

Rives méditerranéennes

35 | 2010
Les petits ports

Les petits ports, animateurs de l'économie maritime de la mer des Pertuis saintongeais (XVe-XVIII^e siècles)

THIERRY SAUZEAU

p. 79-97
<https://doi.org/10.4000/rives.3852>

Résumés

Français English

Du XV^e au XVIII^e siècle, les côtes de Saintonge étaient ouvertes au commerce maritime. Protégé des tempêtes atlantiques par les îles de Ré et d'Oléron, ce littoral a pris le nom de « mer des Pertuis ». À la fin du moyen âge, les marchands d'Europe du Nord vinrent acheter là le sel de Brouage ou le vin de Cognac. Rapidement enrichis par ce commerce, les petits ports saintongeais se sont lancés au XVI^e siècle dans l'aventure de la pêche à la morue de Terre Neuve. Ce fut l'apogée économique des petites cités de Marennes et Brouage. Les guerres de religion ont ensuite déstabilisé ce système économique. Au XVII^e siècle, s'enclencha la révolution sucrière. Cette nouvelle économie nécessitait des navires et des investissements plus importants que ceux du cabotage ou de la morue. Aussi, les petits ports saintongeais se sont-ils repliés sur leurs activités premières, la pêche et la navigation côtières qu'ils n'ont abandonné qu'à la fin du XIX^e siècle.

Between the 15th and 18th centuries, the Saintonge coast was open to maritime trade. These shores were attractive because the islands of Oleron and Ré offered fleets real protection from Atlantic storms and for this reason, this coastline was known as the “Mer des Pertuis” (the sea of gaps). In the late Middle Ages, merchants from Northern Europe came to buy salt from Brouage and wine from Cognac. With their new-found wealth from this trade, many of the small Saintonge ports launched fishing expeditions for cod in Newfoundland's waters during the 16th century. This was a time of great prosperity for the small towns of Marennes and Brouage. The French Wars of Religion undermined this local economy. In the 17th century came the sugar revolution, but this new market required larger ships and greater capital investment than those required for coastal trading or cod fishing. So the small Saintonge ports returned to their core markets of coastal fishing and shipping, which they maintained until the end of the 19th century.



Entrées d'index

Mots-clés : histoire, littoral, maritime, port

Géographie : France

Chronologie : Époque moderne

Texte intégral

¹ Entre Charente et Gironde, la Saintonge maritime déroule 250 km de côtes. Deux aires géographiques bien distinctes peuvent y être identifiées. Si les dunes et les roches dominent les côtes océaniques (ouest des île d'Oléron, côte sauvage d'Arvert), les marais maritimes bornent les rives sablo-vaseuses de la mer des Pertuis. Aux contraintes de l'aire océanique, les riverains ont très tôt préféré les avantages offerts par l'aire fluvio-maritime qui cumulait les avantages. En premier lieu, le plan d'eau abrité par les îles offrait toute la sécurité souhaitable pour les navires pratiquant le cabotage atlantique. De plus, la mer des Pertuis jouissait d'une remarquable interface terre – mer, grâce à ses estuaires navigables (Seudre, Charente). Dans sa géographie, Ptolémée (100-180 apr. J.-C.), n'évoquait-il pas les lieux sous le terme de « *santonon limen* » (port des Santons), traduit dans les copies du XVe siècle par « *portus santorum* » (porte, passage, pertuis)¹? Rejoignant la géographie, l'histoire portuaire de cette mer intérieure apparaît d'emblée comme le fruit de cette double réalité. A l'échelle locale, l'animation maritime a toujours profité de la qualité de l'abri et, concernant la pêche, de sa richesse naturelle. La mer intérieure était elle-même divisée en sous-espaces à la fois sûrs et attractifs (havre de Brouage, rades des Trousses, des Basques, estuaire de la Seudre). En élargissant les horizons, il faut prendre en compte la force de l'intégration économique de la Saintonge, ses îles, ses rivages et son littoral, profond grâce à ses fleuves. Sur le temps long, la balance commerciale penche plutôt du côté de l'offre (sel, vin, matériaux tirés de l'intérieur), mais il faut intégrer les fluctuations de la demande d'une population oscillant entre 40 à 60 000 âmes, entre le XVe et le XVIIIe siècle.

² Le fait qu'un bassin aussi avantageux n'ait jamais hébergé qu'une guirlande de petits ports est en soi une curiosité. C'est autour de ce paradoxe que l'on se propose de mener notre réflexion. On rapportait, en 1462 que dans le « païs de Poitou, Xaintonge et la Rochelle [...] il y a bien IIIIXX (80) pors »². La carte des points d'appui du commerce et de la pêche a connu bien des évolutions jusqu'à la fin du XVIIIe siècle. Après en avoir esquissé une cartographie dynamique, il s'agira d'expliquer les mutations du « paysage » portuaire saintongeais en adoptant une démarche systémique. Enfin, un regard sur les fonctions portuaires devrait nous permettre de proposer une typologie des petits ports saintongeais.

Géographie d'une « poussière portuaire »

³ Au début du XVIIIe siècle, l'ingénieur géographe du Roi Claude Masse associait systématiquement chaque zone de production de la Saintonge à sa « porte océane », si modeste fût elle³. Entre la fin de la guerre de Cent Ans et la Révolution Française, la mer des Pertuis fut le siège d'une intense activité maritime. L'hétérogénéité et la discontinuité des sources ne permettent pas d'en étudier finement l'évolution, surtout sur une période aussi longue. Faute de pouvoir saisir les flottes qui fréquentaient ce plan d'eau, en provenance de l'Europe du nord principalement⁴, on peut néanmoins s'intéresser à sa géographie portuaire et à ses mutations.



Le temps des havres et des ports (XVe-XVIIe siècles)

⁴ Pour dresser une cartographie historique de la poussière portuaire de la mer des Pertuis, nous disposons d'une documentation marquée par une double discontinuité, chronologique et qualitative. Avant le règne de Louis XIV, il faut se résoudre à s'appuyer sur deux sources principales : les comptes des péages maritimes et les archives notariales. La principale limite de ces documents réside dans le fait qu'ils ne révèlent guère que la géographie des ports d'attache des seules flottes du commerce caboteux. Au XVIII^e siècle, nos sources s'enrichissent de mémoires et de rapports qui affinent la vision fournie par le flot des sources quantitatives, issues du travail de l'administration de la Marine.

⁵ De la fin du Moyen Âge à la première modernité, les comptes de la coutume de Royan, taxe acquittée par les navires remontant la Gironde, permettent de se faire une première idée du maillage portuaire dans la mer des Pertuis. Au cours des années 1392, 1466 à 1484, Mathias Tranchant a relevé les passages de navires de la Seudre : Bourcefranc (2 passages), Hiers (3), Le Gua (5), Saujon (7), Ribérac (10), Mornac (39), Arvert-La Tremblade (181) et Marennes (239). Les havres du fleuve Charente armaient aussi leur propre flotte puisque Soubise (3) et Tonnay-Charente (1) figurent dans les comptes de Royan. Enfin, la flotte oléronaise (Saint-Trojan, Le Château) apparaissait également très dynamique (76 passages)⁵. À cette même époque, la « principauté » de Soubise comme la commune d'Oléron arboraient fièrement des navires sur leurs sceaux⁶. S'il s'agit là d'une vision très bordelaise de notre géographie portuaire, elle permet néanmoins de souligner les grands équilibres établis dès le XVe siècle. D'emblée, la domination de la Seudre s'impose, et le lien avec le commerce du sel se révèle être un facteur nécessaire, comme en témoigne la place de l'île d'Oléron. Il n'apparaît cependant pas comme un facteur suffisant pour déterminer l'existence d'un port « d'attache », le golfe de Brouage avec Moëze (1 passage), seul port recensé, affichant une densité portuaire bien faible. Sur la période 1530-1585, les chartes parties étudiées par Marc Seguin révèlent une liste de ports très comparable à celle du XVe siècle. Des mutations lourdes sont cependant en germe. Du côté du golfe, Hiers disparaît au profit de Brouage, officiellement fondé en 1555 mais actif depuis quelques décennies déjà. En Seudre, Le Gua cède la place à Dercie, et Saujon disparaît au profit de son quartier maritime, Ribérac. Tous ces ports neufs sont installés à proximité des anciens sites. Ils s'implantent légèrement en aval en Seudre, et plus proche du trait de côte d'un golfe bientôt fermé par un pont de salines, au niveau de Brouage. Cette déprise portuaire, consécutive à l'engraissement du rivage, distingue peut-être déjà des quartiers de marins de ceux des bourgeois. En tout cas, cela donne corps à l'expression « port et havre », que l'on retrouve dans les documents de la fin du Moyen Âge au sujet du golfe de Gascogne et qui distingue judicieusement deux des principales fonctions portuaires. Le port est un passage, une entrée et une issue permettant la circulation des hommes des marchandises et des matériels. En revanche, il n'est pas nécessairement un lieu où se réalisent les transactions, la résidence du marchand ou du notaire⁷. Quoiqu'il en soit, la même liste de « petits ports » bascule à la même époque dans l'armement morutier. Cette montée en gamme les maintient dans le sillage des grands ports voisins, avec lesquels ils soutiennent la comparaison : la Saintonge arme 40 morutiers en 1562⁸, alors que La Rochelle en arme 49 en 1559 et Bordeaux 61 en 1560⁹. On voit alors émerger de nouveaux sites, tel Saint-Just « de Marennes », gros bourg saunier. En revanche, que penser de Fontbedeau et Echervaise, simples échouages de fond d'estuaire, qui arment chacun un morutier durant le « Beau XVII^e siècle » ?

Cette question renvoie à principale limite de cette géographie « économique ». Elle ne révèle guère que la carte des ports d'attache des seules flottes du commerce



caboteux, puis de l'armement morutier. On ne peut exclure la présence intercalaire de très petits ports à l'activité sporadique. Interrogés par le géographe Claude Masse, début XVIII^e siècle, les bourgeois de Brouage n'assuraient-ils pas « qu'en 1620 : l'on bâtissait à Broue encore des barques de 20 tonneaux » ? Un siècle plus tôt, une lettre de rémission d'avril 1501 évoquait, dans le chenal de Chastain, à Marennes, des pinasses et autres petits navires de pêche, des ateliers où l'on réparait les voiles des navires et faisait sécher des « rezes de pécheries »¹⁰.

Le temps des chenaux (XVIII^e siècle)

- 7 Au XVII^e siècle, nos sources s'enrichissent de mémoires et de rapports qui affinent une vision fournie par le flot des sources quantitatives, issues du travail de l'administration de la Marine. À défaut de réseau, l'image d'une véritable hiérarchie portuaire semble s'imposer.
- 8 De l'autre côté d'un XVII^e siècle à inventer, des évolutions sensibles s'opèrent en Saintonge maritime. Le mémoire de l'intendant Bégon (1699) introduit une hiérarchie dans le maillage portuaire d'une province, dont « les côtes sont pleines de ports ; les plus importants sont ceux de Rochefort, de Brouage, de La Tremblade et de Tonnay Charente »¹¹. D'autres mutations sont à l'œuvre à partir du règne de Louis XIV. Au début du XVIII^e siècle, sous la plume de Claude Masse, la géographie portuaire s'appuie toujours sur la qualité d'un plan d'eau dont « l'on peut compter que presque tout l'espace de mer qui est entre les îles et la terre ferme et dont les parties n'assèchent pas en basse mer sont autant de rades »¹². En Seudre, un port-neuf de fond d'estuaire apparaît, Châlon, sur un chenal proche de celui de Dercie. Le géographe insiste aussi sur l'importance des huit chenaux perpendiculaires à la rive nord du fleuve, traversant une zone salicole très étendue. Il présente par exemple « celui du Lindron qui a 1900 toises de navigation (...) c'est par ce canal que remontent les vaisseaux des marchands de Marennes jusqu'au port du Lindron »¹³. Le résultat de ses observations permet de conclure à l'amplification du glissement d'amont vers l'aval, amorcé entre les XVe et XVI^e siècles. Nul doute qu'il s'agisse là d'une conséquence de l'engraissement du rivage par les vases. Socialement, l'hypothèse d'un découplage entre bourgs marchands et quartiers de gens de mer, entre capital et travail, se confirmait alors. Conséquence de la révocation de l'Edit de Nantes, le protestantisme allait se cristalliser autour des ports tandis que les bourgs paroissiaux repassaient progressivement au catholicisme.¹⁴. À Oléron, l'attractivité des chenaux s'impose aussi. Masse recense « cinq ports où il n'entre communément que des barques de 30 : 40 : à 50 : tonneaux » mais précise que « les barques viennent charger dans le chenal de la Perrotine ou dans celui d'Ors qui sont les deux seuls bons ports pour les petits bâtiments de toute cette île »¹⁵. En définitive, le commerce semble se satisfaire de simples lieux d'échouage où charger le sel « à la planche » car « depuis (98 : pointe des Saumonards) jusqu'à (Z. Monmusson), quand la mer est belle, l'on peut plus facilement aborder tout l'intérieur de cette île ». À l'apogée des salines d'Oléron, cette portion de côte représentait une interface dont l'utilisation s'avérait très souple. Saint-Denis au nord, comme Le Château et Saint-Trojan, pourtant très animés au XVI^e siècle, semblaient alors totalement déclassés, car trop excentré pour l'un, et envahi par les sables ou envasé pour les deux autres. Ce même phénomène était à l'origine de la déprise portuaire autour du golfe de Brouage, la cité concervant l'unique port de cette zone. Dans l'estuaire de la Charente, le statut ambigu de Tonnay-Charente mérite qu'on s'y arrête. Au Service Historique de la Marine, les fonds du quartier de Rochefort dont dépendait ce port, ne conservent aucune trace de la flotte attachée en ce port. Claude Masse n'en parle pas non plus, mais il vante en revanche « les bons bourgeois et marchands demeurent dans la basse qui s'étend le long de la rivière » ainsi que le « grand



commerce de vin et d'eau-de-vie que les hollandais et autres nations du Nord viennent y charger. La rivière de Charente y est très navigable (...) les plus gros vaisseaux y restent toujours à flot, ce qui avait donné lieu à y conduire les vaisseaux du roi en 1662 »¹⁶. On touche là aux limites de la notion de petit port dans cette ville qui est alors le point de rupture de charge sur le fleuve. La liste était-elle pour autant close ? On peut en douter, car Claude Masse la conclut par cette réflexion sibylline : « Tous les autres ports ne sont propres que pour les barques et autres petits bâtiments »¹⁷. À dix ans d'intervalle, l'enquête de Le Masson du Parc complète et enrichit notre connaissance du maillage portuaire. Ainsi dans la Seudre, l'inspecteur des pêches visitait-t-il les ports de Chaillevette et l'Eguille, ainsi que ceux de Saint-Froult, La Roche-Saint-Laurent, **Port-des-Barques** et Fort Lupin dans la Charente. Aux confins de l'Aunis, sur la rive nord de la mer des Pertuis les sites de Fouras et l'île d'Aix complétaient ce tableau.

9 La précision des sources aidant, l'image de la flottille du XVIII^e siècle se fait plus précise. Malgré une tendance inflationniste à la fin du XVIII^e siècle, le gabarit moyen s'établissait autour de 20 à 30 tonneaux, avec un équipage de 3 hommes : maître, matelot, mousse. On comptait 40 à 60 unités en Seudre, réparties dans 6 ports d'armement¹⁸. À Oléron, Saint Trojan et l'ensemble Le Château – Ors¹⁹ armaient ensemble 30 à 40 barques. En aval de Rochefort, Moëze, **Port des Barques** et Soubise rassemblaient sans doute une dizaine d'unités²⁰. Au XVIII^e siècle, la géographie des flux commerciaux faisait la part belle au marché rochelais. Cette ville était la première destination des barques de la Seudre (50%). Les maîtres y portaient le sel, le vin et du bois à l'aller et effectuaient souvent leur retour sur lest. Les fréquences records étaient enregistrées sur cette ligne rochelaise avec 15 à 20 rotations l'an. La navigation vers la Charente s'orientait à destination de Rochefort ou Tonnay-Charente (25%). « Charente » était un grenier à sel à la manière de Libourne sur la Dordogne. Les caboteurs de Seudre y prenaient à fret de retour les eaux de vie de Cognac, les pierres de Crazanne, la métallurgie d'Angoulême, qu'ils portaient à la Rochelle. Rochefort et ses 20.000 habitants plantés au milieu d'un marais maritime était un centre de consommation de bois (de feu ou de construction), de vin et de grains. Le port de guerre offrait l'avantage d'une demande à contre-temps de celle des Rochelais, forte en temps de paix. Quant à Oléron (10%), île sans autosuffisance alimentaire, elle offrait le sel et le vin à la vente et importait des grains et du bois de feu. Les maîtres de la Seudre visitaient également les ports de l'île de Ré et Marans (10%). En définitive, rares étaient les entreprises à s'investir dans un cabotage « atlantique » dont les destinations (5%) s'étalaient de Bordeaux à Dunkerque²¹. De même, les routes des barques d'Oléron ne les menaient que rarement au-delà de la mer intérieure. Les transporteurs du fleuve étaient happés par le centre de gravité rochelais (40%) dont le marché réclamait pierres, briques et bois de la vallée. Venaient ensuite les grandes îles (22% des voyages chacune). Les barques d'Oléron, étaient tournées vers La Rochelle et Rochefort où elles portaient leur sel, et vers la Seudre où elles s'approvisionnaient en bois et chaux.

10 Au XVIII^e siècle, citadins, commerçants et marins de La Rochelle étaient les principaux clients des flottes caboteuses locales. Autour de la mer des Pertuis, les barques gagnaient La Rochelle une fois sur deux et rares étaient celles qui cinglaient hors de vue des îles. Loin des préoccupations des oligarchies citadines, le capital de cette flottille révélait l'existence d'un monde de modestes bourgeois, actifs et intéressés au développement des échanges locaux et régionaux. C'était sans doute là l'un des facteurs historique d'explication de la relative autonomie de la poussière portuaire saintongeaise.



Géohistoire des systèmes portuaires

saintongeais

¹¹ Au cours de l'époque moderne, le maillage portuaire de la mer des Pertuis, en dépit d'une tendance à se distendre, resta remarquablement dense. Il convient de s'interroger sur l'histoire de la mise en place. Dans un second temps, c'est la question des formes d'organisation solidaires, de l'interaction à la sujexion pure et simple, qu'il faudra examiner.

La lente mise en place de la poussière portuaire

¹² Aux origines de la poussière portuaire saintongeaise, on placerait volontiers la configuration des lieux, marquée par l'insularité. Parce que la Saintonge maritime se présenta longtemps comme un archipel, les passages d'eau y furent toujours très nombreux. Certes, aux temps historiques, l'engrangissement par les sédiments fluviatiles a précipité le comblement des détroits et des golfes²². Des alignements d'îles, les sources de la modernité ont longtemps conservé la mémoire, en parlant des « Isles d'Arvert ou de Marennes ». D'ailleurs, naviguer pour passer de la grande terre à l'île d'Oléron ou encore d'une rive à l'autre de la Seudre est resté une nécessité en Saintonge, jusqu'aux années 1960²³.

¹³ Du XIe au XVe siècle, le tissu portuaire assuma de plus en plus efficacement l'échange des produits de l'arrière-pays (denrées, bois, pierres de construction) contre le sel et les produits de la mer. Par exemple, autour du golfe de Brouage, l'abbaye bénédictine de la Chaise-Dieu d'Auvergne avait mis en place un réseau structuré pour produire et exporter le sel et le bois. Le maillage était particulièrement dense, avec 17 fondations littorales entre Seudre et Charente. Les prieurés de Sainte-Gemme et de Trizay étaient spécialisés dans la production de sel. L'établissement d'Hiers surveillait l'embarquement pour l'exportation. Les relais de Saint-Fort-sur-Gironde et de Saint-Saturnin-de-Séchaux (sur la Charente) servaient d'entrepôts²⁴. Cette phase prépara la suivante, dont les prémisses pourraient être observés dès le XIIIe siècle. Le développement de La Rochelle²⁵ et de Bordeaux²⁶, grandes cités-entreports et ports d'attache de flottes marchandes, accompagna alors l'intégration à l'empire Plantagenêt. Le pays put ajouter à son trafic ancien, l'exportation de sel, de vin et de grain vers l'Aquitaine, la Normandie et les îles britanniques. Les horizons commerciaux s'étendaient désormais à l'échelle européenne. Après la paix de Castillon, on pouvait vanter le havre de Brouage « si grand, si large et si net qu'il suffit pour recevoir toutes sortes de navires pour grands qu'ilz soient, chose fort commode pour les hurques de Flandres et autres grans navires septentrionaux »²⁷.

¹⁴ En Saintonge maritime, la première modernité confirma le choix de ce mode de développement extraverti. Sur fond de croissance des trafics, la mer des Pertuis se couvrit chaque printemps des voiles des flottes morutières européennes, venues charger le sel. La demande était telle en ce début de XVIe siècle, que les habitants étaient « priés et requis par les marchands jusque dans leurs maisons »²⁸. Au XVIIe siècle, les activités traditionnelles (cabotage, petite pêche) reçurent le coup de fouet de la fondation de Rochefort, ville qu'il fallait bâtir et nourrir, mais surtout flotte royale à ravitailler et à avitailler. La Saintonge et ses petits ports étaient entrés dans l'économie-monde. La croissance du trafic devint telle que l'environnement littoral en fut transformé, notamment au niveau du trait de côte. Au problème historique du front d'aménagement des salines, qui colonisait les vasières²⁹, s'ajouta celui des dépôts de lest. Jusqu'à la révolution industrielle, ces deux phénomènes provoquèrent l'accélération de la sédimentation³⁰, encore aggravée au XVIIIe siècle par la multiplication incontrôlée des claires ostréicoles³¹. Aux temps modernes, cet envasement provoqua la déprise de plusieurs sites et fit une victime célèbre :



Brouage.

Un introuvable centre de gravité

¹⁵ Brouage avait pourtant été à l'origine d'une éphémère polarisation des petits ports saintongeais. L'historiographie médiévale nous apprend que c'est au XVe siècle qu'achevèrent de se constituer, lentement, des systèmes portuaires qui, au profit d'une ou de plusieurs métropoles, fédéraient et hiérarchisaient des ports ruraux et semi-ruraux autour des centres régionaux. Les uns généraient des trafics spécialisés (blé, vin, bois, huile, tuiles, ...) dont les courants s'entrecroisaient. Les autres concentraient et redistribuaient³². À la fin du XVe siècle, on pouvait intégrer les ports saintongeais à la « mouvance rochelaise »³³ mais dès le début du XVIe siècle, un fort tropisme bordelais s'imposa. Les Bordelais affréraient avec profit les bateaux des maîtres marennaise. Le 29 novembre 1496, le patron du Nicolas conclut un contrat avec l'un d'eux pour l'expédition de 40 tonneaux de vin vers le Croisic. Le 30 janvier 1498, une charte partie du même type employa le Symon de Marennes afin d'acheminer 34 tonneaux à Cherbourg³⁴. En juin 1453, quand Henry Gillesonne, négociant allemand, venait dans une nef à Brouage «pour Marchandises », il logeait avec ses compagnons dans un hôtel de Marennes. Le port concentrat vraisemblablement alors les opérations commerciales et financières³⁵. Au tournant des XVe et XVIe siècles, le pays des Isles était peuplé de marchands, armateurs et capitaines de navires qui firent de bonnes affaires durant la guerre à l'Espagne, aux dépens des Bordelais privés de leurs rouliers habituels (Normands, Bretons, Basques). Ils s'empressèrent d'investir dans le sel – et bientôt la morue – pour profiter de la première mondialisation³⁶. Pour trois siècles, l'or blanc allait placer leur pays au cœur des échanges atlantiques³⁷. C'était l'époque où, dans la bouche des officiers de l'amiral de Guyenne à Bordeaux, tout marinier saintongeais était obligatoirement un « Marenneau ».

¹⁶ Dans un pays où la noblesse avait perdu ses positions après la guerre de Cent Ans, la bourgeoisie sut parfaitement tirer partie de cette situation. Le pays des Isles était une terre rurale mais riche. Déjà sensible au siècle précédent, la solidarité d'affaires avec Bordeaux se renforça durant le « Beau XVIe siècle ». Jusqu'aux années 1540 les marchands bordelais ou libournais ne disposant pas toujours de numéraire ne dédaignaient pas pratiquer le troc, sel contre vin. Aux « isles » arrivaient alors des quantités de vin qui dépassaient les besoins, et dont les barriques repartaient vers le Nord, sur « les hurques de Flandres et autres grans navires septentrionaux ». En définitive connus comme marchands de sel à Bordeaux, les Marennaise se faisaient marchands de blé, de vin et de tuiles chez eux ; ils se procuraient aussi leur équipement par le troc³⁸. Ce système leur permit de franchir assez facilement le seuil capitaliste vers la pêche à la morue. L'esprit d'entreprise n'excluait pas l'opportunisme. Gens de la boutique, du commerce et du négoce, les Marennaise eurent aussi l'intelligence d'investir les rangs d'une fonction publique conquérante, au temps des « Valois florissants³⁹ ». Par l'achat d'offices royaux et le contrôle des gabelles ils attirèrent à Marennes, qui n'était pas une ville faute d'être close, une réputation de « capitale côtière »⁴⁰. Ce « gros bourg » captait à son profit la valeur ajoutée du sel et du vin, en mobilisant au profit du commerce international une société littorale très dynamique. Densément peuplées, les campagnes abritaient en effet un petit peuple de vignerons, sauniers, artisans du bois (charpentier, tonnelier) et de marins « endurciz à la peyne, cognoissans les marees et malins perilz et dangers de la mer »⁴¹. Au tournant du siècle, avec le développement des flottes morutières, vint l'habitude de mouiller dans la mer des Pertuis pour y charger le sel avant de partir en campagne. Le monopole marennaise sur le « roulage » de cette denrée vers Bordeaux perdit de son importance. En 1565, au moment où la réforme protestante



faisait des Isles de Saintonge un bastion, le jeune Charles IX fit une entrée solennelle à Marennes.

¹⁷ Moins pompeuse, l'étape qu'il réalisa à Brouage était lourde de sens. Dès les années 1560, les marchands et les capitaines du golfe de Gascogne impliqués dans la grande pêche à Terre Neuve avaient pris leurs habitudes dans cette ville-neuve, lotissement seigneurial officiellement fondé en 1555. C'est là qu'ils pouvaient charger le sel, emprunter des fonds « à la grosse aventure » ou prendre livraison commode des vins que les barques du pays (Oléron, Marennes, La Tremblade, Royan) allaient chercher pour eux à Bordeaux. Cette intense activité ne s'accompagna pas du développement d'une flotte de commerce locale, car moins de 1,5% des contrats de transport (chartes-parties) souscrits par les marchands bordelais concernaient des barques de Brouage⁴². Les guerres de religion achevèrent la passation de pouvoir, de Marennes vers Brouage. En 1578, Brouage fut « nationalisé » par le roi Henri III. Machine de guerre catholique et royale, la place fut dotée d'institutions prestigieuses : justice royale, Amirauté de Xaintonge, Gouvernement comptant 51 paroisses⁴³. Il s'agissait de faire pièce aux huguenots des « Isles » mais surtout à la puissance rochelaise. Brouage, base arrière du siège de 1627, parvint durant quelques décennies à contester à Marennes son statut de capitale. Sous Louis XIV, l'envasement du havre consacra pourtant son déclassement irréversible.

¹⁸ La structure sociale et l'activité des ports saintongeais n'en furent guère affectées. Le pôle brouageais disparu, Marennes reprit son rang de petite capitale, récupérant le siège de l'Amirauté (1645), accueillant celui de l'Election (1647) avant de devenir l'une des 4 subdélégations de la Généralité de La Rochelle (1694). Les temps avaient pourtant changé. Le sel, le vin et l'avitaillage des flottes morutières pesaient de moins en moins lourds dans l'économie du Centre-Ouest. Certes, la montée en puissance de l'arsenal de Rochefort, à quelques lieues de là, ouvrit un nouveau marché de consommation urbaine (denrée, bois, sel), et réactiva les échanges traditionnels par cabotage. Par ailleurs, La Rochelle et Bordeaux avaient obtenu le privilège royal et étaient entrés dans le cycle du sucre et du commerce des Isles. Avides de main d'œuvre, ils firent de la Saintonge maritime un vivier de leurs équipages de long cours. En 1727, Le Masson du Parc pouvait constater, un brin amer « le commerce des Isles ayant considérablement augmenté à Bordeaux depuis 12 à 15 années, les navigateurs de Marennes ont pris ces voïages par préférence à ceux de Terre Neuve »⁴⁴. Au XVIII^e siècle, après deux siècles d'hésitation, le réseau portuaire se structura autour de la concurrence entre les deux ports privilégiés, avec la Seudre pour ligne de démarcation⁴⁵.

¹⁹ En dépit de l'absence d'un grand port en Saintonge, la poussière portuaire de la mer des Pertuis a donc pu connaître une relative autonomie jusqu'au seuil du XVIII^e siècle. La polarisation par Bordeaux et la Rochelle a mis du temps à s'imposer. L'éloignement géographique de ces villes a-t-il joué ? Le rôle des bourgeoisie locales, impliquées dans le commerce du sel, n'est pas à sous-estimer. Par un mélange de dynamisme économique, d'activisme politique et de militantisme religieux, elles ont sans doute assuré la pérennité d'une hiérarchie des petits ports en Saintonge.

Petits ports et fonctions portuaires en Saintonge

²⁰ À l'exception de Tonnay-Charente, accessible aux navires forts tirant d'eau, l'ensemble des ports se caractérisait par la médiocrité de leur accès. Cela n'était pas exceptionnel dans l'ancienne France, mais sans doute plus problématique entre les Pertuis, du fait d'un envasement accéléré. Au-delà des parades techniques mises en oeuvre, chacun des petits ports semble avoir misé sur une spécialisation. En



définitive, la hiérarchie portuaire ne s'appuyait-elle pas sur l'imparfaite maîtrise des fonctions portuaires dans leur diversité ?

La tyrannie du tirant d'eau ?

21 Face aux contraintes naturelles imposées par la présence d'un large estran vaseux, les ports saintongeais furent amenés à mettre en place des stratégies diversifiées. Elles se sont révélées par le manuscrit de Claude Masse ainsi que l'enquête de Le Masson du Parc.

22 Le moyen le plus rudimentaire se rencontrait à la pointe du Chapus, occupée par une communauté de pêcheurs et une station de pilotage. Pour mettre leurs embarcations à l'abri, les riverains se contentaient de « de les faire échouer aisément à la côte à toutes les marées »⁴⁶. À vrai dire, cette solution n'était rendue possible que par la modestie de la flottille chapusaise. Dès que les tonnages augmentaient, faute de pouvoir s'approcher suffisamment du rivage, les marins du lieu avaient recours à d'autres stratagèmes. C'était le cas à **Port-des-Barques** où les pêcheurs « outre deux espèces de bateaux pêcheurs nommés traversiers et filadières » utilisaient « une espèce de petit canot particulier qu'ils nomment acon. (...) Les pêcheurs du Port des Barques se servent de leur acon pour porter à bord des traversiers les pêcheurs qui n'y pourraient aborder autrement et à en débarquer leurs poissons et leurs filets. Les bateaux traversiers étant obligés de rester toujours à la mer et mouillés dans la Charente »⁴⁷. La même pratique était attestée Fort Lupin et Soubise. On imagine sans mal que cette solution était mobilisée lorsqu'il s'agissait de transborder le sel sur les navires du Nord venus le charger en Seudre ou dans la mer intérieure. En 1801, le sous-commissaire au bureau de l'Inscription Maritime de Marennes ne décrivait pas autre chose, dans la lettre qu'il adressait au préfet maritime à Rochefort : « ceux qui naviguent au bornage, enlèvent les sels qui sont sur les bosses des marais et les transportent dans la rivière de Seudre, à bord des bâtiments neutres qui viennent les charger pour les porter à l'étranger »⁴⁸. À cet égard, les petits ports s'imposaient bien comme les modèles réduits des plus grands, si l'on songe à l'activité de la Rochelle ou Rochefort, appuyée sur une noria de gabares et d'allèges.

23 Une autre stratégie, elle aussi utilisée dans les grands ports, consistait à lutter contre l'accumulation de matériaux en tout genre, qui risquait à terme d'obstruer les ports. C'était une des fonctions de l'Amirauté que de réprimer les délestages sauvages, contre lesquels agissaient plus ou moins efficacement un réseau de petits officiers⁴⁹. Profitant de la configuration topographique des « Isles de Marennes et d'Arvert », la plupart des villages de la Seudre entretenaient leur chenal grâce à l'action d'un moulin à marée. Rive nord, Claude Masse en recensait deux à Châlon, un sur le chenal de Recoulaine, près de Marennes, il évoquait le « port du Lindron où il y a un bon moulin qui entretient le cours »⁵⁰. Rive sud, Mornac était décrit comme « assez marchand et il y a nombre de barques dans son port qui s'entretiennent par le courant d'un bon moulin à eau, qui moud du reflux de la mer »⁵¹. Quant à La Tremblade, c'était par l'effet d'un bassin de chasse que son port-chenal était entretenu : « Le chenal du Pont qui conduit à son port qui est dans le bourg est fort sinueux et on l'entretient par les eaux des marais qui viennent du côté des Mattes 87 : »⁵².

24 Pour bonifier la sûreté du mouillage offert par la mer des Pertuis, et freiner le processus de déprise portuaire qui la frappait, les riverains ont donc développé des stratégies somme toute classiques, mais loin d'être anodines dans une région aussi rurale. Le facteur limitant du tirant d'eau des flottes de pêche, de cabotage ou même des longs courriers venant parfois radouber en Seudre était pris en compte. C'est que chaque petit port avait sa spécificité à défendre.



La gamme portuaire de la mer des Pertuis

25 Quoique réunis par l'accès à la mer intérieure, les ports des Pertuis saintongeais peuvent finalement être classés selon des fonctions portuaires maîtrisées.

Des ports d'exportation mono-actifs

26 Le type portuaire le plus original autour de la mer des Pertuis était sans doute le port associé à une industrie locale ou à l'exploitation d'une ressource naturelle. Port d'exportation au sens strict, il voyait les barques qui le touchaient arriver presque systématiquement « sur lest ». C'était le cas des chenaux-ports du sel sur l'île d'Oléron (La Saurine, Ors), dont l'activité était commandée par la ville voisine (Saint-Pierre, Le Château). On retrouvait ce modèle en Seudre, avec « le chenal de Pélard qui est très beau et a plus de 2200 toises navigables aux gros bâtiments (qui vont jusqu'au) port de Nieul ou de Paradis »⁵³. À proximité, les petits ports de Châlon et Dercis s'appuyaient sur d'autres produits que le sel. Sous le regard de Claude Masse, « Châlon est un village qui ne consiste qu'en 4 ou 5 maisons et deux moulins à eau, mais il est très considérable par les sept fours à chaux qui y brûlent presque toujours. C'est de ces fours que se tire presque toute la chaux qu'on employ dans les côtes du pays d'Aunis est partie du Poitou tant pour les travaux du roi que pour les habitants. C'est pour cela qu'il y a continuellement des barques à son port qui chargent. Il dépend de la paroisse du Gua »⁵⁴. Quant à Dercis, son chenal « entre dans des prairies basses et incultes où il forme plusieurs bras et rameaux et il égoutte les eaux de ces prairies qui sont inondées partie de l'année. Son principal usage est de servir de navigation aux barques qui vont charger bûches et fagots dans les près où il en aborde une très grande quantité du côté de l'Est dont le pays est assez rempli de bois taillis et l'on transporte ces fagots le long de la rivière à Oléron, Brouage et ailleurs »⁵⁵. Le trafic des matériaux de construction et du sel justifiait donc l'existence de sites portuaires dédiés, ne fonctionnant qu'à l'exportation.

Des ports de rupture de charge

27 Dans une région globalement exportatrice, dont l'économie extravertie s'appuyait sur le sel et le vin, c'est dans les estuaires qu'il faudrait rechercher les vrais ports d'interface. Points de rupture de charge, Tonnay-Charente et Saujon-Ribérhou sont les seuls sites à avoir connu une activité basée sur l'import-export des produits de la mer contre ceux de leur hinterland. Pour autant qu'on puisse en juger, il aura manqué à chacun des deux sites certains atouts pour réussir à passer à une dimension supérieure. Au début du XVIII^e siècle, Tonnay-Charente pouvait presque faire figure de grand port avec « une halle et nombre de bons marchands qui ont de gros magasins le long de la rivière où demeurent les principaux habitants, son port est toujours rempli de vaisseaux »⁵⁶. Mais que penser d'une place maritime dépourvue de flotte à l'attache et de gens de mer ? Il semble que la spécialisation négociante ait amené les Tonnacois à progressivement sous-traiter les fonctions portuaires de chantier et de transport qu'ils maîtrisaient au XVe siècle⁵⁷. À Saujon, la problématique était plus géographique, la Seudre ne drainant qu'un modeste bassin versant. Claude Masse évoquait Ribérhou « habité par des marchands, poissonniers, cabaretiers, mariniers et autres artisans. Il s'y fait un très grand commerce de sardines dans la saison »⁵⁸. À part de ce quartier maritime, le rôle de Saujon était clairement défini, comme centre d'un « gros commerce tant des marchandises qui viennent par mer que de celles qu'on y embarque »⁵⁹. Ni l'urbanisme, ni les activités induites n'étaient à l'échelle de Tonnay. Nullement spécialisés dans le roulage, les



matelots s'investissaient d'ailleurs dans une forme de pluriactivité maritime, se faisant à l'occasion « pêcheurs (...) et ce sont les chaloupes des maîtres de bâtiments qui y sont mouillées qui sont employées »⁶⁰. Ajoutons qu'en traversant l'isthme vers la Gironde, on était à quelques kilomètres de Royan, citadelle sardinière.

Des ports de pêche

²⁸ En amont de la Seudre, tout proche, se trouvait un autre port, spécialisé dans la petite pêche : L'Eguille. Sa position en aval du marché local, Saujon, n'était pas sans rappeler le site de Port-des-Barques, dont la flotte approvisionnait Rochefort. Dans les deux cas, la flottille locale était totalement tournée vers la pêche. À l'Eguille, en 1727, « les pêcheurs du lieu ont 11 bateaux du port d'environ un demi tonneau d'un ou deux hommes, ou un homme et une femme d'équipage, dans lesquels ils font la pêche pendant toute l'année »⁶¹. À **Port des Barques**, on recensait aussi « 11 bateaux pêcheurs que l'on nomme traversiers du port depuis 15 jusqu'à 30 tonneaux (...) ils sont faits en forme de navires et n'ont pour faire la pêche que trois hommes ordinairement d'équipage et un garçon. Ces bâtiments qui sont très forts font la pêche toute l'année parce qu'ils résistent mieux aux tempêtes et au mauvais temps ordinaires dans ces mers »⁶². En marge de cette flotte, Le Masson du Parc comptait encore « des plus petits bateaux pour la pêche dans la rivière qu'ils nomment des filadières du nom de leurs rets qu'ils nomment des filades et qui appartiennent ordinairement aux pêcheurs à la différence des bateaux traversiers qui ont des bourgeois propriétaires », lesquels résidaient à Rochefort, tout proche, ou à Saint-Nazaire, paroisse dont dépendait ce petit port. Le marché de la marée, qui prenait la direction de la ville voisine et du fleuve était aussi à l'origine de quelques unités à Saint-Froult (2 petits bateaux pêcheurs), à La Roche de la Prée (5 petits bateaux et 5 gabares pour poser des engins), à Fouras (4 traversiers) et à Fort Lupin (11 filadières)⁶³. L'activité de cette grappe de ports de pêche actifs contrastait nettement avec la disparition dont souffrait l'activité à Saint-Denis d'Oléron ou à Marennes⁶⁴, tandis qu'elle se limitait à quelques unités à La Perrotine (port de Saint Pierre, à l'embouchure du chenal homonyme) ou au Château. Sur les bords du coureau d'Oléron, on avait tourné le dos à cette forme dispendieuse de pêche pour s'engager fermement dans le ramassage et l'élevage des huîtres.

Des ports mixtes

²⁹ Ailleurs, l'activité halieutique cohabitait avec d'autres métiers, ce qui donnait naissance au profil du port mixte. La diversification épousait parfois les contours de la filière pêche. À Mornac, où « il y avait autrefois (avant 1727) quatre bâtiments terre-neuviers mais la misère des temps ainsi que la non pêche et les voyages d'Amérique les ont fait périr sans qu'on en ait depuis construit aucun autre, les pêcheurs ont 12 chaloupes et ils s'en servent pour faire la drague des moules et des huîtres qui sont dans la Seudre par le travers de Mornac ». À Chaillevette, « ce sont les chaloupes des équipages des terre-neuviers qui forment des espèces de pêcheries quand ils restent chez eux au retour de leur voyage »⁶⁵. Il faudrait ajouter que ces ports « de pêche » abritaient des chantiers d'où sortiraient jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, des caboteurs, des morutiers, des unités destinées au long cours. Ces petits ports étaient poussés à l'adaptation permanente et envoyoyaient de forts contingents de leurs hommes naviguer au long cours. Le port mixte pouvait aussi avoir le visage de Bourcefranc-Le Chapus, station de pilotage, point de passage vers Oléron et port d'attache d'une flottille de « deux bateaux, chaloupes ou petites filadières du port de deux à trois tonneaux montées de deux à trois personnes seulement du nombre



desquels se trouvent souvent des femmes ou des filles » destinées à tendre des filets en mer⁶⁶.

Des ports d'entrepôt

³⁰ Un cran au-dessus, la polyvalence portuaire de Brouage et Marennes s'accommodait d'une fonction urbaine s'il en est : l'entrepôt. La compétition pour la domination du réseau portuaire avait été âpre aux XVIe et XVIIe siècle. Au début du XVIIIe siècle, les bourgeois de Marennes étaient enfin débarrassés de leur concurrent, mais dans leur désir de se faire une place dans l'économie sucrière, ils rencontrèrent un obstacle. Leurs initiatives furent bientôt concurrencées par un nouveau venu : La Tremblade. Ce port de cabotage et de pêche était ancien, mais il bénéficia d'une initiative royale bien rapportée par Claude Masse : « La Tremblade (...) n'a commencé à être connu qu'environ en 1664 : que les vaisseaux du roi ne pouvant plus se retirer à Brouage, on les fit entrer en rivière de Seudre, on établit à La Tremblade des magasins mais le corps de Marine n'y resta pas longtemps. Cela donna occasion à ce bourg de s'accroître considérablement (...) ayant une rue de 700 : toises de long et plusieurs autres toutes pavées »⁶⁷. Situés au bout de territoires inhospitaliers, ces ports d'entrepôts s'animaient d'un commerce d'importation et de réexportation, maîtrisé par leurs bourgeois locales. Ils figuraient d'improbables têtes de réseaux, trop modestes pour dominer leur « pays », trop gros et trop distants de La Rochelle ou Bordeaux pour être simplement assujettis.

³¹ L'imparfaite maîtrise des fonctions portuaires était finalement à la source d'un gradient de situations dont même les plus favorables, les entrepôts, ne permirent qu'un temps la mise en réseau des petits ports de la mer des Pertuis. Au temps des flottes du vin, et même lorsque la pêche à la morue était le moteur de l'économie, le pays disposait de monnaies d'échanges propres à l'intégrer dans les circuits atlantiques. Avec l'entrée dans l'ère sucrière, l'offre rurale des petits ports saintongeais s'intégrait moins bien à l'économie la plus spéculative, ils conservèrent néanmoins une autonomie et une originalité, en dépit d'une polarisation par les grands ports voisins.

³² À l'époque moderne, la mer des Pertuis était donc riche d'un dense maillage de « ports et havres ». Le sel et le vin étaient les bases de son économie extravertie mais les ports les plus modestes pouvaient fort bien s'affranchir de cette prééminence pour se consacrer à l'exportation de denrées locales : pierres, chaux, bois, poisson frais, coquillages. La valorisation de la richesse régionale était directement liée aux conditions physiques : l'abri offert par une mer fermée associée à des estuaires, l'avantage d'un échouage facile sur des fonds sablo-vaseux qui compensait la faible profondeur des installations portuaires. Au temps de la première modernité, les Saintongeais semblent avoir pris la mesure des enjeux qui résultaient de l'ouverture atlantique de la vieille Europe. Entre Marennes et Brouage, ils ont joué les cartes du capitalisme négociant et portuaire mais aussi du dynamisme bâtisseur au niveau de leurs chantiers navals. La mer des Pertuis abritait alors une activité d'entrepôt, de relais pour la place de Bordeaux et elle était aussi le port d'attache d'une flotte morutière d'échelle nationale. On peut avancer que le Beau XVIe siècle saintongeais a sans doute abrité un véritable système portuaire interconnecté avec ses voisins girondin et rochelais. Le basculement de l'économie atlantique dans le cycle du sucre a entraîné une recomposition dont un XVIIe siècle qui reste à étudier a sans doute été le pivot. Passé le règne de Louis XIV, le réseau portuaire de la mer des Pertuis a vécu un déclassement, pris en tenaille entre la puissance de la Marine installée à Rochefort et les polarisations concurrentes de La Rochelle et surtout Bordeaux, devenu le 1er port français. Les bourgeois maritimes en tirèrent les conséquences en implantant une



part croissante de leurs activités en ville. Au même moment, l'envasement des chenaux et des baies a sans doute croisé l'inflation des tonnages, et dans sa lutte contre la tyrannie du tirant d'eau, le réseau portuaire a perdu des positions. Le tonnage moyen des flottes attachées dans les ports des Pertuis s'est stabilisé autour du gabarit de la barque de 25 à 30 tonneaux, tandis que le caboteur atlantique ou le morutier de 100 à 150 tonneaux devenait l'exception, y compris du côté des clients, venus d'Europe du Nord. Du XVI^e au XVIII^e siècle, le système portuaire de la mer des Pertuis a donc connu de profondes mutations, jusqu'à connaître une forme de subordination aux intérêts des grandes villes voisines.

Notes

1 Sarah MILLE-REAULT, *Les marais charentais, géohistoire des paysages du sel*, Rennes, PUR., 2003, op.cit.p.33.

2 AN., ZIA 24, f° 125 ; cité par Robert FAVREAU, « Le commerce du sel en Poitou à la fin du Moyen Âge », *Bulletin philologique et historique*, 1966, p.185 à 223.

3 Manuscrit géographique de Claude Masse, Médiathèque, La Rochelle, fonds ancien, Ms.31.

4 Seul le calendrier des arrivées des flottes hollandaises du sel a fait l'objet d'études par Marcel DELAFOSSE et Claude LAVEAU, *Le commerce du sel de Brouage (XVII^e-XVIII^e siècle)*, Paris, A. Colin, 1960, op.cit.p.40 à 48.

5 Mathias TRANCHANT, *Le commerce maritime de la Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2003, op.cit. p.37-38.

6 Mathias TRANCHANT, « Le navire médiéval à travers les sceaux », *Revue française d'héraldique et de sigillographie*, n°64, 1994, p.115 à 133.

7 Mathias TRANCHANT, « Les ports maritimes en France au Moyen Âge », dans *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, XXXVe congrès de la Société des historiens médiévistes de l'Enseignement supérieur public (la Rochelle, juin 2004), Publications de la Sorbonne, 2005, art.cit.p.25.

8 Marc SEGUIN, *Histoire de l'Aunis et de la Saintonge : Les débuts des temps modernes*, tome 3, La Crèche, Geste éd., 2005, cartes.p.118 et 120.

9 Bernard ALLAIRE, « Le commerce des pelleteries à l'époque de Champlain », dans Guy MARTINIERE et Didier POTON (dir.), *Le Nouveau Monde et Champlain*, Paris, Les Indes savantes, p.75 à 82.

10 Mathias TRANCHANT, *Le commerce maritime de la Rochelle ...*, op.cit.page 38.

11 Anonyme, « Mémoire de l'intendant Michel Bégon », dans *Archives Historiques de l'Aunis et de la Saintonge*, Paris, Librairie Champion éd., 1875, tome 2, p.17 à 175, art.cit.p.20.

12 Manuscrit géographique de Claude Masse, Médiathèque La Rochelle, Ms.31, t.1, non paginé.

13 Idem, t.2, p.45.

14 Thierry SAUZEAU, « La géographie de l'habitat des gens de mer du quartier de Marennes à la fin du XVIII^e siècle », dans *Des villes, des ports, la mer et les hommes*, Nantes, 1999, CTHS, 124^e congrès, 2001, p. 69 à 87.

15 Manuscrit géographique de Claude Masse, Médiathèque La Rochelle, Ms.31, t.1, f° coté E.

16 Idem, f° coté L.

17 Idem, partie non paginée du manuscrit.

18 Thierry SAUZEAU, *Les gens de mer de la Seudre (milieu XVIII^e – milieu XIX^e s.)*, Thèse de doctorat, Poitiers, 2002, op.cit.p.146.

19 Christelle PIED, *La réception des maîtres de barques, pilotes hauturiers et lamaneurs en Aunis et Saintonge (1738-1792)*, Mémoire de Maîtrise d'histoire, Poitiers, 1995, compte 13 reçus de Saint-Trojan sur un effectif de 95, op.cit.p.58.

20 Au XVIII^e s., l'amirauté recevait 20 maîtres originaires des villages de l'estuaire charentais suivant Christelle PIED, *La réception des maîtres de barques ...*, op.cit.p.56-57.

21 Thierry SAUZEAU, *Les marins de la Seudre (XVIII^e-XIX^e siècle)*, coll. « Pays d'histoire » Geste Editions, La Crèche, mai 2005, op.cit.p.17-18.

22 Processus dont la géohistoire a été tentée par François JULIEN-LABRUYÉRE, *A la recherche de la Saintonge Maritime*, La Rochelle, Rupella éd., 1980. Une autre approche par



Camille GABET, « Les variations du rivage d'Aunis et Saintonge », *Annales de la Société des sciences naturelles de la Charente Maritime*, vol.V, mars 1971.

23 Sur ce thème, Bernard BLIER, *Histoire des transports en Charente-Maritime*, Paris, Le Croît Vif, coll. Documentaires, 2003.

24 Cécile TREFFORT, « Moines, monastères et prieurés charentais au moyen âge », dans Daniel PICHOT et Florian MAZEL (dir.), *Prieurés et société au moyen âge*, Annales des Pays de Bretagne et de l'Ouest, tome 113, année 2006, n°3, PUR., Rennes, 2006 art.cit.p.177.

25 Mathias TRANCHANT, *Le commerce maritime de la Rochelle à la fin du Moyen Age*, Rennes, PUR, 2003.

26 Jacques BERNARD, *Navires et gens de mer à Bordaux (vers 1400-vers 1550)*, Paris, 1968, 3 vol.

27 Archives départementales de la Gironde, Registres du parlement de Bordeaux (1463), 1B 59, f°15.

28 Marc SEGUIN, « Les étrangers à Brouage au début des temps modernes (1453-1556) », dans *Les étrangers dans les villes-portuaires XVI^e-XX^e siècle*, actes du colloque franco-allemand de Brouage, nov.2006, à paraître.

29 Sur cette question, on renverra le lecteur à l'ouvrage de Sarah MILLE-REAULT, *Les marais charentais, géohistoire des paysages du sel*, Rennes, PUR., 2003

30 Entre Oléron et le continent, les dépôts sablo-vaseux sont tels que les fonds marins « montent » aussi vite que dans les deltas géants du Gange (Inde) ou du Mississippi (Etats Unis) suivant Eric CHAUMILLON, « Une définition du littoral par un géophysicien spécialiste de l'évolution du trait de côte », conférence prononcée lors de la journée d'études *L'invention du littoral*, MSHS/ILE, La Rochelle, 2006. De tout temps, l'aménagement des salines semble avoir accéléré un phénomène naturel d'une intensité exceptionnelle.

31 Thierry SAUZEAU, « Du sel aux huîtres : la mutation socio-économique du littoral saintongeais (XVII^e-XIX^e siècle) », *Revue Historique du Centre Ouest*, tome II, 2e semestre 2005, p.321 - 368.

32 Jacques ROSSIAUD, « Les ports fluviaux au Moyen Âge (France, Italie) », dans *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, XXXVe congrès de la Société des historiens médiévistes de l'Enseignement supérieur public (la Rochelle, juin 2004), Publications de la Sorbonne, 2005, art.cit.p.15.

33 Mathias TRANCHANT, *Le commerce maritime de la Rochelle ...*, op.cit.p.33.

34 Ibidem, op.cit.p.39.

35 Mathias TRANCHANT, « Le Centre-Ouest français à la veille des grandes découvertes : la dynamique portuaire », dans Mickaël AUGERON et Dominique GUILLEMET (dir.) , *Champlain, de Brouage aux Grands Lacs : cinq siècles d'échanges entre le Centre-Ouest français et l'Amérique du Nord (XVI^e-XXI^e s.)*, Geste Editions, La Crèche, 2004, p.21-25.

36 Marc SEGUIN, « Les débuts de la pêche saintongeaise à Terre Neuve (1546-1570) », dans *Les sociétés littorales du Centre Ouest atlantique*, Actes du colloque GERHICO, Rochefort 1995, SAO éd., Poitiers, 1998, art.cit.p.190.

37 Marcel DELAFOSSE et Claude LAVEAU, *Le commerce du sel de Brouage (XVII^e-XVIII^e siècle)*, Paris, A.Colin, 1960.

38 Marc SEGUIN, « Brouage aux XVe et XVIe siècles », dans Mickaël AUGERON et Dominique GUILLEMET (dir.), *Champlain, de Brouage aux Grands Lacs ...*, art.cit.p.28.

39 Suivant l'expression de Emmanuel LE ROY LADURIE, *L'Etat royal (1460-1610)*, Paris, Hachette, Pluriel, 1987.

40 Marc SEGUIN, *Histoire de l'Aunis et de la Saintonge : Les débuts des temps modernes*, tome 3, La Crèche, Geste éd., 2005, 428 p., op.cit.p.102.

41 Archives départementales de la Gironde, 1B 7, f°104, décembre 1553, cité par Marc SEGUIN, *Histoire de l'Aunis et de la Saintonge ...*, op.cit.p.102, note (113).

42 Marc SEGUIN, « Brouage aux XVe et XVIe siècles », dans Mickaël AUGERON et Dominique GUILLEMET (dir.), *Champlain, de Brouage aux Grands Lacs ...*, art.cit.p.28.

43 Marc SEGUIN, « La fondation de Brouage : du lotissement seigneurial à la place royale (1463-1578) », dans *Pouvoirs et littoraux*, Actes du colloque de Lorient (1998), Rennes, PUR., 2000, p.251-263.

44 Enquête de Le Masson du Parc, Archives départementales de la Charente Maritime, 4 J 3440, f°29.

45 Thierry SAUZEAU, *Les marins de la Seudre (XVIII^e-XIX^e siècles)*, La Crèche, Geste Editions, coll. Pays d'histoire, 2005, op.cit.p.34-35.



- 46 Enquête de Le Masson du Parc, Archives départementales de la Charente Maritime, 4 J 3440, f°77.
- 47 Idem, f°88.
- 48 Service Historique de la Défense, Marine-Rochefort, Fonds du Quartier de Marennes, 10P2.2, correspondance du 15 août 1801.
- 49 Thierry SAUZEAU, « De l'amirauté à l'inscription maritime, l'estran compliqué de la Saintonge maritime (1760-1865) », dans *Amirauté, amiral, de l'émir de la mer aux amiraux d'aujourd'hui*, Colloque de la Commission Française d'Histoire Maritime, Granville, 21-23 septembre 2006, à paraître.
- 50 Manuscrit géographique de Claude Masse, Médiathèque La Rochelle, Ms.31, t.2, f° 45.
- 51 Idem, t.1, f° coté T.
- 52 Idem, f° coté V.
- 53 Idem, f° 47.
- 54 Idem, f° 132.
- 55 Idem, f° 48.
- 56 Idem, f° coté L.
- 57 Selon Mathias TRANCHANT, *Le commerce maritime de la Rochelle...*, op.cit.p.38 Tonnay Charente disposait de nombreuses barques et pinasses capables d'assurer un cabotage de proximité. et ses charpentiers navals de Tonnay furent capables de sortir en 1490, deux caraques.
- 58 Manuscrit géographique de Claude Masse, Médiathèque La Rochelle, Ms.31, t.2, f° 22.
- 59 Idem, t.1, f° coté N.
- 60 Enquête de Le Masson du Parc, Archives départementales de la Charente Maritime, 4 J 3440, f°43.
- 61 Enquête de Le Masson du Parc, Archives départementales de la Charente Maritime, 4 J 3440, f°40.
- 62 Idem, f°87.
- 63 Idem, f°96 à 139.
- 64 Thierry SAUZEAU, « La crise de la pêche à Marennes, au début du XVIII^e siècle », dans *De la Seudre à la Gironde*, bulletin de la Société d'Histoire Locale de Marennes, n°17, juin 2006.
- 65 Idem, f°34-35.
- 66 Idem, f°77.
- 67 Manuscrit géographique de Claude Masse, Médiathèque La Rochelle, Ms.31, t.1, f° coté V.

Pour citer cet article

Référence papier

Thierry Sauzeau, « Les petits ports, animateurs de l'économie maritime de la mer des Pertuis saintongeais (XVe-XVIII^e siècles) », *Rives méditerranéennes*, 35 | 2010, 79-97.

Référence électronique

Thierry Sauzeau, « Les petits ports, animateurs de l'économie maritime de la mer des Pertuis saintongeais (XVe-XVIII^e siècles) », *Rives méditerranéennes* [En ligne], 35 | 2010, mis en ligne le 05 décembre 2012, consulté le 19 août 2024. URL : <http://journals.openedition.org/rives/3852> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rives.3852>

Cet article est cité par

- Le Mao, Caroline. (2015) *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne*. DOI: 10.3917/arco.lemao.2015.01.0241



Auteur

Thierry Sauzeau

Université de Poitiers, Groupe d'Etude et de Recherches Historiques du Centre-Ouest

Droits d'auteur



Le texte seul est utilisable sous licence CC BY-NC-SA 4.0. Les autres éléments (illustrations, fichiers annexes importés) sont « Tous droits réservés », sauf mention contraire.

