



HAL
open science

La sécurisation du port de La Rochelle et de son accès : actions épisodiques ou véritable politique?

Mathias Tranchant

► **To cite this version:**

Mathias Tranchant. La sécurisation du port de La Rochelle et de son accès : actions épisodiques ou véritable politique?. *Revue d'histoire maritime*, 2008, 9, pp.67-86. 10.70551/IZAA8123. hal-01406919

HAL Id: hal-01406919

<https://hal.science/hal-01406919v1>

Submitted on 3 Dec 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License

numéro

9

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Risque, sécurité et sécurisation maritimes
depuis le Moyen Âge*

Tranchant, La sécurisation du port... – 979-10-231-1717-2



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

Revue d'histoire maritime

9

Risque, sécurité
et sécurisation maritimes
depuis le Moyen Âge

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2009
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-509-9
PDF complet – 979-10-231-1712-7

TIRÉS À PART EN PDF :

Poussou – 979-10-231-1713-4
Tranchant, La « culture » du risque... – 979-10-231-1714-1
Curveiller – 979-10-231-1715-8
Martínez Martínez – 979-10-231-1716-5
Tranchant, La sécurisation du port... – 979-10-231-1717-2
Périsse – 979-10-231-1718-9
Prétou – 979-10-231-1719-6
Bochaca – 979-10-231-1720-2
Gallicé – 979-10-231-1721-9
Péret – 979-10-231-1722-6
Morais Barros – 979-10-231-1723-3
Labat Saint Vincent – 979-10-231-1724-0
Vergé-Franceschi – 979-10-231-1725-7
Candiani – 979-10-231-1726-4
Delobette – 979-10-231-1727-1
Chronique – 979-10-231-1728-8
Comptes rendus – 979-10-231-1729-5

Mise en page Lettres d'Or
Version numérique: 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Présentation	
Jean-Pierre Poussou	5
La « culture » du risque chez les populations usagères des mers et littorales du Ponant (XI ^e -XVI ^e siècles) : première approche d'une histoire à construire	
Mathias Tranchant	9
Dangers, acteurs et gestion du risque d'une ville littorale au Moyen Âge	
Stéphane Curveiller	47
Bilbao, une grande ville médiévale malgré son port	
Sergio Martínez Martínez	55
La sécurisation du port de La Rochelle et de son accès : actions épisodiques ou véritable politique ?	
Mathias Tranchant	67
Les premiers jalons d'une défense étatique de l'estuaire de la Gironde sur la côte saintongeaise à la fin du Moyen Âge	
Sébastien Périssé	87
La sûreté judiciaire des ports gascons au lendemain de la conquête française : 1443-1463	
Pierre Prétou	119
Les accès fluviomaritimes des ports gascons (XIV ^e - début du XVI ^e siècle) : éléments de réflexion et pistes de recherche	
Michel Bochaca	135
L'accès aux ports du pays guérandais et à l'estuaire de la Loire à la fin du Moyen Âge et au début du XVI ^e siècle	
Alain Gallicé	147
Sécuriser l'estuaire de la Gironde du XVI ^e au XVIII ^e siècle : une mission impossible ?	
Jacques Péret	163
La sécurisation des accès et l'organisation portuaire de Porto (XI ^e -XVI ^e siècles)	
Amândio Jorge Morais Barros	177
Les fortifications de l'Ordre des Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem dans le grand port de Malte (1530-1798)	
Xavier Labat Saint Vincent	207

II. Varia

Les constructeurs de Marine toulonnais aux XVII ^e et XVIII ^e siècles : une société à part entre noblesse et monde ouvrier de l'arsenal Michel Vergé-Franceschi	231
Stratégie et diplomatie vénitiennes : navires anglo-hollandais et blocus des Dardanelles, 1646-1659 Guido Candiani	251
Le grand négoce atlantique havrais au XVIII ^e siècle Édouard Delobette	283

III. Chronique

Position de thèse de doctorat	323
Comptes rendus	333
4 Informations sur les activités des centres de recherche universitaires en histoire maritime	337
Présentation de <i>Navigocorpus</i> – Corpus des itinéraires des navires de commerce, XVII ^e -XIX ^e siècles	337
Séminaire d'histoire économique et maritime : ports et littoraux de l'Europe atlantique au Moyen Âge	339
Université de la Rochelle : séminaire d'Histoire Maritime : Programmation 2007-2012	341
Université de Bretagne-Sud : les axes de recherche en Sciences sociales du littoral et de la mer (Solito)	342
La recherche en histoire maritime à l'Université de Caen Basse-Normandie	344
Séminaire sur les petits ports du xv ^e siècle à 1914	349
Colloque international du GIS d'histoire maritime	359
Programme des Mardis de la Mer organisés à l'Institut Catholique de Paris par Christian Buchet (année universitaire 2007/2008)	365
Présentation des Mémoires	369

LA SÉCURISATION DU PORT DE LA ROCHELLE
ET DE SON ACCÈS :
ACTIONS ÉPISODIQUES OU VÉRITABLE POLITIQUE ?

Mathias Tranchant
Université de La Rochelle

Il faut reconnaître à Georges Musset les premiers efforts entrepris pour caractériser l'organisation de l'espace portuaire rochelais et ses évolutions¹. Dans son sillage, certains passages de l'ouvrage d'Étienne Trocmé et Marcel Delafosse² rendent compte également des progrès consentis par la commune pour sécuriser la ville et ses parages, mais sans que cette question présente un intérêt spécifique pour ces auteurs. Rien d'étonnant si l'on considère le champ documentaire susceptible d'y être consacré : les sources directes que pourraient constituer des comptes ou des enquêtes portuaires, d'une part, des procès-verbaux de naufrages, de prises maritimes ou de jugements d'amirauté, d'autre part, manquent cruellement. Pour l'essentiel, les informations proviennent des annales de La Rochelle et des compilations de privilèges, sources qui ont le mérite tout de même d'évoquer certaines décisions échevinales et royales touchant la fiscalité relative aux infrastructures du port et au personnel dévolu à son fonctionnement. Ces informations peuvent être complétées par quelques sources judiciaires, tels les *Close* et *Patent Rolls* anglais, ou certains actes produits par le Parlement de Paris.

Il est convenu de décrire la situation avantageuse du port de La Rochelle. Il est vrai que l'endroit n'a pas à souffrir des tares communes aux havres de fond d'estuaire, exposés aux courants capricieux et parfois violents de leur fleuve, et dont l'accès, exigeant une remontée laborieuse en deux ou trois marées, est encombré de bancs de sable dérivants sur lesquels déferlent les lames du large.

- 1 Georges Musset, « Les Ports francs, étude historique », *Recueil de la commission des arts et monuments historiques de la Charente-Inférieure*, t. XVI, 1902, p. 179-225, 235-275, 283-315 ; *id.*, *La Rochelle et ses ports*, La Rochelle, 1890.
- 2 Marcel Delafosse et Étienne Trocmé, *Le Commerce rochelais de la fin du xv^e siècle au début du xvii^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1952.

Il bénéficie au contraire de la protection des îles de Ré et d'Oléron qui, ainsi que deux grandes jetées, arrêtent la houle du golfe de Gascogne et tempèrent les eaux de la mer des Pertuis. Les incurvations et indentations du littoral y forment autant d'abris naturels. Aussi, pour des navires itinérants entre la Bretagne et la Castille, ce plan d'eau calme est rapidement devenu un lieu de relâche obligé et recherché. Au fond d'une baie suffisamment profonde, le havre a trouvé sa place au début du XIII^e siècle à la jonction entre deux îlots et trois minuscules fleuves côtiers, emplacement qui offre les avantages conjugués d'une protection renforcée et d'un bassin relativement vaste, presque toujours à flot, et quotidiennement curé par l'effet de chasse de ses cours d'eau. Néanmoins, tout marin sait que c'est à l'approche des côtes que les navigations sont les plus délicates, et les bonnes dispositions naturelles de l'endroit n'exonéraient pas totalement ses pratiquants de quelques précautions. Par ailleurs, des risques s'amplifiaient à la fin du Moyen Âge, du fait d'une accélération des phénomènes d'érosion et de sédimentation, de la croissance du trafic et du tonnage des navires, des pollutions de l'activité portuaire, des développements de la guerre et de la piraterie endémiques. Ces dangers nécessitèrent que soient prises des dispositions pour y obvier. Ces dernières, que l'on considèrerait trop rapidement comme épisodiques et secondaires, occupèrent de façon chronique les préoccupations des autorités rochelaises, de sorte qu'elles inventèrent progressivement un schéma de protection complexe et cohérent, traduction du caractère prioritaire de cette question pour une ville littorale dépendant presque entièrement du commerce maritime.

Ce travail s'appuie en partie sur des informations obtenues il y a une dizaine d'années à l'occasion de notre étude du commerce maritime rochelais à la fin du Moyen Âge³. Il participe à l'élaboration d'une vaste recherche portant sur la gestion du risque chez les sociétés littorales du Ponant. Nous avons pris le soin, dans un précédent article, de décrire les objets, concepts, méthodologies, problématiques et orientations d'ensemble de ce thème, la sécurisation des accès portuaires étant une des nombreuses difficultés auxquelles ces populations étaient alors exposées⁴. En particulier, nous avons retenu une définition consensuelle à l'ensemble des sciences, proposée récemment par le groupe scientifique genevois *MRM* (Management des Risques Majeurs), selon laquelle le risque s'établit à partir de données fonctionnelles que sont l'aléa (phénomène naturel ou anthropique produisant le danger, dont il faut décrire et quantifier le fonctionnement, l'occurrence et l'intensité), l'élément à risque

3 Mathias Tranchant, *Le Commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Rennes, PUR, 2003.

4 Mathias Tranchant, « La Gestion du risque chez les sociétés littorales du Ponant (XI^e-xvi^e siècles) : première approche d'une histoire à construire », dans ce même numéro.

(individus, et tout ce qui est attaché à leur existence, susceptibles d'être soumis à l'aléa), la vulnérabilité (fragilité de l'élément à risque), la résilience (capacité du ou des individus à absorber et supporter l'impact de l'aléa et à se réorganiser pour retrouver un état d'équilibre), le temps et l'espace⁵. C'est, pour partie, en nous appuyant sur ces notions que nous analysons la question.

IDENTIFICATION DES DANGERS

La clémence de l'environnement naturel du port rochelais constitua indéniablement un facteur déterminant de son succès. Le chroniqueur de Bertrand Du Guesclin décrivait l'endroit comme un « bon port de mer »⁶. Les hérauts surenchérisaient en louant « le plus beau havre qu'on sache et le plus fort »⁷. Le 24 mai 1472, retrouvant les territoires jadis confiés à son frère Charles, Louis XI se réjouissait de « la scituation de notredite ville de La Rochelle, en laquelle est l'ung des plus beaux et principaulx portz de mer de notredit royaulme, et ou a ceste cause peuvent venir, arriver et frequenter chacun jour gens de toutes nations »⁸. La morphologie générale de la mer des Pertuis, dite aussi mer de La Rochelle, présente une qualité majeure : la houle du large, de nord-ouest dominante, même soutenue par un fort vent, s'épuise aux abords des îles de Ré et d'Oléron. Par flux de suroît, les lames interfèrent et parviennent à perturber le plan d'eau. Mais leur force, diminuée par le jeu des réflexions et des écueils, est incomparable avec celle déployée par les déferlantes de pleine mer, dont l'impétuosité balaye régulièrement les côtes landaises ou poitevines. L'endroit est donc, de ce point de vue, par comparaison avec l'ensemble des littoraux du golfe de Gascogne, particulièrement sûr et protégé⁹. Il n'en demeure pas moins que la mer de La Rochelle souffrait de quelques tares qui, à mesure que s'amplifiaient les activités navales, s'imposèrent à la conscience des marins et des populations littorales.

5 Jean Rossiaud, « Sociologie et risque majeur », dans Denis Lamarre (dir.), *Les Risques climatiques*, Paris, Belin, 2002, p. 40-41 ; Anne-Marie Granet-Abisset, « La Connaissance des risques naturels : quand les sciences redécouvrent l'histoire », dans R. Favier et A.-M. Granet-Abisset (dir.), *Histoire et mémoire des risques naturels*, Grenoble, MSH-Alpes, 2000, note 4.

6 Cuvelier, *Chronique de Bertrand Du Guesclin*, Paris, éd. E. Charrière, 1839, II, vers 21311-21313.

7 *Le Débat des hérauts d'armes de France et d'Angleterre suivi de The Debate Between the Heralds of England and France by John Coke*, Léopold Pannier et Paul Meyer éd., Paris, Firmin-Didot, 1877, p. 27, parag. 70.

8 Bibliothèque nationale de France (BnF), ms fr. 18970, f° 121.

9 Louis Papy, *La Côte atlantique de la Loire à la Gironde*, Bordeaux, Delmas, 1941, vol. 1, p. 56-57.

La bathymétrie de la mer des Pertuis s'organise à partir des trois espaces distincts. Au nord, le pertuis Breton s'étend selon des profondeurs qui avoisinent globalement les 10 m. En son cœur, la fosse de Chevarache, qui atteint les 62 m, marque encore l'ancien lit du cours du Lay-Sèvre Niortaise. De part et d'autre, la pente est très raide, et quelques hauts-fonds, comme ceux du Banc, du Préau ou du Peu Breton, culminent respectivement à des profondeurs de 2 m et 3 m. À mesure que l'on pénètre dans l'anse de l'Aiguillon, la vaste plaine vaseuse, seulement découpée par les embouchures du Lay et de la Sèvre, prend de l'altitude pour ne plus descendre en dessous des 5 m. Elle correspond avec le pertuis d'Antioche par le coureau de La Pallice, qui accuse une profondeur de 15 m au pied de la pointe de Sablanceaux, du côté de l'île de Ré. Ce passage est barré en son centre par un écueil rocheux particulièrement dangereux, le Lavardin. Et d'autres hauts-fonds cernent ainsi toute l'île : ce sont les récifs de Chauveau, de Chanchardon, des Baleines, de Lizay, du Grouin ou du Couronneau. Le pertuis d'Antioche, zone médiane, propose une configuration bathymétrique comparable. Sa fosse, également centrale, vestige de la vallée submergée de la Charente, s'enfonce à 45 m ; à mesure que les eaux avancent vers la terre et ses marais, les altitudes augmentent graduellement. Deux affleurements, le banc de Boyard et l'île d'Aix, de part et d'autre de l'embouchure du fleuve, séparent le pertuis du bassin de Marennes-Oléron, et impliquent la présence de trois passages, aux profondeurs comprises entre 10 et 5 m. Plus au sud, on entre dans la troisième baie, saturée, de part et d'autre du Coureau d'Oléron, d'importants bancs de sable. Elle se prolonge par l'embouchure de la Seudre et l'étroit pertuis de Maumusson, large d'à peine 700 m. L'île d'Oléron, comme sa sœur de Ré, est encombrée dans ses parages d'écueils rocheux et sableux, tels que ceux d'Antioche, des Repos ou de la Longée. La mer des Pertuis est enfin bordée à l'ouest d'un long bourrelet d'accumulation culminant à une profondeur de 15 m¹⁰.

Ces périls furent pour partie consignés dans la mémoire écrite des gens de mer, et en particulier dans les routiers de Pierre Garcie et d'Alfonse de Saintonge. Ils y préviennent que des courants violents s'engagent dans les pertuis aux plus fortes marées. Ils signalent autour des îles la présence de hauts-fonds sur lesquels la mer déferle, où les bateaux s'échouent. Aux abords de l'île de Ré, à « Sainte-Marie [...] crassoys gros caillouches » ; et « tout le long des Balaynes, par dehors d'elles, [tu] trouveras huit brasses et rochoys au long d'elles ». Ils avertissent surtout qu'au milieu de la baie de la Rochelle

10 Raymond Regrain, *Géographie physique et télédétection des marais charentais*, Abbeville, R. Regrain, 1980, p. 51.

il faut avoir « doute » d'un écueil funeste : le Lavardin¹¹. Ces périls furent également recensés par Pierre d'Amboise, vicomte de Thouars, dans l'aveu de ses terres de l'île de Ré du 8 janvier 1412¹². Il y détaillait « le Lavardin, Chauveau, Champchardon, les Anthioches, les Balaines, l'Islate, le Nort de l'Aix, l'isle de Bauges et autres dangiers quexconques qui sont environ ma dicte isle ». Une lecture régressive de la cartographie indique par ailleurs l'existence de phénomènes d'érosion et de sédimentation rapides et parfois violents. La configuration actuelle du littoral ne correspond pas tout à fait à celle qui prévalait à la fin du Moyen Âge. Deux exemples significatifs en témoignent. L'île de la Dive, au nord de l'estuaire de la Sèvre, était encore au XVI^e siècle bordée d'eaux suffisamment profondes pour être navigables, et les marins devaient prendre garde à ses parages. Jean Fonteneau prévient qu'il « y a une petite isle qui est nommée la Dyve, laquelle est environnée de rochers »¹³. Or, aujourd'hui, il ne s'agit plus que d'une éminence fossile, perdue parmi les marais asséchés, à quelque quatre kilomètres de la ligne de côte. Des mouvements d'envasement ainsi que les conséquences de la conquête de l'homme sur les marais maritimes transformèrent donc considérablement certaines parties jadis navigables des baies. À l'inverse, des promontoires rocheux cédaient inexorablement aux affouillements marins. Ce fut le cas de la pointe de Châtelailon, sur laquelle fut édifié le château abandonné par sa famille fondatrice en 1130-1131. Plusieurs études, récemment rassemblées dans un précieux article de synthèse, démontrent la violence du processus d'érosion à cet endroit¹⁴. L'édifice, déjà très endommagé, était encore visible au début du XVII^e siècle. Claude Chastillon en donne une bonne représentation en 1604. Puis, les témoignages écrits et iconographiques rendent compte d'un effondrement progressif des édifices féodaux jusqu'au début du siècle suivant. À présent, la presque île est totalement engloutie. Au total, il est donc bien difficile de déterminer précisément et totalement quels étaient aux XIV^e et XV^e siècles la qualité et l'étendue des secteurs navigables des Pertuis. Bien que protégés de la houle, ces derniers recélaient çà et là quelques pièges dont certains pouvaient être redoutables. Globalement, il faut retenir, comme nous y invite Jean Fonteneau, que

- 11 Jean Fonteneau, dit Alfonse de Saintonge, *La Cosmographie, par Jean Fonteneau, dit Alfonse de Saintonge, capitaine pilote de François I^{er}*, Georges Musset éd., Paris, E. Leroux, 1904, p. 152 : « au milieu de la mer, y a ung aultre mauvais rochier qui s'appelle Laverdin ».
- 12 Archives nationales de France (ANF), P 552², n° 281 ; P 555², n° 602. (idem par Louis de la Trémoille le 17/11/1516) : aveu de Pierre d'Amboise, vicomte de Thouars, comte de Benon, seigneur de Thalemond et de l'île de Ré, pour ses terres de l'île de Ré.
- 13 J. Fonteneau, *La Cosmographie...*, op. cit., p. 152.
- 14 Denis Briand, *Angoulins-Châtelailon. Traces et vestiges du passé*, Expression-hist., Angoulins, 2006.

en toute ceste coste depuys la rivièrre de Bourdeaux jusques à Belle Isle, la mer est toute somme [c'est-à-dire couverte de hauts-fonds sableux ou vaseux], en manière que à trente ou quarante lieues en la mer, se trouve la sonde¹⁵.

Aussi, les risques encourus tenaient-ils davantage à l'échouage qu'au bris. Mais ponctuellement, des courants d'une part, des écueils d'autre part produisaient en certains points du littoral des pièges dont des navires pouvaient être de temps à autre les victimes. Les naufrages consignés dans les vestiges de quelques enquêtes ou comptes seigneuriaux en témoignent. Les côtes de la Tranche à l'entrée du pertuis Breton, les pourtours de l'île de Ré ou les abords d'Angoulins et de Châtelailon connurent de nombreux sinistres qui traduisent la dangerosité potentielle de ces endroits¹⁶.

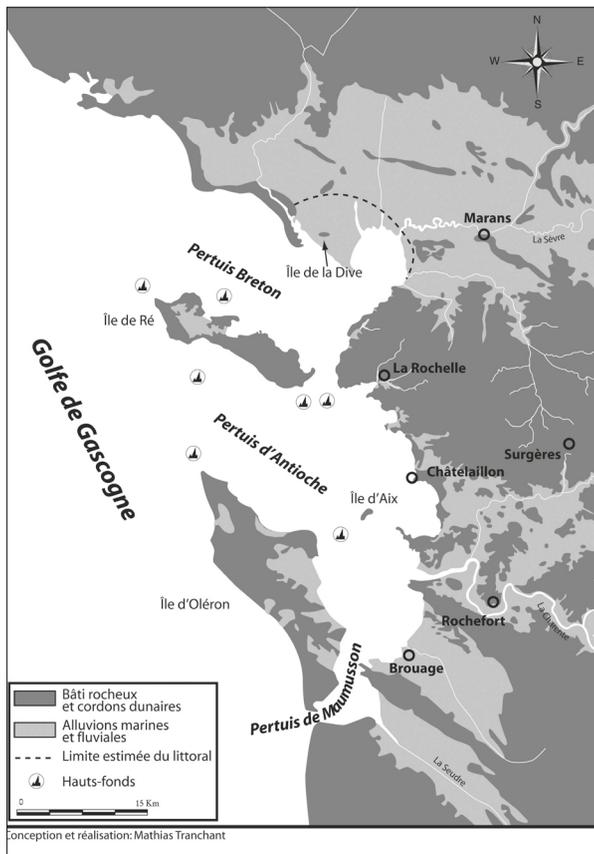


Fig. 1. Topographie générale de la Mer des Pertuis

15 J. Fonteneau, *La Cosmographie...*, *op. cit.*, p. 152-153.

16 Archives départementales de Vendée (AD 85), 1 E 1130, Déclarations et enquêtes concernant des naufrages survenus sur les côtes de la principauté de Talmont (xv^e-xvi^e siècles). ANF, 1 AP 1998-2004, Comptes et pièces comptables concernant l'île de Ré. Médiathèque La Rochelle (MLR), ms 2691, f^o176v^o-177, Fragment d'un registre de naufrages du receveur de Châtelailon (1459).

Quant au port lui-même, en dépit de l'effet de chasse dont il bénéficiait par la convergence des eaux de ses trois fleuves côtiers (Lafond, RomsPAY et la Moulinette), il souffrait lui aussi d'un comblement chronique. Les eaux limoneuses de la Sèvre et de la Charente, confinées dans la mer des Pertuis, hors d'atteinte d'une houle qui les dissiperait, envasaient en permanence les pourtours de la zone portuaire. Venaient s'y ajouter les bancs de sable et de galets déplacés dans le chenal au cours des tempêtes.

À ces facteurs naturels d'obstruction se combinaient des facteurs anthropiques. Les déchets produits par les activités artisanales et commerciales de la ville s'accumulaient aux pieds des tours et des quais. Au début des années 1480, Jehan Jeudy, boucher de La Rochelle, s'était permis de percer dans la muraille, sur le chenal Maubec, « ung couex ou pertuys par ou l'on gecte les inmondicitez de la boucherie »¹⁷. Cet exemple traduit les pratiques d'alors, le port étant considéré comme un espace commun de dépôt d'ordures en tous genres. De grandes quantités de lest, formé de roches, cailloux, gravier et sable, étaient déchargées des navires venant à lège à La Rochelle pour y retirer du vin. Ces matériaux étaient pour partie employés dans les maçonneries et chaussées de la ville. On entreposait le reste le long des murailles littorales pour les protéger des agressions des flots. Toutefois, au xv^e siècle, la somme de ces dépôts avait fini par prendre des proportions inquiétantes, d'autant que les rejets sauvages n'étaient pas rares. Aux alentours de 1405, Pierre Guerard fut accusé par le prévôt d'avoir « mis certaine quantité de pierres dedans lesditz cais et vazes [de la Petite Rive] sans congé »¹⁸. En 1452,

il s'estoit remarqué que le caillou [le lest] qui est hors du havre de cette ville estoit souvent porté dans l'ouverture du havre et entre les deux tours d'yceluy, en quoy les marchands de la ville, les forains et estrangiers recevoient une notable perte pour la difficulté qu'il y avoit de faire entrer les vaisseaulx, et la crainte qu'on avoit de la perte d'yceulx¹⁹.

Vers 1530, on rapportait encore que

ledit havre comble en maniere que d'une basse marré tel nombre de gens de pied qu'on voudra peult passer soubz ladite chayne et entrer dedans ledit havre sans monter ne descendre et prandre ladite ville²⁰.

17 « Recueil de documents concernant le Poitou contenus dans les registres de la Chancellerie de France », éd. Paul Guérin et Léonce Celier, *Archives historiques du Poitou*, t. XLI, 1919, p. 607-610.

18 BnF, ms fr. 16906, f° 134 v°.

19 Amos Barbot, *Histoire de La Rochelle*, éd. Denys d'Aussy, *Archives historiques de la Saintonge et de l'Aunis*, t. XIV, 1886, p. 318.

20 BnF, Coll. Clair. 963, n° 19.

Les berges du port elles-mêmes présentaient des dangers. Elles étaient stabilisées et soutenues tant bien que mal, soit par des pilotis fichés dans la vase et bardés de palplanches formant ainsi un quai, soit par l'établissement à partir de matériaux divers de cales descendant en pente douce vers les eaux portuaires²¹. La qualité de ces dispositifs, à partir desquels étaient réalisées les opérations de manutention, était d'une importance cruciale pour la sécurité des marins, des bateaux et des marchandises. De mauvaises rives empêchaient les bâtiments soit de s'en approcher parce que leurs fonds immédiats étaient encombrés, soit d'y accoster du fait de leur instabilité. La planche, à partir de laquelle les denrées étaient chargées et déchargées, ne devait pas se dérober du fait d'abord mal consolidés. Or, sur la Grande Rive, ce sont les propriétaires des chais et échoppes qui disposaient en même temps des cales et des quais adjacents, au moyen du paiement d'un cens au roi. Ces tenanciers étaient autorisés à lever pour eux-mêmes une taxe sur les navires accostant, dont le montant était fixé par l'échevinage, à la condition qu'ils en assurassent l'entretien²². Tout laisse à penser que cette obligation n'était pas toujours bien remplie, surtout lorsque l'argent manqua, lors des graves crises de la fin du Moyen Âge. De surcroît, la parcellisation et l'aménagement anarchique des berges impliquaient l'hétérogénéité de leur forme, de leur disposition et de leur qualité, autant de facteurs contribuant à perturber et à rendre aléatoires les opérations d'accostage et de transfert. Sur la Petite Rive, l'entretien dépendait du roi, par l'entremise de la commune²³. En octobre 1436, l'échevinage, qui avait acquis l'intégralité du *quai du Roi*, suite à un accord passé avec Charles VII, se trouva obligé de faire « aparfonder, eslargir et creuzer, afin qu'il vint plus grande quantité de navires en ladite ville de La Rochelle »²⁴. Mais ici aussi l'indispensable entretien des berges laissait à désirer. En 1537, le bassin compris entre la Petite Rive et la Grave dut être nettoyé aux frais d'un particulier, André Morisson, échevin de la ville, alors qu'il souhaitait y faire réparer son navire. Il embaucha à cette fin quatre hommes auxquels on demanda de « croiser, netoyer, gester et oster terre, fange et aultres choses, de la cricque ou forme..., bien profond et convenablement »²⁵.

Les accès au port de La Rochelle étaient enfin encombrés d'édifices tels que ponts et moulins qui, certes, amélioraient l'effet de chasse par les retenues d'eau qui leur étaient associées, mais simultanément compliquaient leur franchissement. Deux moulins, édifiés à l'entrée du Lafond, en amont

21 M. Tranchant, *Le Commerce maritime...*, op. cit., p. 135.

22 G. Musset, *La Rochelle et ses ports*, op. cit., p. 30.

23 *Ibid.*, p. 38.

24 BnF, ms fr. 23915, f^os 201-205.

25 Archives Départementales de Charente-Maritime (AD17), 3 E 119, 04/05/1537.

duquel avait été établi le port primitif, ne permettait plus la circulation que de petites unités. Quant au chenal par lequel s'écoulait la Moulinette, il était barré par le pont Saint-Sauveur et longé de huit moulins dont les infrastructures perturbaient le trafic dense des gabares chargées de vin et de sel²⁶. En somme, en dépit des potentialités du site, le port et ses accès souffraient d'inconvénients que certains armateurs considéraient comme rédhibitoires. Alors qu'un document de 1384 décrit le havre comme « grand et spacieux, dans lequel pouvaient se tenir ensemble cinquante grandes nef », au début du XVI^e siècle les autorités de Bilbao déconseillaient à leurs ressortissants d'y expédier des bâtiments de plus de 100 tonneaux.

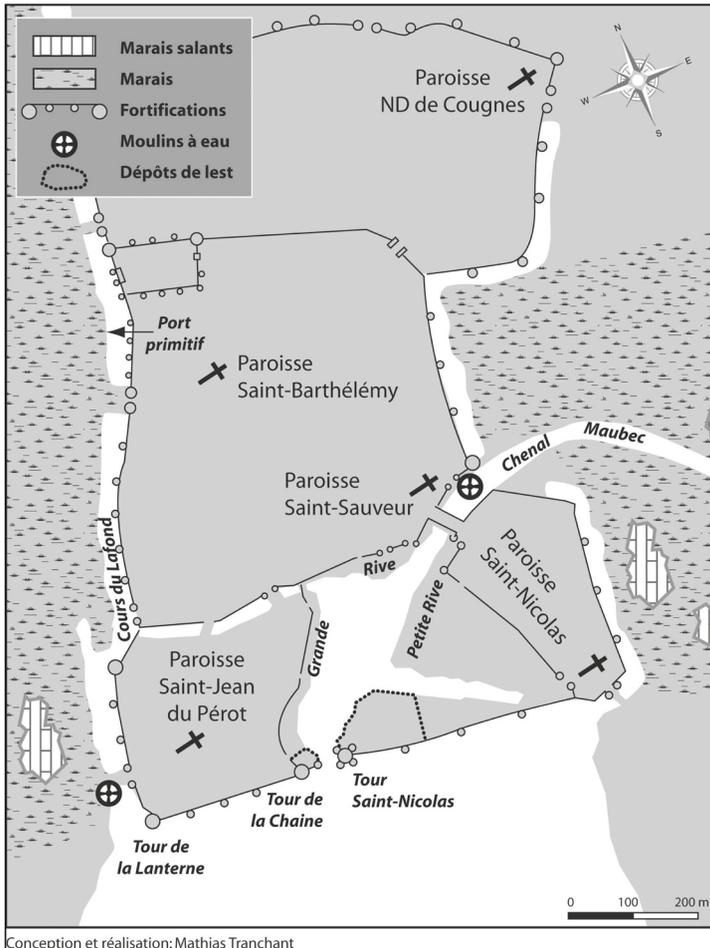


Fig. 2. Topographie générale du port de La Rochelle

26 Mathias Tranchant, « Les aménagements des ports secondaires de l'Aunis maritime à la fin du Moyen Âge », dans *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e-XVI^e siècles)*, Rennes, PUR, 2007, p. 72-73.

À ces aléas relevant de l'environnement naturel et anthropique du port s'ajoutaient ceux, plus sensibles encore, tenant à violence navale, qu'elle soit d'origine publique ou privée. Le conflit franco-anglais, auquel furent associées les puissances maritimes portugaise, castillane, bretonne, flamande et hanséate, trouva dans la mer des Pertuis un terrain d'action privilégié. La Rochelle, principale fenêtre de la couronne française sur le golfe de Gascogne, était devenue depuis le XIII^e siècle un enjeu stratégique majeur pour qui voulait contrôler le Centre-Ouest du royaume et disposer des revenus de son commerce dynamique. Il est impossible de reprendre ici toutes les tensions militaires que seules quelques trêves permirent un temps de relâcher. Leurs manifestations les plus significatives, comme les razzias, sièges et batailles, ponctuèrent la fin du Moyen Âge en 1346, 1372, 1388, 1404 et 1457²⁷. L'île de Ré, tête de pont potentielle pour une opération de blocus ou d'attaque de grande ampleur, subit avec plus d'intensité encore les incursions anglaises. En dehors de ces actions militaires, la menace d'une descente ennemie n'était que rarement éteinte. Les rivalités entre communautés marchandes dégénéraient parfois en combats armés. La mer de La Rochelle vit ainsi s'affronter dans de véritables batailles navales Bayonnais et Normands en 1292, Castillans et Hanséates en 1419. Ce climat d'insécurité était renforcé par les développements de la piraterie qui ne s'arrêtait jamais, comme en témoignent les nombreux larcins commis dans et aux abords du port. Toutes les populations maritimes, Rochelais compris, figurent dans la riche documentation se rapportant à ces méfaits. Au mieux, seules quelques marchandises étaient dérobées ; au pire, navires et équipages périssaient dans l'attaque. Les conséquences de cette insécurité généralisée se perçoivent à plusieurs niveaux. Immédiatement, combats et pillages grevaient ceux qui en étaient directement les victimes : bateaux coulés ou incendiés, gens de mer capturés, blessés ou tués, marchandises dérobées, cultures arrachées ou brûlées, populations littorales pillées et rançonnées, bâtiments démolis, etc. Consécutivement, de façon ponctuelle ou durable, ils entravaient, voire interrompaient les échanges et déstabilisaient les prix. Que la coupure des routes maritimes eût lieu en automne, au moment de l'expédition des vins, et c'est une année commerciale entière qui s'en trouvait affectée. Il faut aussi considérer l'impact psychologique de la violence qui imprimait durablement la mémoire des acteurs économiques, restreignant d'autant leurs ambitions, ainsi que leurs capacités d'initiative et d'investissement²⁸.

27 M. Tranchant, *Le Commerce maritime...*, *op. cit.*, p. 48-56.

28 *Ibid.*, p. 57-72.

En substance, selon une orientation conceptuelle du risque, nous percevons que de multiples aléas s'exerçaient aux abords de l'espace portuaire rochelais. Les uns prenaient la forme d'obstacles : des écueils, des courants, des fonds mouvants, des bancs de sable, des gisements de lest et des dépôts de déchets mêlés, des berges instables et des infrastructures riveraines encombrantes. Conjugués, ils menaçaient les navires, leurs hommes et leurs marchandises, vulnérables en ces circonstances lors des navigations, des mouillages, des accostages et des opérations de manutention. Les autres tenaient à la violence humaine, exprimée lors d'actes de guerre, de piraterie, de razzia et de déprédation. Le spectre des victimes potentielles était ici élargi à l'ensemble des populations littorales et de leurs biens, vulnérables dès lors qu'elles n'étaient pas suffisamment défendues. La menace potentielle de ces périls était renforcée par des facteurs de risque supplémentaires : la densité du trafic maritime, particulièrement sensible au début de l'automne, au moment de l'arrivée des grandes flottes du vin et du sel, alors que les conditions météorologiques commencent généralement à se dégrader, compliquait et fragilisait la circulation et le stationnement des navires. Ils s'exposaient davantage aux collisions et aux naufrages tandis que leur concentration attirait d'autant la convoitise des larrons. L'essor des capacités de fret des vaisseaux entre les XIII^e et XV^e siècles eut pour conséquence d'accroître leur tirant d'eau et de restreindre leur maniabilité. Ils étaient de ce fait surexposés aux hauts-fonds, supportaient mal de devoir être échoués, accédaient avec plus de difficultés aux zones portuaires. C'est en partie pour cette raison qu'ils étaient nombreux à stationner dans les rades de Chef-de-Bois et de la Pallice. Or ces endroits, toujours à flot, étaient certes plus vastes, mais n'étaient guère protégés des courants ni des attaques ennemies. Pesait aussi, à l'approche du havre de La Rochelle, la convoitise des populations et des seigneurs littoraux, prompts à récupérer ou à piller les objets naufragés. Enfin, le poids et les variations de la fiscalité attachée à l'accès portuaire rendaient plus aléatoires la réussite des entreprises commerciales.

LES MESURES PRISES POUR LUTTER CONTRE CES RISQUES

Afin de résoudre, ou tout du moins d'atténuer, l'insécurité endémique opérant aux abords du port de La Rochelle, les autorités compétentes inventèrent un ensemble de dispositions. Sans que les termes du problème n'aient jamais été posés ni représentés ainsi, concrètement leurs pratiques indiquent qu'elles cherchèrent à agir sur les composantes fonctionnelles des risques identifiés : maîtriser voire éradiquer les aléas, réduire les vulnérabilités,

distancier les aléas des éléments qu'ils menaçaient, augmenter la résilience de ces derniers. Cela prit forme dans la combinaison de mesures de prévention, d'alerte, de défense et de secours.

78

Un certain nombre d'infrastructures spécifiques furent édifiées à cet effet. Quand la plupart des ports secondaires de l'Aunis restèrent démunis en la matière, les Rochelais se dotèrent d'un ensemble de dispositifs propres à sécuriser le chenal et l'accès de leur havre. On chercha à prévenir la dispersion et l'obstruction des dépôts de lest par la consolidation de zones de stockage appropriées. En 1452, Guillaume Maynard, pair de La Rochelle, entreprit, selon les termes du contrat qu'il venait de conclure avec la commune, de faire construire, vraisemblablement au pied de la tour Saint-Nicolas, « une paulée [structure à base de pieux] picquée dedans la grave, pour retenir ledit cailloux »²⁹. Malgré son coût (500 livres et la jouissance de la garde de la capitainerie de la tour de la Chaîne), cette structure s'avéra d'une efficacité limitée. Aussi, en 1474, l'ouvrage fut-il repris à l'aide de pieux de 10 à 12 pieds de longueur. Et, en 1499, on dut à nouveau constituer une retenue à l'aide de 2 500 pieux aux abords de la tour de la Chaîne³⁰. Pour prévenir les accostages et mouillages périlleux, les quais furent progressivement réagencés et des travaux de réfections mis en œuvre, spécialement le long de la Grande Rive et du canal de la Moulinette. La ville entreprit en 1457 de réhabiliter « la calle publique de Maubec »³¹. Il en fut également question en 1490 pour le quai de la Grande Boucherie³². Enfin, le 24 mars 1493, après avoir racheté trois ans auparavant « des loges, vazes et cays pres la grand rive »³³, la commune bailla à la fabrique de Saint-Sauveur, dont la rénovation du portail de l'église nécessitait que soit dégagée une place pour la taille des pierres, les quais neufs situés au pied du bâtiment religieux. Elle autorisa également les ecclésiastiques, moyennant 60 sous de rente annuelle, à établir de nouvelles cales entre le pont Saint-Sauveur et la porte de la petite rue de la Poterie, ainsi que le scellement d'anneaux de fer pour l'amarrage des navires³⁴. Il est probable que ces réfections, commencées à partir de la seconde moitié du xv^e siècle, aient été l'occasion d'abandonner les ossatures de bois pour de la maçonnerie en pierre, plus résistante et plus sûre. D'autres réalisations servaient davantage à alerter les gens de mer. Les hauts-fonds fixes ou

29 A. Barbot, *Histoire de La Rochelle*, *op. cit.*, p. 318.

30 G. Musset, *La Rochelle et ses ports*, *op. cit.*, p. 37 ; MLR, ms 50, p. 741.

31 A. Barbot, *Histoire de La Rochelle*, *op. cit.*, p. 332.

32 *Ibid.*, p. 442.

33 MLR, ms 50, p. 709.

34 J. B. Ernest Jourdan, *Éphémérides historiques de La Rochelle*, La Rochelle, Viret, 1861-1871, p. 121. MLR, ms 50, p. 723-724.

ambulants disséminés dans le chenal étaient signalés par des piquets de bois, « ballizes et marches ». Leur positionnement et leur entretien revenaient à un officier qui, au titre du balisage, percevait un droit de cinq sous sur chaque navire pénétrant dans le port³⁵. Cet ensemble de repères fut complété par un indispensable fanal dont on réalisa la construction entre 1445 et 1468. Il remplaça la première tour bâtie à l'entrée de l'ancien port, à l'embouchure du Lafond, qui fut longtemps employée au désarmement des navires³⁶. Le nouvel édifice était muni à son sommet d'une lanterne de pierre vitrée à six côtés, destinée par sa fumée le jour et ses flammes la nuit « a servir de fare et lumière aux vaisseaux par le feu qui s'y devoit mettre le nuict en mauvais temps »³⁷. Enfin, des moyens toujours plus considérables furent engagés pour défendre le port d'attaques ennemies. Dès lors qu'il trouva sa place définitive, à la fin du XII^e siècle, entre les îlots du Pérot et de Saint-Nicolas, il fut progressivement, par vagues de travaux très coûteux, fortifié, tant par devers la mer que par devers son bassin. Parmi ces édifices, il est à retenir l'érection des deux tours d'entrée du port, entre lesquelles était tendue une chaîne pour en bloquer l'accès selon les besoins. Elles étaient en service dès le second quart du XIV^e siècle, et reçurent des perfectionnements jusqu'à la fin du siècle suivant³⁸.

La lutte contre les dangers potentiels tenait aussi à l'élaboration de réglementations appropriées, dont l'objectif était tout à la fois de prémunir, d'avertir, de protéger et de secourir. D'une manière générale, marins et maîtres de navires devaient se référer aux prescriptions contenues dans les Rôles d'Oléron, qui normalisaient les comportements à tenir à proximité des côtes et dans les zones portuaires. Les phases d'appareillage, de mouillage, d'accostage et de manutention, très sensibles, nécessitaient que chacun se conformât à des règles dont l'objet était de prévenir tout dommage et toute contestation. La qualité des guindages et des cordages devait être vérifiée,

- 35 A. Barbot, *Histoire de La Rochelle*, op. cit., p. 317-318, 339 et 389. L'auteur a confondu dans sa transcription droit de *baptizage* et droit de *balisage*, le premier s'appliquant aux navires neufs construits en Bretagne et vendus à La Rochelle ; MLR, ms 50, p. 568 et 739 ; Robert Favreau, « Un document financier sur la ville de La Rochelle (1499) », dans Jean Kerhervé et Albert Rigaudière (dir.), *Finances, pouvoirs et mémoire. Mélanges offerts à Jean Favier*, Paris, Fayard, 1999, p. 228-229. Ce droit est confirmé en 1461 et 1483. Archives Départementales de Loire-Atlantique (AD44), E 19 (2 Mi 785 R5), n° 11. BnF, ms fr. 23915, f° 204 v°, 206 r° et v°.
- 36 A. Barbot, *Histoire de La Rochelle*, op. cit., p. 427 ; MLR, ms 50, p. 535, 567, 623, 629 ; BnF, NAF 7285, f°s 8v°-9.
- 37 Jean-Claude Bonnin et Nicolas Faucherre, *Les Tours de La Rochelle*, La Rochelle, Éd. du Patrimoine, 1998, p. 21-22. A. Barbot, *Histoire de La Rochelle*, op. cit., p. 368-369 ; MLR, p. 629.
- 38 M. Tranchant, *Le Commerce maritime...*, op. cit., p. 133-134.

comme l'arrimage des marchandises qu'il fallait solide et équilibré. Le déchargement et le stockage à quai du fret requéraient le respect d'attentions spécifiques. On ne levait l'ancre qu'à l'issue d'un accord collégial de l'équipage. Les marins compagnons devaient rester auprès de leur navire pour en assurer la surveillance et ne quittaient leur poste, jamais plus de deux à la fois, sans l'autorisation expresse de leur patron. Le « *thouage* » et le « *lodmanage* », c'est-à-dire les services de remorquage et de pilotage à l'approche des ports, ainsi que l'ancrage, répondaient également à des normes strictes³⁹. Localement, une réglementation complémentaire et spécifique était contenue dans ce que l'on appelle communément le régime portuaire : un maître souhaitant entrer dans le havre avec son navire et son équipage était soumis à l'observation d'une succession d'étapes dont l'objet était en grande partie la sécurisation. Il commençait par désarmer son bâtiment et ses marins sous le contrôle d'un personnel urbain rétribué à cet effet. Tous les navires, hauturiers ou de cabotage, étaient en effet équipés de moyens de défense pour assurer leur protection en mer. Or, il était interdit à quiconque de porter des armes dans la ville. « Armures et harnois » devaient donc être déclarés et abandonnés à l'entrée du havre. S'il arrivait à lège à La Rochelle, il observait ensuite, guidé par un agent urbain, les règles et lieux de délestage. Au passage de la chaîne, il lui fallait obtenir une autorisation de pénétrer dans le havre. Cette dernière était attribuée en fonction des dispositions prises par l'échevinage. La commune voulait tout à la fois éviter une concentration trop forte de vaisseaux, toute rixe entre communautés rivales, ou tout simplement que des ennemis ne pénétrassent dans le port. À partir de décembre 1350, décision réaffirmée en 1400, les nefes venues à lège ou non affrêtées ne furent plus autorisées à y entrer. Puis, en 1378, les gardes de la chaîne ne durent plus laisser librement passer que les sujets du roi de France. Quant aux navires étrangers ou venant d'au-delà de la pointe Saint-Mathieu, leur accueil fut dès lors soumis à l'obtention de la licence du maire. Quant à la sortie des navires, elle était conditionnée à l'acquittement des taxes portuaires. Enfin, les craintes d'une attaque par mer se faisant toujours plus pesantes, la réglementation se durcit encore. Depuis la fin du XIV^e siècle, en souvenir des inquiétudes qu'avait occasionnées la venue d'un grand nombre de navires et de marchands anglais et étrangers à La Rochelle, on restreignit la période quotidienne d'ouverture des chaînes. Tous les soirs, vers 17 heures, le maire et ses adjoints affectés à la surveillance étaient tenus de se rendre sur les quais et de faire sonner la trompette. Dès lors, les marins ne disposaient plus, s'ils le souhaitaient, que de quelques minutes pour sortir leur navire du port ou

39 Jean-Marie Pardessus, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, t. 1, Paris, 1828, articles 2, 5, 10, 11, 13, 15, 16, 21, 24-26, 34, 39, 40, p. 334-345.

pour le rejoindre. Puis, le maire ordonnait que soient fermées les portes de la ville, et tirée la chaîne jusqu'au lendemain matin⁴⁰.

La création de différents services portuaires devait pouvoir compléter cet arsenal réglementaire. Bien qu'absents de la documentation échevinale, il est probable que, à l'instar de ce qui était pratiqué dans les grandes places internationales du commerce maritime, des moyens étaient offerts aux maîtres des navires de la plus grande contenance, et donc les moins manœuvrant, pour faciliter leur accès au port de La Rochelle. Quelques particuliers devaient vivre des services qu'ils proposaient pour aider au lamanage ou au halage de ces bâtiments. Des pilotes professionnels pouvaient également être sollicités pour conduire les vaisseaux jusqu'au havre en évitant les écueils. Par ailleurs, une flotte d'allèges s'occupait du transbordement de marchandises entre les quais et les plus grosses unités, ces dernières mouillant parfois dans les rades de Chef-de-Bois ou de la Pallice. Une police portuaire veillait à la garde des tours et à la sécurité des quais. Une protection était par ailleurs assurée par des navires armés conjointement par le roi, l'échevinage et des armateurs privés, ce qui faisait de La Rochelle la station navale de la couronne française ouverte sur le golfe de Gascogne. Durant les tensions militaires les plus fortes, ces unités composaient une force permanente, capable d'intervenir en différentes circonstances : autant que possible, elles repoussaient les assauts des navires ennemis, dissuadaient la piraterie et escortaient les navires ou convois marchands. Ajoutons que la présence à La Rochelle d'un lieutenant de l'Amiral de France était censée, du fait de son rôle de régulateur de la course, réfréner les actes de piraterie⁴¹. Pour finir sur ce point, la sécurité portuaire était assurée par un service de guet et de garde, continuellement renforcé entre les XIII^e et XV^e siècles. La commune avait en charge depuis le 21 décembre 1206 et selon la confirmation de ses privilèges par Édouard III du 25 octobre 1360, « la garde de jour et de nuit de ladite ville, et de toutes les portes et forteresses d'icelle et a eulx appartenans, soyent devers la mer ou devers la terre ». Aussi, tous les habitants de La Rochelle, quelle que fût leur condition, excepté les mendiants et quelques rares privilégiés, étaient-ils tenus d'accomplir cette tâche. À partir de 1376, ce devoir fut étendu, non sans contestations, à l'ensemble de la population de la banlieue. Il faut dire que, depuis la destruction définitive du château en 1372 et l'exemption de garnison royale, toute la défense reposait sur les forces propres de la ville et sur celles des habitants de ses environs. Les modalités d'organisation de ce service

40 MLR, ms 50, p. 271, 299, 371, 431; ANF, JJ 144, n° 54; M. Tranchant, *Le Commerce maritime...*, *op. cit.*, p. 142-148.

41 M. Tranchant, *Le Commerce maritime...*, *op. cit.*, p. 60-63, 156-162.

étaient contenues dans le *Livre du Guet* dont le maire, assisté d'un clerc et de deux ou trois bourgeois, était responsable. De surcroît, la commune employait des personnels spécialisés : parmi eux, une garnison, ordinairement composée de 55 hommes d'armes, assurait en permanence la garde des lieux, effectif qui pouvait être complété par une centaine d'hommes supplémentaires en cas de crise grave. Cette force d'intervention, mise à contribution pour libérer le pays lors d'incursions ennemies, garantissait aux marchands et navires étrangers une pleine sécurité. En 1404, les Anglais qui s'approchaient de La Rochelle pour tenter de s'en emparer, eurent connaissance de la présence sur place d'une bonne garnison. Aussi, abandonnèrent-ils leur stratégie d'assaut pour lui préférer une ruse qui finalement échoua. Les capacités défensives de la ville étaient d'ailleurs reconnues internationalement : vers 1431, l'Espagnol Gutierre Diaz de Gamez écrivit que « de allí fueron las galeras a La Rochela, una villa de Françia, muy rica e muy guarnida sienpre de guerra »⁴².

82

La sécurisation des accès portuaires relevait en dernier lieu de protections juridiques accordées par les autorités publiques. La plus importante d'entre elles, concédée par le pouvoir royal le 24 août 1224 et régulièrement entérinée, assurait aux étrangers et à leurs biens qu'ils se trouvaient dans l'enceinte sous le sauf-conduit du roi. Par ce fait, il était interdit d'user contre eux de lettres de marque, privilège capital en ces temps d'instabilité des relations internationales et de récurrence des violences maritimes. Cette protection était une garantie essentielle, pour les forains, d'une part, qui pouvaient envisager sereinement de venir développer leurs affaires, pour la ville, d'autre part, dont le trafic était affermi et pérennisé. La commune veilla donc, dès que cela fut nécessaire, et en particulier au xv^e siècle, lors des nombreuses attaques perpétrées sur sa juridiction par l'administration royale, au strict respect de ce privilège. En matière de biens vacants, la sauvegarde générale des personnes et des marchandises mérita de surcroît, d'être précisée. Les droits d'aubaine, d'épaves et de naufrage, communément appliqués par les seigneurs côtiers en vertu du droit féodal qui leur réservait la propriété des objets échoués sur leur rivage ou appartenant à un forain décédé, furent combattus par l'échevinage. Ce dernier avait conscience que de tels usages constituaient un obstacle aux entreprises des négociants étrangers. *L'aubenage* aurait été supprimé en 1374.

42 BnF, ms fr. 16906, f° 120 (25/06/1409) ; ms fr. 18970, f° 27 ; MLR, ms 50, p. 17, 233, 327, 343, 346, 359, 366-367, 370, 417, 425-426, 432, 447, 465-466, 527, 529, 595, 597, 623, 697 ; Isambert, Jourdan et Decrusy, *Recueil général des anciennes lois françaises*, t. IX, n° 260 (1460) ; ANF, JJ 179, n° 45 ; A. Barbot, *Histoire de La Rochelle*, op. cit., p. 200-202, 253-254. *Chronique du religieux de Saint-Denys*, op. cit., livre XXV, chap. XIII ; *El Victorial, crónica de D. Pedro Niño, conde de Buelna*, éd. Juan de Mata Carriazo, Madrid, Espasa-Calpe, 1940, Capítulo LIII, p. 142 ; M. Tranchant, *Le Commerce maritime...*, op. cit., p. 173-174.

Quant au droit de naufrage, théoriquement aboli dès 1174 le long des côtes d'entre Loire et Gironde, les marchands en furent seulement préservés sur les littoraux directement soumis à l'autorité royale. L'exemption ne s'appliquait donc qu'au port et à son « coutumau », ainsi qu'à une petite portion du rivage du Grand Fief d'Aunis⁴³.

LA SÉCURITÉ DU PORT ET DE SON ACCÈS : UNE QUESTION AU CŒUR DE LA POLITIQUE ÉCHEVINALE

Ces initiatives de sécurisation s'étaient étalées sur quelque trois siècles et s'apparentent, de prime abord, à une succession de réponses épisodiques à des difficultés ponctuelles et dissociées. Toutefois, une lecture plus attentive des faits met en relief l'attention grandissante portée par l'échevinage aux dangers qui s'exerçaient aux abords de son port et aux remèdes qu'il convenait d'entreprendre. Il semble qu'il y ait eu de sa part une volonté de traitement global de ces problèmes : il s'évertua à prendre en main tous les aspects relatifs à la sécurisation des pertuis. Nous le voyons se substituer en la matière, avec une patiente obstination et parfois de haute lutte, aux seigneurs côtiers et à l'administration royale, en principe seuls habilités à prendre en charge les questions de sécurité. Il est facilement concevable qu'en en obtenant l'entière responsabilité, la ville ait disposé des moyens adéquats pour rationaliser et rendre plus efficace le régime portuaire. Cependant, ces efforts ressortissaient aussi à d'autres ambitions. En réalité, les enjeux étaient pluriels pour la commune et dépassaient la seule gestion des risques inhérents au port et à son accès. Elle se devait bien entendu de contribuer à assurer la sécurité des échanges et des transports pour créer les conditions d'une économie ouverte et stable. Mais elle tentait dans le même temps de limiter la concurrence potentielle des ports alentour qui aurait menacé les intérêts des Rochelais⁴⁴. Ces derniers recherchaient enfin à toute occasion les moyens d'élargir leur immunité afin d'améliorer les conditions de leurs activités et de leur existence. La résorption de ces risques précis procédait donc d'une politique d'ensemble, dont elle n'était qu'un des motifs, et dont l'objet était l'extension de la juridiction de la ville et de l'autonomie de ses bourgeois.

L'essentiel des infrastructures édifiées, entretenues ou réaménagées dans et aux environs du port durant la fin du Moyen Âge, pour lutter contre

43 M. Tranchant, *Le Commerce maritime...*, op. cit., p. 149-154.

44 Mathias Tranchant, « La Rochelle et ses ports à la fin du Moyen Âge », dans *Aunis, Saintonge et Angoumois dans la guerre de Cent Ans*, Actes du colloque tenu à Saintes les 15, 16 et 17 octobre 1999, *Bulletin de la Société des Archives historiques de la Saintonge et de l'Aunis*, 2003, p. 85-97.

les dangers environnants, procéda de l'action échevinale. La question du délestage, confiée depuis le XIII^e siècle à un sergent de la prévôté, revint à partir des années 1460, après une succession de plaintes décriant les mauvais services rendus par cet agent, à la commune. C'est elle qui entreprit ensuite des travaux pour contenir et rationaliser les dépôts⁴⁵. Les cales et les quais, initialement tenus par des particuliers et par la prévôté, furent progressivement réunis sous la seule responsabilité du corps de ville. En effet, ce dernier entama à partir de 1384 une patiente entreprise d'achat et d'appropriation des berges portuaires, commençant du même coup, au fur et à mesure de ses acquisitions, l'harmonisation et la modernisation des rives⁴⁶. À partir de 1451, le balisage, jusque là assumé par un officier royal, fut également concédé à la ville⁴⁷. Quant aux développements des fortifications du havre, ils relevèrent généralement des initiatives et de la responsabilité de la commune qui, sur ses propres deniers, ou grâce à l'octroi par le roi de ressources fiscales supplémentaires, fit de ce sujet une question centrale de son action⁴⁸. La réglementation portuaire fut elle aussi placée sous tutelle échevinale. Dès 1209, c'est la ville qui fixa les premiers principes du *désarmage* qu'elle ne cessa d'amender. Et ce sont ses agents qui avaient autorité sur cette charge. C'est elle, nous l'avons vu, qui détermina le temps quotidien d'ouverture de la chaîne, et qui conditionna l'entrée de navires dans le port à l'observation de strictes conditions. C'est sous son autorité qu'après 1372 les moyens et dispositifs de défense avaient été placés. C'est enfin sur son initiative, et grâce à l'opiniâtreté qu'elle mettait à faire respecter ses privilèges, que les marchands et biens étrangers furent garantis du sauf-conduit royal et de l'exonération du droit de naufrage.

Bien entendu, toutes ces initiatives avaient pour objectif direct d'apporter une solution aux différents périls qui menaçaient dans les Pertuis. Toutefois, indirectement, elles procuraient aussi à la municipalité les moyens d'affermir son pouvoir et d'imposer ses intérêts. Elle pouvait, par exemple, espérer, obtenant ou créant de nouvelles charges destinées à la sécurisation du havre, doter ses caisses de revenus supplémentaires. En effet, indexés sur le trafic naval, les droits afférents devaient souvent dépasser les dépenses affectées à l'entretien des dispositifs qu'ils étaient censés couvrir. Le surplus pouvait être employé pour d'autres opérations communales. L'on constate par ailleurs que, reconnue comme l'autorité spécialement responsable des problèmes de

45 BnF, ms fr. 16906, f^{os} 105, 122 v^o-123 ; ms fr. 18970, f^o 57 ; A. Barbot, *Histoire de La Rochelle*, op. cit., p. 356, 388-389, 420-421, 441 ; MLR, ms 50, p. 596, 613, 670, 673.

46 M. Tranchant, *Le Commerce maritime...*, op. cit., p. 138-139.

47 A. Barbot, *Histoire de La Rochelle*, op. cit., p. 317-318 et 389 ; MLR, ms 50, p. 739.

48 M. Tranchant, *Le Commerce maritime...*, op. cit., p. 133-134.

sécurité le long des littoraux aunisiens et saintongeais, la ville tira de cette légitimité des arguments politiques au moyen desquels elle tenta de résoudre, en partie du moins, les questions de concurrence et d'immunité dont elle était également saisie. Ainsi, au motif de sécuriser les parages de leur havre, et plus généralement la mer des Pertuis, les dirigeants de la commune tentèrent à plusieurs reprises d'interdire le creusement et l'érection de tout nouveau port. Vers 1279, s'alarmant de travaux entrepris par le seigneur de Mauzé pour faire percer un nouveau bassin portuaire le long du chenal d'accès, le maire et ses échevins exposèrent au roi les dangers que cette installation aurait fait peser sur la navigation et obtinrent vraisemblablement l'abandon du projet⁴⁹. Une trentaine d'années plus tard, en 1311, Philippe VI autorisa Guillaume Maingot, seigneur de Surgères, à créer un port au Gué-Charreau, sur la Gères, et à faire réaliser pour cela un canal jusque sur la Charente, en aval de Rochefort. Inquiètes des conséquences économiques que cette concurrence laissait supposer, les communes de La Rochelle et de Saint-Jean-d'Angély s'associèrent pour faire obstacle à l'achèvement des travaux. Elles invoquèrent plusieurs arguments d'ordre sécuritaire : la venue en nombre de navires étrangers pour charger du vin aurait occasionné le déchargement anarchique d'un grand volume de lest, ce qui risquait d'obstruer le cours du fleuve et d'interdire sa remontée. De plus, ce port sans défense devenait un accès facile aux ennemis du royaume qui, par lui, pouvaient ainsi gagner l'Aunis. Complétant leur réquisitoire par le versement d'une compensation de 8 000 livres, les bourgeois obtinrent gain de cause. C'est avec une argumentation comparable que les Rochelais s'opposèrent, en 1495, à l'établissement d'un second pôle de défense autour d'un nouveau havre établi à Brouage. Ils avertirent qu'une plus grande concentration de navires et de gens d'armes dans les Pertuis y accroîtrait l'insécurité. Là encore, le discours, accompagné d'un dédommagement de 6 000 écus, emporta la décision en leur faveur⁵⁰. Ce furent également des exigences sécuritaires qui permirent à l'échevinage d'accentuer son contrôle sur les localités littorales voisines. Ces dernières furent progressivement contraintes de contribuer au guet de la mer et à la défense de la ville et du havre de La Rochelle, en fournissant des moyens humains et matériels, en supportant au profit des caisses communales le déploiement chez elles d'une fiscalité spécifique. Enfin, toujours au motif d'arguments sécuritaires, le gouvernement communal s'évertuait à élargir l'immunité de ses bourgeois. Tenus d'assurer eux aussi la garde du port et de la ville, ils ne

49 « Une requête au roi des maires et échevins de La Rochelle », Robert-Henri Bautier éd., *Bulletin philologique et historique*, 1966, p. 115-129.

50 M. Tranchant, « La Rochelle et ses ports... », p. 92-93.

pouvaient être contraints de les quitter pour l'ost royal, et ceci resta valable même pour les membres de l'échevinage, pourtant systématiquement anoblis à partir de 1373.



86

En elle-même, cette réalité qu'il exista un lien étroit entre le pouvoir et la sécurité n'est pas entièrement neuve. René Favier nous a rappelé combien le danger, réel ou potentiel, fut de tout temps – et demeure – instrumentalisé par les autorités publiques. Depuis l'Antiquité, elles y ont trouvé l'occasion de manifester leur bienfaisance et d'affermir leur puissance et leur domination⁵¹. Toutefois, dans le cas précis du « micro-pouvoir » que constituait l'organisation municipale rochelaise, la somme des initiatives échevinales destinées à tenir et à élaborer des dispositifs de sécurité, en direction des autochtones comme des populations étrangères fréquentant la ville-port, incline à considérer que le risque fut un objet, sinon l'objet central de réflexion, de connaissance et de décision de l'institution urbaine. Le cas des accès portuaires en offre un bon exemple. D'autres sujets d'insécurité comme l'extranéité, l'expédition maritime, la concurrence, la fraude, la violence, etc., le montreraient également, et nous conduisent à tenter de répondre ultérieurement à cette question capitale : si l'on considère d'une part les singularités politiques, sociales, économiques et culturelles de cette ville-port, d'autre part la place centrale de la gestion du risque dans les préoccupations municipales, on peut se demander s'il exista à La Rochelle, et par-delà chez les sociétés littorales, les prémices d'une économie politique et d'un art de gouverner original ?

51 René Favier, « Politique et catastrophe », *Les Bleus de la Terre*, CNRS Théma, n° 8, 2005.