

TIPOLOGIE ET FONCTIONS DES PORTS DU BORDELAIS (FIN XV^E – DÉBUT XVI^E SIÈCLE)*

MICHEL BOCHACA
Université de La Rochelle
Centre de Recherche en Histoire
Internationale et Atlantique – EA 1163

Bien que le diocèse de Bordeaux ait disposé d'une longue façade maritime étirée sur 220 kilomètres de la pointe de Grave jusqu'à hauteur de Saint-Julien-en-Born, celle-ci n'offrait guère d'atouts pour le développement des activités portuaires et maritimes¹. La côte rectiligne, basse, bordée d'un cordon dunaire de deux à huit kilomètres de large, battue par les vents et les houles d'Ouest ne possédait aucun abri naturel en dehors de la petite mer de Buch. Pour accéder à celle-ci encore fallait-il franchir une passe dangereuse avec des conditions de mer et de vent défavorables. Le littoral atlantique marquait d'autre part la limite occidentale de régions pauvres avec des sols sableux, mal drainés et couverts de landes. Jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, la majeure partie du Médoc, les Landes de Bordeaux, les pays de Buch et de Born se caractérisèrent par la faiblesse de leur peuplement et la médiocrité de leur mise en valeur agricole². Dès l'Antiquité, les activités portuaires se concentrèrent dans des sites établis en bordure de la Gironde ainsi que le long des rives de la Garonne et de la Dordogne³. Il en résultait un fort contraste entre une façade océanique quasi désertée par les hommes et des espaces estuariens et fluviaux qui fixaient l'essentiel des ports et des trafics par voie d'eau.

* Texto presentado en el Seminario *El Atlántico en la estructuración del espacio europeo*, organizado por el Instituto de Estudios Medievales y Renacentistas (Universidad de La Laguna, octubre 2008), en el seno de las actividades de la red *Atlántica* de Estudios Marítimos Medievales.

1. En 1790, lors de la création du département de la Gironde, le pays de Born fut rattaché au département des Landes, ce qui réduisit la façade maritime girondine à 175 kilomètres.

2. À travers la pêche et la chasse au gibier d'eau, les habitants du pays de Buch avaient développé des activités en relation avec le milieu marin, grâce auxquelles ils concouraient à l'approvisionnement de Bordeaux. En revanche, ceux du Médoc, des Landes de Bordeaux et du pays de Born tournaient carrément le dos à l'océan.

3. D. COQUILLAS, *Les rivages de l'estuaire de la Gironde du Néolithique au Moyen Âge*, thèse d'université inédite, Bordeaux, 2001.

1. UN ESPACE FLUVIOMARITIME : ESTUAIRE, FLEUVE, RIVIÈRES ET ÉTIERS

Formé par la réunion de la Garonne et de la Dordogne au Bec-d'Ambès, l'estuaire de la Gironde est un vaste bras de mer de 625 km². Il s'étire sur 73 kilomètres depuis le Bec-d'Ambès jusqu'aux pointes de Grave et de Royan. Large de 3 kilomètres au sud, ses rives s'écartent progressivement vers le nord (4,5 kilomètres à Pauillac, 6,5 à Saint-Christoly et 10 kilomètres à Talmont) avant de se rétrécir pour former une passe de 5 kilomètres à son débouché sur l'Atlantique. Ces dimensions font de la Gironde le plus vaste estuaire français et l'un des plus grands d'Europe. La profondeur à marée basse est seulement de 2,60 mètres entre le Bec d'Ambès et l'île Cazau, mais elle atteint 35 mètres au sud de Meschers. Le lit est encombré de bancs de sables et de graviers (bancs des Marguerites et de Goulée vers l'embouchure) dont certains, dans la partie amont entre Pauillac et le Bec d'Ambès, forment des îles (Patiras, Verte, Bouchau, Cazau). L'entrée, du côté de l'océan, est barrée par des hauts fonds : banc de la Mauvaise, battures de Cordouan, banc des Olives, dont Pierre Garcie dit Ferrande avertit des dangers dans son *Grant routtier et pyllotage et encrage de la mer*⁴. La physionomie de l'estuaire à la fin du Moyen Âge différait quelque peu de celle que nous connaissons aujourd'hui et même de celle que représentent les plus anciennes cartes disposant d'une planimétrie à peu près correcte, datant du XVII^e siècle⁵. Le tracé des rives ainsi que le nombre et la forme des îles ont été modifiés par l'alluvionnement dans certains secteurs (rive médocaine) et par l'érosion dans d'autres (Talmont, Royan, Blaye, Bourg). L'assèchement progressif des marais du Blayais et du Médoc à partir de la fin du XVI^e siècle constitue l'une des principales transformations anthropiques des abords immédiats de l'estuaire. Il est cependant très difficile de mener une analyse régressive à partir des premiers relevés topographiques et bathymétriques dont on dispose au XVII^e siècle, faute de sources suffisamment précises et continues dans le temps.

À l'entrée de l'estuaire, la tour des ermites de Cordouan, construite ou reconstruite au temps du Prince Noir, constituait un amer de premier ordre. Abordant l'estuaire par la passe nord, les navires évitaient en général de longer la rive saintongeaise (Royan, Meschers, Talmont, Mortagne). Ils empruntaient de préférence le chenal principal qui épousait la courbe concave de la rive médocaine⁶. Après avoir doublé Castillon (de Médoc), ils pouvaient faire étape à Blaye, premier port de quelque importance. Plus au sud, ils rencontraient Bourg et, embouquant la Dordogne, amorçaient la remontée vers Libourne. La majorité d'entre

4. Pierre Garcie dit Ferrande, *Le grant routtier et pyllotage et ancrage de la mer*, D. W. WATERS, *The Rutters of the Sea. The sailing Direction of Pierre Garcie*, New Haven, 1967, 233-235.

5. Une approche très partielle a été tentée par : P. CALMETTE, « L'estey et le port en Bordelais à la fin du Moyen Âge d'après les *Archives Historiques de la Gironde* », *Revue archéologique de Bordeaux*, XCIII (2002), 141-149.

6. J. BERNARD, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400 – vers 1550)*, Paris, 1968, 1, 89-126. Long développement consacré à « La bonne rivière » et à ses accès.

eux, ayant Bordeaux pour destination finale, doublaient la pointe d'Ambès par l'ouest et s'engageaient sur la Garonne pour rallier le port de la Lune. En règle générale, les navires de mer ne remontaient guère en amont de Libourne sur la Dordogne et de Bordeaux sur la Garonne bien qu'ils aient été en condition de le faire⁷. La profondeur du lit fluvial et l'effet de la marée qui se faisait sentir jusqu'à Castillon (en Benauges) pour la Dordogne et jusqu'à Saint-Macaire pour la Garonne leur permettaient de remonter loin dans les terres. Mais, dans la pratique, Bordeaux et Libourne, situés respectivement à 25 et à 38 kilomètres du Bec d'Ambès, faisaient fonction de point de rupture de charge entre la navigation maritime d'aval et la batellerie fluviale d'amont.

Pour un navire venant de la mer, la navigation jusqu'à Bordeaux ou Libourne sans être dangereuse n'était pas pour autant chose aisée. Jacques Bernard a estimé qu'un navire bénéficiant de conditions optimales de vent nécessitait 30 à 48 heures et deux à trois posées, afin d'attendre le courant de marée favorable, pour parcourir les quelque 100 kilomètres séparant Bordeaux de l'embouchure de la Gironde⁸. À la fin du XV^e siècle, Pierre Garcie décrit la remontée de l'estuaire, de la Garonne et de la Dordogne. On perçoit chez lui le principal souci du marin qui est d'éviter l'échouage de son navire. Les îles encombrant le lit sont signalées de même que les changements de profondeurs en fonction de la marée. Ainsi, « des le bec d'Ombays iusques a l'isle trouueras du plain de la mer sept brasses et quatre ou quatre et dimye brasse[s] de basse mer car la mer n'y maindre que de deux brasses et ung petit plus tout le mort d'eau. Et si tu veulx aller a Lormont ou il y a deux lieux iusques au bec d'Ambays renge deuers le su et tu trouueras deux brasses de basse mer car il y a un banc au milieu du chenal »⁹. Il met aussi en garde les marins contre la violence des courants : « il te fault bien garder d'elle [île Cazau] si tu veulx aller amont et luy fault donner bon ryn car la maree charge bien fort dessus le flux »¹⁰. Par mesure de sécurité, certains maîtres de navires s'adjoignaient parfois les services d'un pilote lamaneur¹¹. Une fois les navires entrés dans la Gironde, les naufrages ne semblent pas avoir été nombreux pour autant que l'on puisse en juger à partir des sources écrites de la fin du Moyen Âge et du début de l'époque moderne.

7. Les bateaux pouvaient remonter jusqu'à Pierrefite, petit port en amont de Libourne qui assurait la desserte de Saint-Émilion. Voir M. BOCHACA, « L'aire d'influence de Saint-Émilion (fin XV^e-début XVI^e siècle », *Cahiers Charles Higouet*, 1 (1994), 49-65.

8. J. BERNARD, *Navires et gens de mer...*, 1, 118-121.

9. Pierre Garcie, *Op. cit.*, 239.

10. *Ibid.*, 238. Ile Cazau, près du Bec d'Ambès.

11. J. BERNARD, *Navires et gens de mer...*, 1, 90-91, « La mention expresse du pilote lamaneur de Gironde apparaît çà et là du XIV^e au XVI^e siècle, mais il faut attendre les années 1540 et les grands navires étrangers de ce temps pour voir le pilote de rivière prendre place à bord de façon assez régulière ». Brève mention dans les statuts de Libourne compilés en 1476 : « Et plus, de tot lotinent qui conduyra nau o barcha o autre veysset am quilha carguat de vinx audeyt port de Lyborna deu pagar au borssey de ladeyta vila lo ters de tot so que aura per conduyre la deyta nau o autre veysset portant quilha ». Voir R. GUINAUDIE, *Histoire de Libourne*, Bordeaux, 1845, 2, 401.

2. TYPOLOGIE ET HIÉRARCHIE DES PORTS DU BORDELAIS AU XV^E SIÈCLE

La Gironde et la partie du cours de la Garonne et de la Dordogne comprises dans les limites du diocèse de Bordeaux constituaient les principales artères de circulation et le poumon économique du Bordelais mais aussi des régions situées en amont, notamment le Périgord, le Bazadais, l'Agenais et le Toulousain. De très nombreux ports, de taille différente et aux fonctions très variées, s'y étaient développés. Seule une enquête minutieuse passant au crible les documents médiévaux et modernes et recoupant les informations textuelles avec les données toponymiques consignées sur les cartes et les plans des XVIII^e et XIX^e siècles permettrait de dresser un inventaire à peu près exhaustif¹². À défaut de disposer d'une telle liste, nous raisonnerons à partir d'exemples significatifs et des secteurs les mieux documentés. Les informations fragmentaires dont nous disposons permettent de distinguer de façon schématique trois types de ports en Bordelais à la fin du Moyen Âge.

Les « ports embryonnaires » : des installations sommaires et isolées

Bien que qualifiés de « ports » dans les sources écrites, la plupart de ces micro-organismes portuaires étaient en réalité de simples zones d'échouage qui mettaient à profit les commodités naturelles du site choisi. Ils avaient en commun le fait d'être situés à l'écart de tout noyau d'habitat et d'assurer la desserte d'un environnement rural. Les uns étaient établis à même les dépôts alluvionnaires des berges de la Gironde, de la Garonne ou de la Dordogne. D'autres, tout aussi boueux que les premiers, se blottissaient dans un étier (*estey* en gascon) tributaire de l'un des trois collecteurs principaux ou bien se nichaient dans l'anfractuosité d'une crique échancrée par l'érosion au pied du plateau calcaire saintongeais surplombant la Gironde. Ils étaient dépourvus d'infrastructures en dehors de quelques pieux d'amarrage et, au mieux, de palplanches destinées à consolider des rives boueuses et instables. Une planche jetée entre le plat-bord du bateau et la berge suffisait aux opérations de chargement et de déchargement. Les ports du Noguey et de la Souys, dans la paroisse de Floirac, représentés sur un plan de la fin du XVII^e siècle, illustrent parfaitement ce type de ports « embryonnaires » (fig. 1). Autour d'eux, sept autres ports au moins s'égrenaient à la fin du XV^e siècle le long des 4 kilomètres du front fluvial des paroisses de Floirac et de Bouliac (fig. 1)¹³. Sur neuf ports au total, cinq étaient établis au débouché d'un étier (Trageyt, Peyron, Noguey, Andissans et Figueyroux) et trois autres à même

12. En particulier la carte de la Guyenne de Belleyme et les plans cadastraux.

13. R. ARNAUD, « Dans l'ombre de la ville ». *Économie et société de deux paroisses suburbaines de Bordeaux : Floirac et Bouliac (vers 1450 – vers 1480)*, mémoire de Master inédit, La Rochelle, 2006, 35-38. M.-P. MATHIEU, *Occupation du sol et peuplement de la paroisse de Floirac entre la Préhistoire et la fin du Moyen Âge*, mémoire de maîtrise inédit, Bordeaux, 1992, 1, 111-113.

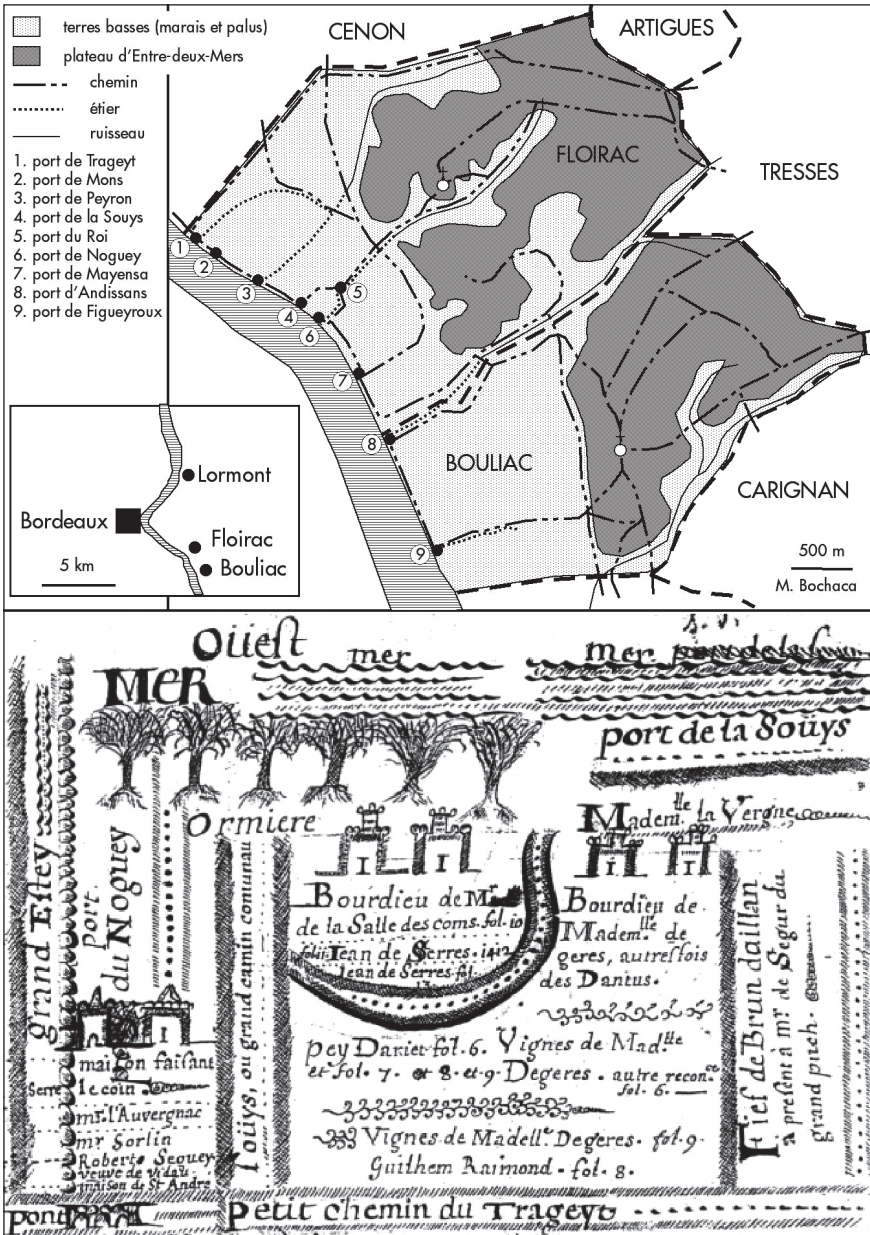


Figure 1. En haut: Les « ports embryonnaires » des paroisses de Floirac et de Bouliac. En bas : Les ports du Noguey et de La Souys à la fin du XVII^e siècle (AD Gironde, H 2170).

la rive de la Garonne (Mons, la Souys, Mayensa). Seul le port du Roi se situait à l'intérieur des terres, en amont du port de Noguey. Également appelé port Vieux ou port Nauda, il pourrait s'agir d'un ancien port dont l'accès rendu difficile par l'envasement de l'étier avait conduit à l'établissement d'un nouveau port plus près du fleuve.

Le statut juridique de la plupart de ces ports était public en vertu du *dominium* ducal sur les eaux fluviales et du droit d'usage dont disposaient les habitants du diocèse sur celles-ci. Desservis par des gabarriers, ces ports embryonnaires servaient de point d'embarquement et de débarquement. Hommes, bêtes et marchandises diverses franchissaient ainsi le fleuve, en particulier les récoltes¹⁴. À titre d'exemple, une clause du bail à loyer d'un bourdieu à Floirac, passé le 9 mars 1475 entre Richard Laurentz, de Floirac, et Bernard de Bertulh, marchand et bourgeois de Bordeaux, stipule que pendant la durée du contrat (quatre ans) Richard Laurentz devait livrer une barrique de vin, portée chaque année à ses dépens sur le port de la Souys¹⁵. On imagine que Bernard de Bertulh faisait ensuite acheminer ce vin par bateau jusqu'à Bordeaux. Bien qu'établis dans des zones rurales, le rôle de ces ports « embryonnaires » ne peut se comprendre qu'en relation avec les villes et les bourgs environnants dont ils assuraient la desserte.

Les ports secondaires associés aux bourgs et aux petites villes

La présence d'un bourg ou d'une petite ville plus ou moins proches du fleuve permettait à quelques ports de se hisser à un échelon supérieur alors que rien dans leur topographie ne les distinguait du groupe antérieur. Lormont est un exemple typique de petit port associé à un bourg¹⁶. Établi à même la rive de la Garonne, il était dissocié du bourg situé quant à lui sur le revers du plateau de l'Entre-deux-Mers. Une rue dite « du port », empruntant une échancrure ouverte par l'érosion sur le front du talus, le reliait à mi-côte à l'église et au cimetière ainsi qu'aux habitations formant le bourg sur le haut du plateau.

Aux environs de Libourne, une dizaine de ces ports secondaires avaient pris position autour du confluent de l'Isle et de la Dordogne : Arveyres, Génissac, Pierrefite (port desservant Saint-Émilien) et Branne en amont de Libourne sur la Dordogne ; Fronsac, Vayres, Cavernes et Saint-André-de-Cubzac en aval, ainsi que de Saillans, Guîtres et Coutras sur l'Isle (fig. 2). Points de chargement et de déchargement des blés, des vins, du bois et du bétail, ils participaient à l'économie locale comme des satellites de Libourne¹⁷. Assurant aussi le franchissement

14. Le port de Trageyt ou de Tregey (en latin Trajectus) doit son nom à sa fonction de point de passage entre Bordeaux et l'Entre-deux-Mers, via Vayres, où les voyageurs pouvaient franchir la Dordogne.

15. Archives Départementales de la Gironde, 3E 84.

16. F. MOUTHON, « Aspects du bourg de Lormont au XIV^e siècle », *L'Entre-deux-Mers à la recherche de son identité*, Périgueux, 1994, 27-34

17. M. BOCHACA, « Libourne au début du XVI^e siècle : espaces et pouvoirs d'une ville du Bordelais », *Annales du Midi*, 106 (1994), 333-352.

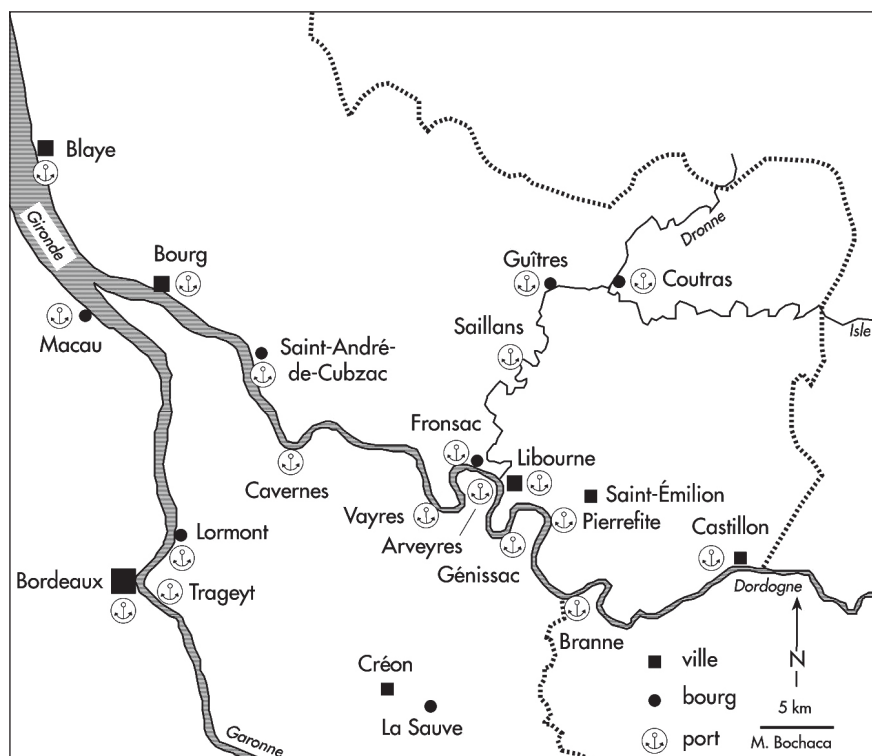


Figure 2. Les principaux ports des environs de Libourne vers 1500

de la Dordogne ou de l'Isle par bateau, ils faisaient office de nœuds de communication autour desquels se rattachaient routes et voies d'eau. Par exemple, pour se rendre de Bordeaux à Libourne, un voyageur avait le choix entre plusieurs itinéraires combinant le transport par la route et la voie d'eau. Il pouvait franchir la Garonne en bateau jusqu'à Lormont, avant de traverser le plateau de l'Entre-deux-Mers par la route jusqu'au port de Cavernes où, empruntant à nouveau le bateau, il remontait la Dordogne jusqu'à Libourne. Un autre trajet lui faisait traverser la Garonne jusqu'à Trageyt, de là il ralliait Vayres par la route, traversait la Dordogne une première fois, continuait par la route jusqu'au-delà de Fronsac pour franchir l'Isle au droit de Libourne. Des ports comme Vayres, Fronsac, Pierrefite, Castellon ajoutaient à ces fonctions celle de centre péager seigneurial¹⁸.

18. C. HIGOUNET, « Géographie des péages de la Garonne et de ses affluents au Moyen Âge », *Journal des Savants*, 1978, 105-130. S. FAREVEL, « Ports, passages, péages et pêcheries : le contrôle et l'exploitation du fleuve dans la basse vallée de la Dordogne au Moyen Âge (XI^e-XV^e s.) », *L'Entre-deux-Mers et son identité. Entre deux rives – entre deux flots. La rivière Dordogne en Gironde*, Camiac-et-Saint-Denis, 2008, 27-37.

Enfin, indice d'une activité économique soutenue, le bourg de Génissac comptaient quelques marchands parmi ses habitants à la fin du XV^e siècle¹⁹.

Les petites villes et les bourgs situés en bordure de la Garonne en amont de Bordeaux disposaient eux aussi d'un port : Saint-Macaire, Barsac, Rions, Cadillac, Podensac. Il en était de même en aval de Bordeaux, tant sur la Garonne (Lormont, Macau) que sur la Gironde (Saint-André-de-Cubzac, Bourg, Blaye, Soulac). On peine à percevoir leurs activités aux XV^e et XVI^e siècles. Les quelques tarifs de péages qui nous sont parvenus grâce à des copies du XV^e siècle restent à étudier²⁰. Si l'on excepte le cas de Royan, situé hors de notre zone d'étude²¹, les comptabilités portuaires sont rares et tardives pour les petits ports du Bordelais²². Bien que les sources notariales enregistrent seulement une partie des activités économiques, on perçoit une certaine atonie des échanges qui s'inscrivaient pour l'essentiel dans un espace proche : desserte d'un arrière-pays étriqué, doublée d'une dépendance vis-à-vis de Bordeaux depuis Bourg jusqu'à Saint-Macaire et envers Libourne de Bourg à Castillon-sur-Dordogne²³. On peut se faire une idée de cette dépendance à travers un « tarif des prix des services et des choses » qui, datant de la fin du XIV^e ou du début du XV^e siècle, s'apparente à un « édit du maximum » et fixe le prix plafond exigible pour une liste détaillée de services et de produits²⁴. Un long passage concerne le prix du transport d'un tonneau de vin par le fleuve jusqu'à Bordeaux et nous livre une liste de ports (fig. 3). Une trentaine sont mentionnés en amont de Bordeaux, quelques-uns difficiles à identifier. Ils forment un long chapelet qui s'égrène sur les deux rives de la Garonne sur près de 40 kilomètres. Sans doute étaient-ils plus nombreux dans la réalité. Parmi les sept ports que comptaient les paroisses de Bouliac et de Floirac, un seul, celui de Trageyt, est mentionné dans le tarif sous le nom de port de La Sauve.

Deux ports principaux : Bordeaux et Libourne

Ce n'est qu'avec les deux principales villes du Bordelais, Bordeaux et Libourne²⁵, que l'on passait au stade d'organismes portuaires plus développés. Encore ces deux ports étaient-ils dépourvus d'installations spécifiques (quais, appointements, grues). Les rives de la Garonne et de l'Isle accueillait les navires

19. F. MOUTHON, « Les élites rurales du Bordelais à la fin du Moyen Âge », A. ANTOINE (dir.), *Campagnes de l'Ouest. Stratigraphie et relations sociales dans l'histoire*, Rennes, 1999, 493-509.

20. R. GUINAUDIE, *Histoire de Libourne*, tarifs des péages de Vayres et de Fronsac, 2, 506-509, de Castillon-sur-Dordogne, 3, 390-393 (1442). *Livre des Coutumes*, Bordeaux, 1890, tarif de la coutume de Blaye, 604-605 (XV^e siècle).

21. G. MUSSET, « La coutume de Royan au Moyen Âge », *Archives historiques du Poitou*, XVI (1902-1904), 378-413, 438-473, 512-530 et XVII (1905-1907), 39-66.

22. M. BOCHACA, « L'attraction et le rayonnement commercial du port de Bourg-sur-Gironde vers 1570-1580 », *Cahiers du Vitrezois*, 85-86 (1994), 14-23.

23. Voir *infra* le développement sur l'attraction régionale du port de Bordeaux.

24. *Livres des Coutumes*, Bordeaux, 1890, 597-603.

25. M. BOCHACA, « La hiérarchie des villes du Bordelais d'après la taxe levée pour la solde de 50.000 hommes de pied (1543) », *Cahiers Charles Higounet*, 1 (1994), 39-47.

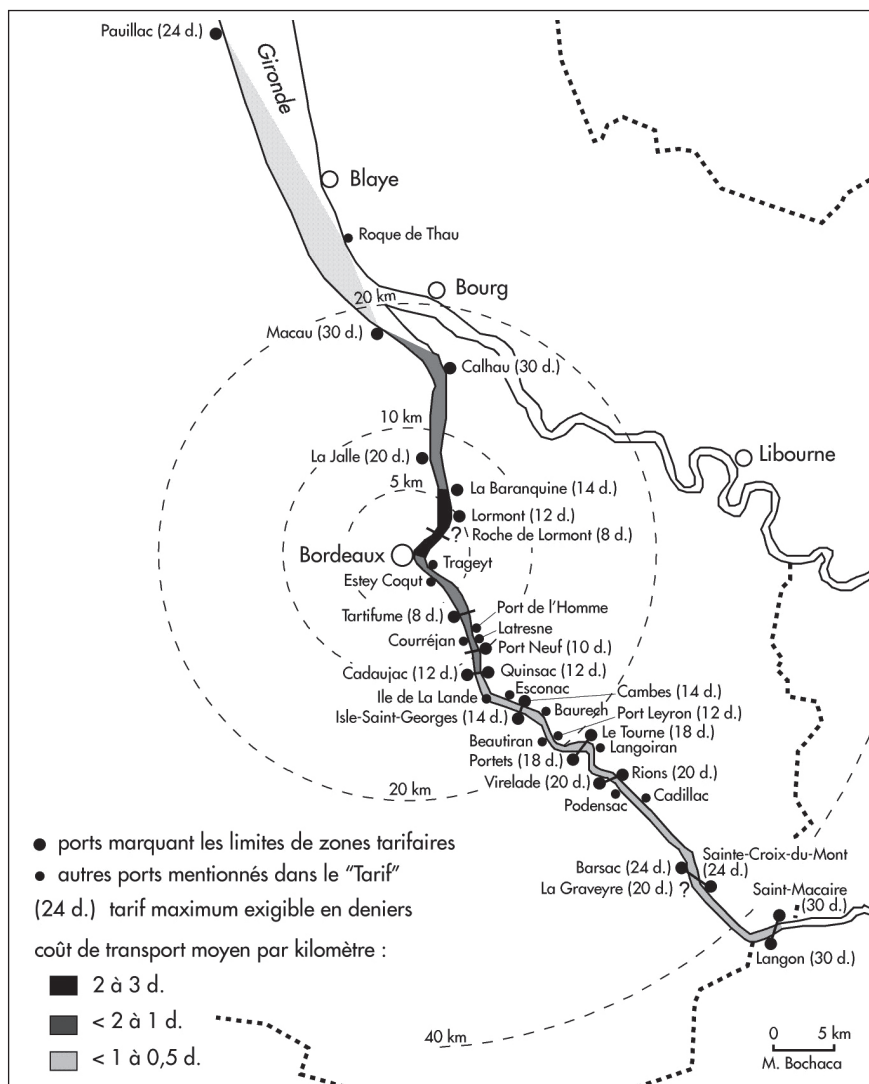


Figure 3. Ports et coûts de transport d'un tonneau de vin jusqu'à Bordeaux (fin XIV^e – début XV^e siècle)

à l'échouage. Des portefaix et des sacquiers réalisaient les opérations de chargement et de déchargement au moyen d'une planche posée entre le plat-bord du navire et la berge²⁶. Celle-ci servait aussi bien à rouler les barriques qu'à transporter

26. Les manutentionnaires qui opéraient sur le port de Bordeaux à la fin du Moyen Âge sont mal connus. Les sacquiers de Libourne étaient regroupés dans une confrérie depuis le début du XV^e siècle. Voir Archives communales de Libourne, HH 12.

matériaux et marchandises à dos d'homme ou au moyen d'un bajard (sorte de brancard). Les navires de plus fort tonnage attendaient mouillés dans le havre ou chenal profond que des allèges assurent le transbordement des marchandises.

Les activités portuaires s'étiraient à Bordeaux sur deux kilomètres le long de la Garonne, depuis le port de Sainte-Croix jusqu'à celui des Chartrons. Si nous n'avons pas la preuve d'une spécialisation géographique des activités, des secteurs portuaires étaient individualisés par des toponymes différents (fig. 4). Situé hors les murs, le port exerçait une forte attraction sur la ville qui se marquait par le nombre important de portes du côté du fleuve : 12 sur un total de 20. À Libourne, les espaces portuaires occupaient un front de 500 mètres en bordure de l'Isle, depuis la tour de Grenouiller jusqu'au confluent avec la Dordogne. Ce sont les noms des portes qui évoquaient une différenciation spatiale : l'une était dite « du Grand Port » et une autre, par où le sel déchargé sur le port entraînait dans la ville, était appelée porte Salinière. Pour trois portes ouvrant « devers la terre » à Libourne, on en comptait six « devers la mer », dont cinq donnant accès à l'Isle²⁷. Le dépôt temporaire des marchandises sur la berge du fleuve faisant office de port était toléré par les autorités municipales, sous réserve qu'elles n'entravent pas la circulation. C'était notamment le cas à Bordeaux sur deux larges portions reconnues comme étant des « padouens » (espaces publics) et placées sous la juridiction du maire et des jurats. L'une allait du port des Pèlerins à celui de Tropeyte, l'autre du port de Sainte-Croix à celui de la Grave²⁸. Le stockage se faisait habituellement dans des maisons et des chais situés à l'intérieur des murs de la ville ou bien construits en retrait de la Garonne dans le quartier *extra muros* des Chartrons. Il s'agissait là d'espaces privés. Il en allait de même à Libourne, où les espaces portuaires (l'Isle et sa berge) relevaient du domaine public.

S'ils ne se distinguaient guère par leur physionomie, Bordeaux et de Libourne l'emportaient sur les autres ports du Bordelais par le volume et la diversité des trafics qui leurs ouvraient de plus vastes horizons d'échange.

3. PORTS ET RÉSEAUX D'ÉCHANGE

La polarisation du commerce régional par deux ports principaux : Libourne et Bordeaux

Il est impossible d'apprécier sous l'angle quantitatif la place respective des ports du Bordelais dans le commerce régional avant l'extrême fin du XVI^e siècle, période à laquelle plus de 90 % des recettes fiscales du diocèse levées au nom du roi au titre des diverses coutumes provenaient de Bordeaux et de Libourne.

27. M. BOCHACA, F. MOUTHON, N. MOUTHON-SEPEAU, *La bastide de Libourne au lendemain de la guerre de Cent Ans. L'organisation de l'espace urbain*, Bordeaux, 1995, 17-25.

28. M. BOCHACA, *La banlieue de Bordeaux. Formation d'une juridiction municipale suburbaine (vers 1250 - vers 1550)*, Paris, 1997, 142-143.

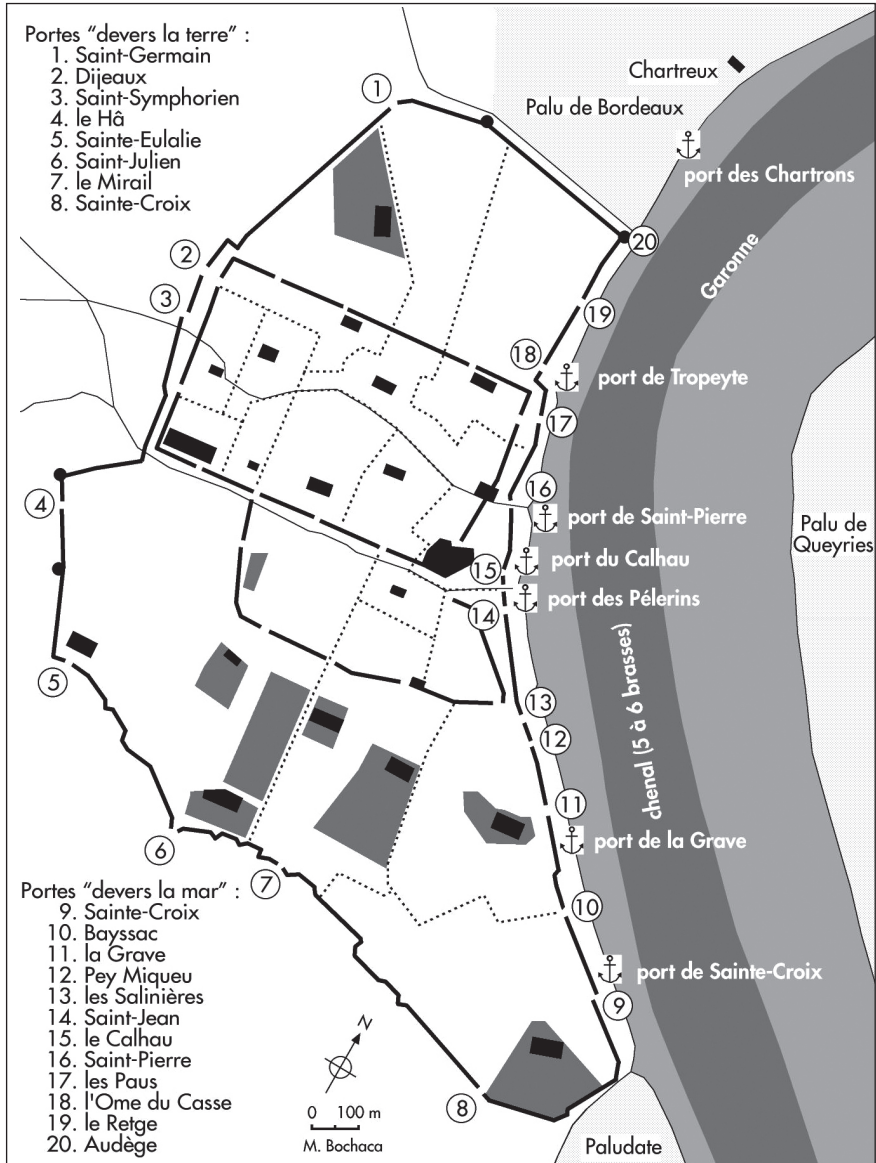


Figure 4. Ports et portes de Bordeaux vers 1450

Les droits perçus à Bordeaux et à Libourne en 1596-1597 s'élevaient à 90.373 et 14.754 écus sur un total de 116.624 écus. Loin derrière Bordeaux (77,4 % des recettes) et Libourne (12,6 %), Bourg et Blaye se partageaient les 10 % restants avec un léger avantage à Blaye (5,5 %) ²⁹. Les petits ports de la rive saintongeaise de la Gironde (Royan, Meschers, Talmont, Mortagne), situés dans une autre circonscription fiscale pour laquelle nous n'avons pas de données comparables, occupaient selon toute probabilité une place marginale ³⁰.

Des atouts naturels expliquent pour partie la primauté écrasante de Bordeaux et l'importance relative de Libourne. Les deux ports ont tiré avantage de leur situation en fond d'estuaire en s'imposant comme des points de rupture de charge entre la batellerie fluviale d'amont et la navigation maritime d'aval. Tous deux servaient de débouché à un vaste arrière-pays dont ils drainaient les productions, le premier par la Garonne et son bassin hydrographique, le second par l'Isle et la Dordogne ³¹. Les produits montants (textiles, cuirs, métaux, poisson, sel) y croisaient les produits descendants (vins, blés, bois, plus le pastel dans le cas de Bordeaux) avant d'être redistribués localement et régionalement. Tout en animant une zone d'influence plus ou moins vaste, Bordeaux et Libourne jouaient le rôle d'interface d'échange entre un hinterland ou arrière-pays continental et un foreland ou avant-pays maritime (fig. 5).

Les avantages de la situation géographique ne sauraient expliquer à eux seuls la réussite économique de Bordeaux et de Libourne. Au milieu du XIII^e siècle la bourgade de Fozera végétait au confluent de l'Isle et de la Dordogne, quand la fondation d'une bastide en 1269-1270 et l'octroi de privilèges politiques (commune) et économiques (franchises fiscales) à ses habitants créèrent une dynamique nouvelle. Au début du XIV^e siècle, l'essor économique de Libourne était tel que 10 % des vins exportés du duché d'Aquitaine en 1306-1307 avaient été chargés sur son port ³². La ville voisine de Saint-Émilion, en retrait par rapport à la Dordogne et mal desservie par le petit port de Pierrefite, était sur le point de basculer dans l'orbite commerciale de Libourne ³³. Des exemptions totales ou partielles de taxes

29. Leur part conjointe n'était que de 4,5 % en 1595-1596. M. BOCHACA, « L'attraction et le rayonnement commercial du port de Bourg-sur-Gironde vers 1570-1580 », *Cahiers du Vitrezaïs*, 85-86 (1994), 14-23.

30. Les documents publiés par Georges Musset sur la coutume de Royan, notamment les bribes de comptes des XIV^e et XV^e siècles, restent à étudier sur le plan économique. Voir *supra* note 21.

31. M. BOCHACA, « Le commerce du vin à Libourne au début du XVI^e siècle », *Revue historique et archéologique du Libournais*, LXI (1993), 29-36. Id., « Libourne au début du XVI^e siècle : espaces et pouvoirs d'une ville du Bordelais », *Annales du Midi*, 106 (1994), 333-352. Id., *Les marchands bordelais au temps de Louis XI. Espaces et réseaux de relations économiques*, Bordeaux, 1998. Id., « Entre marchés atlantiques et arrière-pays aquitain : le rôle d'interface d'échange de Bordeaux (vers 1460-vers 1480) », *Bordeaux, porte océane*, Bordeaux, 1999, 105-116.

32. J.-P. TRABUT-CUSSAC, « Quelques données sur le commerce du vin à Libourne autour de 1300 », *Revue historique de Bordeaux*, 3 (1954), 179-199.

33. M. BOCHACA, « L'aire d'influence de Saint-Émilion (fin XV^e-début XVI^e siècle) », *Cahiers Charles Higounet*, 1 (1994), 49-65. M. BOCHACA, H. GUIET, F. MOUTHON, « Les bastides du Bordelais : leur établissement et leur destinée de la fin du XIII^e siècle au début du XVI^e siècle », *Cahiers Charles Higounet*, 1 (1994), 67-87.

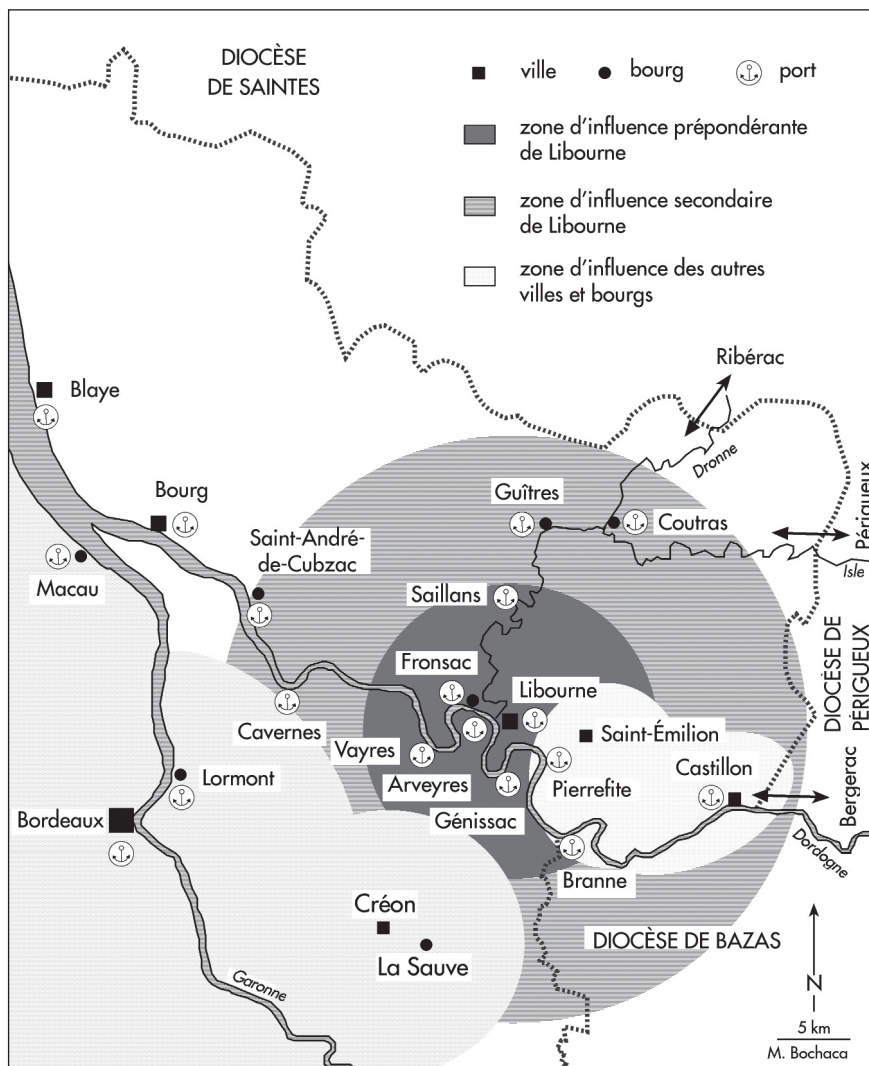


Figure 5. La zone d'influence économique de Libourne vers 1500

(coutumes) accordées par le pouvoir ducal aux bourgeois de Bordeaux et de Libourne pour les vins et les marchandises dont ils faisaient commerce, mais aussi les retombées bénéfiques de mesures fiscales comme l'établissement d'un grenier à sel dans chacune des deux villes ont puissamment stimulé leur commerce au détriment des autres villes qui ne pouvaient se prévaloir des mêmes avantages. Les municipalités de Bordeaux et de Libourne, conscientes que le fleuve et son trafic constituaient la base de la prospérité de leur ville, ont cherché avec des fortunes

diverses à contrôler les accès maritimes et fluviaux à leurs eaux portuaires. Libourne imposa à Saint-Émilion la sortie des vins de la juridiction de cette dernière par son port en lieu et place de Pierrefite. Elle s'opposa à Bourg et à Soulac pour faire transiter par le grenier de la ville tout le sel qui remontait par la Dordogne, sans pouvoir entamer l'exemption dont jouissait Bourg pendant la foire de septembre³⁴. À force d'usurpations de droits, Bordeaux est allé plus loin en parvenant à éliminer toute concurrence sur une large portion du cours inférieur de la Garonne (fig. 6)³⁵. Entre autres mesures, les vins du Haut Pays, en amont de Saint-Macaire, furent interdits à la descente jusqu'à la Saint-André (30 novembre)³⁶, puis jusqu'au 26 décembre à partir de 1462. L'interdiction de charger les navires en amont de Bordeaux jusqu'à Castillon de Médoc écarta le danger de voir se développer des avant-ports (1401 et 1461). En 1473, la municipalité finit par déposer le prévôt royal de l'Ombrière de la juridiction sur les eaux portuaires dans les limites de la banlieue.

Le dynamisme économique propre de Bordeaux et Libourne, puissamment conforté par des privilèges protectionnistes, a permis à ces deux villes de polariser les échanges autour d'elles dans un rayon plus ou moins étendu. Mais, alors qu'elles étaient parvenues à fixer dans leur port l'essentiel des trafics transitant respectivement par les basses vallées de la Garonne et de la Dordogne, leurs marchands ne contrôlaient pas pour autant la totalité des flux. Ports principaux dans les échanges régionaux, Libourne et Bordeaux rétrogradaient au rang de ports secondaires à l'échelle du commerce maritime de l'Europe atlantique.

Des ports de second rang dans le commerce maritime de l'Europe atlantique

Mesurée à l'aune des contrats conservés dans les registres des notaires du début du XVI^e siècle, la projection commerciale et maritime de Libourne paraît faible, tournée essentiellement vers l'Angleterre (exportation de vins – importation de draps)³⁷. La présence de Bordeaux dans l'espace atlantique est plus marquée avec des partenaires répartis de la Biscaye jusqu'à l'Angleterre, La Flandre et la Zélande (fig. 7). À la fin du XV^e et au début du XVI^e siècle, le marchand bordelais et libournais type est un acteur économique de modeste envergure qui travaille

34. M. BOCHACA, « Libourne et le commerce du sel dans la basse vallée de la Dordogne à la fin du Moyen Âge : enjeux et conflits », J.-C. HOCQUET et J.-L. SARRAZIN (dir.), *Le sel de la Baie. Histoire, archéologie, ethnologie des sels atlantiques*, Rennes, 2006, 235-243.

35. M. BOCHACA, « Vin, fleuve et réglementation municipale à Bordeaux au XV^e siècle », *Chronique d'histoire maritime*, 38 (1998), 10-18. Id., « El control del puerto de Burdeos y de su tráfico mercantil del siglo XIII al XV : jurisdicciones y estructuración del espacio », B. ARIZAGA et J. A. SOLÓRZANO (dir.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, Logroño, 2005, 91-113.

36. Il s'agit d'une pratique abusive et d'un privilège de fait dont les Bordelais ne purent obtenir confirmation par le roi d'Angleterre. Ils durent attendre 1454 pour que le roi de France le leur confirme officiellement.

37. M. BOCHACA, « Le commerce du vin à Libourne au début du XVI^e siècle », *Revue historique et archéologique du Libournais*, LXI (1993), 29-36.

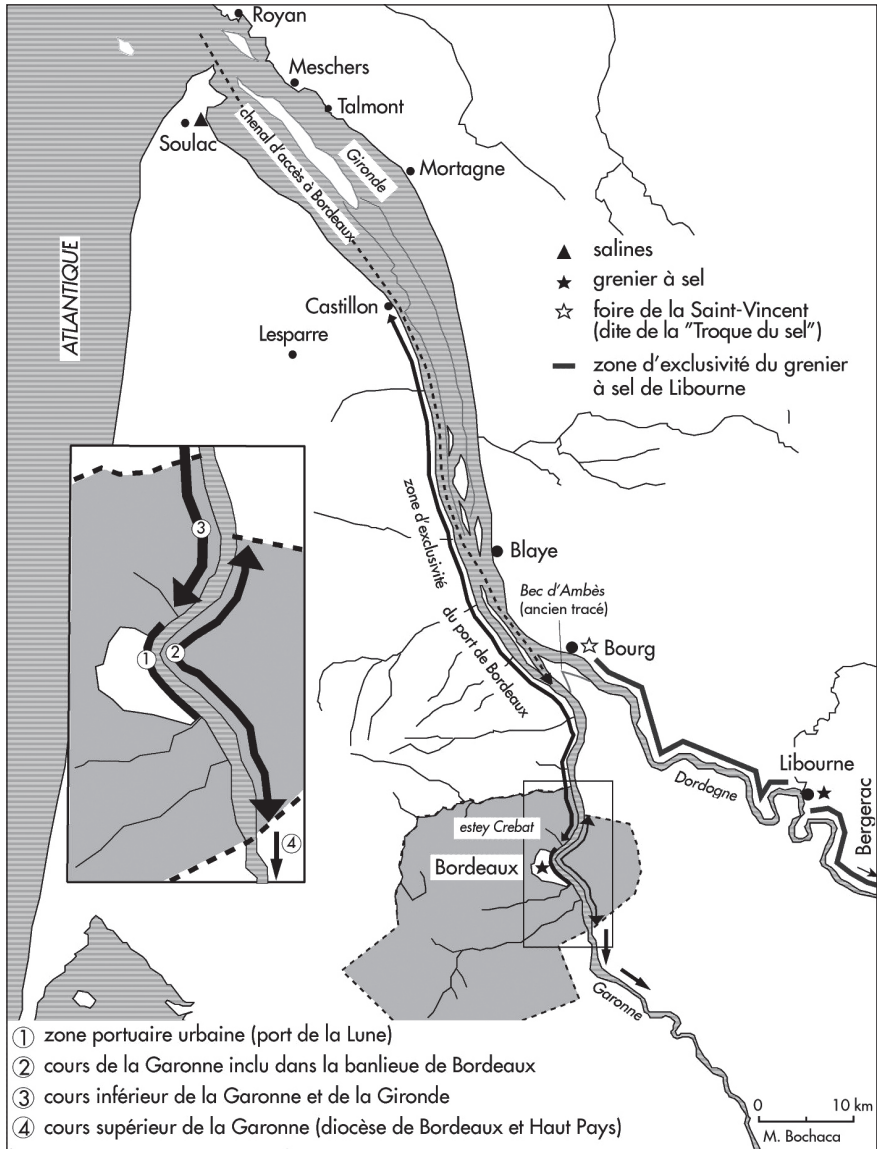


Figure 6. Le contrôle du port et de ses accès fluvio-maritimes : Bordeaux et Libourne à la fin du Moyen Âge

le plus souvent seul. Les marchands plus étoffés sont au mieux secondés par un ou deux facteurs, liés à eux de façon temporaire par un bail à *cabau*. Ils ont un ou deux apprentis à leur service. Le rôle des femmes de marchands serait à étudier en détail car il va au-delà des alliances matrimoniales. En apparence absentes

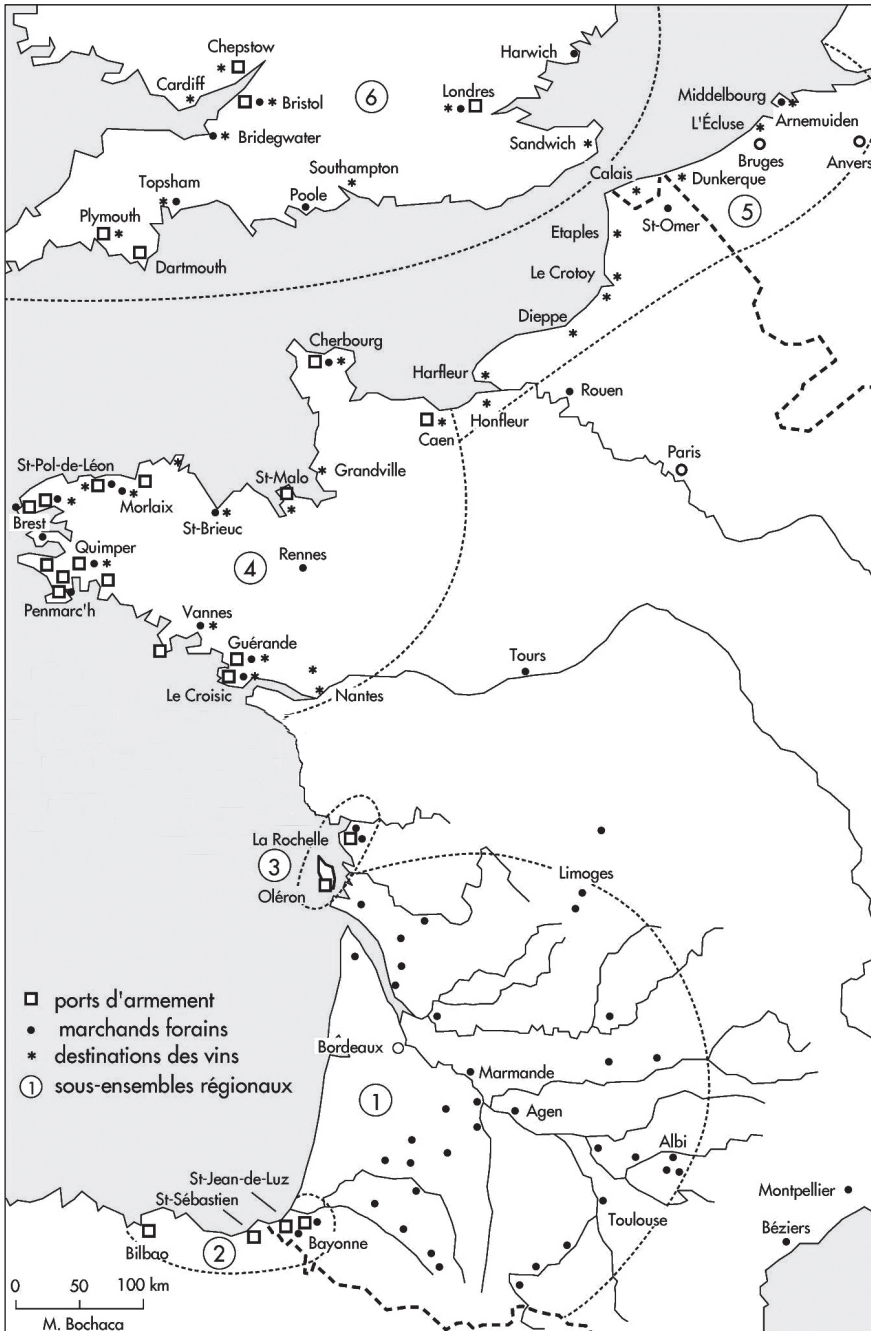


Figure 7. L'organisation spatiale du commerce bordelais (vers 1460-1480)

des affaires du vivant de leur mari³⁸, certaines veuves les prennent en main lors du décès de celui-ci le temps qu'un fils parvienne à la majorité et assure la relève paternelle³⁹. Le fait de travailler seul ne signifie pas pour autant de façon isolée. La famille constitue le cadre de référence : celle dont on est issu quand on provient soi-même d'une lignée déjà établie dans les affaires, celle dans laquelle on entre temporairement pour faire son apprentissage ou pour travailler comme facteur, celle enfin dans laquelle on s'installe plus durablement par mariage pour assurer la pérennité du système. Au-delà de la famille conjugale et de ses dépendants directs, le marchand prend appui sur un réseau informel de relations qui va en se diluant au fur et à mesure que les cercles s'élargissent : parents, amis, simples connaissances. Ce réseau garantit une certaine sécurité en permettant la circulation des informations et en assurant des soutiens et des relais à chacun des niveaux de marché (local, régional, international) et dans chacune des sphères économiques (commerce, crédit, investissements fonciers) où opère le marchand.

Le système économique en place à Libourne et à Bordeaux à la fin du Moyen Âge et au début de l'époque moderne fonctionnait pour une large part replié sur lui-même. Certes leurs marchands ou leurs facteurs se risquaient sur mer pour aller vendre en Angleterre ou en Flandre des cargaisons de vin et rapporter, entre autres produits, des draps et du poisson⁴⁰. Ils préféraient de beaucoup jouer sur place un rôle d'intermédiaire entre les marchands venus par mer, qu'ils soient régnicoles (Bretons, Normands) ou étrangers au royaume (Anglais entre autres), et ceux du Haut Pays, descendus par la Garonne ou la Dordogne et leurs affluents. Revendant avec bénéfice aux uns ce qu'ils avaient acheté aux autres, en profitant d'un double flux (descente et remontée), ils alimentaient des activités induites qui procuraient travail et revenu à d'autres habitants et assuraient des rentrées fiscales à la municipalité : courtiers, mesureurs et contrôleurs de toutes sortes de produits, taverniers et aubergistes, manutentionnaires du port... Le système achevait de se refermer sur lui-même avec la redistribution de détail au niveau local et régional des produits d'importation achetés en gros, tandis que les profits commerciaux réinjectés dans les circuits sous forme de crédit ou investis dans des achats fonciers généraient à leur tour des revenus.

L'efficacité relative de ce système, qui reposait sur le troc et la compensation ainsi que sur des ajustements monétaires marginaux réglés par du crédit à court ou à moyen terme, explique qu'il ait perduré à Bordeaux et à Libourne sans grands

38. Au début du XVI^e siècle, la première épouse de Fortaney Dupuy, marchand de Saint-Michel et bourgeois de Bordeaux, est absente des registres de comptes et des papiers de son mari, au point que l'on ignore jusqu'à son prénom. Son patronyme est connu uniquement par référence à sa soeur, Nabarine de Miresou, belle-sœur de F. Dupuy. Voir AD Gironde, G 2181.

39. Un exemple significatif est fourni par Guilhemna de Mons, veuve de Bernard de Bertulh, marchand de Saint-Michel et bourgeois de Bordeaux. Voir M. BOCHACA, «Dernières dispositions et succession d'un bourgeois de Bordeaux : le testament de Bernard de Bertulh et son exécution (1464-1466)», *Bibliothèque de l'École des Chartes*, 160 (2002), 175-193.

40. M. BOCHACA et M. TRANCHANT, « Du golfe de Gascogne à la Picardie et à la Flandre maritime : le déplacement par mer des hommes et des marchandises à la fin du XV^e siècle », *Colloque Se déplacer du Moyen Âge à nos jours*, Calais, 2009, 135-146.

changements au cours des XV^e et XVI^e siècles. Il n'en présentait pas moins des limites. La modestie des moyens financiers mobilisables par les marchands bordelais avait pour corollaire leur faible envergure économique. Le commerce de redistribution des draps, du poisson, du blé et du vin associé au crédit constituait leur « cœur de métier » avec pour principale clientèle les habitants de la ville et des proches campagnes. Leur présence sur les marchés extérieurs, nécessaire pour les approvisionnements, en draps notamment, était temporaire car étroitement associée à l'écoulement des vins exportés qui fournissaient la contre-valeur de ces achats. La fréquentation des foires régionales représentait une alternative en matière d'approvisionnement en draps sur laquelle nous sommes très mal renseignés. Enfin, la faiblesse de l'armement naval local, quasi inexistant à Libourne et représentant à peine 10 % du trafic du port de Bordeaux en nombre de navires, créait une forte dépendance vis-à-vis de frêteurs extérieurs : bretons, biscayens, anglais, normands. Loin de se contenter d'apporter passivement leurs services, les maîtres de navires et les marchands étrangers prenaient une part active aux trafics. Ils court-circuitaient même les Bordelais et les Libournais en traitant directement avec les marchands du Haut Pays. Cette dépossession tournait à l'exclusion dans le cas d'un produit comme le pastel, dont les sorties par Bordeaux vers l'Angleterre et la Zélande augmentent fortement à la fin du XV^e siècle (fig. 8)⁴¹. Contrôlés depuis leurs points extrêmes : Toulouse (marché d'approvisionnement), Londres et Arnemuiden (points de redistribution vers les centres textiles anglais, flamands et brabançons), ces circuits étaient pour une large part aux mains de Castillans. Même le marchand et bourgeois de Bordeaux Thomas de Bondié, chargé dans les années 1500 d'affréter à Bordeaux des navires pour le transport du pastel pour le compte de correspondants toulousains, était un Castillan apparenté aux Buendia, famille de marchands en vue à Burgos. Il servait de relais à d'autres Castillans comme Jean de Bernuy, marchand originaire de Burgos établi à Toulouse⁴². Les Castillans avaient mis en place des circuits commerciaux qui leur étaient propres. S'ils empruntaient la même voie (vallée de la Garonne entre Toulouse et Bordeaux), ils ne se mélangeaient pas avec les circuits vinaires en provenance du Haut Pays que les Bordelais contrôlaient.

Pour occuper une place plus avantageuse sur le devant de la scène économique européenne, il manquait aux Bordelais la maîtrise des outils financiers du

41. M. BOCHACA, «Burdeos centro de exportación del pastel de Languedoc hacia Inglaterra y Flandes : el papel de los Castellanos en la organización de circuitos económicos nuevos al final del siglo XV», *Entre el Mediterráneo y el Atlántico : España en la formación de un espacio económico europeo (siglos XV - XVIII)* - VII^o Congreso de la Asociación española de historia económica, Santiago de Compostela - La Coruña - Vigo (del 13 al 16 de septiembre de 2005). B. ARIZAGA, M. BOCHACA et M. TRANCHANT, « Le commerce franco-castillan dans le golfe de Gascogne à la fin du Moyen Âge », G. SAUPIN (dir.), *Le commerce atlantique franco-espagnol (XV^e-XVIII^e siècle). Acteurs et institutions*, Rennes, 2008, 33-47.

42. M. BOCHACA et Y. FAUMONT, « La pluralité des activités, une forme de réactivité commerciale ? L'exemple de Thomas de Bondié, bourgeois et marchand de Bordeaux (1505-1506) », M. TRANCHANT (dir.), *La pluriactivité, forme de gestion des risques économiques chez les sociétés littorales en Europe atlantique (XI^e-XVI^e siècles) ?*, La Rochelle (12 octobre 2007), à paraître.

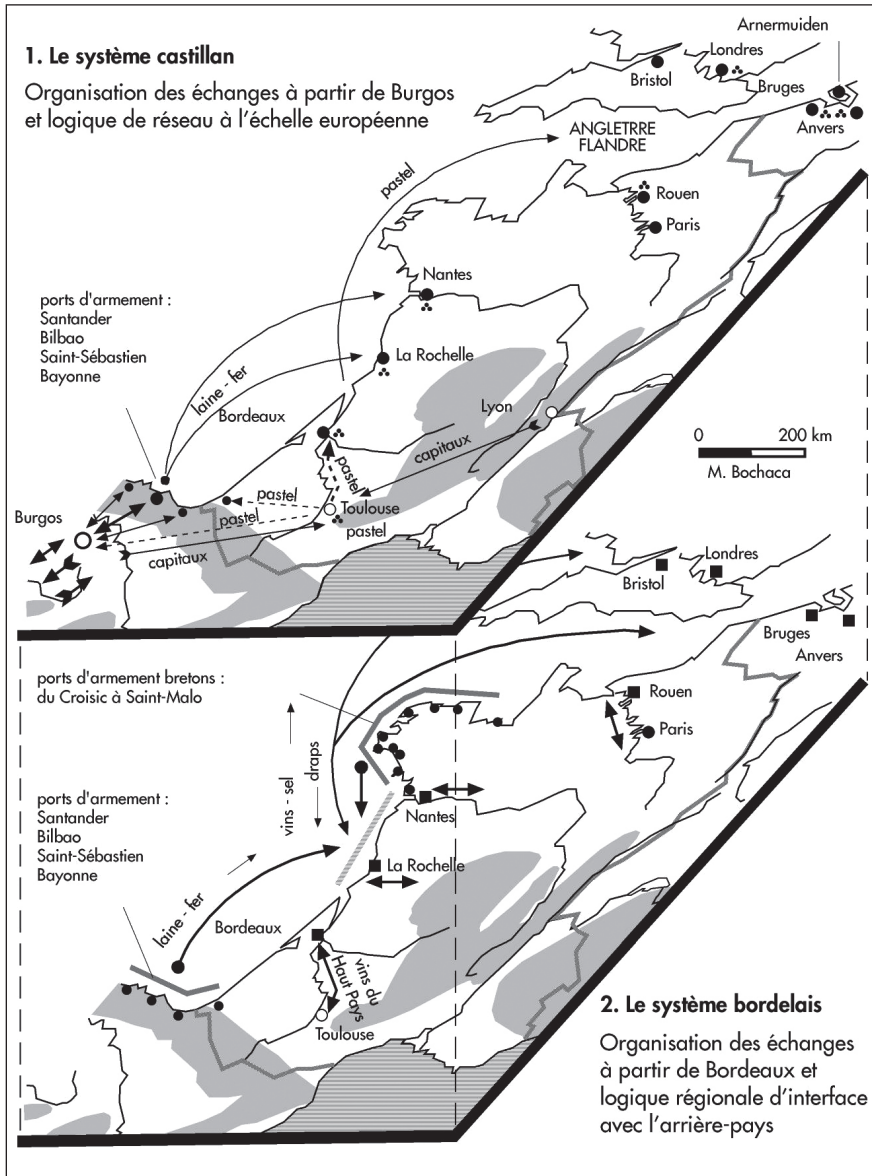


Figure 8. Superposition des circuits commerciaux du vin et du pastel passant par le port de Bordeaux (fin XV^e-début XVI^e siècle)

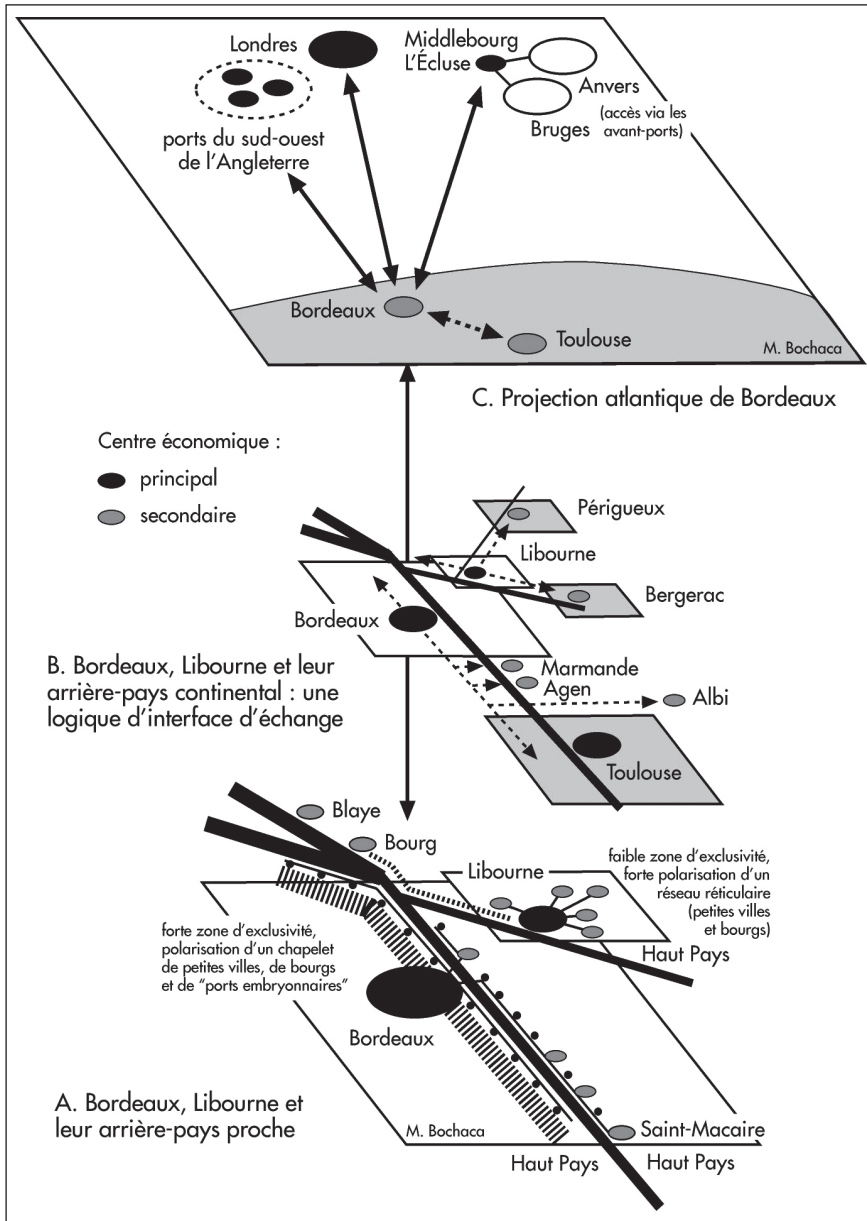


Figure 9. Hiérarchie et projection spatiale des ports du Bordelais à la fin du Moyen Âge et au début de l'époque moderne

grand commerce que maniaient pourtant couramment à leurs côtés les Italiens et les Castellans qui opéraient à Bordeaux ou sur les places étrangères qu'ils fréquentaient (Londres, Bruges...) : une organisation capitaliste au sein de sociétés commerciales et financières fonctionnant en réseaux à l'échelle européenne, le maniement de l'assurance maritime, de la lettre de change, de la comptabilité à partie double. À ce niveau des échanges, Libourne avait presque totalement disparu de la scène économique en raison de la faible envergure de ses marchands et du nombre réduit d'étrangers qui utilisaient son port comme plaque tournante pour leurs affaires, de surcroît eux-mêmes des acteurs économiques de rang modeste.

La place des ports du Bordelais dans le commerce maritime de l'Europe atlantique à la fin du XV^e et au début du XVI^e siècle varie selon l'échelle géographique à laquelle on l'apprécie. La nébuleuse de petits ports, relais essentiels des trafics locaux, disparaît derrière Bordeaux et Libourne qui contrôlent fortement les échanges régionaux, avant que le rôle de ces derniers s'estompe à son tour à l'échelle de l'arc atlantique européen, où les ports et les centres économiques de référence sont Séville, Burgos, Lisbonne, Londres, Bruges et la nouvelle étoile montante, Anvers (fig. 9).