

numéro

9

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

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

Péret – 979-10-231-1722-6



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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

Revue d'histoire maritime

9

Risque, sécurité
et sécurisation maritimes
depuis le Moyen Âge

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

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

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

TIRÉS À PART EN PDF :

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

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

SUP

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

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

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

II. Varia

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

III. Chronique

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

SÉCURISER L'ESTUAIRE DE LA GIRONDE
DU XVI^e AU XVIII^e SIÈCLE :
UNE MISSION IMPOSSIBLE ?

Jacques Péret
Université de Poitiers

L'accès au grand port aquitain par le long estuaire de la Gironde a toujours constitué un problème et un enjeu majeur. Bordeaux, de loin le premier port français au XVIII^e siècle, se doit de sécuriser les portes d'entrée de sa « rivière », tout du moins de limiter au maximum les risques liés à une embouchure considérée comme « une des plus dangereuses d'Europe »¹. L'enjeu est évidemment considérable et dépasse rapidement, dès la fin du Moyen Âge, les seuls Bordelais pour devenir une affaire d'État.

Les dangers et donc les risques se concentrent pour l'essentiel dans un espace réduit, de vingt à trente kilomètres de rayon, centré autour de la fameuse tour de Cordouan, construite au milieu de l'embouchure. Voir cet amer est tout à la fois rassurant et inquiétant de jour comme de nuit, et signifie au navigateur qu'il se situe dans le secteur de tous les périls. Dans ce passage étroit, véritable goulot de la bouteille, conduisant aux eaux plus calmes de l'estuaire proprement dit, se cumulent tous les dangers de la mer : barrière de bancs de sable et de rochers fermant l'embouchure, brisants et vagues déferlant sur ces hauts fonds, passes étroites et changeantes. Et pourtant, chaque année, aux XVII^e et XVIII^e siècles, ce sont entre 2 000 et 3 000 voiliers qui empruntent bon an mal an ce détroit de la peur, à l'entrée puis à la sortie de la Gironde. Très tôt, les ducs d'Aquitaine, puis les occupants anglais, ainsi que le pouvoir municipal bordelais, porte-parole des armateurs et négociants,

1 Problème déjà évoqué dans les principaux ouvrages sur le commerce bordelais ; voir J. Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux, 1400-1550*, Paris, SEVPEN, 1968 ; C. Huetz de Lempis, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris-La Haye, Mouton, 1975 ; P. Butel, *Les Négociants bordelais, l'Europe et les Îles au XVIII^e siècle*, Paris, Aubier, 1974.

se sont préoccupés de sécuriser tant que faire se pouvait le périlleux passage avec la construction de la première tour de Cordouan. À partir de la seconde moitié du XVI^e siècle, les aménagements de l'estuaire ont une toute autre dimension avec l'édification de la nouvelle tour, monument hors du commun, mais œuvre royale. À partir de là, c'est la Monarchie qui prend la direction de la sécurisation de la Gironde avec la mise en place progressive, au XVIII^e siècle, d'un véritable plan global et coordonné de balisage et de signalisation.

Les sources suivent le même cheminement. Après le temps des contrats entre les constructeurs et la monarchie, représentée par les pouvoirs provinciaux, gouverneur et Parlement en tête, vient progressivement l'ère de la monarchie administrative avec ses rouages centralisés qui partent de Versailles. C'est l'intendant qui devient le maître de la Gironde à partir de Louis XIV avant que l'estuaire passe sous la coupe des services de la marine au milieu du XVIII^e siècle. Les Bordelais, par le biais de la Chambre de commerce, gardent simplement un œil sur ce qu'ils considèrent comme leur territoire. Conséquence logique, même si les archives provinciales bordelaises², et dans une moindre mesure saintongeaises, fournissent des données significatives, l'essentiel est à chercher aux Archives nationales³ et au Service Historique de la Défense, dépositaires de la correspondance et de la masse des mémoires et des rapports relatifs à l'aménagement de l'estuaire, devenu une affaire nationale.

Nous partirons tout d'abord de l'identification des dangers et de leur perception par les contemporains, avant de cerner les acteurs de la gestion des risques et leurs rôles respectifs, et enfin de suivre sur deux siècles les phases de travaux cherchant à sécuriser l'embouchure de la Gironde, en se posant toujours la question du décalage entre le projet et la réalité face à la puissance incontrôlable de l'Océan.

LES DANGERS DE « LA RIVIÈRE DE BORDEAUX »

Avec une belle constance, du Moyen Âge à l'époque contemporaine, routiers, portulans et pilotes côtiers font de l'embouchure de la Gironde un des passages les plus dangereux du littoral français, conseillant aux navigateurs de s'en écarter le plus possible, sauf nécessité quand il s'agit d'y entrer pour gagner Bordeaux. La situation relève d'un cas d'école classique, celui de la rencontre tumultueuse du flot d'un grand estuaire et de la houle venue de l'Atlantique avec la formation d'une barre sableuse. Toutes les cartes, dès celle

2 Archives Départementales de la Gironde, Série C, Chambre de commerce.

3 Archives nationales de France, fonds Marine, série D notamment.

d'Alphonse de Saintonge en 1545⁴, mettent en évidence la barrière de bancs de sable fermant l'embouchure, dénommés « dangers de Cordouan » sur la carte de Tassin en 1636, « mattes », ou « Asnes ». Au centre, l'îlot rocheux de Cordouan prolongé par de vastes bancs de sable, reste « d'une île mangée par la mer » selon l'expression de l'ingénieur Ferry, découvre largement à marée basse. À partir de la fin du xvii^e siècle, le dessin des bancs se précise et s'accompagne de leur dénomination désormais fixée (bancs de la Coubre, de la Mauvaise, de Montrevel, du Chevrier, de Cordouan...). Cette barre constitue un obstacle en elle-même et surtout lève une redoutable ligne de brisants. En effet, la houle venant du large déferle sur ces hauts fonds, « battures » formant alors une barrière continue et quasi infranchissable : pour l'ingénieur Teulère, tenter alors d'entrer dans l'estuaire, « c'est vouloir périr ». Ce dédale de bancs implique une navigation délicate empruntant une série de passes étroites et tortueuses de part et d'autre de l'îlot de Cordouan. Leur nombre (de deux à sept), leurs noms (le Matelier, les Charentais, Grave pour les principales), leur tracé et leur profondeur varient dans le temps et d'une carte à l'autre ce qui les rend toujours « risquables et dangereuses ». Il faut y ajouter la difficulté pour les navires venant du large de repérer l'estuaire, et l'atterrissage est « sujet aux plus grands dangers », selon le capitaine de vaisseau Payen de Noyant⁵. En effet, en dehors de la tour de Cordouan, les marins ne disposent que de très peu de repères pour entrer dans la Gironde, l'embouchure étant encadrée de deux rivages pratiquement identiques vus du large, dunes grises et basses, et « rien n'est plus aisé que de les confondre » par mauvais temps.

Sur cette géographie maritime pour le moins difficile viennent se greffer d'autres contraintes qui rendent la navigation toujours très délicate. Selon la belle formule de Jacques Bernard⁶, les navires doivent bénéficier à la fois d'un bon temps, d'un bon courant et d'un bon vent, conditions rarement ou brièvement réunies. Tout d'abord, les portes de l'estuaire se ferment par mauvais temps ; pour l'ingénieur Masse, « la mer y est quelque fois affreuse »⁷, et les déferlantes qui éclatent sur la ligne des hauts fonds rendent tout passage impossible. Deuxième contrainte, les violents courants alternatifs de flot et de jusant : on ne peut naviguer contre des courants de trois à cinq nœuds qui imposent un véritable système de passages à niveaux, avec deux créneaux rigides, chaque jour, pour entrer ou sortir de l'estuaire. Enfin, l'obligation de bon vent exclut les « calmes » livrant les voiliers au jeu

4 A.D. Gir., II 59. Sur les représentations de l'estuaire, les cartes et sa géographie, voir J. Péret, *Cordouan, sentinelle de l'estuaire*, La Crèche, Geste Éditions, 2007.

5 Archives nationales, D 2 – 38, *Mémoire sur la sûreté de la navigation*, vers 1770.

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

7 Médiathèque La Rochelle (MLR), ms 31, *Mémoire géographique de Claude Masse*.

des courants « qui portent avec une rapidité incroyable sur les dangers ». Le vent doit souffler du secteur ouest à l'entrée, cas majoritaire ; en revanche, ces mêmes vents interdisent la sortie de l'estuaire, obligeant les voiliers à attendre pendant parfois plusieurs semaines un vent favorable à l'ancre, au mouillage forain du Verdon, abri médiocre derrière la pointe de Grave.

À cette accumulation de tous les dangers de la mer, vient s'ajouter, durant chaque période de guerre, la présence obsédante des corsaires et des escadres ennemies, qui viennent roder devant le passage obligé du goulot de la bouteille où les proies sont nombreuses. Ce sont les corsaires espagnols, bons connaisseurs des lieux, qui sont les plus présents du ^{xvi}^e siècle jusqu'à la guerre de succession d'Espagne ; ils profitent aussi des guerres civiles françaises et pénètrent à plusieurs reprises dans l'estuaire. Les Hollandais et surtout les Anglais prennent ensuite le relais. Si les prises n'ont jamais été dénombrées, les dossiers de l'Amirauté relèvent précisément les naufrages liés aux attaques des corsaires, incendies ou échouages volontaires pour échapper à l'ennemi. On compte ainsi vingt « fortunes de mer » de la guerre de la Ligue d'Augsbourg à la guerre d'Indépendance américaine⁸, partie émergée de l'iceberg des prises. Chaloupes de corsaires de Guernesey ou frégates anglaises chassant en meute rendent l'accès à la Gironde on ne peut plus périlleux. Tous les rapports des officiers de marine insistent sur l'extrême vulnérabilité de l'estuaire sans réseau fortifié ni refuge, où règne la crainte d'une descente ennemie sur le mouillage du Verdon qui abrite toujours plusieurs dizaines de navires.

166

Enfin, les rivages inhospitaliers encadrant l'estuaire, côtes sauvages désertes, n'ont rien de rassurant pour le navigateur. Les populations riveraines jouissent quant à elles d'une réputation détestable. En 1783 encore, le maître des requêtes Chardon évoque « les côtes de Saintonge où les malheureux marins tremblent d'échouer. S'ils échappent à la fureur des flots, ils ont d'autre part à craindre la mort par ceux mêmes préposés pour les secourir »⁹. Ces stéréotypes, pour l'essentiel sans grands fondements comme nous l'avons démontré à la suite d'Alain Cabantous¹⁰, curieusement colportés par la haute administration, ont la vie dure ; ils contribuent à donner à l'embouchure une image et une réputation épouvantables.

Cette insécurité peut se mesurer concrètement à travers les naufrages étudiés depuis les années 1680¹¹ pour l'embouchure et ses approches depuis

8 Cf. J. Péret, *Naufrages et pilleurs d'épaves sur les côtes charentaises aux xvii^e et xviii^e siècles*, La Crèche, Geste Éditions, 2004.

9 Cité par J. Péret, *Naufrages et pilleurs...*, *op. cit.*

10 Alain Cabantous, *Les Côtes barbares : pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France, 1680-1830*, Paris, Fayard, 1993.

11 Étudiés par J. Péret, *Naufrages et pilleurs...*, *op. cit.*

les côtes d'Oléron jusqu'à celles du Médoc. Ce sont environ 200 voiliers qui se perdent dans les « battures » de part et d'autre de Cordouan entre la pointe de la Coubre et la pointe de Grave ; deux à trois fois plus font naufrage sur les côtes sauvages d'Oléron, d'Arvert et du Médoc en tentant de gagner l'estuaire. 700 à 800 naufrages en un siècle constituent un ordre de grandeur plausible, soit sept à huit par an en moyenne, avec des pointes à vingt certaines années. L'entrée de la Gironde est effectivement redoutable, mais ce chiffre doit être relativisé par rapport aux 2 à 3 000 navires qui fréquentent chaque année « la rivière de Bordeaux ». À ces pertes finalement modérées, il faudrait ajouter les nombreuses avaries et les longues attentes au mouillage du Verdon sans compter l'impossibilité d'entrer dans l'estuaire, autant de handicaps pour l'économie maritime bordelaise et nationale.

La typologie de ces « fortunes de mer » met clairement en évidence plus de quatre fois sur cinq « le mauvais temps » et plus précisément les tempêtes hivernales et les vents d'ouest qui font des passes un piège mortel et poussent les voiliers désemparés sur les côtes sauvages encadrant l'estuaire. Il faut y ajouter les erreurs de navigation, attestées dans 11 % des naufrages sur les côtes saintongeaises, liées pour l'essentiel à des fautes d'estime aux approches de l'estuaire. La mauvaise visibilité, la confusion entre les amers – les tours de Cordouan, de Chassiron et des Baleines, le clocher de Marennes sont pris fréquemment les uns pour les autres – les fautes des pilotes (17 cas) ne pardonnent guère dans ce triangle de tous les dangers.

La mer et le vent commandent les portes de la Gironde, véritable détroit de la peur, toujours difficile mais « pas pour autant impraticable » comme l'indique vers 1770 l'auteur du « *Mémoire sur la navigation des vaisseaux de guerre* ». Jusqu'au XVI^e siècle au moins, les recettes empiriques de navigation et quelques aménagements guident le passage. Mais, progressivement, à partir du XVII^e siècle et surtout au siècle des Lumières, se dégage une véritable volonté de sécuriser méthodiquement l'embouchure et d'en réduire les risques.

DÉCIDEURS ET ACTEURS

L'embouchure de la Gironde, une des grandes portes maritimes du Royaume, constitue un enjeu économique et stratégique trop important pour être négligé par la Monarchie. La sécurisation de l'estuaire est une affaire d'État impliquant dans les processus de décision et d'exécution tous les rouages politiques et administratifs de l'Ancien Régime.

La situation est sans doute plus complexe au XVI^e et dans la première moitié du XVII^e siècle, et elle a été encore peu étudiée. Le pouvoir des seigneurs

littoraux à travers le droit de bris sur les épaves, les différents péages et droits de pêche restent à mesurer précisément. Avec la grande Ordonnance de la marine de 1681, la souveraineté royale s'affirme sans partage sur l'estran et la mer. Les seigneurs mènent simplement quelques combats d'arrière-garde en continuant à faire jouer à leur façon leur droit de bris comme en 1697 à Meschers¹², dans l'affaire du *Samuel*, où les seigneurs de Théon et Château-Bardon organisent littéralement le pillage en l'absence des officiers de l'Amirauté. Mais, à partir de Louis XIV, et même avant pour l'essentiel, la signalisation maritime, la perception des droits sur les navires entrant dans l'estuaire et la gestion des naufrages relèvent sans partage de l'administration royale. Ce que l'on peut appeler les pouvoirs bordelais, le corps de ville, la Chambre de commerce, le Parlement et le gouverneur de Guyenne jusqu'au milieu du xvii^e siècle, ont toujours eu des prétentions sur le contrôle et l'aménagement de l'estuaire, vital pour l'économie du grand port aquitain¹³. La construction de la tour de Cordouan, grande affaire de la fin du xvi^e siècle, est lancée sous la pression des institutions défendant les intérêts du négoce, et ce n'est pas par hasard si on retrouve dans les quatre commissaires royaux qui signent le contrat avec l'architecte Louis de Foix en 1582, le maire de Bordeaux, alors Montaigne, et le président du Parlement. Mais, rapidement, pour l'essentiel, ces pouvoirs se limitent au rôle de force de propositions et de réclamations, reprenant et amplifiant les plaintes, doléances, pétitions du monde du négoce et des gens de mer. La Chambre de commerce délibère abondamment, conteste, est consultée par l'administration royale mais de fait est exclue pour l'essentiel de la gestion de l'estuaire, d'autant plus qu'elle refuse toujours de financer les travaux. Au xviii^e siècle, la Chambre de commerce représentant le tout puissant négoce bordelais, est un lobby certes important, mais jamais un véritable décideur.

La souveraineté des rois de France s'affirme à la fois symboliquement et concrètement, d'abord à travers la construction et les lourds aménagements de l'extraordinaire tour de Cordouan, construite au milieu de l'estuaire. Au-delà de la fonction de tour à feu, Cordouan est traité comme un monument majeur à la gloire de la monarchie. Le programme de travaux confié à l'architecte visionnaire Louis de Foix est lancé par Henri III en 1582, puis relancé en 1594 par Henri IV pour une version grandiose¹⁴. Dans les deux

12 J. Péret, « Le paysage des naufragés et le territoire des pilleurs. Le naufrage et le pillage du Samuel dans la Gironde en 1697 », dans *Terres marines. Études en hommage à Dominique Guillemet*, Rennes, PUR, 2006, p. 99-106.

13 Gros fonds de la Chambre de commerce à étudier, Archives départementales de la Gironde, série C.

14 Sur Louis de Foix, voir Cl. Grenet-Delisle, *Louis de Foix, horloger, ingénieur, architecte de quatre rois*, Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 1998.

cas, il s'agit d'une décision et d'une œuvre royale contrôlée de près par des commissaires royaux même si le financement, assis pour l'essentiel sur les impôts des provinces voisines, est largement laissé à la charge de l'architecte qui s'y ruinera d'ailleurs. Le programme architectural et décoratif est conçu, comme l'a démontré Jean Guillaume¹⁵, à la fois pour glorifier Henri III, le roi martyr, et pour exalter la fragile légitimité d'Henri IV. La profusion d'emblèmes monarchiques, armes, monogrammes, couronnes, fleurs de lys, bustes, inscriptions autour de la porte d'entrée et surtout dans la chapelle royale affirment la puissance de la monarchie aux yeux des visiteurs, tandis que s'affiche à la vue des milliers de bateaux français et étrangers qui entrent dans la Gironde la silhouette extravagante d'un château de la Renaissance en pleine mer. Les successeurs des deux Henri laissent eux aussi systématiquement leur marque dans chaque campagne de travaux, de Louis XIV à Louis XVI, confirmant l'image désormais reconnue de « monument national » qui s'attache à Cordouan.

Au-delà de cette symbolique, les décisions concrètes de construction relèvent à Versailles de la Marine¹⁶. C'est Colbert qui dirige directement les travaux de Cordouan de 1661 à 1664. Au xviii^e siècle, la gestion de l'estuaire s'intègre dans les rouages de la monarchie administrative et de ses bureaux mais les ministres, à l'image de Castries à la fin du siècle pour le grand projet de surélévation du phare, contrôlent toujours les projets, financièrement et techniquement. Ils s'appuient sur les chefs de bureau comme Fleurieu, chargé de la direction générale des ports, qui suit dans le détail les travaux d'aménagement de l'estuaire à travers une correspondance très dense et très directive (au moins un échange hebdomadaire de lettres). Mais cette gestion centralisée s'accompagne d'un recours systématique aux « lumières » d'experts chargés de fournir des rapports ou mémoires sur les différents projets. Le ministère utilise des officiers de marine, envoyés en mission sur le terrain comme le capitaine de frégate Kearney, qui fournit une demi-douzaine de rapports autour de 1770, dont ses « *Observations sur la navigation de la rivière de Bordeaux* »¹⁷. À côté, on fait appel à de sommités scientifiques comme Duhamel du Monceau, ou le chevalier Borda, de l'Académie des Sciences, qui joue un rôle essentiel dans les projets d'exhaussement de Cordouan et dans la transformation du système d'éclairage. Ces études s'appuient

15 J. Guillaume, « Le Phare de Cordouan, merveille du monde et monument monarchique », *Revue de l'Art*, n 8, 1970, p. 33-52.

16 Sur les acteurs et décideurs, J. Péret, *Cordouan, sentinelle...*, et *id.*, « Les portes maritimes de Bordeaux. Les aménagements de l'embouchure de la Gironde au xviii^e siècle », colloque *Les Aménagements portuaires*, Lorient 2006, à paraître.

17 Arch. nat., 3 J1 170.

également sur l'avis des praticiens maritimes de l'estuaire. En 1766, l'enquête lancée par Choiseul¹⁸ s'accompagne de la mise en place d'une commission de capitaines et pilotes chargée de proposer l'implantation de balises ; de même, les pétitions des gens de mer, relatives par exemple aux nouveaux feux à réverbères installés en 1782, donnent lieu à toute une série d'enquêtes publiques contradictoires¹⁹ où les représentants des pilotes et des capitaines de l'estuaire jouent un rôle moteur. L'administration royale sait écouter et tenir compte des avis des marins, connaisseurs empiriques mais efficaces des dangers de l'estuaire dont on reconnaît implicitement les compétences.

Sur place, l'exécution relève théoriquement des gouverneurs et de l'Amiral de France jusqu'à Louis XIV, avec beaucoup de zones d'incertitudes. Les responsabilités basculent ensuite clairement entre les mains de l'intendant. Mais la situation est complexe pour l'estuaire partagé entre une rive saintongeaise et une rive relevant de la Guyenne sans compter les pouvoirs de l'intendant de la marine de Rochefort. L'intendant de La Rochelle, en même temps intendant de la marine à Rochefort, a en charge l'estuaire et Cordouan de 1696 à 1721. À cette date, la gestion de la Gironde revient aux intendants de Bordeaux. La logique économique et le poids du grand port aquitain l'ont emporté sur les divisions administratives, et ce sont donc désormais les intendants de Bordeaux qui dirigent sans grand partage les travaux et la maintenance des ouvrages de l'estuaire. À partir de 1765, avec les réformes de Choiseul, la gestion de la Gironde passe au commissaire général de la marine en poste à Bordeaux qui devient le relais privilégié du ministère de la Marine. Ces représentants directs du ministère, qui semblent toujours s'être impliqués sérieusement dans leur mission, sont dotés à Bordeaux d'un personnel qui s'étoffe progressivement au cours du siècle, bureaux bordelais où au moins un secrétaire et un commis suivent les affaires de l'estuaire.

C'est l'intendant puis le commissaire général de la marine qui supervise directement le travail des hommes clé de l'aménagement de l'estuaire, les ingénieurs de la marine. Si certains sont envoyés, comme Magin en 1753, pour une mission précise, ici dresser une carte de l'estuaire, on utilise surtout les ingénieurs de la marine en place à Bordeaux. Joseph Teulère, chargé à partir de 1781 « des travaux des tours et balises de la Gironde », déploie ainsi une activité intense pendant plus de dix ans quant à l'aménagement global de l'estuaire, s'occupant tout à la fois du programme de construction du réseau de balises, des campagnes hydrographiques pour la réalisation de cartes et évidemment de la grande affaire de la surélévation de la tour de

18 *Id.*, C 4 157.

19 *Ibid.*, 3 || 100 et 174.

Cordouan. Il joue son rôle de maître d'œuvre et de coordinateur des travaux, résidant de longs mois au phare, ingénieur de terrain qui donne l'impression d'accomplir une véritable mission de service public. Les travaux sont quant à eux exécutés par des entrepreneurs privés après adjudication. Ce sont toujours des architectes ou entrepreneurs bordelais qui emportent les marchés, mis à part Sangrain, « entrepreneur d'illuminations », qui équipe la majorité des phares français en réverbères à la fin du siècle.

La sécurisation de l'estuaire repose aussi sur une infrastructure administrative locale : officiers des amirautés de Marennes et de Bordeaux, commissaire des classes de Royan chargé de la « police de la tour de Cordouan » et de sa logistique. Deux groupes jouent aussi un rôle essentiel sur le terrain : les trois ou quatre gardiens du phare, groupe isolé, ne descendant à terre qu'une fois par an, sur lesquels repose le bon fonctionnement du feu, et surtout les cinq communautés de pilotes de l'estuaire, au nombre de 160, intermédiaires obligés pour les navires entrant dans l'estuaire, à la fois critiqués pour leur indiscipline mais en même temps incontournables par leur expérience et leur « intrépidité », d'ailleurs toujours consultés par les autorités dans toutes les campagnes de travaux maritimes. Ajoutons enfin que le renforcement du contrôle du littoral par la Monarchie fait entrer en jeu d'autres forces allant dans le sens d'une sécurisation de l'estuaire. Le réseau des garde-côtes, surveillants du rivage dotés d'une commission de l'Amirauté, joue un rôle essentiel dans la gestion des naufrages et dans la lutte contre le pillage qui devient relativement rare, au moins dans ses formes violentes et extrêmes ; parallèlement les compagnies de milices garde-côtes, en dépit d'une valeur militaire médiocre contribuent à encadrer la population et à dissuader les descentes ennemies.

Au total, ce tableau met en évidence un organigramme étatique aux rouages centralisés, organisé autour de trois pôles : celui des bureaux de Versailles, du ministère de la Marine d'où partent les décisions, celui de Bordeaux, où l'intendant puis le commissaire général de la marine et les ingénieurs de la marine font exécuter et gèrent les travaux et le pôle de l'estuaire lui-même, celui des agents d'exécution, des travailleurs de la Gironde.

UN VASTE PROGRAMME DE SÉCURISATION DE L'ESTUAIRE

L'importance stratégique de l'estuaire amène la monarchie depuis le xvi^e siècle à prendre directement en charge la sécurisation de l'estuaire ; dans un premier temps, elle se décharge du financement par des ponctions sur les recettes fiscales des provinces voisines que l'architecte Louis de Foix doit

littéralement arracher pour se rembourser des travaux de Cordouan. Puis, à partir du début du XVIII^e siècle, on adopte la technique du droit levé sur tous les navires entrant dans la Gironde (5 sols par tonneau en 1726 avec des variations en fonction des programmes de travaux), soit un système de fiscalisation supporté par les utilisateurs. En plus, pour les très grands travaux, la Monarchie met directement la main à la poche. Il est intéressant de noter, en dépit de retards récurrents, que l'administration de la marine assure dans des délais relativement brefs les travaux d'entretien, notamment sur Cordouan ; en effet, la moindre brèche dans le mur d'enceinte peut prendre des proportions catastrophiques si elle n'est pas réparée d'urgence, ce qui est généralement fait dans les mois de la belle saison.

Cordouan²⁰ constitue évidemment la pièce maîtresse de la signalisation de l'estuaire comme le souligne clairement l'ingénieur Bitry en 1722 :

172

c'est elle qui soutient la navigation, sans quoi la plupart des vaisseaux feraient naufrage. C'est elle qui sert le jour de balise par son élévation pour la route des vaisseaux et la nuit de fanal par le feu que l'on y entretient à son sommet qui guide les navires et les empêche de donner sur les bancs de rochers...

Le grand nombre de rapports d'inspections du phare témoignent de son rôle clé et des travaux nécessaires. Après les travaux titanesques de construction de 1584 à 1611, puis une phase d'un demi-siècle d'entretien médiocre synonyme de dégradation et de fonctionnement aléatoire du feu, Louis XIV lance un vaste programme de réhabilitation de la tour, sous l'impulsion de Colbert, pour « la rétablir et consolider », tout en joignant « à l'utile le magnifique », pour préserver ce qui est considéré « comme un chef-d'œuvre d'architecture ». Mais, au XVIII^e siècle, la dimension fonctionnelle et utilitaire prend le pas sur la monumentalité voulue par Louis de Foix. Les plaintes des marins quant à la portée réduite du feu (la lanterne dégradée ayant été abaissée de 22 pieds) conduisent en 1727 à une première modernisation du phare avec la construction d'une lanterne métallique surélevée et le passage au charbon de terre. Un demi-siècle plus tard, la question de la modernisation du phare se repose dans le cadre de l'enquête sur les feux et balises du littoral français lancée par Choiseul en 1766. La recherche expérimentale puis appliquée sur les phares touche la vieille tour emblématique. Cordouan est ainsi un des premiers phares français à recevoir une lanterne dotée de feux à réverbères alimentés à l'huile, montés peu après sur une « machine tournante » à l'origine du premier feu à éclipses. Cette révolution de la lumière ne se fait pas sans

20 Sur Cordouan, outre notre ouvrage, voir le très solide travail, notamment sur les phases de construction et les problèmes d'éclairage, de R. Faille, *Les Trois plus anciens phares de France : Cordouan, Les Baleines, Chassiron*, Chauray, Patrimoines et Médias, 1993.

mal. Les marins, la Chambre de commerce de Bordeaux multiplient les pétitions contre le nouveau feu, qualifié de « très pâle », et ne portant qu'à la distance d'une lieue. L'enjeu est de taille quant à la sécurisation de l'estuaire ; il s'engage donc un vigoureux débat entre les marins, les pilotes, partisans de l'ancien feu au charbon, et les ingénieurs et scientifiques. Pendant près de dix ans, on multiplie les expériences pratiques et les observations à terre et en mer jusqu'à arriver à un nouveau système de réverbères satisfaisant en 1790. En même temps, le phare est exhaussé afin « qu'il soit aperçu au-delà des dangers les plus éloignés », au-delà des bancs de sable barrant l'estuaire. Le projet donne lieu également à toute une série de débats²¹ tout à la fois sur la hauteur (30 ou 60 pieds) et sur la forme du nouvel édifice, finalement beaucoup plus sobre et venant se greffer sur les deux premiers étages de l'ancienne tour. Terminé en 1790, le nouveau Cordouan, plus haut, doté de feux à réverbères tournants, visible à près de 6 lieues, symbolise le passage de la tour à feu au phare moderne.

Si Cordouan reste le pivot de la signalisation de l'estuaire, on peut dire qu'à partir du xvi^e siècle puis surtout de Louis XIV se met progressivement en place un système global d'aide à la navigation. En effet, si Cordouan constitue l'amer indispensable, il n'en n'est pas pour autant suffisant. Depuis des siècles, suivant en cela les pilotes côtiers et les routiers, les marins se repéraient sur un certain nombre d'amers leur permettant de prendre les passes de l'embouchure. Ces amers sont soit des clochers (Marennes, Saint-Palais, Royan, Soulac), soit des repères naturels (dunes de La Coubre, bois de Saint-Palais), traditionnels et hétéroclites. C'est seulement en 1699 que s'amorce un premier balisage spécialisé avec l'édification de deux pyramides en bois placées à la pointe de La Coubre et donnant l'alignement de la passe du Matelier. Mais il faut attendre l'enquête de Choiseul de 1766, déjà évoquée, et la mission de Kearney en 1768 pour que le ministère lance un véritable programme coordonné de balisage de l'estuaire : on construit cinq tours en bois normalisées surmontées d'un mât à pavillon et deux tours en pierre, sans compter la surélévation des trois clochers de Saint-Palais, Royan et Soulac, pour un investissement dépassant les 100 000 livres²². Ce réseau de balises construit très rapidement, et achevé en 1771, permet aux navires de se repérer et surtout de prendre les différentes passes d'entrée dans la Gironde, progrès décisif dans la sécurisation scientifique de la navigation dans l'embouchure.

21 E. Castaner-Munoz, « L'exhaussement du phare de Cordouan. Un chantier des Lumières », *Bulletin monumental*, 2006, p. 187-194.

22 Archives nationales, 3 JJ 170 et D 2 50.

Les cartes et leurs manuels ou pilotes constituent un instrument essentiel de sécurité pour entrer et sortir de l'estuaire ; leur étude systématique reste à faire mais on est frappé par l'importance du corpus²³. Aux XVI^e et XVII^e siècles, l'embouchure est représentée très approximativement avec la mise en évidence du chapelet de bancs de sable fermant l'estuaire et l'omniprésence de la tour de Cordouan, guide de l'estuaire, le tout complété par un maigre réseau d'amers, essentiellement des clochers comme ceux de Soulac, Royan ou Marennes ; la carte d'Alphonse de Saintonge, datée de 1545, renvoie à cette génération, même si les Hollandais apportent au XVII^e siècle un degré de précision supplémentaire. C'est avec les ingénieurs de Louis XIV qu'est franchi un pas décisif avec une série de relevés hydrographiques et la représentation relativement précise des fonds, des passes et des alignements nécessaires. La Favollière en 1677, Claude Masse, sans doute le plus remarquable, ou Ferry, laissent ainsi un corpus de cartes, facteur de sécurisation de l'estuaire dont il reste à mesurer la diffusion auprès des capitaines et des pilotes. Enfin, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, le ministère lance une série d'opérations de reconnaissance et de cartographie systématiques de l'estuaire réalisées par des officiers de la Royale comme Kearney ou des ingénieurs de la marine comme Magin et Teulère. Les campagnes cartographiques sont organisées méthodiquement et scientifiquement avec la pratique des relèvements en mer à l'aide de chaloupes positionnées autour des bancs de sable, croisés avec des repères terrestres selon les principes de triangulation. La fiabilité des cartes imprimées de la fin du siècle s'améliore ainsi considérablement même si le déplacement continu des bancs de sable et aussi de nombreuses erreurs amènent, en 1821, l'ingénieur hydrographe Beautemps-Beaupré à déconseiller formellement aux navigateurs d'utiliser la carte de Teulère publiée en l'an VIII et apparemment très fiable : « ce serait s'exposer à une perte quasi certaine que de s'engager dans une des passes dont les directions sont tracées sur ces plans... »²⁴.

CONCLUSION

L'entrée de la Gironde reste toujours redoutable et redoutée, et bien loin d'être sécurisée. L'ambitieux projet de balisage des bancs de sable par une série de bouées est rapidement abandonné pour des raisons techniques et financières et l'estuaire manque toujours cruellement de mouillages protégés

23 Fonds importants au Service Historique de la Défense à Vincennes et au service des cartes et plans des Archives nationales et de la Bibliothèque nationale.

24 Cité par J. Péret, *Cordouan, sentinelle...*, *op. cit.*, p. 12.

et de ports de service pour les pilotes. De même, la largeur de l'estuaire n'a jamais permis de verrouiller la Gironde par les feux croisés de l'artillerie et les fortifications sur les deux rives restent modestes, réactivées seulement pendant les périodes de guerres. Néanmoins, l'époque moderne voit incontestablement se dégager une volonté d'abord de l'État puis des usagers de sécuriser l'estuaire tant que faire se peut. Il convient d'assurer l'accès d'une des grandes portes maritimes du Royaume, enjeu à la fois économique et politique. En cela, Cordouan, tour à feu devenue un véritable monument national à la symbolique très forte, est l'objet de toutes les attentions des pouvoirs publics. L'extraordinaire construction de Louis de Foix sera entretenue, aménagée, modernisée au XVIII^e siècle, avec son feu tournant à éclipses d'avant-garde au prix de gros investissements. La mise en place du réseau de balises, les campagnes hydrographiques dans l'estuaire relèvent de cette même politique cohérente d'aménagement et de sécurisation de l'embouchure de la Gironde. Ce théâtre d'action maritime stratégique met aussi en évidence, après le temps des initiatives semi-privées à l'image de Louis de Foix, le rôle de l'État monarchique selon un mécanisme de décision et d'application très centralisé mais laissant place à l'avis des praticiens de l'estuaire. L'entrée de la « rivière de Bordeaux » est ainsi sans doute un bel exemple de modernisation de la sécurité de la navigation sous l'impulsion de l'État dans un espace maritime névralgique.



Entrée de la rivière de Bordeaux par Teulère, an VIII (Arch. Nat., Cartes et plans, G 206), construite après une série de campagnes de relèvements hydrographiques et terrestres.

Le positionnement précis de Cordouan, des bancs de sable et des amers côtiers récemment construits (détaillés sur le pourtour de la carte) permet de tracer la route des différentes passes.