

numéro

9

# *Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

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

Gallicé – 979-10-231-1721-9



# 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

# Revue d'histoire maritime

9

Risque, sécurité  
et sécurisation maritimes  
depuis le Moyen Âge

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

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

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

TIRÉS À PART EN PDF :

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

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

**SUP**

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

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

# SOMMAIRE

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



## II. Varia

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

## III. Chronique

<b>Position de thèse de doctorat</b>	323
<b>Comptes rendus</b>	333
<b>4 Informations sur les activités des centres de recherche universitaires en histoire maritime</b>	337
Présentation de <i>Navigocorpus</i> – Corpus des itinéraires des navires de commerce, XVII <sup>e</sup> -XIX <sup>e</sup> 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 <sup>e</sup> 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
<b>Présentation des Mémoires</b>	369

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<sup>e</sup> SIÈCLE

*Alain Gallicé*

Chercheur associé au CRHIA – EA 1163

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

**LA GÉOGRAPHIE PORTUAIRE DU PAYS GUÉRANDAIS**

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

**L'ensemble portuaire guérandais**

Autour des « Traicts » de Guérande, de Batz, du Croisic et de Saillé sont mentionnés les ports de la Garenne (ou du Pau), du Croisic, du Pouliguen et de Saillé, près duquel se trouve un « port au vin ». La navigation remonte les étiers du bassin salicole qui jouent un rôle majeur dans l'évacuation du sel. À cet ensemble, s'ajoute un site de relâche proche de l'île Dumet<sup>1</sup>. En

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

1384-1386 selon un document fiscal, la fonction d'escale de cet ensemble est faible ; celle de transit paraît peu ; le mouvement maritime est assuré par la diffusion des productions locales, essentiellement le sel<sup>2</sup>. Dans cet ensemble, Le Croisic se place au premier plan tant pour le commerce roulier que pour les expéditions militaires<sup>3</sup>. Cette polarisation est confirmée par les indications concernant les navigations lointaines vers Terre-Neuve et le golfe de Guinée<sup>4</sup>. Le Croisic reste animé par l'expédition du sel, mais, en 1555-1558, celui-ci est acheminé vers Nantes avant tout par Le Pouliguen<sup>5</sup>, port engagé dans le commerce roulier mais à un degré moindre que Le Croisic<sup>6</sup>.

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

À l'embouchure de la Loire, en amont de la pointe de Saint-Nazaire, se trouve le « Trect de l'Ankraeson » (ou « Havre-du-Duc »), qui est un site de relâche et d'escale, où de gros porteurs peuvent charger ou décharger des marchandises en liaison avec le port de Nantes<sup>7</sup>. Saint-Nazaire, avec les sites du « Grand Treict » et de Méan, dispose également de ports d'échouage animés par la navigation estuarienne qui s'articule à partir de Nantes avec la navigation ligérienne, à une époque où le port nantais est davantage tourné vers le fleuve que vers la mer<sup>8</sup>. Les bateaux de ces ports acheminent vers Nantes des produits, surtout du sel, provenant du pays guérandais et de la baie de Bourgneuf et, en grande partie, destiné à l'amont. En retour, ils diffusent des produits d'amont, surtout du vin, dans le cadre d'un cabotage pouvant atteindre, outre l'estuaire, la Bretagne Sud<sup>9</sup>.

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

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

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

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

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

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

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

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



## Les autres sites portuaires du pays guérandais

Sur la paroisse de Saint-Nazaire sont encore cités « le Trect es Martins », Procé, Pornichet, puis, au-delà de l'ensemble guérandais, La Turballe, Lérat, Piriac, Kercabellec, Merquer<sup>10</sup>. Situés en bordure de rivage ou le long d'un étier, proches de hameaux, de villages, ou, pour Piriac, d'un « bourg », ils diffusent des produits locaux, du sel<sup>11</sup> et du vin<sup>12</sup>, dans le cadre d'un cabotage à faible ou moyen rayon d'action, ainsi à partir de Mesquer et Pornichet ; Piriac pratique la pêche en mer, et expédie du vin ; ses navires peuvent aussi être engagés vers des destinations plus lointaines<sup>13</sup>.

## LES CONTRAINTES ET DANGERS PESANT SUR LA NAVIGATION

### Les conditions nautiques, contraintes et dangers

Dans *Le grant routtier*, sans doute rédigé en 1483, Pierre Garcie envisage l'entrée en Loire d'un navire venant de la côte vendéenne<sup>14</sup>. Les dangers sont : la basse de La Lambarde ; le banc du Raure, toujours immergé qui n'offre, à pleine mer, qu'une brasse et demie de profondeur (2,4 m)<sup>15</sup> ; le banc de Verme ; le rocher des Morées, en se méfiant particulièrement au sud-est, qui est à l'écart du courant. Après la pointe de Villès-Martin, si l'on louvoie, il faut se garder au sud d'une basse puis d'une autre qui couvre à mi-flot, ne laissant de fond, lors des grandes marées, que deux à deux brasses et demie (3,2 m à 4 m), ainsi que d'un rocher qui assèche. Dans le « pau »<sup>16</sup>

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

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

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

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

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

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

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

situé en amont de la pointe de Saint-Nazaire, la présence d'une basse, qui ne découvre pas, oblige les plus gros navires à se placer un peu plus en amont. Pierre Garcie évoque encore l'accès à l'ensemble portuaire guérandais. Il cite La Banche, et surtout Le Four, qui est une « île »<sup>17</sup> dont la pointe, au sud, qui va « hors a la mer », est « bien dangereuse ». L'accès à ces sites peut être contrarié par le jeu des marées (à hauteur du rocher des Morées « sache que su-est est trop escart du flux s'il n'est amourable ») et par des vents soufflant en tempêtes. Les « paux » sont alors des abris : celui de Saint-Nazaire, des vents de sud-ouest, ouest, nord-ouest, et nord, et nord-est ; et celui au large de l'île Dumet, des vents du sud-ouest et de l'ouest-sud-ouest<sup>18</sup>.

150

La navigation dans le chenal d'entrée du Traict est gênée par la présence de rochers : en 1515-1516, sont cités ceux « qui estoient devers le rocher nommé Mabon ou perthuys nommé la Chemynee »<sup>19</sup> ; d'autres sont situés dans le port, devant le château ou proche du quai de La Croix<sup>20</sup>. L'accumulation du sable est source d'inquiétude. Le 20 juillet 1505, au Croisic, l'entrée et la sortie des navires sont dites menacées en raison de la « submersion du sable qui comble le chenal »<sup>21</sup> ; le 20 août 1532, des travaux y sont jugés nécessaires<sup>22</sup>, alors qu'il est rapporté, en août 1561, qu'au Pouliguen « l'impetuosité du vent de la mer » a provoqué l'accumulation du sable jusqu'à « plus de la haulteur des premiers estages » de maisons bâties depuis 25 ou 30 ans<sup>23</sup>. Au Pouliguen, ce « vent de la mer » renvoie à des tempêtes de sud et sud-est, alors qu'en d'autres lieux, la progression du sable est assurée par les vents de secteur ouest.

Autre danger signalé, le 20 août 1532, celui que représente « la creue de la mer »<sup>24</sup>, dont il est précisé, au Croisic, en août 1561, qu'elle se manifeste par la submersion des quais lors des grandes marées, et, qu'au Pouliguen, elle menace « de démolir et ruyner la terre ». La façon dont il y est fait face – on surélève au Pouliguen de plus de 4 pieds un quai construit, il y a 10 ans<sup>25</sup> – conduit à chercher l'explication du phénomène dans la construction de quais : en engainant le mouvement de l'eau, le marnage augmente et le

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

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

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

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

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

22 AD44, E, dépôt Le Croisic, CC 13.

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

24 AD44, E, dépôt Le Croisic, CC 13.

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

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

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

### Les dangers provenant de la guerre

Présenté en 1341 par Jean de Montfort comme son apanage, le domaine ducal de Guérande est un objectif militaire lors de la guerre de Succession de Bretagne. La ville est assiégée et prise en 1342, puis en 1344. Par ailleurs, la zone salicole guérandaise, à une époque où se met en place la gabelle, est un enjeu important, ce qui renforce l'importance stratégique de l'embouchure de la Loire, voie d'accès par Nantes vers l'intérieur de la France<sup>26</sup>. La zone portuaire guérandaise n'est atteinte qu'une fois, en 1342. Dans le *Manuscrit de Rome*, dernière rédaction du Livre I des *Chroniques*, Jean Froissart évoque la prise de navires où « i avoit des vins de Poitou et de Saintongle et de la Rocelle »<sup>27</sup>. La présence de ces navires s'explique par la menace que font peser les mouvements de la flotte anglaise sur la navigation : ils attirent les attaquants qui s'en emparent pour mener des opérations navales.

Ensuite, le danger pèse sur le « terrouer » de Guérande qui est « aisible à descente des ennemis »<sup>28</sup>. En juin 1380, une flotte espagnole, agissant dans le cadre de l'alliance franco-castillanne, est signalée à l'embouchure de la Loire ; une descente destinée à trouver du ravitaillement est repoussée<sup>29</sup>. Au cours du xv<sup>e</sup> siècle, l'adversaire le plus menaçant est anglais : en août 1404, une flotte anglaise tentant de débarquer est repoussée ; puis, « en passant près de Guérande [les soldats anglais brûlent] deux villages avec leurs églises » et enlèvent 50 muids de sel<sup>30</sup>. Lors de la guerre d'Indépendance de Bretagne (1487-1491), Nantes est assiégée par une armée française (15 juin-6 août 1487), alors que des navires olonnais font peser sur l'embouchure du fleuve

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

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

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

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

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

une menace telle que les Nazairiens se plaignent des « grandes pilleries et oppressions » subies<sup>31</sup>.

Le plus souvent, c'est l'alerte qui prévaut. Ainsi, le 11 août 1461, un mandement ducal fait-il état de la présence d'une « armée d'Anglois sur la mer » et de la menace pesant sur le « terrouer » de Guérande<sup>32</sup>.

### La navigation portuaire

D'après un document fiscal, déjà cité, pour l'ensemble portuaire guérandais en 1385, on recense 316 mouvements dont 186 (59 %) pour ceux du « terrouer de Guerrande » ; en 313 mouvements sont emportés plus de 5 037 muids de sel, les gens du « terrouer » assurant 60 % des mouvements et 69 % des expéditions. En 1385, la flotte des « gens du terrouer » pourrait s'établir à 148 unités, dont 142 n'emportent que du sel. Le trafic annuel présente deux temps forts : d'une part, les mois de février, mars, avril, et, d'autre part, la fin de l'été. En ne tenant compte que de ces cargaisons de sel, la capacité de la flotte « guérandaise » serait de 3 219 muids. Les petits et moyens tonnages dominent en nombre : près des trois quarts des navires ont une capacité inférieure ou égale à 22 muids (40 % du tonnage) ; plus d'un cinquième des navires emportent de 25 à 80 muids (37 %) ; à l'opposé, 5 % des navires enlèvent 100 muids et plus (22 %) ; aucun navire n'affiche des capacités supérieures à 120 muids<sup>33</sup>.

152

Le 4 octobre 1501, une bulle pontificale présente le port du Croisic comme étant animé par un grand nombre de navires de « diverses sortes, chargés de diverses marchandises qui, parfois, au-delà du nombre de trois cents abordent cette ville »<sup>34</sup>. Ce chiffre paraît exagéré, surtout comparé à ceux des entrées de 1385, année qui s'inscrit, certes, dans un contexte économique plus déprimé. En fournissant pour le service du roi, le 23 juillet 1523, 4 navires (un de 180 tonneaux, 2 de 140 et un 80<sup>35</sup>), et le 9 mars 1545, 7 (de 90 à 180 tonneaux, pour un total de 860 tonneaux<sup>36</sup>), Le Croisic révèle qu'il dispose de navires de tonnages variés dont quelques-uns, par leur relative importance, exigent un certain tirant d'eau.

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

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

32 AD44, B 2, f° 87.

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

34 AD44, 114 J, Le Croisic, 20.

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

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

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

## LES ACTIONS DE SÉCURISATION : ACTEURS ET MESURES

### Les acteurs

Très largement, l'espace maritime du pays guérandais appartient au domaine ducal où se situent les ports du Croisic, du Pouliguen et du Pau. Les ports et havres de la paroisse de Saint-Nazaire relèvent de la seigneurie de Saint-Nazaire, ceux de la paroisse de Piriac de celle de Campsillon ; ces seigneuries, dotées d'une haute justice, prélèvent des droits sur les produits de la pêche, le mouvement maritime<sup>37</sup>. D'autres seigneuries de moindre importance peuvent exercer des droits sur la navigation dans les étiers, telle celle du Cardinal qui dispose d'un droit de « pausage »<sup>38</sup>.

Surtout, le pouvoir souverain du prince s'exerce sur le rivage. Vers 1360, en pleine guerre de Succession de Bretagne, Jean de Montfort, le futur Jean IV, établit des taxes afin de permettre la construction d'une « forteresse » au Croisic<sup>39</sup> : peut-être s'agit-il de reconstruction<sup>40</sup> ? Ce château implique la présence d'un capitaine ducal. Les premiers capitaines connus sont dits de Batz, mais leur nom est associé à celui du Croisic en 1397 et 1434 ; à partir de 1442 ne paraît plus que la mention du Croisic. Ce changement dans la titulature tient compte d'une réalité : les fortifications sont localisées au Croisic. Le capitaine est représenté sur place par un lieutenant qui peut être assisté sur place par un commis<sup>41</sup>. Le pouvoir ducal peut encore prendre des mesures financières en faveur de l'équipement des ports. C'est le cas au Croisic<sup>42</sup>, mais aussi à Piriac<sup>43</sup>.

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

37 AD44, B 1482, f° 4-6 v°, pour Saint-Nazaire, 20 avril 1564 ; B 1472, pour Campsillon, 1<sup>er</sup> juillet 1479.

38 AD44, B 1456, 23 février 1393.

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

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

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

42 AD44, B 10, f° 211, 7 juin 1487.

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

date à laquelle il est prorogé, puis régulièrement renouvelé. Outre l'entretien du château, il est destiné à financer les travaux portuaires du Croisic et du Pouliguen selon une répartition inégalitaire – deux tiers, un tiers<sup>44</sup>. La gestion des revenus venus de l'imposition déléguée par le duc s'accompagne d'une transformation de l'administration municipale. Le 26 mars 1462, la présence croisicaise se limite à son capitaine ou son lieutenant, c'est-à-dire au représentant du pouvoir ducal sur place<sup>45</sup>. Après le 22 juillet 1467, il en va différemment : la lettre de renouvellement du « billot » précise qu'un « miseur » sera désigné par « l'avisement et ordonnance du capitaine dudit lieu ou son lieutenant et les justiciers et officiers dudit lieu, et autres gens notables, manans et habitans de ladite ville du Croisic », qui en rendra compte « devant les devantdits » en présence d'un des auditeurs de la Chambre<sup>46</sup>. Aux côtés des représentants du pouvoir ducal – capitaine du Croisic ou son lieutenant, officiers de Guérande –, existe désormais une représentation locale. Le xv<sup>e</sup> siècle voit l'affirmation de la communauté de ville, contrepoids au pouvoir du capitaine nommé par le pouvoir.

## La sécurisation du territoire

### Aspects juridiques

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

### Aspects militaires

Avant tout, la sécurisation du territoire passe par des mesures militaires. Sur place, se distinguent deux secteurs : d'une part, celui de Guérande dont le ressort s'étend sur la ville et paroisse de Guérande, et sur les paroisses de Piriac, Saint-Molf, Mesquer, Saint-Lyphard et Pénestin<sup>48</sup>, d'autre part, le secteur côtier.

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

45 AD44, B 2, f<sup>o</sup> 29 v<sup>o</sup>.

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

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

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



La défense côtière s'appuie sur les fortifications du Croisic et temporairement sur celles de Saint-Nazaire. Au Croisic, un château est situé au fond du port ; il est entouré de douves qui se remplissent avec la marée. Son emprise au sol est « de 33 toises de 8 pieds de longueur et 28 toises de largeur y compris les fossés, court et murailles »<sup>49</sup>. Au xv<sup>e</sup> siècle, il est équipé d'un boulevard<sup>50</sup>. Au château, dont la construction a été sans doute assurée par « l'amiral » Nicolas Bouchart dans les années 1360, s'ajoutent des éléments de fortification urbaine. Sur une représentation de 1560, Le Croisic apparaît en partie clos, au sud-est et l'est, mais le dessin du rivage et celui de l'emprise de la ville appellent à la prudence<sup>51</sup>. Cependant, un procès-verbal d'enquête, en 1627, fait état des « murailles de ladite ville », et d'une « porte du sud » fermée, il y a 10 à 12 ans<sup>52</sup>. L'armement du Croisic est connu par de rares inventaires. Celui du 11 juillet 1495 distingue les armes en « fonte » (bronze), appartenant au roi (3 coulevrines dont 2 grosses amenées de Nantes ; 8 « faulcons »), et celles en « fer » (fonte) des « bourgeois et habitants » (3 canons, 7 serpentines)<sup>53</sup>, le caractère limité de l'armement se retrouvant en 1515-1516<sup>54</sup>. Le 29 août 1561, un procès-verbal fait état, « à la pointe de Bas » (en fait du Croisic), d'une tour de guet en construction en lieu « fort eminent et au dessus la mer », destinée « tant pour la seureté du navigaige de la mer que pour la défense et seureté des habitants » et à donner l'alerte en cas d'attaque. Son périmètre est de 18,5 brasses (92,5 pieds), sa hauteur de 2,5 brasses<sup>55</sup>. En 1380, à Saint-Nazaire existe un « chastel ». C'est sur le constat qu'il est bien « envitaillé » et « embataillé » en canons, artillerie, hommes et vivres, qu'en 1380, un amiral espagnol est dissuadé de l'attaquer<sup>56</sup>. Ce château disparaît ensuite<sup>57</sup>.

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

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

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

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

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

53 AD44, E 216/13, f° 21-21 v°.

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

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

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

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

réel en un nombre tenant compte de « la qualité des forteresses et au nombre de cieulx qui en sont du destroit ». En cela, le duc revient sur l'évolution qui avait remplacé le guet réel par le paiement d'un « cens par deniers »<sup>58</sup>. À Saint-Nazaire, le 28 novembre 1454, est mentionné également un « guey à coste de la mer », auquel, depuis 1425, s'ajoute l'obligation d'armer six francs archers<sup>59</sup>.

Ce service se complète d'une possible réquisition de main-d'œuvre : à propos de la construction de la tour de guet du Croisic, en août 1561, est évoquée « l'ayde que y ont faicte et donnée les habitants de ladicte ville, yslé et paroisse de Bas ». Le fait qu'ils « se y sont ordinairement rendus et trouvés en leurs rang, tour et ordre lorsqu'il y a heu de la besoigne encommée »<sup>60</sup> donne à penser à un système bien établi. Cette impression se retrouve en temps de guerre : la mise en défense de la côte mobilise les populations selon des modalités que diverses informations précisent. En août 1404, des « paysans » avec des « bâtons, des arbalètes et des arcs » contribuent à repousser une descente anglaise<sup>61</sup>. Le 21 juillet 1468, il est ordonné aux officiers de Guérande de

156

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

et d'être présents à des montres<sup>62</sup>. Le 27 mai 1477, il est demandé, en cas d'alerte, de « faire feuz, fumees, son de campanes et autres signes » afin que des hommes puissent « y aller faire resistance »<sup>63</sup>.

Cette mobilisation n'exclut pas le recours aux autres moyens militaires du duché, comme l'évoque un mandement du 15 décembre 1483, où il est ordonné, non seulement de mettre en armes les populations côtières, mais encore de faire mettre en armes les « nobles, annoblis, que autres sugets aus armes, francs archers et esleuz et aussi les bons corps »<sup>64</sup>. Le cas échéant, des renforts peuvent être dépêchés, par exemple en 1380<sup>65</sup> ; et en août 1404, où le

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

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

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

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

62 AD44, B 6, f° 136.

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

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

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

duc rassemble « deux mille deux cents hommes », dépêche une avant-garde, puis, arrivé sur les lieux avec les renforts, il engage le combat et repousse les Anglais<sup>66</sup>.

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

maîtres de navires, mariniers et autres subgitz frequentans la mer et residens esdites costes, reservez les nobles, ennobliz et subiz à noz mandemens et armes de, incontinant, eulx armer, et embastonner [...], donner et avitailler leurs navires et faire la guerre à la mer et à la terre<sup>67</sup>.

Parfois encore, s'y associent des mesures destinées à préserver le port et sa flotte : le 8 juin 1487, ordre est donné à tous ayant « grans et petiz » navires qu'ils « se mectent en armes et retirent en la mer loign de terre iceulx navires et aussi y retirent leurs personnes et biens » jusqu'à nouvel ordre afin qu'ils ne tombent pas en possession des ennemis, se tiennent prêts à servir le duc<sup>68</sup> ; ce qui est précisé, pour le pays guérandais, le 15 juin 1487, où il est ordonné à Jacques Jouhan et Jean Bouchart et « autres » du Croisic de retirer tous les navires et bateaux « o passage d'entre Saint Nezaire » et de les mener au Croisic ou à Nantes ou dans tout lieu qu'ils jugeront plus convenable<sup>69</sup>.

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

## La sécurisation de la navigation

### Les indications nautiques

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

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

67 AD44, B 6, f° 127-127 v°.

68 AD44, B 10, f° 211-212 v°.

69 AD44, B 10, f° 215 v°.

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

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

158

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

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

est ; la Croix de Guérande et la pointe du « Bon Saint », c'est-à-dire Saint-Gildas, un axe nord-ouest/sud-est, la pointe Saint-Gildas et le « pertuys du Bessic (?) » un axe est-nord-est/ouest-sud-ouest, l'île Dumet et l'île du Four un axe nord/sud. Près de l'île Dumet, située à l'est et nord-est, est indiqué un « bon paux », de 6 brasses (9,7 m) de profondeur<sup>70</sup>.

Les amers sont déterminants. Ce sont des éléments côtiers : île, pointe, parfois précisés par une couleur (« poincte noire »), anse, baie, rocher, sable ; des éléments végétaux : arbres de forme remarquable, bois ; des constructions : chapelle, église, prieuré, clocher, moulin, « moulin turquoys », « grant maison d'ardoysse », village, puits, cheminée, fuie ; des voies de communication : chemin, « grand chemin charrau ». Leur repérage est essentiel : c'est par rapport à eux que les marins se situent grâce à l'observation, à celle de leur couleur ou de leurs alignements, à leurs relèvements au compas, aux notions de bâbord, tribord, amont, aval, et encore à celles de « travers », de bas, au bout, au bout de bas, de haut. Retenus en raison de leur caractère signifiant, ces amers expriment un sens aigu de l'observation et du détail, ce qui n'exclut ni la capacité à caractériser des ensembles paysagers ni les perceptions – ainsi lorsqu'il est évoqué « un grant planté d'arbres entour du village, car il ressemble estre un boys ». Les distances sont encore des repères essentiels. Elles peuvent être imprécises, « ung village qui au bas de Saint-Lesayres, bien loing de la mer en terre », mais également appréciées en lieue<sup>71</sup>.

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

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

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

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

72 *Tref* signifie voile. Deux *trefz* équivalent à une mesure angulaire de trois ou quatre degrés.

navigateurs, et qui montrait le chemin aux marins [...], tout récemment fut démolie et écroulée ». Depuis, 25 navires ayant fait naufrage, il est nécessaire de la reconstruire au plus vite pour la sécurité de la navigation<sup>73</sup>.

### Les mesures portuaires

Des balises sont disposées à l'entrée des ports et le long du « canal ordinaire » que les navires doivent emprunter. Au Pouliguen, connu tardivement, un droit de balisage est donné comme institué « anciennement par les ducs » et porte sur l'entretien de quatre balises<sup>74</sup>. Dans le port du Croisic, leur présence est signalée dans le compte de « miserie » de 1515-1516 (60 sont consacrés à l'entretien), alors que des repères (des mâts) sont dressés de place en place<sup>75</sup>.

160

En août 1561, un procès-verbal d'enquête brosse un tableau du port du Croisic dont se dégage l'impression d'une régulation : des « grands vaisseaux », des « navyres » et des « barques », « rentrent et sortent [...] tant pour reposer que mectre ou descendre les marchandises » ; aux quais sont « attachés » un « grand nombre de navires », ils y « reposent » ; d'autres sont en cours de construction en un lieu situé en retrait du mouvement général, alors que sur une « motte », sont entreposés du sel et autres marchandises. Des zones de délestage sont définies : une jonchère est « partie de sable et de pierres et roches ramassés de lestaiges descendus des navyres »<sup>76</sup>. Des taxes portuaires, comme celles des « anciennes coutumes, ventes et gardes des navires, barques, basteaux et encrages »<sup>77</sup>, attestent d'une police portuaire. Celle-ci comprend encore l'interdiction de jeter dans le port et les douves du château du Croisic des « pierres, sablons, terriers, bourriers, lestaige, ne autres choses » sous peine d'amende, mesure qui est rappelée à chaque renouvellement de billot<sup>78</sup>. À l'inverse, le 4 mai 1584, il est précisé que les pierres de lestage nécessaires aux navires ne peuvent être prélevées qu'avec la « permission » des autorités<sup>79</sup>. Mais le renouvellement de ces mesures conduit à s'interroger sur leur respect même.

Les travaux portuaires contribuent à la sécurité de la navigabilité dans les ports. Le chenal d'accès au Grand-Traict et au port du Croisic est l'objet d'interventions, connues dès le début du XVI<sup>e</sup> siècle, visant à attaquer les rochers qui l'encombrent. Les ports du Croisic et du Pouliguen ont été,

73 Guillaume Mollat, *Études et documents sur l'histoire de Bretagne (XIII<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècle)*, Paris, H. Champion, 1907, XXVI, p. 175-177. Le nombre de naufrage (25) est sujet à caution et ne peut être rapporté à une durée précise.

74 AD44, G 402, acte du 23 mars 1788.

75 J.-C. Caillo, *Notes sur Le Croisic, op. cit.*, p. 152.

76 *Ibid.*, p. 262-267.

77 AD44, B 705, f<sup>o</sup> 73 v<sup>o</sup>-75 v<sup>o</sup>, 24 mai 1558.

78 AD44, E, dépôt du Croisic, CC 13, 27 juin 1515, 26 juin 1523, 20 août 1532, 1<sup>er</sup> mars 1546,

79 AD44, E, dépôt du Croisic, CC 13.



en partie, surtout le premier, progressivement équipés de quais dotant Le Croisic de « chambres », c'est-à-dire de bassins asséchants. La construction de jonchères, de chaussées et de quais au Croisic, surtout, et au Pouliguen, en engainant le flot, modifie la vitesse des courants, assure un remplissage plus rapide, offre des profondeurs plus importantes et facilite le chargement et le déchargement des navires, tout en assurant un courant de vidange renforcé. Ceci n'exclut pas des travaux de curage, nécessités, entre autres, par la chute de pierres arrachées aux quais, et d'ajuster, au fur et à mesure de leur construction, la hauteur des quais afin que le flot ne les submerge.

### La navigation sur les étiers

Dans les zones propices à la production du sel, l'établissement, dès le XIII<sup>e</sup> siècle, d'une monoculture salicole qui limite les espaces disponibles pour une production céréalière, et le souci de favoriser la navigation sur les étiers, expliquent la disparition des moulins à marée (ceux-ci n'étant utilisés que pour les céréales) dont des mentions anciennes attestent l'existence<sup>80</sup>. Au XV<sup>e</sup> siècle, ne subsiste qu'un moulin à marée situé à Soursac en Mesquer<sup>81</sup>.

Sur les étiers sont mentionnés des « ports<sup>82</sup> ». D'autres lieux ne reçoivent qu'un équipement sommaire désigné par le mot « siege<sup>83</sup> », alors que des « vessels et escaffes » sont signalés à l'ancre ou amarrés, chargeant ou déchargeant le long des étiers<sup>84</sup>.

Le dossier montre la diversité des acteurs et des efforts entrepris. Ces actions toujours recommencées attestent également de l'impossibilité d'apporter des solutions durables aux risques encourus, ce qui, dans les ports, du point de vue technique, tient en large partie au manque de connaissances théoriques des phénomènes hydrauliques et de moyens pour rectifier les chenaux ou établir de solides lignes de quais. Cependant, les résultats sont positifs à plus d'un titre. D'un point de vue commercial, ils ont contribué à l'amélioration des conditions portuaires, à l'augmentation du trafic et à au développement économique. Politiquement, le « billot » concédé au Croisic par le pouvoir conduisit à l'octroi, puis à la confirmation, de privilèges. Enfin, en ce lieu, du point de vue des mentalités, l'investissement continu développa une forme « d'identité portuaire ».

80 D. H. Morice, *Mémoires pour servir de preuves*, op. cit., t. 1, col. 912. La toponymie a gardé trace de moulins ; voir Gildas Buron, « La Microtoponymie du marais salant guérandais », *Nouvelle revue d'onomastique*, 23-24, 1994, p. 200.

81 AD44, B 1472.

82 AD44, B 1465, 14 mai 1540.

83 AD44, B 1482, 5 mai 1535 ; *ibid.*, 198 J 95, 5 mai 1535, AD44, B 1463, 27 juin 1543.

84 AD44, B 1456, 23 février 1393.

