



HAL
open science

Les accès fluviomaritimes des ports gascons (XIVe-début du XVIe siècle) : éléments de réflexion et pistes de recherche

Michel Bochaca

► To cite this version:

Michel Bochaca. Les accès fluviomaritimes des ports gascons (XIVe-début du XVIe siècle) : éléments de réflexion et pistes de recherche. *Revue d'histoire maritime*, 2008, 9, pp.135-145. 10.70551/YNTX4172. hal-03311159

HAL Id: hal-03311159

<https://hal.science/hal-03311159v1>

Submitted on 4 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*

Bochaca – 979-10-231-1720-2



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 Périsset	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

LES ACCÈS FLUVIOMARITIMES DES PORTS GASCONS
(XIV^e - DÉBUT DU XVI^e SIÈCLE) : ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION
ET PISTES DE RECHERCHE

Michel Bochaca
Université de La Rochelle

De la pointe de Grave à la pointe Saint-Martin, le littoral gascon déroule quelque 285 kilomètres de côte basse, rectiligne et sablonneuse. Il est prolongé à partir de Biarritz et jusqu'à l'embouchure de la Bidassoa par un secteur rocheux qui correspond à la retombée des Pyrénées dans l'océan Atlantique. À la fin du Moyen Âge, les portulans et *Le grant routtier et pyllotage et encrage de la mer* de Pierre Garcie dit Ferrande ne signalent le long de cette côte inhospitalière et dangereuse que quelques rares havres et ports secondaires : Arcachon, relativement protégé, dans la petite mer de Buch, Saint-Jean-de-Luz, au fond d'une baie ouverte aux vents et aux houles d'ouest¹. Les gens de mer, tant pêcheurs que patrons de navires armant au commerce, ont cherché l'abri des estuaires de la Gironde et de l'Adour². Bien que nécessaire, cette condition n'était pas suffisante. Royan, Talmont, Meschers, Soulac, Blaye et Bourg sur la Gironde, ainsi que Capbreton et le Vieux Boucau sur l'Adour sont restés des ports de second rang. Les trois principaux ports sont tous situés en fond d'estuaire : Bordeaux sur la Garonne, Libourne sur la Dordogne de Bayonne sur l'Adour³. Ils occupent des points de rupture de charge entre

- 1 Voir, par exemple, le Portulan de Grazioso Benincasa d'Ancône (1467), British Library, Add. Ms. 11.547 ; Portulan de Pedro Reinel (v. 1485), Archives départementales de la Gironde, 2 Z 1482 bis. D. W. Watters, *The Rutters of the Sea. The Sailing Directions of Pierre Garcie*, New Haven, Londres, Yale University Press, 1967.
- 2 À l'embouchure de la Bidassoa, Hendaye est davantage une tête de pont terrestre qu'un port. Elle contrôle le franchissement du fleuve qui sert de frontière avec la Castille, où Fontarabie, qui lui fait face, joue le même rôle.
- 3 Au début du XIV^e siècle, les comptes des droits de douane, ou coutumes, perçus par le roi d'Angleterre, duc d'Aquitaine, donnent une idée de la hiérarchie portuaire. En 1308-1309, Bordeaux représente 82 % des sorties de vins, loin devant Libourne (10 %) et Bayonne (8 %) ; voir J.-C. Cassard, « Les Flottes de vin de Bordeaux au début du XIV^e siècle », *Annales du Midi*, t. XCV, 1983, p. 124.

la navigation maritime et la batellerie fluviale et ont pu se développer grâce à un vaste arrière-pays auquel ils servent de débouché maritime et qu'ils approvisionnent en retour en produits importés⁴.

La question de l'accessibilité à Bordeaux, à Libourne et à Bayonne, déjà compliquée par la distance importante qui les sépare de l'Atlantique⁵, s'est posée en des termes plus ou moins aigus à cause de la dégradation des conditions naturelles de navigation, en particulier en ce qui concerne l'Adour⁶. Les opérations militaires françaises en Gascogne au cours des XIV^e et XV^e siècles ont également pesé sur l'accès à la mer de ces ports et plus encore sur les communications avec les régions qui formaient leur arrière-pays économique.

LES ACCÈS PORTUAIRES : SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

136

Les sources : pénurie et dispersion documentaires

À cause de leur grande échelle et de leur faible degré de détail cartographique, les portulans des XIV^e et XV^e siècles fournissent peu d'informations sur les conditions d'accès aux ports gascons. Bien que gagnant beaucoup en précision à partir du XVII^e siècle, les cartes modernes et contemporaines doivent être utilisées avec précaution faute de pouvoir prendre en compte, par une analyse régressive, les transformations naturelles et anthropiques progressives qu'elles enregistrent. Il est, par exemple, difficile de restituer avec précision l'ancien cours de l'Adour avant son détournement vers le Boucau Neuf en 1578⁷. À la fin du XV^e siècle, Pierre Garcie fournit d'intéressantes indications sur

4 Michel Bochaca, « Le Commerce du vin à Libourne au début du XVI^e siècle », *Revue historique et archéologique du Libournais*, t. LXI, 1993, p. 29-36 ; *id.*, « Libourne au début du XVI^e siècle : espaces et pouvoirs d'une ville du Bordelais », *Annales du Midi*, t. 106, 1994, p. 333-352 ; *ibid.*, « Entre marchés atlantiques et arrière-pays aquitain : le rôle d'interface d'échange de Bordeaux (vers 1460-vers 1480) », dans *Bordeaux, porte océane*, Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 1999, p. 105-116.

5 Bordeaux se situe à 98 kilomètres de l'embouchure de la Gironde (pointe de Grave) et Libourne à environ 110 kilomètres. Le déplacement de l'embouchure de l'Adour de Capbreton vers le Vieux-Boucau, au début du XIV^e siècle, doubla la distance séparant Bayonne de la mer, portée dès lors à une trentaine de kilomètres, avant que le percement artificiel du cordon dunaire par Louis de Foix en 1578 ne la ramène à 6 kilomètres, distance où elle se trouve encore aujourd'hui.

6 Michel Bochaca, « Bayonne et le déplacement de l'embouchure de l'Adour d'après l'enquête de 1491 », art. cit.

7 La restitution proposée par René Cuzacq (« En marge d'une vieille carte : le lit ancien de l'Adour de Bayonne au Vieux Boucau », *Bulletin de la Société des sciences, lettres et arts de Bayonne*, 1929, p. 339-415), qui fait apparaître des méandres, est des plus hypothétiques.

la navigation en Gironde à partir de son embouchure et la remontée de la Garonne et de la Dordogne respectivement jusqu'à Bordeaux et Libourne⁸.

Pour connaître l'état d'un fleuve, de son lit et de sa vallée à une période historique ancienne et en comprendre l'évolution séculaire, il faudrait, comme cela a été fait pour certaines portions du trait de côte, lancer des études diachroniques mettant en œuvre de multiples compétences disciplinaires (géologie, géographie, histoire, archéologie...) et faisant appel à de puissants moyens d'analyse et de modélisation cartographiques. Des essais de reconstitution ont eu lieu pour la Gironde, mais il est difficile pour l'historien de s'avancer seul sur ce terrain⁹. Contraint de travailler à partir de restitutions cartographiques imparfaites, il doit compter avec des sources qui, sauf cas particuliers (enquêtes, procès...), livrent des informations fragmentaires et dispersées dont le repérage est malaisé lorsqu'il s'agit de documents manuscrits pour lesquels nous possédons au mieux des inventaires sommaires. Jacques Bernard n'est parvenu à analyser quelques aspects techniques de la navigation sur la Gironde et la Garonne qu'après le dépouillement exhaustif du fonds des notaires de Bordeaux, suivi de la compilation et du recouplement de menus indices glanés au détour des actes dont ils ne représentaient souvent que des détails secondaires.

Bibliographie et état de la question

Dans les études réalisées sur Bordeaux, Libourne et Bayonne au Moyen Âge, les passages consacrés aux conditions naturelles qui ont présidé au développement topographique et économique de ces villes privilégient la description du site et de ses abords immédiats. La situation est le plus souvent brossée de façon générale à la manière d'une toile de fond régionale. Bien que cela puisse surprendre dans des études sur des ports, les auteurs sont peu disert sur la navigation fluviomaritime et l'accessibilité tant par l'amont que par l'aval. Il convient cependant de signaler deux exceptions : dans la première partie de la thèse qu'il a consacrée aux navires et aux gens de mer à Bordeaux, Jacques Bernard présente les conditions de navigation entre Bordeaux et l'embouchure de la Gironde¹⁰ ; Eugène Goyheneche accorde lui aussi une

8 D. W. Watters, *The Rutters of the Sea...*, *op. cit.*, p. 233-237 ; Jacques Bernard a utilisé ce document dans sa description de la « rivière » de Bordeaux ; voir Jacques Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Paris, SEVPEN, 1968, t. 1, p. 89-124.

9 D. Coquillas, *Les Rivages de l'estuaire de la Gironde du Néolithique au Moyen Âge*, thèse de doctorat multigr., Univ. de Bordeaux, 2001 ; S. Périsset, *La Reconstruction d'une région littorale : la Saintonge méridionale à la fin du Moyen Âge*, mémoire de DEA multigr., Univ. de La Rochelle, 2004, p. 92-108.

10 Voir *supra* note 8.

large place à l'Adour et à ses affluents dans son étude sur Bayonne et la région bayonnaise¹¹. Dans le cas de Bayonne, le débat historiographique autour du déplacement de l'embouchure de l'Adour de Capbreton vers le Vieux Boucau à la fin du Moyen Âge a davantage porté sur la date de l'événement que sur ses causes et ses conséquences en termes d'accessibilité pour les navires venant de la mer et de retombées économiques de cette progressive paralysie des activités portuaires¹².

LES PROBLÈMES D'ACCÈS : TYPOLOGIE DES RISQUES

Les risques naturels

138

Les principaux risques naturels sont ceux inhérents à toute navigation côtière dans la mesure où le fleuve constitue un plan d'eau relativement fermé qui offre peu d'eau à courir en cas de danger et qui nécessite un pilotage à vue précis. On peut distinguer trois grandes phases durant lesquelles le navire, son équipage et la cargaison qu'il porte sont exposés à des dangers pouvant aller de la simple avarie au naufrage.

L'entrée dans l'embouchure de la Gironde, compliquée par la présence de hauts fonds, comme celle de l'Adour, passe étroite difficile à négocier, pouvait s'avérer extrêmement dangereuses selon l'état de la mer, la force et la direction des courants et du vent au moment d'embouquer le chenal d'accès. Pierre Garcie invite le marin à la prudence devant le banc des Ânes à l'embouchure de la Gironde¹³. Le boucau de Bayonne tel qu'il le décrit au droit du gouf de Capbreton est un endroit peu engageant :

[...] et n'y a nul repos ny nul abris si ce n'est quant le vent vient de dessus la terre, et y a tel lieu ou il y a IIII^{xx} brasses et [blanc] LX brasses. Et sache que tout nauire qui abandonne et frappe a la couste et il frappe en gouffre tout est perdu et mort, et les corps des gens s'en vont tousiours en icelle couste et non ailleurs de tourmente si Dieu ne leur faict grace¹⁴.

- 11 E. Goyheneche, *Bayonne et la région bayonnaise du XI^e au XV^e siècle. Études d'histoire économique et sociale*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 1990, p. 43-55 et 173-232. Soutenue en 1949, cette thèse de l'École Nationale des Chartes ne fut publiée qu'en 1990.
- 12 Résumé des hypothèses en présence dans J. de Croizier, *Histoire du port de Bayonne*, Bordeaux, Imp. Y. Cadoret, 1905, p. 157-168. Celle de Bernard Saint-Jours, qui situe les faits au début du XIV^e siècle, est la plus vraisemblable ; voir B. Saint-Jours, *Port-d'Albret (Vieux Boucau), l'Adour ancien et le littoral des Landes*, Perpignan, C. Latrobe, 1900 ; *id.*, *L'Adour et ses embouchures*, Dax, Labèque, 1921.
- 13 D. W. Watters, *The Rutters of the Sea...*, *op. cit.*, p. 233.
- 14 *Ibid.*, p. 244.

Une fois la passe d'entrée embouquée, la remontée du fleuve devait tenir compte des marées et des courants de flot et de jusant qui leur sont liés, de la direction du vent, de la largeur du lit ou des chenaux navigables, de la présence d'îles et de hauts fonds rocheux ou sableux. La navigation s'effectuait par étapes dans le cas de la Garonne et de la Dordogne, imposant la prise de mouillages d'attente. Le mascaret, forte vague provoquée par le flot et se propageant vers l'amont, pouvait entraîner des drames. En avril 1542, Jacques Brangier, vicaire et fermier de la sacristie de Saint-Émilion, mentionne la mort d'un habitant de la ville, Perrin de Badete, suite au naufrage de la gabarre qui le ramenait de Bordeaux et qui fut causé par le mascaret : « arestés sur le sable, atendent la mareye sur le sable, le masquaret fit destorner le vaysseau »¹⁵. À l'exception de brèves et rares mentions, nous sommes très mal renseignés sur les pilotes capables de prendre en charge les navires sur la Gironde, la Garonne et la Dordogne¹⁶, ou sur ceux de l'Adour¹⁷.

L'allongement du cours de l'Adour eut pour effet de ralentir l'écoulement des eaux et de diminuer la profondeur du chenal navigable, limitant la navigation à des bateaux de tonnage et de tirant d'eau plus réduits. À partir de la fin du XV^e siècle, période pour laquelle sont conservés les plus anciens registres des délibérations municipales, le maire et les conseillers s'inquiètent régulièrement de ce que le manque d'eau empêche les navires de mer de remonter jusqu'à Bayonne¹⁸. Le 2 octobre 1482, ils se réunissent pour délibérer « sus la cargueson de vins qui se carguen au loc de Capbreton ». Il s'agit de navires anglais et bretons qui chargent sans payer les droits dus à la ville. Les magistrats bayonnais décidèrent de réclamer les droits ordinaires « a tot los mestes et marchants de totz los nabius qui son bretons o angles » et, en cas de refus, d'envoyer « dus o tres coraus barbotats per prende los bachets et biens et mestes et marines »¹⁹. En 1509, les navires n'ayant pas assez d'eau pour remonter jusqu'à Bayonne, l'un d'eux est autorisé à décharger du froment à Capbreton « a cause que lou nabiu no pot montar capsus chens prejudici ». Autorisation exceptionnelle que la municipalité s'empressa de faire suivre d'interdits renouvelés, tant en ce qui concerne les nasses de pêche qui entravaient la navigation que les chargements et déchargements de marchandises sans congé et sans payer les droits dus à la ville. En 1520,

15 M. Bochaca, J. Micheau, F. Centini (dir.), *Le Registre de Jacques Brangier, vicaire et fermier de la sacristie de Saint-Émilion (1538-1553)*, Santander, Tratamiento Gráfico del Documento, 2004, p. 193.

16 Archives communales de Libourne (ACL), AA1.

17 Archives communales de Bayonne (ACB), HH 157.

18 ACB, BB 4, fol. 384, et BB 5, fol. 119, 130, 133, 140, 154, 176, 179.

19 ACB, BB 3, fol. 241-243.

un bateau de Saint-Jean-de-Luz, vraisemblablement échoué par accident en période de mortes eaux, resta bloqué vingt-deux jours sur les passes²⁰.

Une fois parvenus à destination, les navires de mer mouillaient en général dans le lit de la Garonne, de la Dordogne ou de l'Adour. Le chenal en eau profonde de la Garonne offrait aux navires un mouillage d'attente. Les maîtres des navires devaient attendre leur tour pour venir s'échouer contre la berge afin de charger ou décharger à la planche, en recourant aux services de portefaix, à moins que le fort tirant d'eau de leur navire ne leur interdise cette opération. Il leur fallait alors recourir aux services d'allèges et transférer les marchandises d'un bord à l'autre par des opérations répétées de guindage²¹. Les multiples manœuvres de port, compliquées par les forts courants, pouvaient être la source d'incidents, voire d'accidents, dont Jacques Bernard a relevé la trace dans les sources notariales et judiciaires bordelaises : collisions entre navires au mouillage suite à des ancres qui avaient chassé ou pour avoir mal calculé l'aire d'évitement par rapport aux voisins²². Mais, on peut dès lors considérer que le péril venait moins des éléments naturels que des hommes eux-mêmes.

140

Les risques liés à l'homme

Les risques imputables aux facteurs humains sont suffisamment nombreux et divers pour que l'on distingue ceux qui affectent structurellement la navigation de ceux qui la perturbent d'un point de vue conjoncturel. Parmi les premiers, il faut ranger les obstacles « artificiels » à la navigation constitués par les infrastructures qui empiètent sur le cours d'eau : pêcheries, moulins, ponts. À Bayonne, à partir du XII^e siècle, le pont Saint-Esprit, jeté en travers de l'Adour, et les ponts Neuf et de Panecau, construits sur la Nive pour relier la Cité et le Bourgneuf, marquent la limite entre la batellerie fluviale d'amont, domaine des *couraus*, et la navigation maritime d'aval assurée par les nefs, les *cocas*, puis les carvelles. Les mariniers devaient habilement négocier le passage aménagé au milieu du pont de Panecau pour accéder aux « quais » sur les berges de la Nive. Il en était de même du pont Saint-Esprit pour remonter le cours de l'Adour²³. La Garonne devant Bordeaux, la Dordogne et l'Isle à hauteur de

20 ACB, BB 6, fol. 109.

21 M. Bochaca, « El Control del puerto de Burdeos y de su tráfico mercantil del siglo XIII al XV : jurisdicciones y estructuración del espacio », dans B. Arízaga Bolumburu et J. A. Solórzano Telechea (dir.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, Logroño, Istituto de estudios riojanos, 2005, p. 95-101.

22 J. Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux*, op. cit., t. I, p. 386-389.

23 Un dessin réalisé en 1612 par Joachim du Viert montre le système qui permettait de lever la partie mobile du tablier de ces deux ponts pour laisser un passage aux bateaux ; voir Bibliothèque Nationale de France (BnF), Vv. 23, fol. 294-295).

Libourne ont été franchies uniquement en bateau, avec l'aide de passeurs, jusqu'au XIX^e siècle. Moulins et pêcheries ont posé davantage de problèmes. Les archives bayonnaises sont riches en procès et ordonnances municipales. Eugène Goyheneche a consacré dans sa thèse un long développement aux nasses et aux moulins, évoquant notamment les entraves à la navigation qu'ils causaient²⁴. Le 19 juin 1543, François de Maru, bourgeois et marchand de Libourne, qui devait livrer à Libourne du bois merrain à Fuilhem Guillon et Jehan Jollin, marchands saintongeais, met le retard de livraison au compte des meuniers des moulins de Laubardemons et d'Abzac, situés en amont de Libourne, qui gênent la descente de l'Isle²⁵. Au XVI^e siècle, la communauté des marchands fréquentant la Dordogne proteste régulièrement auprès du parlement de Bordeaux contre les possesseurs de moulins et de pêcheries. Des démolitions sont parfois ordonnées et exécutées²⁶. Les abandons d'épaves et les dépôts « sauvages » de lest ou de matériaux encombrants font courir aux navires d'autres dangers. Les autorités municipales s'en émeuvent et tentent de réagir. Le cas est assez bien documenté à Bordeaux au XV^e siècle, dans une période où le pouvoir communal dénonce l'inaction du prévôt royal et revendique l'exercice de la police du port, qu'il finit par obtenir en 1472²⁷.

Axe de circulation et d'échange en temps de paix, le fleuve se convertit en une voie d'invasion en période de guerre, d'autant que les ports ouverts sur le fleuve, comme ceux de Bordeaux et de Libourne, constituent un point faible de la défense urbaine²⁸. En 1405, Pero Niño, capitaine castillan au service du roi de France, surprend Bordeaux et dévaste le quartier des Chartrons situé hors les murs²⁹. En 1450, une flottille castillane bloque l'Adour et soutient les troupes de Charles VII qui assiègent Bayonne³⁰. La flotte française, renforcée par des navires castillans, procède de la même façon lors du second

24 E. Goyheneche, *Bayonne et la région bayonnaise*, op. cit., p. 192-232.

25 AD Gir., 3 E 7921, fol. 92-93.

26 AD Gir, série B, répertoire des arrêts, registre IV, fol. 115 v (27 janvier 1489) ; registre XI, fol. 77 (13 février 1511), fol. 127 v (1^{er} avril 1511), fol. 152 (8 mai 1511) ; registre XII, fol. 9 et 48 ; registre XIII, fol. 57 v (1^{er} mars 1513).

27 Bochaca, *La Banlieue de Bordeaux, formation d'une juridiction municipale suburbaine (vers 1250-1550)*, Paris, L'Harmattan, 1997, p. 86-92 et 104-109 ; id., « El control del puerto de Burdeos... », art. cit., p. 101-104.

28 La situation était différente à Bayonne où le port occupait les rives de la Nive entre la cité et le Bourgneuf. Des chaînes pouvaient être tendues entre des tours, tant en amont (tours de Saut et des Menons) qu'en aval (tour Saint-Esprit). En cas de danger, la municipalité armait un « courau barbotat » pour des opérations de surveillance du fleuve.

29 *Le Victorial. Chronique de don Pero Niño, comte de Buelna (1378-1453)*, éd. J. Gautier Dalché, Turnhout, Brepols, 2001, p. 199-201.

30 *Chronique de Charles VII, roi de France par Jean Chartier*, A. Vallet de Virville éd., Paris, P. Jannet, 1858, t. II, p. 319.

siège de Bordeaux en 1453³¹. Il s'agit dans les deux cas d'un front secondaire par rapport aux opérations terrestres. La maîtrise du fleuve est pourtant vitale pour l'assaillant. Les Français en font l'amère constatation en 1405 lors du siège de Bourg. Le sort de la place se décide sur la Gironde où les Anglo-Gascons, grâce à leur bonne connaissance des courants, ont le dessus lors d'un affrontement naval, empêchant ainsi le blocus total de la place³². Le fleuve est aussi une artère vitale que l'ennemi cherche à couper pour entraver le commerce et affaiblir économiquement son adversaire, voire à provoquer l'asphyxie quand celui-ci dépend du fleuve pour ces approvisionnements en vivres. Jusqu'au début du xv^e siècle, les chevauchées françaises s'épuisent avant de parvenir jusqu'à Bordeaux. Les troupes royales doivent auparavant investir les petites villes qui commandent les accès terrestres et fluviaux vers Bordeaux : Saint-Macaire, Rions et Cadillac sur la Garonne, Blaye et Bourg sur la Gironde, Castillon, Saint-Émilion et Libourne en bordure de la Dordogne. Les Anglo-Gascons ont tôt fait de reprendre les places perdues ou de débloquent celles qui sont assiégées une fois le gros des assaillants parti. L'investissement de Bayonne sous Charles VII obéit à la même stratégie³³. Le système a cependant ses limites. Parce qu'un blocus strict exercé par les Français en amont de Bordeaux aurait eu des répercussions économiques néfastes sur le Haut Pays garonnais, région fidèle aux Valois, les Bordelais, maîtres du débouché maritime, purent imposer en 1417 que la descente d'un tonneau de vin s'accompagne de celle d'un tonneau de blé, denrée qui leur faisait cruellement défaut et dont il eût été facile de les priver³⁴.

Les eaux portuaires ou leurs accès maritimes et fluviaux furent parfois le théâtre de violences entre équipages de nationalités différentes. Aux rixes et règlements de compte entre marins s'ajoutait une piraterie endémique. Larvée en temps de paix, elle s'exacerbait en période de guerre dans une spirale de représailles sans fin, sous le couvert juridique de lettres de marque ou avec l'appât du gain pour seul mobile³⁵. Les marins de Royan, Meschers et Talmont, sujets du roi de France, firent peser une menace constante sur les

31 Yves Renouard, *Bordeaux sous les rois d'Angleterre*, Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 1965, p. 519-521.

32 *Ibid.*, p. 414-416.

33 P. Prétou, « La Sûreté judiciaire des ports gascons au lendemain de la conquête française : 1443-1463 » ; voir son article dans la présente publication.

34 *Registres de la jurade. Délibérations de 1414 à 1416 et de 1420 à 1422*, Bordeaux, G. Gounouilhau, 1883, p. 309, 11 janvier 1417.

35 B. Arízaga Bolumburu, M. Bochaca et M. Tranchant, « La Violence en mer et dans les ports du golfe de Gascogne à la fin du Moyen Âge : bilan et perspectives de recherche », dans M. Augeron et M. Tranchant (dir.), *La Violence et la mer (XII^e-XIX^e siècles)*, Rennes, PUR, 2004, p. 27-50.

navires qui franchissaient l'embouchure de la Gironde³⁶. Indépendamment des marins locaux, il arrivait que des équipages d'autres nationalités (Anglais, Normands, Bretons, Castellans) s'affrontent sur la « rivière de Bordeaux »³⁷.

LES INSTITUTIONS GARANTES DE L'ACCESSIBILITÉ ET LES REMÈDES AUX PROBLÈMES D'ACCÈS

Les institutions ducales, puis royales après 1451-1453

Le manque de travaux sur l'administration des rois d'Angleterre, ducs d'Aquitaine, pour la période postérieure à celle couverte par l'étude de Jean-Paul Trabut-Cussac de 1254 à 1307³⁸, rend l'approche difficile. Dans tout le duché d'Aquitaine, la juridiction supérieure sur les eaux relève du duc. En 1274, lorsque le maire et les jurats de Bordeaux lui prêtent serment, ils reconnaissent tenir de lui un droit d'usage sur le fleuve : « *usum fluminis ad piscandum, navigandum et cetera necessaria et utilia nobis* »³⁹. C'est le roi-duc qui garantit aux Bayonnais l'absence de droit de naufrage non seulement sur la côte du Labourd, mais aussi dans les eaux de l'Adour⁴⁰. On peut penser qu'il en va de même dans celles la Gironde, de la Garonne et de la Dordogne, mais ce point demande à être corroboré par des recherches. Les officiers qui, sur place dans le duché, exercent cette juridiction au nom du roi-duc sont mal connus, en particulier l'amiral⁴¹. La création d'une amirauté de Guyenne, le 12 juillet 1490, ne compense pas ce vide car, malheureusement pour la période antérieure au milieu du XVI^e siècle, les archives conservées sont peu nombreuses⁴². Marcel Gouron a rassemblé et étudié l'essentiel de ce qui était disponible. En accordant des sauf-conduits aux navires étrangers et en veillant au désarmement des navires anglais avant leur remontée en Gironde, l'Amirauté assurait un contrôle et une surveillance qui visaient à préserver l'ordre et la sécurité, sauf quand les juridictions rivales (Parlement, Amirauté,

36 *Registres de la Jurade. Délibérations de 1406 à 1409*, Bordeaux, G. Gounouilhou, 1873, p. 34, 121, 138, 198, 201, 317, 318, 354, 356 ; *Registres de la Jurade. Délibérations de 1414 à 1416 et de 1420 à 1422...*, *op. cit.*, p. 106, 254, 255, 306, 367, 386, 435.

37 A. Dumas, « Deux procès de prises maritimes à l'époque de la guerre de Cent Ans », *Revue générale de droit international public*, XVI, 1909, p. 5-45.

38 J.-P. Trabut-Cussac, *L'Administration anglaise en Gascogne sous Henry III et Édouard I de 1254 à 1307*, Paris, Genève, Droz, 1972.

39 *Livre des Coutumes*, Bordeaux, G. Gounouilhou, 1890, n° LXIII, p. 507.

40 ACB, AA 3, fol. 238.

41 M. Gouron, *L'Amirauté de Guienne. Depuis le premier amiral anglais en Guienne jusqu'à la Révolution*, Paris, G. Gounouilhou, 1938.

42 M. Oudot de Dainville, *Répertoire numérique des fonds de l'amirauté de Guienne (6 B) et de la juridiction consulaire (7 B)*, Bordeaux, 1913.

cour du maire et des jurats de Bordeaux) interféraient entre elles et étaient à leur tour source de désordre⁴³.

Le contrôle municipal sur le port et ses accès

144

Les municipalités ont exercé de fait ou de droit un certain nombre d'attributions. Lorsque le port était dépourvu de défenses propres, comme cela est le cas à Bordeaux et à Libourne, il constituait un point faible de la défense urbaine. Avec un nombre de portes en général plus important que du côté de la terre (douze sur vingt à Bordeaux et neuf sur douze à Libourne), la façade fluviale était vulnérable. Les registres de délibérations conservés pour le premier quart du xv^e siècle montrent qu'en période d'insécurité les jurats de Bordeaux ordonnaient de murer les passages aménagés par les particuliers dans les murs en bordure de la Garonne⁴⁴. À Libourne, une portion du périmètre urbain près de la confluence de l'Isle et de la Dordogne restait sommairement protégée par une palissade en 1459 encore⁴⁵. La situation était différente à Bayonne où les ports des bords de la Nive étaient défendus par des chaînes en amont et en aval de la ville. La municipalité veillait à leur entretien et à celui des tours à partir desquelles on les tendait⁴⁶.

Plus encore que dans le domaine militaire, les municipalités ont cherché à étendre leurs prérogatives en matière de police et de justice sur le port et les eaux proches, mais aussi sur les accès fluviomaritimes. On en connaît assez bien les étapes pour Bordeaux, dans la mesure où cette progression s'est faite entre 1342 et 1472 dans le cadre de l'affirmation du pouvoir communal sur la banlieue. Opérée aux dépens des officiers ducaux puis royaux, elle a été sources de conflits qui ont laissé des traces documentaires. Il s'agissait pour la municipalité de contrôler non seulement les installations terrestres du port, mais aussi les eaux qui les baignent et, au-delà, les accès fluviomaritimes. Aux raisons pratiques (contrôle des dépôts de lest, du stockage des matériaux, lutte contre l'abandon d'ordures et de vieux bateaux, garantie d'une rotation entre les bateaux échoués sur la berge pour les opérations de chargement et

43 M. Bochaca, « Les Juridictions bordelaises compétentes pour « fait de marchandises » avant la création de la Juridiction consulaire (milieu xv^e-milieu xvi^e siècle) », dans *Journées régionales d'histoire de la justice, Les Tribunaux de commerce : histoire du modèle français*, Bordeaux (14 et 15 décembre 2001).

44 *Registres de la Jurade. Délibérations de 1406 à 1409...*, op. cit., p. 58 (20 septembre 1406), 69 (2 octobre 1406), 146 (19 décembre 1406).

45 M. Bochaca, F. Mouthon, N. Mouthon-Sepeau, *La Bastide de Libourne au lendemain de la guerre de Cent ans. L'organisation de l'espace urbain*, Bordeaux, Centre Charles Higounet, 1995, p. 17-36.

46 E. Ducerré, *Dictionnaire historique de Bayonne*, Bayonne, A. Foltzer, 1911, t. I, p. 186-187, et t. II, p. 173-175.

ceux en attente dans le chenal, libre circulation des allèges pour la desserte des plus gros navires au mouillage en eau profonde), s'ajoutaient des raisons économiques et fiscales (approvisionnement de la ville en produits de première nécessité ; contrôle de la descente des produits d'amont pour les taxer ou les tenir à l'écart du marché urbain à certaines époques de l'année)⁴⁷. Pour empêcher le développement d'avant-ports concurrents, Bordeaux et Bayonne en sont venus à revendiquer une zone d'exclusivité⁴⁸. Libourne s'y est essayée avec moins de réussite pour contrôler le trafic du sel dans la basse vallée de la Dordogne⁴⁹.

Les autorités, qu'elles soient princières ou municipales, se sont surtout préoccupées de contrôler le port et ses accès et de préserver l'existant. Elles n'ont pas développé de véritable politique d'amélioration des infrastructures et des services portuaires. Les dispositifs de garde et de défense sont sommaires (*couraus barbotatz* armés par la commune de Bayonne, navires de particuliers loués en 1405 par celle de Bordeaux pour patrouiller sur le fleuve au moment où les Français assiègent Bourg). Même les rares dispositions faisant état de pilotes visent essentiellement à réglementer leurs activités à profit de la ville (Bayonne, Libourne)⁵⁰. Il faut attendre la fin du XVI^e siècle pour que deux grands aménagements voient le jour : le percement artificiel de l'embouchure de l'Adour (1571-1578) et la construction du phare de Cordouan (1584-1602). Par un concours de circonstances, ces deux énormes chantiers furent réalisés tour à tour sous la direction de la même personne, l'ingénieur du roi Louis de Foix⁵¹.

47 Voir *supra* note 27.

48 M. Bochaca, « El Control del puerto de Burdeos... », art. cit., p. 105-113 ; M. Bochaca et B. Arízaga Bolumburu, « Bayona y el control del curso inferior del Adour del siglo xv al principio del siglo xvi », dans I. Del Val Valdivieso et O. Villanueva Zubizarreta (dir.), *El Agua en las ciudades medievales. Su realidad a fines de la Edad Media*, Valladolid (16 et 17 octobre 2006), à paraître.

49 M. Bochaca, « Libourne et le commerce du sel dans la basse vallée de la Dordogne à la fin du Moyen Âge : enjeux et conflits », dans J.-C. Hocquet et J.-L. Sarrazin (dir.), *Le Sel de la Baie. Histoire, archéologie, ethnologie des sels atlantiques*, Rennes, PUR, p. 235-243.

50 ACB, AA 3, fol. 76, établissement municipal interdisant de prendre au Boucau un pilote étranger (1377) ; ACL, AA1, statuts municipaux de 1476, art. LXIV, « tot lotinent qui conduyra nau o barcha o autre vesset am quilha carguat de vinxs audeyt port de Leyborna deu pagar au borssey de ladeyta vila lo ters deney de tot so que aura per conduyre ladeyta nau o autre veysset portant quilha ».

51 C. Grenet-Delisle, *Louis de Foix. Horloger, ingénieur, architecte de quatre rois, Bordeaux*, 1998, Fédération historique du Sud-Ouest, p. 91-123 et 177-236.

