



Revue d'histoire maritime

27

Varia Périisse – 979-10-231-1962-6

Mer et techniques

**Revue
d'histoire
maritime**

27

Mer et techniques

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris
(33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

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

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

© Sorbonne Université Presses, 2020
ISBN PAPIER : 979-10-231-0640-4

© Sorbonne Université Presses, 2021
PDF complet : 979-10-231-1951-0
Tirés à part :
Éditorial – 979-10-231-1952-7
Introduction – 979-10-231-1953-4
Daeffler – 979-10-231-1954-1
Hulot, Jaouen & Rieth – 979-10-231-1955-8
Fourt, Faget & Pérez – 979-10-231-1956-5
Jubelin – 979-10-231-1957-2
Llinares – 979-10-231-1958-9
Bartolotti – 979-10-231-1959-6
Strigler – 979-10-231-1960-2
Barron – 979-10-231-1961-9
Varia Périssé – 979-10-231-1962-6
Varia Idoux-Renard – 979-10-231-1963-3
Varia Bonin – 979-10-231-1964-0
Chronique Bouat-Ferlier, Cordier, Le Corre & Madet-Vache – 979-10-231-1965-7
Comptes rendus – 979-10-231-1966-4

Impression & brochage : SEPEC - France
Numéro d'impression : 03265191110
Dépôt légal : janvier 2020

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (26) était consacré au « Financer l'entreprise maritime ». Le prochain numéro (28) aura pour thème « Sortir de la guerre ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial	
Olivier Chaline.....	6

DOSSIER MER ET TECHNIQUES

Mer et techniques	
Sylviane Llinares.....	11
La construction navale en Normandie aux XVI ^e et XVII ^e siècles	
Évolution et influences	
Michel Daeffler.....	17
Le caboteur d'Erquy-Les-Hôpitaux (Côtes-d'Armor) :	
une « exception architecturale » ponantaise au XVII ^e siècle ?	
Olivia Hulot, Marine Jaouen, Éric Rieth	35
De la pierre au Fernez :coexistence et évolution des techniques de pêche des	
éponges commerciales en Méditerranée orientale durant l'entre-deux-guerres	
Maïa Fourt, <i>Daniel Faget</i> , <i>Thierry Pérez</i>	55
Incorporation et hybridation de l'artillerie dans les combats navals de l'Atlantique	
du début de l'époque moderne	
Alexandre Jubelin.....	73
Traduction et diffusion des connaissances navales en France et en Angleterre	
au XVIII ^e siècle	
Sylviane Llinares.....	87
Le béton à la mer. La construction d'ouvrages de protection portuaire en blocs	
artificiels dans l'espace méditerranéen (années 1830-1870)	
Fabien Bartolotti.....	103
Des cordages en chanvre aux chaînes de mouillage en fer (1818-1825)	
Edgard Strigler.....	119
Les transitions techniques dans la marine militaire au XIX ^e siècle	
Géraldine Barron	133

VARIA

Préserver la commodité du commerce du sel à Brouage (xv ^e -xvi ^e siècles) Sébastien Périsse	149
Territorialisation d'un espace urbain portuaire Concarneau au xix ^e siècle : un modèle ? Bénédicte Idoux-Renard	181
Armateurs et négociants et la compétitivité de la cité-port de Bordeaux : Les compagnies d'assurances maritimes dans les années 1830-1870 Hubert Bonin	207

CHRONIQUE

Le musée de la Marine se rénove! Vincent Bouat-Ferlier/Julien Cordier/Florence Le Corre/Annie Madet-Vache	227
--	-----

COMPTES RENDUS

Bernard Michon (dir.), <i>Les Européens et les Antilles (xvii^e-xviii^e siècles)</i> , Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2019, 245 p.	249
Vice-amiral d'escadre Éric Schérer, <i>Équipages et fonctionnaires de la Marine. Corps et uniformes (1830-1940)</i> , Bernard Giovanangeli éditeur, 2017, 366 p. Préface du chef d'état-major de la Marine, amiral Christophe Prazuck.	251
Jacques F. Thomazi, <i>La Force X à Alexandrie (1940-1943)</i> , Lille, Catherine Thomazo via Thebookedition.com, 2017, 332 p.	256

Varia

PRÉSERVER LA COMMODITÉ DU COMMERCE DU SEL À BROUAGE (XV^e-XVI^e SIÈCLES)

Sébastien Périsse
Lliens-La Rochelle (UMR 7266)

Difficile d'imaginer aujourd'hui dans ce dédale de marais fossilisés où des oiseaux migrateurs ont élu domicile que le golfe de Brouage était l'un des principaux lieux d'atterrissage international des navires participant au commerce du sel à partir de la fin du Moyen Âge. Dans une communication de 1979, Michel Mollat considérait à sa juste valeur tout l'enjeu de ce trafic¹. Interrompu brutalement par la grande dépression du XIV^e siècle, l'exploitation des marais et le commerce du sel reprennent leur essor au début du XV^e siècle avec mentions de sel de Brouage à Bristol livré par des marchands italiens en 1409², de 12 cents de sel chargés à destination de Danzig en 1411³, ou encore de bourgeois de Dinan convoyant du sel de Brouage depuis La Rochelle en 1419⁴, etc. La fin de la guerre de Cent Ans, la reprise démographique, l'apaisement progressif des relations avec l'Angleterre et le début de la Guerre folle en Bretagne permettent une augmentation considérable des exportations de sel de Brouage à destination de l'Europe du Nord. À la fin du XV^e siècle, ce sont des flottes considérables qui voguent de conserve vers le golfe de Brouage : en août 1481, un convoi de 24 à 25 hourques de Danzig se rend à la Baie ou à Brouage pour y prendre un chargement de sel⁵. En 1488, une lettre de Louis de La Trémoille décrit « quatre-vingts ou cent navires [qui] s'apparurent aux Sables-d'Olonne et que ce n'était que hourques qui venaient charger des sels en Brouage, isles de Ré et Noirmoutiers⁶ ». Preuve de l'intérêt grandissant porté

- 1 Michel Mollat, « Les marais salants charentais, carrefour du commerce international (XV^e-XVI^e siècles) », *Annales de l'Université francophone d'été Saintonge-Québec*, Saint-Jean-d'Angély, Bordessoules, 1979, p. 120-128, tiré à part des
- 2 Mathias Tranchant, *Le Commerce maritime de La Rochelle*, Rennes, PUR, 2003, p. 352.
- 3 *Hanceresse*, II (1431-1476), éd. G. Von der Ropp, 1867-1892, t. I, n° 385.
- 4 Jan Craeybeckx, *Un grand commerce d'importation. Les vins de France aux anciens Pays-Bas (XIII^e-XVI^e siècles)*, Paris, SEVPEN, 1958, p. 121.
- 5 Hubert Michéa, « Actes de piraterie dans les eaux du Pen-ar-Bed au Moyen Âge, 1481 », *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, 1991, p. 203-213.
- 6 Jean-Baptiste Vincent, « Un grand port français oublié ; Brouage, la ville morte racontée par des documents », *Revue maritime*, août-octobre 1912, p. 1-13, p. 6.

au golfe de Brouage, le toponyme *Broatgia* apparaît sur la carte de Pedro Reinel établie en 1485 alors qu'il n'y avait aucune mention précise sur les portulans du XIV^e ou du début du XV^e siècle⁷. Cependant, ces échanges ne se déroulent pas sans heurts et des plaintes reviennent de façon lancinante : manque de protection des navires étrangers et de leurs cargaisons, système anarchique et parfois malhonnête des mesures du sel, difficultés de navigation jusqu'aux chenaux pour effectuer les chargements... Pour le pouvoir royal, ce désordre perturbe également la perception des droits sur le sel déjà compliquée à mettre en place. Il importe donc de trouver des solutions d'autant que derrière le toponyme *Brouage* ne correspond aucun point vraiment précis du vaste golfe du moins avant la création de Jacopolis, ville neuve qui voit le jour sous l'impulsion de Jacques de Pons en 1555. L'aspect le plus ardu de la question consiste à envisager l'organisation du golfe avant la fondation de Jacopolis du fait d'une documentation pour le moins parcellaire.

150

LE GOLFE DE BROUAGE AVANT 1555 : UN VASTE ESPACE SANS RÉELLES STRUCTURES D'ENCADREMENT

Un semis de petits ports autour du golfe

Jusqu'au XIII^e siècle environ, les sites portuaires du golfe de Brouage se caractérisent par des structures plutôt rudimentaires. Ce sont souvent de simples grèves ou cales en amont des étiers et chenaux qui ont essaimé sur tout le pourtour du golfe à une époque où la rivière de Brouage était un bras de mer plus large et plus profond, entrant bien plus avant dans les terres. Les indications des cartulaires ainsi que les prospections archéologiques permettent d'identifier la nébuleuse portuaire de fond de golfe assez similaire à celle observée par Jean-Luc Sarrazin pour la Baie⁸ : port près de Moëze, cale pavée de Beaugeay⁹, Saint-Agnant, port de la Tonnelles à Saint-Fort, port des Jonchères à Saint-Jean-d'Angle, Saint-Symphorien, Broue (éventuel site de Port-Vinoux), Saint-Sornin, Les Pibles, le port aux Moines près de Saint-Just, port Charretier, port d'Hiers en amont du chenal de Boivin proche de la chapelle Saint-

7 Portulan de Petrus Vesconte, 1313, BnF, Res. GE DD-687) ; portulan anonyme de facture catalane, début XV^e siècle (BnF, GE D-8998) ; portulan de Pedro Reinel, 1485 (archives départementales de la Gironde, 2 Z 1482bis).

8 Jean-Luc Sarrazin, « Commerce maritime et projections atlantiques des ports français : le cas des ports du sel (VI^e-XV^e siècles) », *Historia Instituciones Documentos*, n° 35, 2008, p. 107-126, p. 108-109.

9 Catherine Vacher, « Beaugeay, rue de l'Église, des aménagements portuaires médiévaux inédits », *Archéologie médiévale*, n° 45, 2015 – rapport PCR, « Les marais charentais du Moyen Âge à l'époque moderne. Économie, peuplement, environnement », 2015.

Roch¹⁰ (fig. 1)... Ce sont souvent des lieux à flanc de coteaux où des barques de faible tonnage sont tirées au sec. Seul le port de Broue en contrebas de la tour seigneuriale semble avoir eu une activité plus importante avec une petite activité de chantier naval et son accès direct au bras de mer de Brouage qui donnait la possibilité pour les bâtiments d'une quarantaine de tonneaux de remonter jusqu'au pied de la tour jusqu'à la fin du XVI^e siècle d'après Claude Masse¹¹. Les autres lieux de chargements desservent souvent des abbayes ou des villages comportant une population saunière avec des échanges commerciaux réduits. Leur genèse remonte peut-être à l'époque mérovingienne si l'on se fie aux monnaies découvertes en lien avec le commerce du sel le long de la Charente¹² ; il est plus probable que ce soit les abbayes qui les aient structurés lors des donations dont elles ont bénéficié à partir des X^e-XI^e siècles.

L'essor du trafic du sel, la croissance du port de La Rochelle et la colonisation du golfe par les marais ont modifié les conditions de l'échange, de la circulation et donc de chargement des marchandises. De grands navires venus de l'Europe du Nord commencent à convoier le sel à fond de cale et viennent chercher de plus en plus au sud le sel nécessaire aux pêches harenguières puis morutières¹³. La plupart des navires ne remontent plus jusqu'en amont des chenaux ; ils s'arrêtent à des embranchements ou peyrats au niveau de site « à planche ». Ces sites sont fréquemment à proximité de prises de marais où le sel est apporté à dos d'ânes et une planche est simplement posée entre la rive et le bateau. C'est sans doute le cas du port de Reux mentionné dans l'aveu de la prévôté d'Hiers en 1364¹⁴. En février 1539, Pierre Giraud et André Morisson, marchands de La Rochelle, conviennent avec Guillaume Choisi et Jean Blanchard, marchands de Moëze, de la livraison de 30 cents de sel à planche au lieu de la Fraigne¹⁵. Cependant, ce mode de chargement est malaisé pour les navires d'un tonnage supérieur à 40 tonneaux en raison de l'étroitesse des chenaux, de la nécessité d'attendre le moment du flot pour remonter le chenal et du faible tirant d'eau qui fait courir le risque de talonner et de s'échouer.

10 Un premier inventaire de ces sites a été dressé à partir des prospections archéologiques et des mentions retrouvées dans les sources écrites dans le cadre du PCR sur les marais de Brouage : Sébastien Périssé, Frédéric Pouget *et al.*, « La circulation dans le golfe de Brouage : essai de reconstitution des chenaux et structures portuaires entre le XI^e et le XVIII^e siècle par des regards croisés », 2019, à paraître

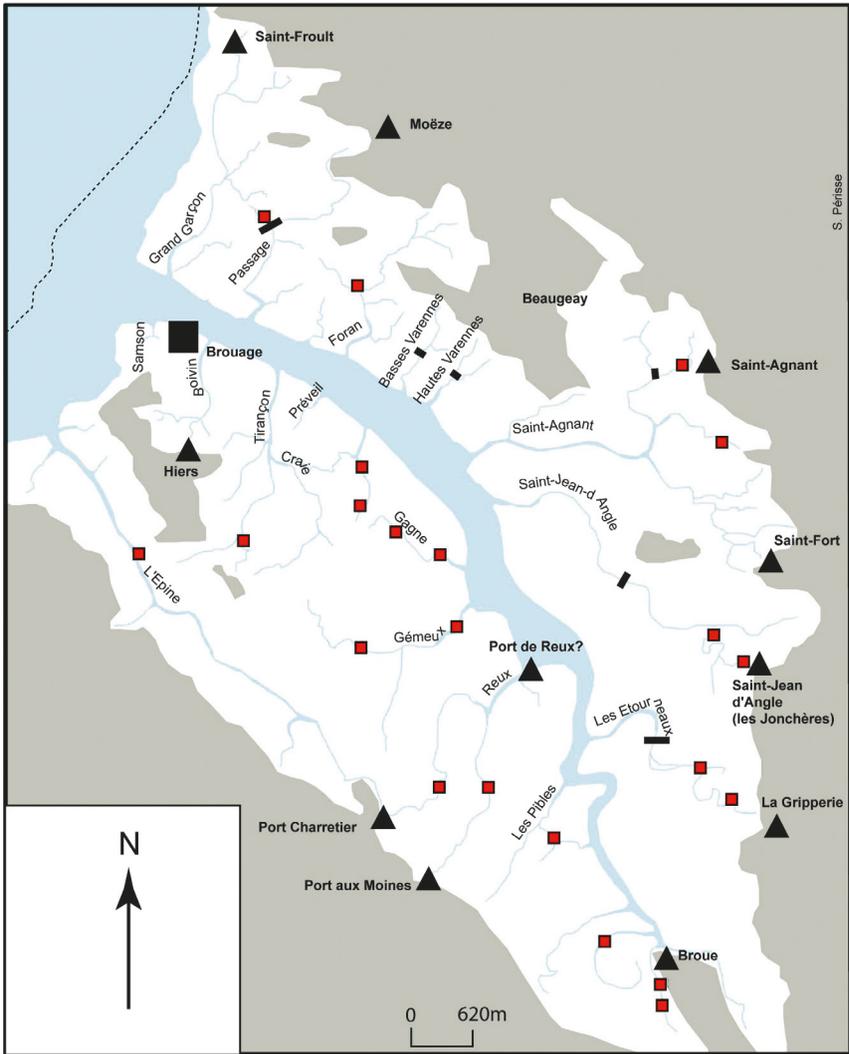
11 Médiathèque de La Rochelle, ms. 31, notices 34-35.

12 Olivier Bruand, « Diffusion du sel de l'Atlantique et circulation monétaire au haut Moyen Âge », Jean-Claude Hocquet & Jean-Luc Sarrazin (dir.), *Le Sel de la Baie. Histoire, archéologie, ethnologie des sels atlantiques*, Rennes, 2006, PUR, p. 197-222.

13 Jean-Luc Sarrazin, « Commerce maritime et projections atlantiques des ports français : le cas des ports du sel », art. cit. p. 118

14 Archives nationales (désormais AN), P 584, f^o 23-24.

15 Archives départementales de la Charente-Maritime (désormais ADCM), 3 E 9, fol. 163-165.



1. Ports et lieux de chargements dans le golfe de Brouage

Pour ces raisons, au cours du xv^e siècle essentiellement, les ports permettant un accès direct à la mer ou à une grande voie de navigation prennent de l'ampleur¹⁶. Au premier rang, Marennes et Hiers, mais également Bourcefranc et, sur la Charente, le port de Pierre-Menue. Ces lieux sont en bordure du rivage et permettent une exportation beaucoup plus rapide du sel, ce qui correspond à la demande presque exclusive de marchands venus de l'Europe du Nord qui n'ont guère intérêt à perdre des heures voire des jours à attendre la marée pour remonter les chenaux jusqu'au fond du golfe. De ces ports implantés sur la côte, Marennes est le plus important : le bourg ne compte pourtant plus qu'une halle depuis que celle qui se situait près de l'église a été démontée au début du xv^e siècle du fait de la guerre de Cent Ans¹⁷. C'est essentiellement depuis les halles de Marennes que les achats sont conclus une fois que les marchands locaux ont présenté leurs sels aux marchands pourvoyant à l'approvisionnement du Poitou, de l'Angoumois ou du Limousin en empruntant la Sèvre, la Boutonne ou la Charente¹⁸. Dans les années 1460, le marchand Guillaume Sagoisse « dit que les marchands ont acoustumé d'acheter le sel des halles d'Oléron et de Marainne et en Lauronne et de là le font venir jusques à Marant ». De là, le sel prend la route de Coulon, puis La Séguinière et Cholet. En 1468, un marchand poitevin, Méry Morin, fait venir du sel acheté dans les halles d'Oléron ou de Marennes, sel qui a transité via Marans par la Sèvre¹⁹. Marennes comporte d'ailleurs un certain nombre d'auberges et de tavernes, y compris avant la fin de la guerre de Cent Ans avec par exemple celles d'Isabeau Vaudouillar et de Prunelle Odome²⁰.

Au xv^e siècle, les marchands de l'Europe du Nord viennent en plus grand nombre et ancrent leurs navires dans le chenal de Boivin et logent soit à Marennes, soit à Hiers. Un fait divers survenu en juin 1453 oppose un homme de Lübeck accompagné de six de ses compatriotes à trois Flamands. Tous logent dans un hôtel à Hiers appartenant au prieur de Marennes²¹. Une autre altercation se produit quelques années plus tard dans une auberge d'Hiers entre *ostrellins* et autres ressortissants allemands²². Un siècle plus tard, c'est un scénario légèrement différent qui voit l'affrontement entre plusieurs

16 Mathias Tranchant, « Les ports maritimes en France au Moyen Âge », dans *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge. xx^e congrès de la SHMES, La Rochelle 2004*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2005, p. 21-32, p. 22 ; *id.*, *Les Ports maritimes de la France atlantique (xi^e-xv^e siècles)*, vol. 1, *Tableau géohistorique*, Rennes, PUR, 2018, t. I, p. 33-38.

17 ADCM, H 76, inventaire des titres et hommages dus à l'abbesse de Saintes.

18 *Ordonnances des rois de France de la troisième race*, éd. Emmanuel Pastoret, Paris, Imprimerie royale, 1820, t. XVII, p. 499 (acte de 1462).

19 AN, Z^{1A} 26, fol. 174 et 363 ; Robert Favreau, « Le commerce du sel en Poitou à la fin du Moyen Âge », *Bulletin philologique et historique*, 1966, p. 185-223, p. 216.

20 Archives départementales de la Vienne, 3 H 1/441, pièce 2.

21 Mathias Tranchant, *Le Commerce maritime de La Rochelle*, *op. cit.*, p. 333 (AN JJ 182, n° II).

22 AN, JJ 225, fol. 103, n° 474

membres du navire le *Cigne* de Hambourg : Jos Lantheuille marin de cette ville revenait d'un « grand bois » de la juridiction d'Hiers en compagnie de quatre ou cinq de ses compagnons avant de regagner leur bâtiment « ancré au port de Brouage ». Ils pouvaient revenir d'une auberge près de Marennes, car, en dehors d'une métairie, aucune maison n'est indiquée au lieu de l'actuelle Brouage avant 1555²³.

154

En dehors de Marennes et d'Hiers, le port de Bourcefranc assure quelques livraisons de fanèques de sel en direction du bassin d'Arcachon et de la Biscaye. Sur la Charente, le port de Pierre-Menue délivre la production effectuée dans la seigneurie de Soubise et est accessible à tous les navires étant donné la largeur de l'estuaire de la Charente à cet emplacement. Le seigneur a l'habitude d'y percevoir son droit sur les muids de sel levés par les sauniers. Il y a dans cette seigneurie quatre modes ou lieux de prélèvement du droit de terrage : au port de Pierre-Menue, à Soubise, à planche ou à bord²⁴. C'est essentiellement par la fiscalité que ces différents modes et lieux de chargements sont identifiés. Ce port est un des principaux points où les marchands avitaillant l'Angoumois et le Limousin peuvent aisément charger en sel et remonter la Charente. Il offre également une alternative pour les clients des négociants rochelais : le 21 novembre 1537, Jean Clervault, échevin de La Rochelle, conclut avec un marchand de Saint-Valéry-sur-Somme une vente de 8 cents de sel mesure de Brouage livrables à Pierre-Menue ou en Brouage²⁵. Le 22 juillet 1550, ce sont deux cents et demi de sel qui partent pour Arnemuiden depuis le même port²⁶.

L'approvisionnement est donc assuré auprès de plusieurs ports en bordure directe du littoral à la fin du Moyen Âge. Cependant, cette dispersion des sites ne facilite pas nécessairement le commerce à grande échelle en ne centralisant pas sur un même point l'ensemble du sel produit dans le golfe. La prospection opérée par le Rochelais Micheau Moyne entre fin 1468 et 1469 auprès des sites de Moëze, Bourcefranc et Marennes montre l'éparpillement des sites de chargement du sel au xv^e siècle²⁷. Or, le golfe de Brouage devient véritablement attractif pour les ports de la Hanse et de la Baltique qu'à partir du dernier quart du xv^e siècle d'après les registres de Lübeck, Danzig, Riga, Reval ou Königsberg²⁸. C'est pour cette raison qu'en 1495 Charles VIII projetait d'établir un havre protégé à l'embouchure de la rivière de Brouage ; initiative qui n'aura pas de

23 AN, JJ 261^A, fol. 92.

24 AN, 1 AP 2088 (années 1470, 1471, 1472, 1473, 1474, 1477), 1 AP 2087 (1475, 1476).

25 ADCM, 3 E 121.

26 ADCM, 3 E 132.

27 Médiathèque de La Rochelle, ms. 200, fol. 75^v, 84^r, 149^v.

28 Henryk Samsonowicz, « Le commerce maritime de Gdansk dans la première moitié du xvi^e siècle », *Studia Historiae Oeconomicae*, n° 9, 1974, p. 47-65.

suite sous la pression des marchands et bourgeois rochelais²⁹. Cette opposition peut paraître contradictoire à première vue, car, étant détenteurs de nombreux marais salants, les Rochelais auraient intérêt à veiller à un écoulement rapide et sécurisé du sel produit. Mais établir une place portuaire importante dans le golfe de Brouage était surtout vu comme une concurrence potentielle et un risque de perte de contrôle des Rochelais sur le commerce du sel saintongeais. Pour le pouvoir royal, c'est une opportunité qui s'échappe de pouvoir limiter la volatilité ou l'évanescence fiscale en contraignant les différentes parties du commerce du sel à s'acquitter des taxes que la monarchie peine à faire appliquer.

Un déficit de protection et de sécurité dans le Brouageais

Trouver un site pour charger de grandes quantités de sel n'est pas chose aisée du fait de la modestie des aménagements des différents ports mais également du fait de la difficulté à atteindre ces lieux sans s'égarer et sans s'échouer et pouvoir y demeurer en sécurité. Avant le XIII^e siècle, c'est la tour de Broue qui tient lieu de sentinelle du golfe. Érigée vers 1055-1065 sur un promontoire le long de la falaise du fond du golfe et haute de vingt-cinq mètres, cette tour servait, selon les témoins qui l'ont narré à Bernard Palissy en 1548, « pour garder d'entrer les pirates et brigands de mer qui, en temps de guerre, venoient bien souvent rafraîchir leurs eaux à une fontaine qui estoit près de ladite tour³⁰ ». Elle était tenue dans un premier temps par des hommes du comte d'Anjou³¹. Elle est ensuite contrôlée par la famille de Doué, seigneurs de Broue, puis de façon éphémère par les seigneurs de Tonny-Charente au cours du XIII^e siècle, puis revient à la famille de Beaussay entre 1320 et 1380 avant d'échoir aux seigneurs de Pons. Entretien assez régulièrement aux XII^e et XIII^e siècles ainsi que les textes et les prospections archéologiques l'attestent, la tour dispose encore d'une garnison au XIV^e siècle qui, pendant la guerre de Cent Ans, détient prisonnière Isabelle de Valois, mère du duc de Bourbon. Passée cette période, la seigneurie de Broue est toujours mentionnée dans les aveux et hommages de la famille de Pons, mais il semble que son rôle militaire se soit estompé. Certes, la guerre de Cent Ans a provoqué de nombreux bouleversements du fait notamment des pertes démographiques très élevées dans ce pays de frontière,

²⁹ Mathias Tranchant, *Le Commerce maritime de La Rochelle*, op. cit., p. 222.

³⁰ Bernard Palissy, *Discours admirable de la nature des eaux et fontaines, tant naturelles qu'artificielles, des métaux, des sels et salines, des pierres, des terres, du feu et des émaux...*, Paris, Martin le jeune, 1580, p. 276.

³¹ Nicolas Faucherre, « La tour de Broue (Charente-Maritime), l'oeuvre du comte d'Anjou », dans Nicolas Faucherre, Christian Rémy et al., *Tours seigneuriales de l'Ouest, travaux récents sur quelques tours maîtresses de la Normandie à la Catalogne*, Poitiers, CESM, 2004, p. 69-73.

mais la raison première est sans doute le basculement des lieux d'échange du sel vers la bordure littorale³².

Par conséquent, un dispositif de clochers de haute taille encadre le golfe de Brouage. Le clocher-tour de Saint-Jean-d'Angle consolidé aux XII^e et XIII^e siècles constitue un poste d'observation au nord-est du golfe depuis ses trente-huit mètres de haut qui complète avec la tour de Broue un ensemble défensif sur le pourtour du golfe. Avec l'essor du commerce maritime, les paroisses en bordure du littoral se sont dotées de grands clochers au XV^e siècle : celui de Saint-Pierre de Marennes dominant les alentours du haut de ses quatre-vingt-cinq mètres, celui de Moëze dont la cime atteint les cinquante et un mètres et celui de Saint-Just dont la construction a été entamée entre la fin du XV^e siècle et le début du XVI^e siècle mais a été interrompue par les guerres de religion (fig. 2). Ces clochers ont deux fonctions : celle d'amer guidant les navires pour entrer dans la Brouage en particulier le clocher de Marennes facilement identifiable sur la carte dressée par Alfonse de Saintonge, et celle de poste d'observation pour le guet de la mer³³. L'ensemble des habitants du Brouageais était tenu d'effectuer jour et nuit le guet de la mer ainsi que le prescrivent les ordonnances royales de 1431³⁴.

Les « soniers » perchés en haut des clochers devaient sonner le « tocque saint » en cas de risque d'une descente ennemie. Il est peu probable qu'ils puissent depuis le clocher surveiller d'éventuelles rapines commises sur les salines où les mulons de sel étaient conservés, surtout la nuit. Une compagnie de francs-archers était présente à Marennes mais ne pouvait mener à bien cette tâche à elle seule³⁵. En 1488, le gouverneur de Guyenne ordonne au capitaine de Marennes « qu'il eust à faire mettre sus et en armes et aprestes en habillemens de guerre tous les manans et habitans des ysles de Marempnes, Olleron et autres lieux³⁶ ». Cependant, le guet de la mer ne s'effectue pas sans problèmes comme en témoignent les récriminations des habitants de Saint-Agnant et autres paroisses

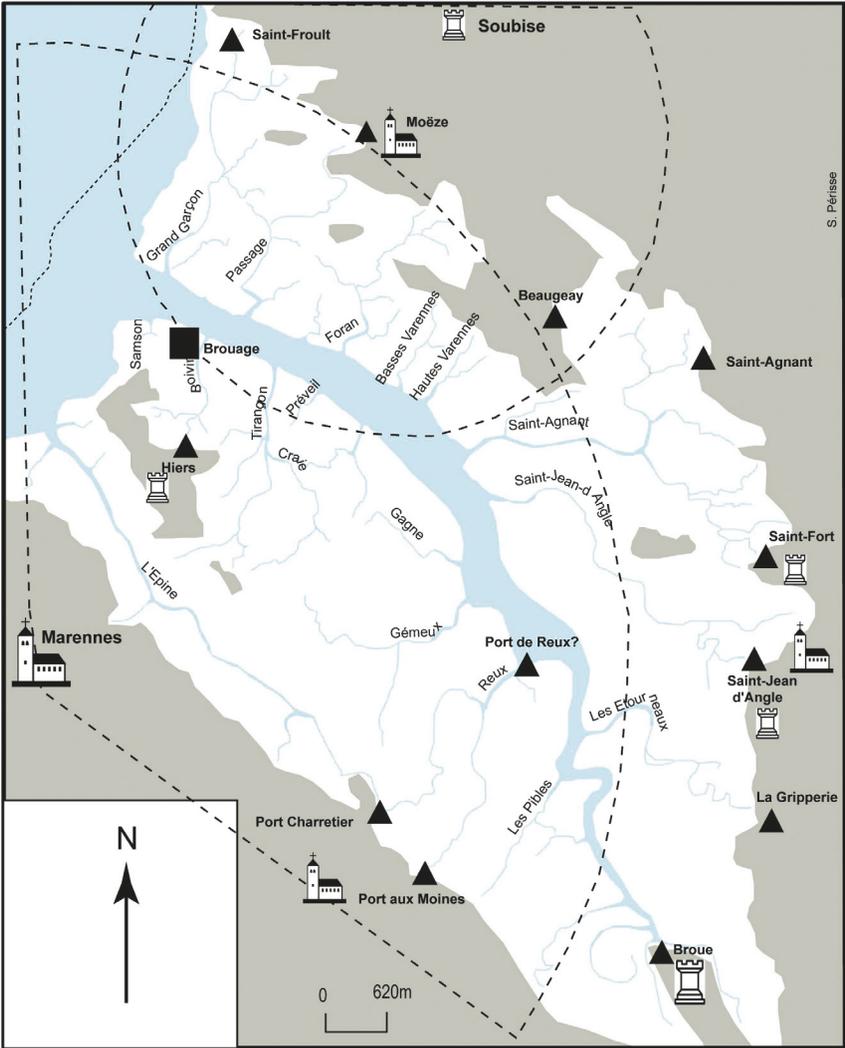
32 Sébastien Périssé, *Les Campagnes littorales saintongeaises à la fin du Moyen Âge (XV^e-mi XV^e siècles)*, thèse d'histoire sous la dir. de Michel Bochaca, université de La Rochelle, 2011, p. 58-67.

33 BnF, ms. 676, fol. 190v^o-191.

34 Robert Favreau, « Le commerce du sel en Poitou à la fin du Moyen Âge », art. cit., p. 214 ; Éric Barré, « Un aspect de la défense maritime du Cotentin au Moyen Âge : la mise en place du guet de la mer », *Les Normands et la mer. Actes du XXV^e congrès des sociétés historiques et archéologiques de Normandie*, Saint-Vaast-la-Hougue, Musée maritime de l'île Tatihou, 1995, p. 224-227 ; *Archives historiques de Saintonge et d'Aunis*, n° 1, 1874, p. 146-148 ; AN, JJ 230, n° 135, fol. 70v^o (juillet 1498) ; Marc Seguin, *Histoire de l'Aunis et de la Saintonge*, t. III, *Le Début des Temps modernes (1490-1610)*, La Crèche, Geste éditions, 2005, p. 39.

35 André Baudrit, « Échos de la guerre de Cent Ans à Marennes et Arvert », *Bulletin de la Société de géographie de Rochefort*, janvier 1961, p. 198-202.

36 ADCM, E 249, pièce 712.



I. Ports du sel et sites défensifs

- ▲ Lieux de chargement du sel
- 🏰 Châteaux et logis seigneuriaux
- Citadelle de Jacopolis

II. Le guet de la mer

- 🏰 Clochers fortifiés
- Portée de vue a priori garantie depuis les clochers

2. Le guet de la mer dans le golfe de Brouage

en 1498³⁷. Les sauniers évoquent notamment le poids du guet de la mer sur leur quotidien alors que l'année a été particulièrement mauvaise pour la saunaison du fait d'une forte sécheresse. Par conséquent, ils réclament une aide, d'autant plus que les habitants des îles de Marennes et d'Arvert ne devaient verser qu'un abonnement forfaitaire de 600 livres et étaient dispensés des tailles, impositions et huitième à la fin du xv^e siècle en raison du guet de la mer qu'ils effectuaient. Ils mettent également en évidence la violence des sergents mandatés par Pierre Guibert, « presvot fermier de nostre cité de Xaintes, homme fier et cruel », qui ont provoqué le départ de sauniers « les ungs hors de ce royaume, les autres en Bretaigne et autres lointains païs, et ont laissé et habandonné cy peu de bien qu'ils avoient »³⁸.

158

Ce dispositif du guet de la mer manque d'efficacité face aux descentes ennemies faute de place forte digne de ce nom. En 1463, Hiers est décrit comme une belle place « mais en pays dangereux³⁹ ». Le comte d'Angoulême, gouverneur du duché de Guyenne à la fin du xv^e siècle en a pleinement conscience : le 24 avril 1488 des navires hollandais et zélandais sont au mouillage à l'embouchure de la Brouage et attendent de sa part des sauf-conduits. Cinq jours plus tard, une cinquantaine de navires anglais descendent sur les côtes poitevine, aunisienne et saintongeaise les mettant en danger⁴⁰. En conséquence, le comte d'Angoulême considérant que « certain grand de navyres et fait amas et assemblée d'anglois en armes et se vente de venir en personne descendre à puissance en Normandie ou bien en Guyenne et illecques y faire tous exploix de guerre et tous autres faiz mauvais e dampnables que ennemys ont acoustumé de faire » incite Jean Larchevesque, seigneur de Soubise, à réparer et fortifier son château afin d'offrir un refuge à ses sujets dont nombre œuvre dans les marais salants du golfe de Brouage, et également pour « obvier et résister en leurdite descente et s'ilz s'efforcoient ou vouloient venir à l'entrée de la Charante et illecques prandre terre »⁴¹. À la même époque, un rapport est présenté à Charles VIII pour le persuader d'établir un havre protégé à Brouage car le lieu de chargement proche

37 AN, J1 230, n° 135, fol. 70v° ; n° 208.

38 BnF, ms. fr. 23913 ; Jean-Baptiste Vincent, « Un grand port français oublié ; Brouage, la ville morte, racontée par des documents », art. cit., p. 279-282 ; André Baudrit, « Échos de la guerre de Cent Ans à Marennes et Arvert », art. cit., p. 198-202 ; Gérard Jarousseau, « L'impôt sur le sel dans les bailliages et îles de Marennes et d'Arvert de 1453 à 1472 », *Bulletin de la Société des antiquaires de l'Ouest*, n° 15, 4^e trim. 1980, p. 621-624 ; Robert Favreau, « La côte du bas-Poitou aux xiv^e et xv^e siècles », dans *Les Vendéens et la mer. De la grande pêche au Vendée Globe*, La Roche-sur-Yon, Centre vendéen de recherches historiques, 2008, p. 89-114, p. 93.

39 Marc Seguin, « Brouage aux xv^e et xvi^e siècles », dans Mickaël Augeron & Dominique Guillemet (dir.), *Champlain ou les Portes du Nouveau Monde. Cinq siècles d'échanges entre le Centre-Ouest français et l'Amérique du Nord*, Ligugé, Geste éditions, 2004, p. 27-30, p. 27.

40 Médiathèque de La Rochelle, ms. 2634, p 259-260.

41 AN, 1 AP 2088, acte du 15 juin 1489.

d’Hiers « est sur le point de tumber, c’est assavoir d’estre comblé et de tourner en ruyne et perdicion » du fait de délestages anarchiques. Donc, « pour le bien de la chose publicque convient faire fortiffier l’entrée du port de Brouage de deux bonnes tours bien artillées et y entretenir gardes ». Alors « si ediffiera une tres bonne ville et de telle force et beauté qu’il vous plaira le faire deviser et pourgecter, à votre tres grand honneur et perpetuel memoire »⁴². Sous pression des Rochelais, ce rapport est donc resté lettre morte. Dans la seigneurie de Soubise, les préconisations du comte d’Angoulême ont eu quelques suites : dans le premier tiers du xv^e siècle, des canonniers veillent à Soubise pour dissuader les descentes ennemies anglaises ou espagnoles. En mai 1525, Henri Hervé et Ambroise Forée tenaient ce rôle et en réclamaient encore leurs gages un mois plus tard⁴³. En 1528, les pièces d’artillerie de Soubise ont prouvé leur efficacité en repoussant une descente des « Espaignolz », ce qui vaudra aux habitants de la châtellenie de Soubise de bénéficier d’un abonnement très avantageux de 200 livres à l’année au lieu des mille livres habituelles leur attirant l’inimitié et la jalousie des chanoines de Saintes⁴⁴.

Le risque de descente n’est malheureusement pas le seul danger qui pèse sur les habitants, marins et commerçants dans le golfe de Brouage. L’absence d’un port protégé par des tours ou une chaîne comme à La Rochelle ou d’autres ports de la côte française mais également l’absence d’une réglementation sur le port des armes et sur le respect des sauf-conduits génèrent de nombreux abus, l’occasion faisant le larron. « Des meurtres, larrecins, forces et violences que de toutes marins estrangiers, pirattes et autres qui se trouvent les plus forts y font par chacun jour, que le rendent inhabités de maisons et navires », déplorent les rédacteurs du rapport destiné à éveiller l’attention de Louis XII – et ce n’est pas le fruit de leur imagination⁴⁵. En juin 1453, Henri Gillesonne, arrivé « en Brouage en une nef d’Almaigne pour marchandise, tue le Flamand Monsequin après avoir bien beu » avec six de ses camarades et avoir échangé quelques mauvaises paroles et autres amabilités⁴⁶. Le 22 mars 1473, Pieter Dirx le Jeune, de Zardam, signale le meurtre d’un maître de navire frison en Brouage⁴⁷. Dans une auberge d’Hiers, un désaccord entre marchands allemands conduit à un

42 Archives départementales de la Loire-Atlantique, E 129/28, fol. 1-2 ; Marc Seguin, « Brouage aux xv^e et xvi^e siècles », art. cit., p. 27-30, n. 10.

43 AN, Z² 4216, assise du 13 juin 1525.

44 AN, Z² 4216, assise du 15 décembre 1528 ; bibliothèque municipale de Saintes, ms. 141, n^o LXXVII, p. 109.

45 Archives départementales de la Loire-Atlantique, E 129/28, fol. 1-2 ; Marc Seguin, « Brouage aux xv^e et xvi^e siècles », art. cit., p. 27-30, n. 10.

46 Mathias Tranchant, *Le Commerce maritime de La Rochelle*, op. cit., p. 333 (AN JJ 182, n^o 11).

47 *Bronnen tot de geschiedenis van den handel met Frankrij*, éd. Zeger Willem Sneller & Willem Sybrand Unger, La Haye, RGP’s Gravenhage, 1930, t. I-II, p. 147-148.

pugilat assez sanglant un samedi d'octobre 1487⁴⁸. La querelle éclate sur une question de pièce de monnaie dérobée poussant Thomas Langlois, marchand d'Hiers, à expulser du logis celui soupçonné du vol. L'Allemand revient en force avec une douzaine de compagnons devant sa maison et menace de « bouter le feu audit hostel ». Pour lui faire peur, Langlois « print une coleuvrine qu'il avoit preste et chargée » parce qu'il « est demourant pres de la mer et pour dobtte des larrons, luy et les autres du païs ont leurs maisons garnies de traict ». Il finit par faire feu en direction du portail et trouva au matin le cadavre de l'Allemand⁴⁹. En 1492, huit navires de Dantzic sont rançonnés dans le port et doivent payer neuf tonneaux de vin et une somme de 1 000 couronnes en guise de « pâtis⁵⁰ ». En 1513, cent quatre hourques et caravelles flamandes sont victimes d'un guet-apens fomenté par le seigneur d'Hiers et les échevins rochelais qui, à l'aide de mercenaires bretons et des hommes d'armes du seigneur, les ont pillé et rançonné. Étant donné l'ampleur du préjudice et de ses répercussions, le roi de France a contraint les fautifs à restituer le butin⁵¹. Cet épisode est particulièrement significatif du peu de cas que le seigneur d'Hiers fait de la sécurité des marchands et montre qu'il n'y a guère de forces de police dans le golfe de Brouage. Du moins, cette police dépend du bon vouloir des seigneurs du golfe qui peuvent décider de spolier les marchands étrangers ou de faire un exemple comme à Soubise en 1525, où Grant Jehan Lambert est fouetté à travers les rues du bourg en compagnie de deux enfants pour « avoir couppé certaines bourses à la foyre de Sainte-Croix en septembre ». Tout suspect ou prisonnier est mené à la « maison d'ardoyse » où « ung banc tournis » y sert à questionner et torturer⁵². Mais il s'agit là de l'exercice habituel du droit seigneurial envers des contrevenants, il est difficile d'y voir une réelle volonté de mettre un terme aux méfaits commis dans le golfe de Brouage à l'encontre des marins et marchands étrangers. Certes, plusieurs actes sont le fait de ces marins ou marchands qui, par désœuvrement le plus souvent, boivent dans les tavernes et s'agressent à la « chaude colle », mais il règne sur les lieux de vente et de chargement du sel une grande insécurité que ce soit par coercition physique ou par différentes formes de roublardises, ce qui est préjudiciable pour le commerce du sel, pour l'économie de la région et du royaume mais aussi pour la perception des droits et taxes seigneuriaux et royaux.

48 AN, JJ 225, fol. 103, n° 474.

49 Marc Seguin, « Les étrangers à Brouage au début des Temps modernes », dans Mickaël Augeron & Pascal Even (dir.), *Les Étrangers dans les villes-ports atlantiques. Expériences françaises et allemandes (xv^e-xix^e siècle)*, Paris, Les Indes savantes, 2010, p. 279-286, p. 282

50 Eliane Vigé & Jimmy Vigé, *Brouage, ville d'histoire et place forte*, Niort, Bordessoules, 1989, p. 124.

51 *Bronnen tot de geschiedenis den handel met Frankrij*, éd. cit., n° 507, 508, p. 280-281.

52 AN, 1AP 2088, comptes de 1525.

Les abus signalés du ^{xiv}^e à la première moitié du ^{xv}^e siècle concerne plusieurs aspects : la perception indue de prétendus droits sur le sel, les fraudes concernant la perception de la gabelle et des marchands peu scrupuleux profitant des subtilités de traduction pour jouer sur les mesures entre muid de bosse, muid ras mesure de Brouage, etc. à leur avantage. Les droits sur le sel en dehors de la gabelle sont essentiellement des droits seigneuriaux : des terrages sont perçus sur la production de sel le plus souvent au douzain mais aussi au sixte, au neuvain ou dixhuitain des fruits croissants sur les marais. Une « petite coutume du sel » est également prélevée et correspond sans doute au droit de planche : elle est de l'ordre d'un sou pour chaque cent de sel dans la prévôté d'Hiers⁵³. Comme d'autres prélèvements seigneuriaux, leurs levées ne s'effectuent pas toujours sans retard ou sans dommages. Le registre des grandes assises de Soubise tenues entre 1520 et 1534 regorge de mentions de rappels à l'ordre à différents sauniers et tenanciers pour des problèmes de compte du sel effectué sans payer la redevance ou en partie seulement⁵⁴. Quelques actes font état de droits de ventes et honneurs non acquittés. Nous sommes ici dans les habituelles difficultés de gestion d'une seigneurie. Il est cependant parfois advenu que des taxes soient prélevées sans justification bien établie : avant les tentatives d'instaurer une taxation royale sur le sel, le sénéchal de Saintonge Arnaud Calhau s'est arrogé en 1317 le droit de lever et percevoir une taxe sur les barques chargées de sel sortant du port de Marennes. Ensuite, il fait saisir et confisque l'ensemble du sel produit sur les salines. D'après les témoins, cette spoliation aurait rapporté 2 000 livres à Arnaud Calhau étant donné que le muid se vendait alors 14 livres le muid sous les halles de Marennes⁵⁵. Il n'a sans doute pas été un cas isolé ; deux ans plus tôt, une ordonnance du roi Louis X sanctionnait toute forme d'accaparement du sel⁵⁶.

La fiscalité royale sur le sel commence à se constituer au ^{xiv}^e siècle : en 1324, les exportations de sel hors du royaume de France sont taxées à hauteur de 4 deniers par setier de sel mesure de Paris ; cette mesure est étendue aux achats de sel à l'intérieur du royaume de France en 1343⁵⁷. C'est surtout après la première phase de la guerre de Cent Ans que l'imposition se structure : le royaume de France connaît des défaites, doit payer la rançon de Jean II le Bon

53 Sébastien Périssé, « Les marais salants de la prévôté d'Hiers d'après les terrages de 1478 », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, vol. 119, n° 2, juin 2012, p. 109-124.

54 AN, Z² 4216.

55 Daniel Massiou, « Un exemple des vexations commises en Aquitaine au ^{xiv}^e siècle par les agents du roi d'Angleterre (1317) », *Revue anglo-française*, n° V, 1837, p. 341-344.

56 *Ordonnance des rois de France de la troisième race*, éd. cit., t. III, p. 119.

57 Jean-Claude Hocquet, « L'impôt du sel et l'État », dans *id.* (dir), *Le Roi, le marchand et le sel*, Lille, Presses universitaires de Lille, 1987, p. 27-49.

et a besoin de subsides pour les dépenses militaires. La taxe sur le sel est une manne financière qui ne peut être laissée de côté plus longtemps. En 1360, une gabelle sur le sel est instituée d'un montant d'un quart du prix marchand. En tant que région productrice, la Saintonge a été exemptée de cette fiscalité royale. Cependant en 1383, Charles VI donne des instructions pour la levée de l'aide établie sur le sel dans le Poitou et la Saintonge pour tenir lieu de la gabelle du sel⁵⁸. Cette tentative avorte vite ayant provoqué le départ de sauniers vers la Bretagne⁵⁹. Après avoir tenté une nouvelle imposition en 1445, Charles VII préfère maintenir la liberté du commerce du sel, sous réserve que celui-ci soit soumis à un impôt du quart lors de sa mise en vente. Ce quart s'acquitte dans les villes de Saintes, Tonnay-Charente, Pons et Cognac, où, dans des bureaux d'octroi, le négociant présente sa marchandise à un employé⁶⁰. En 1451, Jean de Monsoreau a ainsi pour mission de percevoir le quart du sel du Poitou et de Saintonge⁶¹. La même année, Charles VII tente de modifier la levée de l'impôt du sel et se heurte une nouvelle fois aux différents ayants droit des marais salants du Poitou, de l'Aunis et de la Saintonge⁶². En plus de ne pouvoir étendre la perception de la gabelle aux provinces atlantiques, la royauté est confrontée à la présence grandissante de faux-sauniers et d'accapareurs du sel. En avril 1455, une ordonnance vise à réprimer les fraudes commises au nord du Poitou et près de la Gironde notamment lors de la vente du sel saintongeais à Bourg ou à Libourne⁶³.

Force est de constater que les abus se multiplient sur la côte atlantique et le long des fleuves qui alimentent le royaume en sel. En 1478, la procédure opposant le marchand Raoullet Toustain alimentant les greniers à sel d'Issoudun, Bourges, Vierzon et Loches à Louis de La Jarrie et Colin Roques, « commis des fermes du quart du sel es pais de Poictou, Xaintonge et gouvernement de La Rochelle », illustre les difficultés de faire appliquer les ordonnances royales que ce soit par ignorance, manque de précision de celles-ci ou par mépris délibéré⁶⁴. Toustain a chargé « grant quantité de sel » à Beauvoir-sur-Mer et est parti immédiatement

58 *Ordonnances des rois de France de la troisième race*, éd. Louis-Guillaume de Vilevault, Paris, Imprimerie royale, t. VII, p. 753

59 Jean-Luc Sarrazin, « Les marais salants de la côte atlantique au Moyen Âge : rapport de synthèse », dans *Actes du colloque « Entre terre et eau. Histoire et représentations des marais européens »*, Paris, Somogy, 2002, p. 184.

60 Jean-Claude Hocquet, *Le Sel et le Pouvoir. De l'an mil à la Révolution Française*, Paris, Albin Michel, 1985, p. 303-304.

61 BnF, ms. fr 32511, fol. 157 ; Robert Favreau, « Le commerce du sel en Poitou à la fin du Moyen Âge », art. cit., p. 203.

62 Bélisaire Ledain, « Mémoires présentés au roi Charles VII par les délégués de la ville de Poitiers, vers 1451, pour le détourner d'établir la gabelle en Poitou et en Saintonge », *Archives historiques du Poitou*, n° 2, 1875, p. 253-285

63 Robert Favreau, « Le commerce du sel en Poitou à la fin du Moyen Âge », art. cit., p. 185-223.

64 AN, Z^{1A} 30, fol. 329^v°-334.

sans payer le quart affirmant que celui-ci se payait dans les greniers à sel. Or, les commis des fermes présents aux ports de Beauvoir et Riez affirment quant à eux que si c'était le cas d'après l'ordonnance de 1383, les dernières ordonnances obligent à s'acquitter de ce quart sur le lieu d'achat du sel. Forts de cette assertion, les commis empêchent le transfert du sel sur des chariots et bateaux à Tours alors que Toustain a brandi à Beauvoir une lettre lui donnant caution royale pour emporter le sel jusqu'aux greniers. Les deux parties se posent toutes deux en tant que défenseurs de la « chouse publique » : Toustain en tant qu'avitailleur en sel des provinces intérieures, les commis en tant que gardiens de la manne financière que représentent ces droits pour le roi. Faut-il voir l'influence de Jacques Cœur dans l'attitude de Raoullet Toustain, qui avait été un des agents du financier avant son procès ? Jacques Cœur plaidait pour une simplification administrative et dans ce but avait conseillé à Charles VII de supprimer les privilèges du Poitou et de la Saintonge⁶⁵. Ancien associé de Jacques Cœur et de Pierre Doriolle, Raoullet Toustain a peut-être fait passer ses intérêts et ceux de la Touraine en premier à une époque où le sel affluait dans une quantité moindre dans les années 1470 d'après les recettes de la ville de Tours⁶⁶.

Quelques années plus tard, en 1482, le comte d'Angoulême fait arrêter Jean de Mazières et Pierre Mondin, fermiers « du quinct et coutume du sel de Coingnac », et diligente une enquête afin de connaître l'étendue des abus commis par des « faux-sauniers » et par plusieurs « coustaulx », à savoir les marchands venus sur la côte atlantique pour y acheter du sel, qui n'ont pas payé la coutume à Cognac. Aussi, le nouveau receveur, Micheau Mye, envoie Étienne Odeau et Guillon Fromont, sergents et mesureurs du port sauniers de Cognac, percevoir le quint de « plusieurs coustaulx que lesdits Odeau et Fromont sergens et mesureurs susdits avoient trouvé oudit pays de Lymosin et ailleurs ayans certaines bestes chargées de sel qu'ilz avoient chargé en Marempne et à Libourne et passé par ledit conte dont ils n'avoient payé le quint⁶⁷ ». Le compte tenu en 1483 fait état des dépenses lors de ce travail d'enquête et permet ainsi de reconstituer le circuit d'échanges depuis le golfe de Brouage et le point de vente de Marennes jusqu'aux terres du Limousin et de l'Angoumois. Le comte d'Angoulême fait procéder à une vaste opération de répression des fraudes sur le sel et veille ainsi à la bonne rentrée de ses droits seigneuriaux. Les gabarres de Jean Roux et de Guillaume Normant sont ainsi stoppées à Taillebourg à la

65 Michel Mollat, « Jacques Cœur et le sel », dans Jean-Claude Hocquet (dir), *Le Roi, le marchand et le sel*, op. cit., p. 151-162, en part. p. 152-153

66 Bernard Chevalier, « Aux origines de la ferme. Les villes et le monopole d'approvisionnement des greniers à sel (fin XIV^e-milieu XVI^e siècle) », dans Jean-Claude Hocquet (dir), *ibid.*, p. 133-149, en part. p. 144-145.

67 Archives départementales de la Charente (désormais ADC), 6 J 57, fol. 3.

fin du mois de septembre 1482 afin de mesurer le chargement et de vérifier si l'acquittement des droits correspond à la masse de sel déclarée⁶⁸. À la même période, il n'hésite pas à envoyer les commis du port saunier de Cognac jusqu'en Limousin, notamment à Châlus et Saint-Yrieix-la-Perche afin de « destourner les coustaulx venant de Marempnes e les contraindre à paier le quart pour le Roy et le quint pour monseigneur⁶⁹ ». Sur plusieurs points de vente comme Villebois, Blanzac, sur les rivières du Touvre et du Né, les « coustaux » et autres regrattiers sont stoppés afin de viser leurs certificats prouvant qu'ils ont payé le quart ou le quint sur le sel⁷⁰. En mars 1482, le sergent d'Angoulême Guillaume Normant procède à l'arrestation de Jean de La Croix qui se prétendait commis des « quartageurs » du port de Cognac et « rençonnoit de jour en jour les marchans ayans chargé sel audit port de Cougnac non obstant ce qu'ilz eussent leurs brevetz du clerc dudit port ». Après l'avoir cherché à Aigre et Tusson, La Croix est finalement arrêté à Marcillac ; à Tusson, deux « coustaulx » du Limousin sont remboursés de ses méfaits⁷¹. Enfin, des consignes sont passées pour guetter les faux-sauniers tout le long des circuits de distribution depuis Marennes et Libourne (fig. 3)

Devant les difficultés rencontrées et pour assainir les circuits de distribution du sel, une ordonnance de 1492 impose les importations de sel en Angoumois, Limousin, Marche et Périgord. Le 23 mai 1500, Louis XII décide de révoquer les greniers particuliers à sel. Dès lors les sels seront déposés et distribués dans les greniers à ce fixés⁷². Par la suite, d'autres ordonnances complètent le dispositif fiscal provoquant des révoltes comme en 1541 et 1548. Longtemps présentées comme des émotions populaires face à l'arbitraire royal, il s'agit davantage de la manifestation de détenteurs de marais soucieux de conserver une part importante de profit du fait du régime particulier dont bénéficiaient la Saintonge et l'Angoumois entre autres. Suite à ces révoltes, le connétable fait appliquer l'édit concernant les « bâtons et cloches » dans les paroisses du golfe de Brouage⁷³. Dans ses lettres patentes de décembre 1553, Henri II évoque la difficulté de la vie des sauniers qui doivent « resister promptement tant de jour que de nyct aux inundations et vimairez inesperez de la mer et du temps » et la vulnérabilité des côtes face aux descentes ennemies. Pour aider les

68 ADC, fol. 66v^o.

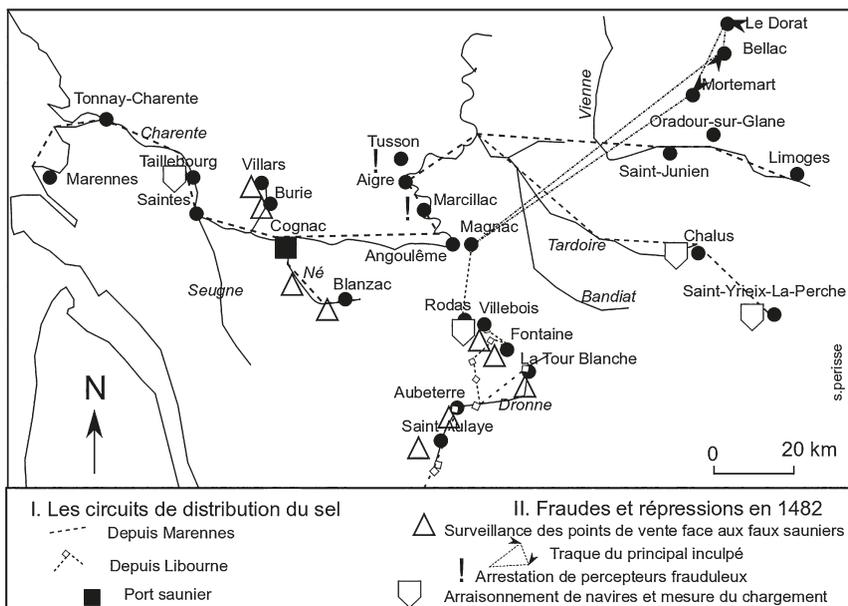
69 ADC, fol. 64v^o.

70 ADC, fol. 28v^o-30.

71 ADC, fol. 56v^o.

72 *Ordonnances des rois de France de la troisième race*, éd. J.-M. Pardessus, Paris, Imprimerie royale, 1849, t. XXI, p. 440.

73 Médiathèque de La Rochelle, ms. 652, pièce 2, fol. 33. Chaque paroisse soumise au guet de la mer doit disposer de cloches en état et les paroissiens doivent accomplir le guet muni au minimum d'un bâton ferré.



3. Circuits de distribution du sel en Angoumois et Limousin et répression des fraudes en 1482

populations vivant des marais, il faut à son sens faire en sorte que les rentrées d'argent destinées au trésor royal soient plus abondantes, notamment par la perception du « quart et demi » du sel⁷⁴. Pour la commodité des habitants et du royaume, il importe donc que la levée de la gabelle se fasse plus simplement avec des greniers à sel identifiés, ainsi que des officiers royaux présents dans les ports où les marchands forains s'acquittent de ce droit. Or, en dehors du sénéchal de Saintonge et de ses officiers, il n'est mentionné qu'un employé des droits du roi au havre de Hiers-Brouage et seulement au début du xvr^e siècle : François Perreau, « receveur des deniers royaux des îles d'Olleron, Marennes, Brouage, Chessoux, Montelin et Arvert », rappelle que les droists ordinaires sont de 4 deniers par livre mais que le Piémontais qui gère ce secteur des finances royales vient d'ajouter 6 écus par cent de sel « tiré hors du royaume⁷⁵ ».

À cet égard, la décision de Jacques de Pons vers 1555 d'établir un lotissement seigneurial qu'il baptise Jacopolis répond aux attentes des marchands venus de l'Europe du Nord et des autres provinces du Royaume. Ce havre pourrait

74 *Registres consulaires de la ville de Limoges*, t. II, *Premier registre, seconde partie (1552-1581)*, éd. Émile Ruben et Louis Guibert, Limoges, Impr. Chapouland, 1867-1897 ; Daniel Massiou, *Histoire politique, civile et religieuse de la Saintonge et de l'Aunis*, Paris, E. Pannier, 1836.

75 Archives départementales de la Gironde (désormais ADG), 1 B 3, fol. 94, 16 avril 1526 ; *Catalogue des actes de François I^{er}*, Paris, Académie des sciences morales et politiques, 1887, t. I, p. 399, n. 2127

offrir un abri aux navires face aux intempéries, aux risques de descente et de pillage et pourrait devenir le lieu polarisant la production de sel du Brouageais et centralisant la perception des droits sur le sel.

JACOPOLIS SUR BROUAGE : LA SOLUTION ESPÉRÉE ?

La création de la ville et les premières conséquences sur le déroulement du commerce du sel

166

En 1553, un procès tenu au parlement de Bordeaux indique « que en ladite seigneurie et prevosté de Hiers, y a ung port communément appellé Brouage où tous navires tant du Royaulme que des extrangiers affluent et abondent pour charger et emmener du sel⁷⁶ ». Rien n'indique si le port est alors sur la Brouage ou dans le chenal de Boivin. Au regard d'un sauf-conduit accordé le 13 janvier 1553 par Henri II au marchand rochelais André Morisson, la première hypothèse semble la plus probable étant donné que de douze à quinze navires « de tout port et grandeur » pouvaient entrer au port de Brouage⁷⁷. En revanche, il n'est pas fait état d'installations portuaires ou d'habitations avant 1555. Un mémoire rédigé sur Brouage en 1787 révèle que « il paroît par d'anciens mémoires que vers l'an 1500 Brouage n'étoit qu'une métairie appartenant au seigneur de Marenne et d'Hyers », métairie qui semble désigner l'ensemble du golfe étant donné qu'elle est « située sur le bord d'un havre qui s'étendoit dans les terres jusqu'au village et tour de Brou ou Broüe ». Toujours d'après ce mémoire, vers 1535, des catholiques seraient venus se réfugier autour de cette métairie du seigneur de Marennes pour fuir les persécutions⁷⁸. Un autre mémoire anonyme du XVIII^e siècle fait état de cette métairie « qui servoit au logement d'un marinier lequel passait les voyageurs de Marennes à Soubise⁷⁹ ». À Soubise, d'autres passeurs assuraient la traversée de la Charente vers le nord et effectuaient la jonction jusqu'à Hiers ou Marennes au sud. Cette activité de passeurs pesait manifestement sur leur quotidien et ils n'hésitaient pas à confier leurs gabarres à leurs enfants encore novices âgés de neuf à dix ans, inaugurant ainsi une forme de conduite non accompagnée. En 1529, les gabarres furent déportées loin vers le large du fait d'une « impetuosité de vent et tournoyre qui sourvinst » et les enfants n'y purent résister, de telle sorte que les passagers « pensoient tous périr et noyer ». Suite à cet épisode, le procureur de Soubise imposa la présence de trois ou quatre hommes « parfaictz au dessus l'aage de vingt ans » s'ils voulaient apprendre à leurs enfants la navigation⁸⁰.

76 ADG B 121, fol. 233.

77 *Bronnen tot de geschiedenis van den handel met Frankrij*, éd. cit., n° 731

78 ADCM, 1J 118.

79 BnF, nouvelles acquisitions françaises, ms. 9494, fol. 33.

80 AN, Z² 4216, décembre 1529

Vers 1555, faute de datation plus précise, Jacques de Pons « distribua les places pour y bastir » d'après La Popelinière⁸¹. Quelles ont été ses motivations ? Protéger efficacement les sites à sel n'est pas une mesure fréquente sur les côtes atlantiques françaises : en 1451, des émissaires mandatés auprès de Charles VII pour le détourner d'instaurer la gabelle soulignent que le littoral du pays de Poitou est « sans fortification, forteresses de villes ne de chasteaulx⁸² ». En dehors de Guérande à l'abri derrière ses murs, à la fin du Moyen Âge, les salines du royaume de France ne bénéficient pas de sites défensifs. Tandis qu'au Portugal, les marais d'Aveiro sont protégés depuis le règne de João I^{er} au xv^e siècle, Setúbal se dote du fort São Felipe à la fin du xvi^e siècle suite à des travaux dirigés par Felipe Terzi en 1590. Sur le littoral de l'Adriatique, la mise en défense des lieux de production du sel est encore plus précoce : les salines de Ston dépendant de la république de Raguse sont couvées des murs de la ville mais surtout par une impressionnante muraille de cinq kilomètres permettant de contrôler l'isthme de Peljesač, et ce depuis 1333-1334. La ville de Chioggia, principal site salicole de la puissance vénitienne, est défendue depuis la première moitié du xvi^e siècle par les forts de San Felice et de Brandola⁸³. L'initiative du seigneur de Pons vient peut-être de l'observation de ces lieux à une époque où l'influence italienne est prégnante en France.

La ville neuve de Jacopolis permet ainsi l'établissement de marchands et artisans originaires de Saintonge ou d'Aunis mais aussi de familles venues d'Europe du Nord. Gerhard Van Lochen, natif du duché de Gueldre, y réside immédiatement en tant qu'apothicaire et chirurgien. René Gheraerd, dont le nom est rapidement francisé en Girard, originaire de Tergomden en Hollande, s'installe lui en 1556. Ces deux hommes qui ont fondé par la suite une famille recevront en 1565 des lettres royales leur accordant droit de résidence⁸⁴. L'établissement de ces populations d'Europe du Nord à Jacopolis offre une possibilité d'améliorer un des problèmes récurrents du commerce du sel : celui de la traduction des transactions commerciales qui donne lieu à de nombreux abus et escroqueries dont se plaignent les marchands de l'Europe du Nord. En 1553, au cours d'un procès, des fraudes et « larrecins » sont évoquées tant à l'encontre des « droictz du Roy » concernant la mesure de Brouage que sur les ventes de sel aux marchands étrangers : « Dict que estant ledit seigneur de Mirambeau

81 Lancelot Voisin La Popelinière, *L'Histoire de France enrichie des plus notables occurrences survenues es provinces de l'Europe et pays voisins. depuis l'an 1550 jusques à ces temps*, La Rochelle, Pierre Hautin, 1582, t. IV, p. 521.

82 « Mémoires présentés au roi Charles VII par les délégués de la ville de Poitiers, pour le détourner d'établir la gabelle en Poitou et en Saintonge (vers 1451) », éd. Bélisaire Ledain, *Archives Historiques du Poitou*, n° 2, 1873, p. 258-284, p. 258.

83 Jean-Claude Hocquet, *Chioggia. Capitale del sale nel Medioevo*, Sottomarina, Il Leggio, 1991.

84 AN, JJ 263bis, fol. 117v^o-118, n° 307, 308.

adverty des monopoles e larrecins qui se commectent ordinairement par aucuns marchans qu'on appelle truchemens qui vendoient aucune fois plusieurs cens de sel combien n'eussent ung cent empeschans que les marchans extrangiers ne traficassent avecques les propriétaires dudit sel⁸⁵. »

Le trafic du sel souffre donc des écarts de mesure entre muid de sel mesure de bosse et muid mesure de Brouage et les revendeurs de sel, essentiellement de Marennes et d'Hiers, profitent de ce quiproquo lorsqu'ils ont affaire à des marchands forains ne maîtrisant pas suffisamment les subtilités de la langue française pour se rendre compte de la supercherie. Quelques années plus tard, un mémoire adressé à Henri III indiquait comment ce subterfuge sur les mesures pouvait se produire : « Les marchans du païs qui ne sont pas beaucoup font par le moyen e par les intelligences qu'ilz ont avec les jurés mesureurs et deschargeurs, leur trafic avec grand soin et travail ; ce que les estrangers ne peuvent faire pour ne savoir les adresse des marestz ou pour n'avoir accoustumé le travail⁸⁶. »

168

La présence de compatriotes permet aux acheteurs flamands et hanséates d'éviter la perpétuation de ce type d'escroquerie. Girard Van Lochen sert ainsi d'interprète comme en octobre 1573 où il effectue la traduction en français, flamand et allemand auprès de Petre Cornelis, maître de la *Pozilbe* de Copenhague, venu charger 50 lasts de sel pour les livrer à Calais⁸⁷. Sur un linteau de cheminée à Brouage, une inscription flamande datant de 1585 a été retrouvée : Mathias Hazeur de la région d'Anvers y remerciait Dieu d'avoir fait prospérer ses affaires : « *Wol Gode betrouet de heft wolgeboyt.* » Une « petite Flandre » prend ainsi ses quartiers à Jacopolis, y perpétuant son mode de vie. René Girard, menuisier flamand de Brouage, réalise par exemple un « chaslit fait à vaz e les coulannes, carréz et canelures de bort de Flandres⁸⁸ ». Cette petite communauté flamande permet d'améliorer le commerce du sel avec l'Europe du Nord sans doute plus que les premières fortifications du port créées à l'initiative du seigneur de Pons pour protéger des catholiques selon un mémoire du XVIII^e siècle⁸⁹. Est-ce cet aspect qui a retenu l'attention de Charles IX lors de sa visite à Brouage ? C'est lors de cette visite à Brouage qu'il accorde des lettres de résidence et de naturalisation à Girard et Van Lochen. Sur le routier établi en 1586, Brouage est soigneusement représentée ainsi que les principaux amers,

85 ADG, B 121, fol. 233v^o.

86 BnF, ms. fr 3409.

87 ADCM, 3 E 20/1, fol. 103v^o-104.

88 ADCM, 3 E 20/2, fol. 19v^o-20, 25 janvier 1574.

89 ADCM, 1J 118.

les bancs de sable et le tirant d'eau dans l'approche du port de Brouage, preuve que celui-ci est bien connu des marins du nord de l'Europe (fig. 4). Les abords de la Charente avec les ports du sel de la seigneurie de Soubise sont également bien décrits.

Si toutes les situations ne sont pas apaisées, en témoigne l'affaire qui oppose Christophe Audouard, marchand de Brouage, à Georges Castres, maître d'un navire de Stettin et détenu prisonnier à Brouage, en mars 1564 portant sur l'avitaillement du navire et sur la cargaison de sel attendue et revendiquée par un marchand anglais à Danzig, le commerce du sel à Brouage s'est sensiblement amélioré depuis l'attribution de lotissements seigneuriaux à Jacopolis⁹⁰. Toutefois, cet essor sera interrompu à la fin des années 1560 du fait de submersions marines qui abattent plusieurs habitations et installations comme des halles et un jeu de paume en 1567 mais surtout du fait des conflits entre protestants et catholiques. Ainsi, au mois de mars 1568, Blaise de Monluc s'établit à Brouage d'où il doit mener la lutte contre les protestants par ordre du roi. Peu de temps après, les réformés reprennent la place pendant une trêve et y tiennent une garnison sous le commandement du capitaine Chenet⁹¹. En décembre 1569, le capitaine Villiers également nommé La Rivière-Puytaillé et le comte Annibal Coconas s'emparent de la ville mal protégée mettant en fuite les lansquenets de Chenet. Coconas fait procéder à quelques travaux de fortifications pensés « à l'italienne » avec des bastions à chaque angle d'une enceinte carrée et des parapets de fascines et de terre. Cependant, le port reste encore mal défendu puisqu'en mars 1570, deux barques de pêcheurs d'Arvert se faufilent jusqu'au havre et y font exploser une caraque que le baron de La Garde a capturée à La Rochelle. Ces quelques ouvrages ne suffiront pas non plus à empêcher la reprise par les protestants dont l'approche a été facilitée par les tranchées d'approche creusées sur instruction de Scipion Vergano mais également par le pilonnage effectué par la *Huguenotte* depuis le chenal principal. En juillet 1570, la garnison de Brouage capitule après la mort de La Rivière-Puytaillé. Un des principaux financiers, Étienne Guillet, bien que protestant, y est pendu pour avoir fourni des subsides aux troupes royales. Les dommages occasionnés pendant les deux dernières années et le seigneur de Mirambeau procède à de nouvelles attributions de lotissements.

Le difficile contexte des années 1570

Remis entre les mains du baron de Mirambeau le 11 juillet 1570, le chantier de la ville neuve de Jacopolis reprend son cours : des places à bâtir sont adjudgées

⁹⁰ ADCM, 3 E 144, fol. 250v^o-252v^o.

⁹¹ Eliane et Jimmy Vigé, *Brouage, ville d'histoire et place forte*, op. cit., t. I, p. 15-16.

4. Extrait du *Recueil et pourtraict d'aulcunes villes maritimes et plus mémorables ports et leurs adventes et marques servant à la navigation en la mer oceane; Mar del Norte*, réalisé en 1586 (auteur flamand inconnu), Bibliothèque nationale d'Espagne, RES/237, fol. 95



HARTICH · KARLS · TORN

HOES · RODACK

SOMBIESE

GRAVE · DORP
STEN · BANCK

OSTERBANCK

BROU · WAIGE

SALVS · TORN

HERS · TORN

BANCK



souvent d'une dimension de 100 ou 50 pieds de long sur 25 pieds de large⁹², formant ainsi un damier régulier avec des « rues tirées au cordeau, en ligne droite » selon le souvenir de Thomas Platter⁹³. Un plan de fortifications est établi et des travaux sont menés entre 1570 et 1574. Une autre campagne de fortifications aurait été menée de 1575 à 1578 sous la direction de l'ingénieur Robert de Chinon⁹⁴. Lors de la cession de Brouage au roi de France, l'impulsion donnée par le baron de Mirambeau est évoquée en ces termes :

... et mesmement puis quinze onze ou quinze ans en ça que le feu sieur de Mirambeau sieur dudit lieu d'Hyers et havre avoit commané à y bastir et faire bastir sur le bord d'ycelluy grande quantité de maisons, chais et caves pour la retraicte des marchans et toutes sortes de marchandises, qui en peu de temps est constamment basty augmenté et enclos tellement que c'est une des bonnes places⁹⁵.

172

Cependant, la poursuite des hostilités en Europe et en France continue d'entraver le bon fonctionnement des échanges : le 31 janvier 1571, Jean Brunet, marchand de Brouage, certifie qu'un marchand de Toulouse, Jacques Claverye, lui a baillé une cédula portant sur la somme de 790 livres et 4 sous à faire tenir à Henri Vasresson, marchand flamand concernant la livraison avortée de marchandises du fait des guerres⁹⁶. Au printemps 1572, une campagne d'armement de navires débute sur ordre de Coligny pour préparer une guerre contre Philippe II⁹⁷. La situation s'aggrave après le 24 août 1572 où Brouage apparaît comme un lieu d'intervention pour le roi de France face à la place protestante de La Rochelle. En octobre 1573, une distribution de blé et seigle aux galées présentes dans le havre de Brouage est assurée par l'argousin du baron de La Garde, chevalier de l'ordre du roi et commandant des îles de Marennes et Brouage. Le capitaine d'une des galées avait soupçonné des marins bretons et un marchand de Toulouse d'avoir voulu livrer ce blé à La Rochelle assiégée. Il les a donc poursuivis avec sa patache et ramenés de force à Brouage. Les marchands de Brouage se dotent de pièces d'artillerie et en équipent leurs navires : le 8 octobre 1573, Jean Relion fait l'acquisition d'une hourque nommée la *Louise* avec ses appartenances d'artillerie tant de fonte que de fer pour 700 livres ;

92 ADCM, 3 E 20/1, fol. 109-110 ;

93 Emmanuel Le Roy-Ladurie, *Le Voyage de Thomas Platter (1595-1599)*, Paris, Fayard, 2000, p. 573.

94 Philippe Dangles, Nicolas Faucherre & François-Yves Le Blanc, *Brouage, le couronnement des remparts de la place forte*, rapport 1996.

95 AN, J 864, pièce 15.

96 ADCM, 3 E 166, fol. 76.

97 Marc Seguin, *Les Aliénations du temporel ecclésiastique au diocèse de Saintes pendant les guerres de religion (1563-1596)*, Saintes, Société des archives historiques de la Saintonge et d'Aunis, 2000, p. 160.

le 7 novembre 1573, Christophe Depoy détient 4 pièces d'artillerie de fer fondues à la façon d'Angleterre⁹⁸. Un an plus tard, Jean Bouchier de Brouage et Guillaume Horry de Marennes font l'acquisition de 60 livres de poudre auprès d'un marchand rochelais pour armer la *Chrestienne* de Brouage du port de 160 tonneaux⁹⁹. Les affres de la guerre perturbent le déroulement des échanges commerciaux : au mois de mai 1574, un cent de sel mesure de Taillebourg (soit mille sacs mesure de Brouage) est vendu à Jean Morpain dit de Vergier, marchand de Châteauneuf-sur-Charente. Le sel doit être livré à Brouage, « partant qu'il n'y auras pas d'empeschemens de la guerre », auquel cas la livraison s'effectuera à Tonnav-Charente ou au Port-Carillon¹⁰⁰. Le 22 mai de la même année, Girard Van Lochen, désigné dorénavant comme marchand et maître chirurgien, est contraint de vendre 28 barils de fer blanc que feu David Kengre, marchand de Hambourg, lui avait laissé en garde. Van Lochen explique qu'il est obligé de les vendre car il a eu grand-peine à les garder du fait des « guerres et troubles¹⁰¹ ». Jean Audouard quant à lui prétexte que la guerre a conduit à de déplorables excès et que, profitant des troubles, les lettres de charte-partie lui ont été « ostées par des forbans qui l'ont pillé », sans que l'on puisse certifier s'il est de bonne foi ou si ce n'était qu'un prétexte pour ne pas honorer la livraison de sel promise à un marin de Quillebeuf¹⁰². Plusieurs ventes de sel sont annulées et l'argent des acheteurs a parfois été saisi pour les besoins de la guerre¹⁰³ ; l'absence de sel liée également à de mauvaises conditions climatiques a contraint le procureur de Soubise André Dieulefit à importer du sel du Portugal, livré et mesuré selon la mesure et boisseau de Brouage¹⁰⁴.

À cette période, Brouage n'est pas encore une place royale. Pourtant Henri III sollicite les prévôts des marchands et échevins de Paris à hauteur de 20 000 livres au denier 12 afin de pourvoir « à l'entretienement de quelques vaisseaux et gens de guerre sur mer, pour la commodité de la fourniture du sel de Brouage en le Royaume ». Le roi prévoit d'entretenir cette flotte de guerre pendant trois ou quatre mois pour préserver « des pillars qui sont es costes de Bretagne, Normandie et Picardie les marchans nos subjects trafficquans en nosdites mers qui voudront aller quérir sel es marais e isles dudit Brouage ». Cet emprunt doit être remboursé par une augmentation du prix sur chaque minot de sel au prorata du débit effectué¹⁰⁵. Il n'est pas question alors de s'emparer de la cité

98 ADCM, 3 E 20/1, fol. 31-32v^o, 68r^o-v^o, 132r^o-v^o.

99 ADCM, 3 E 150, 16 décembre 1574.

100 ADCM, 3 E 20/2, fol. 185r^o-v^o, 9 mai 1574.

101 ADCM, 3 E 20/2, fol. 186v^o-187v^o, 22 mai 1574.

102 ADCM, 3 E 20/1, fol. 83, 1^{er} décembre 1573.

103 ADCM, 3 E 150, fol. 704-707.

104 ADCM, 3 E 150, fol. 707v^o.

105 AN, K 960, pièce 23, 23 juin 1575.

de Brouage mais le site apparaît comme primordial dans l’approvisionnement en sel du royaume de France et, bien qu’il ne s’agisse pas d’intervenir à Brouage même, le bon déroulement du commerce du sel retient toute l’attention royale. Aussi, n’est-il pas surprenant de voir débiter le siège de Brouage par les troupes royales du duc de Mayenne en avril 1577. Après plusieurs mois, les troupes royales pénètrent dans Brouage le 18 août 1577 et Guy de Saint-Gelais de Lansac, vice-amiral de Guyenne, est alors commandant de la place forte¹⁰⁶. Ce siège a causé plusieurs dommages dans la ville mais aussi parmi les navires qui fréquentaient la Brouage : Martin Bocail, de Saint-Jean-de-Luz, est ainsi dédommagé par le roi du naufrage de son navire la *Bonaventure* pendant le siège sous le commandement de Guillaume de Lansac¹⁰⁷. Le 17 mars 1578, un échange est conclu entre Henri III et François de Pons, baron de Mirambeau : Brouage devient place royale alors que le baron de Mirambeau est censé récupérer la terre de Mortagne-sur-Gironde, échange qui semble finalisé vers 1585, du moins pour les dédommagements dus à François de Pons¹⁰⁸. Henri III peut donc mettre en place son projet pour la mise en sécurité des côtes du Ponant et la protection du commerce du sel à Brouage.

Brouage, clé de voute du projet d’Henri III pour les mers du Ponant

Quelques documents établis manifestement entre 1578 et 1585 donnent un rapide aperçu de la situation de la seigneurie d’Hiers et de la ville de Brouage lors de l’échange. Curieusement, il n’est pas fait mention de Jacques de Pons comme fondateur de la ville mais du nouvel essor donné par François de Pons à partir de 1570 : « ... en icelle chastellanie est constituée d’une ville batié de nouvelle en laquelle pour la commodité du trafficq de la mer, les habitans de céans et autres plusieurs marchans, il y a plusieurs maisons pour lesquelles sont deus loths et ventes [estimés à 1800 livres sur plusieurs termes]¹⁰⁹. » La seigneurie d’Hiers et ville de Jacopolis sur Brouage comportent alors un château, situé au sud de l’église d’Hiers, une maison seigneuriale à Jacopolis de 200 pieds de long et 50 pieds de large avec des chais et caves « dessoubz pour retirer vin et toutes sortes de marchandises » qui sont saisies ou que les marchands peuvent y déposer. Plusieurs droits perçus par le seigneur sont également estimés : terrages du sel et des blés, coupe des taillis, greffe, droits de poissonnerie et « bourguaige », droits de « curaige » sur les navires, droits de naufrage, bris et maletoste, exploits et amendes dont le revenu est considéré comme élevé en

¹⁰⁶ Jules Sottas, « Notes sur l’acquisition de Brouage par le roi Henri III en 1578 », *Revue de Saintonge et d’Aunis*, Saintes, n° 47, 1941, p. 33-37, en part. p. 36.

¹⁰⁷ AN, MC/ET/XC/128 : 10 juillet 1578.

¹⁰⁸ Jules Sottas, « Notes sur l’acquisition de Brouage par le roi Henri III en 1578 », art. cit., p. 36.
¹⁰⁹ AN, J 864, pièce 16.

raison du « grand nombre d'estrangers », pesage des marchandises, poids et pesage du havre de Brouage, droits de péage sur toutes sortes de marchandises, quillage et lest des navires¹¹⁰... Bien que cette estimation mette en valeur « la bonté et beaulté du havre ny en ayant en Guyenne ne peult estre en France un plus beau ni un ne plus assurés pour la retraicte des galées et navires ne auquel se faire si grand trafficq avec les estrangers qu'audit lieu de Brouage », il ne semble pas qu'il y ait encore de quais en pierre ni de structures portuaires très avancées à cette époque. Il est fait état des « despense de la fortiffication qui y a esté faite par le seigneur dudit lieu montant cinquante ou soixante mille livres et que dans icelle y a neuf ou dix grosses pièces d'artillerie sur roues appartenant audit sieur de Mirambeau qui vallent huict ou dix mille livres », mais le port n'est pas complètement ceint dans cet ensemble fortifié et les défenses de la ville montrent plusieurs failles importantes. L'ancien port situé en amont du chenal de Boivin fait l'objet d'une procédure entre les fabriqueurs de la paroisse d'Hiers et le seigneur, les deux parties le revendiquant comme étant leur propriété. Des projets d'aménagements sont immédiatement présentés au roi : bâtir deux ou trois moulins à eau aux écluses des fossés de la ville, autoriser l'extension de la ville le long du havre¹¹¹, et ainsi reconstruire une nouvelle halle. Ces dispositions seraient de nature à accroître les revenus et l'essor des échanges permettrait de créer de nouvelles taxes et redevances par exemple sur les « drogueriers e espiceries » ou un impôt de 20 sous sur chaque hune de navire arrivant au port¹¹². Cependant, l'enthousiasme de ces propos doit être tempéré. Certes, Brouage offre de belles perspectives pour le commerce du royaume et la sécurité des mers du Ponant aux yeux d'Henri, mais celui-ci doit faire face à des gouverneurs de Brouage souvent récalcitrants et difficiles à contrôler comme un de ces anciens favoris : François d'Espinay Saint-Luc. En décembre 1578, Saint-Luc achète de Guy de Lansac le gouvernement de Brouage pour 60 000 livres – vraisemblablement avec l'approbation d'Henri –, ce qui valut cette mercuriale sévère de Pierre de L'Étoile déplorant, comme à son habitude, la décadence des temps où le roi distribuait « la conduite des armes aux couards et les gouvernemens aux plus fols », ciblant ici le cas de Saint-Luc¹¹³. Ce dernier établit rapidement six compagnies de soldats (d'Espinay Saint-Luc, Rivery-Potonville,

110 ADG, B 121, fol. 236. Le terme de *bourgage* employé dans ce document est insolite car il est habituellement usité en Normandie.

111 « ... sur le bord d'icelly hors la closture de la ville deux fois autant de maisons qu'il y a dans l'enclos d'ycelle et sans la guerre qui y a esté continuelle y avoit ja commencement de bastimens ayans plusieurs marchants qui avoient pressé le seigneur de leur en faire baillecte lequel leur a refusé de faire jusques à ce que l'enclos de ladite ville fut parfait. » (AN, J 864, pièce 18.)

112 *Ibid.*

113 Pierre De l'Estoile, *Journal du règne de Henri III*, éd. M. Petitot, Paris, éditions Paleo, 2004, p. 179.

Comminge, Lignery, Camille Strozzi, Montiollier) plus une composée d'officiers de fortune (Thuyhébet) à Brouage dont nombre d'arquebusiers et de piquiers. Cet établissement donne une nouvelle configuration à Jacopolis qui, dès lors, devient une place militaire avec une garnison et des bâtiments pour former et divertir soldats et officiers: académie militaire, jeu de paume, manège équestre et écuries, etc.¹¹⁴. Cependant, Saint-Luc est exclu de la faveur du roi et se montre peu enclin à appliquer les instructions, au point que le 30 janvier 1580, Henri III charge Jacques Savary de Lancosme de reprendre le commandement de la place. Saint-Luc lui refuse l'entrée et exclut complètement de se démettre en sa faveur¹¹⁵. Henri III cherche à obtenir le soutien de la reine d'Angleterre arguant que les marchands étrangers et notamment des Anglais se plaignent du comportement de la garnison de Brouage et qu'ils

176

se sont aussy jointtz plusieurs fois à la requeste que les dessusdits m'ont faicte, qu'il me pleust oster la forteresse dudit Brouaige, se plaignans tousjours les ungs et les aultres que les gens de guerre qui y sont en garnison leur font destourbier et exaction à leurs marchandises, pour ceste occasion n'estoient libres, quelques ordonnances et reiglemens que je y aye sceu faire¹¹⁶.

Dans une lettre au secrétaire d'État Villeroy, il évoque la possibilité d'effectuer un blocus de Brouage à l'aide de deux galères venues de Nantes. Henri III envisage même de s'allier aux Rochelais et à d'autres huguenots saintongeais pour reprendre le contrôle de la place tellement sa colère est grande d'avoir nourri en son sein « pis qu'un serpent¹¹⁷ ». Saint-Luc parvient à louvoyer et à se rendre de nouveau indispensable avec le retour de la guerre en avril 1580. Il réalise notamment pour 500 à 600 écus de travaux de fortifications au mois de juin¹¹⁸. Cependant, quelques mois plus tard, des plaintes sont de nouveau formulées concernant des actes de piraterie plus ou moins couverts par Saint-Luc qui les autoriserait à séjourner à Brouage et à écouler le produit de leurs rapines. Les extraits des registres aux sentences du greffe du prévôt des bandes de la garnison de Brouage contredisent pourtant ces accusations: le 25 octobre 1480, Arnault Cornault, « pirate de mer pour avoir par luy commys plusieurs pirateries et volleries et depredations de navires tant d'Espagnolz,

114 BnF, ms. fr. ms. 25811, pièces 463-464, 480-481; fr. 25812, pièces 496, 516-517, 527, 564; N.A.F. 8633, fol. 27; Jules Sottas, « Les débuts de François d'Espinay Saint-Luc dans le gouvernement de Brouage », *Revue de Saintonge et d'Aunis*, n° 33, 1913, p. 155-176, 238-254, 304-319, en part. p. 313-315

115 *Ibid.*, p. 172-173.

116 BnF, ms. fr 3307, fol. 3v°.

117 Eliane Vigé & Jimmy Vigé, *Brouage, ville d'histoire et place forte*, op. cit., t. I, p. 38-39.

118 Jules Sottas, « Les débuts de François d'Espinay Saint-Luc dans le gouvernement de Brouage », art. cit., p. 246.

François, Brethons que Angloix », est exécuté ; le 31 décembre 1580, Pierre de Veyres dit Lescure est pendu pour les mêmes motifs ; Jean de La Ville dit le Capitaine Geoffre subit le même sort le 31 mai 1581 à ce détail près qu'il est pendu sur la côte afin de servir de balise macabre à tous les navigants car il a capturé et détourné plusieurs navires. Il est pendu en compagnie de Nicolas Grolier, coupable d'avoir volé des marchands rochelais. Jean de La Ville n'est pas le seul à avoir été exécuté sur la côte en guise d'avertissement : Antoine Blanchard y est roué le 13 novembre 1581 et Pierre de La Souche dit le Basque est lui aussi laissé pendu à l'entrée de la Brouage. Il ne faudrait pas croire que la justice ne s'abat que contre les pirates forains : Nicolas Rolet et Pierre Verbisson sont marqués de la fleur de lys pour des vols perpétrés au sein du gouvernement de Brouage le 8 juillet 1581 ; le 6 août c'est au tour de Martin Pagen, de Saint-Just, et le 20 septembre, Jean Malbeuf et Christophe Hervé, de Saint-Just, sont pendus. Au total onze condamnations à mort et deux flétrissements en l'espace d'un peu moins d'un an et demi, ceci ne donne pas le sentiment d'une justice trop laxiste¹¹⁹. Saint-Luc attribue aux Rochelais les rumeurs faisant de lui un complice des pirates mais estime qu'il ne peut être tenu responsable des déprédations en mer : « Je ne sçauois empescher que telles gens ne tiennent la mer n'ayant ny esquipage ny forces pour leur courir sus et ne sçauois respondre que de la portée du canon, estant réduit à telle extrémité que je ne sçauois avoir mis vingt arquebuziers hors de ceste place sans la laisser en hazard¹²⁰. » Certaines sentences se déroulent également à une période où Henri III fait de nouvelles propositions pour amener Saint-Luc à se dessaisir de Brouage. À nouveau, Saint-Luc bénéficie des circonstances, notamment des expéditions au Portugal, pour se rendre indispensable et rester en place. En 1584, Henri III a de bonnes raisons de douter de la loyauté de Saint-Luc qui appartient à la Ligue. Le roi lui fait parvenir une lettre dans laquelle il s'inquiète des rumeurs de dépôts d'armes et de nouvelles fortifications qui se font dans sa place de Brouage. C'est en effet à partir de Brouage que Lansac s'empare de Bourg-sur-Gironde¹²¹. Le 25 avril 1585, une patache part de Fontarabie avec 100 000 écus destinés aux ligueurs à Brouage. Avec le traité de Nemours, le roi rejoint officiellement la Ligue et peut de nouveau s'appuyer sur Brouage. D'après le maréchal de Matignon, il n'y avait encore que sept pièces de canon dans la place le 12 novembre 1585¹²². En 1585 et 1586, les heurts sont nombreux

119 BnF, ms. fr 15 565, fol. 142-144.

120 BnF, ms. fr 15 655, fol. 146 ; Jules Sottas, « Les débuts de François d'Espinay Saint-Luc dans le gouvernement de Brouage », art. cit., p. 254.

121 *Id.*, « François d'Espinay Saint-Luc et le complot ligueur à Brouage », *Revue de la Saintonge et d'Aunis*, n° 37, 1917-1918, p. 304-321, 371-386 ; *Revue de la Saintonge et d'Aunis*, n° 38, 1918-1919, p. 22-36, 86-105.

122 BnF, ms. 15571, fol. 113.

entre protestants et catholiques. Les troupes de Saint-Luc sont repoussées par d'Aubigné et Saint-Gelais rassemble, sur l'ordre du prince de Condé, vingt et un vieux navires chargés de pierre qu'ils coulent dans la Brouage à hauteur du chenal du Grand Garson. Deux mois après, Saint-Luc parvient à en extraire cinq de la vase à l'aide d'une machine qualifiée par Agrippa d'Aubigné « d'assez notable invention¹²³ ».

En mars 1587, un édit transforme le siège ordinaire de Brouage en siège royal et une amirauté y est établie¹²⁴. Sous le règne d'Henri III, Saint-Luc soutient la Ligue; après l'assassinat de celui-ci, il fait allégeance à Henri IV qui le confirme dans le gouvernement de Brouage pour lui et son fils Timoléon. Les dissensions entre Saint-Luc et Henri III n'étant plus, Brouage semble désormais en mesure de jouer son rôle de point de contrôle du commerce du sel dans le royaume de France. En 1590, Henri IV veille à la mise en défense de la place forte : 2 000 écus seront employés pour réparer et améliorer les fortifications, les toitures des magasins et des maisons et granges où sont les moulins à bras sont restaurées, 100 écus seront consacrés à l'entretien des affûts et rouages des pièces d'artillerie et un commissaire d'artillerie, un garde des munitions et un canonnier sont affectés à la forteresse pour une durée de 10 mois. Soucieux de rassurer les catholiques résidant à Brouage, Henri IV ordonne que 100 écus soient dévolus à la réparation de l'église ou la chapelle où se fait le service divin¹²⁵. Le havre de Brouage est, selon La Popelinière, « si grand, si large et si net qu'il suffit pour recevoir toutes sortes de navires pour grands qu'ils soient, chose fort commode pour les hurques de Flandres et autres grans navires septentrionaux » lesquels, à l'ancre « sont à couvert de tous vents ». La profondeur est telle « qu'ils peuvent desmarer quand bon leur semble, s'ils ont le vent¹²⁶ ». Le port de Brouage apparaît comme le lieu d'approvisionnement des greniers à sel de Paris et des alentours (Melun, Étampes, Dreux, Troyes, Lagny, Nemour, Orléans, Chartres) via les ports et greniers normands de Rouen, Caen, Dieppe, etc., ainsi que de ceux alimentant le Limousin, l'Anjou, la Marche¹²⁷... D'après un mémoire adressé au roi à la fin du xvi^e siècle, « [l]e commun bruit tient qu'il ne fault pour la fourniture des greniers de la France que xvii^{mil} muidz de sel mesure de Paris

123 ADCM, 1 J 118; Eliane et Jimmy Vigé, *Brouage, ville d'histoire et place forte, op. cit.*, t. 1, p. 50-51.

124 Jules Sottas, « François d'Espinay Saint-Luc et le complot ligueur à Brouage », art. cit., p. 22-36.

125 BnF, ms. fr 20146, fol. 31.

126 La Popelinière, *La vraie et entiere histoire des troubles et choses memorables*, Bâle, Pierre Davantes, 1572, fol. 438; Marc Seguin, « Brouage aux xv^e et xvi^e siècles », art. cit., p. 27.

127 ADCM, 3 E 20/1, fol. 22v^o-23, 35-36, 38, 39v^o-43v^o, 47, 53, 105-106, 137, 142-143, 183v^o; 3 E 20/2, fol. 42-44v^o, 46r^o-v^o, 50v^o, 55-59v^o, 70-73v^o, 171v^o-173v^o; 3 E 2032 (28-29/03/1577); 3 E 2033, fol. 132r^o-v^o, 181v^o-184; 3 E 2033 cahier 2, fol. 19v^o; 3 E 2036, fol. 117v^o-118; Archives départementales de la Seine-Maritime, G 3701, pièces 4 et 5.

qui font mesure de Brouage xxxviii^m iii^c xxxiii muids iii boisseaux neantmoins la plus frequente opinion comprins les déchetz qui sont grandz tient qu'il en fault cinquante mil muidz mesure de Brouage ». Les auteurs de ce mémoire signalent aussi que sur la production annuelle du Brouageais, les terre-neuvas peuvent emporter jusqu'à 6 000 muids mesure de Brouage pour conserver leur pêche¹²⁸. Les marchands de l'Europe du Nord (« Anglois, Flamans, Allemans e autres d'Irlande, de Dansic, Suede et autres lieux septentrionaux ») fréquentent toujours le port de Brouage mais, ainsi qu'il est précisé, « il se veoit par les registres de Brouage que depuis que les marchans françois ont prins le chemin de Portugal pour le sel que les estrangers les ont suivis ». L'abondance et la qualité du sel portugais sont soulignées, mais c'est surtout la piraterie rochelaise, très active de 1574 à 1579, qui est en cause ; les marchands adjudicataires des greniers à sel justifient leur choix d'aller au Portugal par le surcoût qu'engendre la protection des convois par « six ou sept vesseaux armés pour éviter les pirateries ». Par ailleurs, s'ils veulent éviter d'être pillés, ils sont parfois contraints de composer avec les « Rochelois [afin de] prendre des passeports d'eux en payant un escu pour muid de sel ou tonneau de vin ». Une proposition est faite que chaque grande ville portuaire entretienne un navire de 300 tonneaux et de convertir ce qui était payé aux Rochelais pour obtenir des passeports en impôt royal afin d'assurer la protection du commerce¹²⁹.

La conjoncture politique et militaire a donc été préjudiciable au port de Brouage qui souffre également d'autres difficultés pour assurer le bon fonctionnement du commerce du sel. Au-delà des risques que les guerres de religion font courir aux navires marchands, le havre de Brouage n'offre pas une entière sécurité sur le plan de la navigation. Dans les années 1570, La Popelinière observe que l'entrée du chenal de Brouage est de plus en plus étroite et sinueuse du fait des pierres et sables, ce qui complique son approche « de sorte que l'on n'y peut entrer ne sortir que par certaines marques de gaules que les mariniers du pays enfoncent sur la terre qu'ils appellent ballises¹³⁰ ». C'est sans doute à ces balises que les pirates jugés en 1580-1581 ont été pendus. Cependant, elles ne permettent pas toujours aux navires de rester dans le chenal sans risque de talonner et de s'échouer. En novembre 1576, le *Grand Biscan* de Mathurin Le Grand de La Rochelle s'engage au-delà du havre de Jacopolis et tente de remonter le chenal de Saint-Jean-d'Angle où il reste bloqué à cause du faible tirant d'eau. Huit charpentiers de navire rochelais sont mandatés

¹²⁸ BnF, ms. fr 3409, fol. 128v^o.

¹²⁹ BnF, ms. fr 3409, fol. 129v^o-131.

¹³⁰ Lancelot Voisin, sieur de La Popelinière, *La Vraye et entiere histoire des troubles et choses memorables avenues tant en France qu'en Flandres et pays circonvoisins depuis l'an 1562*, La Rochelle, Pierre Dauantes 1575, t. XLV, p. 374, 377.

pour le renflouer, le conduire à Brouage et le remettre en état¹³¹. En 1590, Brouage semblait en mesure de jouer son rôle de place centrale du commerce du sel atlantique ; cependant, la piraterie rochelaise, les déprédations subies et d'autres facteurs ont conduit les marchands de l'Europe du Nord à favoriser le sel du Portugal. De plus, l'action menée par les Rochelais en 1586 en coulant vingt et un navires en travers du chenal de Brouage accélère la sédimentation et condamne à terme le havre laissant inachevé le projet d'Henri III.

180

Doter le golfe de Brouage d'un havre apte à centraliser et à protéger le commerce international du sel était une évidence. Le semis portuaire disposé en amont des chenaux n'est plus en mesure de répondre aux besoins des flottes d'imposants navires venus du Nord. L'établissement d'une citadelle permettait également de leur assurer une protection et de contrôler la perception des droits sur le sel directement depuis le littoral. Pourtant, à la fin du xvi^e siècle, alors que les travaux se poursuivent pour améliorer la défense de Brouage et que la citadelle semble enfin en mesure de concrétiser le projet royal, la situation prend l'aspect d'une victoire à la Pyrrhus. Dès les années 1590, des opérations de curage des chenaux ont lieu, en particulier au chenal de l'Épine, pour tenter d'endiguer la progression de la sédimentation. Deux facteurs essentiels ont conduit à ce fiasco de Brouage : en premier lieu, le contexte concurrentiel qui s'est établi avec la cité portuaire de La Rochelle qui, dès la fin du xv^e siècle, s'oppose à la mise en place d'un port d'envergure dans son aire d'influence notamment fiscale et militaire. Par ailleurs, Henri III, comme à d'autres périodes de son règne, a commis l'erreur de confondre courtisan et partisan en acceptant que Saint-Luc obtienne la charge de gouverneur de Brouage. Pendant plusieurs années, les aménagements nécessaires sont contrariés par les affrontements des guerres de religion, par les entreprises des Rochelais et les visées personnelles de Saint-Luc. L'épisode de 1586 contrarie le projet et compromet l'avenir de Brouage. Dans ce contexte, le siège de La Rochelle en 1628 et la mise en place de la digue en travers du chenal du port apparaissent comme le prolongement de l'affrontement entre les Rochelais et le pouvoir royal qui a là l'occasion de rendre la pareille.

131 ADCM, 3 E 152, fol. 757v^o-758.

Crédits

La construction navale normande au XVI^e siècle – Fig. 1, 2, 3, 4 et 5 © Michel Daeffler – Fig. 6 © Bibliothèque de l'INHA, Collections Jacques Doucet, D 128 CROS 1994/avec la collaboration de l'agence LA COLLECTION – Fig. 7 © Bibliothèque nationale de France – **Le caboteur d'Erquy-les-hôpitaux** – Fig. 1 © Marine Jaouen, Éric Rieth, Andrea Poletto et Sammy Bertoliatti – Fig. 2 © Frédéric Osada/Images Explorations – Fig. 3 © Andrea Poletto et Éric Rieth – Fig. 4 © Éric Rieth et Sammy Bertoliatti – Fig. 5 © Éric Rieth et Marine Jaouen – Fig. 6 DR – **De la pierre au Fernez** – Fig. 1 © Éric Caroll – Fig. 2 © Φωτογραφικά Αρχεία Μουσείου Μπενάκη – Fig. 3 © Maia Fourt, Daniel Faget & Thierry Pérez – **Incorporation et hybridation de l'artillerie dans les combats navals de l'Atlantique du début de l'Époque moderne** – Fig. 1, 2 © Bodleian Library – **Traduction et diffusion des connaissances navales en France et en Angleterre au XVIII^e siècle** – © Sylviane Llinares – **Le béton à la mer** – Fig. 1 © Archives départementales des Bouches-du-Rhône – Fig. 2, 3 © Bibliothèque nationale de France – **Des cordages en chanvre aux chaînes de mouillage en fer** – Fig. 1 © DR – Fig. 2 © DR – **Préserver la commodité du commerce du sel à Brouage** – Fig. 1, 2 et 3 © Sébastien Périssé – Fig. 4 © Biblioteca Nacional de Espana/avec la collaboration de l'agence LA COLLECTION – **Territorialisation d'un espace urbain portuaire** – Fig. 1, 2 et 4 © Véronique Lahaye/Bénédicte Idoux-Renard/Sorbonne Université Presses – Fig. 3 © Archives départementales du Finistère – **Le musée de la Marine se rénove** – Fig. 1 © Roger Viollet – Fig. 2, 3, 4 © Musée de la Marine/DR

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XXI^e

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956

Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du XVII^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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*