans de Saintonge : la bivalence comme outil de prévention des risques alimentaires et mode d'assurance face aux crises économiques ».

– Thierry Sauzeau, « Les hommes du marais saintongeais du XVIII^e au XIX^e siècle ».

– Discussion.

– Michel Bochaca, « La pluriactivité, forme de réactivité commerciale : l'exemple de Thomas de Bondié, marchand de Bordeaux (1505-1506) »

– Sylvie Porcher, « Les activités d'un marchand de Sainte-Colombe : Arnaud Vesin »

– Discussion.

Après-midi

Présidente de séance : Beatriz Arízaga Bolumburu

– Hilario Casado Alonso, « Pêche et commerce, activités complémentaires dans la marine espagnole du XVI^e siècle ».

– Philippe Lardin, « Pêche et guerre de course à la fin du Moyen Âge sur le littoral normand et particulièrement à Dieppe ».

– Louis Sicking et Matthijs Gerrits, « La pluriactivité et la réduction de risque aux Pays-Bas aux XV^e-XVI^e siècles : commerce, pêche, diplomatie ».

– Amândio Barros, « Fortune de mer et pluriactivité dans le Nord-ouest Portugal, XV^e-XVI^e siècles ».

– Jesús Ángel Solórzano Telechea, « La pluriactivité chez les sociétés portuaires du littoral cantabrique : une façon de gérer l'insécurité? ».

– Pierre Prétou, « Les mises en valeur de l'Atlantique selon C. Colomb ».

– Présentation de l'avancée du programme de recherches : « La gestion du risque chez les sociétés riveraines des mers du Ponant, vers 1100 – vers 1550 (M. Tranchant)



Université de la Rochelle : séminaire d'Histoire Maritime :

Programmation 2007-2012

Le séminaire a choisi comme programme pluriannuel : « Les risques maritimes et leur gestion chez les populations usagères des mers et des littoraux du Ponant (XII^e-XVI^e siècles) ».

Responsable : Mathias Tranchant

Dans une perspective économique et sociale, il s'agit d'identifier les dangers, de saisir les perceptions et représentations du risque, d'étudier les réactions qu'elles ont suscitées, d'engager au final une nouvelle lecture des activités et des organisations des populations usagères des mers et des littoraux durant la seconde partie du Moyen Âge.

Année 2007

séminaire : « La pluriactivité, fondement de la gestion des risques économiques chez les populations usagères des mers et littoraux » [mi-octobre 2007].

Année 2008

séminaire : « Au risque de l'Étranger chez les sociétés littorales : le protéger et s'en protéger » [mi-octobre 2008].

Année 2009

colloque : « Les réglementations publiques et la sécurisation des activités maritimes » [printemps 2009] ;

séminaire : « La mutualisation des risques inhérents aux activités maritimes : le rôle des associations et des réseaux » [mi octobre 2009].

Année 2010

séminaire : « Les assurances maritimes à la fin du Moyen Âge » [mi octobre 2010].

Année 2011

séminaire : « L'hospitalité laïque et ecclésiastique chez les sociétés littorales » [mi octobre 2011].

Année 2011

colloque : « Les fraudes dans dans les économies atlantiques : pratiques et conséquences (XIV^e-XVI^e siècles) » [printemps 2012].



**Université de Bretagne-Sud : les axes de recherche
en Sciences sociales du littoral et de la mer (Solito)**

Les travaux de recherche des vingt membres permanents de l'équipe lorientaise de l'UMR 6258 CERHIO, ex-EA Solito, s'inscrivent principalement dans les trois axes suivants :

I. LES SOCIÉTÉS D'INTERFACE ET LE TERRITOIRE LITTORAL (DU MOYEN ÂGE À NOS JOURS)

Les recherches sur les sociétés maritimes et littorales ont emprunté deux voies essentielles d'une part, celle des représentations, d'autre part, celle des usagers du littoral. L'étude des usages nous renvoie une image plus complexe et plus affinée d'une société trop souvent associée aux valeurs récurrentes de la vocation maritime et d'identité maritime. Les apports de notre colloque sur la pluriactivité (Lorient-2003) ont confirmé la nécessité de la confrontation des

représentations avec l'analyse économique et sociale. Il en ressort que l'angle d'attaque pertinent est la gestion par les sociétés du territoire et du temps sur la longue durée du Moyen Âge à nos jours. Il se décline en cinq sous-axes :

- Les dynamiques sociales et les sociétés littorales (du Moyen Âge au milieu du XIX^e siècle).
- Les Sociétés littorales, innovations, ruptures (XIX^e siècle).
- Les Sociétés littorales et les institutions : catégorisation et statut.
- Sociétés et pouvoirs (Moyen Âge – XIX^e siècle).
- Les enjeux actuels de l'aménagement et du développement durable sur les espaces atlantiques maritimes et côtiers (approche globale de la gestion des territoires, l'analyse critique de la vague patrimoniale).

II. CAPITALISME MARITIME ET EXPANSION EUROPÉENNE

Ce thème de recherche se décline en deux sous-axes :

1^o) Le commerce intra-européen (XV^e-XX^e siècles).

La production historiographique considérable sur le grand commerce colonial, notamment au XVIII^e siècle, contraste fortement avec celle consacrée au cabotage intra-européen. Il faut dire que l'armement français a perdu pied sur la route du commerce européen au début du XVII^e siècle et que la politique colbertienne fut sans lendemain. Le constat de la faiblesse de cet armement au XIX^e siècle ne peut donc être une surprise. Il en résulte une image déformée de ce qu'est le cabotage en France. On n'y voit qu'un commerce maritime d'envergure géographique limitée avec une flotte de petit tonnage détenue par des entrepreneurs modestes. Cela ne reflète pas du tout les réalités des puissants armements au cabotage des pays du nord de l'Europe :

- La navigation marchande de cabotage (XVII^e siècle – 1840),
- La structure des pôles caboteurs (Moyen Âge – XIX^e siècle),
- Les ruptures (fin XVI^e siècle – début XVII^e siècle / 1850-1870),
- Les stratégies.

2^o) L'expansion Européenne

Il s'agit d'étudier l'implantation et la diffusion spatiale des techniques nouvelles diffusées par les Européens ou des techniques préexistantes, mais aussi de discerner l'action de l'État coordonnée par plusieurs ministères. Il convient de répertorier, d'évaluer avant de critiquer, les différents textes qui intéressent tant le commerce que la chose coloniale. Enfin, il s'agit de distinguer ce qui sépare l'État du négoce, depuis les intérêts propres, le fonctionnement particulier et coutumier de l'un et de l'autre monde, jusqu'à

mettre en évidence les rapprochements, les causes communes et les profits partagés :

- Techniques et colonies,
- L'état et le commerce colonial américain sous l'Ancien Régime.

III. CULTURES, SOCIÉTÉS, ÉCHANGES DE L'ANTIQUITÉ

Pour sa part, la production des collègues antiquistes porte principalement sur :

- Commerces et échanges : Productions céramiques et échanges en Méditerranée – Les importations grecques et étrusques en Gaule ;
- Religions et cultures en Méditerranée : L'homme et l'animal en Méditerranée – Pratiques religieuses et rituels funéraires en Grèce et en Italie ;
- Patrimoines archéologiques : Archéologie méditerranéenne et collections classiques dans les Pays de l'Ouest – Histoire de l'archéologie régionale
Gérard Le Bouëdec et Christophe Cérimo

344



La recherche en histoire maritime à l'Université de Caen Basse-Normandie
Projets, travaux et publications exploitant les ressources du Service
Historique de la Défense, département Marine, échelon de Cherbourg

I. Parties prenantes et partenariats

Deux structures de recherche financées conjointement par l'Université de Caen et le CNRS contribuent activement à l'avancement de la recherche en matière d'histoire maritime : le CHRQ (Centre de Recherches d'Histoire Quantitative : UMR CNRS 6583) et la MRSH (Maison de la Recherche en Sciences Humaines) de Caen (UMS CNRS 843).

Le laboratoire CRHQ comporte une équipe « Histoire des environnements maritimes, littoraux et portuaires », dirigée par André Zysberg, professeur d'histoire moderne à l'Université de Caen. La MRSH abrite un pôle pluridisciplinaire (historiens, juristes, linguistes, anthropologues, sociologues, géographes et littéraires) intitulé « Espaces maritimes, sociétés littorales et interfaces portuaires », qui est co-dirigé par Christophe Boutin, professeur agrégé de droit public à l'Université de Caen et directeur du Centre (Centre d'Études Normand sur la Théorie et la Régulation de l'État : JE 2317), et par Jean-Louis Lenhof, maître de conférences en histoire contemporaine à l'Université de Caen (et aussi membre de l'axe maritime du CRHQ). L'équipe

comprend également Éric Barré, Dominique Confolent, Philippe Dupré, Elisabeth Ridel, tous titulaires d'un doctorat.

L'axe maritime du CHRQ et le pôle d'études maritimes de la MRSH de Caen travaillent avec diverses structures universitaires, parmi lesquelles on peut citer :

- Le GIS « Histoire Maritime », qui regroupe à l'échelle nationale des spécialistes universitaires de la question et dans lequel les historiens caennais sont en relation étroite avec leurs collègues du Nord de la France (Université de Dunkerque-Calais-Boulogne), également concernés par les archives de la 1^{re} Région Maritime.
- Le Plan Pluri-Formations « Grandes pêches maritimes européennes », qui associe l'Université Paris-Sorbonne et le Muséum d'Histoire Naturelle.
- Le pôle universitaire normand (Universités de Caen, Le Havre et Rouen)

L'axe maritime du CHRQ et le pôle d'études maritimes de la MRSH de Caen travaillent aussi en partenariat avec des structures extra-universitaires, telles que :

- Le Service Historique de la Défense, département Marine, échelon de Cherbourg (convention CIMARCONET) ;
- Le Musée maritime de l'île Tatihou (organisation de colloques et d'expositions) ;
- Le Musée du Vieux Granville (préparation d'expositions) ;
- Les archives départementales de la Manche (organisation de colloques et publications).

2. Contenu des programmes et projets de l'équipe CRHQ

a) CIMARCONET signifie Consultation de l'Inscription MARitime du COtentin sur InterNET). Ce projet, reposant sur une convention de partenariat entre l'Université de Caen, le SHD(M) échelon de Cherbourg et le Conseil Général de la Manche, consiste en la numérisation des registres de gens de mer des trois quartiers de la Manche (période 1724-1880), et en la mise sur pied (avec l'aide d'une équipe de trente personnes de l'Université Inter-âges, antenne de Cherbourg-Octeville) d'un moteur de recherche pour la consultation à distance des matricules de l'inscription maritime. Ce projet génère une base de données sur la vie et la carrière des gens de mer aux XVIII^e-XIX^e siècles. Le premier ensemble concernant les 11000 inscrits du quartier de Saint-Vaast sera bientôt accessible au public sur le site Internet du CRHQ. Le travail se poursuit avec le dépouillement des registres des quartiers de Cherbourg et de Granville (en projet).

b) De la voile au diesel en passant par la vapeur : l'impact de la mécanisation, puis de la modernisation des navires sur les activités et les professions maritimes (XIX^e-XX^e siècles). Il s'agit ici de renforcer la contribution des historiens à une enquête pluridisciplinaire (de même intitulé) qui a déjà commencé dans le cadre du pôle « Espaces maritimes, sociétés littorales et interfaces portuaires » de la Maison de la Recherche en Sciences Humaines de Caen (voir plus bas). Cette enquête porte l'investigation au cœur de la navigation proprement dite. Pour ce faire, elle recourt à l'exploitation statistique des données rendues accessibles par le programme « Cimarconet ». Mais pas seulement, et de loin. Le programme de cette enquête prévoit aussi :

- le dépouillement (par sondage et coupes) des matricules des gens de mer et des rôles d'équipage du quartier de Dunkerque, à compter de l'année 1902 (début des séries conservées). Un tel dépouillement vise à permettre une étude comparée – et informatisée – du travail à bord des cargos à voile, vapeur et diesel, de la Belle Époque à la *globalisation* : évolution des conditions de travail et des cultures techniques, relations socioprofessionnelles à bord, déroulement des carrières de marins en fonction des emplois offerts (approche prosopographique), etc. Le quartier de Dunkerque a été choisi parce que le port de commerce qui en constitue le cœur a connu, aux XIX^e et XX^e siècles, un essor spectaculaire et fortement modernisateur, non sans juxtaposer les activités complémentaires sinon rivales d'un grand armement à la voile au long cours (Bordes), et d'une puissante compagnie de navigation à vapeur (Chargeurs Réunis).
- le dépouillement sélectif des rôles d'équipage et des matricules des gens de mer des quartiers de Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais) et de Fécamp (Seine Inférieure/Maritime). Un tel dépouillement vise à nourrir une recherche sur l'impact de la mécanisation des activités de pêche (grande pêche et pêche hauturière), telle qu'elle a eu lieu à partir du milieu des années 1890. Il s'agit d'étudier la vie et le travail à bord des chalutiers à vapeur, en comparaison avec ce qui se passait à bord des voiliers. Là aussi, on s'intéresse au recrutement des équipages et aux carrières des marins, sachant que, dans ce secteur, le changement a également été d'ordre entrepreneurial : le capitalisme a marqué des points contre la pêche « familiale ».

c) « Cherbourg, les technologies de pointe et la mer : une histoire ». Il s'agit d'une enquête sur l'identité maritime de Cherbourg à travers les siècles : une histoire de la ville-port (dans ses différentes fonctions, pas seulement militaires) et de ses populations, mais aussi une histoire de la contribution

cherbourgeoise au renouvellement des métiers et des techniques maritimes. Cette enquête a débuté au cours du quadriennal 2004-2008, par le dépouillement des recensements de population du début du XIX^e siècle. Elle se poursuit sur le reste de la période contemporaine, qui a vu Cherbourg devenir un grand centre industrialo-portuaire à dominante militaire, touché au premier chef par les processus de modernisation. Il s'agit de retracer la constitution et le renouvellement d'une population à la fois urbaine et littorale, en plein essor.

3. Travaux menés dans le cadre de la MRSH

L'activité de recherche menée dans le cadre du pôle maritime de la MRSH combine l'organisation d'un séminaire annuel et la mise en œuvre de programmes de recherche.

Le séminaire propose chaque année une demi-douzaine de séances. Chaque séance amène des intervenants de diverses disciplines à traiter d'un même thème, fréquemment avec le renfort de professionnels des activités maritimes ou péri-maritimes, sans négliger l'appel à des universitaires étrangers. Le séminaire 2003-2004 nous a permis d'aborder la question des « périls et fortunes de mer », de faire le point sur le port du Havre, de nous intéresser à diverses facettes du thème de l'équipage, enfin de nous pencher sur la méthodologie du témoignage en matière de pêche maritime. Le séminaire 2004-2005 s'est plus particulièrement intéressé au navire : construction, techniques de navigation, dimensions juridique et économique, vie et travail à bord (dans la marine marchande comme dans la marine de guerre), aspects patrimoniaux. Le séminaire 2005-2006 a porté sur le littoral, espace convoité autant que espace partagé : il a été question du littoral comme espace de production, de la pêche à pied, des aménagements portuaires, de la défense (militaire) du littoral, de la préservation des environnements littoraux, etc. En 2006-2007, le séminaire s'est préoccupé des usages et usagers de la mer ; en 2007-2008, il a pris pour thème des ports et activités portuaires.

Les activités de recherche s'articulent autour de deux programmes, définis en 2003, reconduits en 2006 :

– L'exploitation du rivage en Basse-Normandie. Ce programme se fixe un horizon géographique régional, parce que sa thématique le permet, et parce que la matière locale est d'une grande richesse, encore sous-utilisée par les recherches en sciences humaines. Il s'intéresse, de façon générale, au statut juridique du rivage et aux conflits qui surviennent à son propos. Un objectif plus particulier est d'étudier les pêches riveraines, de la cueillette aux cultures marines. Cela conduit à mettre à contribution l'archéologie et

l'histoire (inventaire des anciennes pêcheries) ; l'histoire du droit (avec la législation médiévale, moderne et contemporaine sur le rivage, les conflits et les litiges sur l'usage et l'appropriation des ressources maritimes du littoral) ; la linguistique et l'ethnographie (étude des techniques de pêche à pied, et du vocabulaire afférent) ; l'histoire et l'économie (étude de la culture des huîtres et des moules) ; le droit (en ce qui concerne la réglementation actuelle de la petite pêche, pour les professionnels et les plaisanciers). Il est prévu d'élargir ce programme à la valorisation touristique du rivage, dans ses perspectives d'aménagement du territoire, mêlant urbanisme et protection de l'environnement. Par ailleurs, l'évolution normative dans certains domaines (réglementations en matière de pêche à pied ou de conchyliculture) et la multiplication des conflits d'usage sur la bande littorale ouvrent de nouvelles perspectives d'étude.

348

– De la vapeur à l'hélice : l'impact de la mécanisation nautique sur la vie maritime (XIX^e-XX^e siècles) ; cette enquête a changé d'intitulé en 2006, pour devenir : « De la voile au diesel, en passant par la vapeur : l'impact de la modernisation des navires sur les activités et les professions maritimes (XIX^e-XXI^e siècles) ». Ce programme participe de l'histoire des techniques et des milieux professionnels ; il met aussi à contribution l'histoire du droit (étude de la réglementation portant sur les machines marines), la linguistique (naissance et développement d'un nouveau vocabulaire maritime), et l'ethnologie (quelle acculturation ?). La réalisation de ce programme passe par le recours à des professionnels de la navigation et des constructions navales, en activité ou retraités, qui ont le souhait de faire valoir leur expérience et leur témoignage, tout en étant intéressés par la dimension historique. Le changement d'intitulé indique un élargissement de nos perspectives, pour englober tout le processus de modernisation, jusqu'à l'époque la plus actuelle. Nous entendons développer notre programme en direction des activités halieutiques, jusque-là un peu moins bien traitées, dans nos travaux, que la marine marchande et la marine de guerre.

Bilan présenté par André Zysberg, professeur d'histoire moderne à l'université de Caen, et Jean-Louis Lenhof, maître de conférences à l'université de Caen.



Séminaire sur les petits ports du xv^e siècle à 1914
Université de Bretagne Sud – Maison de la recherche
(1^{er} février 2008)

Sous la direction de Gérard Le Bouëdec, CERHIO UMR 6258, Université
de Bretagne Sud, et Gilbert Buti, MMSH-TELEMME-CNRS,
Aix-en-Provence

L'historiographie a toujours privilégié les grands ports dans une perspective d'Histoire par en haut. Les travaux sur le cabotage et les sociétés littorales initiés notamment par G. Le Bouëdec et G. Buti ont démontré le rôle essentiel des liaisons intermédiaires et le dynamisme de la poussière portuaire au service du tissu économique et social littoral. Les études à l'échelle locale permettent de corriger le regard porté sur ces petits ports dans le cadre d'études macro-économiques. Il ne s'agit pas de les isoler, l'emboîtement des échelles est évident, mais de les replacer au cœur de l'économie et la société locales, de montrer qu'ils constituent un enjeu de pouvoir. Surtout, si la référence aux petits ports et à la poussière portuaire est fréquente, il n'en demeure pas moins qu'il nous manque une approche plus conceptuelle et qui prenne en compte l'évolution sur le temps long.

LE PETIT PORT ET LES USAGES

Les équipements portuaires pour l'exploitation de l'estran :

– Les usagers du littoral ont procédé à des aménagements de production, de prélèvements et de collecte de la ressource primaire. Le prélèvement de sable et de maërl, la collecte de goémon n'ont guère exigé d'équipement et les rampes d'accès furent aménagées tardivement.

Les petits ports de pêche

Le prélèvement halieutique, en dehors des pêcheries d'estran et d'estuaire, n'exige guère d'aménagements sur le littoral pour les flottilles de pêche. L'échouage sur la plage, ou entre les rochers, dans un site abrité, a fait longtemps office de port. C'est le traitement à terre du poisson qui est l'origine d'aménagements. Dans les ports harenguiers et sardiniers, ce sont les ateliers de décaquage et recaquage, les saurisséries, les presses qui constituent les équipements à terre. Avec l'industrialisation du traitement du poisson au xix^e siècle, l'empreinte de l'activité halieutique est double. Non seulement l'infrastructure à terre est d'une autre ampleur, surtout si l'on prend en compte l'urbanisation qui accompagne la construction des conserveries, mais l'équipement à la mer devient une réalité. L'intensification des mouvements des flottes qui viennent débarquer leur poisson exige l'aménagement de cales,

voire de quais, mais il faut souligner que l'échelle même de l'activité fait que ce sont les initiatives privées des conserveurs ou des marins qui sont à l'origine de ces équipements même s'ils ont reçu l'aval des autorités à condition que leurs usages soient publics.

Les petits ports de cabotage

La poussière des ports de cabotage portés par de petits arrière-pays producteurs de céréales, de sel et de vin ne sont que des havres d'échouage ou des mouillages situés dans les fonds d'estuaire ou dans des rias, au fil de l'eau si la navigation amont est possible. Ils se sont fortement développés à la faveur du désenclavement européen et ils ont largement profité de la dynamique impulsée par la mondialisation des échanges aux XVII^e et XVIII^e siècles, tout en passant sous la dépendance des grandes unités portuaires. La reconfiguration des échanges et la révolution des transports maritimes au XIX^e siècle ont largement contribué à la marginalisation de ces petits ports. Or, il ne faut pas sous-estimer la survie jusqu'à la Première Guerre mondiale de cette poussière portuaire, en dehors certes des grands circuits d'échanges, mais au service exclusif d'une économie de proximité. En outre, le développement des activités balnéaires et la promotion de la plaisance sont à l'origine de nouveaux petits équipements portuaires ou ont assuré la pérennité d'anciens petits ports déclassés.

350

LE PETIT PORT ET LA SOCIÉTÉ LOCALE

Or le port est un véritable miroir de la société locale. La ville et le port sont intimement liés. Les équipages sont paroissiaux, et c'est la mobilisation d'un microcapitalisme local qui permet le développement des flottes de caboteurs ou de pêche. La trajectoire de ces petits ports traduit la dynamique sociale des acteurs locaux. Les aménagements portuaires, si modestes soient-ils, révèlent des tensions locales, l'avenir de ces petites villes ports paraissant dépendant de la pérennité du port.

PROGRAMME DE LA JOURNÉE

Les petits ports sur la façade maritime méditerranéenne

Gilbert Buti, Professeur, (MMSH, TELEMME-CNRS, Aix-en-Provence) : De discrets points de rencontre, ports secondaires et poussières portuaires sur le littoral méditerranéenne.

Patricia Payn-Echalier, docteur en Histoire, (MMSH, TELEMME-CNRS, Aix-en-Provence) : Le port d'Arles et le delta du Rhône (xvi^e-xviii^e siècle)

Laurent Pavlidis, Doctorant, (MMSH, TELEMME-CNRS, Aix-en-Provence) : Les multiples visages des petits ports provençaux au XIX^e siècle : évolution des infrastructures et des activités.

Les petits ports sur le littoral portugais

Amélia Polonia, Professeur invité, Université de Porto : étude de cas : le petit port de Vila Condé à l'époque moderne.

Les Petits ports en Mer Baltique

Pierrick Pourchasse, Maître de conférence (CRBC-CNRS-UBO) : Les petits ports, acteurs essentiels du dynamisme de l'Espace baltique au XVIII^e siècle.

Les Petits ports sur la façade Atlantique française

Thierry Sauzeau, Maître de Conférences, GERHICO, Université de Poitiers : Les petits ports animateurs de l'économie maritime de la Seudre et des perthuis.

Gérard Le Bouëdec, Professeur, CERHIO/Solito, CNRS, Université de Bretagne Sud : Les petits ports de la façade atlantique : étude de leurs fonction sur le temps long du XV^e au XIX^e siècle

Christophe Cerino, Ingénieur de recherche, CERHIO/Solito, CNRS, Université de Bretagne Sud : une étude cas : Le port du Palais à Belle-Île : un port insulaire animateur d'un réseau portuaire

Julien Amghar, Docteur en histoire CERHIO/Solito, CNRS, Université de Bretagne Sud : une étude de cas : le petit port breton et l'animation de l'économie locale au XIX^e siècle.

Débat : essai de définition et de caractérisation des petits ports.

ESSAI DE BILAN

Il est toujours hasardeux de faire des bilans mais je vais essayer de vous livrer en deux parties les premiers résultats de cette journée si riche du séminaire, ce qui permettra ensuite d'envisager la suite dans les deux séminaires de Poitiers, que nous pourrions présenter au GIS en septembre, et de Marseille en 2009, avant une éventuelle publication collective d'ouvrage.

1). En parcourant l'ensemble des notes que j'ai prises, il me semble que quatre aspects ont été traités par les différents intervenants :

1-1). Les sources

Gilbert Buti a fait référence à différentes enquêtes qui constituent des sources primaires et aux travaux publiés ou non sur les études portuaires qui révèlent les ports intégrés dans les réseaux des ports de commandement. Patricia Payn-Echalier a insisté sur le croisement des sources : délibérations

des communautés de villes, les comptes de villes, les sources de l'Amirauté, les ressources iconographiques et cartographiques. Laurent Pavlidis, tout en insistant sur les archives de la série S des Pont et Chaussées pour le XIX^e siècle, a fait la démonstration de la difficulté d'exploitation des sources multiples sur les navires : notaires, actes de francisation, tribunal de commerce, justice de paix, douanes, sources iconographiques. Pierrick Pourchasse a démontré la nécessité d'avoir recours à l'arsenal législatif et réglementaire en matière de politique économique et d'organisation portuaire. Amélia Polonia a intégré des outils dans sa communication : d'une part, les indicateurs de définition des petits ports élaborés par Gordon Jackson (doc. 1) et Adrian Jarvis (doc. 2) et publiés dans l'International Journal of Maritime History, d'autre part, des schémas sur les indicateurs de la dimension d'un port et sur le modèle de construction portuaire. Laurent Pavlidis (doc. 3) nous livré un tableau d'indicateurs et une typologie de petits ports sous l'angle activité de construction navale.

352

**Document 1. Facteur de classification des ports
(Proposition de Gordon Jackson)**

Ports majeurs	Ports moyens	Petits ports
Centres commerciaux et financiers	Trafiquent avec peu de produits	Part minimale des importations et des exportations
Trafic de longue distance	Circuits plutôt régionaux ou locaux, peu de circuits internationaux	Prédominance du trafic de cabotage. Peu de connections extérieures. Part réduite du trafic côtier
Flotte significative de gros navires	Navires de petits ou moyens tonnages, appartenant à des armateurs locaux	Petite flotte
Grande capacité de cargaison	Moyenne capacité de cargaison	Navires de moyens ou petits tonnages
Grande variété de produits	Port de délestage ou au service d'un plus grand port	
Large hinterland		Hinterland pauvre et limité

		Petite communauté mercantile et peu de liaisons avec d'autres communautés marchandes
		Capacités financières restreintes
		Peu d'industries
		Population réduite
		Infrastructures administratives inadéquates
		Mauvaises accessibilité
Peu nombreux mais avec un impact économique significatif	Affirmation au travers des liaisons côtières très fortes et essentielles à l'articulation des circuits économiques régionaux et nationaux	Faibles opportunités et capacités insuffisantes pour générer un trafic maritime et commercial significatif. Dépendance vis-à-vis des ports majeurs (absence de capitaux pour l'armement).

Gordon Jackson, « The Significance of Unimportant Ports », *International Journal of Maritime History*, XIII (December 2001) : 2, 6.

Document 2

Facteurs de classification des ports (Proposition de Adrian Jarvis)

On peut classer un port d'après :

- **les principaux types de trafic** : des biens coloniaux ; trafic indifférencié ; transport de passagers ou importation a grenier ;
- **le modèle d'administration portuaire** : est il un port administré par le gouvernement central, une compagnie adjudicataire, le gouvernement provincial ou bien par des privés ?
- **la nature du commerce** : c'est plutôt un commerce d'importation, d'exportation ou bien un mouvement redistributive de marchandises?
- **les indicateurs démographiques**, dépendant de leur statu comme villes capitales, ports métropolitains, sièges régionaux ou ports marginaux du point de vue administrative ;
- **la tonnage des vaisseaux** qui peuvent accéder a chaque port ;
- **la quantité de capital mobilisé**

Adrian Jarvis, "Port History: some thoughts on where it came from and where it might be going", in *Harbours and Havens: Essays in Port History in Honour of Gordon Jackson*, ed. L. R. Fischer and Adrian Jarvis (Newfoundland, International Maritime Economic History Association, Research in Maritime History series, 16, 1999): 22.

Document 3

354

Nom du port : _____ Année : _____ Classement : gr 1 gr 2 gr3 gr 4 gr 5

N° du port _____

Localisation : _____

Image, plan :

Aménagements **Observations**

Port public _____ Port privé _____

Port naturel _____

Port avec une jetée, une digue ou un môle _____

Bassin fermé _____

Port lié à un village ou une ville _____

Port lié à un aménagement correspondant à une activité spécifique _____

Port non lié à un aménagement _____

Linéaire de quais pas de quai moins de 100 m moins de 200 m plus de 200 m _____

Activités

Activité originelle _____	Evolution de l'activité _____
Refuge – relâche <input type="checkbox"/>	Activité militaire <input type="checkbox"/>
Pêche <input type="checkbox"/>	Présence d'une école d'hydrographie <input type="checkbox"/>
Bornage et cabotage <input type="checkbox"/>	Siège d'un quartier maritime <input type="checkbox"/>
Grand cabotage et long cours <input type="checkbox"/>	Siège d'un sous quartier maritime <input type="checkbox"/>
Construction navale <input type="checkbox"/>	Autre activité économique <input type="checkbox"/>
Plaisance <input type="checkbox"/>	port de liaison <input type="checkbox"/>

Observation : _____

1-2). Les différents intervenants ont proposé des classements ou des formes de hiérarchisation. Ainsi Gilbert Buti distingue les ports secondaires comme Saint-Tropez et les ports mineurs situés dans l'aire portuaire d'un grand port

ou les marines d'une localité intérieure sans oublier la poussière temporaire, en associant à chacune des catégories des usages différents. Patricia Payn-Echalier a présenté une nébuleuse portuaire, celle d'Arles : un port de delta, un port de terroir, avec de nombreux sites temporaires liés par exemple à la production céréalière autour des abbayes et des bacs de franchissement des bras du Rhône. Laurent Pavlidis nous a proposé à l'aide d'indicateurs quantitatifs et qualitatifs un classement des petits ports en cinq catégories. Amélia Polonia, tout en livrant les tableaux d'indicateurs de Jackson et Jarvis, propose une double modélisation permettant de déterminer le niveau d'un port et son positionnement hiérarchique dans un réseau portuaire. Thierry Sauzeau a élaboré à l'échelle du Portus Santonum une typologie fonctionnelle : port d'exportation monoactif, port de pêche, port mixte, port sans flotte, port entrepôt.

1-3). La troisième dimension de ces interventions concerne le positionnement d'un petit port dans les réseaux, avec le souci de ne pas négliger le temps long, ce qui permet d'évoquer les trajectoires portuaires. Amélia Polonia a présenté une étude de cas, celle du petit port de Vila do Conde, proche de Porto, aspiré par la dynamique ultramarine au XVI^e siècle, et qui décroche dès le XVII^e siècle, victime du déclin du système colonial portugais. Pierrick Pourchasse montre l'impact du *Stapelrecht* de la politique mercantiliste, qui favorise la polarisation sur les grands ports, mais qui laisse tout de même une place aux petits ports au niveau local avec les deux exemples danois de Dragor et Aero. Thierry Sauzeau insiste sur l'intégration des petits ports dans différents systèmes de développement (système salicole, système morutier, système atlantique) et sur la mobilité du centre de gravité externe (Bordeaux et La Rochelle) et interne (Marennes/Brouage). Gérard Le Bouëdec a centré sa communication sur les différentes échelles territoriales de fonctionnement d'un petit port : l'ancrage local dans un système qui s'appuie sur l'hinterland (système céréalière, système salicole, système viticole, système maraîcher) qui associe les producteurs, le négoce et l'armement caboteur) ; l'intégration dans les aires des ports de commandement à la faveur de la mondialisation des échanges avec une dimension supplémentaire de flotte de service ; le décrochage progressif au XIX^e siècle de ces petits ports qui se replient sur l'animation économique locale avant de trouver d'autres perspectives dans la plaisance. Il insiste alors sur l'originalité de la composition de la communauté portuaire qui vit en symbiose avec le port et qui est le reflet du positionnement du port (composition professionnelle, micro-capitalisme, formation). L'étude cas de Christophe Cérino sur Belle-île, démontre qu'un

petit port (essentiellement Le Palais), au XVIII^e siècle, dans le cadre d'un système original militaro-halieuatique insulaire, peut prétendre à l'animation d'un réseau portuaire qui s'appuie sur plusieurs systèmes locaux, le système sardinier, les systèmes céréaliers de Bretagne Sud et la dispositif de défense du littoral). Julien Amaghar, en prenant l'exemple du port du Fret, sur la presqu'île de Crozon, entre 1850 et 1950, fait la promotion du petit port aménagé au service de l'animation de l'économie locale dans l'orbite brestoise (meunerie, passage traversier, pêche, tourisme).

2). La synthèse de la discussion

Au terme des communications, nous avons ouvert un débat qui démontre la difficulté de notre entreprise et Françoise Péron, qui pilote actuellement, notamment sur le Finistère, une enquête sur le patrimoine des petits ports a évoqué la difficulté d'établir la liste des indicateurs, préalable à l'établissement d'une typologie. L'essentiel des interventions s'articule autour de quatre points :

2-1). Le diagnostic : les petits ports sont identifiés à la faveur des études sur le cabotage et les pêches côtières. Ils apparaissent indissociables des grands ports, mais peuvent avoir une vie sans eux. Ils constituent le substrat essentiel de l'organisation économique, socioprofessionnelle et culturelle du tissu littoral.

2-2). Nous disposons de deux types de sources d'informations

- Les enquêtes, qui présentent l'avantage d'offrir une observation cohérente, du moins à l'échelle de chacune d'elle : les enquêtes colbertiennes (1664), l'enquête de Le Masson du Parc (1726-1728), l'enquête de Chardon à la fin de l'Ancien Régime, les tableaux dressés par les ingénieurs des Ponts et Chaussées et publiés au XIX^e siècle, les registres des douanes du petit et du grand cabotage au XIX^e siècle. Il faut y ajouter des enquêtes plus régionales comme celles de Séguiran en Provence en 1633-1635 et les enquêtes de Colbert de Croissy et Béchameil de Nointel en Bretagne dans la deuxième moitié du XVII^e siècle.
- Les dépouillements des archives et les travaux universitaires de la littérature grise ou publiée sur le trafic des ports de commandements qui révèlent la guirlande portuaire impliquée dans l'approvisionnement et la redistribution : Le Havre-Rouen au XVIII^e, Saint-Malo sous Louis XIV, Lorient durant la seconde Compagnie des Indes, Bordeaux au XVIII^e siècle, Marseille au XVIII^e siècle, tout en sachant que l'exploitation de ces productions n'est pas toujours simple.

3). **Pour avancer sur l'identification du profil du petit port**, il s'agit de dresser un tableau des indicateurs quantitatifs à l'exemple de ceux fournis par Jackson, Jarvis, et Amélia Polonia :

- *Les activités* : commerce, pêche, activités de transformation, construction navale, transport de passagers avec des indicateurs : flotte (type de navire, tonnage), trafic (nombre d'unités, tonnage, nature des cargaisons), production halieutique...
- *Territoire d'usage* : hinterland (cartographie, nature) ; foreland (destination, aire de fréquentation et de pêche).
- *Institutions et juridictions* : seigneuriales, d'état, socio-économiques.
- *Démographie* : effectifs de population, répartition entre bourg et villages ou sur une ville et sa périphérie.
- *Composition socio-professionnelle de la sphère portuaire*.
- *Capital* : les formes d'investissement, les capacités du microcapitalisme local.

Mais le petit port s'inscrit dans la dynamique portuaire des façades maritimes. Il s'insère dans des systèmes et des réseaux d'échelles différentes. Le petit port a-t-il la capacité à s'intégrer ou non dans ces dynamiques ? Le rapport au port de commandement ou au centre de gravité n'est pas nécessairement univoque. La dépendance n'est pas unilatérale, elle témoigne des capacités à saisir les opportunités et à jouer sur les différentes dimensions de la complémentarité. La sensibilité au contexte, à la trajectoire générale des modèles de développement détermine des trajectoires individuelles portuaires, ce qui se traduit par la promotion, l'intégration, le décrochage, le repliement avec l'idée qu'il n'y a pas de disparition même si le petit port peut paraître parfois illisible.

4). **Il s'agit d'identifier les variables des différents environnements :**

4-1). **Les conditions macro-politiques et économiques**

- *Modèles* : le désenclavement planétaire et européen dans le cadre des systèmes atlantiques ; la révolution industrielle et la reconfiguration des échanges et de la carte des ports.
- *Les politiques économiques* : mercantilisme, protectionnisme, libre échange ;
- *Les politiques d'investissement portuaire* : financement privé et initiative locale, financement de l'Etat et choix d'une polarisation ou non (politique d'aménagement) des investissements.

4-2). Les conditions géo-économiques

- *L'hinterland* : il n'est pas pérenne sur le temps long ou du moins il est à géométrie variable : système multimodal (accessibilité fluviale, routière, ferroviaire), profil, structure économique, dimension ;
- *Les conditions géomorphologiques d'accès portuaire* (fonctions des capacités techniques de chaque époque) : situation, site, calaison, potentialité d'aménagement (différence entre calanque et estuaire ou delta à rives très larges).
- *Centre de gravité des échanges et des activités* à l'échelle macro et locale et le positionnement dans les circuits de production et d'échanges qui détermine le niveau d'intégration dans les réseaux

4-3). Les conditions logistiques et humaines

- *Démographie* : importance quantitative du tissu littoral et présence ou non de pôles urbains forts ou éclatement en petites unités urbaines ou rurales.
- *le niveau de compétences* : en terme de pouvoir (présence de juridictions institutionnelles ou socio-économiques ; en terme capitalistique (envergure de l'investissement), en terme de savoir-faire et de formation (gens de mer monoactifs ou pluriactifs), main-d'œuvre portuaire ou industrielle; en terme de moyens logistiques propres (flottes et entrepôts).

4-4). Les constructions d'infrastructures

- *Aménagement des accès* (balisage, protections),
- *Aménagement des accostages et des structures de maintenance*,
- *Construction à terre d'infrastructures de stockage et de transformation*.

Bien évidemment, il s'agit de mesurer le rôle ou la place que va alors avoir le petit port. Or cet environnement va rejaillir sur les indicateurs initiaux et déterminer la dynamique ou non de développement :

- les indicateurs économiques d'activités et de captation d'un certain niveau de commandement
- les indicateurs de démographie en terme de croissance ou non de la population.
- les indicateurs de dynamique sociale qui traduisent les mutations de la composition sociale et socio-professionnelle.
- la reconfiguration du territoire en terme d'équipement portuaire et d'aménagement urbain.

Il reste des interrogations : le petit port a acquis un statut ou du moins une existence à partir d'études par en haut. Le pari est d'essayer de renverser

la perspective et d'étudier le petit port par en bas, en essayant d'observer son fonctionnement et de reconstituer les modèles de fonctionnement de sa trajectoire en privilégiant l'étude de sa place sa place dans les réseaux. Bref, faut-il d'emblée lancer des enquêtes normées, ou privilégier des études de cas ciblées afin de disposer d'un corpus suffisamment étoffé avant de modéliser ?

Gérard Le Bouëdec



Colloque international du GIS d'histoire maritime

La recherche internationale en histoire maritime :

essai d'évaluation – premier écho en attendant la publication des actes (15-17 novembre 2007)

Malgré les perturbations liées aux grèves dans les transports ferroviaires, nous avons pu tenir ce colloque dans de bonnes conditions. Durant les trois jours, nous étions entre 50 et 70, voire 80, à chaque session, y compris durant la longue session du samedi. Malgré quelques absences, ce sont des interventions de collègues de quinze établissements français (d'autres malheureusement absents avaient contribué à l'élaboration des synthèses présentées) et des universités de neuf pays étrangers qui ont donné tout son sens au projet ambitieux que nous nous étions donnés de présenter un essai d'évaluation de la recherche française, avec le souci de confronter ses acquis à la recherche étrangère. L'absence de collègues américains et anglais est néanmoins regrettable.

Nous avons pu dresser un bilan scientifique dont nous n'avons pas à rougir. La pesée globale révèle des différentiels de dynamisme et d'investissement selon les axes et nous avons pu mesurer que la ligne de partage avec la recherche internationale du réseau de *l'International Maritime Economic History Association* est en histoire contemporaine sur le maritime marchand et économique. Pourtant cette recherche existe en France, mais ses acteurs ne se reconnaissent pas dans le champ des problématiques maritimes. Si nous avons pu réunir des historiens des trois périodes du Moyen Âge – bien présent – à l'époque contemporaine, il faut encore faire des efforts pour que les collègues antiquistes et archéologues se joignent à nous.

La formule retenue pour l'organisation du colloque, à savoir des sessions associant un temps pour les communications et un temps suffisant pour les débats, a bien fonctionné, et la dernière session du samedi a permis de mesurer l'intérêt de la présence de rapporteurs pour livrer des conclusions qui permettent de mieux mesurer les acquis, les manques, et d'ouvrir de nouveaux horizons.

Les intervenants porteurs de synthèse et les rapporteurs des sessions sont actuellement au travail pour nous offrir un état comparé des recherches en France et à l'étranger. Il ne s'agit donc pas d'anticiper sur la publication des actes, mais de souligner les évolutions récentes, en un rapide écho du colloque.

Les échanges : des grands horizons au rivage

Les recherches sur les échanges à l'époque médiévale, après un certain tassement, connaissent actuellement un certain rebond, mais Mathias Tranchant indique qu'elles se font dans le cadre d'une recherche collective qui cible l'étude des infrastructures et des risques. Silvia Marzagalli, pour les Temps Modernes, souligne, qu'après la période 1970-1990 si fructueuse pour l'étude des trafics lointains, il y eut un mauvais passage de témoin dans le champ de l'histoire économique, et il en résulta un éclatement en différents chantiers. Actuellement, on observe un certain retour à la *global history* avec une orientation vers l'histoire quantitative qui suppose des travaux menés en commun avec des programmes de type ANR, et sous la forme de bases de données comme *NavigoCorpus*. Bruno Marnot, pour l'histoire contemporaine, souligne l'accélération des travaux depuis une décennie, en relevant certains manques par rapport à la recherche anglo-saxonne sur les ports, les marchandises, les migrations et les trafics de passagers, le cabotage, qui a acquis en revanche ses lettres de noblesse pour la période moderne, et trop peu de synthèses sur les grandes entreprises d'armement maritimes. Hubert Bonin précise que l'école française d'Histoire ultramarine économique, après avoir manifesté une grande vigueur dans les années 1960-1980, a connu un réel passage à vide qui se mesure quand on observe comparativement la production scientifique anglo-saxonne chez Routledge. Cette école française ultramarine économique est en plein réveil dans le sillage de la *business history*, avec l'histoire des lobbies, de la logistique, des investissements, du développement des réseaux d'influence d'affaires et du capitalisme maritime dans les ports. Le regard de Peter Emmer porte sur la prégnance aux Pays-Bas de l'historiographie de la croissance et du déclin de l'économie hollandaise. En Grèce, c'est la question de la flotte marchande qui mobilise les chercheurs. Si la Grèce est aujourd'hui un des premiers pavillons du monde, il s'agit, indique Géлина Harlaftis, de repérer du XVIII^e au XX^e siècle cette flotte aux mains d'une diaspora qui navigue sous des pavillons multiples, d'où la mise en œuvre de deux programmes de recherches capables de répondre aux questions suivantes : pourquoi les Grecs sont-ils les premiers transporteurs méditerranéens aux XVIII^e et au XIX^e siècles ? Et comment sont organisées les entreprises multinationales d'armement de « cette ville

dispersée » ? L'ensemble des résultats est rassemblé dans deux bases de données désormais accessibles. Klaus Weber souligne qu'en Allemagne, avant 1980, les travaux d'Hermann Kellenbenz restaient assez isolés ; depuis les années 1990, le développement des études sur le commerce maritime et ses acteurs est lié à une certaine internationalisation de la recherche. On verra, sur tous ces aspects, les réactions et les propositions de Burghart Schmidt et de Pierrick Pourchasse, lesquels ont assumé, en tant que rapporteurs, une synthèse de ces échanges.

Les gens de mer et des sociétés littorales

Si le temps des élites n'est pas achevé, ce sont les « inconnus » qui ont envahi le littoral, et actuellement, pour l'époque moderne, on observe un recentrage sur les petits ports à travers le cabotage et les pêches côtières, et sur les sociétés littorales dans leurs rapports pluriels à la mer. Jacques Peret souligne le renouvellement, la vivacité et l'élargissement de l'histoire sociale des sociétés littorales. Sur l'époque contemporaine, Jean-Louis Lenhof, tout en notant les bouleversements socioprofessionnels liés à l'entrée dans l'ère industrielle, fait remarquer le retard important des études historiques universitaires sur le champ social, tout en pointant l'abondance des sources, notamment de l'inscription maritime, avec néanmoins un nouveau souffle sur les études du travail en mer et des professions. Amélia Polonia insiste sur le fait que la prégnance de l'historiographie des découvertes au Portugal a éclipsé le champ des sociétés littorales qui demeure un objet rare de recherche. En fait, les seuls éléments disponibles sont venus d'une histoire locale érudite, avant qu'une étude des ports n'intègre les dynamiques sociales, avec une place particulière pour les femmes. Le bilan historique sur les gens de mer et les communautés maritimes reste faible, et elle précise que c'est aussi le cas en Espagne. En Italie, l'historiographie présente plus d'ombres que de lumières mais la recherche, selon Michela D'Angelo, bouge dans une perspective pluridisciplinaire sur les gens de mer méditerranéens et les activités maritimes et para-maritimes. Les travaux sur les pêcheurs sont plus nombreux. Ce sont ces thèmes qu'ont repris de manière synthétique Christophe Cérino et Manuel Bustos-Rodriguez.

L'exploitation de la mer et l'estran

Pour l'époque médiévale, Jean Luc Sarrazin insiste sur la dynamique féconde de la problématique de l'environnement et de l'aménagement qui porte sur la configuration du trait de côte, la construction des paysages côtiers, dans une perspective pluridisciplinaire. Il souligne la collaboration entre juristes et historiens autour de l'appropriation des espaces côtiers et le renouvellement des études sur les pêches riveraines. Thierry Sauzeau fait

remarquer tout d'abord, que la première modernité et le XIX^e siècle restent toujours les parents pauvres des travaux sur la grande pêche, mais que les pêches côtières, notamment sardinières, ont bénéficié depuis la fin des années 1990 d'une nouvelle dynamique, qui n'est pas sans lien avec les études sur les petits ports et la pluriactivité dans les sociétés littorales. Plus récemment, l'estran devient objet de travaux plus nombreux à travers des études sur la conchyliculture et le balnéaire. Aliette Geisdoerfer regrette qu'une nombreuse production grise, y compris des doctorats sur les institutions et les politiques des pêches, reste trop peu connue, faute d'éditions, et que les travaux sur les conditions de travail, les armateurs, la commercialisation de la pêche soient trop peu nombreux pour les XIX^e et XX^e siècles. France Normand fait le bilan de la recherche pour le Canada atlantique : les travaux actuels concernant la pêche à la morue portent sur les relations entre les pêcheurs métropolitains et les pêcheurs locaux ; elle insiste sur les études de la dépendance des pêcheurs par rapport aux marchands dans les sociétés de pêche. Avec l'épuisement des stocks halieutiques, les travaux se sont orientés vers les stratégies alternatives, mais la nouveauté, c'est le développement des recherches sur l'environnement littoral et maritime, avec la réalisation d'un atlas de l'environnement et l'étude des conflits d'usages, dans le cadre de programmes qui font une large place aux bases de données. C'est sur le thème de l'environnement qu'intervient Taudar Poulsen avec une communication sur la collaboration fructueuse entre biologistes et historiens pour l'étude des ressources halieutiques en mer du Nord. Il montre, dans une étude de cas, comment la connaissance des phases de surpêche du XIX^e siècle est éclairante pour mesurer l'évolution des stocks par les biologistes. Inês Amorim reprend en écho les propos d'Amélia Polonia pour indiquer que si l'on connaît la pêche portugaise, les pêcheurs restent très largement des inconnus jusqu'au XX^e siècle. Le Portugal n'a toujours pas une histoire des pêches. En revanche, la problématique des traces – entre histoire et patrimoine – a favorisé des travaux sur l'étude des paysages côtiers, et notamment des pays salicoles, avec la construction d'une base de données.

La mer et la guerre

Le bilan des travaux, que dresse Sylviane Llinares pour l'époque moderne, révèle des discontinuités chronologiques, le manque d'études sur la main-d'œuvre des arsenaux, une exploitation insuffisante des équipages et une émergence trop lente de l'histoire des techniques. Il n'y a pas en France d'étude similaire à celle de Nicholas Rodger pour l'Angleterre. La présentation de Jean-Baptiste Bruneau sur l'histoire navale contemporaine est d'abord un regard rétrospectif critique sur le Service Historique de la Marine qui permet de mieux souligner un renouvellement méthodologique avec un véritable retour

aux sources, quelques grands chantiers sur l'histoire politique de la Marine, l'histoire des doctrines, l'histoire des personnels ou l'histoire culturelle ; sans oublier une reprise de l'histoire navale. Les interventions étrangères ont porté sur l'historiographie espagnole de l'époque médiévale d'Eduardo Aznar et sur l'historiographie allemande de la seconde guerre mondiale. Lars Hellewinkel a surtout insisté sur ses limites : une production de mémoires par les acteurs, trop peu d'études scientifiques. Néanmoins, plusieurs pistes se dégagent actuellement : la remise en question du mythe de Donitz, le rôle de la Marine dans l'opposition militaire, la stratégie allemande et l'étude des bases allemandes en France. Une note de P. Villiers propose de revisiter l'histoire de la Marine de guerre et de commerce, en prenant l'histoire économique et l'histoire des techniques comme grille de lecture. Pour sa part, seul rapporteur, Olivier Chaline a replacé l'histoire maritime dans celle du fait militaire en général, et présenté une large vue synthétique pour l'époque moderne.

Explorations, découvertes et représentations

L'intervention conjointe de Christian Huetz de Lempis et de Claire Laux a mis en évidence l'importance de l'interdisciplinarité notamment à travers les récits de voyages et les biographies de voyageurs, d'où la collaboration avec le Centre de recherche sur la littérature de voyage, l'importance des sources des sociétés savantes et des ateliers de cartographie qui intègrent les informations des voyageurs. Ils ont souligné la nécessité d'associer l'histoire maritime et l'histoire des missionnaires, l'histoire maritime et l'histoire coloniale, d'autant que les travaux récents démontrent que la découverte est un phénomène réciproque. L'intervention de Michael North sur les lieux de mémoire, en référence aux travaux de Pierre Nora, s'inscrit dans une nouvelle historiographie qui s'attache aux lieux symboliques, stratégiques. Sa démonstration sur Elsenaur et le château de Kronborg dans le passage du Sund du xv^e au xix^e siècle, à travers une très riche iconographie, s'est révélée stimulante, suscitant des réflexions sur l'océan lieu de mémoire, *L'Atlantic History* et la problématique des rapports entre l'histoire et le patrimoine.

Au-delà de cette ébauche de bilan propre au champ de la recherche en histoire maritime, nous avons abordé au cours des débats à la fin de chaque session ou lors de la dernière session conclusive des questions de nature différente :

- Va-t-on assister à une revitalisation des études quantitatives ? Les interrogations de G. Saupin à ce sujet, la présentation de la mise en œuvre de programmes de bases de données sur les navires et sur les acteurs en Grèce, avec Géлина Harlaftis, et dans le programme ANR que pilotent Silvia Marzagalli et Pierrick Pourchasse, leurs connexions

ont suscité de nombreux échanges entre les participants. Comment alors envisager les programmes de recherche, avec quelle place pour les doctorants et les étudiants de Master ?

- À travers l'histoire de l'entreprise, n'observe-t-on pas une nouvelle dynamique de l'Histoire globale ?
- Quelle attitude adopter devant l'orientation qui s'affirme, de l'*Atlantic History* et de l'histoire des systèmes océaniques ? Les historiens sont trop absents du champ de recherche sur le patrimoine.
- Avec les thèmes de la *Business History*, du marché international de la main-d'œuvre maritime, de l'histoire de l'environnement, de l'étude des crises de la ressource halieutique, Comment envisager la pluridisciplinarité ? Certes, nous travaillons avec les géographes, les ethnologues, les juristes, mais il s'agit d'envisager des programmes plus larges et Taudar Poulsen a démontré que sur l'état de la ressource halieutique en mer du Nord, la contribution scientifique des historiens aux études des biologistes était loin d'être incongrue. L'historien peut-il rester à côté de ces nouveaux enjeux dans un paysage de la recherche qui a pris l'habitude des appels d'offre ?

Si le GIS peut être le cadre approprié pour orienter la recherche sur de nouveaux sujets, il peut aussi jouer son rôle dans la réflexion sur la thèse que ce soit sur sa délimitation, éventuellement sa durée, ou son évaluation, pour harmoniser les pratiques, en tenant compte de la mise en œuvre de programmes de coopération internationale. Cette internationalisation de la recherche doit être intégrée dans la formation des jeunes chercheurs, avec une plus grande mobilité internationale et une utilisation plus grande des sources étrangères pour traiter des sujets pourtant a priori franco-français.

Le GIS, pour acquérir cette lisibilité internationale, doit faire connaître la production scientifique française. Lors de la réunion du comité éditorial de la *Revue d'Histoire Maritime* le jeudi 15 à Lorient, il a été rappelé, par Jean-Pierre Poussou et le comité éditorial, qu'elle se donne pour ambition d'être la vitrine éditoriale de la recherche en histoire maritime et la question d'une convention entre le GIS et la revue publiée aux PUPS sera abordée en mars lors de la prochaine réunion du GIS et des responsables de la Revue à Bordeaux. Les deux numéros de 2007 (7 et 8) sont consacrés d'une part à la construction navale, d'autre part au cabotage. Burghart Schmidt rappelait qu'il serait nécessaire qu'elle puisse acquérir la notoriété de *l'International Journal of Maritime History*. Géлина Harlaftis confiait qu'elle va demander lors du prochain comité éditorial qu'il soit possible d'établir des liens entre

les deux revues, au moins que les lecteurs soient au courant de l'existence de l'autres (consultez le site du GIS : www.histoire-maritime.org).

Gérard Le Bouëdec
Directeur du GIS



**Programme des Mardis de la Mer organisés à l'Institut Catholique de Paris
par Christian Buchet (année universitaire 2007/2008)**

Mardi 6 novembre 2007

Ouverture du cycle par Dominique Bussereau, Secrétaire d'État aux Transports auprès du Ministre d'État chargé du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Mer et développement durable

La mer avenir de la terre

par Christian Buchet

Directeur du CETMER, Membre de l'Académie de Marine, Administrateur de l'IFM

Sécurité maritime, solidarités maritimes

Par Francis Vallat

*Président de l'Institut Français de la Mer et du Cluster Maritime Français
Vice-président du Conseil d'Administration de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime*

Mardi 13 novembre 2007

Les défis de l'archéologie sous-marine

par Michel L'Hour

Directeur du Département d'Archéologie Subaquatique Sous-Marine (DRASSM)

et

par le Commandant Max Guerout

Vice-Président du Groupe de Recherche en Archéologie Navale (GRAN)

Mardi 27 novembre

Aux frontières de la vie dans les Abysses

par Lucien Laubier

Membre de l'Académie de Marine, Professeur à l'Université Méditerranée Aix-Marseille

et

par Daniel Desbruyeres

Directeur du Département Études des Ecosystèmes profonds de l'Ifremer

Mardi 14 décembre 2007

Le défi des ports

par Michel Quimbert

Président du Port autonome de Nantes-Saint Nazaire

et

Jacques Trorial

Président de l'Association pour le Développement des ports français, Ancien Ministre

Mardi 11 décembre 2007

Mer et littérature

par Didier Decoin

Secrétaire Général de l'Académie Goncourt.

Mardi 18 décembre 2007

366

L'avenir du littoral

par Yvan Bonnot

Président de l'Association Nationale des Elus du Littoral (ANEL), Maire de Perros-Guirrec

et

Jean-Pierre Lozato-Giotard

Directeur du Pôle d'Ingénierie Touristique des Territoires (ITT) Paris 3 Sorbonne, Professeur à l'Institut Catholique de Paris

Mardi 12 février 2008

Le défi des énergies maritimes renouvelables

par Jean Michel Germa

Président Directeur Général de la Compagnie du Vent

et

Gilles Cochevelou

Directeur TOTAL et Président de la Commission des énergies marines du Syndicat des énergies renouvelables

Mardi 19 février 2008

Que faire des navires en fin de vie ?

par l'Ingénieur général Yves Lebacq

Ex-rapporteur de la MIDN Mission Interministérielle de Déconstruction des Navires

et

Bernard Anne
*Vice-Président exécutif du Bureau Veritas, Directeur de la division « Marine »,
Administrateur de l'IFM*

Mardi 18 mars 2008

**Marine nationale, développement durable et protection de
l'environnement**

par le Vice Amiral d'Escadre Pierre François Forissier

Major général de la Marine Nationale

Mardi 1er avril 2008

Défi humain et sportif à la mer

par Maud Fontenoy

Navigatrice

Mardi 15 avril 2008

Mer et Télécommunications

par Philippe Louis-Dreyfus

Président de Louis-Dreyfus armateurs, Administrateur de l'IFM

et

par Jean Godeluck

Président des Activités Réseaux sous-marins Alcatel-Lucent

Présentation des Mémoires

MÉMOIRES DE L'UNIVERSITÉ DE NICE SOPHIA-ANTIPOLIS

D'Esmenard Céline, *L'Arsenal de Toulon vu par les contemporains dans la seconde moitié du XIX^e siècle*, Mémoire de maîtrise, 1999 (dir. A. Ruggiero).

Dumont-Peche Audrey, *Le Port de Toulon pendant la deuxième guerre mondiale (1939-1944)*, Mémoire de Maîtrise, 1999 (dir. J.-L. Panicacci).

Guerrini Nathalie, *La Préparation de l'expédition d'Alger à Toulon en 1830*, Mémoire de Maîtrise, 1999 (dir. A. Ruggiero).

Pavan Sandrine, *Le Bagne et l'arsenal de Toulon de 1820 à 1854 : études sur la rentabilité et la nécessité du travail des condamnés au sein de l'arsenal*, Mémoire de Maîtrise, 1999 (dir. A. Ruggiero).

Rocchi Christine, *Les Ouvriers des constructions navales de l'arsenal de Toulon (1854-1864)*, Mémoire de DEA, 1999 (dir. A. Ruggiero).

Thivolle Agnès, *Contribution à l'étude de l'arsenal de Toulon de 1870 à 1914 : vision générale de la politique navale de la France, constructions et réparations à l'arsenal de Toulon et recrutement du personnel ouvrier*, Mémoire de Maîtrise, 1999 (dir. A. Ruggiero).

Martinez Lucas, *Aspects des relations entre la société des Forges et Chantiers de la Méditerranée et l'arsenal de Toulon (1856-1900) : exemple de relations entre une entreprise de constructions navales et la Marine française*, 2003 (dir. A. Ruggiero).

Bournerie Julie, *Les Protestants galériens du port de Marseille sous le règne de Louis XIV (1685-1715)*, Mémoire de Master 1, 2007 (dir. S. Marzagalli).

Mira-Marques François, *Trois Marins dans l'Histoire : Claude Laurent, Joseph Marie et Edouard Thomas Burgues de Missiessy*, Mémoire de Master 1, 2007 (dir. S. Marzagalli et A. Ruggiero).

Maîtrises et Master 1

Aumont Michel, *Les Corsaires granvillais pendant la guerre de Succession d'Autriche (1744-1748) et la guerre de Sept Ans (1756-1763)* (dir. André Zysberg), Mémoire de Maîtrise, 2002.

Benon Aurore, *Histoire du port de Carentan au xixe siècle. Naissance et évolution d'un petit port de commerce du Cotentin du début du XIX^e siècle à la première guerre mondiale* (dir. Jean-Louis Lenhof), Mémoire de Master 1, 2007.

Blanc Corine, *Les Marins de la communauté villageoise de Fermanville au XVIII^e siècle (1726-1785)* (dir. Hugues Neveux), Mémoire de Maîtrise, 1989.

Bondiguel Rodolphe, *Le Port de Touques et son commerce à la fin du XVII^e et au début du XVIII^e siècles (1694-1730)* (dir. André Zysberg), Mémoire de Maîtrise, 2002.

370

Bouvet Anne, *Un défi technologique. La réalisation des caisses coniques pour la construction du port de Cherbourg (1781-1789)* (dir. André Zysberg), Mémoire de Master 1, 2001.

Catala-Lacroix Élisabeth, *Cherbourg au XIX^e siècle : un combat pour le bien-être social* (dir. Jean-Louis Lenhof), Mémoire de Maîtrise, 2003.

Chardon Thierry, *Les Milices garde-côtes de moyenne et basse Normandie durant la guerre de Sept Ans (1756-1763)* (dir. André Zysberg), Mémoire de Maîtrise, 1992.

Cochard Nicolas, *Les Gens de mer à Cherbourg, 1816-1883* (dir. Jean-Louis Lenhof), Mémoire de maîtrise, 2003.

Conan Ingrid, *Les Activités commerciales d'un négociant honfleurais au xviii^e siècle* (dir. André Zysberg), Mémoire de Maîtrise, [s.d.].

Cussac Pierre, *Les Marins de la communauté de Cosqueville au XVIII^e siècle (1726-1785)* (dir. Hugues Neveux), Mémoire de Maîtrise, 1988.

Delacotte Sabrina, *L'Ouest du Cotentin entre terre et mer. Le canton de Beaumont de 1816 à 1883* (dir. Jean-Louis Lenhof), Mémoire de Master 1, 2006.

Delobette Édouard, *Les Mouvements de navires et parts de navires à Honfleur, de 1763 à 1778* (dir. André Zysberg), Mémoire de Maîtrise, 1992.

Denivelle Christian, *Les Affaires de Pierre Letestu, négociant de Honfleur, d'après sa correspondance (1767-1822)* (dir. André Zysberg), Mémoire de Maîtrise, 2000.

Dhorne Richard, *De la mer à l'enseignement. Aspects de la vie d'un capitaine caennais d'après ses archives* (dir. André Zysberg), Mémoire de Maîtrise, [s.d.].

Dossmann Antoine, *Le Croiseur – corsaire sudiste CSS Alabama* (dir. Jean-Louis Lenhof), Mémoire de Master 1, 2006.

Eckendorff Guillaume, *La Correspondance des classes à Cherbourg 1756-1766* (dir. André Zysberg), Mémoire de Maîtrise, 1998.

Elkhawaga Ahmed, *Les Stations balnéaires sur la côtes du Calvados à travers la presse de 1851 à 1914* (dir. André Zysberg), Mémoire de Master 1, 2005.

Giroux Mathilde, *Entre terre et mer : Courseulles au XVIII^e siècle* (dir. Emmanuel Garnier), Mémoire de Master 1, 2005.

Hélie Ide-Marie et Vacheret Laurent, *Les Inscrits maritimes de Saint-Pair au XVIII^e siècle* (dir. André Zysberg), Mémoire de Maîtrise, 1990.

Jaillon Pierre, *L'Entreprise des Anglais à Cherbourg en 1758* (dir. André Zysberg), Mémoire de Maîtrise, 1991.

Jardin Stéphane, *La Pêche côtière en Normandie au XVIII^e siècle d'après les procès-verbaux du commissaire La Masson du Parc et le Traité des pesches de Duhamel du Monceau* (dir. André Zysberg), Mémoire de Maîtrise, 2000.

Labégorre Vincent, *Les Navires cuirassés au sein de la flotte française. De la Gloire au Jean Bart (II)* (dir. Jean-Louis Lenhof), Mémoire de Master 1, 2006.

Labonne-Legrand Marie-Pierre, *Les Équipages de pêche du poisson frais à Port-en-Bessin de 1800 à 1840* (dir. John Barzman (Université du Havre) et André Zysberg), Mémoire de Master 1, 2005.

Lalanne-Sillard Caroline, *Terre vaine, terre convoitée ou les tentatives d'aménagement de la baie du Mont-Saint-Michel 1757-1817* (dir. Emmanuel Garnier), Mémoire de Master 1, 2005.

Lecois Corinne, *Le Trafic maritime à Honfleur 1680-1685* (dir. André Zysberg), Mémoire de Maîtrise, 1989.

Leconte Bruno, *La Presse et le monde maritime dans le Calvados sous la III^e République : regards du Calvadosien sur la mer* (dir. Jean-Louis Lenhof), Mémoire de Maîtrise, 2003.

Lecoq Françoise, *Les Lacoudrais : une famille de négociants et armateurs au XVIII^e siècle à Honfleur* (dir. André Zysberg), Mémoire de Maîtrise, [s.d.].

Lecoustey Marlène, *La Baie des Veys et son environnement du XVIII^e siècle aux années 1820. Description et évolution d'un écosystème* (dir. André Zysberg), Mémoire de Master 1, 2007.

Lehobey Sophie, *Histoire d'un quartier maritime au travers d'un manuscrit du XIX^e siècle* (dir. André Zysberg), Mémoire de Maîtrise, 1999.

Lepape Alain et Mahier Philippe, *Les Gens de mer à Barfleur 1765-1789* (dir. André Zysberg), Mémoire de Maîtrise, 1991.

Lescène Luc, *Évolution de la navigation à vapeur. Étude portant sur la flotte de la ligne de New York de la Compagnie Générale Transatlantique, des origines à la veille de la première guerre mondiale* (dir. Jean-Louis Lenhof), Mémoire de Maîtrise, 2004.

Marie Véronique, *La Grande Pêche au départ du quartier de Granville au XIX^e siècle (1814-1890). Les navires et les hommes* (dir. Jean-Louis Lenhof), Mémoire de Maîtrise, 2004.

Masliah Marine, *La Pêche morutière honfleuraise de 1713 à 1719. Travail et comportements collectifs en mer des terre-neuvas honfleurais* (dir. André Zysberg), Mémoire de Master 1, 2007.

Messerschmitt Xavier, *La Perception française de la guerre des Malouines 1982-2006* (dir. Jean-Louis Lenhof), Mémoire de Master 1, 2006.

Michel Didier, *Les Origines géographiques et sociales des capitaines du quartier de Cherbourg 1726-1793* (dir. Hugues Neveux), Mémoire de Maîtrise, 1984.

Périer Christel et Bourdon Pierre, *Nicolas Lion, marin et négociant au siècle des Lumières (1726-1798)* (dir. André Zysberg), Mémoire de Maîtrise.

Peschard Édouard, *Les Naufrages sur les côtes bas-normandes, entre 1830 et 1914* (dir. Jean-Louis Lenhof), Mémoire de Maîtrise, 2003.

Pesnelle Hélène, *Le Port de commerce de Cherbourg de 1883 à 1950. Les navires et les hommes* (dir. Jean-Louis Lenhof), Mémoire de Master 1, 2007.

Pinel Sébastien et Corvellec Ronan, *Matelots et ouvriers à Bernières au XVIII^e siècle*, Mémoire de Maîtrise, 1993.

Poidevin Anthony, *Les Gens de mer du Calvados dans la première moitié du XIX^e siècle (1789-1850)* (dir. Jean-Louis Lenhof), Mémoire de Maîtrise, 2003.

Renet Frédéric, *Le Système défensif du port militaire de Cherbourg (1800-1858)* (dir. André Zysberg), Mémoire de Maîtrise, 1995.

Trémimo Joachim, *Les Défenses côtières dans le Cotentin. Fortification d'une frontière maritime au temps de Louis XIV* (dir. André Zysberg), Mémoire de Master 1, 2005.

Vahe Karine, *Le Contentieux criminel des gens de mer : l'exemple de Honfleur à la fin du XVII^e siècle (1674-1703)* (dir. André Zysberg), Mémoire de Maîtrise, 1989.

DEA et Master 2

Aumont Michel, *Sources et méthodes pour l'étude de la course granvillaise aux XVII^e et XVIII^e siècles* (dir. André Zysberg), Mémoire de DEA, 2004.

Barthélemy Philippe, *La Basse-Seine, théâtre des opérations militaires au XVI^e siècle* (dir. André Zysberg), Mémoire de DEA, 1992.

Blémus Nathalie, *Les Femmes de marins à Cherbourg, 1750-1850 : démographie, rôle, condition et pouvoir* (dir. André Zysberg et Jean-Louis Lenhof), Mémoire de master 2 (mention « recherche », 2007, 127. + XVIII d'annexes (en 1 vol.).

Delacotte Sabrina, *La Navigation commerciale à partir et à destination des ports du Cotentin : le trafic, les navires, les hommes (1780-1883)* (dir. Jean-Louis Lenhof), Mémoire de Master 2 (mention « recherche »), 2007.

Dossmann Antoine, *Le Croiseur, des débuts de la « révolution navale » à la Première guerre mondiale : l'outil et son utilisation* (dir. Jean-Louis Lenhof), Mémoire de Master 2 (mention « recherche »), 2007.

Hélie Ide-Marie, *Les Sources anglaises de la bataille de la Hougue* (dir. André Zysberg), Mémoire de DEA, 1992.

Labégorre Vincent, *Les Navires cuirassés français : conception, utilisation (1859-1970)* (dir. Jean-Louis Lenhof), Mémoire de Master 2 (mention « recherche »), 2007.

Labonne-Legrand Marie-Pierre, *Port-en-Bessin 1845-1975. Des archives aux témoignages : histoire d'une communauté de pêcheurs du littoral normand* (dir. John Barzman (Université du Havre) et André Zysberg), Mémoire de Master 2, 2006.

Lemercier François-Xavier, *Honfleur et la mer à la fin du xv^e siècle 1574-1600* (dir. François Neveux et André Zysberg), Mémoire de DEA, 1999.

Thèses de Doctorat

Barré Éric, *Les Actes se rapportant à la vie maritime dans les registres de l'Échiquier de Normandie conservés aux Archives départementales de Seine-Maritime (Saint-Michel 1336 – Saint Michel 1497)* (dir. François Neveux), 2004.

Delobette Édouard, *Ces « Messieurs du Havre ». Négociants, commissionnaires et armateurs de 1680 à 1830* (dir. André Zysberg), 2006.

Nee Marlène, *L'Arsenal de Cherbourg au premier xx^e siècle (jusqu'en 1945)* (dir. Jean-Pierre Daviet), Thèse de doctorat, 2007.

MÉMOIRES DE L'UNIVERSITÉ DE BRETAGNE-SUD

Une première liste de travaux universitaires de l'Université de Bretagne-Sud concernant l'histoire maritime a été publiée dans le numéro 5 (p. 269-272) ; celle-ci la complète :

- en réintroduisant à la fois quelques travaux oubliés et ceux réalisés avant 2000 ;
- en y ajoutant les années 2005 à 2007.

Mémoires de Maîtrises et Master 1 (sous la direction de Gérard Le Bouëdec)

Morice Marie-Laure, *L'Échec du port franc de Lorient : 1784-1790*, Mémoire de Maîtrise, Histoire moderne, Lorient, 2004.

Frohnaier Gudrun Luise, *Des «émigrés» français à Hambourg entre la Révolution et l'Empire*, Mémoire de Master 1, Histoire moderne, Lorient, 2005.

Iacona Stéphane, *L'Impact de la guerre navale sur la carrière des marins de Bretagne sud : 1793-1815*, Mémoire de Maîtrise, Histoire moderne, Lorient, 2005.

Le Borgn Isabelle, *La Vie politique vannetaise dans la tourmente de l'Histoire : 1935-1953*, Mémoire de Master 1, Histoire contemporaine, Lorient, 2005.

Papail Ivan, *De la campagne électorale à l'après-scrutin – la mobilisation électorale dans le Morbihan (1871-1914)*, Mémoire de Master 1, Histoire contemporaine, Lorient, 2005.

374

Baron Pierre, *L'Unanimité lorientais en question (janvier 1790-juin 1791)*, Mémoire de Master 1, Histoire moderne, Lorient, 2006.

Hillion Julien, *La Colonie pénitentiaire de Belle-Ile en Mer (1880-1900) : surveillance, formation professionnelle et rapports à la société locale*, Mémoire de Master 1, Histoire moderne, Lorient, 2006.

Langlois Ludivine, *Les Flottes de commerce à la pointe de Bretagne au XVIII^e siècle (d'après les dossiers de l'Amirauté de Cornouaille sur les naufrages)*, Mémoire de Master 1, Histoire moderne, Lorient, 2006.

Le Guellanff Claudia, *Les Passagers de la Compagnie des Indes : de 1719 à 1747 : d'après la sous-série 1P du Service Historique de la Marine de Lorient*, Mémoire de Master 1, Histoire moderne, Lorient, 2006.

Baudouin Marion, *Les Dynasties caboteuses de la Presqu'île de Rhuy au XVIII^e siècle*, Master 1, 2007.

Le Pogam Olivier, *Les Relations entre la France et la Louisiane à travers le monopole de la compagnie des Indes entre 1717 et 1732 : étude des échanges civils : les passagers pour la Louisiane*, Mémoire de Master 1, 2007.

Pasquiers Yvon Delphine, *Les Pêcheurs groisillons, 1829-1835*, Mémoire de Master 1, Histoire contemporaine, Lorient, 2007.

Pedro Françoise, *Les Trajectoires des Maîtres au cabotage des ports de la rade de Lorient au XVIII^e siècle : entre tradition et mobilité*, Mémoire de Master 1, 2007, Le Bouëdec Gérard.

Mémoires de DEA et Master 2 (sous la direction de Gérard Le Bouëdec)

Moreau Anne, *Les Flottilles de cabotage des Amirautés de Vannes, Quimper et Brest au XVIII^e siècle*, Mémoire de DEA, 1999.

Audran Karine, *Les Ports Bretons sous la Révolution, le Consulat et l'Empire, Saint-Malo, Morlaix, Brest, Quimper, Lorient*, Mémoire de DEA, 2001.

Le Doudic Kévin, *Les Français dans l'Océan Indien au temps de la Compagnie des Indes : culture(s) et cadre de vie social et matériel*, Mémoire de Master 2, Histoire moderne, Lorient, 2005.

Catrou André, *Les Élités consulaires de Caen, Morlaix et Alençon au XVIII^e siècle (1710-1792)*, Mémoire de Master 2, Histoire moderne, Lorient, 2006.

Margoline-Plot Eugénie, *La Diffusion de la culture asiatique en Bretagne au XVIII^e siècle, Pacotilles et commerces illicites*, Mémoire de Master 2, 2006.

Nofficial Sébastien, *Les Ports-arsenaux bretons face aux guerres maritimes de la Révolution, Brest et Lorient au printemps 1793*, Mémoire de Master 2, Histoire moderne, Lorient, 2006.

Frohnmaier Gudrun Luise, *Des Français à Hambourg : négociants, émigrés, citoyens. Hambourg et la France : administrés, administrateurs (1789-1814)*, Mémoire de Master 2, Histoire moderne, Lorient, 2007.

Langlois Ludivine, *Les Circuits du cabotage en Bretagne au XVIII^e siècle. Approche méthodologique (étude des liens portuaires entre Nantes, Lorient et Quimper de 1753 à 1755)*, Mémoire de Master 2, 2007.

Thèses de Doctorat (sous la direction de Gérard Le Bouëdec)

Fernandez Domingo Enrique, *Les Relations économiques entre la France et le Chili, 1880-1929 – une étude sur le négoce français au «cono sur» américain*, Thèse d'histoire, UBS, 2002.

Martin Pierre, *Les Fermiers du rivage : droits maritimes, seigneurs et fraudeurs en Bretagne sous l'Ancien Régime*, Thèse d'Histoire, UBS, 2004.

Vincent Johan, *Les Sociétés littorales face à l'intrusion balnéaire, de Morgat à la Faute-sur-Mer*, Thèse d'histoire, UBS, 2005.

Amghar Julien, *Les Petits Ports et les usages du littoral, en Bretagne, au XIX^e siècle*, Thèse d'histoire, UBS, 2006.

Le Bihan Jeanine, *L'Ostréiculture et société ostréicole en Bretagne sud (1850-1986)*, Thèse d'histoire, UBS, 2006.

Penalet-Kecrivél Françoise, *Mauritaniens, 1945-1990 – les pêcheurs langoustiers bretons dans un monde en mutation*, Thèse d'histoire, UBS, 2006.

Audran Karine, *Les Négoces portuaires sous la Révolution et l'Empire : Bilan et stratégies (Saint-Malo, Morlaix, Brest, Lorient), 1789-1815*, Thèse d'Histoire, UBS, 2007.

Vary Morgane *L'Intégration sociale des populations marginales sur le littoral breton au XVIII^e siècle*, Thèse d'histoire UBS, 2007.

MÉMOIRES DE L'UNIVERSITÉ DE LA ROCHELLE

Une première liste de travaux universitaires de l'Université de la Rochelle concernant l'histoire maritime a été publiée dans le numéro 5, celle-ci la complète en y ajoutant les années 2006 et 2007.

Bonin Sophie, *Les Français dans le Pacifique de 1766 à 1850 : tentative de colonisation de la Nouvelle-Zélande*, Mémoire de Master 1, sous la direction de D. Poton, 2006.

Couplan Mathilde, *Jacques Rasteau (1786-1854) : portrait du dernier représentant d'une famille négociante et protestante rochelaise*, Mémoire de Master 1, sous la direction de M. Augeron, 2006.

Kaouk Jihane, *Rochefort et les indiens du Nouveau Monde : élément clé de la diplomatie et de l'économie françaises en Amérique (1666-1745)*, Mémoire de Master 1, sous la direction de M. Augeron, 2006.

376

Thomas Mélanie, *Rochefort : un arsenal tourné vers les colonies du Nouveau-Monde. Étude des engagés partis vers les Antilles, Cayenne et la Nouvelle-France (1705-1758)*, Mémoire de Master 1, sous la direction de M. Augeron, 2006.

Utama Sandjaja, *Comment les navigateurs voient Sumatra au XVII^e siècle à travers les travaux de Parmentier*, Mémoire de Master 2, sous la direction de G. Martinière, 2006.

Dussier Marie, *Projets d'aménagement et construction du port de plaisance des Minimes à La Rochelle (1959-1982)*, Mémoire de Master 1, sous la direction de G. Martinière, 2007.

Kaouk Jihane, *Rochefort et les Amérindiens : un arsenal au service de la diplomatie française en Amérique (1666-1786)*, Mémoire de Master 2, sous la direction de D. Poton et M. Augeron, 2007.

MÉMOIRES DE L'UNIVERSITÉ DE POITIERS

Mémoires de Master 1 depuis 2000

Belin Anthony, *La Vie maritime dans l'amirauté de Louisbourg (Canada) au temps de Louis XV*, sous la direction de D. Guillemet, 2000.

Bonneau Sophie, *L'Émigration poitevine en Nouvelle-France aux XVII^e et XVIII^e siècles : caractères familiaux et sociaux*, sous la direction de D. Guillemet, 2001.

Gauthier Armelle, *Les Marais salants et les sauniers de l'île d'Oléron au début du XVIII^e siècle*, sous la direction de D. Guillemet, 2001.

Puau Olivier, *La Compagnie de l'île Saint-Jean (1715-1724)*, sous la direction de D. Guillemet (†) puis T. Sauzeau, 2005.

Bureau Amandine, *Les Veuves et leurs enfants dans la diaspora acadienne (1755-1840)*, sous la direction de D. Guillemet (†) puis T. Sauzeau, 2005.

Wimart Stéphane, *Rochefort et l'île Royale au temps de la paix de Trente Ans (1714-1744)*, sous la direction de T. Sauzeau, 2006.

Bernard Aurélien, *Rochefort et la Nouvelle France sous la Régence (1715-1723)*, sous la direction de T. Sauzeau, 2006.

Vergnault Antoine, *Le Port de commerce de Rochefort durant la guerre d'Indépendance américaine (1778-1783)*, sous la direction de T. Sauzeau, 2006.

Berry Mélanie, « *Le Baron de Montmorency* », *navire rochelais (1773-1782)*, sous la direction de T. Sauzeau, 2006.

Brassaud Xavier, *La Vie musicale à Boulogne sur mer au temps d'Alexandre Guilment (1837-1911)*, sous la direction de M.-R. Renon, 2006.

Branchu Alexandre, *Les Gens de mer de Royan au XIX^e siècle (1824-1883)*, sous la direction de T. Sauzeau, 2007.

Labbe Adeline, *Rochefort, les « Isles du vent » et la Guyane durant la paix de Trente Ans (1716-1744)*, sous la direction de T. Sauzeau, 2007.

Blanchet Aurélie, *De la Charente au Mississippi, Rochefort et la Louisiane de Rémonville à la rétrocession au Roi (1710-1730)*, sous la direction de T. Sauzeau, 2007.

Laisne Christophe, *La Révolution industrielle dans la Marine (1780-1860), l'exemple de la flotte de guerre française basée à Rochefort à travers l'étude des devis d'armement des frégates*, sous la direction de T. Sauzeau, 2007.

Jacquet Gwendoline, *Le Réseau de Jean Martell en Centre-Ouest atlantique, à travers l'étude de la correspondance privée de la maison Cognac en 1720-1721*, sous la direction de T. Sauzeau, 2007.

Mallet Nicolas, *Passagers et engagés vers l'Amérique sur les navires de la flotte rochelaise (1770-1789)*, sous la direction de T. Sauzeau, 2007.

Gaudin Sarah, « *Le Hazard* », *nauffrage et pilleurs d'épaves sur la côte d'Arvert (23 novembre 1768)*, sous la direction de J. Péret, 2007.

Ricou Jennifer, *La Mixité ethnique en Louisiane au XVIII^e siècle*, sous la direction de S. Jahan, 2007.

Mémoires de Master 2 depuis 2000

Puaud Olivier, *Les Marins rapatriés de Nouvelle France dans le Centre Ouest français (1763-1815)*, sous la direction de T. Sauzeau, 2006.

Wimart Stéphane, *La Place du « Vaisseau du Roi » dans les relations entre la France et le Canada au XVIII^e siècle*, sous la direction de T. Sauzeau, 2007.

Thèses de doctorat depuis 2000

Sauzeau Thierry, *Les Gens de mer de la Seudre (1760-1830) : suivi de 3 cohortes de marins classés*, sous la direction de J. Péret, 2002.

Luc Albert-Michel, *Les Gens de mer dans l'île de Ré au XVIII^e siècle*, sous la direction de J. Péret, 2005.

MÉMOIRES DE L'UNIVERSITÉ DU LITTORAL-CÔTE D'OPALE (2005-2007)

Masters 1, année 2005

Boitel Alexis, *La Piraterie dans l'Antiquité. Bilan des recherches*, sous la direction de J. Napoli.

Coppin Hélène, *Le Port en fête : Calais 1900-1939*, sous la direction de C. Borde.

378

Dufflos Tony, *L'Esclavage à Saint-Domingue pendant la guerre de Succession d'Autriche 1744-1748 d'après la correspondance C9A des Archives nationales d'Outre-Mer*, sous la direction de P. Villiers.

Emery Pauline, *Espaces commerciaux et capitaines à Dunkerque : 1762-1771*, sous la direction de C. Pfister.

Lesignac-Bouhier Cynthia, *Saint-Domingue en 1726 d'après la correspondance C9A des Archives nationales d'Outre-Mer*, sous la direction de P. Villiers.

Mihalache Carmen, *Les Ressources métalliques du littoral de Britannia sous occupation romaine*, sous la direction de J. Napoli.

Pierru Gaétan, *Iconographie des scènes de pêche dans l'Antiquité romaine*, sous la direction de J. Napoli.

Pierru Nicolas, *Les Affaires maritimes d'une compagnie basque à Séville (1569)*, sous la direction de J.-P. Priotti.

Roussel Gregory, *Saint-Domingue pendant la Guerre de Succession d'Autriche 1744-1747 d'après la correspondance C9A des Archives nationales d'Outre-Mer*, sous la direction de P. Villiers.

Roux Claire, *D'un site industriel à une scène nationale*, sous la direction de B. Béthouart.

Vasseur Mélanie, *Les Sirènes*, sous la direction de D. Gontika.

Zedhdoudi Flavie, *Description de l'Algérie à travers la correspondance Marine BB4 de 1815 à 1830*, sous la direction de P. Villiers.

Masters 1, année 2006

Bocquet Sophie, *Esclavage et vie maritime à Saint-Domingue de 1763 à 1765 d'après la correspondance C9A des Archives nationales d'Outre-mer*, sous la direction de P. Villiers.

Géneau Céline, *Le Libre usage du canal de Suez, 1856-1957*, sous la direction de C. Borde.

Gosselin Thomas, *Heurs et malheurs d'un ambassadeur : études des dépêches diplomatiques de Pierre de Segusson de 1585 à 1590*, sous la direction de J.-P. Priotti.

Holuigue Fanny, *Les Corsaires français pendant la Révolution 1794-1797*, sous la direction de P. Villiers.

Houdayer Éric, *Une étude épigraphique des mots « mercator » et « negotiator » dans le monde romain sous le Haut-Empire*, sous la direction de J. Napoli.

Miceli Grégoire, *Les Missions de police en mer de la Gendarmerie sur le littoral du Nord-Pas-de-Calais depuis 1945*, sous la direction de X. Boniface.

Thomas Geoffrey, *Le Syndicalisme maritime et portuaire à Dunkerque de 1919 à 1939*, sous la direction de C. Borde.

Treutenaère Lydie, *La Joaillerie de la mer : la perle dans la Rome occidentale antique de la fin des guerres puniques à la fin de l'Empire romain d'Occident*, sous la direction de J. Napoli.

Masters 1, année 2007

Bonnies Xavier, *La Navigation maritime à travers les journaux de bord de navigation pour la Nouvelle-France de 1713 à 1755 : difficultés et évolutions*, sous la direction de P. Villiers.

Mille Sébastien, *Les Escales transatlantiques à Boulogne-sur-Mer : 1889-1914*, sous la direction de C. Borde.

Oulmi Linda, *Étude de la correspondance commerciale maritime reçue par Melchior Didier, armateur dunkerquois : Dunkerque-Londres (1751-1753)*, sous la direction de J.-P. Priotti.

Vandenbussche Aurélie, *La Partie française de Saint Domingue en 1753-1754 d'après la correspondance C9A des Archives nationales d'Outre-mer*, sous la direction de P. Villiers.

Masters 2, année 2005

Coppin Marc, *La Côte d'Opale en guerre d'Algérie : impact politique, économique, social et culturel du conflit sur le littoral, de Dunkerque à Montreuil-sur-Mer*, sous la direction de B. Béthouart.

Garry Sandrine, *Étude historique et iconographique de Saint-Josse, « un saint maritime », au Moyen Âge*, sous la direction de D. Courtemanche.

Masters 2, année 2006

Duflos Tony, *L'Esclavage dans la correspondance de Saint-Domingue pendant les trois premières années de la guerre de Succession d'Autriche (1744-1745-*

1746) à travers les registres de la sous-série C9A des Archives nationales d'Outre-Mer, sous la direction de P. Villiers.

Landry Yannick, *Histoire d'un phénomène naturel maritime : les mousses de Phaeocystis sur le littoral du Nord-Pas-de-Calais depuis 1886*, sous la direction de C. Borde.

Leclercq Romy, *La Défense du littoral en Italie romaine*, sous la direction de J. Napoli.

Pierru Gaëtan, *Recherches iconographiques sur les scènes de pêche dans l'Antiquité romaine*, sous la direction de J. Napoli.

Rocq Joël, *Le Port de Calais 1919-1929 d'après un journal de province : Le Phare de Calais*, sous la direction de P. Villiers et C. Borde

Roussel Grégory, *La Défense de Saint-Domingue 1744-1748 d'après la correspondance C9A des Archives nationales d'Outre-mer*, sous la direction de P. Villiers.

380

Vanden Bossche Romain, *Le Port de Québec au XVIII^e siècle*, sous la direction de P. Villiers.

Zeghdoudi Flavie, *L'Algérie maritime et la pêche au corail à travers la correspondance Marine BB4, des années 1825-1830 conservées au Service historique de la Marine (SHM) de Vincennes*, sous la direction de P. Villiers.

Masters 2, année 2007

Austin Audrey, *Les Gares maritimes de la Compagnie du chemin de fer du Nord à Calais et à Boulogne-sur-Mer : 1848-1939*, sous la direction de C. Borde.

Pittini François, *Le Regard de Napoléon sur la marine et la mer*, sous la direction de P. Villiers.

Sauvage Julien, *Aspects de la vie militaire à Saint-Domingue en 1779 & inventaire du volume 147 de la bobine 213 MIOM 123*, sous la direction de P. Villiers.

Thèses de Doctorat

Machebœuf Christine, *Exploitation et commercialisation de la pourpre dans l'Empire Romain*, soutenue le 28 octobre 2005, sous la direction de J. Napoli.

Robichon Jean-Pierre, *Le Pilotage de la Seine de la fin de la guerre de Succession d'Autriche aux années 1920 (1748-1928)*, soutenue le 5 janvier 2006, sous la direction de P. Villiers.

Boucher Sandrine, *Les Représentations cartographiques de l'Acadie XVII^e-XVIII^e siècle*, soutenue le 25 mars 2007, sous la direction de P. Villiers.

Lecœur Yves, *Navigation et commerce sur la Loire moyenne 1750-1870*, soutenue en septembre 2007, sous la direction de P. Villiers.

