

numéro

9

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

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

Périsse – 979-10-231-1718-9



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: 3dzs/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 Périssé	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

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 demeurerent 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, 78^v, 92^r), 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. 46^r-v^o (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 parcevoyr 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 boullectz. 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 couleuvrines), 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 talmonçais. 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 mariners¹³⁴. 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 hallebardes 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 costé, 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.

