

l'ouvrage. En dépit d'imperfections formelles (des sous-titres typographiquement mal hiérarchisés, la parcimonie des notes infrapaginales – apparemment oubliées à l'impression dans certains cas –, la présence par erreur d'un résumé p. 52, des cartes peu lisibles car conçues initialement en couleurs), il a le double mérite de fournir des synthèses commodes et à jour, et d'apporter des éléments de connaissance nouveaux sur quelques sites précis. Il parvient à convaincre le lecteur de la vitalité de l'Ordre de Cîteaux en Bretagne depuis le Moyen Âge, et de la réceptivité des Bretons aux idéaux, modèles et pratiques, tant monastiques qu'économiques des Cisterciens.

Marie-Madeleine de CEVINS  
professeur d'histoire du Moyen Âge, Université Rennes 2, membre de l'IUF

Mathias TRANCHANT, *Les ports maritimes de la France atlantique (x<sup>e</sup>-xv<sup>e</sup> siècle). Volume I, tableau géohistorique*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2017, 261 p.

Si pour la période qui court entre le x<sup>e</sup> et la fin du xv<sup>e</sup> siècle, les sociétés littorales et leur évolutions, ainsi que leur cadre administratif, leurs activités et leur vie matérielle, sont largement éclairées, voire certains trafics et productions quantifiés, les ports maritimes (le mot étant compris dans son acception fonctionnelle : un site employé par des maîtres de navires pour le transport par voie de mer), considérés en tant que territoire à part entière (et non pas comme des appendices urbains ou de simples noms de lieux d'échanges), restent dans l'ombre, les chercheurs étant attirés selon Mathias Tranchant « par les navires plus que par les quais », quoiqu'un intérêt récent de la part d'historiens et d'archéologues se manifeste pour cette question. La seule entreprise d'envergure relative à ce sujet se situe entre 1878 et 1899, où, à l'initiative du ministère des Travaux publics, treize volumes furent consacrés au *Ports maritimes de la France*. Mais si les notices rédigées par les ingénieurs des Ponts et Chaussées en poste comportent des données historiques, elles sont de qualité très inégale, surtout pour le Moyen Âge. Pour M. Tranchant, récemment élu professeur d'histoire médiévale à l'université de Bretagne-Sud, un tel constat exigeait, en préalable au travail qu'il mène visant à distinguer des territoires portuaires et à étudier leurs dynamiques – et plus largement à toute réflexion sur les ports de la façade atlantique du royaume de France au Moyen Âge –, de disposer d'un inventaire géo-localisé aussi complet et précis que possible (un village côtier n'est pas nécessairement pourvu d'un port, une ville peut en disposer de plusieurs) et de données descriptives les plus fournies possibles.

L'inventaire proposé repose sur un travail d'érudition et d'accumulation de données. Les sources directes originales étant rares, sauf cas exceptionnels (Zwin, sur la côte flamande, Harfleur, port aunisien de la Queue-de-Vache), des informations indirectes ont été recherchées par un dépouillement des séries médiévales du Trésor des chartes et du parlement de Paris conservées aux Archives nationales, ainsi que d'actes conservés à la BnF (3 000 pièces référencées). Ont été également sollicitées des sources d'époque moderne pouvant receler des réalités médiévales : enquêtes de

Colbert (1665), de Le Masson du Parc (fin des années 1720), de Chardon (sous Louis XVI) ; rapports de la commission chargée de vérifier les péages (1724) et de celle relative aux droits maritimes que les seigneurs côtiers affirmaient détenir (1739). Par ailleurs, ont été également dépouillés les travaux des historiens et particulièrement des érudits du XIX<sup>e</sup> siècle porteurs de la mémoire locale et écrivant à une époque où la révolution des transports n'a pas remanié en profondeur la physionomie du littoral. Toutefois, certains ports médiévaux ne peuvent pas être localisés et d'autres ont pu exister sans laisser de trace dans les documents ou le paysage, ce qui rend tout essai d'inventaire exhaustif illusoire. Seules des études sur les paléo-environnements et l'archéologie (en particulier par le repérage de dépôts de lest) pourront apporter des données nouvelles.

L'ouvrage distingue de grands secteurs géographiques : Gascogne ; Gironde et basses vallées de la Garonne et de la Dordogne ; Saintonge, Aunis et Bas-Poitou (où sont inclus les ports de la baie de Bourgneuf) ; basse vallée de la Loire ; Bretagne ; Normandie occidentale ; basse vallée de la Seine ; Normandie orientale ; Picardie et Boulonnais ; Flandre. Lorsque l'importance de la documentation le permet, des ports font l'objet d'une notice détaillée.

De ces secteurs, nous ne retenons que ce qui a trait au duché de Bretagne. Dans la baie de Bourgneuf, devenue la plus importante zone de production salicole de la façade atlantique, dont une partie se situe sur les côtes relevant du duc (Bouin, Bourgneuf), le bassin salicole a suscité la formation d'un réseau portuaire dense, spécifique et hiérarchisé comprenant cinq ou six zones de mouillage accueillant les plus gros navires, auxquelles est liée une nébuleuse de ports (une quarantaine), souvent insignifiants, généralement situés à l'embouchure d'un étier. Ce système portuaire souffre de l'envasement, d'où des travaux du curage (par exemple en 1342 et 1468).

Nantes ne dispose pas d'avant-port. Sur l'estuaire, soit sur près de 150 kilomètres de rives au Moyen Âge, vingt-cinq petits ports (qui sont de nos jours des ports reliques ou fossiles) sont recensés (un tous les 6 kilomètres, une moyenne inférieure à la Basse-Seine) ; toutefois une trentaine d'autres sites ont pu être opérationnels. Le complexe portuaire de Nantes fait l'objet d'un long développement qui éclaire d'un jour nouveau son histoire (travaux attribués à l'évêque Félix au VI<sup>e</sup> siècle, travaux du XIII<sup>e</sup> et du XV<sup>e</sup> siècle), ses ports et leurs équipements.

Concernant la Bretagne, M. Tranchant recense 156 ports (soit plus que la centaine jusqu'alors admise), chiffre qu'il estime inférieur à la réalité. Rapporté aux 2 325 kilomètres de côtes bretonnes (extension estimée de la côte d'alors, en y comptant le rivage des îles), cela signifie une moyenne d'un port tous les 17 kilomètres en Bretagne méridionale, et un tous les 13 à 14 kilomètres en Léon, Cornouaille, Goëlo et pays malouin.

En Bretagne méridionale, de Pornic à la Vilaine (en y incluant Belle-Île et Groix), se trouvent une cinquantaine de ports de toutes tailles et souvent sans équipement. Parmi ceux-ci se distingue l'ensemble guérandais dont les ports sont souvent polyvalents, disposant, dans la zone salicole, de prolongements dans des lieux situés sur les étiers.

Parmi ses ports, Le Croisic est un port d'armement qui s'équipe de quais au cours du xv<sup>e</sup> siècle. Entre Vilaine et Blavet, l'activité de vingt-cinq ports est attestée, seulement cinq – les plus anciens, situés sur des estuaires ou au fond du golfe du Morbihan, – jouent un rôle commercial significatif : Redon, Vannes, Auray (l'histoire de ces trois ports est retracée et leurs équipements précisés), Hennebont et Blavet, les autres étaient situés au bord d'une crique, à proximité d'un hameau, voire même sur une plage inhabitée. Au-delà, il a dû exister d'autres ports plus rudimentaires.

En Bretagne occidentale, les côtes de Cornouaille et de Léon proposent davantage de « petites niches navales que de sites aux véritables potentialités portuaires ». Une soixantaine de ports sont dénombrés. Une partie de ceux-ci se concentre à proximité des ras : pointe de Penmarc'h, pointe du Raz, pointe de Saint-Mathieu, c'est-à-dire à des points de passage obligés, et dangereux, de la navigation. D'autres sont liés à des estuaires ou des rias, et certains (Quimperlé, Concarneau, Quimper, Landerneau...) bénéficient d'équipements. Brest, en dépit de sa rade, ne connaît guère de développement portuaire, même si depuis le xiii<sup>e</sup> siècle et durant toute la guerre de Cent Ans, la ville joue un rôle militaire.

La Bretagne septentrionale dispose d'une trentaine de ports dont certains disposent de quais (Lannion, Tréguier...). Le port de Saint-Malo, qui occupe toute l'anse de Mer-Bonne, n'est alors qu'un port d'échouage doté peut-être d'une cale, de quelques postes d'amarrage fixes et d'une estacade ; les premiers quais en pierre ne datent que de l'époque moderne.

Les conclusions générales de l'ouvrage méritent être citées. Sur l'ensemble de la côte atlantique, M. Tranchant recense 623 ports. Un tel chiffre (inférieur à la réalité), qui constitue probablement un pic quantitatif puisque par la suite des sites ont disparu, souligne tout à la fois la dispersion des activités navales et leur importance. Des disparités régionales sont sensibles, les côtes linéaires, qu'elles soient rocheuses ou dunaires, sont peu favorables à l'établissement de ports, alors que les côtes découpées y sont plus propices. Les densités portuaires les plus élevées se trouvent le long des rives des grands estuaires ou des étiers des bassins salicoles. En termes de chronologie, l'essentiel de cette géographie portuaire se fixe entre le xi<sup>e</sup> siècle et le xiii<sup>e</sup> siècle, soit à partir de sites restaurés après les invasions vikings, soit à partir de nouveaux sites. Cette genèse s'inscrit dans le grand mouvement de croissance de l'Occident et est concomitante de la structuration des agglomérations rurales et urbaines. Si des extensions de quai ont lieu à la fin du Moyen Âge, surtout en fond d'estuaire, les créations restent rares et sont réalisées au prix de gros travaux.

Les ports maritimes médiévaux ne sont pas systématiquement des prolongements organiques de villes ou de villages adjacents – c'est particulièrement vrai en secteur salicole –, et comme, par ailleurs, les villes dites portuaires se protègent de leurs aires navales au moyen de remparts et de forteresses, l'impression est que les populations se tiennent à distance, craignant les dangers venant de la mer. En termes d'équipement, si la présence de quais, d'estacades, de jetées, n'est pas rare et signale un site d'une

certaine importance, beaucoup d'endroits n'en sont pas dotés, ce qui ne les empêche pas de participer activement aux échanges maritimes régionaux, voire internationaux. En effet, l'adéquation du site naturel, proche d'un lieu de production ou de consommation, aux contraintes nautiques imposées par les navires employés à cette époque, est déterminante. S'il devient inadapté, le port est déplacé voire abandonné<sup>2</sup>.

L'ouvrage se complète d'une indication des sources, d'une importante bibliographie, d'un index des ports, havres et mouillages, et il comporte quatre-vingt-trois figures (cartes, plans, représentations anciennes). Au total, l'ouvrage est une base de données remarquable.

Alain GALLICÉ

Brice RABOT, *Les structures seigneuriales rurales. Bretagne méridionale (xiv<sup>e</sup>-xv<sup>e</sup> siècles)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2017, 413 p.

Cet ouvrage est la publication d'une thèse de doctorat, dirigée par Jean-Luc Sarrasin, soutenue en 2014 à l'université de Nantes sous le titre : *Les structures seigneuriales en Bretagne méridionale (pays vannetais et comté de Nantes) à la fin du Moyen Âge (xiv<sup>e</sup>- début xv<sup>e</sup> siècle)*. Sous un titre qui peut paraître rebutant au premier abord, l'auteur nous entraîne à la découverte des structures d'encadrement des sociétés rurales que furent jusqu'à la Révolution les baronnies, seigneuries et autres « sieuries ». Il plonge ses racines dans les études d'histoire rurale qui ont marqué l'historiographie française et ont été marquées dans la région concernée par les travaux de Jean Gallet, *La seigneurie bretonne (1450-1680) : l'exemple vannetais*, en 1983, et *Seigneurs et paysans bretons du Moyen Âge à la Révolution*, en 1992. L'historien s'est donc remis sur le métier en choisissant une double zone d'étude et une période l'autorisant à comparer la crise de la seigneurie bretonne avec ce qui a été observé en France. L'insertion de 24 pages de cartes en couleur en fin de volume vient agrémente la démonstration, tout comme celle de soixante graphiques et tableaux au sein du texte.

L'expression « structures seigneuriales » est explicitée dès l'introduction : l'auteur désigne ainsi l'ensemble constitué par les seigneuries banales et les seigneuries foncières, répondant à des réalités très diverses, les plus petites et les plus nombreuses constituant les sieuries, microcosmes d'encadrement des hommes de quelques dizaines d'hectares

---

2. Ajoutons que, dans les zones où l'océan ne cesse de remodeler la topographie des côtes (ce qui n'est pas le cas de la plupart des côtes bretonnes), des efforts, parfois considérables, ont pu être accomplis pour faire face aux évolutions de l'environnement littoral : travaux d'endiguement, constructions d'écluses de chasse pour évacuer les dépôts de vase, d'épis et de jetée, pour contenir les déplacements des bancs de galets et de sable. Ainsi les territoires portuaires ont ceci d'exceptionnel qu'ils ont suscité, auprès de populations traditionnellement enclines à accepter les phénomènes naturels, des réactions collectives de grande ampleur destinées à y résister.