*Les ports maritimes de la France atlantique (XI^e-
XV^e siècle). Volume I : Tableau géohistorique*

Frédérique Laget

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/abpo/4697>

DOI : 10.4000/abpo.4697

ISBN : 978-2-7535-7968-2

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 20 novembre 2019

Pagination : 207-209

ISBN : 978-2-7535-7966-8

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Frédérique Laget, « *Les ports maritimes de la France atlantique (XI^e-XV^e siècle). Volume I : Tableau géohistorique* », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 126-3 | 2019, mis en ligne le 20 novembre 2019, consulté le 08 janvier 2022. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/4697> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/abpo.4697>

de l'abbaye Saint-Florent ou à Guillaume de Combourg pour Marmoutier. Dans cette galerie de portraits monastiques, aucune femme n'est malheureusement évoquée et une abbaye telle que celle du Ronceray d'Angers n'apparaît guère : gageons qu'il y a là aussi une importante piste de recherche à prolonger...

Sébastien LEGROS

TRANCHANT, Mathias, *Les ports maritimes de la France atlantique (X^e-XV^e siècle). Volume I : Tableau géohistorique*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2017, 261 p.

C'est un travail titanesque que Mathias Tranchant réussit ici en quelque 228 pages de texte, celui de résumer l'état des connaissances actuelles sur l'ensemble des ports atlantiques français au cours du second Moyen Âge. Il s'agit de la publication du premier volume de son habilitation à diriger des recherches. En résulte un formidable outil pour tout chercheur maritimiste intéressé par la circulation maritime et la construction des ensembles portuaires.

Le projet de l'auteur est double : *localiser* et *analyser*, de manière finalement beaucoup plus proche de l'archéologie que des classiques études historiques. Pour ce faire, Mathias Tranchant se tient strictement à son sujet, qui est d'étudier les ports en tant que tels, et non leur population ou les circulations qui s'y font. Conscient des difficultés soulevées par les tentatives de définition d'un port au Moyen Âge, il considère que seront admis comme « ports maritimes » « les sites qu'employaient les maîtres de navires pour le transport par voie de mer, sans tenir compte d'autres considérations » (p. 12). Pour pouvoir reconstituer leur histoire (avec la patience et la précision d'un moine bénédictin), il recourt à au moins trois types de sources : les archives médiévales, les sources modernes et les historiens locaux du XIX^e siècle, alors même que son travail est consacré à la fin du Moyen Âge. L'ambition est ici de retrouver la moindre trace d'éléments médiévaux aujourd'hui disparus, mais connus ou aperçus d'observateurs ultérieurs. L'argumentation se tient (p. 10-11).

L'ouvrage est organisé de manière géographique, du sud au nord : sont ainsi énumérés, en dix chapitres, les ports de Gascogne, de la Gironde, de Saintonge-Aunis-Bas-Poitou, de la basse Loire, de Bretagne, de Normandie occidentale et orientale, de la basse Seine, de Picardie et Boulonnais puis de Flandre. L'organisation des chapitres est méthodique et identique de l'un à l'autre : l'auteur reconstitue, en fonction de ses sources, le maillage portuaire, sa densité probable, puis recompose l'histoire de chaque port, remontant lorsque faire se peut à l'Antiquité (par exemple pour le bassin de la Seudre, p. 33, ou pour Calais, p. 195), ou, le plus souvent, au haut Moyen Âge (ainsi Nantes, p. 75 *sq.*), voire au Moyen Âge central (par exemple, et entre autres, Gravelines, p. 203). L'ensemble est abondamment illustré de cartes réalisées par l'auteur et d'illustrations tirées de cartes ou de vues de l'époque moderne. Ce riche appareil iconographique est une véritable manne pour le chercheur, tant elle est précise et recoupe efficacement les informations textuelles.

Avant d'entrer plus avant dans l'ouvrage, évoquons rapidement son principal défaut, à savoir la densité relativement élevée de coquilles, fautes de syntaxe ou oubli de mots, voire de syllabes, qui trahissent à la fois la rapidité du travail de l'auteur et le manque de relecture de l'éditeur. Quoique heurtant parfois la lecture, ces coquilles n'enlèvent rien aux qualités du texte.

Les principaux éléments que l'on peut retenir après lecture sont au nombre de trois : la concentration progressive des ports à partir du Moyen Âge central, leur hiérarchisation croissante et la distinction essentielle entre port et ville.

Malgré des disparités régionales, on constate en effet au fil de la lecture la manière dont les ports se concentrent et s'agrandissent entre haut et bas Moyen Âge. On n'est pas loin, parfois, d'observer un phénomène comparable à celui des *hubs* portuaires de notre moderne mondialisation : ainsi, lorsque se forme le complexe portuaire de Brouage à la fin du ^{xv}^e siècle, il réutilise un petit site de pêcheurs plus ancien pour former un ensemble suffisamment équipé et aménagé afin d'accueillir les lourds navires du nord de l'Europe venus quérir du sel (p. 37). Parallèlement, les petits ports voisins de Saintonge, quoiqu'ensablés à partir du Moyen Âge central, semblent avoir maintenu une activité beaucoup plus locale. En Normandie, Harfleur et Honfleur jouent un rôle similaire de « grands ports », bien que l'alluvionnement croissant nuise à leur capacité d'accueil et condamne les autorités à sans cesse les réaménager (p. 135-148). Or, ces aménagements, constructions et reconstructions montrent bien l'intérêt des rois de France à conserver ces ports, eu égard aux trafics internationaux qui s'y jouent. Il en est de même à Vannes, un siècle plus tôt, lorsque le duc de Bretagne Jean IV commence à étendre le port vers le sud de la ville, extension qui ne sera achevée qu'au ^{xv}^e siècle (p. 90).

La formation de ces « grands ports », adaptés aux exigences du commerce international de la fin du Moyen Âge, au tonnage croissant des navires ainsi qu'à leur plus forte fréquentation, conduit à une hiérarchisation des ports assez visible dans la plupart des régions étudiées. On le constate par exemple sur la côte de Gascogne, où une nébuleuse de petits ports (le plus souvent de simples sites d'échouage) consacrés à la pêche et aux trafics locaux se voit dominée par Bayonne entre les ^{xi}^e et ^{xii}^e siècles (p. 19-21). Plus parlant encore est l'exemple de Bordeaux, qui finit au ^{xiv}^e siècle par concentrer l'activité portuaire de tout l'estuaire en asséchant celle des ports intérieurs (p. 29). À l'opposé, la Flandre montre un visage différent : les ports y sont dans l'ensemble des constructions planifiées par les comtes de Flandre à partir du ^{xii}^e siècle pour capter le flux commerciaux du nord de l'Europe (p. 193 *sq.*). Mais, dans ce cadre septentrional soumis aux invasions marines et aux ensablements agressifs, l'étiollement des petits ports est moins dû à l'émergence de ports majeurs qu'aux conditions naturelles – qui contraignent d'ailleurs les autorités locales à nombre de travaux d'aménagement pour conserver leurs ports en bon état.

Et dans ces initiatives politiques comme dans le développement des ports, on ne peut que constater que port et ville sont bien deux entités distinctes. Qu'il s'agisse des nébuleuses portuaires de la côte atlantique, entre pays basque et Bas-Poitou, des multiples ports bretons insérés dans les anfractuosités du rivage ou encore des havres normands disséminés sur des sites côtiers propices, on assiste à un essai-image de petits ports non reliés à une ville. Et lorsque les plus importants d'entre eux constituent une extension urbaine, ils en sont soigneusement distingués, par des remparts, des fortifications, des tours et des chaînes : l'exemple, fort développé, de La Rochelle est ici spectaculaire. Mathias Tranchant souligne qu'« à partir du ^{xiii}^e siècle, deux entités distinctes coexistèrent à l'intérieur des remparts : le port et la ville. [...] Le port, ceint de toutes parts, s'ouvrait à ces trois espaces urbains [*Le Pérot, Saint-Nicolas et le bourg principal*] par plusieurs portes et se fermait du côté de la mer par une chaîne » (p. 55). Pourquoi une telle séparation ? Parce qu'un port est fondamentalement ambivalent : il offre une perspective d'enrichissement et de développement économique (par la pêche, le commerce, la construction navale) tout en faisant planer sur sa région la menace des invasions. Un exemple est ici édifiant, celui de la construction avortée d'un port sur la Gères (près de l'estuaire de la Charente) durant la première moitié du ^{xiv}^e siècle (p. 48-50). Au départ, en 1311,

le seigneur de Surgères et le commissaire du roi Philippe IV passent accord pour la fondation d'un port au Gué-Charreau. L'enjeu est double : acheminer et écouler les vins locaux tout en engrangeant des taxes supplémentaires sur les exportations. Le rayonnement international des ports se dessine ici en creux, notamment pour des productions qui sont expédiées en Angleterre, voire en Europe du Nord. À ce stade, les acteurs locaux semblent fort motivés, d'autant plus que le roi accorde au seigneur de Surgères des privilèges supplémentaires, lesquels sont censés compenser, on le devine, l'ampleur des travaux nécessaires (creusement d'un canal, édification de plusieurs ponts et écluses, le tout pris en charge par les juridictions locales). Puis les travaux ralentissent, eu égard à l'ampleur de la tâche. Un embryon de canal est creusé au début des années 1330. L'argent vient à manquer. Entrent alors en scène les autorités voisines, inquiètes de cette nouvelle concurrence : les échevins rochelais et angériens, qui s'associent contre le projet. Jouant la montre, ils réussissent à convaincre la Couronne que la présence d'un port en ces lieux est dangereuse en raison des invasions de bandits qu'elle favoriserait, et proposent de rembourser le roi en échange d'un comblement du site. L'accord est entériné en 1345. Selon l'avantage économique ou l'inconvénient sécuritaire qu'il représente, le port sera encouragé ou bien voué aux gémonies – mais ce que l'on distingue nettement dans l'ouvrage de Mathias Tranchant, c'est que l'argument économique est toujours, en fin de compte, le seul prioritaire en la matière.

En conclusion, si l'on ne devait retenir qu'une chose une fois l'ouvrage refermé, ce serait cette extraordinaire capacité d'adaptation des populations et des juridictions médiévales dans le domaine portuaire. Malgré l'énorme gageure que pouvait représenter, il y a six ou sept siècles, le creusement, le déplacement, la construction, le désensablement d'un port, de canaux, d'écluses, de bassins, les ports étaient mobiles. La géographie portuaire médiévale est formidablement plastique : les havres se disséminent en nébuleuses, s'organisent en complexes, se concentrent en pôles, s'adaptant à chaque fois aux réalités du terrain, de la côte et des évolutions économiques. Une plasticité dont notre civilisation actuelle, friande de changement gratuit, pourrait judicieusement s'inspirer.

Frédérique LAGET

LE DOUGET, Annick, *Guérisseurs et sorciers bretons au banc des accusés. Finistère, 1800-1950*, Fouesnant, éd. Le Douget, 2017.

Spécialiste de la violence et de la justice dans le Finistère au XIX^e siècle, Annick Le Douget réinterroge une nouvelle fois les archives judiciaires pour scruter les pratiques de médecine populaire peu connues sinon par des annotations de voyageurs en mal d'exotisme ou de folkloristes. Plus exactement, l'auteur met en lumière les efforts faits par les tenants d'une médecine savante pour s'imposer face aux guérisseurs, matrones ou autres charlatans. Par une loi du 19 ventôse an XI (10 mars 1803), il a été décidé que l'exercice de la médecine, de la pharmacie ou de l'art des accouchements serait désormais réservé aux titulaires d'un diplôme officiel et que les contrevenants seraient punis de peines d'amendes et parfois même de prison en cas de récidive. Par conséquent, à partir de 1803, étaient ainsi parfois mis « au banc des accusés », tous ceux et celles qui pratiquaient la médecine sans en avoir le droit. Il ne s'agissait pas tant de juger de l'incompétence des guérisseurs que de constater l'absence de diplôme et de prouver que des soins avaient été donnés à un malade. Qu'il s'agisse des dépositions de ces guérisseurs qui tentent de se dédouaner ou