Michel BOCHACA, Jean-Luc SARRAZIN (dir.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e-XVI^e siècle)*

Thomas Engel

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/abpo/374>

DOI : 10.4000/abpo.374

ISBN : 978-2-7535-1509-3

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 30 mars 2008

Pagination : 223-224

ISBN : 978-2-7535-0653-4

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Thomas Engel, « Michel BOCHACA, Jean-Luc SARRAZIN (dir.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e-XVI^e siècle)* », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 115-1 | 2008, mis en ligne le 01 janvier 2010, consulté le 23 juillet 2022. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/374> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/abpo.374>

Ce document a été généré automatiquement le 23 juillet 2022.

Tous droits réservés

Michel BOCHACA, Jean-Luc SARRAZIN (dir.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e- XVI^e siècle)*

Thomas Engel

RÉFÉRENCE

Rennes, PUR, coll. « Histoire », 2007, 262 p.

NOTE DE L'ÉDITEUR

Cet ouvrage sur le site des Presses universitaires de Rennes : notice, documents et commande en ligne : <http://www.pur-editions.fr/detail.php?idOuv=1555>

- 1 Cet ouvrage est la publication des actes du séminaire d'histoire économique et maritime tenu à La Rochelle le 24 juin 2005. Cette réunion s'intéressa aux évolutions naturelles et aux transformations humaines connues par les sites portuaires et le littoral européen entre les XIV^e et XVI^e siècles. L'intérêt se focalise tout d'abord sur les côtes françaises du golfe de Gascogne avec les exemples de Guérande (A. Gallicé) ; la Baie (J.-L. Sarrazin) ; l'Aunis (M. Tranchant) ; la côte saintongeaise (S. Périssé) et Bayonne (M. Bochaca). Ensuite les regards se portent vers les infrastructures portuaires de la péninsule Ibérique en traitant le nord de l'Espagne (B. Arízaga et J. A. Solórzano Telechea) ; Porto (I. Freitas) ; Setúbal (A. Aguiar Andrade et A. C. Silveira) ; la Basse-Andalousie (L. Ménanteau). Enfin, certaines contributions concernent l'une des

provinces maritimes les plus importantes du Moyen Âge : les Flandres et les anciens Pays-Bas, s'intéressant à ses avant-ports (S. Curveiller), à l'Écluse (K. Minnebo), à Amsterdam (J. Van Der Vliet), à Delft, Bruges et Middelbourg (L. Sicking).

- 2 Les sources montrent qu'avant le ^{xiv}^e siècle il est rare de trouver des infrastructures portuaires solides. En effet, lorsque les conditions naturelles étaient clémentes, les navires de petite taille avaient tendance à s'échouer sur des plages pour décharger. Les plus importants restaient en mouillage à faible distance de la côte afin que les hommes, se servant de petites embarcations, viennent jusqu'à eux pour ramener la cargaison à terre. La plupart des exemples traités montrent que la construction d'infrastructures portuaires solides débuta parallèlement à l'apparition de navires à fort tirant d'eau et au développement croissant du trafic maritime.
- 3 Afin de s'enrichir et de garder une place importante au sein du commerce international, les villes n'hésitent pas, dès le début du ^{xiv}^e siècle, à investir des sommes colossales dans des aménagements portuaires importants. On constate alors la construction de nombreuses infrastructures sous l'impulsion des gouvernements municipaux, aidés par le pouvoir lorsque cela s'avérait nécessaire (Henri IV pour l'Espagne, Philippe le Hardi pour l'Écluse, Charles VIII pour Bayonne). Néanmoins ce sont principalement des capitaux privés ou venant des municipalités qui sont investis, les grands seigneurs n'intervenant qu'en cas d'ultime recours. Les travaux entrepris sont de natures diverses. Ils peuvent aller de la simple réfection à la construction d'avant-port ou au déplacement de ports (Arnhemuiden dans la seconde moitié du ^{xv}^e siècle) en passant par la mise en place de canaux (à Delft vers 1343) ou le détournement du lit d'un fleuve (l'Adour près de Bayonne). Les réalités portuaires diffèrent donc en fonction des régions et des besoins des villes. On constate par exemple qu'au nord de l'Espagne les installations côtières restent archaïques jusqu'à la moitié du ^{xv}^e siècle tandis qu'à Bruges, un canal reliant la ville au Zwin à Damme fut creusé dès le ^{xiii}^e siècle. En France, c'est le commun de la ville de Bouin qui prend l'initiative de travaux au début du ^{xiv}^e siècle.
- 4 Ces différentes politiques de travaux furent amorcées à la fois pour des raisons économiques et pratiques, mais également afin de lutter contre des conditions naturelles entravant le commerce. Un problème récurrent touche tous les ports évoqués dans cet ouvrage : celui de l'ensablement qui peut à la fois être dû aux conditions naturelles, mais également aux activités humaines. L'accumulation de sédiments dans les embouchures des fleuves réduit les possibilités de navigation, empêche peu à peu la venue de navires à fort tirant d'eau et éloigne les villes portuaires de la mer. Cela se retrouve à la presqu'île d'Arvert qui doit faire face à l'avancée des sables, ou à proximité de Bayonne lorsque l'érosion et les alluvionnements forcent l'Adour à modifier son écoulement. Des facteurs anthropiques sont également avancés. En Basse Andalousie ce sont les déforestations qui affaiblissent les sols et favorisent leur érosion, rendant ainsi l'anse de Palos de la Frontera moins profonde et peu navigable. Pour d'autres ports, en Saintonge où à Setúbal ce sont les infrastructures telles que les moulins, les pêcheries et les marais salants qui empêchent le bon écoulement des eaux et favorisent l'alluvionnement. Ce sont ces difficultés associées à l'importance économique de certains sites (tels que Porto, l'Écluse ou Setúbal) qui engendrèrent une politique de grands travaux et modifièrent progressivement le littoral européen.

- 5 Malgré des sources rares et souvent limitées qui laissent planer de nombreuses incertitudes, les auteurs ont réussi à étudier les processus de « repoussement » de la mer mis en œuvre par les municipalités. Comment les hommes luttèrent-ils contre les éléments afin de protéger leur port ? Qui finançait ces efforts ? Dans quelle mesure les solutions trouvées étaient-elles viables ? Pourquoi et comment certaines cités portuaires virent leur influence croître aux dépens de leurs rivales ?
- 6 Toutefois, ces communications ne balayent que partiellement le littoral de l'Europe atlantique et font l'impasse sur les côtes de Bretagne, de Normandie ou des îles Britanniques, par exemple. Ceci s'explique surtout par la difficulté à mobiliser des chercheurs travaillant sur ces thèmes. Mais l'objet du séminaire de La Rochelle était de poser les jalons de recherches à venir ; c'est pourquoi l'ouvrage se présente comme l'étape fondatrice d'études ultérieures visant à analyser l'impact du milieu naturel et des activités humaines sur l'évolution des zones portuaires.