



HAL
open science

Le Bien commun et gestion privée des ports maritimes au bas Moyen Âge

Aurette Levasseur

► **To cite this version:**

Aurette Levasseur. Le Bien commun et gestion privée des ports maritimes au bas Moyen Âge. Cédric Glineur (dir.). L'Etat et la Mer, Presses Universitaires de Rouen et du Havre, 2015. hal-03175393

HAL Id: hal-03175393

<https://hal.science/hal-03175393>

Submitted on 16 Apr 2021

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.

Aurette LEVASSEUR
 Sorbonne Paris Cité
 Université Paris XIII
 CERAL (EA-3968)

Le bien commun et la gestion privée des ports maritimes au bas Moyen Âge

L'importance stratégique du littoral justifiait dès l'époque médiévale un contrôle accru de la part du pouvoir royal. L'expropriation par Charles VI du port de Taillebourg en 1407 au nom de la « seureté universelle » du royaume l'illustre¹. Les ports maritimes² restèrent néanmoins partiellement gérés par des entreprises privées, dans des proportions qui restent encore inconnues, et dont quelques modalités seront présentées ici. Cette étude de cas s'inscrit dans un ensemble de travaux portant sur la nature des normes de gestion des territoires dans un ordre médiéval insensible à la dichotomie contemporaine droit public/droit privé³. L'expropriation de Taillebourg fut réalisée au nom de la « puissance souveraine et spéciale prérogative royale ». Cela signifie qu'elle se fondait sur la notion de privilège qui imprégnait l'ensemble de l'ancien droit et non sur l'existence d'un corps de règles exorbitantes du droit commun. Les affaires publiques étaient alors encadrées par le principe du bien commun. Découlant de l'idée médiévale de justice dont il était l'adaptation à la vie commune, le bien commun exigeait le maintien d'un équilibre harmonieux dans la société permettant à chacun de ses membres d'atteindre le salut divin. Il impliquait de respecter l'équité, d'assurer le maintien de l'ordre et de la paix et même une certaine forme de prospérité. Nulle autorité ne disposait d'un monopole d'énonciation ou de réalisation du bien commun, pas même le roi. Le bien commun était l'affaire de toute la communauté chrétienne. Tout le monde devait le respecter et tous pouvaient y contribuer⁴. Cette conception favorisait le développement d'un ordre négocié dans lequel le droit n'est qu'une référence normative susceptible de s'effacer devant les

-
- 1 « Que comme pour le bien tution et défense de nostre peuple, et l'utilité de la chose publique de nostre royaume, nous ayons droict, et nous soit loisible par puissance souveraine et espécialle prérogative royale, de prendre et appliquer à nostre domaine, les terres, chasteaux, ports de mer, et autres lieux estans en frontière de nos ennemis, que nous veons estre nécessaires à la garde générale, tution et defense de nos subjects, et à la seureté universelle de nostredit royaume ; en faisant condigne recompensation à ceux desquels nous prendrons lesdicts lieux du loyal prix et juste valeur d'iceux lieux, et des interests et loyaux coustemens, et ce se droict ayent jouy et usé nos devanciers Roy de France, quand nécessité et expédiente utilité de la dite chose publique de nostre dict royaume l'a requis, et y est survenue » (François-André ISAMBERT (pub.), *Recueil général des anciennes lois françaises depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789*, Paris, t. VII, 1821, p. 114, n° 382).
- 2 Parmi les ouvrages récents : Michel BOCHACA (dir.), *Ports et littoraux de l'Europe Atlantique. Transformations naturelles, aménagements urbains (XIV^e-XVI^e)*, Rennes, 2007 ; Patrick BOUCHERON (éd.), *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge, XXXI^e Congrès de la SHMES, La Rochelle, 5-6 juin 2004*, Paris, 2005 ; Marc RUSSON, *Les Côtes guerrières. Mer, guerre et pouvoirs au Moyen Âge*, Rennes, 2004 ; Christiane VILLAIN-GANDOSSI et Éric RIETH (éd.), *Pour une histoire du fait maritime. Sources et champ de recherche*, Paris, 2001.
- 3 Georges CHEVRIER, « Remarques sur l'introduction et les vicissitudes de la distinction du *jus privatum* et du *jus publicum* », *Archives de Philosophie du Droit*, 1952, p. 5-77 ; Id., « Les critères de la distinction du droit privé et du droit public dans la pensée savante médiévale », *Études du droit canonique dédiées à Gabriel Le Bras*, Paris, t. II, 1965, p. 841-859 ; Jean-Louis THIREAU, « Le droit public dans la doctrine française », *Revue d'histoire des facultés de droit et de la science juridique*, n° 25-26, 2005-2006, p. 73-93 ; Gérard GIORDANENGO, « De l'usage du droit privé et du droit public au Moyen Âge », *Cahiers de recherches médiévales*, n° 7, 2000. [En ligne] : <http://crm.revues.org/880> ; Aurette LEVASSEUR, « Optimiser le patrimoine des villes médiévales : concepts et techniques », *Revue Lamy des collectivités territoriales*, 2014, sous presse ; Id., « Sur la nature du droit de l'urbanisme. Les normes de gestion de l'espace public dans la ville médiévale », dans Anne MAILLOUX et Laure VERDON (dir.), *L'Enquête en questions. Des usages politiques de la procédure inquisitoire*, Paris, 2014, p. 241-248 ; Id., *La rue publique au Moyen Âge*, à paraître.
- 4 Albert RIGAUDIÈRE, « Donner pour le bien commun et contribuer pour les biens communs », Élodie LECUPPRE-DESJARDIN, Anne-Laure VAN BRUAENE (éd.), *De bono communi. The Discourse and practice of common good in the European city*, Turnhout, 2006, p. 11-53 ; Aurette LEVASSEUR, « Optimiser le patrimoine », art. cit., *passim*.

autres, au détriment d'un ordre imposé dans lequel il est la norme dominante incontournable. Dans cette cosmogonie médiévale, les entreprises privées sur des infrastructures d'intérêt général sont naturelles. Bien qu'elles ressemblent parfois aux délégations de service public contemporaines, elles s'imposent davantage au magistrat qu'elles ne sont accordées par lui. Plutôt qu'une puissance publique, le magistrat fait figure d'arbitre des relations entre personne privée et bien commun.

La nature juridique des ports accentuait encore ces caractéristiques. En effet, si elle restait souvent indéterminée, on sait que certains ports furent considérés comme des biens n'appartenant à personne et donc librement utilisables par tous. Au XIII^e siècle, le port de Bordeaux fut officiellement déclaré *padouen*, terme gascon désignant tous les biens sur lesquels les habitants disposaient d'un droit d'usage indisponible, comme les chemins, rivières, places, rues, fossés, pâturages et pacages⁵. Les ports n'étaient souvent que le résultat d'un aménagement des berges des cours d'eau et des rives de la mer, catégories que la doctrine savante classait volontiers parmi les choses communes à tous selon le droit naturel⁶.

La définition du port « maritime » retenue ici est fonctionnelle. Elle inclut tous les ports possédant des infrastructures ou un espace dédié à l'accueil des navires ayant navigué en mer, qu'ils aient été sous domination anglaise ou française. Une définition n'admettant comme port que ceux qui s'ouvrent directement sur la mer aurait trop limité le champ de recherches dans la mesure où les médiévaux mettaient les navires à l'abri des caprices marins et les ports s'ouvraient surtout à l'intérieur des terres, le long des fleuves ou dans des étangs reliés à la mer. Le port d'Arles était par exemple situé à quarante kilomètres des côtes et les navires devaient remonter le fleuve pour l'atteindre⁷. La ville de Rouen, pourtant située largement à l'intérieur des terres, possédait un port mi-fluvial, mi-maritime, ces deux espaces étant clairement délimités par un pont de pierre⁸.

Dès le XII^e siècle, les sources écrites mentionnent des entreprises privées de construction des infrastructures portuaires (I). Elles étaient parfois agrémentées d'éléments défensifs généralement modestes. Pendant la guerre de Cent Ans, lorsque des enceintes communales nouvelles furent construites au niveau des ports en se mêlant aux constructions privées, les propriétaires de celles-ci se virent attribuer un statut particulier les contraignant à participer au service de la défense et donc du bien commun (II).

I.- Les entreprises privées de construction des infrastructures portuaires

Les entreprises privées engendrèrent deux types d'installations portuaires. Dans la première, le port était formé par l'alignement de magasins en bois sur pilotis. Il se confondait donc entièrement avec les constructions privées. Ces magasins, ou *chais*, avaient un rez-de-chaussée affecté à l'accueil et au débarquement des navires et un premier étage servant de lieu de vie et/ou d'entrepôt. Le rez-de-chaussée était divisé en deux. La portion avant qui donnait sur l'étendue d'eau n'était pas construite à l'exception d'arceaux qui soutenaient le premier étage. Les bateaux pouvaient donc y circuler librement et s'y abriter. La portion arrière, à une distance de quelques mètres, formait un quai artificiel et servait de lieu de débarquement et de stockage des marchandises. Cette structure portuaire fut celle du port de Bayonne au moment de sa naissance au XII^e siècle, mais

5 Édouard, fils du roi d'Angleterre Henri III, avait mandaté quatorze commissaires pour régler les litiges nés entre la commune et lui-même. Leur procès verbal d'enquête du 29 octobre 1262 établit que les ports de Saint-Pierre et de l'Ombrière sont des padouens de la ville (ARCHIVES MUNICIPALES DE BORDEAUX (pub.), *Livre des Bouillons*, Bordeaux, 1867, p. 367) ; Jean BEAURREDON, « Les padouens, signification et étymologie de ce mot », *Bulletin de la société de Borda*, 1907, p. 41-45. Sur les catégories de biens au Moyen Âge, voir A. RIGAUDIÈRE, « Pratique politique et droit public aux XIV^e et XV^e siècles », *Archives de philosophie du droit*, n° 41, 1997, p. 83-114.

6 Guillaume LEYTE, *Domaine et domanialité publique dans la France médiévale (XII^e-XV^e siècles)*, Strasbourg, 1996, p. 172 et s. ; Marcel MORABITO et Nicolas CHARBONNEL, « Les rivages de la mer : droit romain et glossateurs », *Revue historique de droit français et étranger*, 1987, pp. 23-44.

7 Louis STOUFF, *Arles à la fin du Moyen Âge*, Aix-en-Provence, t. I, 1986, p. 225.

8 Philippe CAILLEUX, « Activités portuaires et espace urbain à Rouen aux derniers siècles du Moyen Âge », *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge...*, op. cit., p. 183-194 (p. 184).

aussi celle du port primitif de Bordeaux, entre la fin du XIII^e et la seconde moitié du XIV^e siècle⁹. Elle est une déclinaison maritime des cornières, galeries commerçantes très courantes dans les cœurs de ville, autour de la place principale ou dans les rues adjacentes. Ces cornières s'étendaient sous le premier étage de demeures privées soutenu par des piliers et permettaient aux clients de flâner et de faire leurs achats dans les boutiques du rez-de-chaussée situées en retrait, en étant protégés des intempéries et de la circulation. La seconde forme portuaire, plus courante, consistait en un aménagement plus ou moins poussé des rives par des personnes privées ou publiques, parfois simple déblayage et surélévement du terrain, parfois construction de quais en dur ou flottants, agrémentés ou non de chais construits directement sur le quai ou à proximité.

Dans les deux cas, pour débarquer leurs marchandises, les commerçants payaient en contrepartie de l'usage de ces aménagements un droit de quaiage, appelé aussi kéage, kayage, caiige, ou droit de portage, de passage, de planchage¹⁰... Étant « revenue et prouffit du kay », comme le qualifie un acte rouennais de 1380, ce quaiage s'insérait dans l'ordre féodal puisque peu de terres étaient tenues en alleu¹¹. Les traces écrites témoignant du processus d'intégration d'un quaiage à l'ordre féodal sont toutefois rares. Les archives d'Amiens en offrent une illustration, qui mérite d'être présentée bien que le port soit fluvial. Jusqu'au milieu du XII^e siècle, les quatre seigneurs de la ville se partageaient les droits d'un unique quai, qui était devenu insuffisant pour accueillir tous les navires¹². Des particuliers aménagèrent alors leurs propres terres. L'un d'eux, un bourgeois dénommé Nicolas, fit don en 1145 à l'Église de Notre-Dame d'une maison, de terres et de ses droits de quaiage. Peu après, les chanoines de Notre-Dame entrèrent en conflit avec un de leurs voisins, le bourgeois Jean de la Croix, qui possédait lui aussi un terrain longeant l'eau sur lequel il avait décidé de construire un quai. Le conflit fut réglé en 1151 par une transaction dont le texte nous est parvenu, qui prévoyait que le quai construit par Jean de la Croix serait réuni à celui de l'Église de Notre-Dame pour ne former qu'une seule infrastructure exploitée et entretenue en commun, les droits de quaiage étant partagés entre les deux parties à parts égales. La transaction précisait que ce quai commun serait désormais placé dans la juridiction de l'Église et que, par conséquent, Jean de la Croix et ses héritiers devraient à l'avenir rendre hommage au chapitre pour leur possession¹³.

En général, le droit de quaiage était directement intégré aux tenures, ce qui permettait au seigneur de la terre à la fois d'exiger un cens plus élevé et de favoriser le commerce lui aussi source de revenus seigneuriaux. Ainsi, un lotissement réalisé à Rouen avant le XII^e siècle assortit les terres longeant l'eau d'un droit de quaiage dépendant de leur largeur. Dans cette ville, le port était tenu pour partie par des particuliers et pour partie par la municipalité¹⁴. Les autorités publiques généralement affermaient leurs quais. Cette décision fut prise à Marseille dès la seconde moitié du XIII^e siècle. Quant à la communauté de Dieppe, elle créa et afferma ses premiers droits de quaiage probablement à la suite d'une assemblée générale de la ville tenue le 30 décembre 1362, dont la teneur nous est connue par des lettres du sénéchal Jehan de La Morichière écrites le jour même. Elles dressent un triste tableau du port de Dieppe, appelé le Hable : les quais étaient en ruine, au point que les maisons du port tombaient, laminées par le flux et reflux de l'eau. Les marchands préféraient ne pas passer par ce port, dangereux pour leurs navires mais aussi parce qu'ils perdaient trop de temps à décharger les marchandises. Pourtant, des constructions « bien sumptueuses » avaient été commencées mais elles s'écroulaient « pour la fortune de la mer ». Le 30 décembre

9 Eugène GOYHENECHÉ, *Bayonne et la région bayonnaise du XII^e au XV^e siècle : études d'histoire économique et sociale*, Bilbao, 1990, pp. 73-75 ; Pierre REGALDO-SAINT BLANCARD, « Le quartier de Tropeyte à Bordeaux : essai de synthèse historique et archéologique », *Revue archéologique de Bordeaux*, n° 91, 2000, p. 41-97.

10 Robert FAVREAU, « Les ports de la côte poitevine au XV^e siècle », *Bulletin philologique et historique*, 1962, p. 13-61.

11 Philippe CAILLEUX, art. cit., p. 187.

12 Jean MASSIET DU BIEST, « Les ports fluviaux et le chemin de l'eau à Amiens (X^e-XVI^e siècles) », *Bulletin de la Société des antiquaires de Picardie*, n° 45, 1953-1954, p. 232-280.

13 Augustin THIERRY, *Monuments inédits de l'histoire du Tiers État*, Paris, t. I, 1850, p. 53 et s.

14 Philippe CAILLEUX, art. cit., p. 188.

1362, sur ordre de l'archevêque de Rouen, l'assemblée générale de la commune se réunit et décida que la réparation et l'entretien du port seraient pris en charge par la commune et financés par le prélèvement d'un quaiage par des personnes désignées par le seigneur « comme il est accoustume sur les aultres pors de mer »¹⁵.

Qu'il fut prélevé par des personnes privées ou des autorités publiques, le droit de quaiage avait toujours une nature fortement patrimoniale, ce qui entraînait plusieurs conséquences fâcheuses.

Alors que ce droit diminuait l'attrait des ports français pour les navires étrangers, les autorités publiques, incapables de le racheter, ne pouvaient pas le supprimer au nom de l'intérêt général. Lorsqu'en 1339 Philippe VI tenta d'accroître l'attrait du port de Harfleur, il accorda un privilège à tous les marchands d'Aragon et de Majorque qui les exemptait du paiement des droits portuaires s'ils ne parvenaient pas à vendre leurs marchandises, sauf le droit de quaiage qui devait toujours être payé¹⁶. Tout au plus, l'autorité publique pouvait limiter son tarif au nom de l'intérêt général, comme à La Rochelle, où le montant du quaiage perçu par les particuliers était réglé par l'échevinage¹⁷.

Par ailleurs, la nature patrimoniale de ce droit était préjudiciable à son objet premier, l'entretien et la réparation du quai, qui déclina à mesure que le tenancier considéra le quaiage comme une rente, parfois chèrement acquise. Le quaiage fut aussi source de conflits entre des tenanciers voisins, d'autant plus fréquents que les quais étaient fragmentés. Or, certains ports étaient presque entièrement formés par la succession et la réunion de ces petites portions de quais individuels. Au milieu du XV^e siècle, le premier quai maçonné de Marseille fut composé de multiples tronçons indépendants car sa construction résulta de l'ordre donné à tous les propriétaires jouxtant la rive de bâtir une jetée à leurs frais. À La Rochelle, les très nombreux « kays et vases » faisaient sans cesse l'objet de transactions, de ventes et de locations¹⁸.

II.- La fortification des infrastructures portuaires

Les habitants qui participaient à la gestion du port ont aussi contribué à sa mise en défense. Leurs réalisations restèrent toutefois modestes et suivirent souvent le modèle primitif des *maisons-écrans*, dans lequel la fortification de l'agglomération est formée par le mur arrière épaissi et fortifié des maisons privées contiguës. Très courantes, les maisons-écrans apparurent et se développèrent de

15 « 1° Que tous les dicts quays et couvers seront faicts de nouvel repares et tenus doresnavant sans deffault aux propres coups et depens du dict commun ; 2° 12^d seront leves annuellement sur chacun pied de fache et de nature de maison habitable et ediffice sur les dicts quays du Hable, le manoir et ediffices de nostre dict seigneur et la pour prinse dicelle par expres excepte ; 3° Que certaine ayde de subside appelee cayage aussy comme il est accoustume sur les aultres pors de mer sera cueilli et leve sur toutes les choses et desrees venants par mer en la dicte ville tant par les habitants dicelle que dailleurs ; La quelle rente et quaiage devant dicts seront cueillis et leves par certaines personnes jures et sermentes a ce deputes et commis par notre dict seigneur et ses officiers, qui de se luy seront tenus rendre bon compte et loyal ou a ces deputes sur ce touteffois qui leur paira et leur fera asscavoir » (Guillaume TIEULLIER, *Plan et description de la ville de Dieppe au XIV^e siècle*, Dieppe, 1865, p. 20-21).

16 « Voulons et leur octroions comme dessus, que se il avoient fait descharger leurs denrées au Port de la dite Ville, et ne les y peussent vendre à leur profit, que ils les y puissent faire recharger et mener quelque part que il leur plaira, pour faire leur profit, sans paier pour ce Coustume, ne nulle nouvelle imposition, fors tant seulement la caage du lieu où il les chargeront » (Eusèbe DE LAURIÈRE, *Ordonnances des rois de la troisième race*, Paris, t. II, 1729, p. 136, art. 2, novembre 1339) ; Eugène SAUVAGE, *Harfleur au XIV^e siècle, son commerce et son industrie*, Dieppe, 1875, p. 35.

17 Mathias TRANCHANT, *Le commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Rennes, 2003, p. 137.

18 Antoinette HESNARD, Philippe BERNARDI et Christian MAUREL, « La topographie du port de Marseille de la fondation de la cité à la fin du Moyen Âge », dans Antoinette HESNARD (coord.), *Marseille. Trames et paysages urbains de Gyptis au Roi René. Actes du colloque de Marseille 1999*, Aix-en-Provence, 2001, p. 159-202 ; Régine PERNOUD, *Essai sur l'histoire du port de Marseille des origines à la fin du XIII^e siècle*, Marseille, 1935, p. 115-116 ; Mathias TRANCHANT, *op. cit.*, p. 137. À Amiens, ce sont des opérations de spéculation qui ont entraîné la multiplication et la juxtaposition des quais privés au milieu du XII^e siècle (Jean MASSIET DU BIEST, art. cit., p. 244).

deux manières.

La première est la plus connue puisqu'elle est celle des circulades méridionales qui font aujourd'hui l'objet d'une mise en valeur touristique. Elle est aussi la plus primitive car elle précédait la construction de l'enceinte communale. Dans ce schéma, l'agglomération possédait un noyau central, motte, château ou église, autour duquel se développait un habitat disposé en anneaux successifs de maisons. À chaque développement démographique, un nouvel anneau s'ajoutait à l'ensemble, le dernier en date formant le rempart de défense¹⁹. Contrairement à la théorie des circulades²⁰, l'apparition de ces maisons-écrans ne résulta pas d'un urbanisme réglementaire, mais bien d'initiatives privées collectives, parfois sanctionnées, et même reprises par le pouvoir seigneurial²¹.

Dans un second schéma, moins connu mais qui intéresse davantage le propos, les maisons-écrans se dressaient là où l'enceinte communale de la ville s'interrompait en butant sur un obstacle naturel. Des maisons-écrans apparurent dans les zones de montagne, à Saint-Flour ou à Najac par exemple. L'enceinte y était continue sauf au niveau de la falaise, disparaissant et laissant la place à des maisons-écrans²². Un phénomène similaire se développa dans les villes portuaires, l'obstacle en question étant le cours de l'eau ou la mer. Ainsi, dans le port de Marseille qui ne fut jamais vraiment fortifié, le mur des habitations portuaires formait la première ligne de défense. Pendant les périodes de guerre, les propriétaires de ces maisons muraient leurs ouvertures ou les garnissaient de mantelets (une structure en bois mobile faisant office de bouclier). En avril 1425, voulant conserver le libre accès au bassin, ils s'opposèrent à un projet finalement abandonné qui devait transformer la ligne de maisons de la rive nord du port en un vrai rempart²³. La partie méridionale de la ville de Toulon qui donne sur la mer était aussi protégée par des maisons-écrans. Ce qui y était alors appelé « clôture » ne désignait en réalité que quelques pans de maçonnerie qui bouchaient les espaces situés entre deux demeures. Comme à Marseille, les habitants muraient leurs portes donnant sur la mer et réparaient les créneaux et les parapets de leurs maisons²⁴. Même les ports constitués de chais alignés pouvaient être ainsi fortifiés. En 1262, ceux de Bordeaux formaient une ligne continue de défense le long du port, avec deux portes qui restaient ouvertes²⁵. Ces chais furent détruits dans la seconde moitié du XIV^e siècle lors de la construction du rempart de la troisième enceinte de Bordeaux. À ce moment en effet, les nouvelles enceintes communales érigées dans le contexte de la guerre de Cent Ans remplacèrent les structures antérieures.

À partir des années 1350, les grands chantiers de fortification reprirent. Les communautés urbaines durent choisir entre la vocation économique du port qui supposait son ouverture et la protection de la ville qui exigeait sa clôture. Dit en termes médiévaux, la *commodité publique*

19 On trouve cette forme à Périgueux, Bergerac, Olliergues, Sauveterre, Saint-Émilion, Excideuil, Fougères, Annecy... Voir en particulier Pierre GARRIGOU-GRANDCHAMP, « Les maisons urbaines du X^e au milieu du XIII^e siècle : état de la question », *Mémoires de la Société archéologique du Midi de la France*, hors série, 2002, p. 75-106 ; Gilles SÉRAPHIN et Christian RÉMY, « Le château d'Excideuil », *Congrès archéologique de France, 156^e session, 1998, Périgord*, Paris, 1999, p. 195-223.

20 Krzysztof PAWLOWSKI, *Circulades languedociennes de l'an Mille. Naissance de l'urbanisme européen*, Montpellier, 1992.

21 Dominique BAUDREU, « Compte-rendu de l'ouvrage de Pawlowski Krzysztof, *Circulades languedociennes de l'an Mille. Naissance de l'urbanisme européen* », *Heresis*, n° 18, 1992, p. 95-100.

22 Albert RIGAUDIÈRE, *Saint-Flour, ville d'Auvergne au bas Moyen Âge*, Paris, 1982, p. 534-535 ; Élodie CASSAN, *Le bourg castral de Najac au Moyen Âge*, Villefranche-de-Rouergue, 2006, p. 53-54.

23 Antoinette HESNARD, Philippe BERNARDI et Christian MAUREL, art. cit., p. 173 et 188.

24 Lettres données par le commissaire royal pour Laurent Romain, Jean Gasquet, Jean Finari et Pierre Medicis, mis en demeure de réparer à leurs frais les créneaux et les parapets de leurs maisons *que juxta mare immediate constructa sunt* (Gustave LAMBERT, *Histoire de Toulon*, Toulon, t. I, 1886, p. 327-328).

25 « Item, didem qu'ens murs de la Vila no deven estr portas, si no son publicas et comunaus et que aven vias publicas a intrar et yssir ; empero ly chay qui son de la mayson n'Arufat Beguer entro a la mayson en Pey Andron deven aver portas ayssi cum en lurs propris murs ; et las vasas son propris d'aquetz deuscaus son las maysons entro a la yma de la mar » (ARCHIVES MUNICIPALES DE BORDEAUX (pub.), *Livre des Coutumes*, Bordeaux, 1890, p. 194, 29 octobre 1262).

s'opposait à la *défense commune*. Quand le roi ordonna de murer toutes les portes des quais et des maisons qui donnaient sur le havre de La Rochelle, le corps de ville se plaignit « de l'extrême incommodité comme la fermeture de leur bouche et de leur commerce »²⁶. Le plus souvent, le choix de la défense l'emporta, avec la construction d'un mur qui soit englobait le port, soit le séparait du centre urbain²⁷. Dans ce dernier cas, le passage des marchandises du port à la ville put être assuré par des échelles ou des engins de levage, comme dans certaines sections du port de Rouen²⁸. Mais le problème fut plus souvent réglé en perçant les fortifications de multiples portes privées. Ainsi, à Rouen en 1450, les habitants de la rue Notre-Dame réclamèrent le droit d'ouvrir une porte dans le mur où aboutissait leur rue, pour pouvoir aller directement sur les quais²⁹. Cet usage semble avoir été très commun en Europe. Ainsi, lorsqu'au XV^e siècle à Milan apparurent des établissements commerciaux avec entrepôts et portiques s'ouvrant sur le canal par un quai privé, leurs propriétaires parvinrent à se faire reconnaître d'abord des droits sur le fossé public, puis celui de percer dans la muraille communale des portes privées³⁰.

Cet usage n'était pas une spécificité des fortifications portuaires mais touchait également les terrestres. L'ouverture de portes privées ou collectives était admise pour de multiples raisons, démographiques (faciliter le développement d'un nouveau quartier dans les faubourgs), hygiéniques (permettre aux habitants de faire leurs besoins dans les fossés), de commodité (donner de la lumière aux demeures accolées à la muraille)... Le percement de la muraille était conditionné à l'obtention préalable d'un permis délivré par le magistrat. Néanmoins, les ouvertures sauvages furent courantes et, quoiqu'irrégulières, souvent validées *a posteriori* par le magistrat. Cette apparente désinvolture reposait en réalité sur une logique née du principe d'indivisibilité du bien commun, de la prépondérance de l'ordre négocié et de l'économie du don, qui justifiaient que soit validée toute action, même irrégulière et nuisible au bien commun, dès lors qu'elle était contrebalancée par un bienfait de force au moins égale. Par exemple, Jean Bois qui habitait Arles obtint en 1489 le droit de conserver l'ouverture qu'il avait percée sans autorisation dans le mur de la ville pour éclairer son étable, à condition de remplacer la simple fenêtre par une canonnière ronde et épaisse en pierre de taille, avec un treillis de fer et une feuillée pour permettre la fermeture d'un guichet. Grâce à ces aménagements qui ne coûtèrent rien à la communauté, l'étable de Jean Bois pouvait en cas d'attaque accueillir des soldats et participer à la défense active de la ville³¹.

Au niveau des ports, le préjudice porté à la défense commune par le percement de la muraille était contrebalancé par les bienfaits d'une circulation fluidifiée des biens et des personnes ainsi que par une diminution des frais d'entretien du rempart, dont la portion entourant la porte privée relevait de la responsabilité des tenanciers. Lorsqu'au début du XIII^e siècle le port de La Rochelle reçut une nouvelle fortification, celle-ci fut immédiatement utilisée comme mur d'appui pour les installations commerciales et leurs propriétaires obtinrent le droit de percer des portes, moyennant entretien et réparation du rempart³². Le magistrat surveillait attentivement les portes privées et imposait à leurs tenanciers, en plus de l'entretien, d'assurer un service de garde similaire à celui effectué par la garde communale sur le reste de l'enceinte et ses portes publiques. À La Rochelle, le Magistrat imposa en 1407 des horaires d'ouverture et de fermeture identiques³³. Soixante ans plus tard, le roi ordonna de condamner « toutes les portes des quais et des maisons qui ont leur aspect sur le havre de cette ville » alors menacée par le duc de Bretagne. L'intervention des

26 Mathias TRANCHANT, *op. cit.*, p. 136.

27 Mathias TRANCHANT, « Les ports maritimes en France au Moyen Âge », *Ports maritimes et ports fluviaux...*, *op. cit.*, p. 21-31 ; Mickaël AUGERON et Mathias TRANCHANT (dir.), *La violence et la mer dans l'espace atlantique (XII^e-XIX^e siècle)*, Rennes, 2004.

28 Philippe CAILLEUX, art. cit., p. 187 et s.

29 Archives municipales de Rouen, A 7, 21 décembre 1450.

30 Patrick BOUCHERON, *Le pouvoir de bâtir. Urbanisme et politique éditiale à Milan (XIV^e-XV^e siècles)*, Rome, 1998, p. 531-533.

31 Archives municipales de Chalon-sur-Saône, DD 14, 18 mai 1382.

32 Mathias TRANCHANT, *op. cit.*, p. 136.

33 Georges MUSSET, *La Rochelle et ses ports*, La Rochelle, 1890, p. 25.

consuls, inquiets des conséquences économiques de cette mesure, permit une réouverture des portes, contre leur engagement à veiller consciencieusement à leur garde. Un ordre municipal de 1583 souligne encore la similitude entre les portes des chais et les portes publiques, rappelant que les horaires de fermeture doivent être identiques « sachant que telles portes sont réputées portes de ville »³⁴. Les portes privées étaient effectivement des portes publiques au sens médiéval de l'expression, c'est-à-dire appartenant à une sphère de publicité car connues et utilisées par les membres de la communauté³⁵. Ce caractère est confirmé par les règlements de la ville de Bordeaux (XIII^e siècle) qui ordonnaient à ceux qui tenaient les portes privées de les maintenir ouvertes et de laisser passer les gens avec leurs fardeaux car personne ne pouvait en empêcher l'usage (*non possunt prohibere quin omnes inde transeant*)³⁶. Le magistrat bordelais tentait lui aussi d'encadrer les tenanciers des portes, contraints par exemple en 1415 d'apporter tous les soirs leurs clefs à l'un des membres du conseil municipal. Ceux-ci peinaient à se faire obéir, si on en croit l'avertissement qu'ils lancèrent la même année, menaçant de clore à jamais les portes des chais si elles n'étaient pas correctement fermées la nuit, menace finalement mise en œuvre en 1420 pour quelques mois³⁷.

L'exemple bordelais apporte des précisions supplémentaires quant au statut des propriétaires ou des simples tenanciers des portes et aux sanctions qu'ils encourraient s'ils ne respectaient pas leurs obligations. En plus du serment de bourgeoisie, les propriétaires des portes devaient prêter un serment particulier. Leur négligence leur faisait encourir une peine de parjure et d'infamie (*sotz pena de sperjuri et de infamia*). Si la faute incombait au tenancier, celui-ci était puni du bannissement perpétuel³⁸. Substitut à la peine capitale, le bannissement était réalisé par un rite d'exclusion sociale³⁹. Ces peines n'étaient pas propres aux questions portuaires ni même à celles de la défense mais menaçaient tous ceux qui ne se comportaient pas en bons citoyens⁴⁰.

Les modes de gestion des territoires médiévaux rappellent ceux qui caractérisent aujourd'hui

34 Mathias TRANCHANT, *op. cit.*, p. 136. Par un arrêt du 26 avril 1536, les bénéficiaires des droits d'ouverture dans l'enceinte doivent mettre des grilles aux fenêtres et couvrir les portes de fer. En 1583, lors du règlement d'une affaire particulière, ces portes sont déclarées « portes de la ville » et il est affirmé que ceux qui ne respectent pas les horaires d'ouverture et de fermeture risquent une peine corporelle (Georges MUSSET, *op. cit.*, p. 25).

35 Aurelle LEVASSEUR, *La rue publique au Moyen Âge*, à paraître.

36 ARCHIVES MUNICIPALES DE BORDEAUX (pub.), *Livre des Coutumes...*, *op. cit.*, p. 305.

37 ARCHIVES MUNICIPALES DE BORDEAUX (pub.), *Registres de la Jurade*, Bordeaux, t. I, 1873, p. 135-136 ; t. II, p. 111, 207, 397-398, p. 477, p. 495.

38 *IBID.*, t. II, p. 207 et 222.

39 Sébastien HAMEL, « Bannis et bannissement à Saint-Quentin aux derniers siècles du Moyen Âge », *Hypothèses 2002. Travaux de l'École doctorale d'histoire de l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne*, Paris, 2003, p. 123-134 ; Hanna ZAREMSKA, *Les bannis au Moyen Âge*, Paris, 1996, p. 82-84.

40 La notion de bon citoyen est présente dès le XIII^e siècle au moins et se renforce à mesure qu'émerge la conscience urbaine (Ulrich MEIER, « Gemeinnutz und Vaterlandsliebe. Kontroversen über die normativen Grundlagen des Bürgerbegriffs im späten Mittelalter », *Neubürger im späten Mittelalter. Migration und Austausch in der Städtelandschaft des alten Reiches (1250-1550)*, Rainer Christoph SCHWINGES (éd.), Berlin, 2002, p. 53-81 ; *Shaping urban identity in late medieval Europe*, Marc BOONE, Peter STABEL (éd.), Leuven, 2000, p. 65-87 ; Hanno BRAND, Pierre MONNET et Martial STAUB (éd.), *Memoria, communitas, civitas. Mémoire et conscience urbaines en Occident à la fin du Moyen Âge*, Stuttgart, 2003).

le concept si à la mode de « gouvernance », dont la similitude avec la police médiévale a déjà été évoquée dans d'autres travaux⁴¹. Participant à la réflexion sur les origines historiques de cette gouvernance, l'étude des zones portuaires met en avant un autre point commun aux deux notions, l'horizontalité des rapports, ce « mode de gestion d'affaires complexes dans lequel les acteurs principaux se déploient sur le même plan, à l'horizontale sinon à égalité »⁴². L'horizontalité des relations dans l'action publique est devenue un élément caractéristique des villes contemporaines depuis les années 1970, qui ont connu une complexification des sociétés urbaines, la pluralisation des acteurs des politiques publiques et le recul concomitant de l'Etat comme centre de ressources financières. Aussi, l'analyse des territoires par les rapports centre-périphérie, déjà mise à mal par le « chantier de la recherche de la gouvernance »⁴³, recule encore par la promotion de certaines approches telles celle des « régimes urbains » développés à la fin des années 80 par la science politique nord-américaine et qui considère que l'environnement fragmenté des villes est géré par des groupes d'acteurs informels. Alors que la gouvernance place déjà le droit à la marge en lui préférant les codes de conduites négociées, les « régimes urbains » le rejettent presque entièrement de la grille de lecture⁴⁴. Ceci invite à poser quelques pistes de réflexion sur la confrontation entre droit et politique dans la ville médiévale et sur l'adéquation du concept de gouvernance à son analyse. On sait que le système politico-juridique médiéval ne reposait pas sur une stricte dichotomie entre les citoyens et le magistrat urbain (il peut être utile de rappeler que l'emploi des expressions « autorité publique » ou « pouvoir public » à son endroit n'est qu'une commodité d'écriture). Dans la gestion de ces territoires souvent multipolaires, le magistrat n'était pas tant le détenteur d'une puissance que le gardien de la chose publique. Il ne disposait pas d'un monopole d'énonciation ou de réalisation du bien commun et des groupes divers participaient à l'action publique. Toutefois, l'ordre médiéval était structuré et légitimé par la pratique des serments dont la prolifération dévoile un phénomène d'institutionnalisation du pouvoir et donc un mouvement inverse à la gouvernance⁴⁵ : serment collectif originel, d'échevinage (où le magistrat se déclare garant et protecteur de l'ordre normatif), de bourgeoisie, des corps et métiers, serments des officiers publics, serments particuliers pour ceux qui participent au fait public (gardes particuliers des portes privées à Bordeaux, gestionnaires des puits de voisinage à Strasbourg⁴⁶, etc.). Ces serments particuliers étaient des actes juridiques liant

41 Guy HERMET, « La gouvernance serait-elle le nom de l'après démocratie ? L'inlassable quête du pluralisme limité », *La gouvernance, un concept et ses applications*, Guy HERMET, Ali KAZANCIGIL et Jean-François PRUD'HOMME (pub.), Paris, 2005, p. 17-47 (notamment p. 24 note 14) ; Aurelle LEVASSEUR, « La police de l'eau dans la ville médiévale (XIII^e-XV^e siècle). Fondements, mise en œuvre et protection d'un "devoir de l'eau" », *Réglementer l'eau, un enjeu permanent. Formes et variétés de la police de l'eau*, Anthony MERGEY et Frantz MINARD (dir.), sous presse.

42 Guy HERMET et Ali KAZANCIGIL, « Introduction », *La gouvernance, un concept et ses applications*, op. cit., p. 5-14 (cit. p. 8).

43 Patrick LE GALÈS, « Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine », *Revue française de science politique*, n° 45-1, 1995, p. 57-95.

44 En dernier lieu : Gilles PINSON, « La gouvernance des villes françaises. Du schéma centre-périphérie aux régimes urbains », *La nouvelle critique urbaine. En hommage à Bernard Jouve, Métropoles*, n° 7, 2010, p. 73-92 ; Id., « Le maire et ses partenaires : du schéma centre-périphérie à la gouvernance multi-niveaux », *Pouvoirs*, n° 148-1, 2014, p. 95-111.

45 Corinne LEVELEUX-TEXEIRA, « Des serments collectifs au contrat politique ? (début du XV^e siècle) », *Avant le contrat social : le contrat politique dans l'Occident médiéval (XIII^e-XV^e siècle)*, François FORONDA, Jean-Philippe GENET et José NIETO SORIA (pub.), Paris, 2011, p. 269-289 (p. 269).

46 Depuis la forte hausse démographique que connut Strasbourg au XIII^e siècle, les puits utilisés par un groupe vicinal étaient l'objet de sempiternelles dissensions. Le magistrat de Strasbourg s'immita dans leur gestion en 1322 en ordonnant que fussent nommés pour chaque puits deux particuliers, appelés *brunnen meistere*, choisis parmi les meilleurs de ceux qui appartenaient (« *gehörent* ») au puits et qui donc l'utilisaient. Ceux-ci devaient prêter serment de protéger le puits, étaient chargés de l'entretenir à moindre coût et de l'administrer comme si celui-ci leur appartenait. Un officier municipal, l'*oberburnmeister*, chapeautait l'ensemble des *brunnen meistere*, surveillait les puits et traitait les factures des réparations (« *Man sol furter zu eim ieden brunnen, der uff der stette almenden stat, ordenen zwen brunnen meistere usser der umbsessen, so uber dieselben brunnen gehörent und doselbs wasser holent ; welhe dan dem brunnen am nechsten sitzen und aller tugelichst und geschickest dartzu sint, und die sollent vor rat sweren, ein getruwe uffsehen zu dem brunnen zu haben, das der suberlich und ordenlich gehalten werde, das*

l'individu au service du bien commun, créateurs à la fois de norme pénale et de responsabilité politique⁴⁷. Bref, « avec le serment, l'institution avance cachée »⁴⁸.

davon nyeman kein mangel oder schaden geschee und uff den mynsten costen, als obe das ir yeden in sinen nutze anginge ungeverlich [...] », *Urkundenbuch der Stadt Strassburg*, t. IV, 2^e partie, *Stadtrechte und Aufzeichnungen über bischöflich-städtische und bischöfliche Ämter*, Aloys Schulte et Karl Wolfram (éd.), Strasbourg, 1888, p. 145, n° 391).

47 L'historiographie du serment médiéval urbain est en plein renouvellement. Voir notamment : Laurence BUCHHOLZER et Frédérique LACHAUD, « Le serment dans les villes du bas Moyen Âge (XIV^e-début XVI^e siècle) », *Histoire urbaine*, n° 39-1, 2014, p. 7-27.

48 Corinne LEVELEUX-TEXEIRA, art. cit., p. 288.