Tranchant Mathias, *Les ports maritimes de la France atlantique (XIe-XVe siècle), volume 1 : tableau géohistorique*

Presses universitaires de Rennes, 2017, 261 p.

Philippe Boulanger

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/geohist/1435>

DOI : 10.4000/geohist.1435

ISSN : 2264-2617

Éditeur

Association française de la Revue de géographie historique

Référence électronique

Philippe Boulanger, « Tranchant Mathias, *Les ports maritimes de la France atlantique (XIe-XVe siècle), volume 1 : tableau géohistorique* », *Revue de géographie historique* [En ligne], Comptes-rendus, mis en ligne le 20 novembre 2017, consulté le 12 juin 2021. URL : <http://journals.openedition.org/geohist/1435> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/geohist.1435>

Ce document a été généré automatiquement le 12 juin 2021.

Ce(tte) œuvre est mise à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Tranchant Mathias, *Les ports maritimes de la France atlantique (XIe-XVe siècle)*, volume 1 : tableau géohistorique

Presses universitaires de Rennes, 2017, 261 p.

Philippe Boulanger

RÉFÉRENCE

Tranchant Mathias, *Les ports maritimes de la France atlantique (XIe-XVe siècle)*, volume 1 : tableau géohistorique, Presses universitaires de Rennes, 2017, 261 p.

- 1 Mathias Tranchant (maître de conférences en histoire médiévale à l'université de La Rochelle), nous fait découvrir une synthèse inédite et jamais vraiment traitée autant par les historiens que par les géographes de l'essor maritime français. Il montre que le dispositif portuaire de la France atlantique s'est mis en place surtout entre le XI^e et le XIII^e siècles, avec de rares créations entre le XIV^e et le XV^e siècles, parallèlement aux grandes mutations agricoles et proto-industrielles qui sont enclenchées en Europe occidentale à la même période. Toutefois, ces ports médiévaux ne sont que de modestes sites pour la plupart, souvent peu aménagés à l'exception de quelques emplacements comme dans les estuaires de la Garonne, de la Loire et de la Seine. Ils sont parfois des rivages où les marchandises sont habituellement débarquées ou embarquées. Dans d'autres cas, ces activités de transbordement suscitent quelques aménagements et un regroupement de populations. Toujours est-il que ce processus de développement est enclenché durant cette période.
- 2 L'originalité de cet ouvrage consiste à étudier les territoires portuaires trop souvent délaissés au profit d'autres thématiques dans un esprit de synthèse. « *Nos connaissances à leur endroit sont restées pour le moins lacunaires et hétérogènes. Les ports stricto sensu,*

*considérés en tant que territoires à part entière et non pas comme de vagues appendices urbains ou de simples outillages du commerce, n'ont que très peu attiré l'attention » (p. 7). Qui plus est, ce sont surtout les ingénieurs à la fin du XIX^e siècle, puis les travaux de l'économiste Marcel-Adolphe Hérubel dans les années 1920-1930, qui s'y sont surtout intéressés. L'unique étude de synthèse couvrant les ports de la France du Nord à l'Algérie avait été produite par le ministère des Travaux publics consacrée aux *Ports maritimes de la France* (13 volumes) publiée entre 1878 et 1899.*

- 3 L'ouvrage de Mathias Tranchant vient donc apporter une somme de connaissances sur une période précise (la seconde moitié du Moyen-Age) malgré les nombreuses difficultés qui caractérisent la recherche scientifique en la matière. Commencée en 2011, cette étude est produite à partir de l'analyse des archives nationales et départementales (quand elles existent), des nombreuses monographies régionales réalisées depuis le XIX^e siècle. Elle a conduit à la réalisation d'une base de données consacrée au fait maritime et aux 623 sites portuaires identifiés en s'appuyant, notamment, sur les séries du Trésor des Chartes et du Parlement. Elle s'inscrit également dans un renouvellement des études des sociétés et des espaces littoraux. Alors que les historiens plus spécialisés dans la seconde moitié du Moyen-Age ont étudié les sociétés littorales, les trafics, les types de marchandises ou les navires, l'auteur adopte une approche à mi-chemin entre l'histoire et la géographie à une période donnée - ce qui est le propre de la géographie historique - en s'intéressant à l'évolution des espaces que ce soient les berges aménagées, les quais, les villages ou les villes portuaires. Le plan de l'ouvrage en dix chapitres adopte d'ailleurs une approche régionale consacrée aux ports de Gascogne, de la Gironde et des basses vallées de la Garonne et de la Dordogne, du Saintonge, Aunis et Bas-Poitou, de la Basse vallée de la Loire, de Bretagne, de la Normandie occidentale, de la Basse vallée de la Seine, de la Normandie orientale, de Picardie et du Boulonnais, de Flandre.
- 4 Nous apprenons ainsi beaucoup sur les populations qui occupent ces espaces, mais aussi sur quantité d'autres thématiques : les risques environnementaux comme l'envasement de certains sites et le processus d'érosion contre lesquels les hommes tentent de lutter (endiguement, écluses, jetées voire déplacement du site portuaire), les politiques locales d'aménagement des territoires, la vie littorale des populations qui préfèrent s'installer à distance des rivages en raison des risques naturels, les mutations spatiales des ports de toute taille qui se développent pour répondre à la croissance économique, la disparition de certains qui ne pouvaient plus accueillir de nouveaux navires d'envergure, les enjeux maritimes et les rivalités de pouvoirs entre les seigneuries ou entre les négociants, les pêcheurs et les agriculteurs liées à l'exploitation des espaces littoraux, les problématiques juridiques de développement territorial entre autres aspects. Enfin, il est à noter la qualité de la représentation cartographique des sites portuaires (83 cartes) dont l'utilité sera exploitée par les aménageurs du territoire, les autorités publiques comme par la communauté universitaire. Au final, force est de remarquer la qualité de cette étude de géographie historique qui vient combler un vide de connaissances sur le sujet et qui ouvre une œuvre collective scientifique plus large avec d'autres ouvrages d'histoire maritime en préparation.