

## Mathias Tranchant, *Le commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*

Jean Kerherve

---



### Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/abpo/859>

DOI : 10.4000/abpo.859

ISBN : 978-2-7535-1502-4

ISSN : 2108-6443

### Éditeur

Presses universitaires de Rennes

### Édition imprimée

Date de publication : 30 juin 2006

Pagination : 198-201

ISBN : 978-2-7535-0331-1

ISSN : 0399-0826

### Référence électronique

Jean Kerherve, « Mathias Tranchant, *Le commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge* », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 113-2 | 2006, mis en ligne le 30 juin 2008, consulté le 22 juillet 2022. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/859> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/abpo.859>

---

Enfin, ce recueil se clôt sur la thématique de l'écriture de la guerre à travers l'étude d'œuvres d'intellectuels des <sup>xiv</sup><sup>e</sup> et <sup>xv</sup><sup>e</sup> siècles (p 247-311) : les *Chroniques* de Jean Froissart, l'ensemble des œuvres de Philippe de Mézières, chevalier picard, et de Honoré Bouvet, moine provençal ayant « émigré » vers le royaume de France. Là encore, Philippe Contamine affine l'analyse en s'attachant à de véritables détails de ces œuvres dans les récits de bataille de Froissart : par exemple, il a en effet trouvé intéressant de s'attacher aux témoignages du chroniqueur en ce qui concerne les châteaux. Par contre, en ce qui concerne Philippe de Mézières et Honoré Bouvet, l'historien a préféré étudier et comparer l'ensemble de leurs œuvres pour mieux cerner leur pensée concernant les conceptions de la guerre et de la paix à la fin du <sup>xiv</sup><sup>e</sup> siècle, à un moment où la Guerre de Cent Ans semble en suspens. Philippe de Mézières, dans son œuvre, reste marqué par son pèlerinage en Terre Sainte, d'où son projet de rétablir une armée pour la croisade « en temps de paix ». En ce qui concerne Honoré Bouvet, il est présenté comme un homme qui cherche des remèdes à la guerre, sans pour autant être un pacifiste convaincu. Selon Philippe Contamine, ces trois intellectuels se situent dans le courant général des <sup>xiv</sup><sup>e</sup> et <sup>xv</sup><sup>e</sup> siècles, celui d'un pessimisme ambiant qui cherche pourtant à abrégé cette guerre qui traîne en longueur.

La plupart des articles que Philippe Contamine regroupe ici ont été publiés dans les années 1990, soit dans des ouvrages collectifs, soit dans des revues. Bien qu'on y retrouve quelques textes inédits (chapitre XI « Une étape décisive dans la construction de la France. Gens de guerre méridionaux au service des rois de France dans leurs guerres du nord du royaume (fin <sup>xiii</sup><sup>e</sup> siècle-1340 », p. 161-169), *Pages d'histoire militaire médiévale* ne cherche pas à rénover le genre historiographique ni à exploiter de nouvelles thématiques. Mais une édition de l'ensemble de ces textes sera néanmoins très précieuse à tous les chercheurs.

Blandine CUVELIER

TRANCHANT, Mathias, *Le commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Rennes, PUR, 2003. 422 p.

Le livre se propose de combler une lacune historiographique. L'histoire du commerce maritime rochelais pendant les deux derniers siècles du Moyen Âge, zone d'ombre entre deux époques bien éclairées par les travaux de R. Favreau, pour le <sup>xiii</sup><sup>e</sup> siècle, et ceux de M. Trocmé et É. Delafosse, pour les débuts de l'Age moderne, restait largement inexplorée. Cette situation, étrange en apparence, s'explique fort bien par l'état de la documentation qui se réduit pour ce temps à des épaves « hétérogènes, fragmentaires et dispersées ». Pour relever le défi, M. Tranchant, aujourd'hui maître de conférences à l'université de La Rochelle et parfait connaisseur du milieu, s'est lancé dans une quête minutieuse qui l'a conduit à explorer, outre les fonds rochelais, les principaux centres d'archives des départements riverains du golfe de Gascogne et les dépôts parisiens, pour débusquer les épaves de comptabilité mais aussi les textes normatifs et les procédures multiples mettant en cause marchands et gens de mer. En revanche, compte tenu de la nature du travail universitaire qui est à l'origine de l'ouvrage – une thèse soutenue en 1999 –, il a dû se contenter des sources éditées pour la documentation étrangère, ce qui limite en partie ses conclusions, même s'il n'est pas certain que l'exploitation directe des fonds anglais, espagnols, portugais ou

germaniques remette profondément en cause les enseignements qu'il tire d'une analyse pointilliste et toujours prudente de sa riche documentation.

Faute de données sérielles, indispensables à une approche quantitative du trafic et même de la société commerciale – ce qui n'est pas exceptionnel pour ce temps –, M. Tranchant adopte une démarche qui ne manque pas d'intérêt. Il donne la priorité à la présentation du contexte géographique et historique (*Chances et contraintes de l'Aunis*, première partie) et à l'étude des bases locales et régionales de l'expansion commerciale de la ville (*Fondements du commerce maritime rochelais*, deuxième partie), pour ne traiter des routes et des trafics maritimes que dans le dernier tiers de l'ouvrage (*Le grand commerce*, troisième partie). Autant dire que le livre, dont le titre apparaît réducteur en définitive, vaut autant par le regard qu'il jette sur la ville portuaire et la réflexion qu'il mène sur les raisons et les modalités de sa réussite commerciale – bien que La Rochelle ne puisse soutenir la comparaison avec les grands ports du Ponant – que par les éléments nouveaux qu'il apporte sur son commerce proprement dit, même si l'abondance des références nouvelles qu'il fournit ne peut être sous-estimée.

Les atouts ne manquent pas à La Rochelle, avantagée par son site protégé par la « mer des Pertuis », qui offre un nombre important de havres naturels, et la « terre d'eaux » des marais maritimes, ainsi que par sa situation à mi-chemin entre les marchés complémentaires de l'Europe du Midi et du Nord, entre Bordeaux et Nantes aussi, ports concurrents sans doute, mais relevant pendant la plus grande partie de la période d'une autorité politique différente. S'ajoutent la qualité des sols de la banlieue rochelaise, bien adaptés à la viticulture, et la variété des productions de l'arrière-pays. Ces avantages ne doivent pas dissimuler les handicaps, consécutifs à la difficulté des relations terrestres dans un pays où la terre ferme le dispute difficilement aux zones marécageuses et à l'absence de voie fluviale majeure facilitant les communications avec le continent : les estuaires de la Sèvre au nord et de la Charente au sud, même s'ils sont rattachés à l'espace économique rochelais, ne peuvent jouer un rôle comparable à ceux de la Garonne et de la Loire. Les handicaps tiennent aussi à la crise et aux « malheurs des temps », amplifiés ici par le caractère stratégique d'un port dans lequel les monarchies en conflit voient tout autant une place de guerre qu'un centre commercial, et qui passe même pendant quelques années de la souveraineté du roi de France à celle de son homologue anglais (1360-1372). Un intéressant graphique de l'insécurité en Aunis – sur terre et sur mer, du fait de la piraterie et de la course endémiques, finement analysées – montre que la ville a vécu aux <sup>xiv</sup><sup>e</sup> et <sup>xv</sup><sup>e</sup> siècles en état d'alerte quasi permanent (p. 50).

Dans le deuxième volet du livre, La Rochelle apparaît comme un centre de production, d'approvisionnement et de redistribution, point de convergence d'un territoire sur lequel elle étend son emprise réelle dans un rayon d'une trentaine de kilomètres, et son influence bien au-delà, jusqu'à Fontenay-le-Comte, Niort et Saint-Jean-d'Angély. La ville joue le rôle d'interface d'échanges (carte n° 6). Le trafic repose essentiellement sur le vin, en majorité du blanc, celui de la banlieue où la vigne couvre plus de 90 % du finage, mais aussi les vins dits « du Poitou » en provenance de l'arrière-pays, qu'il n'est pas toujours facile de distinguer des premiers dans les cargaisons arrivant aux ports de destination. Ces crus, de réputation moindre que ceux du Bordelais, bénéficient d'un excellent rapport qualité-prix qui leur ouvre largement les marchés septentrionaux. Le vin l'emporte sur le sel local ou saintongeais, encore relativement peu exploité et surtout concurrencé par les sels bretons avantagés par une fiscalité plus légère. S'ajoutent les produits de l'artisanat aunisien, les textiles et les métaux saintongeais ou charentais, le bois, les céréales et autres productions

qui affluent dans la ville ou transitent par le port ou ses satellites, contrôlés par les hommes d'affaires de la ville-centre. Celle-ci accorde toute son attention à l'équipement, à l'entretien et à la sécurisation de ses installations portuaires ainsi qu'au développement des services urbains, sur lesquels l'ouvrage s'attarde parfois trop longuement (garde, voirie, salubrité, structures d'hébergement accessibles aux gens du cru comme aux étrangers). Elle dispose de chantiers navals, capables d'armer ou de réparer aussi bien des galées de guerre (« clos de La Rochelle », dont les origines remontent à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle) que des unités de commerce de tous tonnages adaptées aux conditions locales comme aux expéditions plus lointaines. Autant dire que la cité vit en symbiose avec son port dont elle se méfie pourtant, tant il est vrai que de là peut venir le danger si l'étranger qui y accède n'est pas strictement encadré. Le chapitre VI, où M. Tranchant étudie les fondements de la politique commerciale de la ville, est certainement l'un des plus intéressants. Il s'attache à démontrer que rarement une « commune semble avoir été aussi complètement mobilisée par la préservation des intérêts économiques de ses bourgeois ». Y règne un esprit de corps exceptionnel, qui se traduit dans des institutions municipales investies par les catégories sociales impliquées dans les activités commerciales (bourgeois-producteurs, marchands et juristes). Toute l'action des membres de l'échevinage, qui dépasse largement le cadre urbain, est tendue vers un triple but : obtenir des autorités de tutelle, par une négociation sans cesse recommencée, des privilèges de nature à favoriser le négoce des citadins ; protéger les intérêts rochelais dans l'ensemble de l'espace commercial de la ville ; attirer les clients et les fournisseurs par des dispositions fiscales avantageuses, concédées par le roi et négociées avec chaque nation habituée du port.

Cette action, dont on ne peut ici rapporter le détail d'une extraordinaire complexité, notamment pour la fiscalité, qui aurait gagné à être présentée de manière plus synthétique, est finalement « payante » puisque La Rochelle parvient, pendant deux siècles difficiles, à s'imposer comme une plaque tournante commerciale en relation avec toutes les mers du Ponant. Il s'en faut cependant de beaucoup que le grand commerce rochelais soit également développé. Les relations avec les partenaires de proximité, en particulier les Bretons (« l'intimité bretonne » pour reprendre une jolie formule, p. 233) et les Espagnols de la côte sud du golfe de Gascogne (Cantabres et Biscayens ou Guipuzcoans plus que Galiciens et Asturiens) apparaissent fondamentales. Les uns et les autres sont des familiers de la « mer des Pertuis ». Ils alimentent le marché rochelais en marchandises variées, du blé en priorité pour les premiers, de la laine et du fer pour les seconds, en échange desquels ils assurent l'écoulement et la redistribution dans leur pays mais aussi dans tout l'espace septentrional de l'Europe des vins du Poitou et des marchandises stockées dans les entrepôts rochelais. Si M. Tranchant souligne le déséquilibre de la balance commerciale aunisienne avec l'Espagne dont les marins et marchands exercent une véritable hégémonie sur l'économie locale, il invite aussi le lecteur à réviser les jugements plutôt pessimistes portés par H. Touchard sur l'importance des échanges entre l'Aunis et la Bretagne : les Bretons, qui disposent à La Rochelle depuis le début du XIII<sup>e</sup> siècle d'un bureau de vente de saufs-conduits peu à peu transformés en taxes de navigation (les « brefs » de Bretagne), lui apparaissent au contraire comme « un pilier essentiel de la bonne santé économique de la province » (p. 251). Seul bémol dans ce beau passage, l'anachronisme de la mention, sur la carte et dans le texte, des ports du Port-Louis et de Lorient créés aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles.

Vers le nord se trouve l'autre grand débouché du vin et du sel. Trois marchés principaux sont ouverts aux commerçants rochelais et à leurs relais bre-

tons et espagnols. Les pays de la Couronne britannique, amateurs de vin d'Aunis et fournisseurs de draps, de laines et de cuirs, d'étain et de poisson, restent des partenaires fidèles, en dépit de la guerre franco-anglaise, et le trafic se maintient avec des hauts et des bas, au rythme des trêves et des sauf-conduits. Plus que les ports français de la Manche, eux aussi touchés par la guerre, avec lesquels les échanges sont peu dynamiques avant le dernier tiers du xv<sup>e</sup> siècle, c'est l'espace flamand et brabançon, atteint par les ports de Gravelines et de Damme, où les Rochelais ont des privilèges depuis le xiii<sup>e</sup> et le début du xiv<sup>e</sup> siècle, avec réciproque en Aunis, qui s'impose comme le partenaire économique privilégié. Les échanges se font directement ou passent par l'intermédiaire des transporteurs bretons ou espagnols. La Rochelle s'impose comme lieu de rencontre habituel des Ibériques et des Flamands qui y viennent à l'automne en convoi. Enfin, c'est aussi devant ce port que les Hanséates rencontrent les marins d'Espagne, bien que la cohabitation s'avère difficile, les seconds, inquiets du dynamisme des premiers, s'efforçant, à partir des années 1430, de limiter leur expansion au-delà de la baie de Bourgneuf en Bretagne où ils viennent s'approvisionner en sel. Habiles à jouer les intermédiaires, les Rochelais parviennent cependant à tirer leur épingle du jeu et les échanges s'intensifient au xv<sup>e</sup> siècle entre la mer du Nord, voire la Baltique, et l'Aunis, les Hanséates étant d'ailleurs peu à peu supplantés par les Hollandais (Kampen en particulier).

En revanche, les horizons méridionaux par l'évocation desquels s'achève le tableau du grand commerce rochelais se révèlent plutôt décevants. Le Portugal et l'Espagne du Sud ne sont que des marchés de maigre importance, et, même si les marchands italiens de Gênes ou de Florence disposent de facteurs en Aunis, où ils jouent le rôle de banquier ou d'assureur, les Rochelais ne sont que rarement mentionnés en Méditerranée.

Les lignes qui précèdent montrent qu'en dépit de la pauvreté relative des sources, M. Tranchant a rassemblé une masse d'informations qui donnent à son étude une remarquable densité. On pourrait sans doute parfois lui reprocher de « presser outrageusement [sa] documentation », comme il le reconnaît lui-même (p. 365), et d'appuyer sa démonstration sur une accumulation d'exemples, parfois répétitifs, pour dégager ce qui demeure parfois, faute de données quantitatives suffisantes, au stade des impressions, ce dont il a d'ailleurs pleinement conscience. Sa synthèse n'en est pas moins « riche et nouvelle », pour reprendre les mots du préfacier R. Favreau. J'ajoute qu'elle s'appuie sur un bel ensemble cartographique, rassemblé dans un cahier en couleur placé entre le premier et le second chapitre, et se termine par un riche index onomastique : l'un et l'autre participent pleinement l'un et l'autre à la démonstration (un glossaire des termes techniques, notamment pour le vocabulaire de la construction navale, aurait été le bien venu). Au total, l'ouvrage, dont les multiples références ouvrent bien des pistes à ceux qui travaillent sur les partenaires économiques des Rochelais, renoue heureusement avec une histoire économique quelque peu délaissée ces dernières années. Loin d'être une simple étude locale ou régionale, il s'inscrit dans la lignée des grands travaux qui ont marqué l'histoire du commerce maritime de l'Occident à la fin du Moyen Âge.

Jean KERHERVE