

## Introduction

Il en est de tout monument ou de tout phénomène produit par les sociétés médiévales : l'étude des ports oblige l'historien à tenter cet exercice intellectuel et psychologique si délicat, qui consiste à se démettre des références et des représentations contemporaines que l'objet de sa recherche éveille inmanquablement en lui et dans l'esprit de son lecteur. Un port aujourd'hui – dans les pays occidentaux tout du moins – est un territoire entièrement artificiel. Il n'épouse pas la côte mais la redessine. Là où les eaux sont peu profondes on excave ses fonds. Là où la place vient à manquer, on élargit son territoire en gagnant sur la mer au moyen de jetées et d'estacades. S'il est le siège d'activités industrielles (commerce, pêche, transport), son site est réservé à ses professionnels ; aussi le grand public n'en perçoit guère l'animation, ni même l'existence. Il est composé d'immenses bassins sertis de quais et découpés par des pontons. Des engins de levage de toutes sortes, parfois imposants, desservent des navires, des hangars et des chantiers de construction. Sur terre, il est mis en relation avec le tissu économique par tout un réseau de routes et de voies ferrées. Mais puisqu'elles ne sont pas ouvertes au quidam, ce ne sont pas ces installations qui façonnent la plupart de nos représentations communes. Le portrait type du port a été gagné par la société de loisirs. Désormais, cette dernière le reconnaît au travers des marinas et des complexes de plaisance, où sont rangés sur des parkings flottants des centaines de voiliers et de bateaux à moteur. Le port est devenu un espace d'exposition de la réussite sociale, le lieu d'accès aux plaisirs de la navigation côtière et le point de départ d'aventures collectives vécues à travers les exploits des coureurs au grand large. Ces skippers sont d'ailleurs désormais les figures emblématiques du navigateur, reléguant presque dans l'ombre celles des marins de toujours, celles des hommes d'un autre temps, les pêcheurs. Avant d'embarquer pour notre histoire des ports médiévaux, voilà les bagages qu'il convient de laisser à terre.

### Une histoire portuaire en construction

Dans sa synthèse admirable consacrée à la genèse de l'Europe maritime, Michel Mollat a réservé quelques courtes pages aux ports hérités de la période médiévale, à leur variété et au modèle commun qu'ils ont pu former. À ce propos, il annonçait d'emblée, pour souligner la puissance historique de ces territoires, que leur « énumération reviendrait à décrire l'économie occidentale à la fin du Moyen Âge et au début des Temps dits

modernes<sup>1</sup> ». Pourtant, il ressort nettement, à la lecture des nombreuses monographies régionales ou urbaines produites depuis le milieu du xx<sup>e</sup> siècle et dédiées aux activités maritimes, que le port *stricto sensu* a longtemps été tenu à l'écart de la réflexion. Il ne fut qu'exceptionnellement distingué de la ville qu'il desservait. Dans la plupart des cas, il apparaît comme une sorte d'évidence invisible, un endroit transparent, un espace-temps où ne s'effectueraient que les opérations de manutention et sur lequel il n'y a donc pas lieu de porter attention. On le devine seulement, dissimulé, abstrait, dans les travaux des médiévistes. On a tellement voulu suivre les marchandises en circulation, les saisir sur leur lieu de production, puis embarquer avec elles sur les navires jusqu'aux endroits où elles étaient consommées, qu'on en a quasiment occulté le lieu nodal où elles étaient stockées et grâce auquel elles étaient transportées. Autrement dit, le vif intérêt manifesté à l'égard des acteurs de la vie maritime a détourné le regard des historiens des lieux par lesquels leurs activités – et en particulier leurs affaires – étaient rendues possibles.

L'examen des thématiques retenues lors des sessions scientifiques consacrées aux faits maritimes conduit à la même conclusion. C'est très tardivement que les médiévistes français, stimulés du reste par leurs collègues européens et modernistes, se sont emparés du sujet. Les prémices se devinent au milieu des années 1980<sup>2</sup>. Retenons en particulier qu'en 1987, Philippe Contamine proposa une première synthèse sur les équipements et les installations portuaires en France, de la fin du Moyen Âge aux Temps modernes<sup>3</sup>. Mais ces initiatives pionnières restèrent provisoirement sans suite, les spécialistes du Moyen Âge se tenant à l'écart des rares colloques montés par d'autres – historiens, archéologues ou géographes – sur le sujet<sup>4</sup>.

Ce sont trois manifestations successives, tenues en 2004, qui amorcent, non seulement un certain regain de l'histoire maritime médiévale, mais aussi le renouvellement de son approche à partir notamment du territoire portuaire. La première est à mettre à l'actif de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public (SHMESP) et des chercheurs de l'université de La Rochelle, qui concentrèrent l'intérêt des congressistes sur les ports maritimes et fluviaux de l'Europe. Les seize communications présentées permirent d'aborder, dans le prolongement de la semaine d'étude de Prato (1987), la topographie des sites portuaires, les activités et les métiers relevant des fonctions portuaires, les trafics avec leurs produits et leurs réseaux, le contrôle des

1. MOLLAT du JOURDIN Michel, *L'Europe et la mer*, Paris, Seuil, 1993, p. 104. Regrettons toutefois qu'il ait qualifié de « besogne superflue » un inventaire qu'en réalité il n'était probablement pas en mesure de faire lui-même au moment où il écrivait ces lignes.

2. MOLLAT Michel et al. (dir.), *Le pouvoir central et les villes en Europe de l'Est et du Sud-Est du xv<sup>e</sup> siècle aux débuts de la révolution industrielle : les villes portuaires*, actes du colloque international d'histoire maritime de Varna, Commission internationale d'histoire des villes et Commission internationale d'histoire maritime, Sofia, Éditions de l'Académie bulgare des sciences, 1985 ; JACKSON Gordon, *The history and archeology of ports*, Tadworth, World's Work LTD, 1983 ; CAVACIOCCHI Simonetta (dir.), *I porti come impresa economica (Sec. XIII-XVIII)*, Atti della Diciannovesima Settimana di Studi (Prato, 2-6 maggio 1987), Firenze, Firenze University Press, 1988.

3. CONTAMINE Philippe, « Équipements et installations portuaires en France, de la fin du Moyen Âge aux temps modernes », in Simonetta CAVACIOCCHI (dir.), *I porti come impresa economica (Sec. XIII-XVIII)*, art. cité, p. 7-19.

4. MANNEVILLE Philippe (dir.), *Des villes, des ports, la mer et les hommes*, actes du 124<sup>e</sup> congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Section histoire moderne et contemporaine (Nantes, 19-26 avril 1999), Paris, Éditions du CTHS, 2001 ; PIÉTRI-LÉVY Anne-Lise, BARZMAN John et BARRÉ Éric (dir.), *Environnements portuaires*, actes du colloque international et pluridisciplinaire du Havre-Rouen (24-25 mai 2001), Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 2003 ; COLLECTIF, *Villas al mar. Ciudades medievales: San Sebastián, Bilbao, Santander, Laredo, San Vicente de la Barquera, Puerto Santa María, Nantes, Lisboa*, Noja, Asociación Tajamar, 2001.

ports et de leurs activités, les interactions entre ports maritimes et ports fluviaux<sup>5</sup>. La seconde manifestation eut lieu en juillet, à Nájera, dans le cadre des rencontres internationales qui s'y déroulent chaque année. Les villes portuaires de l'Atlantique à la fin du Moyen Âge en étaient le sujet retenu<sup>6</sup>. À partir d'une dizaine travaux, ce sont ici davantage des problèmes de juridiction, de contrôle et de privilèges qui retinrent l'attention. Et quelques mois plus tard, en novembre, à l'occasion de la célébration des 800 ans de la charte de franchise accordée à Montpellier, la ville de Lattes et la DRAC de Languedoc-Roussillon entreprirent d'organiser une rencontre internationale sur les ports et la navigation en Méditerranée médiévale. Une trentaine de chercheurs répondit à l'appel pour évoquer, en dehors des thèmes classiques liés au commerce et au transport, des aspects très concrets de l'histoire portuaire : l'environnement, la construction, les infrastructures, les fonctions, les systèmes organisationnels<sup>7</sup>.

Depuis cette année charnière, au cours de laquelle naquirent des collaborations bientôt établies au sein de réseaux internationaux, l'attention scientifique ne s'est pas relâchée<sup>8</sup>. Entre autres signes de l'intérêt grandissant pour les sujets portuaires, l'apparition de thèses leur étant consacrés : pour la seule Normandie, quatre vastes études ont été soutenues depuis 2004, dont deux concernent spécialement la basse vallée de la Seine<sup>9</sup>. En 2015, grâce à Lucie Malbos, ce sont les *emporias* de l'Europe du Nord-Ouest qui furent éclairés d'un nouveau jour<sup>10</sup>. Et l'année suivante, Lucie Galano, s'emparant des rapports entretenus par Montpellier avec sa lagune, réserva un tiers de son travail aux questions navales et portuaires<sup>11</sup>.

Les chercheurs français, spécialistes des autres périodes historiques, ont simultanément élargi les problématiques relatives aux ports, souvent avec davantage de vigueur<sup>12</sup>.

- 
5. *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, XXXV<sup>e</sup> congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public (La Rochelle, 2004), Paris, Publications de la Sorbonne, 2005.
  6. ARIZAGA BOLUMBURU Beatriz et SOLÓRZANO TELECHEA Jesús Ángel (dir.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, Encuentros internacionales del medioevo (Nájera, 27-30 de julio 2004), Logroño, Instituto des Estudios Riojanos, 2005.
  7. FABRE Ghislaine, LE BLÉVEC Daniel et MENJOT Denis (dir.), *Les ports et la navigation en Méditerranée au Moyen Âge*, actes du colloque de Lattes (12-14 novembre 2004), Montpellier, Association pour la connaissance du patrimoine en Languedoc Roussillon, 2009.
  8. Parmi les productions collectives récentes citons : *Annales de Normandie*, n° 1, « Le port de Honfleur. De l'émergence aux conflits contemporains », 68<sup>e</sup> année, janvier-juin 2018 ; LLINARES Sylviane, ÉGASSE Benjamin et DANA Katherine (dir.), *De l'estran à la digue. Histoire des aménagements portuaires et littoraux, XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2018 ; RIVERA MEDINA Ana María (dir.), *Ports in the Medieval European Atlantic. Shipping, Transport and Labour*, Woodbridge, The Boydell Press, 2021 ; PÉRET Jacques, PÉRISSÉ Sébastien et BOCHACA Michel (dir.), *Royan et la mer. De la fin du Moyen Âge au début du XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2021 ; *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, t. 130, n° 3, « Rivages bretons. Ports, mers et fleuves en Bretagne aux IX<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècles », Bachelier Julien (dir.), octobre 2023.
  9. BARRÉ Éric, *Les actes se rapportant à la vie maritime dans les registres de l'Échiquier de Normandie, conservés aux archives départementales de Seine-Maritime (Saint-Michel 1336-Saint-Michel 1497)*, thèse d'histoire, dir. François Neveux, université de Caen, 2004 ; CARPENTIER Vincent, « *Les pieds dans l'eau* ». *La basse Dives et ses riverains, des origines aux temps modernes. Contribution à l'histoire environnementale des zones humides et littorales de Normandie*, thèse d'histoire, dir. Claude Lorren, université de Caen, 2007 ; MOUCHARD Jimmy, *Les sites portuaires gallo-romains et médiévaux de l'estuaire de la Seine*, thèse d'histoire, dir. Anne-Marie Flambard Héricher, université de Rouen, 2008 ; LEROUX Nicolas, *L'anthropisation médiévale des rives de la Seine entre Rouen et Le Havre et ses conséquences économiques*, thèse d'histoire, dir. Anne-Marie Flambard-Héricher, université de Rouen, 2012.
  10. Thèse parue sous la forme : MALBOS Lucie, *Les ports des mers nordiques à l'époque viking (VII<sup>e</sup>-X<sup>e</sup> siècle)*, Turnhout, Brepols Publishers, 2017, 453 p.
  11. GALANO Lucie, *Montpellier et sa lagune. Histoire sociale et culturelle d'un milieu naturel (X<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles)*, thèse d'histoire, dir. Geneviève Dumas et Patrick Gilli, université Paul Valéry-Montpellier 3, 2017.
  12. LLINARES Sylviane et SAUPIN Guy (dir.), *Ports nouveaux. Création et renaissance du XV<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2020.

C'est le cas, par exemple, des antiquistes au travers le programme ERC « Rome's Mediterranean<sup>13</sup> », ou des modernistes autour de la thématique des petits ports<sup>14</sup>. Et puis, entre 2015 et 2017, une série de trois journées d'études conduites par le « GIS d'histoire et sciences de la mer », destinées, dans une démarche prospective et interdisciplinaire, à dégager les lignes de force de la problématique portuaire, ont porté sur des matières aussi diverses que la définition du concept de port, les infrastructures, la logistique, la gouvernance, la plaisance, les aménagements et l'environnement. Au total, durant les années 2010, pas moins de vingt-cinq manifestations scientifiques ont été organisées en France ; elles illustrent la densification actuelle de la recherche sur ce sujet<sup>15</sup>.

À l'étranger, l'histoire portuaire connaît par endroits une dynamique encore plus soutenue. Citons à titre d'exemples les nombreux travaux engagés sur Bruges<sup>16</sup>, sur l'économie atlantique castillane<sup>17</sup> ou sur les villes portuaires portugaises<sup>18</sup>. Notons l'initiative prise en 2012 par d'Amélia Polónia pour former un groupe de recherche international, composé d'une soixantaine de spécialistes et soutenu par des organismes nationaux, autour de *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX*<sup>19</sup>. Depuis lors, chaque année est organisé un colloque consacré à un aspect de la question portuaire : les réseaux (2012), les politiques (2013), les dynamiques économiques (2014), les cultures urbaines, (2015), les créations (2016), les développements (2017), la mondialisation (2018), les dynamiques sociales (2019)<sup>20</sup>. Pensons aussi aux remarquables études des historiens anglo-saxons qui ne trouvent souvent pas d'égal en France – faute de sources adaptées, il faut aussi en convenir. Les données sérielles procurées par ces travaux d'histoire économique sont d'une grande importance pour la compréhension des ports, puisqu'elles permettent d'apprécier l'ampleur des flux de marchandises qui transitaient par eux et de caractériser leur place au sein du dispositif commercial global<sup>21</sup>.

13. [<http://portuslimen.eu/>].

14. *Rives méditerranéennes*, n° 35, « Les petits ports. Usages, réseaux et sociétés littorales (xv<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> siècle) », 2010.

15. [<http://www.histoire-sciences-mer.org/>].

16. MURRAY James M., *Bruges, Cradle of Capitalism, 1280-1390*, Cambridge, Cambridge University Press, 2005 ; THOEN Erik, BORGER Guus J., KRAKER Adriaan M.J. de, SOENS Tim, TYS Dries, VERVAET Lies et WEERTS Kenh J.T. (dir.), *Landscapes or sea-scapes? The history of the coastal environment in the North Sea area reconsidered*, Turnhout, Brepols, 2013 ; BROWN Andrew et DUMOLYN Jan (dir.), *Medieval Bruges: c. 850-1550*, Cambridge, Cambridge University Press, 2018.

17. CASADO ALONSO Hilario, *El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (siglos xv y xvi)*, Burgos, Cajacírculo, 2003 ; CASADO ALONSO Hilario et GARCÍA-BAQUERO Antonio, *Comercio y hombres de negocios en Castilla y Europa en tiempos de Isabel la Católica*, Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2007. Au nombre de leurs écrits les plus significatifs citons : ARÍZAGA BOLUMBURU Beatriz et SOLÓRZANO TELECHEA Jesús Ángel (dir.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media, op. cit.* ; AÑIBARRO RODRÍGUEZ Javier, « Recherches sur les circuits commerciaux du nord de l'Espagne à la fin du Moyen Âge : l'exemple des "Quatre Villes de la Côte" », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 119, n° 2, 2012, p. 125-142 ; SOLÓRZANO TELECHEA Jesús Ángel, ARÍZAGA BOLUMBURU Beatriz et BOCHACA Michel (dir.), *Las sociedades portuarias de la Europa atlántica en la Edad Media*, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2016.

18. AGUIAR ANDRADE Amélia Aurora, « La dimensión urbana de un espacio atlántico: Lisboa », in *Mercado inmobiliario y paisajes urbanos en el Occidente Europeo (siglos XI-XV)*, XXXIII Semana de Estudios Medievales de Estella (17-21 de Julio de 2006), Pamplona, Gobierno de Navarra, 2007, p. 347-376 ; AGUIAR ANDRADE Amélia Aurora, « Les aires portuaires de la péninsule de Settibal à la fin du Moyen Âge : l'exemple du port de Settibal », in Michel BOCHACA et Jean-Luc SARRAZIN (dir.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (xiv<sup>e</sup>-xv<sup>e</sup> siècles)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2007, p. 147-166.

19. POLÓNIA Amélia et RIVERA MEDINA Ana María (dir.), *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX. Políticas y estructuras portuarias*, Madrid, Casa de Velázquez, 2016.

20. [<http://www2.uned.es/gobernanza-puertos-atlanticos/>].

21. *Research in Maritime History*, n° 16, « Harbours and Havens. Essays in Port History in Honour of Gordon Jackson », Fischer Lewis R. et Jarvis Adrian (éd.), 1998.

Par ailleurs, il faut souligner les apports considérables procurés par l'archéologie depuis les années 1960. Du côté de la Méditerranée, il y a eu d'abord les fouilles menées sur la ville portuaire de Lattes<sup>22</sup>. Puis, celles réalisées sur le port antique de Marseille – en particulier par Antoinette Hesnard<sup>23</sup> – et les publications de Christophe Morhange<sup>24</sup>, ont jeté les bases méthodologiques de ce type d'études. L'archéologie portuaire est aujourd'hui fondée sur la pluridisciplinarité et une approche paléo-environnementale des vestiges identifiés<sup>25</sup>. Les prospections conduites depuis 2010 par Corinne Sanchez autour des étangs de Bages et de Sigean, à quatre kilomètres de Narbonne, en sont une bonne illustration. Elles permettent de restituer le port antique, réputé comme l'un des plus importants du monde romain, ainsi que les différents aménagements entrepris pour l'adapter aux changements du fleuve<sup>26</sup>.

Dans l'espace atlantique, la référence demeure l'opération réalisée à Londres, dont la restitution des fouilles proposée par Gustav Milne a permis de retracer les évolutions des aménagements de la Tamise depuis le port saxon de Lundenwic jusqu'au complexe portuaire londonien. Dès la fin des années 1970, les découvertes faites le long des littoraux de l'Europe du Nord étaient déjà abondantes, si bien qu'il proposa, avec Brian Hopley, un premier bilan de la *Waterfront Archaeology*<sup>27</sup>. Un autre site anglais présente un potentiel exceptionnel. Il s'agit de Dunwich, dont les vestiges médiévaux ont fait l'objet depuis 2008 de plusieurs prospections pluridisciplinaires<sup>28</sup>. On n'oubliera pas non plus de relever les remarquables efforts entrepris par nos collègues danois, allemands et scandinaves le long des anciennes côtes du monde hanséatique. En 1998, leurs travaux étaient déjà suffisamment nombreux et avancés pour que la cinquième conférence internationale consacrée à la *Waterfront Archaeology*, tenue à Copenhague, propose de saisir les problématiques de topographie littorale et urbaine, depuis les côtes de la Baltique jusqu'en mer du Nord<sup>29</sup>.

Le littoral occidental français bénéficie lui aussi de belles initiatives, toutes conduites dans de basses vallées fluviales. Initialement abordés par Éric Rieth et Jean

- 
22. PY Michel et GARCIA Dominique, « Bilan des recherches archéologiques sur la ville portuaire de Lattara (Lattes, Hérault) », *Gallia*, t. 50, 1993, p. 1-93.
23. HESNARD Antoinette, « Les ports antiques de Marseille. Place Jules-Verne », *Journal of Roman Archaeology*, n° 8, 1995, p. 65-78; HESNARD Antoinette, MOLINIER Manuel, CONCHE Marc et BOUIRON Marc, *Parcours de villes. Marseille : 10 ans d'archéologie, 2600 ans d'histoire*, Marseille, Musées de Marseille/Édisud, 1999.
24. MORHANGE Christophe, *Mobilité littorale de quelques sites portuaires antiques de Méditerranée : Marseilles, Pouzzoles, Cumès, Kition et Sidon*, dossier de candidature à l'Habilitation à diriger des recherches, université Aix-Marseille 1, 2011; HESNARD Antoinette, MARRINER Nick et MORHANGE Christophe (dir.), *ArchéoMed-Paléomed. Géoarchéologie en Méditerranée, Méditerranée*, n° 117, 2011; *Méditerranée*, n° 104, « Environnements littoraux méditerranéens, héritages et mobilité », Morhange Christophe, Goiran Jean-Philippe et Marriner Nick (dir.), 2005; *Méditerranée*, n° 94, « Ports antiques et paléoenvironnements littoraux », Morhange Christophe (dir.), 2000.
25. DELESTRE Xavier et MARCHESI Henri (dir.), *Archéologie des rivages méditerranéens : 50 ans de recherche*, actes du colloque d'Arles (28-30 octobre 2009), Paris, Éditions Errance, 2010.
26. *Monographie d'Archéologie Méditerranéenne*, n° 28, « Zones portuaires et espaces littoraux de Narbonne et sa région dans l'Antiquité », Sanchez Corinne et Jézégou Marie-Pierre (dir.), 2011.
27. MILNE Gustav et HOBLEY Brian, *Waterfront archaeology in Britain and northern Europe: a review of current research in waterfront archaeology in six European countries, based on the papers presented to the First International Conference on Waterfront Archaeology in North European Towns held at the Museum of London on 20-22 April 1979*, Londres, Council for British Archaeology, 1981.
28. SEAR David, MURDOCK Andy, LE BAS Tim, BAGGALEY Paul et GUBBINS Gemma, *5883 Dunwich, Suffolk: Mapping and assessing the inundated medieval town*, final report, 2013, [http://www.dunwich.org.uk/].
29. BILL Jan et CLAUSEN Birthe L. (dir.), *Maritime topography and the medieval town*, papers from the 5<sup>th</sup> International Conference on Waterfront Archaeology in Copenhague (14-16 may 1998), *Studies in Archaeology & History*, vol. 4, Copenhague, Publications from the National Museum, 1999, 261 p.

Chapelot, les aménagements de la Charente font figure de chantier précurseur au sein duquel les investigations se poursuivent<sup>30</sup>. À Bordeaux, les installations des berges de la Garonne ont donné lieu à une vaste opération dirigée par Frédéric Gerber en 2002-2003<sup>31</sup>. Depuis 2005, les paléoports de l'estuaire de la Loire sont au centre d'un projet collectif, en particulier au niveau du quartier portuaire de l'agglomération antique de *Ratiatum* (Rezé)<sup>32</sup>. En Bretagne, un groupe de scientifiques a engagé un travail de détections géopotopographiques sur de potentiels sites portuaires<sup>33</sup>. En Normandie, les basses vallées de la Dives et de la Seine ont été elles aussi explorées. Les résultats des découvertes se trouvent synthétisés et mis en perspectives dans les thèses d'histoire de Vincent Carpentier et de Jimmy Mouchard<sup>34</sup>. La découverte d'une épave de la première moitié du xv<sup>e</sup> siècle dans l'ancien lit de la Canche a suscité récemment une étude plus vaste sur les paysages et les aménagements du fleuve<sup>35</sup>. Et régulièrement, de nouveaux sites sont mis au jour, comme en Vendée (Talmont, Cayola) par exemple. Leur étude donne lieu à la tenue de séminaires et de colloques, nationaux et internationaux, dédiés à l'archéologie portuaire<sup>36</sup>.

Apportons toutefois un bémol à ces indéniables progrès : l'archéologie sous-marine, dans sa globalité, s'est bien davantage intéressée aux épaves et à la construction navale qu'aux infrastructures attachées au fonctionnement des ports<sup>37</sup>. La nouvelle synthèse d'Éric Rieth au sujet des navires médiévaux en témoigne : l'histoire passionnante de leur conception et de leurs façons architecturales, qu'il nous expose avec une rigoureuse précision, n'est jamais restituée dans son contexte portuaire ; et pourtant ce dernier,

30. CHAPELOT Jean et RIETH Éric, *Navigation et milieu fluvial au x<sup>e</sup> siècle. L'épave d'Orlac (Charente-Maritime)*, Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, coll. « Documents d'archéologie française », n° 48, 1995 ; CHAPELOT Jean et RIETH Éric, « L'archéologie des fleuves et des rivières, une thématique de recherche originale : l'exemple du fleuve Charente », in *Medieval Europe Paris*, Quatrième congrès international d'archéologie médiévale et moderne (3-8 septembre 2007), 20 p., texte de la communication téléchargeable sur [http://medieval-europe-paris-2007.univ-paris1.fr/Fr.htm] ; RIETH Éric, *Des bateaux et des fleuves. Archéologie de la batellerie de la Neolithique aux temps modernes en France*, Paris, Éditions Errance, 1998 ; RIETH Éric, CARRIERE-DESBOIS Catherine et SERNA Virginie, *L'épave de Port Berteau II (Charente-Maritime), un caboteur fluvio-maritime du haut Moyen Âge et son contexte nautique*, Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, coll. « Documents d'archéologie française », n° 86, 2001 ; DUMONT Annie et MARIOTTI Jean-François (dir.), *Archéologie et histoire du fleuve Charente. Taillebourg-Port d'Envaux : une zone portuaire du haut Moyen Âge sur le fleuve Charente*, Dijon, Éditions universitaires de Dijon, 2013.

31. GERBER Frédéric, *Des rivages garonnais de Burdigala au Port de la Mer : étude de 2000 ans de rapports entre Bordeaux et son fleuve. Présentation des opérations et synthèse des principaux résultats*, rapport final d'opération de la fouille préventive « Bourse, Saint-Rémi, Jean Jaurès et Gabriel », Livre I, Inrap, septembre 2006.

32. ARTHUIS Rémy, BOULUD Sylvie, CYPRIEN Anne-Laure, MÉNANTEAU Loïc, GUITTON David, MONTEIL Martial, MOUCHARD Jimmy, DE PERRETI Ophélie, POLINSKI Alexandre, RIEUNIER Pascal, VERNEAU Frank, VISSAC Carole et VISSSET Lionel, « Nouvelles recherches sur le port fluvial et les entrepôts antiques de Rezé (Loire-Atlantique) », *Aestuaria*, n° 12, 2007, p. 129-138 ; MÉNANTEAU Loïc et LE MAÎTRE Yves, « Les paléoports de l'estuaire de la Loire », in *Atlas permanent de la mer et du littoral. Entre Seine et Gironde*, n° 3, Nantes, Éditmar, 1997, p. 21.

33. HULOT Olivia, LORHO Thierry, MÉNEZ Yves, MOUCHARD Jimmy, REMY Julie, CONILLEAU Jean-Manuel et CALONE-REBATEL Carl, « Détections géopotopographiques et premières réflexions sur les ports maritimes et fluvio-maritimes de Bretagne (de la Protohistoire à l'époque moderne) », *Archéologie des peuplements littoraux et des interactions Homme/Milieu en Atlantique nord équateur*, actes du colloque HOMER (28 septembre-2 octobre 2021, île d'Oléron), à paraître.

34. CARPENTIER Vincent, « *Les pieds dans l'eau* »..., *op. cit.* ; MOUCHARD Jimmy, *Les sites portuaires gallo-romains et médiévaux de l'estuaire de la Seine*, *op. cit.*

35. *Revue du Nord*, coll. « Art et Archéologie », hors-série, n° 20, « L'épave de la première moitié du xv<sup>e</sup> siècle de la Canche à Beutin (Pas-de-Calais) », Rieth Éric (dir.), 2013.

36. Aujourd'hui, le laboratoire CREAAH (UMR 6566) fait figure de leader dans ce domaine : [https://creeah.cnrs.fr/projets-scientifiques/equipe-1-archeologie-des-espaces-littoraux-maritimes-et-fluviaux/].

37. Ce constat est significatif à la lecture du récent bilan collectif produit sur l'archéologie sous-marine, qui ne fait pas état des travaux concernant les ports (CÉRINO Christophe, L'HOURL Michel et RIETH Éric [dir.], *Archéologie sous-marine : pratiques, patrimoine, médiation*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013).

dès lors que les bateaux ont gagné en taille et en complexité, a nécessairement influé, d'une manière ou d'une autre, sur les choix et les adaptations technologiques des charpentiers de marine<sup>38</sup>.

Il n'y a pas de doute, en l'espace d'une vingtaine d'années, le port est sorti de l'ombre de la ville pour bénéficier enfin des projecteurs de la recherche. Au fil des présentations et des débats, sa valeur historique, jusque-là devinée, est apparue dans tout son potentiel mais aussi dans toute sa complexité. Prenons quelques exemples pour en témoigner. Le port est un marqueur des grandes évolutions qui ont animé les sociétés côtières au cours du Moyen Âge. Sa disparition rend compte des contractions économiques et urbaines des v<sup>e</sup>-vi<sup>e</sup> siècles, comme des transformations topographiques des littoraux. Sa création témoigne au contraire de la revitalisation des activités littorales en Manche et mer du Nord au cours des vii<sup>e</sup>-x<sup>e</sup> siècles comme du regain agricole et commercial des xi<sup>e</sup>-xiii<sup>e</sup> siècles. Stéphane Lebecq pour Quentovic et les ports du nord de l'Europe<sup>39</sup> – avec dans son sillage Jacques Le Maho<sup>40</sup> –, Olivier Jeanne-Rose<sup>41</sup>, Robert Favreau<sup>42</sup> et Jean-Luc Sarrazin pour le Bas-Poitou<sup>43</sup>, ont très bien illustré ces phénomènes. Le déplacement au cours du xii<sup>e</sup> siècle des sites portuaires primitifs, trop étroits, vers des eaux plus vives, rappelle l'impact des transformations majeures des modes de transport. Cela s'observe en Aunis, à Bordeaux ; partout où de simples étiers avaient initialement suffi à l'accès et à l'abri des embarcations légères. Les progrès de la fiscalité portuaire permettent quant à eux de suivre la mise en place de l'ordre seigneurial puis l'investissement progressif par la Couronne française des marges maritimes de son royaume, ce qu'illustrent sur la durée les cas bretons et poitevins<sup>44</sup>.

Ce propos liminaire ne saurait constituer une analyse détaillée de chacun des différents sujets abordés par les auteurs. Nous aurons l'occasion d'y revenir dans notre développement. Il a pour but de mettre en évidence tout à la fois l'impulsion historiographique initiée au cours de ces dernières années, et le certain retard pris vis-à-vis des modernistes français et des médiévistes étrangers. Cette accélération de la recherche dans le domaine portuaire trouve plusieurs explications. La place grandissante des ports

38. RIETH Éric, *Navires et construction navale au Moyen Âge. Archéologie nautique de la Baltique à la Méditerranée*, Paris, Picard, 2016, 352 p.

39. LEBECQ Stéphane, « Pour une histoire matérielle et culturelle des mers du Nord entre le v<sup>e</sup> et le x<sup>e</sup> siècle », in Christiane VILLAIN-GANDOSI et Éric RIETH (dir.), *Pour une histoire du « fait maritime ». Sources et champ de recherche*, Paris, Éditions du CTHS, 2001, p. 211-221 ; LEBECQ Stéphane, *Hommes, mers et terres du Nord au début du Moyen Âge*, vol. 2, *Centres, communications, échanges*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2011 ; LEBECQ Stéphane, BÉTHOUART Bruno et VERSLYPE Laurent (dir.), *Quentovic. Environnement, Archéologie, Histoire*, Villeneuve-d'Ascq, Éditions du Conseil scientifique de l'université Lille 3, 2010.

40. LE MAHO Jacques, « Les destins comparés de deux cités de fond d'estuaire : Rouen et Nantes du vi<sup>e</sup> au x<sup>e</sup> siècle », in Philippe MANNEVILLE (dir.), *Des villes, des ports, la mer et les hommes, op. cit.*, p. 13-25.

41. JEANNE-ROSE Olivier, « Ports, marchands et marchandises, aspects économiques du littoral poitevin (ix<sup>e</sup>-xii<sup>e</sup> siècles) », in *Les sociétés littorales du Centre-Ouest atlantique, de la Préhistoire à nos jours*, actes du colloque GERHICO (Rochefort, 18-20 avril 1995), Poitiers, Société des antiquaires de l'Ouest, 1998, p. 115-142.

42. FAVREAU Robert, « Les ports de la côte poitevine au xv<sup>e</sup> siècle », *Bulletin philologique et historique*, 1962, p. 13-61.

43. SARRAZIN Jean-Luc, « Le littoral poitevin (xi<sup>e</sup>-xiii<sup>e</sup> siècle). Conquête et aménagement », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 99, 1992, p. 13-31 et 117-130 ; SARRAZIN Jean-Luc, *La campagne et la mer. Les pays du littoral poitevin au Moyen Âge (fin xii<sup>e</sup> siècle-milieu xiv<sup>e</sup> siècle)*, thèse d'histoire, dir. Philippe Contamine, université de Paris IV, 1997.

44. GALLICÉ Alain et MOAL Laurence, « Les brefs de Bretagne : un exemple de réglementation publique en réponse aux risques maritimes dans le duché Bretagne (xii<sup>e</sup>-xv<sup>e</sup> siècles) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 119, n<sup>o</sup> 2, 2012, p. 81-108 ; SARRAZIN Jean-Luc, « L'État et la seigneurie : le contrôle du littoral poitevin à la fin du Moyen Âge », in *Pouvoirs et littoraux du xv<sup>e</sup> au xv<sup>e</sup> siècle*, actes du colloque international de Lorient (24, 25, 26 septembre 1998), Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2000, p. 29-40 ; SARRAZIN Jean-Luc, « Louis XI et les villes du Bas-Poitou », in *La ville médiévale en deçà et au-delà de ses murs. Mélanges Jean-Pierre Leguay*, Lardin Philippe et Roch Jean-Louis (éd.), Mont-Saint-Agnan, Publications de l'université de Rouen, 2000, p. 315-327.

dans le développement de la mondialisation n'en est pas la moindre : ce phénomène contemporain spectaculaire invite assez naturellement les historiens à chercher dans le temps long les rythmes et les manifestations qui, depuis l'Antiquité, ont conduit aux réalités portuaires que nous connaissons aujourd'hui. Simultanément, une autre problématique actuelle s'invite dans le débat : celle des relations de l'Homme à son Milieu, dans le contexte des risques de submersion et d'érosion marine, d'une part, des pollutions et des atteintes aux écosystèmes, d'autre part. Les ports sont évidemment en première ligne de cette histoire environnementale, parce que c'est souvent à partir de leurs implantations, de leurs aménagements et de leurs trajectoires qu'il est possible de retracer et de comprendre les évolutions du trait de côte, ainsi que les initiatives engagées pour assurer la protection, la résistance, voire la résilience, des communautés littorales. Ajoutons, pour nous en tenir à ces explications générales, qu'à différents niveaux politiques de la recherche – régional, national, européen – les acteurs et les financeurs ont clairement inscrit parmi leurs priorités et leurs défis l'étude des ports et de leurs activités. Leurs appels à projets viennent stimuler les communautés scientifiques et les invitent de surcroît à travailler dans une perspective pluridisciplinaire.

Cependant, en dépit des efforts notables consentis par les médiévistes français, une conclusion s'impose : le champ historique que laisse entrevoir la notion portuaire est loin d'avoir été épuisé. Quelques directions nouvelles ont bien été esquissées, ce dont il faut louer leurs initiateurs. Mais, inspirées par des cas particuliers, elles apparaissent relativement éclatées et n'offrent pas encore la vue générale qu'on peut attendre. C'est en définitive l'un des buts assignés à la présente étude que de donner davantage de sens et de cohérence à ces travaux en les confrontant et en les comparant à une échelle plus large et avec des objectifs plus clairs.

L'entreprise que nous proposons de conduire ici consiste à embrasser dans une même réflexion la somme des productions et des expériences qui ont été réalisées et dont nous venons d'ébaucher l'ampleur. En les décloisonnant et en les articulant, on peut espérer mieux comprendre et mieux mesurer le rôle joué par ce territoire si particulier qu'est le port. Autant le dire dès à présent : si nous le conduisons personnellement, ce projet n'a donc rien d'un exercice purement individuel, ce d'autant qu'il vient prolonger des réflexions collectives auxquelles nous avons contribué au cours des dernières années : avec les membres du réseau international constitué depuis le congrès de la SHMESP de 2004 ; avec les chercheurs associés au sein du programme Dynamiques portuaires et maritimes (DYPOMAR<sup>45</sup>) ; avec les membres du « GIS d'histoire et sciences de la mer<sup>46</sup> » ; avec les acteurs du réseau *La gobernanza de los puertos atlánticos*. Nos collaborations se sont traduites par des publications communes dont l'objet était justement de croiser les données et les connaissances de chacun pour tenter d'appréhender, selon un point de vue chronologique et spatial étendu, les principaux traits de la vie des ports<sup>47</sup>.

45. Nous avons été l'initiateur et le responsable, depuis 2013 jusqu'en 2016, du programme DYPOMAR, projet pluridisciplinaire portant sur l'étude des zones portuaires, en particulier charentaises. Il associe environ 70 chercheurs issus de l'ensemble des laboratoires de l'université de La Rochelle, dans les domaines des sciences pour l'environnement, des sciences pour l'ingénieur et des sciences humaines et sociales. Ce projet pluriannuel est inscrit aux CPER/FERDER/FSE 2015-2020.

46. Créé en 2005, ce groupement d'intérêt scientifique se nomme aujourd'hui « GIS humanités et sciences de la mer ».

47. BOCHACA Michel et SARRAZIN Jean-Luc (dir.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique...*, op. cit. ; BOCHACA Michel, GALLICÉ Alain et TRANCHANT Mathias, « La urbanización del litoral atlántico del reino de Francia en el siglo XII », in Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, M<sup>a</sup> Josefa SANZ FUENTES et Miguel CALLEJA PUERTA (dir.), *Los fueros de Avilés*

## Les sources éparées de l'histoire portuaire

Dans son analyse des équipements et des installations portuaires en France à la fin du Moyen Âge, Philippe Contamine – premier contributeur au renouveau du sujet chez les médiévistes – percevait lui aussi « la relative minceur des développements que les historiens ont consacré à ce type de problème, cette parcimonie n'étant sans doute que le reflet d'une certaine indigence de la documentation, dont on peut se demander, en dernier ressort, si elle ne traduit pas l'insignifiance des réalisations<sup>48</sup> ». Il est certain que les sources ne sont guère prolixes à leur endroit. Mais il serait abusif d'affirmer qu'elles le sont moins ici que pour les autres espaces urbains ou périurbains. En réalité, tout dépend de ce que l'historien recherche. S'il est en quête d'informations touchant la fiscalité appliquée au commerce, cette question, au combien essentielle pour les autorités publiques qui en disposaient, a laissé de nombreuses traces dans le patrimoine documentaire. Il n'est pas un port étudié – d'une certaine importance – pour lequel l'historien ne dispose d'indications sur les tarifs appliqués au transport des marchandises ou sur les droits relevant de l'entretien d'une infrastructure ou d'un service. Avec de simples bribes comptables, dont la vétusté interdit de suivre la fluctuation des recettes, il est souvent possible de dresser la liste des taxes apposées sur la circulation des navires et des principales denrées. Les compilateurs et les érudits du XIX<sup>e</sup> siècle nous ont offert, par les cartulaires, les actes émanant d'autorités souveraines et les pièces diverses qu'ils ont publiés, beaucoup de ce précieux matériau. Philippe Mantellier ou Georges Musset jadis<sup>49</sup>, Michel Bochaca ou Alain Gallié plus récemment<sup>50</sup>, ont très bien montré l'avantage qu'on pouvait tirer de ces documents. Grâce à eux, il est possible d'ouvrir des dossiers essentiels à la compréhension des réalités portuaires : les principaux produits en transit (nature, origine, conditionnement, prix), certaines caractéristiques des vaisseaux employés (tonnage, équipements, pavillon), l'outillage portuaire mis à disposition (bassins, fortifications, quais et cales, bacs, dispositifs de manutention), quelques aspects du règlement touchant à l'accès et au stationnement naval. Dans certains cas, comme à La Rochelle, parce que l'échevinage s'évertuait avec constance et application à faire respecter les privilèges de la communauté urbaine, voire à les étendre, nous sommes capables d'observer sur plusieurs siècles l'évolution de cette fiscalité<sup>51</sup>.

Si l'historien veut aller plus loin et entend mesurer, dans le temps et dans l'espace, des niveaux d'activité selon les produits qui y transitent, l'exercice est possible mais pas partout et sur des séquences assez courtes en général. Quelques beaux dossiers en sont l'illustration. Le trafic de l'estuaire de la Gironde est renseigné par plusieurs comptes de

*y su época*, Oviedo, Real Instituto de Estudios Asturianos, 2012, p. 97-118; BOCHACA Michel, ARÍZAGA BOLUMBURU Beatriz, GALLIÉ Alain et TRANCHANT Mathias, « Chapitre I : Géographie portuaire de la Galice à la Bretagne méridionale à l'Aube des Temps modernes », in Alexandre FERNANDEZ et Bruno MARNOT (dir.), *Les ports du golfe de Gascogne. De Concarneau à la Corogne (XV<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Presses universitaires Paris-Sorbonne, 2013, p. 19-32.

48. CONTAMINE Philippe, « Équipements et installations portuaires en France... », art. cité, p. 8.

49. MANTELLIER Philippe, *Histoire de la communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire*, 3 vol., Orléans, Herluison, 1864-1869; *La coutume de Royan au Moyen Âge*, éd. Georges Musset, La Rochelle, Imprimerie Nouvelle Noël Texier, (*Recueil de la commission des arts et monuments historiques de la Charente-Inférieure et société d'archéologie de Saintes*), 1902-1904, t. XVI, p. 378-413, 438-473 et 512-530; 1905-1907, t. XVII, p. 39-66.

50. BOCHACA Michel, « La fiscalité municipale en Bordelais à la fin du Moyen Âge », in *La fiscalité des villes au Moyen Âge (Occident méditerranéen)*, t. II, *Les systèmes fiscaux*, Toulouse, Privat, 1999, p. 83-101; GALLIÉ Alain, *Guérande au Moyen Âge*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2003, p. 326-331.

51. TRANCHANT Mathias, *Le commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2003, p. 189-225.

grande valeur relatifs aux ports de Royan, de Bordeaux et de Libourne. Pour le premier, il s'agit de quatre registres des coutumes, tirés du chartrier de Thouars, qui couvrent les années 1392, 1466-1470 et 1478-1484<sup>52</sup>. Pour les deux autres, une série de comptes douaniers conservés au Public Record Office à Londres consigne la « Grande Coutume des vins » due au duc d'Aquitaine, roi d'Angleterre. Jean-Christophe Cassard en a étudié trois registres qui couvrent les années 1306-1309<sup>53</sup>. Plusieurs ports bretons sont également éclairés par des comptes conservés aux archives départementales de Loire-Atlantique ou en Angleterre et qu'Henri Touchard a méticuleusement identifiés et épulés : Le Collet (1373-1374, 1432), Guérande (1383-1386), Vannes (1359-1362, 1477)<sup>54</sup>, Blavet (1432)<sup>55</sup>. En ce qui concerne la Normandie, la perception des taxes à Rouen est connue pour la seule année 1477-1478<sup>56</sup>. Toutefois, cette indigence est en partie comblée par la comptabilité du port de Dieppe qui a fait l'objet d'une étude spécifique de la part de Michel Mollat<sup>57</sup>, à laquelle Philippe Lardin a apporté une critique méthodologique très utile<sup>58</sup>. Avec sa trentaine d'exercices répartis sur tout le xv<sup>e</sup> siècle, elle constitue pour le Moyen Âge la plus longue série fiscale de la façade atlantique française. Calais connaît une chance comparable pour la première moitié du xiv<sup>e</sup> siècle. La période comprise entre 1314 et 1345 est en effet couverte par quelque 25 comptes<sup>59</sup>. Et puis il y a la série des 23 manuscrits dunkerquois qui de 1358 à 1407 renseignent vingt et une années comptables de la ville-port flamande<sup>60</sup>. Ce tour d'horizon n'est évidemment pas exhaustif. Et en dehors de ces documents fiscaux exceptionnels, dont il ne faut pas désespérer la découverte d'autres exemplaires, quelques cahiers de recettes du même type, plus fragmentaires et isolés, permettent de se faire une idée très ponctuelle et partielle du transport maritime. Il donne cependant un bon aperçu de ce qu'est la réalité archivistique française pour ce genre de sources. Bien sûr, il apparaîtra très chétif aux yeux d'un moderniste qui s'appuie régulièrement sur des séquences documentaires longues et continues, dont la variété des informations consignées est souvent plus riche. Les confrères anglais se feront la même opinion au vu de l'impressionnante masse d'enregistrements douaniers relatifs à l'activité médiévale de beaucoup de leurs ports. Henri Touchard ne s'y était pas trompé d'ailleurs en puisant dans les registres de Chichester, Southampton, Dorset, Exeter, Dartmouth, Plymouth, Cornwall, Bristol et Bridgewater pour combler les lourdes lacunes de son corpus breton. Au reste, ces quelques séries comptables heureusement conservées n'en

52. *La coutume de Royan au Moyen Âge*, op. cit.

53. CASSARD Jean-Christophe, « Vins et marchands de vins gascons au début du xiv<sup>e</sup> siècle », *Annales du Midi*, t. 90, n° 137, 1978, p. 121-140 ; CASSARD Jean-Christophe, « Les marins bretons à Bordeaux au début du xiv<sup>e</sup> siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, n° 3, 1979, p. 379-397 ; CASSARD Jean-Christophe, « Les flottes du vin de Bordeaux au début du xiv<sup>e</sup> siècle », *Annales du Midi*, t. 95, 1983, p. 119-133.

54. TOUCHARD Henri, *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*, Paris, Les Belles Lettres, 1967.

55. « Le mouvement du port de Blavet. Fragments inédits du registre de la recette ducale levée sur les denrées à l'entrée et à la sortie (1432) », éd. Yves Forget, *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. XXIV, 1944, p. 47-59.

56. MOLLAT Michel, *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge*, Paris, Plon, 1952.

57. *Comptabilité du port de Dieppe au xv<sup>e</sup> siècle*, éd. Michel Mollat, Paris, Plon, 1951.

58. LARDIN Philippe, « L'activité du port de Dieppe à travers la comptabilité de l'archevêque de Rouen », in *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, op. cit., p. 171-182.

59. CHAVANON Jules, « Essai sur le mouvement du port de Calais de 1300 à 1346 », *Bulletin de géographie historique et descriptive*, n° 2, Paris, 1901, p. 120-169.

60. CURVEILLER Stéphane, *Dunkerque : ville et port de Flandre à la fin du Moyen Âge à travers les comptes de bailliage de 1358 à 1407*, Lille, Presses universitaires de Lille, 1989.

sont que plus précieuses. Elles ont inventorié les navires (port d'attache, armateur, affréteur, maître) et leurs marchandises (nature, quantité, valeur), ainsi que les droits perçus ; ce qui autorise, dès lors que le régime d'exemption est suffisamment connu, la reconstitution des mouvements portuaires sur les périodes concernées.

L'historien peut aussi vouloir comprendre le régime qui régula le fonctionnement du port et encadrait les activités qui y étaient déployées. Dans ce cas, le problème devient plus aigu mais n'est pas insurmontable. Il existe en la matière un texte de référence nommé *Rôles d'Oléron*, qui a évolué au fur et à mesure de sa diffusion durant le Moyen Âge : une sorte de recueil de cas à usage casuistique, appliqué aux activités maritimes, que les gens de mer pouvaient employer pour solutionner leurs litiges<sup>61</sup>. Nous y reviendrons. Dans un cas exceptionnel, celui de la Societas Navium de Bayonne, il nous est donné de compléter ces principes concrets à portée jurisprudentielle par les règles de fonctionnement d'un groupement professionnel de marins et d'armateurs. Ensuite, il faut compter sur des jugements et des dispositions émanant de diverses juridictions et autorités pour espérer accéder au cadre local des pratiques des gens de mer. En conséquence, il n'est possible de reconstituer la réglementation portuaire qu'à partir d'informations éparpillées, consignées dans des actes et des écrits très différents. C'est ce qui rend l'exercice particulièrement laborieux. Dans le cas de Bordeaux par exemple, mais aussi de La Rochelle et de Rouen, il a fallu embrasser un volume archivistique considérable pour approcher la question : épilucher ce qu'il reste des papiers municipaux contenus dans le *Livre des Bouillons*, le *Livre des Privilèges*, le *Livre des Coutumes*, les registres de la *Jurade*, des *Grands Jours* et de la *Comptabilité*<sup>62</sup> ; analyser les dossiers afférents aux confréries de la ville ; oser pénétrer le fonds gigantesque constitué par le notariat. Jacques Bernard nous a montré que c'est là le prix à consentir pour obtenir un travail de qualité<sup>63</sup>. Dans de rares circonstances, celles d'un heureux hasard, on pourra toutefois se satisfaire des pièces de toute une procédure judiciaire dont chacun connaît l'extrême valeur informative. À ce sujet, nous aurons l'occasion d'étudier un procès inédit conduit entre 1424 et 1426 devant le Parlement de Paris, opposant les communautés urbaines d'Étapes et de Montreuil qui se disputaient alors différents droits maritimes.

Au nombre des sujets envisagés, il peut s'agir de restituer la physionomie du port – ses bassins, ses quais, ses bâtiments et ses infrastructures – et de les insérer dans leur paléoenvironnement. La chose n'est possible qu'aux mêmes conditions énoncées plus haut. Le chercheur peut s'appuyer en outre sur l'analyse comparative et régressive de la cartographie et de l'iconographie moderne, très abondantes pour les littoraux<sup>64</sup>. Depuis le XVI<sup>e</sup> siècle, des études aux motifs divers furent en effet réalisées par les ingénieurs du roi et du Génie ainsi que par des notables locaux. Dans la

61. *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII<sup>e</sup> siècle*, éd. Jean-Marie Pardessus, t. I, Paris, Imprimerie royale, 1828-1845, p. 323-354 ; BOCHACA Michel et PRÉTOU Pierre, « Rôles d'Oléron et usages maritimes dans l'Europe atlantique à travers l'exemple de Bordeaux, Libourne et Bayonne aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles », in Jesús Ángel SOLÓRZANO TELECHEA, Beatriz ARÍZAGA BOLUMBURU et Michel BOCHACA (dir.), *Las sociedades portuarias de la Europa atlántica en la Edad Media*, op. cit., p. 27-48. Notons que Pierre Prétou conduit actuellement une réflexion collective autour des « Rôles d'Oléron » dans le but de saisir l'éventuelle existence d'un droit maritime médiéval ; PRÉTOU Pierre, *L'invention de la piraterie en France au Moyen Âge*, Paris, Presses universitaires de France, 2021, p. 145-159.

62. Ces documents ont été publiés dans les *Archives historiques de la Gironde* et dans les *Archives municipales de Bordeaux*.

63. BERNARD Jacques, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1968.

64. Pour l'iconographie portuaire, voir notamment : ALLIOT-DUCHÈNE Virginie (dir.), *Joseph Vernet (1714-1789) : les vues des ports de France*, Paris, Musée national de la Marine, 2011.

plupart des cas, il s'agissait de figurer et d'estimer la situation et l'état des défenses des villes portuaires ; et d'envisager des projets propres à les renforcer. On cherchait aussi à sécuriser les abords des ports, leurs accès et leurs aires de stationnement, par l'élaboration de digues, de phares et de bassins. Ces travaux projectifs se composaient en général de mémoires décrivant les qualités de l'agglomération considérée, ses activités économiques, sa société, voire son histoire, ainsi que d'un appareil cartographique plus ou moins détaillé sur lequel étaient dessinées les infrastructures imaginées. Cette documentation constitue une ressource d'une valeur exceptionnelle, non seulement pour l'historien des siècles directement concernés, mais aussi pour le médiéviste qui y trouve de précieuses informations sur la configuration topographique du milieu, le parcellaire urbain originel, les monuments anciens. Plans et mémoires sont aujourd'hui dispersés dans plusieurs centres d'archives nationaux et locaux, et en particulier à la Bibliothèque nationale de France, aux Archives nationales ainsi qu'au Service historique de la défense (Vincennes). L'intérêt scientifique de cette documentation iconographique a été dernièrement mis en évidence dans des études consacrées à Bayonne ou aux Sables-d'Olonne<sup>65</sup>. Le travail peut être également facilité lorsque des comptes de travaux ont subsisté. C'est le cas en particulier pour Le Havre dont Philippe Lardin a restitué les premières années de développement<sup>66</sup>. Chaque phase du chantier de construction débuté en 1517 peut être précisément suivie, depuis le creusement et le terrassement d'un chenal permettant d'accéder à la crique de Grâce, en passant par la construction de jetées de soutènement et de protection, jusqu'à la maçonnerie des fortifications du port et de la nouvelle ville. La chance peut aussi venir d'une charte de fondation portuaire qui décrit, à l'instar du petit port vinaire de Queue-de-Vache, les attendus du projet<sup>67</sup>. Par ailleurs, comme pour toute étude d'infrastructures ou de monuments, la pluridisciplinarité s'impose. Lorsque cela est possible, l'archéologie peut venir au secours des textes et restituer des réalités portuaires inaccessibles. Le vaste chantier de fouilles entrepris à Bordeaux en 2002-2003, lors de la construction d'un complexe de parkings souterrains, a permis de mettre au jour des vestiges de premier ordre, ceux des installations primitives implantées le long du port antique formé sur l'estey de la Devèze, ceux aussi de la nouvelle zone portuaire qui fut édifiée et perfectionnée à partir de la seconde moitié du XIII<sup>e</sup> siècle à proximité du quartier neuf de Tropeyte. Tout un matériel témoigne des efforts répétés pour stabiliser les berges, mettre hors d'eau les chais et les autres bâtiments de stockage, autoriser l'accostage des navires et faciliter la manutention<sup>68</sup>. Il est à souhaiter aussi que, dans le sillage de l'archéologie, l'histoire s'approprie davantage les problématiques

65. BOCHACA Michel et ARIZAGA BOLUMBURU Beatriz, « La ciudad y puerto de Bayona. De los orígenes hasta la nueva desembocadura del Adour en el siglo XVI », *Isatas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n° 7, Donostia-San Sebastián, Untzi Museoa-Museo Naval, 2012, p. 71-87 ; TRANCHANT Mathias, *Les origines des Sables-d'Olonne. À la conquête des eaux et des sables*, La Crèche, Geste édition, 2012.

66. LARDIN Philippe, *Entre tradition et modernité. Les premières années du port du Havre (1517-1541)*, Rouen, Presses universitaires de Rouen, 2003.

67. TRANCHANT Mathias, « Un port à vin à la fin du Moyen Âge : étude de la charte de fondation du port de Queue-de-Vache en 1436 », in Christiane VILLAIN-GANDOSI et Éric RIETH (dir.), *Pour une histoire du « fait maritime »...*, *op. cit.*, p. 301-328.

68. GERBER Frédéric, « Physionomie d'un port médiéval : les cales et les chais du port de Tropeyte à Bordeaux (XIII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> s.) », in Jean-Paul DEMOULE (dir.), *La France archéologique : vingt ans d'aménagements et de découvertes*, Paris, Hazan, 2004, p. 194-195 ; GERBER Frédéric, « *Burdigala*, port d'estey, port de Garonne », in Laurent HUGOT et Laurence TRANOY (dir.), *Les structures portuaires de l'arc atlantique dans l'Antiquité*, supplément 18, Bordeaux, Aquitania, 2010, p. 83-93.

environnementales dans le but de restituer les paysages qui ont en partie présidé à la configuration des sites portuaires. Les géophysiciens, en particulier, sont très bien outillés pour aider à la résolution de ces questions déterminantes.

Nous avons commencé à le dire, le corpus documentaire susceptible d'éclairer les ports atlantiques est extrêmement varié et épars, mais somme toute assez pauvre en effet. Aux sources évoquées précédemment, très souvent issues de fonds municipaux ou départementaux et familiales des médiévistes depuis les années 1950, il faudrait en ajouter d'autres. Qu'en est-il par exemple des archives des « maîtres des ports et passage » dont l'office fut créé en 1305 par Philippe IV le Bel ? Leur conservation nous aurait été d'un grand secours pour estimer le trafic portuaire au sein du domaine royal. On pourrait aussi espérer des Archives nationales la conservation de dossiers édifiants relatifs à quelques sites. À notre connaissance, en dehors de celui concernant le petit port de Queue-de-Vache en Aunis, il n'en existe pas. Les fonds de la Chambre des comptes (P et PP) ou de la commission des péages (H<sup>4</sup>) sont également très décevants en la matière. Il en va de même pour celui de l'amirauté de France (Z<sup>1D</sup>), les affaires instruites à la Table de marbre ne remontant pas avant le xvi<sup>e</sup> siècle. Parmi les archives privées, le charrier des La Trémoille (1 AP) attire l'attention parce qu'il couvre une bonne partie des seigneuries littorales comprises entre les estuaires de la Loire et de la Gironde. Cependant, en dehors de quelques enquêtes et séries comptables, il ne fournit qu'assez peu d'éléments sur les territoires portuaires eux-mêmes. Quant aux archives anciennes de la marine, elles débutent pour l'essentiel au ministère de Colbert. Plus discrètes, les pièces de seconde main, lorsqu'elles ont été correctement utilisées et publiées, ne doivent pas être négligées. Depuis le xix<sup>e</sup> siècle, beaucoup de travaux d'histoire locale ont tenté de retracer les premiers développements de villes littorales, produisant à cette occasion quelques informations sur les infrastructures adjacentes dédiées au trafic des navires, fournissant parfois aussi la transcription d'actes particulièrement intéressants. Leur somme constitue en soi une masse de renseignements tout à fait utiles, d'autant que les grandes thèses de l'après-guerre les ont, semble-t-il, largement ignorées.

Afin de pallier la dégradation des séries documentaires qui auraient pu spécialement rapporter des faits maritimes, nous avons entrepris depuis 2010 la constitution d'une base de données, dénommée ESTRAN, destinée à l'enregistrement, au traitement et à la publication de pièces relatives aux populations de la façade atlantique du royaume de France<sup>69</sup>. Deux objectifs président au déploiement de cette opération. Elle a pour but d'identifier des sources originales et de recenser des documents déjà publiés ou employés, d'une part ; elle vise à reproduire, transcrire et analyser la matière archivistique ainsi retenue, d'autre part. Les séries privilégiées jusque-là ont été celles du Trésor des Chartes (JJ) et du Parlement (X). Les procédures, jugements et décisions qu'elles enferment sont, chacun le sait, d'un très grand intérêt, en raison de la variété des sujets abordés par les actes et de leur précision parfois. Certes, compte tenu des institutions dont elles émanent, les pièces découvertes ne concernent pas la totalité du spectre spatiotemporel de notre sujet : la Bretagne et la Flandre y échappent, comme la

69. Cette action est un des volets des projets HISTORISQUES puis DYPOMAR dont nous avons assuré la conduite entre 2007 et 2016. Elle a été financée par les crédits CPER/FERDER/FSE 2007-2014 et 2015-2020 dévolus à l'université de La Rochelle. Elle se poursuit désormais grâce, notamment, à l'hébergement de la base de données ESTRAN au sein de la TGIR Huma'num. La mise en œuvre de la base et l'exploration des archives centrales ont été confiées à Sébastien Hamel, recruté comme ingénieur de recherche à cette fin.

Guyenne jusqu'en 1453. Cependant, au regard des très riches enseignements qu'elles nous avaient déjà fourni pour le port de La Rochelle, il nous a paru utile d'entreprendre cette prospection, élargie à l'ensemble des littoraux directement tenus par le roi de France. En complément, nous avons aussi recherché des faits maritimes dans les dossiers relatifs aux amiraux de France conservés au sein de la collection des pièces originales (PO) de la Bibliothèque nationale. Au final, le dépouillement systématique a permis de constituer à ce jour quelque 3 240 fiches, ce qui représente une somme informative substantielle. Dans le cas de la série X, elles couvrent la période 1256-1482, et vont même jusqu'aux années 1510 pour certaines cotes. La série JJ a quant à elle été épluchée jusqu'à la fin du règne de Louis XI, une partie de ceux de Charles VI et de Charles VII attendant encore d'être traversée. Ce travail, qui sera poursuivi au cours des prochaines années, a d'ores et déjà permis d'obtenir des données très précieuses et d'améliorer de manière significative la connaissance de beaucoup de nos ports. Il forme une collection complémentaire et nécessaire à l'originalité de cette étude.

Ce qu'il manquait également à l'appui de notre réflexion, c'est une vision d'ensemble du semi portuaire constitué au cours des XI<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles. Il n'en existait, au moment de lancer nos recherches, aucun inventaire. Nous disposons bien des recueils consacrés aux *Ports maritimes de la France*, commandés par le ministère des Travaux publics et publiés, à raison de treize volumes, entre 1878 et 1899. Mais ces derniers, réalisés par des ingénieurs des ponts et chaussées, ne comportent que très peu d'éléments sur l'histoire médiévale des ports<sup>70</sup>. Les nombreux écrits de l'économiste Marcel-Adolphe Hérubel, édités entre 1912 et 1943, ont fait beaucoup avancer nos connaissances des sites normands et des basses vallées de la Seine, de la Loire et de la Gironde<sup>71</sup>. Mais ils doivent être complétés et surtout, ils laissent dans l'ombre des franges entières du littoral français. Aussi, dans une perspective d'efficience méthodologique et didactique, nous avons décidé de combler ces lacunes et de procurer au lecteur, sous une forme accessible, un aperçu global des ports maritimes de la France atlantique aux XI<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles. Un volume de recensement, regroupant toutes nos études de cas, a été réalisé à cet effet. Sous-titré *Tableau géohistorique*, il ne forme pas un corpus d'annexes tel qu'on en trouve parfois, dans lequel sont exposées les pièces les plus illustratives du propos de l'auteur. Il est bien davantage. Il compose le socle de connaissances auquel il convient de se référer pour comprendre et mesurer, *in situ*, les réflexions d'ensemble portées par notre recherche. Rédigé comme un ouvrage d'érudition distinct, illustré de cartes anciennes et de figures spécialement confectionnées pour l'occasion, il

70. MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, *Ports maritimes de la France*, Paris, Imprimerie nationale : t. I, *De Dunkerque à Étretat*, 1874 ; t. II, *Du Havre au Becquet*, 1876 ; t. III, *De Cherbourg à Argenton* 1878 ; t. IV, *D'Ouessant au Poulignen*, 1879 ; t. V, *De Saint Nazaire à Ars en Ré*, 1883 ; t. VI, 1<sup>re</sup> partie, *De La Rochelle à Maubert*, 1885 ; t. VI, 2<sup>e</sup> partie, *Des Calonges à Hendaye*, 1887 ; t. VII, 1<sup>re</sup> partie, *De Banyuls à Aigues-Mortes*, 1894 ; t. VII, 1<sup>re</sup> partie (suite), *D'Arles à Carry le Rouet*, 1897 ; t. VII, 2<sup>e</sup> partie, 1<sup>re</sup> section, *Marseille*, 1899 ; t. VII, 2<sup>e</sup> partie, 2<sup>e</sup> section, *De Marseille à Menton*, 1899 ; t. VIII, 1<sup>re</sup> partie, *Corse, Algérie, de Nemours à Tipaza*, 1890 ; t. VIII, 2<sup>e</sup> partie, *Algérie, d'Alger à La Calle*, 1892.

71. HÉRUBEL Marcel-Adolphe, *Le port de Caen et la Basse-Normandie*, Paris, Éditions de la Ligue maritime française, 1912 ; HÉRUBEL Marcel-Adolphe, *Le port de Roscoff. Étude d'économie maritime*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales (SEGMC), 1924 ; HÉRUBEL Marcel-Adolphe, *Le port de Boulogne-sur-Mer. Étude d'économie maritime*, Paris, SEGMC, 1925 ; HÉRUBEL Marcel-Adolphe, *Le port de Honfleur. Étude d'économie maritime*, Paris, SEGMC, 1926 ; HÉRUBEL Marcel-Adolphe, *Les origines des ports de la Seine maritime*, Paris, SEGMC, 1930 ; HÉRUBEL Marcel-Adolphe, *Les origines des ports de la Loire maritime*, Paris, SEGMC, 1932 ; HÉRUBEL Marcel-Adolphe, *Les origines des ports de la Gironde et de la Garonne maritime*, Paris, SEGMC, 1934 ; HÉRUBEL Marcel-Adolphe, *Les ports maritimes*, Paris, Presses universitaires de France, 1943.

fournit pour chaque site, ou chaque ensemble portuaire, les principales informations sur lesquelles s'appuieront les analyses et les conclusions du présent ouvrage<sup>72</sup>.

Voilà donc présentées, sur le plan des sources, les chances et les difficultés desquelles l'historien doit se satisfaire lorsqu'il tente d'étudier les ports français au Moyen Âge. Les silences absolus et définitifs sont nombreux, il est vrai ; mais ne soyons pas trop pessimiste. La pénurie est relative et les dossiers prometteurs, même étroits ou incomplets, nous en consolent souvent. En définitive – tout médiéviste confirmé en conviendra – l'objet portuaire paraît ne présenter, d'un point de vue documentaire, ni plus ni moins d'obstacles ou d'opportunités scientifiques qu'un autre champ d'étude. Le retard pris par la recherche à son égard n'est donc pas dû au volume ni à la qualité des preuves de son existence. Il tient davantage au manque d'intérêt que les spécialistes ont éprouvé pour lui et pour les gens qui s'y activaient, le devenir des communautés marchandes ayant exercé jusque-là un attrait plus puissant et plus exclusif.

### **Les bornes de l'étude des ports maritimes de la France atlantique (XI<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècle)**

Le choix de la façade atlantique du royaume de France comme cadre géographique de l'étude ressortit à plusieurs critères. Depuis l'embouchure de la Bidassoa jusqu'aux confins du Zwin, le tracé de ce littoral, îles comprises, s'étend sur près de 5 485 km. Il délimite deux mers bordières – le golfe de Gascogne et la Manche – dont chacune constituait au Moyen Âge un système singulier ; et il déborde sur la mer du Nord, foyer d'expansions maritimes s'il en est. Sur le plan environnemental, cet ensemble côtier présente l'avantage d'une grande diversité des situations. Il est formé tout à la fois de cordons dunaires, de zones de marais et de côtes rocheuses de nature variée, dont le nombre et la profondeur des indentations fluctuent selon les cas. Son tracé irrégulier, tantôt rectiligne tantôt accidenté, composé de golfes reliés par des caps ou de brèches profondes et accidentées, conditionne fortement la qualité des abris naturels. Sa bathymétrie, très variable elle aussi, impacte avec plus ou moins d'acuité les accès au rivage. Il est le débouché de fleuves de toutes dimensions qui le mettent en relation avec un hinterland plus ou moins vaste. Il est soumis aux actions océaniques et fluviales dont les conséquences sont très perceptibles au cours de la seconde moitié du Moyen Âge : les phénomènes d'érosion et de sédimentation ont en de nombreux endroits remanié le tracé et le relief du littoral. Quant aux terres contiguës au trait de côte, la qualité de leur topographie et de leur sol a pu représenter des facteurs essentiels au développement des activités humaines. En embrassant toute la variété de ces réalités environnementales, il doit être possible de mieux comprendre le rôle qu'a pu tenir le contexte géographique dans les formes et les dynamiques portuaires.

Si on le considère sous l'angle politique et institutionnel, ce littoral couvre l'intégralité de la frontière occidentale du royaume – c'est-à-dire de ses fiefs mouvants – ce qui lui donne son unité. Il a été soumis à des convoitises et des tensions importantes entre les principaux acteurs que furent les rois de France et d'Angleterre d'une part, les forces princières (duchés de Bourgogne et de Bretagne principalement) et urbaines

72. TRANCHANT Mathias, *Les ports maritimes de la France atlantique (XI<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles)*, vol. I, *Tableau géohistorique*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2017.

d'autre part. Dès le XI<sup>e</sup> siècle, les territoires côtiers sont l'objet de la mise en ordre seigneuriale. Puis à partir de la fin du XII<sup>e</sup> siècle, ils deviennent un enjeu majeur pour la puissance royale française qui, par touches successives, entreprit d'y déployer son autorité. De sorte qu'en l'espace de trois siècles, depuis 1204 et la conquête de la Normandie par Philippe Auguste, jusqu'à 1491 et le mariage de Charles VIII avec Anne de Bretagne, la façade atlantique du royaume fut presque entièrement unifiée. Les seules exceptions à ce processus d'intégration pluriséculaire sont Calais – passée sous domination anglaise entre 1347 et 1558 – et le comté de Flandre – traversé par de graves crises politiques à partir des années 1470 et qui devint progressivement incontrôlable, même si ce n'est qu'à partir des traités de Madrid (1526) et de Cambrai (1529) que fut abolie la suzeraineté française à son endroit.

D'un point de vue économique, les XI<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles correspondent à une période désormais bien connue, au cours de laquelle se succédèrent : une phase de croissance fondée sur les progrès de l'agriculture et de l'artisanat, et qui se manifesta notamment par l'internationalisation des échanges jusqu'au début du XIV<sup>e</sup> siècle ; une phase de crises précipitées et entretenues par les intempéries, les pestes et les guerres ; une phase de regain progressif au cours du XV<sup>e</sup> siècle qui ne paraît pas avoir pu restaurer le monde plein des derniers Capétiens. Sur le plan de l'armement – et du négoce plus précisément – cette séquence historique a vu émerger de grandes nations maritimes (Castillans, Anglais, Hanséates) dont les entreprises stimulèrent la réactivation ou l'éclosion de grandes villes portuaires, au premier rang desquelles se trouvent Bayonne, Bordeaux, La Rochelle, Rouen et Bruges. Certaines communautés françaises de gens de mer (Basques, Bretons, Normands, Flamands) participèrent aussi au vaste mouvement d'élargissement des horizons commerciaux, chacune ayant connu au cours de la période ses décennies de gloire. Et dans le même temps, la technologie navale a considérablement progressé, permettant dès le XIII<sup>e</sup> siècle la construction de bâtiments de plusieurs centaines de tonneaux.

Au total, ces limites spatiotemporelles apparaissent suffisamment amples et cohérentes pour autoriser des comparaisons et l'appréhension de phénomènes sur le temps long. Elles excluent cependant les littoraux méditerranéens, ce dont il nous faut nous expliquer. Si leur morphologie ne complète que marginalement la typologie des côtes atlantiques, les conditions hydrologiques de la Méditerranée sont par contre assez différentes de celles de l'Atlantique. Cela est significatif pour le mouvement des marées. La faiblesse du marnage pose d'une autre manière la problématique d'accès au rivage et donc aux sites portuaires : sauf en contexte estuarien et lagunaire, la profondeur des mouillages varie peu et l'influence des courants côtiers reste limitée, ce qui favorise et sécurise la navigation et le stationnement naval en front de mer. En revanche, l'onde tidale ne remontant que modestement les basses vallées fluviales, l'hinterland est moins accessible aux navires de mer que ne le permettent les estuaires atlantiques. Les littoraux méditerranéens furent d'autre part investis assez tard par les rois français. Jusqu'à 1481-1482 et le rattachement du comté de Provence à la Couronne, seule la façade languedocienne du comté de Toulouse mettait en contact le royaume avec la Méditerranée. Et encore, il faut attendre 1271 pour qu'il entre réellement dans le domaine royal. Avant 1229, les Capétiens n'avaient pas directement accès à cet espace maritime. Enfin, l'économie méditerranéenne présente des réalités et une chronologie assez différentes de ce qu'on observe dans le Ponant. Jusqu'au VII<sup>e</sup> siècle, un trafic important continua d'exister entre l'Orient et l'Occident autour,

en particulier, des produits de luxe. Et bien que la poussée musulmane étioât ces échanges au cours des deux siècles suivants, favorisant l'émergence d'un nouveau pôle commercial en Europe septentrionale, le redémarrage fut plus précoce et plus ample dans le sud que dans le nord. Dès le x<sup>e</sup> siècle, les activités maritimes, sous l'impulsion des cités italiennes, atteignent des proportions significatives, stimulant par la même occasion les mouvements navals et marchands dans les ports provençaux, languedociens et catalans. Cette dynamique de l'économie d'échange en Méditerranée se maintient jusqu'au milieu du xv<sup>e</sup> siècle, ce, en dépit des crises et du marasme ambiant. Pour toutes ces raisons géographiques, politiques et économiques, il paraît que les littoraux méditerranéens relèvent de réalités et de problématiques spécifiques et qu'il convient donc de ne pas les intégrer à notre étude.

Ainsi présenté, et même en le cantonnant aux marges atlantiques, notre champ d'investigation pourrait sembler trop étendu, au point de dépasser une masse critique qui le rendrait tout à la fois suspect et incontrôlable. En réalité, compte tenu des faibles dimensions de la plupart des ports et des maigres informations qui s'y rapportent, cette ampleur s'impose. Autrement dit, il n'est pas question ici, prenant le prétexte du port, de retracer cinq siècles de la vie des sociétés riveraines de l'Atlantique. Non, il s'agit bien d'examiner spécialement et exclusivement les territoires portuaires. En revanche, nous n'oublierons pas de les replacer dans un contexte historique plus vaste. Cette étude ne sera pas une synthèse portant sur le commerce maritime ni sur la fiscalité des transports. Ces questions concernent essentiellement les sociétés et les autorités des villes littorales. Nous ne perdrons toutefois pas de vue que la nature des marchandises échangées, leur provenance ou le volume des échanges ont pu influencer l'organisation de la manutention et du stockage le long des quais. Nous n'étudierons pas non plus les manifestations maritimes des conflits européens même si ces événements ont pu grever ou stimuler l'activité portuaire. En matière militaire, ce qui nous intéresse, ce sont seulement les moyens mis en œuvre pour assurer la défense des ports ainsi que les arsenaux qui y furent implantés. Les progrès de la construction navale, qui ont permis tout à la fois d'augmenter les capacités de fret, d'accélérer et de sécuriser le transport maritime, ne seront retenus que pour leurs caractères généraux. En la matière, nous nous limiterons à observer dans quelle mesure l'augmentation du tonnage des bâtiments de charge a pu influencer la hiérarchie, l'organisation logistique, les aménagements, l'entretien voire le déplacement des ports. Et puis, nous nous restreindrons aux seules activités exercées dans les limites de l'espace portuaire. La navigation en mer ou les opérations commerciales et financières réalisées dans les villes échappent à nos investigations.

## Les ports, des territoires opportuns et fragiles

Venons-en enfin au mobile de cette recherche. À partir des données archivistiques et documentaires regroupées, nous entendons étudier le port comme un territoire, selon la polysémie qui entoure ce terme et qui a été mise en évidence par les géographes depuis les années 1980. Plusieurs travaux récents ont permis d'en éclaircir les aspects pour ce qui concerne spécialement le Moyen Âge<sup>73</sup>. Nous concevons le territoire

73. CURSENTE Benoît et MOUSNIER Mireille (dir.), *Les territoires du médiéviste*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2005.

portuaire comme un espace humanisé à part entière. Non seulement les hommes se le sont approprié pour y développer leurs activités, mais ils ont pu lui affecter des limites matérielles et juridiques, le modifier et le doter d'aménagements. De la sorte, transformé en port, un secteur côtier devient le point de fixation d'enjeux économiques, politiques, sociaux et culturels propres à la société qui le contrôle. C'est ce qui en fait un véritable objet historique dont le médiéviste peut souhaiter connaître la trajectoire individuelle, les transformations naturelles et anthropiques, les phénomènes de réseau auxquels il s'est trouvé associé.

Les questions que pose le territoire portuaire sont nombreuses. Il est nécessaire en premier lieu de bien clarifier ce qu'était un port au Moyen Âge. La réponse sera évidemment plurielle et dépendra des critères retenus pour le caractériser. On sera attentif en particulier aux mots et aux concepts. Les termes employés dans les sources – *port* et *havre* – revêtent plusieurs significations fondées sur leurs fonctions ainsi que sur leur contexte environnemental. De surcroît, sous une même appellation, ils désignent des réalités très différentes. Tout sépare un port à vin ou à sel de la côte aunisienne d'un havre de fond d'estuaire comme Nantes ou Bordeaux : leur histoire, leurs conditions naturelles, leurs dimensions, leurs infrastructures, leur fiscalité, leurs usages et leurs usagers.

En dehors des vocables, d'autres critères doivent être convoqués si l'on veut pouvoir correctement définir et comprendre chaque port. On portera ainsi une attention spécifique à l'outillage et aux règles d'usage dont chaque territoire portuaire était doté, à des degrés divers. Ces dispositifs matériels et organisationnels étaient de la plus haute importance, parce qu'ils permettaient de faciliter, de réguler et de protéger les opérations de transport et de manutention : l'accès, le stationnement, le transbordement, le stockage. Ils pouvaient mobiliser des moyens financiers et humains conséquents et exigent à ce titre une attention spécifique. Par ailleurs, tous les ports n'étaient pas le siège des mêmes activités économiques, ni dans les mêmes proportions. Le commerce et son corolaire qu'est l'affrètement fondèrent durant la seconde partie du Moyen Âge l'existence d'un grand nombre de sites. Il faudra, lorsque cela est possible, prendre en compte l'évolution de leurs flux globaux comme les tendances qui caractérisent les dynamiques des filières et les pôles. Le négoce venait bien souvent compléter une activité plus ancienne, la pêche, qui dans certains cas continuait d'occuper une large part de l'économie portuaire. Au transport des marchandises, il faut ajouter celui des personnes qui pouvait être réalisé au moyen de bacs ou à l'occasion d'expéditions commerciales. Et de façon temporaire ou permanente, les nécessités militaires formaient un secteur à part entière. À l'interface de ces activités se trouvait l'armement naval, soutenu par les chantiers de construction et de réparation, un domaine complexe et très concurrentiel qui a pu constituer l'une des principales sources de revenu de certains ports. Toutes ces données constituent autant d'arguments à partir desquels il est possible d'établir des typologies capables de distinguer les quelque 623 lieux de stationnement naval que nous avons pu identifier et qui s'égrainaient le long des côtes du golfe de Gascogne, de la Manche et de la mer du Nord.

En tant que territoire, le port se caractérise aussi par les limites politiques et juridiques et par les réglementations spécifiques qui lui étaient appliquées. C'était un espace dominé, encadré, gouverné, sur lequel les détenteurs du ban exerçaient une autorité d'intensité et de nature variable selon l'importance des enjeux qui s'y

concentraient et selon sa proximité d'une agglomération. À cet égard, il sera intéressant de différencier les sites implantés en contexte urbain ou périurbain de ceux fixés en milieu rural. Pour ses usagers, le port offrait un point de connectivité avec la mer, au moyen duquel ils fondaient leur subsistance, leur développement et leurs partenariats. Territoire de transit et de transition, ouvert aux échanges, il était donc une chance pour ses acteurs. Mais simultanément, porte ouverte sur l'étranger – le concurrent voire l'adversaire – il représentait une menace potentielle pour la société qu'il voisinait. De ce fait, ses riverains se trouvaient partagés entre deux attitudes à son endroit : le défendre et s'en protéger. De surcroît, le port ne répondait pas uniquement aux besoins des agents économiques. Il procurait, grâce à la fiscalité dont il était le support, des bénéfices appréciables aux caisses des pouvoirs locaux et centraux.

Et puis, à une échelle plus globale, s'ils constituaient des unités fonctionnelles autonomes, les territoires portuaires s'inscrivaient aussi dans des réseaux plus ou moins étendus et structurés, en particulier s'ils étaient impliqués dans les flux du commerce maritime. À l'intérieur de ces ensembles aux contours difficiles à cerner, dont la dimension variait selon une échelle régionale, interrégionale ou internationale, chacun remplissait un rôle plus ou moins défini et participait à un dispositif destiné à limiter les concurrences et à favoriser les complémentarités. Ces mises en réseau servaient des intérêts économiques bien sûr, en formant par exemple un système de relais entre l'hinterland et le littoral. Elles étaient de surcroît employées pour la sécurité et la défense côtière. Se pose alors la question de la densité de leur répartition le long du littoral et des berges estuariennes, ainsi que de leur hiérarchie au sein des organisations logistiques, économiques, politiques et militaires progressivement mises en place.

Considéré l'ensemble de ces caractéristiques, il conviendra enfin de mettre en lumière les dynamiques de ces territoires. Les ports du Moyen Âge, plus encore qu'aujourd'hui, étaient des espaces anthropisés précaires, sans cesse remis en cause par des événements naturels et humains. L'environnement instable, ses contraintes et ses évolutions, favorisaient ou handicapaient les installations avec plus ou moins d'acuité. Les havres étaient aussi tributaires des évolutions du marché du fret et de la technologie navale de l'époque : variation du flux des échanges et des quantités de denrées à transporter, modification des routes commerciales, croissance du tonnage des navires, dépôts de lest, etc. Dans ces circonstances, les sites portuaires étaient pourtant appelés à satisfaire les motivations économiques et politiques, elles-mêmes fluctuantes, qui présidaient à leur fonctionnement. Aussi devaient-ils être régulièrement adaptés aux changements rencontrés. Dans le cas d'une simple zone de relâche ou de transbordement, destinée à un trafic faible ou occasionnel, éloignée d'une agglomération dynamique, il n'était pas question d'engager des travaux coûteux. La moindre variation négative des facteurs naturels ou humains inclinait à son abandon au profit d'un autre emplacement plus convenable. Au contraire, un site vers lequel se concentraient et se fixaient durablement des enjeux importants donnait lieu à des investissements significatifs. La résolution – toujours partielle et provisoire – des difficultés rencontrées exigeait alors la mise en œuvre d'interventions d'envergure. Et c'est le plus souvent aux autorités de tutelle, responsables et garantes de la chose publique, qu'il revenait de mobiliser et de déployer les moyens techniques, humains et financiers nécessaires à la conservation ou au déploiement des infrastructures portuaires.

Faut-il rappeler la prédilection de l'être humain pour la terre ? C'est à partir du sol qu'il sait le plus aisément obtenir sa subsistance et façonner son cadre de vie. Dès lors qu'il repousse les limites de ses prédispositions naturelles pour s'aventurer en mer ou dans les airs, c'est littéralement à ses risques et périls. Dans cette perspective, les moyens grâce auxquels les marins du Moyen Âge ont pu gagner l'océan étaient comme eux, d'une grande vulnérabilité. Nous posons en titre de cette étude l'assertion selon laquelle le port était un *territoire de fortune*. Ce terme renvoie aux origines médiévales du concept de risque dont nous avons déjà analysé le parcours<sup>74</sup>. Synonyme de péril et d'adversité, il désignait aussi le hasard produit par la Providence divine. Ainsi, le port peut-il apparaître comme un espace humanisé, tout à la fois exposé aux aléas maritimes et propice à la confiance de ses usagers. Il était la focale d'ambitions et de menaces, d'espoirs et d'incertitudes. Il procurait la *fortune* salvatrice d'un abri aux navires, aux hommes et aux marchandises exposés aux dangers de la mer. Il suscitait l'espoir d'une *fortune* économique pour les pêcheurs et les marchands qui y développaient leurs activités. Cependant, sans cesse exposé à l'érosion et à la sédimentation, ce territoire fragile était aussi soumis à la *fortune* de l'hydrologie marine et fluviale, des vents, des vagues, des sables, quand ce n'était pas à la *fortune* de quelques pillards ou flottes ennemies. Voilà en quelques phrases les horizons vers lesquels nous allons nous engager.

74. TRANCHANT Mathias, « La "culture" du risque chez les populations usagères des mers et littorales du Ponant (XI<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles) : première approche d'une histoire à construire », *Revue d'histoire maritime*, n° 9, « Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge », Tranchant Mathias et Poussou Jean-Pierre (dir.), 2008, p. 9-45.