
M É M O I R E S

DE LA SOCIÉTÉ D'HISTOIRE ET D'ARCHÉOLOGIE DE

BRETAGNE

TOME XCVII • 2019

PORNIC ET LE PAYS DE RETZ LES TRANSFORMATIONS PAYSAGÈRES DU LITTORAL



ACTES DU CONGRÈS DE PORNIC 6-7-8 SEPTEMBRE 2018
COMPTES RENDUS BIBLIOGRAPHIQUES
CHRONIQUE DES SOCIÉTÉS HISTORIQUES

Le paysage portuaire de la Baie à la fin du Moyen Âge

À son apogée entre le ^{xiv}e et le ^{xvi}e siècle, la Baie est l'un des complexes portuaires les plus importants et les plus fréquentés de toute la côte Atlantique. À diverses reprises, des actes du duc de Bretagne en soulignent l'importance et les avantages en matière d'accès et d'abri pour les navires. En 1468, par exemple, le mandement de François II relatif à l'étier reliant Bourgneuf à la mer évoque ainsi le « havre et port de mer nommé la Bae » comme « l'un des plus beaux havres de notre país¹ ».

Le terme Baie, Bae, Baya s'applique alors au très vaste plan d'eau borné au sud par Noirmoutier, à l'est par la côte de Beauvoir-sur-Mer et l'île de Bouin et au nord par le littoral des seigneuries de Bourgneuf, de Machecoul, de Prigny et de Pornic².

1. Arch. dép. Loire-Atlantique, B 6, fol. 70 v°.

2. L'origine et l'étymologie du mot ont suscité et suscitent un débat, d'une part, entre linguistes, d'autre part, entre linguistes et historiens ou géographes. À l'entrée « baie », substantif féminin du *Dictionnaire* du Centre national de ressources textuelles et lexicales (CNTRL) et d'Analyse et traitement informatique de la langue française (ATILF), il faut préférer le savant article de CHAUVEAU, Jean-Paul (lui-même membre d'ATILF), « Sur l'étymologie de fr. baie "petit golfe" », *Revue de linguistique romane*, 2006, p. 409-429. Je n'en partage pas néanmoins la conclusion. Il convient, à mon sens, de bien distinguer le nom propre « la Baie », « la Bae » du nom commun « baie de » ou en moyen français de « baye de ». Si l'on peut hésiter entre deux étymologies pour le nom commun issu soit, par déglutination, d'« *abbaia* », en réalité du roman « *abbaye* », soit de « *beer* », ouvrir et donc ouverture, il ne paraît pas pertinent de faire dériver le nom propre du nom commun. Depuis l'article pionnier de VIDAL de LA BLACHE, Pierre, « *La Baya*, note sur un port d'autrefois », *Revue de géographie*, 1885, t. XVI, p. 343-347, les auteurs (je m'inscris parmi eux) ont insisté sur la question de l'amer de navigation identifié comme étant l'abbaye Blanche au nord de Noirmoutier. Plusieurs des mémoires de l'ingénieur-cartographe de Louis XIV, Claude Masse, fournissent une autre piste. En évoquant la baie de Bourgneuf, Masse écrit : « cette baie commence à l'île du Pilier », *Mémoire abrégé sur la carte de la baie de Bourgneuf* (26 février 1703), publié par SUIRE, Yannis, *Cartes et mémoires de Claude Masse, ingénieur du roi. La côte et les marais du Bas-Poitou vers 1700*, La Roche-sur-Yon, Éditions du Centre vendéen de recherches historiques, 2011, 366 p., ici p. 53. Or, le Pilier est, à partir de 1172 et pendant environ trente ans, le premier site de l'abbaye cistercienne, fille de Buzay, Notre-Dame de l'Île-Dieu (*Insula Dei*, Piglers - pour Pilier), qui devient la Blanche après son transfert sur l'île de Noirmoutier au début du ^{xiii}e siècle. Ce site très difficile pour une abbaye pratiquant le cénobitisme avait de quoi étonner. Le nom « La Bae » a pu être donné par les populations locales et/ou les marins de passage pour désigner l'espace marin voisin. L'expression « baie de Bourgneuf » est une formalisation grammaticale et géographique tardive (^{xvii}e siècle ?). Une enquête à ce sujet dans les fonds de l'époque moderne serait bienvenue.

Les eaux et les rivages de cet espace se partagent entre le comté de Poitou, le duché de Bretagne et les marches séparantes pictavo-bretonnes. C'est là, au demeurant, un facteur de leur essor. La présente étude est centrée sur la partie bretonne et les Marches.

Pendant longtemps, l'historiographie s'est, à juste titre, focalisée sur le commerce proprement dit du sel de la Baie³. Sans être absents, les ports étaient dans une certaine mesure relégués à l'arrière-plan comme « paysage passif », suivant l'heureuse expression de Mathias Tranchant⁴. Aujourd'hui, la recherche historique s'intéresse de plus en plus aux « territoires potuaires » appréhendés en eux-mêmes⁵. Parmi les approches qu'elle développe, figure en bon rang l'étude du paysage. C'est précisément l'objet de cette contribution.

La notion de paysage sera envisagée, à partir des définitions proposées par les géographes et les historiens, comme l'expression d'une organisation de l'espace. Elle relève fondamentalement de l'ordre visuel mais elle peut s'enrichir d'autres dimensions, sonore⁶, olfactive. Un paysage est ce que l'on peut voir mais aussi ce que l'on peut entendre et sentir. Un port, c'est un espace ; ce sont aussi des bruits, des cris, des odeurs. Un paysage portuaire se découvre par la vue, les tableaux, les photographies. La recherche historique ne dispose pas, il va sans dire, de ces instruments pour décrire le paysage de la Baie à la fin du Moyen Âge. Il lui faut donc tenter d'en reconstituer certaines composantes. Elle ne le peut qu'au prix d'une démarche régressive prudemment mise en œuvre. Il s'agit de recueillir les nombreuses informations figurant sur les cartes de l'époque moderne, en particulier le *Neptune françois* de 1693 mais surtout les admirables cartes de Claude Masse accompagnées de mémoires d'une extrême précision⁷. Le célèbre *Grand routier* de Pierre Garcia

3. AGATS, Arthur, *Der hansische Baienhandel*, Heidelberg, Carl Winter, 1904, 120 p. ; GUILLOUX, Félix, *Histoire de la conquête du Marais breton-vendéen et du port de Bourgneuf*, Rennes, Imprimerie du Nouvelliste de Bretagne, 1923, 144 p. ; BRIDBURY, Anthony Randolph, *England and the Salt Trade in the Later Middle Ages*, Oxford, Oxford University Press, 1955, 198 p. ; CRAEYBECKX, Jan, *Un grand commerce d'importation : les vins de France aux anciens Pays-Bas (XIII^e-XV^e siècle)*, Paris, Sevpen, 1958, 315 p. (Jan Craeybeckx évoque beaucoup le sel de la Baie) ; TOUCHARD, Henri, *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*, Paris, Les Belles Lettres, 1967, 455 p. ; ABRAHAM-THISSE, Simonne, « Le commerce des Hanséates de la Baltique à Bourgneuf », dans *L'Europe et l'Océan au Moyen Âge*, Nantes, SHMES et Cid éditions, 1988, p. 131-180.

4. TRANCHANT, Mathias, *Les ports maritimes de la France atlantique (XI^e-XV^e siècle)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2018, 261p., ici p. 7-8.

5. Pour la Baie, SARRAZIN, Jean-Luc, « Les ports de la Baie à la fin du Moyen Âge : évolution des rivages et problèmes d'accès », dans Michel BOCHACA et Jean-Luc SARRAZIN (dir.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e-XV^e siècles)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2007, p. 33-54.

6. CORBIN, Alain, *Les cloches de la terre. Paysage sonore et culture sensible dans les campagnes au XIX^e siècle*, Paris, Albin Michel, 1994, 359 p.

7. Ces cartes et mémoires sont publiés par SUIRE, Yannis, *Cartes et mémoires de Claude Masse...*, op. cit.

(1483-1484)⁸ doit également être sollicité. L'on peut, en outre, extraire quelques éléments du paysage ancien affleurant sur les photographies datant du tournant des XIX^e et XX^e siècles. Les informations ainsi collectées sont à rapporter, en une sorte de mouvement alternatif, aux données contenues dans les sources écrites de la fin du Moyen Âge, pièces de chartriers, registres de comptes subsistants, mandements du duc de Bretagne, coutume de l'île de Bouin, documents douaniers, comptables ou judiciaires anglais, néerlandais et hanséates.

La configuration de la Baie à la fin du Moyen Âge

À la fin du Moyen Âge, la configuration de la Baie dans laquelle s'inscrit le paysage portuaire diffère sensiblement de ce qu'elle est aujourd'hui. La mer pénètre encore profondément dans les terres. Par voie de conséquence, le marnage est un peu plus important qu'il n'est actuellement. Les étiers ravitaillent en eau salée des salines éloignées du trait de côte.

La différence essentielle tient à l'existence d'un large bras de mer, le Dain, séparant Bouin, qui est alors une île, du continent. Le Dain est un élément-clé, structurant la géographie portuaire de la Baie. Il offre des abris sûrs aux navires et constitue une voie d'accès à de nombreux ports d'accostage. En connaître précisément la largeur aux XIV^e et XV^e siècles se heurte à un problème de sources. L'approche consiste à partir du moment où finit de s'opérer le rattachement de l'île de Bouin au continent, c'est-à-dire au XVIII^e siècle, pour remonter par étapes vers le Moyen Âge. Bouin n'est plus une île sur la carte des Cassini dont les levés ont ici été effectués entre 1783 et 1786. Auparavant, le témoin majeur est l'ingénieur-cartographe de Louis XIV, Claude Masse. Masse nous a légué non seulement des cartes d'une exceptionnelle qualité mais aussi des mémoires d'une grande précision accompagnant chacune de ses cartes. Il décrit minutieusement le Dain dans plusieurs des rapports qu'il a consacrés à la baie de Bourgneuf. Ce bras de mer y est présenté comme long de 7 500 toises et large de 160 toises (120 d'une digue à l'autre) au plus étroit dans sa partie sud et de 280 au plus large (200 d'une digue à l'autre). Sa profondeur varie de 15 à 26 pieds et diminue graduellement jusqu'à L'Epoids au sud⁹. Aux années 1700 et 1710, le comblement, s'il est bien avancé n'est pas terminé, et Masse a pu contempler le paysage

8. Une nouvelle édition de ce document majeur doit bientôt paraître aux Presses universitaires de Rennes, BOCHACA, Michel et MOAL, Laurence, *Le Grand Routier de Pierre Garcie. Instructions pour naviguer dans les mers du Ponant à la fin du Moyen Âge*. Au prix d'une étude approfondie, elle offre des perspectives novatrices d'interprétation.

9. SUIRE, Yannis, *Cartes et mémoires de Claude Masse...*, *op. cit.*, p. 61. Les correspondances approximatives en système métrique sont les suivantes : 7 500 toises = 14,58 kilomètres ; 160 toises = 311 mètres ; 120 toises = 233,28 mètres ; 280 toises = 544,32 mètres ; 200 toises = 388,8 mètres ; 15 pieds = 4,86 mètres ; 26 pieds = 8,424 mètres.

portuaire ancien. Dans le cartouche de la *Carte particulière de la baronnie de l'isle de Bouin* réalisée vers 1719, il écrit, à propos du Dain :

« Ce chenal est peut-être un des plus beaux qui soient dans les côtes de l'océan, étant un port continental tout le long de son étendue où il y a nombre de vaisseaux des nations du Nord en temps de paix qui chargent du sel et autres marchandises, où ils restent à flot en toutes marées sur une grande étendue et ceux qui échouent ne se font aucun tort, le fond de ce chenal étant de vase molle¹⁰ »

Dans un mémoire un peu antérieur, il évoque :

« [I] embouchure du Dain dont la rade et le mouillage sont admirables [...] Et si son entrée en mer n'était point [rendue] difficile par un grand nombre de rochers plats [...] qui sont au large au sud de la côte de Ray [Retz] par où il faut passer pour entrer dans la rade de Bourgneuf qui est excellente jusqu'à l'entrée du Dain¹¹. »

Plus l'on se projette vers le passé, plus le bras de mer apparaît large. Mais les indices extraits des sources écrites se font approximatifs. En 1598, lors de la prise du château de Beauvoir par Henri IV, il fait, vers sa partie sud, un quart de lieue (soit environ un kilomètre) et le roi renonce à le traverser en raison du mauvais état de la mer¹². Au xv^e siècle, les revenus que procurent au sire de Retz les fermes des passages entre l'île et le continent témoignent de la fréquence et de la durée des traversées. Sur un an à partir du 1^{er} mai 1468, le passage du Sucq est affermé pour 27 livres 7 sous 6 deniers, celui de la Frette pour 8 livres 7 sous 6 deniers¹³.

La configuration de la Baie ne cesse d'évoluer en raison d'un puissant phénomène d'alluvionnement qui modifie le tracé des lignes de rivage¹⁴. Des « *retracta maris* » (« retraits de mer ») sont mentionnés dans divers documents. La bulle-privilege octroyée par le pape Grégoire IX à l'abbaye de La Blanche en 1235 cite, parmi les biens détenus par les cisterciens, la dîme sur les « retraits du Dain¹⁵ ». L'importance des retraits sur la rive continentale du Dain apparaît clairement dans un aveu et dénombrement rendu par un seigneur du pays de Beauvoir, Jean Cathus, au roi de France en 1344¹⁶. Des retraits sont également en cours d'aménagement au nord de l'île de Bouin dans les années 1280¹⁷.

10. *Id.*, *ibid.*, p. 64.

11. *Id.*, *ibid.*, p. 62.

12. LUNEAU, Sébastien et GALLET, Edouard, *Documents sur l'île de Bouin*, Nantes, Vincent Forest et Émile Grimaud imprimeurs-éditeurs, 1874, 628 p., ici p. 15.

13. Arch. nat. France, 1 AP 2132, pièce 122, compte de la seigneurie de Bouin remis au sire de Retz (28 juillet 1468-28 juillet 1470).

14. Présentation du phénomène et résumé des travaux océanographiques, géologiques et géomorphologiques dans SARRAZIN, Jean-Luc, « Les ports de la Baie... », art. cit., p. 45-46.

15. BnF, nouv. acq. fr. 21200, cartulaire de Notre-Dame de La Blanche, p. 4.

16. Arch. nat. France, P 594/XXXIII (sic).

17. SARRAZIN, Jean-Luc, *Recueil et catalogue des actes de l'abbaye cistercienne de Buzay en Pays de Rais (1135-1474)* dactyl, microfiches, Nantes, 1974, 1090 p., n° 215 et n° 221.

À la fin du Moyen Âge, l'envasement de certains ports devient, au reste, une préoccupation majeure pour une société qui vit de l'exportation du sel et survit grâce aux importations de grains. Le cas le moins mal connu concerne l'étier reliant Bourgneuf à la mer. En 1468, les « habitants et demourants es ville et chastellenie » du lieu présentent leurs doléances au duc François II. Ils font valoir que, par défaut de curage, l'étier est « rempli et comblé de boe et de terres ». Ils mettent également en cause le délestage sauvage pratiqué par les marins étrangers. Ils accusent ces derniers d'avoir

« fait descendre et descharger et getter au havre de nuyt, céleement, occultement et autrement lesd. lests de leursd. navires » au lieu de l'avoir fait « a la plaine marée et es endroiz et lieux que leur ont esté marchéz et ordonnéz par led. sire de Rais et ses officiers¹⁸. »

Quant au paysage côtier proprement dit, le *Grand routier de la mer* achevé par Pierre Garcie *alias* Ferrande en 1483-1484 apporte, à travers les amers qu'il signale, des informations très précises sur des points remarquables vus du large : voici que l'on découvre les clochers des églises de Pornic, des Moûtiers, de Bourgneuf, des bois, des moulins, de vieux châteaux, une église sans clocher, Saint-Cyr¹⁹.

Si la progression des vases oblige à des adaptations, il n'en reste pas moins que les grandes structures du complexe portuaire offrent sur plusieurs siècles une certaine permanence.

Les composantes du paysage portuaire

Pour qualifier l'ensemble portuaire de la Baie, les clerks de la chancellerie ducal emploient l'expression « havre et port de mer ». C'est là un stéréotype rédactionnel d'un usage habituel, fréquent pour les littoraux de l'Atlantique et de la Manche. Il a cependant l'avantage de bien caractériser la Baie. La notion de port, espace d'échanges entre la mer et la terre, s'applique aux lieux où il est possible d'accoster. Le terme havre met l'accent sur l'idée d'abri, c'est-à-dire de rade où stationnent des navires

18. Arch. dép. Loire-Atlantique, B 6, fol. 70 v^o-71 v^o, mandement du duc François II en date du 5 avril 1468 (n. st.).

19. Par exemple « S'ensuyt du Collet de Bourneuf. Si tu veux aller au Collet par le chenal qui est le long de terre de Raix, Et l'on appelle celle poincte de Chevesché, ainsi que ay dit dessus, pour aller à Borneuf, et iras querir Longue Serre, qui n'est pas loing du Collet, et est en dehors de l'isle de Boing. Et pour toy garder d'elle tu voyrras en terre de Borneuf ung grant boys et hault, et parmy le boys tu voirras une eglise ou il n'y a point de clochier qui est Saint Sire en Raix, comme dit est [...] Empres, mectz celle eglise parmy une motte ronde que voyrras a l'entree du courceau du Borneuf devers l'oest, que l'on apelle le vieil chasteau du Collet, et quant celle eglise de Saint Sire sera parmy celluy puy ou motte, qui est noyre au bas d'elle, va droit a la motte car tu ne crains rien... Il te demourra troys rochiers destrebort et aussi tu auras le clochier de Bourneuf parmy un puy de sable qui est au bas de la motte. », fol 70 v^o, voir BOCHACA, Michel et MOAL, Laurence, *Le Grand Routier* de Pierre Garcie..., à paraître.

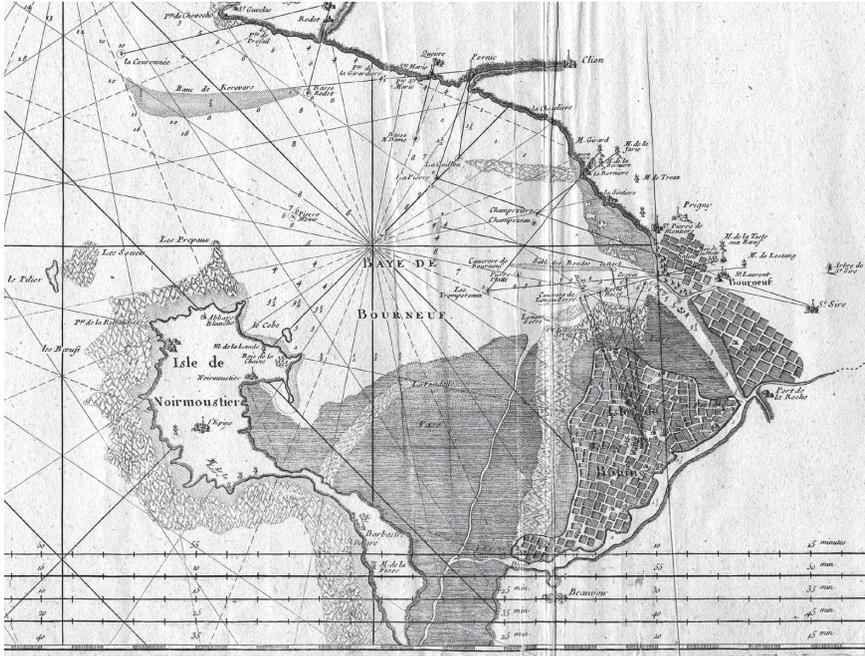


Figure 1 – La baie de Bourgneuf dans le *Neptune françois* (1693)

dans l'attente d'être chargés ou déchargés ou dans l'espoir de vents favorables. De fait, le paysage portuaire de la Baie se déploie à trois niveaux : les zones de mouillage, les ports d'accostage et une multitude de points d'embarquement du sel le long des étiers (fig. 1, 2 et 3).

L'on peut identifier cinq ou six grandes zones de mouillage. Leur localisation s'effectue à partir des cartes des XVII^e et XVIII^e siècles, notamment la première grande carte marine, le *Neptune françois* de 1693 qui indique les secteurs possibles et les profondeurs d'eau. Les données cartographiques sont à rapporter aux informations collectées dans les documents relatifs à la gestion seigneuriale, à quelque événement météorologique ou aux péripéties guerrières. Du côté de la Bretagne et des Marches, l'une de ces zones se situe entre le nord de l'île de Bouin, le Collet et le port de la Roche. Ici, le secteur privilégié est la rade du Collet. L'ingénieur Masse la décrit ainsi : « il y a dans la rade de basse mer et au mort d'eau, de 4 à 5 brasses de profondeur, de pleine mer 7 à 800 brasses de largeur. De basse mer, le mouillage est admirable, le fond étant vaseux et sablonneux²⁰ ». La deuxième un peu plus au sud, à l'« embouchure du Dain » est séparée de la précédente par un passage assez dangereux de rochers

20. SUIRE, Yannis, *Cartes et mémoires de Claude Masse...*, op. cit., p. 56.

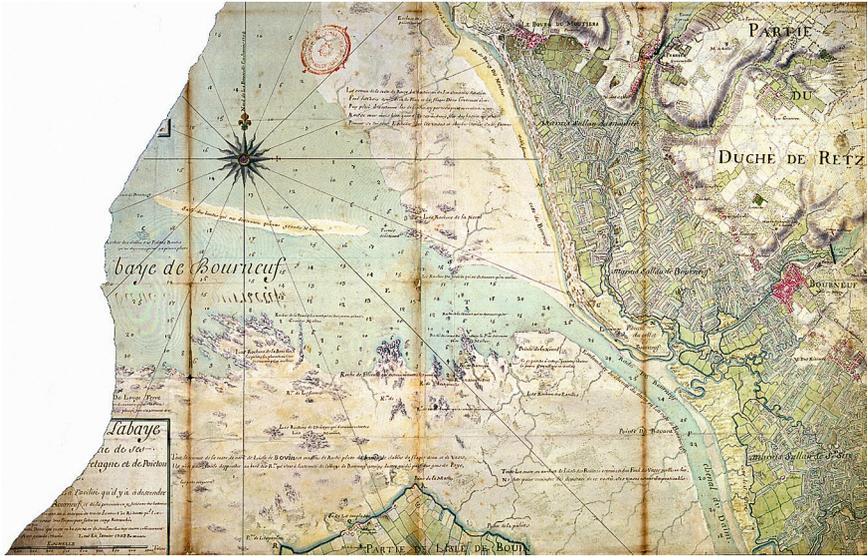


Figure 2 – Carte de la baie de Bourgneuf et de partie des côtes de Bretagne et de Poitou (1703) (Service historique de la Défense, DAT, IVd 60, pièce 29b)

Cette carte donne à voir, dans son état ancien, le cadre géographique d'une partie essentielle de l'espace portuaire de la Baie, la rade de Bourgneuf et le nord du chenal du Dain. L'étier de la Taillée qui relie Bourgneuf à la mer paraît bien déchu.

plats. Enfin la troisième, la mieux protégée, est constituée par le Dain lui-même sur toute sa longueur. Citons à nouveau Claude Masse : « Ce chenal est un havre ou port continué tout le long de son cours où l'ancre est merveilleux²¹ ».

Toutes ces zones ne constituent un élément du paysage portuaire que lorsque les gros navires de la Hanse et plus généralement des pays nordiques viennent y jeter l'ancre. Il est très rare que la composition sur site des flottes soit connue. De grand prix à ce sujet est le mémoire relatif au litige opposant en 1408-1409 le sire de Retz à Catherine de Machecoul, dame de la Suze et de Bourgneuf, à propos de l'exercice du droit de bris²². Le contentieux porte sur la récupération d'un navire de Quimper qui a pris l'eau sans être trop endommagé lors de la tempête du premier dimanche de Carême (4 mars) 1408 (n. st.). Le texte rapporte les circonstances du litige. Vingt-quatre ou vingt-cinq hourques et autres vaisseaux sont arrivés en la « baye du port du Collet » vers la Chandeleur. Ils chargent du sel puis attendent des

21. *Id.*, *ibid.*, p. 61.

22. BLANCHARD, René (éd.), *Cartulaire des sires de Rays*, Poitiers, 1899, coll. « Archives historiques du Poitou », t. XXX, n° CCCXIV.

vents favorables pour repartir. Le dimanche premier jour de Carême, une violente tempête se lève vers l'heure de midi. Les hourques sont jetées « à terre ou en lieux périlleux », « non obstant », précise le mémoire, « les ancrs de quoy elles estoient ancrées ». Ce sont des navires pouvant peser entre 300 et 400 tonnes voire plus qui sont ainsi précipités vers la côte par la force du vent. L'épisode permet de se représenter le paysage de la rade du Collet durant le mois précédent : les gros navires nordiques ancrés chacun de plusieurs ancrs sont chargés de sel en un va-et-vient de barques, dans lesquelles s'affairent des hommes portant les sacs au cou avant de déverser leur contenu à fond de cale dans les navires.

Les flottes stationnant dans les zones de mouillage peuvent également être connues *a posteriori* lorsqu'elles sont capturées au retour de la Baie. Par exemple, le 29 mai 1438, 23 navires prusso-livoniens sur les 104 du convoi sont saisis par les Hollandais et 742 hommes d'équipage sont retenus. Il y a là treize hourques transportant chacune entre 112,5 et 202 lasts de sel (entre 225 et 404 tonnes)²³, une ou deux krayes chargées de 67,5 et 90 lasts (135 et 180 tonnes) et six ou huit « schips » avec des cargaisons comprises entre 75 et 142 lasts (entre 150 et 284 tonnes)²⁴. Les krayes sont plus petites que les hourques ; elles ne dépassent guère les 100 lasts transportés. Toutes les informations concordent pour présenter la hourque comme le navire dominant des zones de mouillage de la Baie à la fin du Moyen Âge. La hourque a remplacé graduellement la *kogge* à partir du xiv^e siècle pour l'éliminer presque complètement au siècle suivant. La *kogge* dont la capacité de charge excédait les 100 lasts était un navire d'une trentaine de mètres de long sur 7 de large avec un tirant d'eau de 3 mètres environ. Équipé du gouvernail d'étambot et d'un seul mât, c'était un navire maniable. À l'origine de modestes dimensions mais ventrue, à fond plat, la hourque a évolué graduellement en gagnant beaucoup en taille et en empruntant divers éléments à la *kogge*, en particulier la quille. Ce qui la différencie nettement, ce sont les superstructures importantes, châteaux avant et arrière à un ou deux étages ainsi que les deux mâts dont elle est munie²⁵. L'on peut dire que la Baie accueille au xv^e siècle, dans ses zones de mouillage, les plus gros navires de l'espace atlantique. L'une des deux hourques attaquées en 1487 aux confins de ses eaux par une flotte de quinze navires de Dieppe, Honfleur et La Rochelle atteint même une capacité de charge de 800 lasts²⁶.

23. Le last n'est pas une unité de jauge mais de poids. Pour le sel, un last correspond approximativement à 2 tonnes métriques.

24. Les hésitations sur le nombre de krayes et de « schips » tiennent au fait qu'un « schip » est peut-être une kraye et un autre une hourque. Sur cet épisode, ABRAHAM-THISSE, Simonne, « Le commerce des hanséates... », art. cit., p. 140 et pour la source, *Hansisches Urkundenbuch*, 7 Band, I Halbband 1434-1441, bearbeitet von Hans-Georg VON RUNDSTEDT, Weimar, Verlag Hermann Böhlau Nachf., 1939, n° 767.

25. HEINSIUS, Paul, *Das Schiff der hansischen Frühzeit*, Weimar, Verlag Hermann Böhlau Nachfolger, 1956, 274 p., ici p. 212 et 225.

26. *Hansisches Urkundenbuch...*, op. cit., Band IX, n° 152, 153, 155, 156, 187.

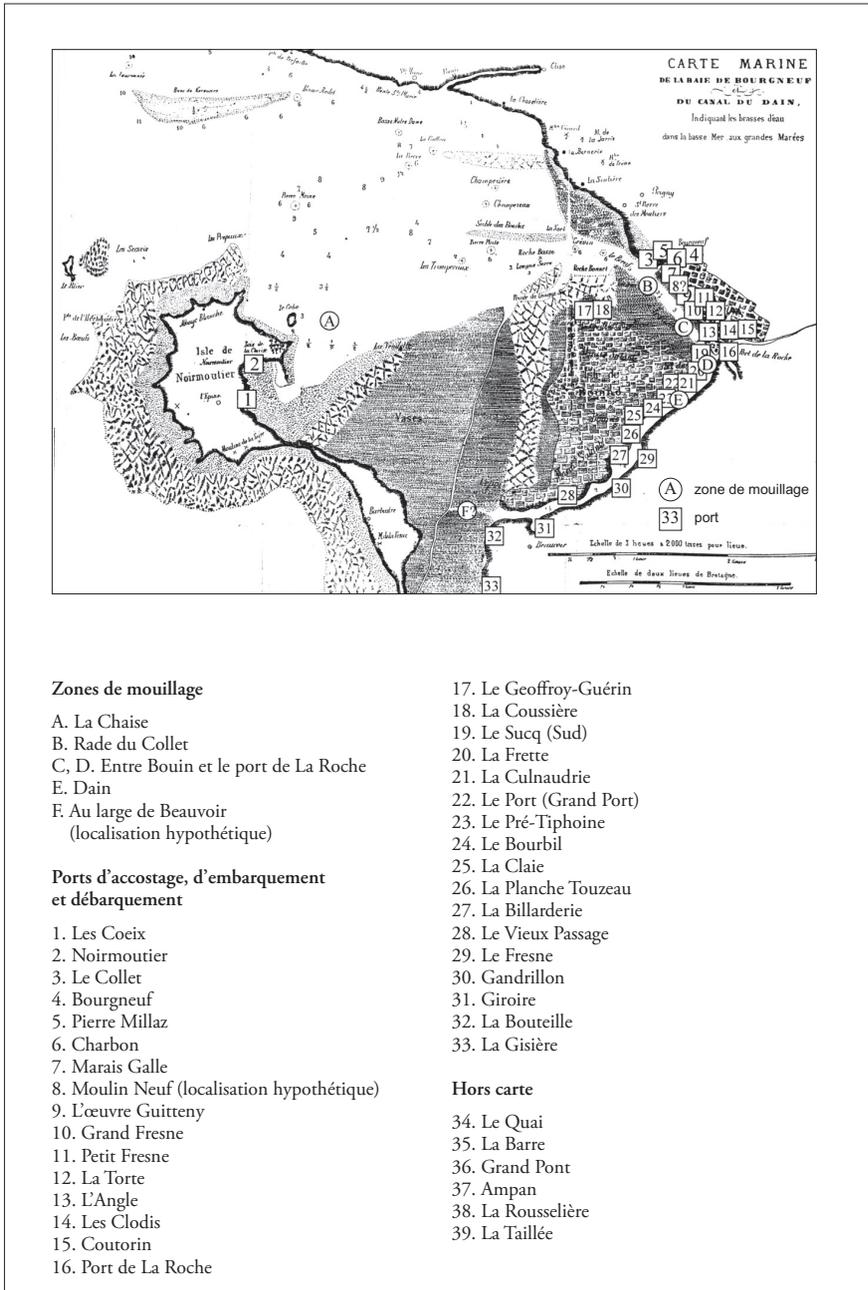


Figure 3 – Le complexe portuaire de la Baie sur fond de carte du *Neptune françois* (1693) (carte extraite de SARRAZIN, Jean-Luc, « Les ports de la Baie à la fin du Moyen Âge... », art. cit., Fig. 2, p. 38 ; voir également pour la localisation des ports 34 à 39, *Id. ibid.* Fig. 2, p. 39)

Le paysage des zones de mouillage présente-t-il une régularité saisonnière ? Le schéma classique du convoi hanséatique de la Baie pourrait *a priori* le laisser entendre. On en connaît les grandes lignes telles qu'elles s'inscrivent dans les conditions de navigation et dans le calendrier annuel des salaisons du hareng dont le marché baltique s'ouvre le 25 juillet²⁷. La flotte hanséatique commence à se rassembler dans sa composante prusso-livonienne à Danzig vers la fin de l'automne. Elle s'adjoint à Lübeck des navires wendes puis rejoint dans la mer du Nord un convoi venu de Norvège et des vaisseaux hollandais et flamands. Après avoir fait relâche dans le Zwin, elle gagne la Baie entre février et mars. Depuis 1403, interdiction est faite de naviguer entre la Saint-Martin d'hiver (11 novembre) et la Saint-Pierre (22 février). En réalité, l'interdiction n'est pas vraiment respectée. Globalement, la règle et le calendrier du convoi ne sont pas intangibles. Malheureusement, le côté breton de la Baie ne dispose pas de sources comparables à la belle série des comptes de coutumes et de dîmes du sel pour Noirmoutier dans la première moitié du xvi^e siècle. À Noirmoutier, le pic de fréquentation se situe en mai pour 1429 et 1518, en juin pour 1521 et en août pour 1531 et 1533²⁸. Les navires normands, flamands, hollandais et allemands sont présents plutôt entre février et juin mais les arrivées en dehors de cette période ne sont pas rares. Quant aux vaisseaux anglais, ils jettent l'ancre à n'importe quel moment. Il est impossible de dire si le calendrier est le même dans la partie bretonne et dans les Marches²⁹. Aléatoire, la fréquentation des zones de mouillage dépend de multiples facteurs, les conditions météorologiques, les vicissitudes géopolitiques, les informations circulant dans les pays du Nord sur l'importance des stocks de sel disponibles et les prix ayant cours. En définitive, les secteurs d'ancrage offrent un paysage intermittent de gros navires. Quoi qu'il en soit, ils donnent à entrevoir l'horizon nordique du commerce de la Baie.

Les ports d'accostage constituent le deuxième niveau du complexe portuaire. En contraste avec les zones de mouillage, ils présentent une certaine fixité des sites et des installations. Leur recensement peut se faire à partir des comptabilités seigneuriales disponibles. D'un grand intérêt à ce sujet est le compte de rachat de la baronnie de Retz (30 octobre 1473-30 octobre 1474) remis au duc de Bretagne par François de Chauvigny et Jeanne de Retz, son épouse, à la suite du trépas de René de Retz³⁰. Ce compte permet d'accéder à des comptabilités de seigneuries châtelaines constitutives de

27. AGATS, Arthur, *Der Hansische Baienhandel...*, *op. cit.*, p. 25-26 ; TOUCHARD, Henri, *Le commerce...*, *op. cit.*, p. 21.

28. BOUHIER, Claude, « Les comptes du sel de Noirmoutier dans la première moitié du xvi^e siècle », *Bulletin philologique et historique*, 1966, p. 225-245, ici p. 228-232.

29. On ne saurait généraliser le calendrier des « déplacements » du sel hors de l'île dans les ports de Bouin entre août 1468 et juin 1470, SARRAZIN, Jean-Luc « Les ports de la Baie... », *art. cit.*, fig. 3, p. 39, d'autant que le sel déplacé correspond vraisemblablement en grande partie au transport vers Nantes.

30. Arch. dép. Loire-Atlantique, B 1854. Présentation de ce gros registre de 170 feuillets par SARRAZIN, Jean-Luc, « La comptabilité de la seigneurie de Bouin en 1473-1474 d'après le compte de rachat de la baronnie de Rays », dans Jean-Christophe CASSARD, Yves COATIVY, Alain GALLICÉ et Dominique

la baronnie, notamment Bouin dans sa composante bretonne, Machecoul, le Coutumier, Bourgneuf, Prigny, Pornic, mais uniquement dans leur partie « recettes ». Les ports peuvent y être repérés par le biais de la perception des taxes. En simplifiant à l'excès, l'on peut dire que la fiscalité seigneuriale comporte généralement deux grands types de prélèvement, d'une part, la dîme appelée ainsi car elle s'élève au dixième du prix de vente du sel, d'autre part, les coutumes c'est-à-dire les droits portuaires proprement dits portant les noms évocateurs de « rivage », « portage » ou « planchage ». Pour une fois, la diversité des taxes est une aubaine pour l'historien car elle obligeait les receveurs à préciser dans quels ports les marchands ou les marins « coutumaient », autrement dit acquittaient les taxes. Sans entrer dans le détail du tarif et de la perception des droits, présenter sommairement l'exemple de Bourgneuf permet de saisir cette diversité, elle-même accentuée par l'existence de différents bénéficiaires³¹. Au fief de la Marchaussée, les revenus de la dîme du sel sont partagés entre le seigneur de Bourgneuf et le prieur de Saint-Blays de Machecoul ; le « rivaige » et le « portaige » y sont de 5 deniers par charge de sel. Au fief de Grant Corde, précisément au port de Pierre Millaz, le « rivaige » est de 7 deniers par charge, 4 perçus par le receveur de Bourgneuf et 3 par celui de Prigny. Dans les autres ports de ce fief, l'Œuvre Guitteny, le Charbon et le Grand Fresne, le tarif est de 4 deniers par charge ; c'est également le même au port du marais Galle. Entre Bourgneuf et le port de la Roche, peuvent ainsi être identifiés douze ports, majoritairement établis à l'embouchure d'un étier. À Bouin, deux ports, le Geoffroy Guérin et la Coussière sont situés au nord de l'île ; les dix autres repérés sont tous fixés le long du Dain, souvent là aussi à l'entrée d'un étier. Au total, l'on peut dénombrer au moins vingt-cinq ports d'accostage dans les Marches et du côté breton de la Baie. Ce chiffre est, en effet, minimal car certains ports relevaient de seigneuries non couvertes par la documentation écrite.

L'aménagement de tous ces ports est très mal connu. De ce point de vue, l'absence de la partie « dépenses » dans le compte de rachat de 1473-1474 nous prive vraisemblablement de données relatives aux frais d'entretien des installations. En toute hypothèse, l'équipement ne devait pas excéder quelques appontements en bois et la mise à disposition de planches. Le droit de planchage se rapporte à l'évidence au chargement « à la planche³² ». À Bouin, des cales appelées « poués »

LE PAGE (dir.), *Le prince, l'argent, les hommes au Moyen Âge. Mélanges offerts à Jean Kerhervé*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008, p. 283-298, ici p. 283-284.

31. Dans Arch dép. Loire-Atlantique, B 1854, le compte de Bourgneuf commence au fol. 37. Voir en particulier les fol. 57 à 61.

32. À Bouin, le portage est de 4 deniers par charge de sel embarquée. Et dans la mesure où certains marchands « estient rebelles de paier », Miles de Thouars, seigneur de Pouzauges et de l'île de Bouin octroie aux habitants de l'île le pouvoir d'instituer un receveur « au quel le marchent de la nef [navire] paiera les quatre deners de chescune charge que sa nef portera, avant la desplancher », « Confirmation des privilèges et libertez de l'isle de Boign » en juin 1342, BLANCHARD, René, *Cartulaire des sires de Rays...*, *op. cit.*, n° CLXXXII.

sont régulièrement évoquées à partir du xvii^e siècle³³. Un mémoire rédigé par le duc de Nivernais, seigneur de l'île dans la seconde moitié du xviii^e siècle, les définit comme « des chemins pierrés qui traversent les vases et conduisent de la terre ferme au lieu de l'embarquement³⁴ ». Un seul document y fait explicitement référence au Moyen Âge. C'est l'obligation, en 1276, au preneur du passage de la Frette de faire « voye et charrau de 13 piez de large [...] a entrer et a exir de mer a terre et de la terre a mer³⁵ ». À l'époque moderne, les « poués » correspondent majoritairement à un port.

Les navires que l'on peut voir le long des berges sont de moindre tonnage que ceux qui jettent l'ancre dans les zones de mouillage. Nous avons là, par exemple, des « bateaux » dont on sait qu'ils n'atteignaient pas 10 tonneaux. Ce sont souvent de petits navires locaux ou régionaux. D'après le compte relatif au trafic du port du Collet entre le 29 avril et le 22 août 1384³⁶, quatre « bateaux » emportent 20,5 charges de sel soit une moyenne de 5,12 charges. Par comparaison, dans la même comptabilité, deux navires bretons emportent 82 charges soit une moyenne de 41 charges, six navires normands 114 charges soit une moyenne de 19 charges, huit navires anglais 219 charges (moyenne : 28,4) et dix non identifiés 223,5 charges (moyenne : 22,35)³⁷. Rien n'indique que les plus gros de ces navires aient accosté. Ils ont très bien pu stationner dans la rade.

Le troisième niveau du complexe portuaire est constitué par une multitude de points d'embarquement du sel le long des étiers. Il relève de ce que les comptes appellent le batelage, c'est-à-dire le transport du sel sur des barques à fond plat. Il existe manifestement une intense circulation de ces barques sur le réseau des étiers, notamment lors des opérations de chargement. Le carnet de comptes d'une famille de notables nantais, les Blanchet, fournit à ce sujet un exemple très éclairant relatif à la commercialisation, en mai 1477, de 151 charges petites et 22 sacs soit 138 charges marchandes et 2 sacs de sel stockées en deux monceaux au marais Gaudin³⁸. Acheté par Hans de Thuer, un *lieger* (facteur) d'origine hanséate, le sel est embarqué dans quatre navires. Robert Blanchet a recours à quatre bateliers pour le transport jusqu'aux navires³⁹. Au total, le « batelage » coûte 35 livres 2 sous et 6 deniers à raison de 3 sous 3 deniers par charge petite.

33. BARON, Bruno, *L'île de Bouin dans la première moitié du xvii^e siècle*, dactyl., mémoire de maîtrise, Philippe BOSSIS (dir.), Université de Nantes, 1994, 147 p., ici p. 35-36.

34. *Id.*, *ibid.*, p. 35

35. BLANCHARD, René, *Cartulaire des sires de Rays...*, *op. cit.*, n° CCXI.

36. *Id.*, *ibid.*, n° CXCVI.

37. TOUCHARD, Henri, *Le commerce...*, *op. cit.*, tableau VI, p. 389.

38. Marais situé non loin de la rade du Collet.

39. Voici quelques extraits de ce compte : « Premier, du petit monceau : - ou vexeau [barque] de Raoullet Godet pour la nef [navire] de Marc Robin, doze charges : XII charges ; le vendredi ensuivant [13 mai

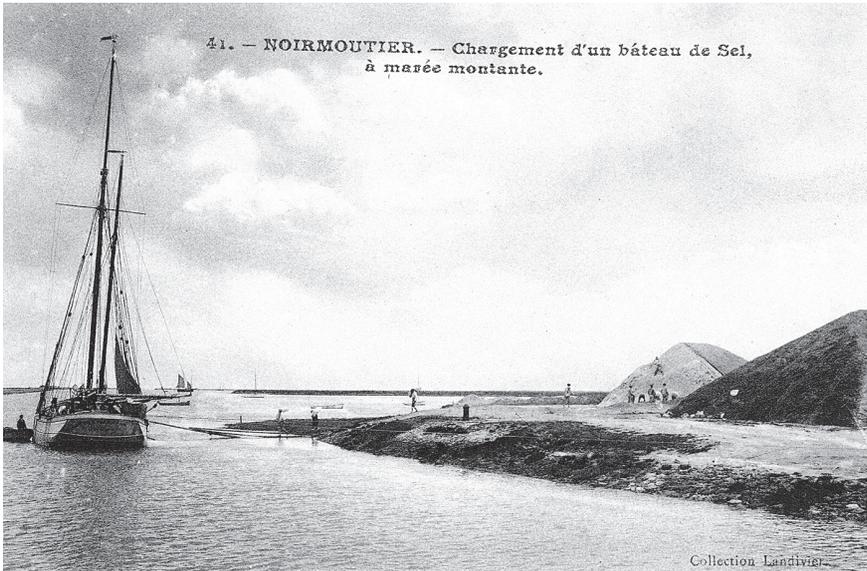


Figure 4 – Noirmoutier, chargement d'un bateau de sel

Plusieurs éléments du paysage portuaire médiéval affleurent sur cette photographie ancienne : les deux monceaux de sel sur les tesseliers en rive, l'un est découvert, l'autre, plus foncé, est recouvert ; le chargement qui se fait à la planche. Je remercie vivement Nicolas Garnier, président de l'association « Mémoires du sel », de m'avoir procuré ce cliché.

Tous les ports d'accostage et tous les points d'embarquement ont en commun d'être des entrepôts à ciel ouvert du sel. Ils se caractérisent en effet par la présence systématique sur leurs berges de tesseliers, autrement dit d'aires de stockage sur lesquelles sont édifiés des monceaux de sel⁴⁰ (fig. 4). Récemment constitués, ces

1477], audit vexeau pour la neff de Diric Hermessant : XII charges [...] Item, ledit jour, ou vexeau de Robin Bordeville pour la neff de Armen Tyben, treze charges deux sacs : XIII charges II sacs [...] item, ledit jour, ou vexeau de Artur Tondu, pour la neff de Danbelie, sept charges : VII charges [...] item, depuix a ung nommé Mauriceau tant en botz [levée-chemin utilisé ici pour le charroi] que es vexeau : XII charges petites, Arch. dép. Loire-Atlantique, 2 E 382, fol. 8-9. ; compte publié par BRIAND, Julien, « Un compte d'exploitation salicole dans la Baie (1463-1484) : présentation et édition commentée », dans Frédérique LAGET, Philippe JOSSERAND, Brice RABOT (dir.), *Entre horizons terrestres et marins. Sociétés, campagnes et littoraux de l'Ouest atlantique. Mélanges offerts à Jean-Luc Sarrazin*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2017, p. 287-306, ici p. 302-303 et analyse minutieuse de la commercialisation du sel, p. 292-293.

40. Les tesseliers sont la propriété de particuliers ou d'établissements ecclésiastiques. Lorsque les cisterciens de Buzay se lancent, à la fin du XIII^e siècle, dans l'économie salicole, ils acquièrent l'un de ces tesseliers au port de Bouin. Par un acte du 19 mars 1281 (n. st.), ils échangent avec un certain Guillaume des Marais un pré qu'ils possèdent près du bourg contre 7 aires de saline et un

monceaux sont gris-blancs mais très vite, ils sont recouverts d'un mélange réputé imperméable de terre argileuse et de rouche ou de roseaux, ce qui leur donne une couleur foncée. Il y a là une composante du paysage portuaire dont on peut dire qu'elle est majeure mais aussi changeante au fil des exportations de sel et d'une année sur l'autre en fonction des récoltes. Les maîtres ont tendance à stocker le sel afin de le vendre au moment où la demande est la plus forte et le prix le plus élevé. Ainsi pratique, par exemple, Robert Blanchet, aux années 1460-1470⁴¹.

Le paysage portuaire de la Baie ne se résume pas aux aménagements liés à la manutention du sel. La Baie est alors un véritable marché international. S'y échangent toutes sortes de marchandises, des grains, des produits métallurgiques, des cuirs, des draps, des produits tinctoriaux, du bois, du goudron⁴². Y sont débarqués des produits de l'Europe du Nord. Y sont embarqués des tonneaux de vin. Et l'on parle d'un « *Bay wine* » comme l'on parle d'un « *Bay salt* »⁴³. Cependant, Bourgneuf avec sa rade du Collet n'est pas Bruges et ses avant-ports ! Les quantités de produits commercialisés autres que le sel sont vraisemblablement limitées. Les navires nordiques arrivent, rappelons-le, sur lest, autrement dit leurs cales chargées principalement de pierres.

Dans les ports sont amarrés des navires de la Baie engagés dans des activités de cabotage et dans le transport du sel par l'estuaire de la Loire jusqu'à Nantes. Ce constat pose la question de l'existence de chantiers navals et de leur localisation. Des charpentiers de marine exercent-ils leur métier dans certaines localités de la Baie ? À Bouin est perçu par le sire de Retz pour la Bretagne et le sire de Pouzauges pour le Poitou un droit sur la vente des « vexeaux » à raison de 4 deniers la première virure à partir de la quille et de 2 deniers chaque virure suivante. Les informations que donne le compte remis par le receveur Bernardin Girard au sire de Retz pour l'exercice 1468-1470 semblent indiquer que la taxe ne s'applique qu'à des ventes de vaisseaux changeant de propriétaire⁴⁴. À Bourgneuf, l'existence de chantiers est avérée mais les indications sont postérieures. Il faut se tourner une nouvelle fois

tesselier sis au port : « un teselier [...] au por Notre Damme de Boyg, le quau tesselier est asis entre le tesselier Perres Guillaud d'une partie et la mayson aus desudziz religieux de l'autre », Arch. dép. Loire-Atlantique, H 26/19, SARRAZIN, Jean-Luc, *Recueil et catalogue...*, *op. cit.*, n° 208,

41. BRIAND, Julien, « L'exploitation de salines à la fin du Moyen Âge : les possessions des Blanchet dans la baie de Bourgneuf », dans Jean-Claude HOCQUET et Jean-Luc SARRAZIN (dir.), *Le sel de la Baie. Histoire, archéologie, ethnologie des sels atlantiques*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006, p. 125-136, en particulier, p. 129 et n. 30 ; *Id.*, « Un compte d'exploitation... », *art. cit.*, p. 296-297.
42. Le mandement du duc François II, daté du 5 avril 1468, présente une liste des produits taxés pour financer le curage et l'élargissement de l'étié de Bourgneuf, Arch. dép. Loire-Atlantique, B 6, fol 70 v°-71.
43. BRIDBURY, Anton, *England and the Salt Trade...*, *op. cit.*, p. 83.
44. Par exemple, cet *item* : « Item pour la vente de la moitié d'ung vesseau qui estoit commun entre Pierres Mauvoisin et Pierres Guynement vendu par ledit Mauvoisin audit Pierres quicte de touz devoirs, ouquel avoit XV vires de chacun cousté. En ce, non comprins le prouchain de la quille qui doit III deniers et chacun des autres ensuivans II deniers qui est pour la moitié dudit vesseau III sous II deniers ou mondit

vers l'ingénieur-cartographe de Louis XIV, Claude Masse. Dans son *Mémoire sur la carte où est partie du Bas Poitou et du pays ou duché de Retz et l'isle de Bouin* (1703), Masse écrit à propos de la rade de Bourgneuf : « La moitié de la longueur de la rade du côté de la ville est bordée de sable et d'une belle prairie où l'on radoube les vaisseaux et carène⁴⁵. »

Globalement, le trait remarquable de cet ensemble est de se présenter comme un espace ouvert accessible sans véritable contrainte. Un tel paysage contraste avec celui d'autres ports littoraux protégés par des fortifications voire fermés par des chaînes.

L'animation humaine

Un paysage portuaire ne se résume pas à ses composantes naturelles et matérielles. Il comprend aussi l'humanité qui lui donne vie. Cette humanité (hommes et femmes) ne figure-t-elle pas au premier plan des célèbres tableaux des ports du royaume de France peints par Joseph Vernet entre 1753 et 1765 ?

La manutention du sel nécessite une abondante main-d'œuvre. Les plus nombreux à être présents dans les ports de la Baie sont ainsi, à l'évidence, les travailleurs de l'économie salicole, sauniers et manouvriers. Les sources écrites, notamment les comptabilités, distinguent clairement les deux catégories⁴⁶. Les sauniers sont systématiquement désignés par leur nom. Pauvres, parfois à la limite de la survie, toujours endettés vis-à-vis de leurs maîtres, ils n'en constituent pas moins une élite paysanne, dotée d'un savoir-faire très précieux que ce soit pour les aménagements hydrauliques, la récolte du sel ou la gestion des monceaux. C'est ce dernier aspect qu'il faut retenir quant à leur présence sur les berges d'accostage. La responsabilité de l'amoncelage puis de l'entretien des monceaux sur les tesseliers leur revient en grande partie. Chacun de ces personnages est engagé dans une relation quasi-féodale, d'homme à homme avec son maître dont l'expression « mon saulnier » est la traduction. De temps à autre, ont lieu des rencontres entre les deux. Le notable nantais, homme de justice, Robert Blanchet, propriétaire de salines dans les marais de Bourgneuf, Prigny, Saint-Cyr-en-Retz retrouve à plusieurs reprises ses sauniers à Bourgneuf⁴⁷. Les journaliers pour leur part restent une masse anonyme. Ils sont occupés à l'amoncelage, au pilage, au transport des sacs à leur cou. Ils chargent et

seigneur [le sire de Retz] prant la moitié et ledit seigneur de Pousauges l'autre moitié. Ainsi est a la part de mondit seigneur XIX deniers », Arch. nat. France 1 AP 2132 pièce 122 [registre non folioté].

45. SUIRE, Yannis, *Cartes et mémoires de Claude Masse...*, op. cit., p. 56.

46. SARRAZIN, Jean-Luc, « La paysannerie saunière des marais de la Baie à la fin du Moyen Âge : stratification et relations sociales », dans Annie ANTOINE (dir.), *Campagnes de L'Ouest. Stratigraphie et relations sociales dans l'histoire*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1999, p. 185-200.

47. BRIAND, Julien, « Un compte d'exploitation... », art. cit., p. 301-302.



Figure 5 – KOLLY Théodore de, *Les deux amis*, aquarelle, vers 1828 (Collection de l'association « Les Amis de l'Île de Noirmoutier ». Tous mes remerciements à cette association pour son aimable autorisation de publier ce document).

Ce tableau à la gouache, aquarelle et encre peint par Théodore de Kolly avant 1828 représente le chargement du brick (type de navire qui n'existe pas au Moyen Âge), *Les deux amis*, dans l'étiér de l'Arceau à Noirmoutier devant les marais du Boucaud. De facture encyclopédique, il est d'un exceptionnel intérêt sur la saliculture traditionnelle et le transport du sel dans les marais de la Baie. Il montre la production du sel dans des œillettes introduits au XVIII^e siècle, le portage sur la tête dans des paniers par des femmes, l'amoncelage, la mise en sacs, le transport au col, sur des mulets et des chevaux, enfin le portage à la planche des sacs à bord du navire.

Je remercie à nouveau vivement Nicolas Garnier, président de « Mémoires du sel », d'avoir fait de ce tableau l'une des pièces maîtresses de l'exposition 2017 et de m'avoir procuré cette photographie.

déchargent les navires. Une iconographie postérieure nous apprend que des femmes portent le sel, comme les hommes, dans des sacs au col après l'avoir porté sur la tête dans des paniers sur les marais salants (fig. 5 et 6).

À côté de ces travailleurs très présents sur les berges des ports, on ne saurait oublier les animaux qui jouent un grand rôle dans le transport du sel : ce sont des bœufs, des juments, des mulets, des ânes. Les bœufs tirent des charrettes dans les opérations de charroyage. Les juments, les mulets et les ânes sont des animaux de bât, portant les sacs de sel sur leurs flancs. S'ils sont indispensables dans



Figure 6 – KOLLY, Théodore de, *Les deux amis*, détail

Cette scène montre le transport des sacs au col par des hommes et des femmes, le portage « à la planche » et le déversement du sel dans la cale. Les sacs sont immédiatement récupérés.

l'acheminement du sel, les animaux sont jugés indésirables sur le grand port de Bouin. La coutume de l'île en donne les raisons :

« est défendu et prohibé ausdits hommes et subjects dudit Bouing de non laisser aller, conduire ne faire mener leursdites bestes sur le Grand Port et havre dudit Bouing, à raison que quand il advient qu'elles y vont, elles font grand dommage es monceaux de sel y estant, sçavoir que iceux monceaux sont découverts par lesdites bestes, et montent sur iceux et bien souvent en mangent la couverture desdits monceaux, à cause de quoy la pluye qui tombe du ciel réduit à diminution le sel estant esdicts monceaux⁴⁸. »

Les propriétaires de salines sont, semble-t-il, peu présents sur les berges : c'est l'impression qui prévaut à la lecture des comptes. Ceux que l'on voit, outre les sauniers, ce sont leurs représentants, leurs hommes de confiance, les Le Bloys, Le Lardeux pour le sire de Retz au tournant des années 1460-1470⁴⁹, Jehan Templier

48. LUNEAU, Sébastien et GALLET, Edouard, *Documents...*, *op. cit.*, pièce n° I, p. 252.

49. Arch. nat. France, 1 AP 2132, pièce 122.

puis Jehan Heaume, pour Robert Blanchet⁵⁰, tel ou tel procureur pour l'abbé de Buzay au début du xvi^e siècle⁵¹. Les marchands et les *lieger* de la Hanse ne sont pas non plus très nombreux mais participent activement au commerce. Les facteurs de la Hanse reçoivent les ordres d'achat et s'efforcent de réaliser de bonnes affaires. Ils le font parfois en spéculant. En 1474, l'un d'eux stocke 800 lasts (1 600 tonnes) de sel alors que les quantités disponibles sur le marché sont médiocres⁵².

Quant aux marins étrangers, majoritairement nordiques, ils sont nombreux à fréquenter par intermittence les ports de la Baie. N'oublions pas qu'un équipage compris entre trente-quatre et cinquante-quatre hommes est indispensable pour manœuvrer une hourque. Une flotte de cinquante de ces navires ancrés dans une zone de mouillage représente donc de 1 500 à 2 700 marins susceptibles de descendre à terre de temps à autre. La présence de ces marins est manifestement un facteur d'insécurité. Les rixes, les querelles, les vols sont le lot habituel de la vie portuaire. La confirmation, en juin 1342, par Miles de Thouars, seigneur de Pouzauges, des privilèges aux habitants de l'île de Bouin, comporte deux dispositions concernant la défense des insulaires face aux « maliveas de mer », « gens de mer » et « autres gens qui auques feiz font grans grex [dommages] en ladite ille » : elle autorise le port d'armes et la construction d'« une tour ou prison fermée [fermée]⁵³ ». De telles mesures en disent long sur le niveau de violence que connaissent les ports de la Baie.

Dans certains cas, l'insécurité prend un caractère exceptionnel. Les sources hanséatiques apportent de précieuses informations sur des incidents majeurs dans lesquels sont impliqués des marins allemands. En 1443 éclate l'un des affrontements les plus spectaculaires qu'ait connu la Baie. L'affaire est bien éclairée par les témoignages de marins prussiens le 28 mai 1447⁵⁴. Des navires prussiens et livoniens arrivent durant le Carême ; ils y trouvent des Anglais et des Irlandais. Une flotte hollandaise commandée par l'« amiral⁵⁵ » Dyrick Willamson se présente le lundi avant Pâques. Les intentions hostiles des Néerlandais sont connues. Les Anglais se préparent. Ils s'arment. Des insultes sont proférées par des Hollandais à l'encontre des Anglais. Derrière tout cela, il y aurait une obscure affaire de navire volé par les Anglais aux Hollandais et une question de remise d'un voleur caché par les Prussiens et qui aurait dérobé 30 pièces d'or, des nobles, à un homme d'Amsterdam. Les chefs de flotte prussien, anglais et hollandais se rencontrent dans un cloître afin de trouver une solution. Mais une violente rixe éclate sur la place du Marché à Bourgneuf

50. BRIAND, Julien, « Un compte d'exploitation... », art. cit., p. 290-291.

51. Arch. dép. Loire-Atlantique, H 28.

52. ABRAHAM-THISSE, Simonne, « Le commerce des hanséates... », art. cit., p. 145.

53. BLANCHARD, René, *Cartulaire des sires de Rays...*, op. cit., n° CLXXXII.

54. HIRSCH, Theodor, *Danzigs Handels und Gewerbsgeschichte unter der Herrschaft des Deutschen Ordens*, Leipzig, S Hirzel, 1858, 344 p., récit p. 91, et pièce justificative annexe III du livre 2, p. 274-277.

55. Au sens de capitaine chef de flotte.

entre Anglais au nombre de 400 à 500 et Hollandais. À n'en pas douter, la mêlée a dû être spectaculaire. Finalement, la crise est résolue par une séparation physique des marins suivant leur nationalité. À l'avenir, les Hollandais débarqueront à Bouin et les Anglais à Bourgneuf.

En 1443, les Prussiens ont plutôt joué les bons offices. En 1452, ils se rendent coupables d'actes de violence contre des habitants de Bourgneuf⁵⁶. Certains d'entre eux envahissent la maison d'un marchand, bourgeois de la ville, Jean Ragon, la pillent, tuent son propriétaire mais aussi un sous-capitaine prussien qui tente de s'interposer ainsi que plusieurs habitants dont un barbier. En 1458, le duc de Bretagne, Arthur III, interdit aux marins allemands de descendre à terre en habillement de guerre⁵⁷. La mesure est renouvelée par François II le 5 janvier 1467⁵⁸, ce qui semblerait indiquer que la prohibition de 1458 n'était pas vraiment appliquée.

Conclusion

Tel qu'il peut être tant bien que mal reconstitué, en ses grands éléments, le paysage portuaire de la Baie à la fin du Moyen Âge présente un certain nombre de caractères remarquables.

C'est d'abord un paysage champêtre. Les zones de mouillage et les ports d'accostage ne s'adossent pas à des agglomérations pleinement urbaines. L'environnement est campagnard, rural. La saliculture est une activité agricole. Certes, Bourgneuf n'est pas un simple village ; la localité exerce bien quelques fonctions urbaines mais ce n'est pas une véritable ville. L'étier qui la relie à la mer fixe un port⁵⁹ mais l'essentiel du trafic se fait dans la rade du Collet. Les berges d'accostage ne font pas l'objet d'aménagements en dur. Les ports qui y sont établis sont, pour nombre d'entre eux, des débouchés de fiefs salicoles ; ils sont présentés dans ce cadre. Et il n'est pas sûr que des poués aient été construits un peu partout comme à Bouin.

Le deuxième caractère important qui se dégage, c'est que l'ensemble portuaire apparaît comme un espace ouvert, facilement accessible. Des fortifications ou des restes de château sont bien signalés ; ils peuvent, à l'occasion, servir de refuge mais l'on ne peut pas dire qu'ils jouent un rôle de surveillance, ou de contrainte sur la navigation et l'accès aux ports. Au début du XVIII^e siècle, l'ingénieur Masse ne s'y trompe pas en signalant que la rade du Collet est exposée à des descentes anglaises. « La descente est très facile à la pointe du Collet de Bourgneuf » écrit-il dans son *Mémoire abrégé* sur

56. AGATS, Arthur, *Der hansische...*, *op. cit.*, p. 21 ; *Hansisches Urkundenbuch*, 8 Band, *op. cit.*, n° 219.

57. GUILLOUX, Félix, *Histoire de la conquête...*, *op. cit.*, p. 24.

58. Arch. dép. Loire-Atlantique, B 5, fol. 18.

59. Le terme « taillée » dans le nom de cet étier signifie port.

la *carte de de la baye de Bourgneuf* en date du 26 février 1703⁶⁰. Des pirates exercent leur fructueuse activité aux confins de la Baie voire dans le plan d'eau proprement dit. Les populations sont conduites, au reste, à pratiquer une sorte de guet nocturne pour se prémunir d'expéditions des « Espaigneux, Angloys, Hollandays »⁶¹.

En définitive, le paysage portuaire de la Baie est un paysage de comptoir. Diverses marchandises y sont échangées mais un produit domine, le sel qui imprime profondément sa marque avec les tesseliers, les monceaux, les chargements à la planche ou par des barques, la présence de marins anglais, irlandais, néerlandais et allemands.

L'expression un « monde que nous avons perdu », titre d'un célèbre ouvrage consacré aux structures sociales-familiales de l'Angleterre au XVII^e siècle⁶² peut facilement être appliquée au paysage portuaire ancien de la Baie. Presque tous les ports identifiés dans les sources médiévales ou modernes ont disparu entre le XVII^e et le XIX^e siècle, englués par la vase et déchus par le déclin irrémédiable du grand commerce maritime du sel. Le Collet a survécu mais en étant transféré à l'embouchure du Falleron. « Cimetière de marais salants », les rivages de la baie de Bourgneuf sont aussi un « cimetière de ports ».

Jean-Luc SARRAZIN
professeur émérite à l'université de Nantes

RÉSUMÉ

À son apogée entre le XIV^e et le XVI^e siècle, la Baie forme l'un des complexes portuaires les plus fréquentés de toute la côte atlantique. Pendant longtemps, l'historiographie s'est, à juste titre, focalisée sur le commerce proprement dit du sel. Aujourd'hui, elle s'intéresse de plus en plus aux « territoires portuaires » appréhendés en eux-mêmes.

Globalement, le paysage portuaire de la Baie se déploie à trois niveaux. Le premier est constitué par cinq ou six vastes zones de mouillage où viennent jeter l'ancre les gros navires ventrus nordiques. Le deuxième correspond aux ports d'accostage. Enfin, le troisième est représenté par une multitude de points d'embarquement du sel fixés au bord des étiers sur lesquels circulent des barques à fond plat. Le trait remarquable de cet ensemble est de constituer un espace ouvert, à l'inverse d'autres ports littoraux protégés et fermés. Tous les ports d'accostage et les points d'embarquement présentent une caractéristique commune, la présence sur leur berge d'aires de stockage, des « tesseliers » sur lesquels sont édifiés des monceaux de sel.

Des marchands, des *Lieger* (facteurs) hanséates, des officiers seigneuriaux et leurs clercs, des sauniers, des journaliers occupés à charger le sel ou à décharger des grains, des marins souvent bagarreurs donnent vie à ce cadre aujourd'hui presque entièrement disparu.

60. SUIRE, Yannis, *Cartes et mémoires de Claude Masse...*, *op. cit.*, p. 53.

61. BnF, fr 2896, fol. 32.

62. LASLETT, Peter, *The World we have lost : Further Explored*, 3^e éd. Londres, Methuen, 1983, 353 p. ; traduit sous le titre *Un monde que nous avons perdu : étude approfondie*, Paris, Flammarion, 1989.

Histoire de Pornic et du pays de Retz

Martial MONTEIL – Entre Loire-Atlantique, Maine-et-Loire et Vendée :

le réseau de villes du nord de la cité des Pictons (IV^e-VII^e siècle apr. J.-C.)

Jocelyn MARTINEAU – Le château, le *castrum* et la ria de Pornic, XIII^e-XV^e siècle (approche archéologique)

Brice RABOT – Les campagnes de l'arrière-pays pornicais aux XIV^e et XV^e siècles

Jean-Luc SARRAZIN, Le paysage portuaire de la Baie à la fin du Moyen Âge

Bernard MICHON, Le projet de canal de Nantes à Pornic du marquis de Brie-Serrant (fin du XVIII^e siècle)

Agathe Aoustin – Métamorphose d'un site isolé en lieu de villégiature : l'exemple du port de Pornic (1820-1959)

Hubert HERVOUËT – Charles Le Roux et Louis Cabat, deux peintres à Pornic, été 1850

Patrimoine de Pornic et du pays de Retz

Jean-François CARAËS – Pornic : images de la ville ancienne

Dominique PIERRELLÉE – Pornic : images d'une ville moderne (de 1800 à nos jours)

Gwyn MEIRION-JONES, Michael JONES, Marie-Ève SCHEFFER – La Touche en La Limouzinière, Loire-Atlantique : un logis-porche

Daniel PRIGENT, François HEBER-SUFFRIN, Christian SAPIN – L'abbatiale de Saint-Philbert-de-Grandlieu

Fabien BRIAND, Bernard de GRANDMAISON, Gérard SETZER – Le château de Machecoul :

un bilan des recherches historiques et archéologiques récentes

Christian DAVY et Patrice PIPAUD – Retables et retableurs aux Moutiers-en-Retz

Patrice PIPAUD – La lanterne des morts des Moutiers-en-Retz

Véronique MATHOT – La villa Chupin à Saint-Brevin-l'Océan

Les transformations paysagères du littoral

Louis CHAURIS – Impacts sur l'environnement littoral des ouvrages défensifs aux approches de l'embouchure de la Loire

Axel LEVILLAYER, Catherine MOREAU – Un exemple d'archéologie en contexte insulaire ou l'archéologue face à la mer :

l'île Dumet (Piriac-sur-Mer, Loire-Atlantique)

Alain GALLICÉ et Gildas BURON – Les zones humides entre Loire et Vilaine (1770-début du XXI^e siècle) :

disparition, évolution, maintien et patrimonialisation

Laurent DELPIRE – La presqu'île guérandaise, source d'inspiration des peintres aux XIX^e et XX^e siècles

Patrick LE LOUARN – La construction juridique des paysages littoraux depuis 1906

Daniel LE COUÉDIC – Le village Renouveau de Beg Meil : une pastorale hédoniste

Varia

Jean-Yves PLOURIN – Nantes en Bretagne ? Contribution de la toponymie et de la dialectologie

COMPTES RENDUS BIBLIOGRAPHIQUES

Le congrès de Pornic

Discours d'ouverture de Bruno Isbled et de Solen Peron

Jacques Charpy (1926-2018) *In Memoriam*

Publications des sociétés historiques de Bretagne en 2018



S·H·A·B

FÉDÉRATION DES SOCIÉTÉS HISTORIQUES DE
SOCIÉTÉ D'HISTOIRE ET D'ARCHÉOLOGIE DE BRETAGNE