



Cahiers  
de recherches  
médiévales et  
humanistes

## Cahiers de recherches médiévales et humanistes

Journal of medieval and humanistic studies  
Comptes-rendus | 2008

---

### Patrick Boucheron (dir.), *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*

Andrea Martignoni

---



#### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/crm/1027>

DOI : 10.4000/crm.1027

ISSN : 2273-0893

#### Éditeur

Classiques Garnier

#### Référence électronique

Andrea Martignoni, « Patrick Boucheron (dir.), *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge* », *Cahiers de recherches médiévales et humanistes* [En ligne], Comptes-rendus, mis en ligne le 01 septembre 2008, consulté le 15 octobre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/crm/1027> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/crm.1027>

---

Ce document a été généré automatiquement le 15 octobre 2020.

© Cahiers de recherches médiévales et humanistes

---

# Patrick Boucheron (dir.), *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*

Andrea Martignoni

---

## RÉFÉRENCE

*Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, XXXV<sup>e</sup> Congrès de la SHMES, La Rochelle, 5 et 6 juin 2004, Paris, Publications de la Sorbonne (« Société des historiens médiévistes de l'Enseignement supérieur public, série Histoire ancienne et médiévale » 81), 2005, 284 p.

- 1 L'intérêt suscité par les ports de l'époque médiévale n'est certes pas nouveau. On connaît les travaux de Michel Mollat qui, dans l'après-guerre, ont introduit le « fait maritime » au sein des préoccupations de la médiévistique française. C'est en 1987, grâce à un colloque organisé par Philippe Contamine et dédié spécifiquement à la dimension économique des zones portuaires, qu'est mise à disposition de la communauté scientifique une première synthèse sur la question. Cependant les protagonistes de cet intérêt historiographique ne sont que les ports maritimes. Les ports fluviaux, quant à eux, demeurent jusqu'à présent très mal connus. Il existe certes quelques monographies, mais aucune synthèse même régionale, comme le rappelle Jacques Rossiaud (p. 10).
- 2 C'est donc tout d'abord pour remédier à ce manque que le XXXV<sup>e</sup> colloque de la Société des historiens médiévistes de l'Enseignement supérieur public a été organisé. Il veut aussi renverser une autre tendance, celle de systématiquement privilégier l'étude des acteurs humains à celle des lieux. L'ensemble des contributions s'intéresse donc au lieu proprement dit, essayant de reconstituer, sur la longue durée, l'histoire de la naissance du port et du choix de son emplacement, de ses aménagements progressifs, de ses relations, par la navigation, avec les autres ports, fluviaux ou maritimes.

- 3 Michel Balard, qui, avec maîtrise, est l'auteur d'une conclusion exemplaire, rappelle comme cette entreprise vient enrichir considérablement cette histoire « où toutefois l'étude des acteurs de la vie maritime et de leurs affaires ont tenu plus de place que celles des ports eux-mêmes » (p. 277).
- 4 Les contributions sont organisées en deux ensembles. D'abord, trois études amples et fécondes dressent un bilan historiographique de l'histoire portuaire maritime et fluviale entre France, Italie et terres d'Empire. Elles engagent des problématiques de fond qui permettent d'affronter plus aisément les contributions suivantes qui, en proposant l'une après l'autre des études de cas territoriaux très précis, tiennent davantage de la micro-histoire.
- 5 Jacques Rossiaud, s'appuyant sur de nombreux exemples, des grandes capitales, Bordeaux, Nantes ou Rouen par exemple, aux petits ports ruraux, lit l'histoire des installations portuaires au prisme non seulement des déterminations naturelles qui favorisent ou défavorisent le site, mais aussi des conjonctures historiques qui font le succès d'un port ou déterminent son déclin. Au cours des siècles, les acteurs se multiplient : si l'action urbaine est fondamentale, les princes ont eu aussi une véritable politique portuaire, promouvant de grands chantiers, comme celui de Louis XI en Aquitaine. Lieu essentiel pour le flux des marchandises et pour la vivacité de l'économie, le port ne se laisse pas approcher facilement. Point de bonne histoire sans de bonnes sources, rappelle M. Balard (p. 278). Le croisement des sources s'avère indispensable : l'archéologie doit dialoguer avec les chroniques, les livres de compte et l'iconographie. Les approches doivent être tout aussi multiples : historique, géographique, anthropologique et économique. Malgré tout, il y a parfois des questions difficiles à résoudre : c'est le cas, par exemple, du transbordement, dont finalement on sait peu de choses.
- 6 Au cours des siècles, conclut J. Rossiaud, deux grands défis marquent l'organisation des installations portuaires : le maintien du port en eau et la surveillance de ces lieux où la promiscuité, les rivalités, les tensions sociales sont à l'ordre du jour.
- 7 Mathias Tranchant déplace le regard sur l'univers des ports maritimes en France. Il analyse dans le détail les différentes fonctions de ceux-ci et souligne à quel point les rapports entre la ville et le port, tout en étant ambigus – un mélange de symbiose et de méfiance – sont intenses. Au-delà des différences topographiques de chaque site, le port possède trois fonctions essentielles : tel une porte, il assure un passage, entre la terre et la mer, des navires, des hommes et des marchandises ; il est aussi un refuge, un abri, et cette fonction nécessite que le site soit fortifié et mis sous surveillance ; enfin, le port est le lieu où sont perçues d'importantes taxes seigneuriales, municipales et princières, ce qui l'amène donc à avoir un rôle fiscal important. Aux péages fluviaux qui sont une réalité quotidienne de la navigation fluviale, est dédiée l'étude de Josiane Teyssot. Ces trois fonctions modulent les rapports entre le port et la ville, mais structurent aussi la synergie existante entre les différents ports. Là encore les cas de figure sont très différents : il est par exemple plus difficile de reconstituer l'histoire de ses rapports en France qu'en terres d'Empire, la France ne disposant pas d'une ligue fédératrice.
- 8 C'est à Pierre Monnet de déplacer le regard vers le nord de l'Europe. Il propose une étude passionnante des réalités portuaires en partant que de la terminologie. Deux termes sont utilisés pour désigner le port : le latin *portus* et le nordique anglo-saxon *hafen*. Les deux renvoient à l'univers des échanges et du flux des commerces, mais c'est

le deuxième, *hafen*, qui l'emporte largement dans la toponymie du nord de l'Europe. S'intéressant à l'iconographie, P. Monnet approche au plus près les installations techniques qui fondent la fonctionnalité du port. La grue et la balance sont l'âme du port, car elles permettent le chargement et le déchargement des navires. Elles sont aussi des symboles, la grue désignant la ville bien administrée et techniquement novatrice (p. 50). L'iconographie, et cela montre l'intérêt de croiser les sources, permet aussi de prendre la mesure du problème des fortifications, de nouvelles enquêtes pouvant dès lors être menée à la lumière des nombreuses versions du *De rebus militaribus* d'un des grands ingénieur italiens de la Renaissance, Taccola, mais aussi du *Weltchronik* de Hartmann Schedel (en annexe l'auteur propose d'ailleurs quelques riches exemples iconographiques).

- 9 À ces études liminaires répondent de nombreuses contributions. Ce sont essentiellement des études de cas précis qui invitent le lecteur à prendre voile vers des zones géographiques très variées entre les côtes du nord de l'Afrique jusqu'aux confins de la Scandinavie. Dans leur ensemble, elles se font écho, permettant ainsi aisément la confrontation entre les différentes régions. Appuyées sur une large chronologie, elles mettent en lumière les caractéristiques principales des univers portuaires : d'une part, les choix topographiques des installations, les infrastructures techniques, les activités commerciales, les produits qui y circulent, d'autre part, les liens, les rapports et les synergies entre mer, fleuve et terre. Des cartes, des plans, des images viennent enrichir et appuyer les communications.
- 10 Beatriz Arizaga Bolumburu et Michel Bochaca racontent l'histoire des nombreuses villes portuaires du nord de la péninsule Ibérique en insistant sur les rapports entre elles, qui ne sont pas exempts de grandes tensions sociales. Les autorités urbaines s'engagent dès lors dans un combat constant pour garantir l'ordre public. Des cartes proposées en annexe photographient la myriade de petites villes côtières qui animent et qui vivent du commerce maritime, ainsi que la grande variété de la spécialisation de ces ports. Se spécialiser était un moyen pour survivre.
- 11 Claire Hardy-Guilbert, Monik Kervran, Christophe Picard, Hélène Renel et Axelle Rougeulle présentent, pour ce qui est l'espace maritime islamique, les résultats du projet APIM qui vise à reconstituer un atlas des ports et des itinéraires commerciaux en Orient. Photos aériennes et images satellites : les nouvelles technologies viennent en aide aux historiens. Par ailleurs, en étudiant les céramiques, ils démontrent comment ces matériaux permettent de reconstituer et dater les différents réseaux d'échanges.
- 12 Ne pouvait manquer, dans ce panorama, une des villes les plus puissantes de l'Occident médiéval, Venise. C'est Bernard Doumerc qui nous conduit au cœur d'un des plus majestueux dispositifs portuaires de la Méditerranée. On mesure l'ampleur des ambitions maritimes et coloniales de la Sérénissime : puissance militaire, la flotte vénitienne, riche et diversifiée, quitte l'Arsenal et conquiert les espaces. L'auteur met l'accent sur la complémentarité des bases portuaires – Pola et Parenzo par exemple – qui assurent le pouvoir de Venise dans ces territoires. Passant en revue les différents types de navires, B. Doumerc rappelle en conclusion que Venise n'est pas seulement le point de départ et d'arrivée des marchandises les plus variées et les plus luxueuses, mais elle est aussi une halte obligée pour les pèlerins qui veulent se rendre en Terre Sainte.

- 13 Nenad Fejic, quant à lui, esquisse avec souci du détail, le portrait d'un site géopolitique exceptionnel qui est celui de Dubrovnik (Raguse). Le souci de rendre le port sûr et de le fortifier protégeant ainsi la ville est constant au cours des siècles.
- 14 Le monde byzantin se laisse découvrir sous la plume d'Élisabeth Malamut et Jean-Pierre Grémois qui étudient le port de Thessalonique, jusqu'à présent moins bien connu que celui de Constantinople. D'autres exemples s'ajoutent à ce panorama : Marc Suttor s'intéresse aux ports de la Meuse moyenne, Philippe Lardin à celui de Dieppe et Philippe Cailleux à celui de Rouen. Les situations historiques de l'installation, le fonctionnement, les aspects techniques sont à chaque fois mis en évidence. Jean Chapelot et Eric Rieth, en essayant de mieux comprendre la navigation fluviale et les ports dans la moyenne Charente, entre l'Antiquité tardive et le haut Moyen Âge, se demandent s'il est possible, à partir des données archéologiques, « de mettre en évidence des relations entre des épaves et le territoire des rives de la Charente » (p. 195). Le rôle de l'archéologie est fondamental, elle seule peut répondre aux silences des sources textuelles. En effet, les épaves, qu'elles soient isolées ou groupées, datent toutes des VII<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècles, démontrant ainsi l'existence d'une activité commerciale intense alors que les sources écrites, peu nombreuses il est vrai, se taisent.
- 15 Les particularités du monde scandinave sont au cœur de l'étude d'Anne Nissen Jaubert qui décrit entre autre les bateaux typiques de l'Europe du Nord, légers et symétriques, et rappellent les innovations majeures qui ont marqué l'histoire de la navigation, comme l'introduction de la voile entre le VII<sup>e</sup> et le VIII<sup>e</sup> siècle.
- 16 L'ouvrage s'achève avec deux contributions. Stéphane Curveiller s'intéresse à la Flandre occidentale où les contingences historiques, notamment la guerre des Cent ans, ont marqué l'évolution de l'histoire littorale et celle des commerces entre les nombreuses petites villes essaimées sur le territoire. Hadrien Penet, enfin, étudie les activités portuaires du détroit de Messine. L'histoire des ports siciliens est l'histoire avant tout du commerce du blé. Un beau contre-exemple, celui de Messine, à travers lequel il est possible de repenser la dualité nord-sud qui a marqué l'historiographie de l'Italie médiévale. Le *Mezzogiorno*, en effet, non seulement tient un rôle de premier plan dans les trafics méditerranéens, mais possède une histoire propre faite de nombreux échanges qui se mettent en place entre les différentes aires du sud de l'Italie.
- 17 Après ces multiples exemples qui font la richesse de ce volume, il est néanmoins difficile de croiser les regards et de se souvenir de l'essentiel. Il faut alors saluer la conclusion de Michel Balard. Il arrive à résumer parfaitement les enjeux qui réunissent toutes ces contributions, synthétisant les caractéristiques essentielles, les similitudes mais aussi les diversités de l'univers portuaire, là où géographie et histoire trouvent leur pleine complémentarité. Si les cas de figure étudiés sont particulièrement nombreux, manquent toutefois à l'appel certains grands ports comme ceux d'Acre ou d'Alexandrie. On pense aussi à Sienne qui constitue un bon exemple de port qui après avoir connu un développement important a fini ensablé au XIII<sup>e</sup> siècle, laissant libre champ à Gênes de triompher sur les côtes tyrrhéniennes.
- 18 Les enquêtes menées sur la longue durée ont montré tout leur intérêt. Elle permettent de suivre plus précisément, au cours des siècles, les aménagements progressifs de la zone portuaire, le XIII<sup>e</sup> siècle marquant une césure importante, notamment par l'évolution des trafics commerciaux.

- 19 Les ports, et c'est un des grands enseignements de ce colloque, ne doivent pas être considérés comme un espace à part. Ils sont au contraire en constant dialogue avec la ville et les autres ports à moyenne ou grande distance. C'est là que des synergies doivent être trouvées. Beaucoup reste à faire, mais il est certain que cet ouvrage constitue dès à présent une précieuse référence pour les enquêtes à venir.