

# INVENTORIER ET DÉCRIRE LES CONSTRUCTIONS DE L'EAU

## LE VOCABULAIRE DES PORTS EN MILIEU FLUVIAL ET ESTUARIEN

JOURNÉE D'ÉTUDES DU 10 DÉCEMBRE 2013

MISSION DE L'INVENTAIRE GÉNÉRAL DU PATRIMOINE CULTUREL  
MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION, PARIS



MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION  
Direction générale des patrimoines  
**Mission de l'Inventaire général du patrimoine culturel**  
182, rue Saint-Honoré 75033 Paris Cedex 01 FRANCE

Paris, mai 2015

#### COORDINATION

**Virginie Serna**, conservateur en chef du patrimoine, Mission de l'Inventaire général du patrimoine culturel, Direction générale des patrimoines, Ministère de la culture et de la communication, chercheur associé au LAMOP - UMR 8589 (Laboratoire de médiévistique occidentale de Paris)

#### CONCEPTION GRAPHIQUE

**Anthony Guido**

#### MISE EN PAGE

**Eleonora Antuna**

#### IMPRESSION

**Reprographie du Ministère de la culture et de la communication**

#### NOTICE CATALOGRAPHIQUE

*Inventorier et décrire les Constructions de l'Eau : le vocabulaire des ports en milieu fluvial et estuarien*, (journée d'études 2013). Virginie Serna (dir.), Paris : Ministère de la culture et de la communication, Direction générale des patrimoines, Mission de l'Inventaire général du patrimoine culturel, 2015, 89 p., ill.

#### RÉFÉRENCE BIBLIOGRAPHIQUE

FRANCE, Ministère de la culture et de la communication, Mission de l'Inventaire général du patrimoine culturel. Journée d'études (10 décembre 2013). Paris. *Inventorier et décrire les Constructions de l'Eau : le vocabulaire des ports en milieu fluvial et estuarien*. Dir. Virginie Serna. Paris : Ministère de la culture et de la communication, 2015, 89 p., ill. ISBN 978-2-11-139552-7.

#### MOTS CLEFS

Port fluvial et estuarien, archéologie nautique, archéologie portuaire, rivière aménagée, période historique, vocabulaire, Inventaire général du patrimoine culturel, espace fluvial, thesaurus, navigation, paysage fluvial, Rhône, Somme, Canche, Loire, Dordogne, Garonne, Saint-Laurent-du-Maroni, estuaire de la Seine, estuaire de la Gironde, estuaire de la Loire.

#### SITE INTERNET

[<http://www.inventaire.culture.gouv.fr>]

ISBN 978-2-11-139552-7

# AVANT-PROPOS

## RÉFLEXIONS POUR UNE APPROCHE RENOUVELÉE DES TERRITOIRES FLUVIAUX

De plus en plus de Régions ont inscrit dans leurs divers schémas régionaux de développement de leurs territoires le soutien aux itinéraires fluviaux, cyclistes et pédestres le long des voies d'eau intérieures, appelées à devenir des points forts d'attractivité. Le tourisme est aujourd'hui perçu comme une activité économique majeure capable de maintenir des emplois et de compenser les disparités infrarégionales en s'appuyant sur une logique des réseaux.

La valeur culturelle des projets de valorisation touristique est à l'ordre du jour depuis plusieurs années mais les outils numériques à disposition aujourd'hui ont accru la demande tout en exigeant une plus grande qualité de l'information disponible. Pour améliorer l'offre culturelle sur un fleuve, un estuaire ou le long d'un canal, une meilleure connaissance de ce territoire et de ses évolutions dans l'histoire est nécessaire. C'est ce que peut apporter une opération d'Inventaire général du patrimoine culturel qui aura ainsi l'opportunité de revisiter des territoires connus – en ville ou en milieu rural – soit par une approche topographique soit par une approche thématique comme celle que propose le patrimoine industriel.

Dans un tel contexte, il est essentiel que l'État – comme le prévoit le cadre législatif de 2004 qui fonde l'Inventaire général du patrimoine culturel – mette à disposition des services en régions un Vocabulaire et des outils de description des objets étudiés en conformité avec les attentes des équipes de recherche. Si l'ouvrage *Principes d'Analyse Scientifique* dit « Vocabulaire de l'Architecture », renouvelé et enrichi récemment, contribue déjà largement à l'entreprise, il est évident que dans le domaine du génie civil et des sites portuaires en particulier, des lacunes subsistent qui sont aussi des handicaps sérieux pour aborder de nouveaux champs d'investigation comme ceux du patrimoine ethnologique ou du paysage dans la perspective de mise en œuvre des conventions européennes de Florence 2000 et de Faro 2005.

Au-delà de la participation à des politiques de valorisation culturelle et touristique, les résultats des opérations d'Inventaire général du patrimoine culturel mis à disposition du plus grand nombre via les systèmes documentaires interrégionaux (GERTRUDE) et nationaux (Mérimée et Palissy) confortent les services en charge de l'Inventaire général dans leur rôle de fournisseur d'expertise scientifique. Le document normalisé et raisonné à partir de résultats homogènes, pérennes et interopérables ainsi délivré contribuera à de futurs aménagements dans le respect du patrimoine désormais connu et présenté dans son contexte.

Cette mise à disposition des données peut donc dorénavant intéresser toutes les politiques publiques en faveur des territoires des vallées fluviales et des estuaires, notamment les politiques liées au Grenelle de l'environnement sur l'eau et les risques naturels.

Nommer mieux les objets d'étude contribue à les protéger et permet aux habitants de s'approprier une « histoire » de ces espaces habités avec une plus forte sensibilisation à leurs fragilités. Les enjeux de valorisation urbaine atteignent en premier lieu les espaces portuaires et il est donc essentiel de disposer en amont de toute l'information permettant un développement durable de ces espaces.

Ces travaux, en mettant l'accent sur les vestiges anciens reconnus, véritables palimpsestes de la relation de la ville et des hommes à sa rivière aménagée, redonnent à cette histoire de l'homme et du fleuve sa juste place par cette recherche des « *realia* » qui contribuent à écrire peu à peu l'Histoire des territoires.

Philippe Vergain  
Chef de la Mission de l'Inventaire général du patrimoine culturel  
Service du patrimoine, Direction générale des patrimoines  
Avril 2015

# SOMMAIRE

## **PRÉFACE** 5 ÉRIC RIETH

## **INTRODUCTION** 7 VIRGINIE SERNA

Programme de la journée d'études 9

Intervenants et participants 10

Présentation des institutions associées 12

## **ACTES DE LA JOURNÉE D'ÉTUDES**

Le port, les ports en milieu fluvial : état de la recherche 13  
VIRGINIE SERNA

Récit d'une écriture : le terme « port » dans le *Dictionnaire du Rhône médiéval* 19  
JACQUES ROSSIAUD

Des archives au service des archéologues et d'une archéologie portuaire estuarienne  
en devenir (Moyen Âge-Époque moderne) 22  
JIMMY MOUCHARD

Vie et mort des ports de la basse vallée de la Garonne et de la Dordogne : choix  
d'implantation, réalité archéologique et termes associés (18<sup>e</sup>-20<sup>e</sup> siècles) 35  
VINCENT JOINEAU

Port et quai du bassin de la Somme : deux termes pour deux réalités, du 12<sup>e</sup> au 18<sup>e</sup> siècle 44  
CHRISTOPHE CLOQUIER

Les ports de l'estuaire de la Gironde et leurs aménagements : les exemples de Saint-Julien-  
Beychevelle (rive gauche) et de Mortagne-sur-Gironde (rive droite) 51  
CLAIRE STEIMER et YANNIS SUIRE

Paimbœuf, un avant-port de Nantes. De la chaussée du lest à la chaussée de l'Est 62  
(17<sup>e</sup>-18<sup>e</sup> siècles)  
FRANÇOISE LELIÈVRE

Vocabulaire de l'eau et des ports en Guyane 72  
CÉLINE FRÉMAUX et KRISTEN SARGE

L'estuaire et le cours de la Canche : du *portus* mérovingien aux ports médiévaux 75  
INÈS LEROY

## **CONCLUSION** 81

Le vocabulaire, un outil à partager ?  
JEAN DAVOIGNEAU et VIRGINIE SERNA

Pour un vocabulaire des ports : collecte des termes utilisés par les chercheurs à l'occasion de  
cette journée 83

Orientation bibliographique 87

# PRÉFACE

## DES « CONSTRUCTIONS DE L'EAU » AUX « CONSTRUCTIONS SUR L'EAU »

Inventorier et décrire... les « constructions sur l'eau ». Ce passage du « de » au « sur » s'explique simplement. Il est lié à notre champ de recherche, celui de l'histoire médiévale des bateaux de mer et de navigation intérieure envisagée sous l'angle des techniques et fortement influencée par « l'anthropologie des bateaux »<sup>1</sup> aboutissant à la définition d'une archéologie nautique où les bateaux, « acteurs et témoins d'histoire » selon la belle expression de François Beaudouin, sont étroitement associés à leurs « territoires de l'eau » tels qu'ils sont évoqués par Virginie Serna dans l'introduction de cette publication. Au-delà du changement de préposition et de la transition du « de » au « sur », les principes des questionnements situés au centre de cette publication consacrée à l'étude du vocabulaire, du principe descriptif et des mots en usage, sont de nature similaire, qu'ils portent sur l'univers des « constructions de l'eau » ou sur celui des « constructions sur l'eau ». Ainsi en est-il du mot de calfatage, un mot à première vue banal, « sans histoire »... et pourtant...

Dans un article classique intitulé « Note sur le calfatage : la chose et le mot »<sup>2</sup>, Lucien Basch s'interrogeait sur le sens précis à donner au terme de calfatage comme méthode d'étanchéité des joints entre des bordages employée dans la construction navale. Il s'agissait non seulement de définir cette technique mais également d'en cerner sa chronologie et son origine. Dans l'étude de L. Basch, le mot se trouvait envisagé comme une source historique. Dans le domaine de l'histoire de l'architecture navale, auquel se rattache le terme de calfatage, les dictionnaires des termes de marine, dont les plus anciens datent en France du milieu du 17<sup>e</sup> siècle<sup>3</sup>, contiennent, en toute logique, de très nombreux mots relevant de l'architecture navale. Quelques-uns de ces dictionnaires sont spécifiquement dédiés au « vocabulaire de spécialité »<sup>4</sup> de l'architecture navale. C'est le cas, par exemple, de l'ouvrage de Blaise Ollivier<sup>5</sup> daté de 1736 ou encore celui de Duranti de Lironcourt<sup>6</sup> daté de 1771. Ces ouvrages de référence, d'une grande précision technique, rédigés pour certains d'entre eux par des praticiens de la construction navale renommés en leur temps tel Blaise Ollivier, issu d'une célèbre dynastie de constructeurs au service du pouvoir royal, sont certes très précieux pour les chercheurs de l'Inventaire, les historiens, les archéologues et les ethnologues mais présentent également des limites. Revenons ainsi au terme de calfatage.

Il désigne une technique particulière d'étanchéité des coutures entre les bordages d'une coque et se caractérise par l'introduction en force du matériau d'étanchéité (étoupe, fibres végétales, mousses...) dans les joints du bordé fixé aux membrures préalablement établies sur la quille. Cette technique est très différente de celle du lutage consistant à disposer le matériau d'étanchéité, sans l'enfoncer en force, au fur et à mesure de l'élévation du bordé. Ce terme technique de lutage n'apparaît pas, en fait,

1. Ce champ de recherche a pour origine les études du futur amiral Pâris (1803-1896) sur les architectures navales vernaculaires dont *L'Essai sur la construction navale des peuples extra-européens* publié à Paris en 1843 constitue une sorte de manifeste scientifique. Parmi les « héritiers intellectuels » de Pâris, François Beaudouin (1929-2013) occupe une place particulière. Son œuvre scientifique de « nauticien », comme il se définissait, est étroitement associée à l'histoire du développement en France du patrimoine nautique maritime et fluviale. Nous nous permettons de renvoyer à notre article : « Des bateaux, des milieux et des hommes : un regard anthropologique sur l'archéologie nautique à travers 'l'héritage intellectuel' de François Beaudouin ». In *Archaeologia Maritima Mediterranea*, 2015, 12 (à paraître).

2. Basch L., « Note sur le calfatage : la chose et le mot ». In *Archaeonautica*, 1988, 6, p.187-198.

3. Parmi les plus anciens dictionnaires, on peut citer : Cleirac E., *Us et coutumes de la mer, avec un traité des termes de marine*. Bordeaux, 1647 ; Desroches, *Dictionnaire des termes propres de marine*. Paris, 1687.

4. C'est le titre d'un atelier de recherche organisé depuis 2015 dans le cadre du champ « Techniques et technologies » du LAMOP (Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne) par Philippe Bernardi, Raphaëlle Chaussenot, Christian Fletcher, Éric Rieth, Emmanuelle Vagnon. Les résumés des ateliers sont publiés dans le site internet du LAMOP.

5. Ollivier B., *Traité de construction*, 1736. Édition du manuscrit conservé au SHD, Éditions Oméga, Nice, s.d.

6. Duranti de Lironcourt, *L'instruction élémentaire et raisonnée sur la construction pratique des vaisseaux*. Paris, 1771.

dans les dictionnaires de marine, même ceux considérés comme les plus techniques. Ce mot, d'usage courant aujourd'hui dans la terminologie archéologique, a été emprunté au vocabulaire de l'architecture terrestre<sup>7</sup>. Il s'agit donc d'un terme technique, inconnu de la lexicologie nautique classique, détourné de son contexte d'origine et introduit dans le vocabulaire de l'archéologie nautique pour distinguer deux méthodes différentes d'étanchéité des coutures d'un bordé. Pour un calfat ou un charpentier de bateaux, le terme de calfatage sert aussi bien à désigner la technique de calfatage stricto sensu que celle de lutage. Alors que le chercheur a besoin de recourir à un *instrumentum* linguistique, le praticien n'en éprouve aucune nécessité. Le geste, l'outil, le matériau, la technique ont pour lui valeur de mot.

Un dernier aspect, venant encore complexifier le problème, est celui de l'importance accordée par l'archéologie à cette distinction entre calfatage et lutage du point de vue de l'histoire de l'architecture navale. À chaque terme est en effet associée la définition archéologique de traditions architecturales particulières. Le calfatage se rattache ainsi à des traditions architecturales de principe « sur membrure première » alors que le lutage renvoie à des traditions de principe « sur bordé premier ». Le mot devient alors un vecteur de caractérisation culturelle en relation avec une chronologie, un contexte historique et un environnement nautique déterminés.

Cette articulation entre « la chose et le mot » qui relève du champ de ces singulières « constructions sur l'eau » que sont les bateaux est toute aussi significative lorsqu'elle est appliquée au domaine des « constructions de l'eau », objet de cette journée d'étude dont les communications sont au cœur de cette publication coordonnée par Virginie Serna avec son talent, son savoir, sa compétence et son enthousiasme que notre communauté scientifique apprécie tant. Cette journée était intégralement dédiée « aux choses et aux mots » des « constructions de l'eau » portuaires des milieux estuariens et fluviaux. *Estacade, chenal d'échouage, havre, eytier, hâble, baissier, portus...*, ce sont là autant de termes qui sont identifiés, analysés, commentés, décrits, dans les différents articles de cette publication invitant à une sorte de « visite de rivière » des bassins fluviaux et des estuaires de la Canche à la Garonne d'un côté et du bassin du Rhône de l'autre en interrogeant, selon les cas et les périodes considérées (Moyen Âge et Époque moderne principalement) sources écrites, iconographiques, archéologiques...

Des « constructions de l'eau », objet donc de cette publication, aux « constructions sur l'eau », sujet de cette préface : ne s'agirait-il pas, finalement, de suggérer l'organisation d'une future journée d'étude qui serait totalement consacrée au thème du vocabulaire des bateaux fluviaux et estuariens ? Merci donc à Virginie Serna de nous avoir conduit à formuler cette proposition qui, souhaitons-le, viendra bientôt se concrétiser.

Éric Rieth  
Directeur de recherche émérite au CNRS-LAMOP  
Musée national de la Marine

---

7. « Luter : recouvrir d'un matériau plastique [...] pour rendre étanche une paroi, un plancher ou l'emplacement d'un foyer ». Pétrequin P. (dir.), *Construire une maison 3000 ans avant J.-C. Le lac de Chalain au Néolithique*. Paris, 1991, p. 71.

# INTRODUCTION

## INVENTORIER ET DÉCRIRE LES CONSTRUCTIONS DE L'EAU VOCABULAIRE, PRINCIPE DESCRIPTIF, MOTS EN USAGE

*Estacade, port d'estuaire, port fluvial, chenal d'échouage, havre, eytier, hâble, baissier, portus, structures portuaires*, autant de termes qui qualifient, chacun à leur façon, le port en milieu fluvial ou estuarien. À l'heure de leur inventaire en région, de leur mise au jour en archéologie et de leur reconnaissance patrimoniale, il semble opportun de s'interroger sur ces termes qui rendent compte de ces espaces de qualité bordant les cours d'eau.

Dans ce cadre, la Mission de l'Inventaire général du patrimoine culturel (MIGPC), le laboratoire de médiévistique occidentale de Paris (LAMOP - UMR 8589 Paris 1 - CNRS) et le laboratoire LaScArBx de Bordeaux ont organisé ensemble une journée d'étude qui s'est tenue le 10 décembre 2013 au Ministère de la culture et de la communication, 182 rue Saint-Honoré, Paris.

Expliciter le travail de description au cœur des métiers (du prescripteur au chercheur à l'Inventaire en passant par l'historien et l'archéologue) ; échanger et explorer l'épaisseur historique et sémantique des termes employés pour définir, circonscrire et caractériser les sites portuaires et leurs équipements sur les fleuves, cours d'eau et estuaires, voilà ce que nous nous proposons d'aborder lors de cette journée.

Cette rencontre a rassemblé les chercheurs en charge de l'Inventaire général en région, les archéologues, historiens et étudiants du LAMOP à l'Université de Paris 1 et du LaScArBx à l'Université de Bordeaux afin de partager termes, expériences et pratiques de reconnaissance de ces « Constructions de l'Eau ». Ce terme « fabriqué » lors du colloque « Archives, objets et images des constructions de l'eau du Moyen Âge à l'ère industrielle » tenu en 1999, associant le musée national de la Marine, le Conservatoire national des arts et métiers et l'Université de Paris 8 a, depuis, fait école et fait l'objet d'une publication en 2002<sup>1</sup>. La définition des « Constructions de l'Eau » recouvrait alors les rivières non canalisées, les quais, les aménagements de berges, les structures portuaires, les digues, levées et turcies, les grèves, les gués, les barrages, les installations liées aux moulins et pêcheries, les activités artisanales au bord de l'eau et les cultures sur berges (roselières, chanvrières,...) ainsi que les équipements liés au drainage, irrigation, et maîtrise hydraulique en général.

Cette définition s'est aujourd'hui élargie et s'est déplacée sur le champ des « Territoires de l'eau », profitant de deux avancées conceptuelles majeures. D'une part, celle de la place de témoin privilégié des territoires de l'eau dans la nouvelle ère géologique de notre planète : l'anthropocène, marquée par le poids des populations humaines (et de leurs activités) sur les phénomènes géophysiques ; d'autre part la revendication au sein d'une « anthropologie de la nature » évoquée par Philippe Descola<sup>2</sup> d'une couverture sémantique précise, solide, fiable et partagée sur ce territoire spécifique de l'espace fluvial ou estuarien, fortement anthropisé, objet de reconversion industrielle et d'innovations touristiques.

La prise en compte de ces attentes tant des services de l'Inventaire que des collectivités territoriales, des laboratoires de recherche universitaires que de la mission de l'Inventaire général a permis l'ouverture (ou la réouverture) de cette interrogation sur les mots, vocabulaire et termes descriptifs. La Mission de l'Inventaire général du patrimoine culturel a vocation à traiter en transversalité et pluridisciplinarité cette question.

1. Journées d'étude (7-9 décembre 1999, Paris). *Archives, objets et images des constructions de l'eau du Moyen Âge à l'ère industrielle*, Hilaire-Perez L., Massounie D., Serna V. (textes réunis par), Lyon, ENS éd., coll. Cahiers d'histoire et de philosophie des sciences, 51, 2000, 392 p.

2. Descola P., *Par-delà nature et culture*. Paris, Gallimard, coll. Bibliothèque des sciences humaines, 2005, 640 p.

La journée d'études en est la confirmation, offrant une lecture des territoires diversifiés dans leurs assises régionales (Pays de la Loire, Aquitaine, Picardie, Centre-Val de Loire, Guyane), leurs formes géographiques (lit mineur, lit majeur, paléochenal, estuaire) et leurs bassins fluviaux (Rhône, Seine, Garonne, Dordogne, Somme, Gironde, Loire, Saint-Laurent-du-Maroni).

Les sites portuaires présentés par les intervenants répondent à cette diversité par leur situation topographique (paléoport colmatés, quais déconnectés, port en milieu urbain et rural, site portuaire enfoui, avant-port) et leur chronologie. Plusieurs regards se sont donc portés sur ces structures. Celui du chercheur à l'Inventaire, celui de l'archéologue, de l'historien, qui ont, chacun devant leur objet, choisi pour leur description des termes en usage dans leur discipline. Chaque chercheur, dans sa norme descriptive, instruisant le dossier dans son champ de compétence (archéologie préventive, saisie des données dans Gertrude, étude historique, étude d'impact,...) a convoqué des mots collectés en archives, rassemblé des définitions retrouvées dans les traités de construction, repris des termes du langage vernaculaire, qui à leur façon, rendent lisibles et transmissibles la matérialité et la fonction de l'équipement observé in situ.

Ces déclinaisons sémantiques participant à l'observation du réel constituent un grand atout – si elles sont partagées – pour une approche patrimoniale de ces « Constructions de l'eau ». Elles autorisent une lecture fine des éléments qui composent le site portuaire et sa mise en œuvre. Elles offrent aussi, de part leur épaisseur historique, recherchée et retranscrite, la possibilité d'en saisir l'évolution sur la longue durée.

Ce « travail implicite du langage » au travers de l'exercice de l'enregistrement sur le terrain, vrai « labeur » selon Michel Foucault, transforme l'observé en artefact, la trace en entité, la construction en notice, le vu en signe. Décrire, c'est voir et savoir en même temps, c'est aussi apprendre à voir puisque c'est donner la clef d'un langage qui maîtrise le visible. Le temps de la description, de l'enregistrement est en même temps geste de dévoilement, moment particulier sur le terrain où l'artefact et le site cristallisent l'attention, le moment où le regard tente de donner sens à la construction dans sa réalité matérielle et dans l'espace dans lequel elle est contenue.

Cette « tenue du monde », au travers de l'univers normé des bases de données de l'Inventaire général est plus représentative qu'on ne le pense du champ patrimonial qui nous entoure. Comme le classement des dossiers documentaires du musée national de la Marine dévoilait en 1944, la construction d'un monde maritime dans les ressources documentaires d'un musée<sup>3</sup>, les thesaurus, Vocabulaires et *Principes d'analyse scientifique* de l'Inventaire général, avec leur échelle hiérarchique, dénominations, termes voisins et proches,... transcrivent des ordonnancements du réel. Ils rappellent la fonction initiale de l'objet ou de l'équipement, sa situation passée et sa place contemporaine, et proposent par cette connaissance des usages modifiés l'entrée de ces objets dans les « Territoires de l'eau ».

En adéquation avec un des axes du Labex « La rivière aménagée » de l'Université de Bordeaux (LaScArBx), un des champs de recherches du LAMOP (Techniques - technologies : archéologie nautique) et un des objets du Projet collectif de recherches « Navigation et navigabilités »<sup>4</sup>, cette rencontre fut une première séance de travail, à prolonger sur d'autres thématiques communes.

Virginie Serna  
Conservateur en chef du patrimoine, Mission de l'Inventaire général du patrimoine culturel  
Direction générale des patrimoines  
Ministère de la culture et de la communication, chercheur associé au LAMOP (UMR 8589)

3. Serna V., « La mise en ordre du monde maritime : les collections documentaires du musée national de la Marine (1943-1947) ». In *Le patrimoine maritime. Construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*, Actes du congrès des sociétés historiques et scientifiques, Nantes, 19-23 avril 1999, sous la direction de F. Péron. Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2001, p. 491-500.

4. Projet collectif de recherches (PCR) « Navigation et navigabilités » et sa publication *Le Cher, histoire et archéologie d'un cours d'eau*. Supplément n° 43, RACF, Tours, FERACF, 2013, 326 p.

# PROGRAMME DE LA JOURNÉE D'ÉTUDES DU 10 DÉCEMBRE 2013

## INVENTORIER ET DÉCRIRE LES CONSTRUCTIONS DE L'EAU LE VOCABULAIRE DES PORTS EN MILIEU FLUVIAL ET ESTUARIEEN

9h00-9h30 - Accueil des participants

9h30 : **Ouverture de la journée** par Philippe Vergain, chef de la MIGPC, Ministère de la culture et de la communication ; Laurent Feller, directeur du LAMOP-UMR 8589 ; Éric Rieth, directeur de recherche au CNRS-Musée national de la Marine, LAMOP-UMR 8589

Présidence : Philippe Vergain, chef de la Mission de l'Inventaire général du patrimoine culturel

9h50-10h10 : **Le port, les ports en milieu fluvial : état de la recherche**

Virginie Serna, conservateur en chef du patrimoine, Mission de l'Inventaire général du patrimoine culturel, chercheur associé au LAMOP-UMR 8589

10h15-10h45 : **Le terme « Port » dans le Dictionnaire du Rhône médiéval**

Jacques Rossiaud, professeur émérite à l'Université Lumière Lyon II

10h45-11h10 : **Évocation dans les sources archivistiques anciennes d'un site portuaire établi dans l'estuaire de la Seine au Moyen Âge et à l'Époque moderne**

Jimmy Mouchard, maître de Conférences en archéologie antique, Université de Nantes

11h10-11h30 : **Vie et mort des ports de la basse vallée de la Garonne : choix d'implantation, réalité archéologique et termes associés**

Vincent Joineau, post-doctorant Ausonius, LaScArBx Bordeaux, chercheur associé au LAMOP-UMR 8589

11h30-11h50 : **Port et quai du bassin de la Somme : deux termes pour deux réalités du 12<sup>e</sup> au 18<sup>e</sup> siècle**

Christophe Cloquier, docteur en archéologie, chercheur associé au LAMOP-UMR 8589

12h00-12h30 : Discussion

12h30-14h00 - Repas pris en commun en salle Rameau offert par le LAMOP

14h00 : Présidence Éric Rieth, directeur de recherche au CNRS-Musée national de la Marine, LAMOP-UMR 8589

14h00-14h30 : **Ports de l'estuaire de la Gironde: les exemples de Saint-Julien-Beychevelle (rive gauche) et de Mortagne-sur-Gironde (rive droite)**

Claire Steimer, conservateur du patrimoine, Direction de la culture et du patrimoine, Service du patrimoine et de l'Inventaire, Région Aquitaine et Yannis Suire, conservateur en chef du patrimoine, Direction de la Culture, Service Patrimoine, Région Poitou-Charentes

14h30-15h00 : **Paimbœuf, un avant port de Nantes, 17<sup>e</sup>-18<sup>e</sup> siècles : les chaussées du lest**

Françoise Lelièvre, chercheur, Direction de la Culture et des Sports, Service du patrimoine, Région des Pays de la Loire

15h00-15h20 : **Les ouvrages constitutifs des ports de Loire**

Valérie Mauret-Cribellier, chercheur, Direction de l'Inventaire du patrimoine, Région Centre-Val de Loire

15h20-15h40 - Pause

15h40-16h00 : **Du portus mérovingien au port médiéval. Question de statut. Quelles réalités ?**

Inès Leroy, collaboratrice scientifique, Université catholique de Louvain, Centre de recherches d'archéologie nationale, Belgique

16h00-17h00 : **Le vocabulaire : un outil à partager ?**

Discussion générale avec Jean Davoigneau, chargé d'études documentaires, Mission de l'Inventaire général du patrimoine culturel, Direction générale des patrimoines, Ministère de la culture et de la communication

## INTERVENANTS

**Christophe Cloquier**, docteur en archéologie, chercheur associé au LAMOP - UMR 8589 (Laboratoire de médiévistique occidentale de Paris) ([christophe.cloquier@univ-rouen.fr](mailto:christophe.cloquier@univ-rouen.fr))

**Jean Davoigneau**, chargé d'études documentaires, Mission de l'Inventaire général du patrimoine culturel, Direction générale des patrimoines, Ministère de la culture et de la communication ([jean.davoigneau@culture.gouv.fr](mailto:jean.davoigneau@culture.gouv.fr))

**Laurent Feller**, professeur des universités-Histoire, civilisations, archéologie et arts des mondes anciens et médiévaux, directeur du LAMOP jusqu'en 2013 - UMR 8589 (Laboratoire de médiévistique occidentale de Paris) ([laurent.feller@univ-paris1.fr](mailto:laurent.feller@univ-paris1.fr))

**Céline Frémaux**, ex-responsable des missions d'Inventaire, Service Langues et patrimoine de Guyane, Service de l'Inventaire général du patrimoine culturel, Région Guyane. Aujourd'hui conservatrice de la réserve naturelle nationale de Kaw-Roura en Guyane [[texte lu](mailto:c.fremaux.mkr.pnrg@gmail.com)]([c.fremaux.mkr.pnrg@gmail.com](mailto:c.fremaux.mkr.pnrg@gmail.com))

**Vincent Joineau**, postdoctorant en archéologie industrielle, Institut Ausonius, CNRS - UMR 5607, Université Bordeaux-Montaigne, LaScArBx Bordeaux, chercheur associé au LAMOP - UMR 8589 (Laboratoire de médiévistique occidentale de Paris) ([joineau.vincent@orange.fr](mailto:joineau.vincent@orange.fr))

**Françoise Lelièvre**, chercheur, Direction de la Culture et des Sports, Service du patrimoine, Région Pays de la Loire ([francoise.lelievre@paysdelaloire.fr](mailto:francoise.lelievre@paysdelaloire.fr))

**Inès Leroy**, collaboratrice scientifique, Université catholique de Louvain - Centre de recherches d'archéologie nationale, Belgique ([leroy\\_i@yahoo.com](mailto:leroy_i@yahoo.com))

**Valérie Mauret-Cribellier**, chercheur, Direction de l'Inventaire du patrimoine, Région Centre-Val de Loire ([valerie.mauret-cribellier@regioncentre.fr](mailto:valerie.mauret-cribellier@regioncentre.fr))

**Jimmy Mouchard**, maître de Conférences en archéologie antique, Université de Nantes, LARA, UMR 6566, CReAAH ([Jimmy.Mouchard@univ-nantes.fr](mailto:Jimmy.Mouchard@univ-nantes.fr))

**Éric Rieth**, directeur de recherche émérite au CNRS-Musée national de la Marine, LAMOP - UMR 8589 (Laboratoire de médiévistique occidentale de Paris) ([e.rieth.cnrs@gmail.com](mailto:e.rieth.cnrs@gmail.com))

**Jacques Rossiaud**, professeur émérite à l'Université Lumière Lyon II

**Kristen Sarge**, responsable des missions d'Inventaire, Service Langues et patrimoine de Guyane, Service de l'Inventaire général du patrimoine culturel, Région Guyane [[texte lu](mailto:kristen.sarge@cr-guyane.fr)] ([kristen.sarge@cr-guyane.fr](mailto:kristen.sarge@cr-guyane.fr))

**Virginie Serna**, conservateur en chef du patrimoine, Mission de l'Inventaire général du patrimoine culturel, Direction générale des patrimoines, Ministère de la culture et de la communication, chercheur associé au LAMOP - UMR 8589 (Laboratoire de médiévistique occidentale de Paris) ([virginie.serna@culture.gouv.fr](mailto:virginie.serna@culture.gouv.fr))

**Claire Steimer**, conservateur du patrimoine, Direction de la culture et du patrimoine, Service du patrimoine et de l'Inventaire, Région Aquitaine ([claire.steimer@aquitaine.fr](mailto:claire.steimer@aquitaine.fr))

**Yannis Suire**, conservateur en chef du patrimoine, Direction de la Culture, Service Patrimoine, Région Poitou-Charentes ([y.suire@cr-poitou-charentes.fr](mailto:y.suire@cr-poitou-charentes.fr))

**Philippe Vergain**, chef de la Mission de l'Inventaire général du patrimoine culturel, Ministère de la culture et de la communication ([philippe.vergain@culture.gouv.fr](mailto:philippe.vergain@culture.gouv.fr))

## PARTICIPANTS

**Eleonora Antuna**, archéologue, membre du PCR « Navigation et navigabilités » ; association Hommes et Cours d'eau (HCE)

**Géraud Buffa**, Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, pôle Solidarités, Jeunesse, Sport, Culture, Direction de la culture et du patrimoine, Service Inventaire général et patrimoine

**Bénédicte Cartelier**, Mission de l'Inventaire général du patrimoine culturel, Direction générale des patrimoines, Ministère de la culture et de la communication

**Catherine Chaplain**, Mission de l'Inventaire général du patrimoine culturel, Direction générale des patrimoines, Ministère de la culture et de la communication

**Bruno De Geyer**, Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur, pôle Solidarités, Jeunesse, Sport, Culture, Direction de la culture et du patrimoine, Service Inventaire général et patrimoine

**Jérôme Decoux**, Conseil régional du Limousin, Direction du développement culturel et sportif, Service de l'Inventaire et du patrimoine culturel

**Patrick Dumoulin**, archéologue bénévole

**Sylvie Faravel**, maître de conférences, Laboratoire Ausonius, LaScArBx – Bordeaux 3

**Marie-Pierre Jezegou**, Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (DRASSM)

**Bernard Le Sueur**, historien, Université de Cergy-Pontoise, Hommes et Cours d'eau (HCE), membre du PCR « Navigation et navigabilités »

**Chalabi Marianick**, Conseil régional Rhône-Alpes, conservateur en chef du patrimoine, Service de l'Inventaire général du patrimoine culturel

**Pascal Petit**, restaurateur du mobilier, filière Arts Décoratifs, C2RMF

**Valérie Schemmama**, Service régional de l'archéologie de la Région Centre, membre du PCR « Navigation et navigabilités »

**Catherine Zeller**, Conseil régional de la Lorraine, pôle culture, Sport, Santé, Associations, Service régional de l'Inventaire général

## *Remerciements*

Cette journée a été réalisée avec le soutien de l'Agence Nationale de la Recherche (ANR) dans le cadre du programme Investissements d'avenir, au sein du Laboratoire d'excellence LaScArBx (ANR-10-LABX-52).

Nous remercions l'ensemble des intervenants pour la qualité de leurs présentations et leur collaboration à ce beau projet.

Nous tenons également à exprimer toute notre gratitude envers Laurent Feller, ancien directeur du LAMOP, qui a soutenu intellectuellement et financièrement cette journée.

## PRÉSENTATION DES INSTITUTIONS ASSOCIÉES

### LE LABORATOIRE DE MÉDIÉVISTIQUE OCCIDENTALE DE PARIS (LAMOP)

Le LAMOP, unité mixte de recherche (UMR 8589) est née en 1998 du regroupement de plusieurs formations du CNRS et de l'université. Ses deux tutelles sont l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne (UFR09) et le CNRS. Elle occupe plusieurs sites, dont les principaux sont l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne et son annexe du 9 rue Malher à Paris, et l'Institut des Traditions Textuelles (FR 33 du CNRS) à Villejuif.

Cette unité de recherche, dont la gouvernance est assurée par Philippe Bernardi et Olivier Mattéoni (directeur adjoint), compte une soixantaine de chercheurs et d'enseignants-chercheurs du CNRS et de l'Université Paris 1 mais aussi de plusieurs universités parisiennes et provinciales, ainsi qu'un grand nombre de chercheurs associés (enseignants, personnels du Ministère de la culture, universitaires étrangers, notamment canadiens), et d'une centaine de doctorants.

L'identité du laboratoire tient en quatre principes généraux, autour desquels se rassemblent ses dix équipes de recherche : pluridisciplinarité, érudition, dimension internationale, lien entre recherche et pédagogie.

La pluridisciplinarité est de deux types : interne au domaine médiéval, puisque le LAMOP couvre des domaines allant de l'histoire la plus classique à l'histoire du droit, en passant par l'histoire littéraire, l'archéologie, l'histoire de l'art, l'histoire des sciences et des techniques et l'histoire du livre, avec des approches et des angles de vue multiples ; externe, car ouverte sur les apports potentiels des autres sciences de l'Homme, anthropologie, sociologie, lexicologie et linguistique.

### LE LABEX SCIENCES ARCHÉOLOGIQUES DE BORDEAUX-LA RIVIÈRE AMÉNAGÉE (LaScArBx)

Le projet LaScArBx associe trois UMR de l'Université de Bordeaux qui œuvrent dans le champs de l'archéologie. Le programme « La rivière aménagée » a pour objectifs de répondre à trois problématiques : le processus d'anthropisation des rivières, l'inadéquation des sites archéologiques avec l'hydrologie actuelle, et enfin, les implications de la remise en cause du maintien des aménagements hydrauliques consécutives à la mise en œuvre de la Directive Cadre Européenne sur l'Eau, introduisant le principe de « continuité écologique » (2000/60/CE).

Les résultats de ce programme permettront de mieux comprendre l'évolution, depuis le 10<sup>e</sup> siècle, des hydrosystèmes et des anthroposystèmes des cours d'eau, navigables ou non ; de réaliser un thesaurus partagé des aménagements de rivière et enfin, de bâtir, en concertation avec les historiens, écologues, archéologues, géographes et hydrauliciens, un outil d'aide à la décision pour les acteurs de la rivière, notamment en ce qui concerne la conservation des ouvrages hydrauliques (seuils de moulins, écluses, passelis de radelage, nasses, etc.).

# LE PORT, LES PORTS EN MILIEU FLUVIAL : ÉTAT DE LA RECHERCHE

Virginie Serna

*Des havres et des ports, les uns sont sur le bord de la mer, les autres en sont éloignés : Les uns sont faits par la Nature, les autres par Arts ; et tous sont Havres d'Entrée, ou Havres de Barre et Marée. On appelle souvent divers lieux, Ports de Mer, bien qu'ils soient en eau douce ; parce que la Mer en étant proche, les Vaisseaux peuvent y aborder, et qu'en la plupart, les eaux y haussent et baissent par le flux et le reflux, et sont toujours près des Emboucheures des Rivières.*

Père Fournier, *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*, 1645, livre second, p. 46.

Pour le père jésuite G. Fournier, les ports, *retraites et enfonceurs dans le rivage* sont avant tout *Ports de Mer*, estuariens parfois, jamais ports fluviaux. Dans l'inconscient collectif, le port ouvre sur un ailleurs fait d'eau salée, non d'eau douce. Pourtant le port ou la cité portuaire, n'est pas que lieu d'ouverture vers le large. Le port enferme, retient, stocke, immobilise, comme l'écrit P. Artières<sup>1</sup> et le langage qui lui est associé est tout à cette image. Conservatoire de formes, de gestes, de savoir-faire, l'espace portuaire et son vocabulaire associé assemblent et absorbent les précis de construction de génie civil, le langage des gestes, l'inventaire des droits anciens tout autant que les termes liés à la manutention portuaire.

L'intervention qui suit aimerait, au travers d'une historiographie – trop courte – et d'une sélection – trop réduite – de textes, réinterroger le site portuaire de l'havre de l'*Hydrographie* du Père Fournier à l'Unité stratigraphique Us 524 de la fouille du Parking Saint-Georges à Lyon<sup>2</sup>, du site fluvial de Port-Berteau II (Charente)<sup>3</sup> à la cité portuaire des programmes européens en passant par la nomenclature technique des levées et quais de Loire en Val de Loire Unesco.

C'est au travers d'une chronologie étirée sur moins de 40 ans (1975-2015) que nous retracerons, à notre façon et avec nos repères, les étapes d'une recherche en construction. Partant d'un mémoire de maîtrise puis d'un DEA sous la direction d'E. Rieth,

1. *Du bateau à la cité – L'enfermement à Marseille* (18<sup>e</sup>-20<sup>e</sup> siècles), Exposition 2011-2012 aux Archives départementales des Bouches-du-Rhône, Direction de la Culture, Conseil général des Bouches-du-Rhône, Marseille.

2. Ayala G., « Us 524 : marches du port Sablet ». In Ayala G. (dir.), *Lyon, Saint-Georges. Archéologie, environnement et histoire d'un environnement fluvial en bord de Saône*. Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, coll. Documents d'archéologie française, 106, 2013, p. 130.

3. Rieth E., Carrière-Desbois C., Serna V., *L'épave de Port-Berteau II (Charente-Maritime). Un caboteur fluvio-maritime du haut Moyen Âge et son contexte nautique*, Paris, 2001, coll. Documents d'archéologie française, 86, 154 p.

sur « Les aménagements portuaires des cours d'eau », cette question de l'archéologie des structures portuaires s'est trouvée réactivée par l'étude des milieux nautiques et espaces navigués des bateaux d'Orlac, de Port-Berteau II, de Taillebourg sur la Charente, d'Épagne-Épagnette sur la Somme. Mais c'est avec l'épave de Beutin sur la Canche, caboteur fluvio-maritime daté du 15<sup>e</sup> siècle, que s'est ouverte la discussion sur l'espace estuarien. L'étude de la circulation de ce grand bateau posait ouvertement les jalons d'une histoire nautique estuarienne faite de cabotage, d'entrée dans l'estuaire, de remontée de la Canche à l'aide de la marée et d'un chargement/déchargement des marchandises au port de la Poulie à Montreuil-sur-Mer<sup>4</sup>.

## UNE RECHERCHE DIFFICILE À ENTREPRENDRE

Si l'on parvient à connaître au travers de la documentation manuscrite de la période médiévale et moderne les marchandises transportées et les grandes communautés urbaines de bateliers (Hanse, *Communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire...*), en revanche, les structures portuaires qui composent l'espace nautique médiéval ont longtemps été difficiles à appréhender. Pourtant le recensement des capitulaires, des exemptions de tonlieux, la lecture des cahiers ou registres de péages et l'inventaire des droits perçus (*statio navium, riparicum, riveragium, arrivagium...*) révèlent un réseau dense dès le haut Moyen Âge prolongeant les routes terrestres héritées de l'empire romain et déroulant en parallèle un réseau de voies navigables entretenues et sous haute surveillance.

Sur le fleuve, le port est le premier marqueur d'un réseau de batellerie, qui fonctionne dans le cadre d'une organisation policée du trafic des

4. Leroy I., Serna V., « Territoire fluvial et navigation fluvio-maritime au Moyen Âge ». In E. Rieth (dir.), *L'épave de la première moitié du XV<sup>e</sup> siècle de la Canche à Beutin (Pas-de-Calais)*, n° spécial de la *Revue du Nord*, n° 20, 2013, p. 180 et suiv.

marchandises. Ce réseau portuaire devient apparent et lisible en archives lorsque son organisation est le fait d'institutions, de groupements d'intérêt, d'associations de métiers qui contrôlent l'espace fluvial pour « la vraie conservation de la navigation et activitez du negoce »<sup>5</sup>. En archéologie, les traces de ces ports ont longtemps été pensées a priori comme fugaces, modestes, voire rustres et sans intérêt.

## ITINÉRAIRE ARCHÉOLOGIQUE : LES CHANTIERS ÉCOLES

Les premières données archéologiques sur le port en eau douce sur le territoire national furent le fruit d'une fouille programmée sous la direction de J. Chapelot et E. Rieth, prolongement d'un programme des ATP sur les ateliers de potiers en Saintonge<sup>6</sup> (1971) qui s'interrogeait, notamment, sur les notions de débarquement et embarquement des céramiques produites par les ateliers de la Chapelle-des-Pots. Au travers de cette problématique des échanges qui reste latente dans toute reconnaissance des usages portuaires, se lisait aussi toute la spécificité du site archéologique portuaire. Quels vestiges ? Quel espace ? Quels artefacts ? Et au-delà quelle histoire ?

Car il s'agit bien, dans le cas des ports en eau douce de mêler questionnements et disciplines (archéologie, inventaire, archive,...) pour comprendre cette ligne de communication essentielle, cet espace urbain ou rural, ces places publiques avec leurs composantes, les ports, lieux d'immobilisation des bateaux, zone de stockage des marchandises et plateforme d'échanges.

En archéologie, l'approche fut donc dans un premier temps, et de façon légitime, fondée sur les traces de l'usage portuaire, sur l'embarquement et le débarquement des marchandises. Les traces reconnues furent la densité du mobilier céramique non embarqué, fracturé et laissé sur place, l'épaisse stratigraphie de ce dépôt, une chronologie étendue, un large espace riverain sans structures associées. Les fouilles du site de Port-Berteau II sur la Charente sous la direction d'E. Rieth de 1992 à 1997<sup>7</sup> et la

fouille du site de Port Guillot sur la Saône par L. Bonnamour et son équipe en 1992<sup>8</sup> jouèrent à cet égard le rôle de chantiers écoles pour des interventions archéologiques en milieu hyperbare.

## LE LEGS DE LA WATERFRONT ARCHAEOLOGY

Cette archéologie portuaire ne partait pas de rien. Elle s'appuyait dans un premier temps, sur les fouilles de Dorestaadt, sur le Rhin tortueux, débutées dès 1845, reprises en 1967 qui montrèrent la présence d'une gigantesque estacade de bois, prolongeant les ruelles, soutenue par une multitude de poteaux parfaitement conservés dans ce milieu humide. Un vaste complexe d'apponement, porté sur pilotis, s'étendait ainsi sur près d'un kilomètre, fait de passerelles juxtaposées, larges de 6 à 8 m, jetées à la perpendiculaire en direction du fleuve. Dans un second temps, l'immense travail de la *Waterfront archaeology* et la mise au jour dès 1972, par le Guidhalll Museum puis le Museum of London du *Medieval Riverfront revetment construction of London* confirmèrent les atouts d'une archéologie portuaire en centre urbain. L'analyse des sites de Blackfriars, Mermaid Theater, Baynards Castle, Trig Lane, Seal House, New Fresh Wharf, Custom House, sur la Tamise, démontrèrent « that the majority of the land south of Thames Street had been reclaimed at the expense of the river between the 12 th and the 16 th centuries »<sup>9</sup>.

Ces sites archéologiques dans leur matérialité, leur ampleur et leur chronologie, n'eurent pas à cette période de sites homologues sur le territoire français. Ce n'est qu'en 1987 qu'eut lieu sous la direction de N. Rouzeau, en terrestre, une des premières fouilles de port d'estuaire, sous la forme d'un sauvetage urgent à Nantes, à l'emplacement du port au Vin médiéval. Placé dans le confluent de l'Erdre et de la Loire, cinq rangs de quais successifs y furent observés. L'aménagement le plus ancien, daté du 13<sup>e</sup> siècle, était constitué de planches réutilisées d'une gabarre à clins, posées sur chant, calées verticalement par des membrures du même bateau et protégées devant par un « cail » de galets de lestage. Le premier quai en pierre (1525) construit 10 m en avant dans le même axe était constitué de gros blocs de granit équarris. En 1705, 15 m de berges sont gagnés sur la Loire, suivant la même évolution que les quais de Londres. L'étude

5. Arch. dep. du Loiret, CC 213. Extrait des registres du Conseil d'État du Roi (19 décembre 1629) et procès-verbal de l'assemblée des habitants d'Orléans (13 août 1630). Dion R., *Histoire des levées de la Loire*. Paris, 1961, p. 147.

6. Chapelot J. (dir.), *Potiers de Saintonge. Huit siècles d'artisanat rural*. Catalogue de l'exposition du musée national des Arts et traditions populaires, Paris, 1975, Éditions de la Réunion des Musées Nationaux.

7. Rieth E., Carrière-Desbois C., Serna V., *L'épave de Port-Berteau II (Charente-Maritime). Un caboteur fluvio-maritime du haut Moyen Âge et son contexte nautique*, Paris, 2001, coll. Documents d'archéologie française, 86, 154 p.

8. Bonnamour L., « Fouille d'aménagements médiévaux dans le lit de la Saône au sud de Chalon ». In *Revue archéologique de l'Est*, 43, Dijon, 1992, CNRS, p. 353-378.

9. Milne G., « Medieval Riverfront revetment construction of London ». In *Medieval Ships and Harbours in northern Europe*, BAR International Series 66, 1979.

documentaire menée alors par X. Fehrbach avait confirmé l'apport décisif des sources archivistiques à l'analyse de cet ensemble portuaire, constituant « un espace fondamental pour la compréhension de l'évolution urbaine »<sup>10</sup>.

## LES ANNÉES PATRIMONIALES

En 1989, François Beaudouin, dans son ouvrage *Paris sur Seine* démontra par une analyse fine et savante des collections iconographiques conservées au musée Carnavalet et à la Bibliothèque historique de la Ville de Paris, l'envergure des ouvrages portuaires dans la cité, leurs assises minérales et leur architecture modélisée<sup>11</sup>. Les ports de Paris étaient là, foisonnants, denses, représentés, dessinés, disponibles au regard mais non observés en archéologie.

En 1992, le colloque *Patrimoine maritime et fluvial* sous l'égide du Ministère de la culture aborda le sujet sous l'angle architectural du port de Marseille. Mais, même si l'article de R. Borruey et J.-L. Bonillo, « Fluidité et architecture. Les logiques de l'espace portuaire » saisissant les mutations du port maritime, écartait les ports en eau douce<sup>12</sup>, ce colloque lança un mouvement décisif de reconnaissance des objets et sites du fleuve. L'entrée en patrimoine et l'engouement pour le fluvial s'inscrivirent plus profondément dans le monde universitaire, à Paris 1, au sein du séminaire d'archéologie nautique (le terme n'était pas encore celui-ci), sous la direction d'E. Rieth. Les premières thèses en archéologie nautique des périodes historiques s'établirent sur les cours d'eau de la Marne<sup>13</sup>, la Loire<sup>14</sup>, la Durance<sup>15</sup>,... Elles eurent le mérite de consolider un réseau de jeunes chercheurs autour du monde fluvial. Parallèlement, se poursuivait le grand travail du *Dictionnaire du Rhône médiéval* de Jacques Rossiaud qui aboutira à une publication en 2002.

10. La place du port au Vin à Nantes, note à l'occasion des journées archéologiques de Nantes, 1987.

11. Beaudouin F., *Paris sur Seine*, Paris, 1989, Nathan, 190 p.

12. Borruey R. et Bonillo J.-L., « Fluidité et architecture. Les logiques de l'espace portuaire ». In *Le patrimoine maritime et fluvial, Entretiens du Patrimoine*, Nantes, avril 1992, Paris, Direction du Patrimoine, 1993, coll. Actes des Colloques de la Direction du Patrimoine, n° 12, 461 p.

13. Serna V., *La construction d'un paysage fluvial du Moyen Âge au siècle des Lumières : l'exemple de la Boucle de Marne*, thèse de doctorat, Université de Paris 1, 1996.

14. Mièjac E., *Passer la Loire : les sites de franchissement de la Loire de Cosne-Cours-sur-Loire à Chaumont aux époques médiévale et moderne*, thèse de doctorat, Université de Paris 1, 1997.

15. Lonchambon C., *Les bacs de la Durance du Moyen Âge au XIX<sup>e</sup> siècle*, Aix-en-Provence, publications de l'université de Provence, 2001, 401 p.

C'est aussi à cette même date que s'engagèrent les fouilles archéologiques préventives du quartier du Grognon à Namur (Belgique) sous la direction de J. Plumier. Les premières structures portuaires datées du haut Moyen Âge furent mises au jour et interprétées comme des *slipways*. Ces dispositifs élaborés de mise à flot d'embarcation, perpendiculaires à la Meuse se présentaient sous la forme de *plans inclinés* fait avec des rondins de bois, des petits escaliers en dalles de grès et murets de pierre qui mettaient en communication la zone navigable du fleuve et le secteur d'activité du site<sup>16</sup>.

En 2004, le 35<sup>e</sup> congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public tenu à La Rochelle, choisit comme thématique « Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge ». L'idée comme l'écrit R. Le Jan dans son avant-propos était de proposer « une analyse rénovée de l'histoire portuaire »<sup>17</sup>. Deux articles, l'un pour les ports en eau douce (J. Rossiaud), l'autre pour les ports maritimes (M. Tranchant) ravivèrent la dichotomie des deux espaces, écartant de fait les sites en milieu estuarien. Les articles de M. Suttor sur les ports de la Meuse moyenne, d'E. Rieth et J. Chapelot sur la moyenne Charente et celui de J. Teyssot sur l'Allier formèrent pour la première fois un tout cohérent, représentatif des équipes archéologiques en place et des études en cours d'historiens.

Ce colloque, s'il répondait aux attentes des historiens et des archéologues, ne s'insérait pas dans la dimension de l'aménagement du territoire – ce n'était pas son rôle – ni du tourisme fluvial – ce n'était pas dans sa compétence – et restait dans la stricte sphère des sciences humaines, où il avait toute sa place. De part sa qualité et sa reconnaissance éditoriale, il a marqué définitivement un pas dans la recherche universitaire.

## LYON, BORDEAUX : LES PORTS RETROUVÉS

C'est à la commission interrégionale de la recherche archéologique (Cira) de la région Rhône-Alpes qu'a été annoncé, en 1998, le projet de construction d'un parc de stationnement dans un secteur très sensible

16. Vanmechelen R. et al., « Structures portuaires mérovingiennes sur le confluent Sambre-Meuse, à Namur (Grognon, fin VI<sup>e</sup>-VII<sup>e</sup> siècle) ». In Verslype L., *Villes et campagnes en Neustrie, Sociétés – Économies – Territoires – Christianisation*. Actes des XXV<sup>e</sup> Journées internationales d'archéologie mérovingienne de l'AFAM. Mémoires publiés par l'Association française d'archéologie mérovingienne, t. XVI, 2007, p. 231-247.

17. R. Le Jan, Avant-propos. In *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public Publications de la Sorbonne, p. 7-8.

de la ville de Lyon<sup>18</sup>. En février 2001, le « rapport d'évaluation » validé, l'intervention archéologique se déroula de 2001 à 2010. Parallèlement et dans un même cadre préventif, Bordeaux redécouvrit aussi son quartier portuaire<sup>19</sup>.

Les deux chantiers, imposants par la chaîne opératoire mise en œuvre, le corpus des données et leur publication, ont replacé le quartier portuaire, plus que le port en soi dans le domaine de la recherche. Ils ont tous deux par la qualité des données et les choix des termes dans leur publication, affirmé et démontré la pertinence d'une archéologie préventive de l'espace fluvial en milieu humide.

## ARCHÉOLOGIE PRÉVENTIVE ET ESPACE FLUVIAL

L'apport majeur de la fouille préventive du Parc Saint-Georges est d'avoir suivi la formation et l'évolution d'un grand espace fluvial à vocation portuaire. Le terme employé par l'auteur n'est pas neutre. Qu'est-ce que « la vocation portuaire » d'une ville fluviale ? Nous tenterons de saisir au travers des termes utilisés (mis en italique dans ce texte) cette « vocation fluviale ».

Fondée sur une patiente étude géomorphologique, l'étude de la formation de l'espace fluvial a retracé tous les déplacements des niveaux de berge, modifiés plusieurs siècles durant la circulation des eaux du Rhône et de la Saône<sup>20</sup>. L'ensemble des informations propose une restitution du paysage, qui détecte sur fond de métamorphose fluviale, une présence humaine bien avant la colonisation romaine. Les termes choisis par G. Ayala pour qualifier la *vocation portuaire* s'appuient sur la mise au jour d'un *ponton de bois* de la fin du 1<sup>er</sup> siècle après J.-C. et d'une première embarcation. Cinq chalands à fort tonnage matérialisent un *site d'ancrage* à la confluence de la Saône primitive puis en rive droite de la nouvelle Saône. L'*activité portuaire* qui se développe du milieu du 2<sup>e</sup> au début du 4<sup>e</sup> siècle contribue à faire de *Lugdunum* une plaque tournante. Un amoncellement de blocs suggère l'existence d'un mur de bord de Saône qui isole la ville basse au cours de l'Antiquité tardive. L'*apponnement* est

18. Ayala G. (dir.), *Lyon, Saint-Georges. Archéologie, environnement et histoire d'un environnement fluvial en bord de Saône*. Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, coll. Documents d'archéologie française, 106, 2013, 440 p.

19. Gerber F., « À l'autre bout de la Garonne, Burdigala : un port fluvio-maritime antique de l'Arc Atlantique ». In Sanchez C., *Actes du colloque Les ports dans l'espace méditerranéen antique*, Montpellier, 22 et 23 mai 2014. Aix-en-Provence, CCJ-MMSH, coll. Bibliothèque d'Archéologie Méditerranéenne et Africaine (BiAMA), 2015, 12 p.

20. Ayala G. (dir.), *Lyon, Saint-Georges...*, p. 37.

constitué de 15 pièces de bois horizontales et de 14 pièces de bois verticales, formant *marchepied* entre le niveau de l'eau et le sommet de la berge, facilitant l'*accostage* d'embarcations et le transfert des personnes. Cette première structure définit donc un *aménagement disposé le long du lit mineur de la rivière dans le but de faciliter l'accostage*<sup>21</sup>. Les têtes de chapitre montrent les termes retenus par l'auteur : *Les berges de la Saône, L'évolution du talus de berge, Un mur en bord de Saône, Des constructions de bord de Saône, La berge et sa plaine côtière, Activités riveraines, Conversion d'un espace fluvial, Échanges et commerces* marquent pour l'auteur la vocation portuaire du lieu.

## LA RECONQUÊTE URBAINE DES QUAIS À ORLÉANS

L'appréhension des espaces portuaires ligériens en région Centre-Val de Loire se situe dans le prolongement de l'approche érudite et méthodologique du Conservatoire régional des rives de la Loire et de ses affluents (CORELA), association créée en 1992. L'ouvrage précieux de N. Le Nevez, *Entretien des quais ligériens*<sup>22</sup>, au travers de l'analyse des désordres des ports liés aux affouillements des pieds de rampes ou des perrés, livre un vocabulaire très précis, revendiqué pour identifier, nommer les éléments qui composent ce patrimoine fragile et essentiel de l'identité ligérienne. Les termes *anneaux, cale, escalier, fondations, mur parapet, perré, pierres de rives, quai, rampe et tablier* forment ensemble un « glossaire du port ligérien » tandis qu'un « glossaire technique entretien » et un « glossaire des matériaux » ajoutent une dizaine d'autres termes. Fort de cette approche en Pays de la Loire, deux événements modifièrent le regard sur l'espace portuaire d'Orléans. Tandis que d'un côté se dessinait en 2000 la limite du bien Unesco du Val de Loire patrimoine mondial de part et d'autre du fleuve, la canicule du mois d'août 2003 et son étiage exceptionnel mettaient à nu le lit mineur de ce même fleuve. C'est dans ce contexte que l'Agglomération d'Orléans tenta la reconquête des quais rive droite du Centre ancien (2004 - 2007).

L'étude patrimoniale réalisée en amont du concours d'architecture, donna lieu à de nombreuses recommandations inscrivant le projet dans une continuité historique. Il fut nécessaire de rappeler que les quais de Loire participaient à la logique d'un front urbain, en rive droite comme rive gauche, formant un ensemble portuaire urbain unique sur le bassin de la Loire. Ancien *Emporium*, premier port de Loire

21. Ibid. p. 52.

22. Le Nevez N., *Entretien des quais ligériens*, coll. Carnet de bord, 2005, Corela, p. 4 et suiv.

après Nantes, le port d'Orléans rassemble encore de nombreuses caractéristiques (pente, escalier, mise en œuvre des pavés, pierres de rive,...) qui offrent un exemple très pertinent de l'architecture portuaire fluviale du 19<sup>e</sup> siècle, un *Unicum*, au sens strict des *Principes, méthode et conduite de l'Inventaire général du patrimoine culturel*.

À cette occasion, le vocabulaire du port ligérien a été réactivé. M. Mantellier dans son *Glossaire des documents de l'histoire de la communauté des marchands*, Paris, 1869, mentionne sur la Loire le terme d'*arrivouer*, comme synonyme de port : *arrivouer* (16<sup>e</sup> siècle) : « point du rivage où les bateaux abordent, disposé pour le débarquement des voyageurs et des marchandises, port ». Le terme d'*arrivoir* semble être repris uniquement à Blois : « C'est le nom que les habitants donnaient au quai de la Loire près de Blois »<sup>23</sup>. Le terme de *chantier* semble également être utilisé dès le 14<sup>e</sup> siècle : « bord des rivières navigables, lisières qui doit rester libre pour le service de la navigation, l'entrepôt des marchandises qu'on embarque ou débarque ». Le terme est repris par R. Dion : « les mariniers appellent chantiers toutes les berges élevées et attaquées par le courant. C'est naturellement le long de ces berges que s'établissent les ports et que s'opèrent les chargements de bois [...] » précisant que « l'action combinée de l'érosion et de la sédimentation fluviales a ainsi créée côte à côte des chenaux offrant à la navigation un mouillage suffisant et de véritables quais naturels, dont la hauteur [...] assure à l'habitat humain une sécurité relative »<sup>24</sup>.

Aujourd'hui, le terme de port d'Orléans n'est plus d'un usage contemporain. On parle de quais, on va « sur les quais » mais on ne va pas « au port ». L'absence d'échange commercial a fait disparaître l'utilisation du terme alors même que des bateaux y sont à nouveau amarrés.

## L'ÉTUDE D'UN RÉSEAU PORTUAIRE SUR LE CHER

Apparue à l'Inventaire général par le biais des enquêtes sur les réseaux ferroviaires portées au sein de la MIGPC par J. Davoigneau, déroulée par les archéologues via l'ample réflexion de G. Chouquer, prolongée aujourd'hui par S. Robert, s'édifiant sur le

socle solide des atlas de B. Lepetit<sup>25</sup>, la notion de réseau, voire de rhizomes permet une analyse fine des petits ports se déclinant en milieu urbain et rural comme autant de places portuaires.

Sur le Cher, ce réseau, entretenu par la *Communauté des marchands de Loire...* a été reconnu dans le cadre du PCR « Navigation et navigabilités »<sup>26</sup>. Entre la grève sédimentaire et le quai haut et profond pour le chargement (Savonnières) et déchargement par grutage, on trouve la grève pavée en abreuvoir (Saint-Georges-sur-la-Prée), la berge d'érosion avec grève de pied (Chabris), la grève aménagée. Le mur de quai simple, avec bas-port en glacis et port de tirage pour le débardage manuel ne se rencontrent que dans les structures urbaines à partir du 16<sup>e</sup> siècle (Vierzon). Le réseau des ports sur le Cher est un réseau urbain et rural ; dense pendant toute la période médiévale et moderne et les espaces portuaires, petits ou grands, se répartissent équitablement rive gauche et rive droite. Les lieux portuaires sont souvent pérennes, marqués par une topographie déjà liée à un réseau viaire ancien. Certains ont parfois été déplacés dans le cas d'une divagation ou modification importante du lit de la rivière.

Leur identification archéologique s'est faite par une concordance des éléments associés à l'usage portuaire sur un même lieu topographique (épave, céramiques abondantes perforées intentionnellement à l'occasion du tri de la marchandise, ancres en pierre,...). Autre façon de retrouver le port : rechercher les traces de son fonctionnement (fréquentation, maintenance des infrastructures, entretien du chenal navigable, topographie et densité des péages) qui témoignent ensemble de la vitalité d'un lieu portuaire.

Sur le cours du Cher, les recherches de V. Schemmama ont montré que, sur les 44 sites portuaires recensés, seul 6 apparaissent sur la carte de Cassini, avec le toponyme *Port*. L'association port-passage n'apparaît qu'une seule fois, sur le *Port et gué de Sainte-Thorette* (18) et les prospections effectuées sur le terrain n'ont montré que rarement cales et quais. Une seule structure d'aménagement a été identifiée précisément. Il s'agit du mur de soutènement d'une cale au lieu dit *Port Péan* à Saint-Georges-sur-la-Prée (18).

23. Dion R., *Histoire des levées de la Loire*. Paris, 1961. p. 188.

24. Ibid. p. 100.

25. Lepetit B., *Chemins de terre et voies d'eau Réseaux de transports et organisation de l'espace en France 1740-1840*. Paris, Édition de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1984, 144 p.

26. Projet collectif de recherches (PCR) « Navigation et navigabilités ». *Le Cher, histoire et archéologie d'un cours d'eau*, supplément n° 43, RACF, Tours, FERACF, 2013, 326 p.

Afin d'appréhender l'organisation en réseau sur la rivière du Cher, toutes les traces modestes sur le territoire ont été retenues et le cahier des données nous en offre une lecture pertinente. La carte réalisée à partir de l'ensemble des données collectées pointe 44 ports sur le Cher. Cette densité tant en rive droite (16) qu'en rive gauche (14) – 10 sans localisation – offre l'image d'un réel dynamisme de la navigation. La maille de 5 à 8 km (parfois entre 2 et 3 km) entre les ports du Cher montre le foisonnement des rencontres marchandes, confirmant des itinéraires courts, voire très courts, de circulation tant longitudinale que transversale des hommes et des marchandises<sup>27</sup>.

## NOUVELLES DIRECTIONS DE RECHERCHES SUR LES PORTS

Depuis 2010, les recherches menées sur les ports antiques de Narbonne ont renouvelé les connaissances sur les aménagements portuaires dans les milieux fluvio-lagunaires. Ce programme de quatre ans (2010-2013) mené dans le cadre d'un partenariat fort (DRASSM, CNRS-UMR 5140-Archéologie des Sociétés méditerranéennes), la région Languedoc-Roussillon, Ministère de la culture (DRAC) et l'Université de Montpellier 3, a permis de développer une approche pluridisciplinaire et la réalisation de fouilles archéologiques de grande ampleur dans des milieux humides. Ce programme constitue à n'en pas douter un des prochains grands axes de recherche en archéologie<sup>28</sup>. (Merci à Marie-Pierre Jezeguou, qui par sa présence lors de cette journée a ouvert cette piste prometteuse).

Aujourd'hui, les historiens, les archéologues tout comme les architectes et urbanistes s'interrogent différemment sur le devenir des zones portuaires. Le récent colloque « Les zones portuaires : aménagements, réaménagements, réhabilitations de l'Antiquité à nos jours »<sup>29</sup> tenu en janvier 2014 par la Société française d'histoire urbaine s'en est fait l'écho. La thématique retenue invitait à réfléchir sur les mutations fonctionnelles des ports et leur traduction dans l'espace urbain (requalification, *Waterfront*, patrimonialisation des vieux ports,...).

Des programmes européens novateurs comme le Special Research Programme, (SPP) *Harbours from the Roman Period to the Middle Ages* porté par la communauté scientifique allemande et anglaise<sup>30</sup>

27. Ibid. p. 108.

28. *Les ports dans l'espace méditerranéen antique, Narbonne et les systèmes portuaires fluvio-lagunaires*. Colloque des 22 et 23 mai 2014, Montpellier.

29. Journées d'étude de la Société française d'histoire urbaine (SFHU).

30. spp-haefen.de/en/home.

ou encore « Heritage Assets in Inland Waters » d'English Heritage confirment les démarches universitaires européennes sur ce sujet. Elles ouvrent la connaissance archéologique directement sur l'aménagement du territoire et la valorisation vers un public scolaire et internaute.

## DERNIÈRES PERSPECTIVES LIGÉRIENNES

Le beau travail en cours de publication de V. Mauret-Cribellier<sup>31</sup>, chercheur à la Direction de l'Inventaire du patrimoine de la région Centre-Val de Loire sur les ports de Loire en Val de Loire moyenne autorise un nouveau regard sur ces équipements. Compris dans leur chronologie, datés et approchés par programme de construction, les ports forment, malgré leur diversité architecturale, un tout cohérent le long de la Loire. Les ports de Loire, « monuments de la marine de Loire » selon P. Cayla<sup>32</sup> structurent et organisent la ligne d'eau. Leur minéralité étire et prolonge encore aujourd'hui la ville dans l'eau, formes urbaines déroulées vers le fleuve par la saignée des escaliers et degrés, tandis que le sable qui les compose les amalgame subtilement aux berges du fleuve.

## CONCLUSION

Afin de retrouver et comprendre, voir et savoir décrire, observer et analyser le port, demeurent les mots. L'analyse des termes employés, du hâvre au *slipways* en passant par les plans inclinés et les quais, dans des contextes scientifiques différents, ouvre sur une anthropologie historique du site portuaire. Les manières de désigner une cale ou de parler d'un mouillage ou d'une vocation fluviale restent de bons révélateurs des valeurs partagées par une communauté de chercheurs. La recherche est donc ouverte. Elle pourrait se poursuivre en travaillant sur la transcription du mot, l'attestation de son usage et de sa morphologie sur un bassin fluvial et une période donnés. Elle permettrait de saisir la construction d'un champs de connaissance et de culture sur les espaces portuaires, sensibles aux transformations d'usage et de sens.

31. Mauret-Cribellier V., *Naviguer sur la Loire. Au fil de l'eau de Nevers à Candes-Saint-Martin*. Images du patrimoine (à paraître en septembre 2015).

32. Cayla Ph., « Les ports, monuments de la marine de Loire », Ancenis, Histoire et patrimoine au pays d'Ancenis, Revue de l'AR-RA, numéro spécial Loire, 2001, p. 87-96.

# RÉCIT D'UNE ÉCRITURE : LE TERME « PORT » DANS LE *DICTIONNAIRE DU RHÔNE MÉDIÉVAL*

Jacques Rossiaud

Le *Dictionnaire du Rhône médiéval*<sup>1</sup> a été élaboré il y a près de quinze ans. C'est le récit de l'écriture du terme « port » à laquelle je convie le lecteur aujourd'hui.

Son intitulé, *Dictionnaire du Rhône médiéval. Identité et langage. Savoirs et techniques des hommes du fleuve, 1300-1550* est indicatif (dans le désordre) d'un procès d'élaboration. J'ai d'abord voulu, modestement, faire un simple glossaire ; au fil du travail ce glossaire est devenu encyclopédique, puis langagier et/ou linguistique, car j'ai toujours pris garde de restituer les désignations originales (françaises, franco-provençales ou occitanes) d'un instrument, d'une activité, ou d'un groupe, en me préoccupant de l'origine et de la nature des textes dans lesquels ces désignations s'inséraient ; textes relevant soit de la langue commune, soit de la langue spéciale (ou professionnelle), soit du jargon, cas infiniment plus rare.

Le *Dictionnaire* a acquis enfin des potentialités culturelles, identitaires, anthropologiques, en permettant par exemple de restituer des univers – sociaux ou géographiques – d'emprunts lexicaux. L'aire géographique choisie encadre et limite les ambitions : grossièrement, elle couvre la France du Sud-Est, de Mâcon à la Méditerranée et de Sion à Aigues-Mortes, en y incluant bien sûr l'Isère (de Sassenage au Rhône) et la Durance (en aval de Tallard). Le champ chronologique est celui du Moyen Âge tardif et du premier 16<sup>e</sup> siècle, car c'est vers 1300 que les documents comptables apparaissent et que les séries municipales se font abondantes.

Au sein du *Dictionnaire*, le « port » désigne :

1. le passage et les droits qui lui sont attachés ;
2. le bateau servant au passage ;
3. le port au sens aujourd'hui usuel de débarcadère.

Ces trois significations sont contenues dans la langue professionnelle et surtout dans la langue commune, que cette dernière soit d'oïl, d'oc, ou d'aire médio romane puisque le mot est abondamment employé,

1. Rossiaud J., *Dictionnaire du Rhône médiéval. Identité et langage. Savoirs et techniques des hommes du fleuve, 1300-1550*. Grenoble, CARE, 2 vol. 2002. Le terme port, *portus*, est décliné dans l'ouvrage des pages 271 à 281.

avec ses deux sens les plus courants, dans les sources latines, en particulier juridiques.

On sait que le terme est inclus dans l'inventaire des *regalia*, dressé à Roncaglia en 1158 par les juristes – des romanistes – au service de l'empereur Frédéric Barberousse qui souhaite alors soumettre les communes lombardes. Certains articles de ce catalogue des droits souverains concernent les voies publiques et les fleuves navigables : ils reprennent la définition de *portus* donnée par le *Digeste* de Justinien qui malgré sa date tardive (534) retransmet le droit romain classique : *Portus appellatus est conclusus locus quo importantur merces et unde exportantur* (*Digeste*, I, XVI, 59). Cette définition est parfaitement applicable aux ports médiévaux. Le franchissement de marchandises et de voyageurs équivaut aux importations et exportations évoquées par le Code.

## LE PORT PASSAGE

Le *portus* est *conclusus* : ses limites déterminent l'existence d'un espace privilégié par la concession d'un droit de passage sur une certaine étendue de rivière. *Portus* possède, en conséquence, une signification territoriale très forte dans les diplômes royaux ou princiers entre le 9<sup>e</sup> et le 12<sup>e</sup> siècle (il est par exemple question, dans l'un de ces documents, d'un lieu *in portu Vittrariae, in pago Herbodelico* ; ici *portus* et *pagus* ont une signification homologue).

*Portus* désigne donc un *trajectus* ou *districtus* pour reprendre les termes juridiquement signifiants de la géographie seigneuriale. Des traces très nettes de cette manière de voir subsistent en plein 19<sup>e</sup> siècle, par exemple sur l'Allier, où la concession de passage est appelée dans les documents des Ponts et Chaussées, *port de bac* (i.e. un port au sein duquel on peut installer un bac).

Ces districts ou détroits sont d'ampleur très inégale, les différences procédant de facteurs multiples (topographiques et historiques). Le détroit du port de Saint-Gilles s'étend sur 20 kilomètres de Rhône entre le Perrim et La Fosse ; celui de Lyon sur 12 kilomètres entre les *Vetera Fossata*, au droit de la

Croix-Rousse, et la *Petra Vetera* (la Pierre Bénite) à l'aval immédiat de la confluence. Les droits de *riveragium* (attache, épaves, pêcheries, plantis) s'ajustent à ce détroit qui mesure en moyenne, sur la Saône 2 à 4 kilomètres, et le double sur le Rhône vivarois. Au-delà de ces inégalités s'impose surtout la très forte densité des passages. Je dénombre 93 ports actifs aux 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> siècles entre Seyssel et la mer (483 km) soit un port pour 5,17 kilomètres !

Concrètement, à l'intérieur de ses bornes, le *portus* (qu'il soit lyonnais ou autre) peut se réduire à un seul bac, ou bien en comprendre plusieurs, ou bien associer un bac et un pont, car il va de soi qu'un pont est un port ou une part de port. Exemples lyonnais : il est concédé à l'abbaye Saint-Pierre en 1245 *quamdā partem portus Rhodani apud pontem*. La Chambre des comptes du Dauphiné évoque en 1389 un lieu *ad portum pontis Yrubii* (de même en 1450). À Avignon, en 1331, on parle d'un droit *super portu et portonagii pontis de Avinione*...

On doit en déduire que les œuvres des ponts n'institutionnalisent pas une réaffirmation de l'autorité publique face à la privatisation et au morcellement antérieurs (signifiés par le mot port et la chose allant avec), comme on l'a très souvent avancé, à propos d'Avignon par exemple. L'œuvre peut être comprise comme la fédération de diverses puissances trouvant un intérêt commun à la transformation du passage. Les seigneurs du port se changent en *fratres pontis*.

Aux 10<sup>e</sup> et 11<sup>e</sup> siècles, les concessions du droit, leur patrimonialisation, les sous concessions et les divisions successorales aboutissent à une extraordinaire multiplication des ayants droits qui, à la fin du Moyen Âge, se comptent par dizaines dans certains ports méridionaux (Codolet ou Rognonas par exemple). Les pariers (associés) se réunissent alors annuellement en assemblées générales qui instituent des procureurs et des trésoriers. À partir de la fin du 12<sup>e</sup> siècle toutefois, les grandes familles et les princes rachètent des parts en des lieux névralgiques. Cent ans plus tard, les autorités publiques resserrent leur contrôle sur les entrées et sorties de marchandises taxées par la rève (droit sur les marchandises qui entraient dans le royaume et qui en sortaient) et la traite foraine et créent, afin de fortifier leur système douanier une administration des ports et passages qui soumet à son accord tout déplacement de bac, et qui surtout formalise et renforce la hiérarchie existante en faisant de certains *portus* les lieux de perception (et de passage) obligés des nouveaux droits.

Tels sont les cadres à l'intérieur desquels fonctionne un port public.

La réalisation du droit s'exerce ordinairement grâce au système de la ferme concédée à un ou plusieurs fermiers qui acquièrent lors de la vente aux enchères, pour une durée (renouvelable) de un à trois ans, un quasi monopole du passage, mais dans le respect d'un ensemble de coutumes et de privilèges :

1. Beaucoup de coutumes rhodaniennes accordent aux citoyens des communautés riveraines une part du passage par le privilège dit de « petit port » distinct de celui de « grand port » tenu par les fermiers. Ainsi, à Valence, les citoyens sont en droit de faire traverser le Rhône aux voyageurs et aux marchands, mais en batelets ne contenant pas plus de six personnes. Il en va de même, malgré quelques variantes, à Saint Bernard d'Anse, Tarascon ou Beaucaire. Ce droit profitable s'exerce sans difficultés en temps normal, mais provoque beaucoup de mécontentements en période de marasme ou de crise ; il dresse tout à la fois les fermiers du « grand port » contre les bénéficiaires du « petit », et les habitants ordinaires contre la minorité citoyenne (composée essentiellement d'originaires) qui a le plus souvent accaparé le privilège.

2. Autre bonne coutume portuaire à respecter : le tarif préférentiel dont bénéficient les riverains et voisins du fleuve. À Tarascon, en 1250, tous ceux qui habitent à moins de huit lieues à la ronde ne paient que demi pontonnage. Les habitants quant à eux sont francs, ou bien astreints à un abonnement annuel léger (en argent ou en nature), ou bien encore à une redevance symbolique (un denier à Arles) versée avec les étrennes que les fermiers et leurs ribayriers (ou hommes du fleuve) reçoivent de tous les foyers de la ville entre Noël et l'Épiphanie.

3. Troisième contrainte : respecter les privilèges des clercs, des nobles et des officiers princiers ou royaux ; reconnaître également les avantages accordés à certaines catégories sociales en des circonstances particulières : aux pèlerins, aux affaneurs (manouvriers) lors de la période des foins, des moissons ou des vendanges ; aux invités à des fêtes familiales.

4. Il leur faut également respecter le tarif du pontonnage qui, à la différence d'un péage, ne s'applique qu'aux personnes et aux moyens de transport (hommes, bêtes, charrettes ou chars). Les exigences sont doublées en temps de hautes eaux.

5. Les exploitants doivent enfin assurer le service en tout temps et à toute heure, de jour et de nuit en cas de nécessité (sauf dimanches et jours de grandes fêtes – quatre dans l'année – pendant lesquels ils peuvent se contenter d'utiliser le carreton (un bateau

de second rang) et non le port. Le service doit être continu de l'aurore à la sonnerie de l'*ave maria* nocturne. Restent, en milieu rural, des problèmes de fréquence des traversées et d'honnêteté des passeurs. On a, là-dessus, une très abondante littérature anecdotique, mais, en réalité assez peu de plaintes en justice.

## LE PORT-BAC

Une bonne gestion implique aussi, dans le cas d'un bac, de choisir pour lui le meilleur (ou le moins mauvais) emplacement et pour cela parfois, d'en changer à la suite de légères transgressions fluviales ou de glissements locaux d'itinéraires terrestres. En ville, la position de la traille (la corde tendue d'une rive à l'autre, servant à la manœuvre du bac) (comme celle du pont) est indicative des directions majeures du trafic. Le câble tendu représente un obstacle et il faut baisser la traille pour laisser passer les navires ; la manœuvre est coûteuse en main d'œuvre et en temps. Il est donc logique d'installer le bac vers l'amont du rivage urbain, si le trafic vient principalement de l'aval, ou bien vers l'aval si le trafic amont est dominant (les sites tarasconnais et lyonnais illustrent respectivement le premier et le second cas).

La complexité de l'équipement dépend bien sûr de l'importance du passage et de l'intensité de la circulation. Dans les ports ruraux installés en eaux assez calmes, un bac volant manœuvré à la rame répond aux nécessités. Mais, dans les trois-quarts des cas sur le Rhône, les ports sont riches de deux ou trois bateaux (quatre dans les grands ports urbains, à Valence et à Arles par exemple), dont un grand « port » (on dit aussi « charrière ») long de neuf à dix toises, et large de quatorze à seize pieds. Ces bâtiments solides – fonçure, courbes et pennons sont de roure (chêne), bordés et pont de sapin – sont amphidromes, à tableaux larges et bas, nantis de tabliers mobiles (les trapons). Ils résistent sept à neuf ans.

Les trailles sont utilisées de diverses façons :

- à bras, sans autre dispositif que la corde traversière, nécessairement basse que tire le pontonnier (ainsi à Rognonas ou à Saint-Gilles) ;
- par les moyens conjugués de l'oblicité du navire et de son arbre glissant par l'amont sur la traille ;
- par la même technique, mais avec l'aide d'un traillon (corde) capelé à la traille dressée haut grâce à des dispositifs de poteaux sur soliers maçonnés et disposant de treuils pour tendre et détendre la corde au passage des bateaux.

## LE PORT DÉBARCADÈRE

Reste le troisième sens du mot *portus* : celui de débarcadère, de *cargatorium*. On sait que son aménagement peut être extrêmement sommaire et se résumer en une simple cale nantie de deux ou trois amarres. Toutefois, même dans ce cas, l'aire du port, aussi modeste soit elle, est un espace public, un segment de grand chemin, pour cela relevant d'une justice rigoureuse ; cette protection, avec la présence quasi permanente des pontonniers et l'existence de leur cabane, facilite l'entrepôt et le commerce.

En ville, les ports apparaissent comme des ouvertures plus ou moins larges, dans le bâti ou la muraille urbaine. Ils sont de structures variées, adaptées soit à l'échouage, soit à l'accostage, parfois aux deux et associent alors une grève et des escaliers.

Port est donc un mot à la sémantique opulente, juridique, environnementale, technique. Il est à la racine d'une florissante famille lexicale dont les rameaux appartiennent à la construction navale, à la corderie, au vocabulaire du pouvoir, à celui des sociétés batelières.

Voilà je l'espère, ce mot conduit à bon port.

# DES ARCHIVES AU SERVICE DES ARCHÉOLOGUES ET D'UNE ARCHÉOLOGIE PORTUAIRE ESTUARIEENNE EN DEVENIR (MOYEN ÂGE- ÉPOQUE MODERNE)

Jimmy Mouchard

## PRÉSENTATION

Malgré les travaux de canalisation et les profondes modifications apportées à l'époque contemporaine, l'estuaire de la Seine – à l'instar de la Loire ou la Gironde – conserve encore les traces de ses ports antiques, médiévaux et modernes disparus. Depuis quelques années, le développement et la pratique d'une archéologie portuaire fluvio-maritime dans le quart nord-ouest de la France mettent en lumière le fonctionnement de ces espaces nautiques de transition que sont les estuaires et la particularité d'y établir un port. Plusieurs filtres ont été utilisés et croisés pour ce faire. Le fond documentaire disponible révèle une grande diversité de termes employés pour désigner un contexte portuaire, ou plutôt un site portuaire (notion plus archéologique en ce qui nous concerne). Ce travail – qui nécessita une nouvelle lecture de la documentation existante – fut à l'origine d'un précis de vocabulaire indispensable à la détection de ces paléoports. Le bref constat que nous allons tenter de dresser dans cet article se nourrit d'une thèse portant sur les sites portuaires antiques et médiévaux de l'estuaire de la Seine<sup>1</sup>.

Toutes périodes confondues, le vocabulaire employé pour désigner un « port » peut-être riche d'enseignements non seulement pour comprendre la nature et la fonction du site concerné, mais aussi pour en faciliter sa détection. La prise en considération de la notion de « sitologie » devient alors inévitable afin de cerner au mieux la géotopographie des paléoports de l'estuaire de la Seine. Les supports réquisitionnés pour cette enquête – réalisée sur 350 km<sup>2</sup> de zone test – intègrent à la fois les sources manuscrites médiévales et modernes, les premières cartes d'époque moderne et les extraits cadastraux napoléoniens. À cette vision du port au travers des sources anciennes, s'ajoutent celles des érudits et premiers chercheurs d'époque contemporaine, c'est-à-dire du 19<sup>e</sup> siècle et de la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle. Si les premiers restent contemporains de quelques ports encore actifs, les seconds posent les bases d'une recherche axée sur l'histoire et

1. Mouchard J., *Les sites portuaires gallo-romains et médiévaux de l'estuaire de la Seine*, thèse de doctorat, Université de Rouen, 2008.

l'archéologie des ports. De là est née une certaine confusion des mots, à laquelle nous participons plus ou moins encore.

Aujourd'hui, la pratique d'une archéologie portuaire fluviale et estuarienne nécessite un effort de synthèse. L'utilisation d'un vocabulaire adéquat tant dans la pratique programmée que préventive doit permettre de préciser la notion de « quai », terme de plus en plus utilisé avec précaution par les archéologues, voire même parfois écarté temporairement au détriment d'« aménagement de berge », autre appellation générique – ou terme d'attente –, justifiée par l'absence de compléments d'étude en lien avec l'environnement dans lequel s'insèrent les vestiges mis au jour.

## PORTS ET DROITS ATTENANTS : UN VOCABULAIRE DIVERSIFIÉ

Pour la période médiévale, les sources manuscrites apportent leur lot de renseignements, tout en laissant parfois une zone d'ombre sur la distinction entre site naturel et marqueur anthropique. Si la documentation apparaît lacunaire pour le premier Moyen Âge, à l'inverse, elle s'étoffe à partir du second Moyen Âge. Entre le 10<sup>e</sup> et le 16<sup>e</sup> siècle, le contrôle du cours de la Seine s'exerce au travers différents types de droits que vont se disputer et se distribuer laïcs et ecclésiastiques. Les domaines et les droits seigneuriaux liés au fleuve et à ses exploitations directes ou indirectes se répartissent plus ou moins équitablement. Sans entrer dans les détails d'une histoire médiévale normande complexe, signalons que toutes les plus grandes seigneuries laïques ou ecclésiastiques de la région détiennent une portion de l'espace fluvial (fig. 1). On remarque néanmoins deux types de propriétaires en liaison avec le fleuve : ceux bénéficiant de la quasi-totalité des eaux et ceux ayant des droits uniquement sur le rivage. On note alors un enchevêtrement des propriétés estuariennes, ayant pour conséquence des conflits d'intérêts quasi permanents entre propriétaires dits « de pleine eau » et les propriétaires dits « côtiers » (ou « à pied »). Certaines tensions peuvent néanmoins se solder par une entente et une exploitation commune du

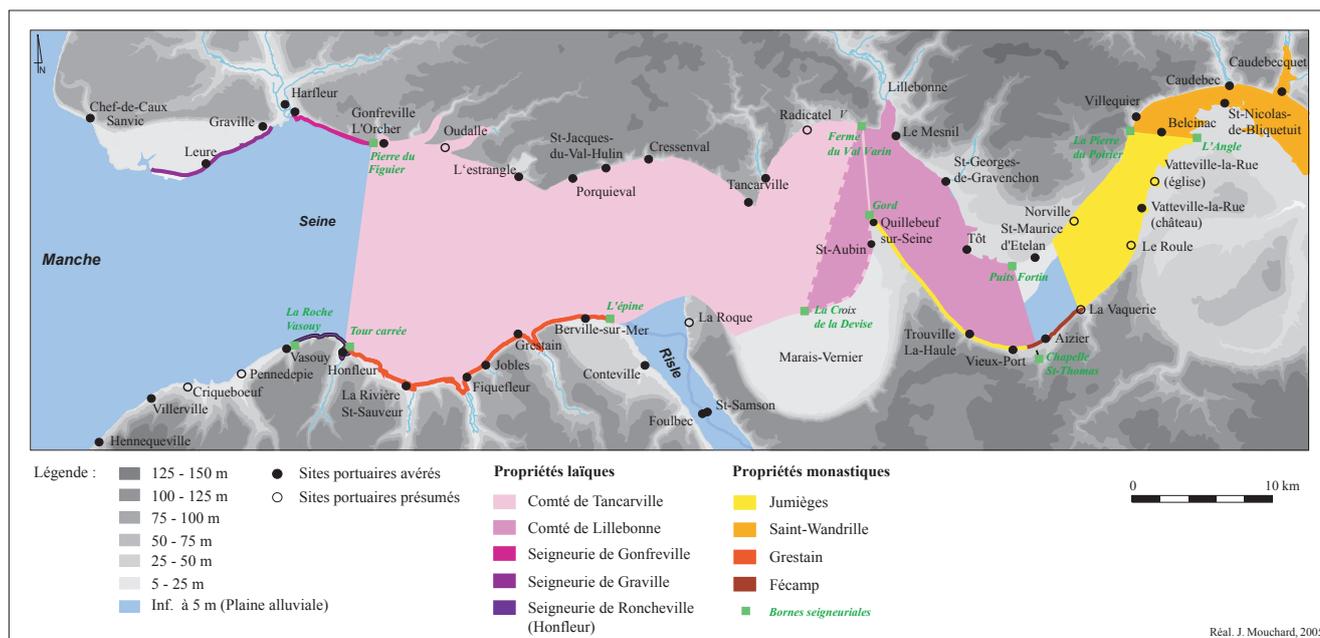


Fig. 1 : Paléogéographie des sites portuaires médiévaux (13<sup>e</sup>-15<sup>e</sup> siècles) et des principales seigneuries fluvio-maritimes dans l'estuaire de la Seine. © J. Mouchard.

lit fluvial. Pour ne citer qu'un exemple, en 1408, un accord est passé entre le comte de Tancarville, au nord – qui jouit alors de tous les droits sur l'exploitation fluviale – et les religieux de Grestain, au sud, à la suite de contestations, procès et différends concernant leurs droits et prétentions respectives sur la rivière de Seine, sachant que ces derniers réclament depuis fort longtemps un droit de varech sur la grève et le rivage bordant leur monastère<sup>2</sup>. D'un point de vue géographique (fig. 1), on remarque que le Comté de Tancarville a su tirer son épingle du jeu et s'approprier l'essentiel de l'estuaire, pendant plus de sept siècles, soit entre le 12<sup>e</sup> et le 18<sup>e</sup> siècle. Les archives du Comté de Tancarville (Éauries, série 1ER) relatent parfaitement cette histoire fluvio-maritime et par la même occasion toutes formes d'activités portuaires.

Au-delà de la maîtrise et/ou du partage du fleuve pour y mener diverses activités, l'implantation d'un port dans la basse vallée de la Seine revêt une triple particularité. Lucien Musset rappelait qu'entre le 6<sup>e</sup> et le 13<sup>e</sup> siècle, le terme de « port », ou plutôt de *portus*, était avant tout polysémique, tantôt à valeur économique, tantôt à valeur fiscale<sup>3</sup>. Au terme de cette étude, nous serions tentés non seulement de conforter cette idée et d'insister sur la nécessité effectivement d'y développer des activités commerciales et d'en tirer profit,

2. Arch. dép. Seine-Maritime, 1 ER 285.

3. Musset L., « Les ports en Normandie du XI<sup>e</sup> au XIII<sup>e</sup> siècle : Esquisse d'histoire institutionnelle ». In *Cahier des Annales de Normandie*, n° 17, Caen, 1985, p. 113-128.

mais surtout d'attirer l'attention sur un troisième paramètre, indissociable du fonctionnement d'un site portuaire : le passage d'une rive à l'autre. Le droit de passage se répercute au moins sur 18 sites potentiels et apparaît régulièrement sous plusieurs formes (*passagium*, *transitus*, *transitus baccorum* et *traversum*). On pourrait rappeler quelques cas de figures du couple *portus/passagium*, tels Tancarville en 1114<sup>4</sup>, Caudebec<sup>5</sup> entre 1137 et 1488, ou encore Berville<sup>6</sup> en 1229. Dans cette optique, il serait tentant d'imaginer qu'en lien avec chaque entité portuaire ait été rattaché du personnel nécessaire au bon fonctionnement du passage et à la gestion des taxes de franchissement. Quelques documents nous éclairent à ce sujet. À l'époque ducale (911-1204), un officier spécialisé dans l'administration des ports – le *portarius* » ou portier – apparaît mentionné pour les sites de « Courval »<sup>7</sup> en 1027,

4. 1114 : *portus Tancardivillae*, Cartulaire de l'abbaye de Saint-Georges, bibl. mun. Rouen ; 12<sup>e</sup> siècle : *portu Tancarvilla*, arch. dép. Seine-Maritime, 13 H 8.

5. « port et passage » de Caudebec, arch. dép. Seine-Maritime, 16 H ; *Passagium portus de Calde Becci*, Lot F., *Études critiques sur l'abbaye de Saint-Wandrille*. Paris, Bibliothèque de l'École des Hautes Études, n° 67, 1913, p. 121.

6. « [...] in *Parochia de Bervilla Supra Sequanam Reum. Qui Portus Sive Passagium huiusmodi vulgariter appellatum Le Port de Saint George Spectat.* », arch. dép. de Seine-Maritime, 13 H 150.

7. Site identifié en 2008 à Trouville-la-Haule. Le terme de portier est désigné comme suit : *Portarius portus de Curtavalle*, Fauroux M., « Recueil des actes des ducs de Normandie (de 911 à 1066) ». In *Mémoires de la Société des Antiquaires de Normandie*, XXXVI, Caen, 1961.

de Jumièges<sup>8</sup> à la fin du 12<sup>e</sup> siècle et de Duclair en 1180<sup>9</sup>. Cette fonction apparaît probablement ensuite, à compter du début du 13<sup>e</sup> siècle, sous l'appellation de « fermier »<sup>10</sup>. Si cette tâche (portier/fermier) peut-être facilement dupliquée à l'échelle des ports médiévaux et modernes de l'estuaire, elle confirme là aussi la réelle gestion de ces espaces de transits et de passages.

Avec l'émergence de nombreuses seigneuries et l'éclosion de plusieurs sites portuaires, apparaît une diversité de droitures et coutumes appropriées. **L'inventaire des droits** mentionnés dans les sources médiévales permet de constater une large représentation de droits généraux (droits de *portus*, de port, de port et passage). Prérogative juridictionnelle ou fiscale d'une autorité en matière maritime, dès lors que les domaines fluvio-maritimes se multiplient à partir du 13<sup>e</sup> siècle, différentes formes de « droit » apparaissent, entraînant ainsi tout un vocabulaire de circonstance, voire spécifique – droits de heurtage, de quéage, de lamanage, de pillage, etc. – soit le reflet d'activités portuaires florissantes. Cet ensemble de droits perçus en contexte portuaire et en baie de Seine peut être décliné en trois catégories, celle évoquant l'environnement du site et la gestion des bateaux (de passage et/ou en stationnement), celle traitant du dépôt, chargement et déchargement de marchandises, et enfin celle renvoyant à différentes activités pratiquées au contact de ces pôles portuaires.

En ce qui concerne la première catégorie, plusieurs droits renvoient à l'arrivée ou à la relâche du bateau dans un rayon proche de tout site portuaire. Pour être clair – d'un point de vue juridique – à l'époque ducale, le port désigne « un ensemble géographique sur lequel une personne exerce une juridiction ». Au début du 11<sup>e</sup> siècle, au-delà de cette main mise sur le passage, le terme de *portus* possède parfois une signification juridique abstraite, celle de « **droit d'accueillir des navires** » (ou siège des navires : *sedes navium*), par l'échouage ou l'accostage. Ce droit d'avoir dans un port des navires à l'attache

8. Barré E., *Les possessions fluvio-maritimes de l'abbaye de Jumièges au Moyen Âge*, arch. dép. Seine-Maritime, F 1789, 2003, p. 10.

9. Barré E., *Les possessions fluvio-maritimes de l'abbaye de Jumièges au Moyen Âge*, arch. dép. Seine-Maritime, F 1789, 2003, p. 10.

10. Les témoignages de fermiers opérant dans l'estuaire sont très nombreux. On pourrait citer par exemple un cas attesté en 1398 : « [...] Jehan Fauquart, fermier et passager du port de Caudebec [...] », arch. dép. Seine-Maritime, 1B15, 1398 (Pâques), fol. 48 ; Barré E., *Les actes se rapportant à la vie maritime dans les registres de l'Échiquier de Normandie conservés aux archives départementales de Seine-Maritime (Saint-Michel 1336 - Saint-Michel 1497)*, thèse de doctorat, Université de Caen Basse-Normandie, 2005, p. 285.

ou en relâche serait selon Lucien Musset l'un des plus anciens<sup>11</sup>. Plus tard, à partir du 13<sup>e</sup> siècle, le **droit d'amarrage** apparaît avec quelques variantes, principalement sous les termes de *hurtagium* (ou **heurtagage**), notamment à Jumièges en 1238, à Berville<sup>12</sup> en 1408, à Quillebeuf<sup>13</sup> en 1413, à Tancarville<sup>14</sup> entre 1469 et 1488. À cette occasion (1488), nous avons même connaissance du « heurtage de la nef qui frappa a terre au près du nest »<sup>15</sup> – le « nez » signifiant le cap – à Tancarville<sup>16</sup>. En 1525, dans l'aveu et dénombrement du 5 mars, François de Fontenay, abbé de Jumièges, déclare tenir à Conteville « acquits, pausaiges, heurtages, deschargeaiges et allegeaiges sur les navires, batteaux et marchandises qui arrivent, passent et deschargent en la rivière de Seine sur et à l'endroit de notre terre ou souloit avoir havre le temps passé ». Des droits de heurtage et/ou d'amarrage figurent régulièrement dans les archives jusqu'au 18<sup>e</sup> siècle, notamment sur la rive sud entre Honfleur et Conteville. Dans le prolongement de cette idée, le **droit d'échouage** : ou « droit de posée »<sup>17</sup>, était également dû au seigneur de Tancarville pour tout navire qui s'échouait volontairement – et non dans le cadre d'un naufrage – au pied du château. L'échouage des bateaux au jusant était assez courant à l'embouchure, notamment sur la rive sud, au contact de certaines grèves. Un dernier droit peut être abordé, celui de **lamanage**, qui consiste à payer une opération d'assistance à l'entrée des ports afin de faciliter l'amarrage du bateau. Rarement attesté, ce droit est appliqué à l'embouchure, dans le port de Chef-de-Caux au 14<sup>e</sup> siècle<sup>18</sup>.

Pour illustrer la seconde catégorie, le **droit de quéage**, spécifique aux sites portuaires équipés d'un

11. Musset L., « Les ports en Normandie du XI<sup>e</sup> au XIII<sup>e</sup> siècle : Esquisse d'histoire institutionnelle ». In *Cahier des Annales de Normandie*, n° 17, Caen, 1985, p. 113-128.

12. Arch. dép. Seine-Maritime, 1 ER 222.

13. Arch. dép. Seine-Maritime, 1 ER 11.

14. Arch. dép. Seine-Maritime, 1 ER 222 : heurtages, posées et amarrages.

15. Arch. dép. Seine-Maritime, 1 ER 222.

16. Les géographes et marins parlent aussi de « pointe », de « langue de terre » ou de « bec » pour qualifier le cap, le nez ou tout promontoire qui assure une protection contre les vents. Ces configurations topographiques favorisent ainsi la mise en place à proximité de sites de mouillage et d'ancrage.

17. Citons par exemple un « Arrest des commissaires contre M. l'abbé de jumiège touchant les droits de posée et d'amarage a quillebeuf et Trouville » en 1738, arch. dép. Seine-Maritime, 1 ER 10.

18. Ancien nom du promontoire de la Hève. En 1355, il est stipulé que « laquelle nef fu lamen Durant Pinal du Quief de Caux qui en ont [sic] pour son lamanage six flourins d'or a l'escu », quittance de Jean II, in Godefroy, *Dictionnaire de l'ancienne langue française et de tous les dialectes du IX<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle*. Paris, Librairie des Sciences et des Arts, 1938 ; Jal A., *Glossaire nautique : répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*. Paris, chez Firmin Didot frères, 1848, p. 906.

quai – à savoir dix sites recensés dans l'estuaire de la Seine – apparaît tardivement (au 15<sup>e</sup> siècle), sur les sites de Tancarville, de Villequier et de Caudebec<sup>19</sup>. Il s'agit très souvent de payer un droit d'utilisation d'une portion de quai pour y faire transiter, charger et décharger des marchandises ou matériaux. Pour ne citer qu'un exemple, en 1412 : « Jenson Savart qui organisait les travaux de mise en défense et de réparation du château de Tancarville fit acheter certaines pierres à Saint-Leu d'Esserent dont il dut organiser lui-même l'acheminement. Il lui fallut organiser le déchargement, mettre provisoirement la pierre à couvert au moins nuisible lieu que faire se peut, payer les droits de quéages et s'entendre avec un marinier qui effectua le transport complet avec chargement et déchargement jusqu'à Tancarville dans deux navées. Après quoi, un charretier amena les pierres du quai jusqu'au château. Alors que les pierres n'avaient coûté que 41 livres et demi, leur transport de Rouen à Tancarville coûta 58 livres et demie. On comprend donc dans ces conditions pourquoi l'emploi de la pierre de St-Leu d'Esserent ne dépassait que rarement Rouen »<sup>20</sup>. Au-delà de l'aspect fiscal, ce droit est l'un des rares à renvoyer l'image d'un site portuaire habillé et doté de structures longitudinales au cours d'eau.

Enfin, la dernière catégorie, certainement la plus complexe, comporte notamment le **droit de pillage**, droit perçu sur l'empilement du bois. Il est principalement attesté au contact des massifs forestiers de la boucle de Brotonne, dans l'estuaire fluvial, sur les sites d'Aizier, de Caudebec, voire de Jumièges non loin de notre zone d'étude. À Aizier, il a été reconnu en 1214 que « lorsque il se faisait une quelconque vente de bois dans la forêt du comte et les bateaux étaient chargés à cet endroit et selon la coutume des navires, le comte [de Beaumont-Meulan] avait la moitié et l'abbé [de Fécamp] l'autre moitié également »<sup>21</sup>. À Caudebec, en 1317, les navires chargés de bois passant devant la ville devaient s'acquitter du droit de pillage en payant 4 s. tournois pour chaque navire, sous peine d'amende<sup>22</sup>. Plus en amont, le 9 novembre 1410, Pierre de Morant, de Bliquetuit, abandonne à Colin, son frère, tous les droits qu'il peut avoir sur le « pillage » du port de Jumièges à cause de la forêt de Brotonne. Le 16 décembre 1410, Colin délaisse pour 6 l. 10 s. le tiers du « pillage » des vaisseaux chargeant du bois à Jumièges et diverses rentes en faveur de Guillaume

Berthoume, seigneur du Lendin. L'opération semble consister en la vente du droit perçu sur le chargement du bois provenant de la forêt de Brotonne au port de Jumièges. Parmi les autres taxes, signalons le **droit de vinage** (droit perçu sur le vin) qui est rarement mentionné, si ce n'est à Caudebec<sup>23</sup>.

Enfin, pour le bas Moyen Âge, dans ces contextes portuaires s'exercent aussi des « **droits de travaux**, coutumes [et] franchises [...] dans tous les ports depuis le dit lieu d'Honfleur jusqu'à l'épine de Berville »<sup>24</sup> (soit Honfleur, Crémanfleur, Fiquefleur, Fatouville-Grestain et Berville). Ils peuvent être complétés par le **droit de radoub**, qui consiste à payer un pilote/charpentier pour qu'il(s) amène(ent) le bateau jusqu'à une cale sèche pour y être réparé. Quillebeuf et Tancarville figurent parmi les rares sites de l'estuaire concernés par ces taxes<sup>25</sup>.

Parfois, ces droits peuvent être multiples, ainsi les **droits de ports, passages et pillage** sont payés au port de Caudebec<sup>26</sup> en 1317. Au milieu de cet espace juridique, de cet espace de « recettes » et de cet espace économique et commercial, interagissaient et fonctionnaient des sites portuaires, pour partie catalyseurs de ces droits. À ces quelques exemples, témoignant de pratiques portuaires variées, s'ajoute le droit de varech, maintes fois attesté durant tout le Moyen Âge et qui mériterait une focale ou un article à part entière.

## PORTS ET CONDITIONS D'IMPLANTATION : UN VOCABULAIRE SPÉCIFIQUE

Établir un port au Moyen Âge dans l'estuaire de la Seine supposait de privilégier un site aux caractéristiques structurelles naturelles favorables et adéquates à la réception des bateaux et à la redistribution de denrées et marchandises. Au-delà des aspects juridiques, fiscaux et du rôle joué par les exploitants/propriétaires, les sources anciennes attestent également d'une variété de contextes géographiques, topographiques et sédimentaires. Certains mots employés dans les textes médiévaux et modernes renvoient généralement à deux types de sites, ceux de pleine eau, et ceux profitant de plages et d'atterrissements.

19. Arch. dép. Seine-Maritime, B 197 ; Beaurepaire Ch. de, *De la Vicomté de l'eau de Rouen et de ses Coutumes au XIII<sup>e</sup> et au XIV<sup>e</sup> siècles*. Évreux, 1856, p. 160-161.

20. Arch. dép. Seine-Maritime, 1 ER 34, fol. 24 v<sup>o</sup>.

21. Bibl. mun. Rouen, Y 51, folios n<sup>o</sup> 68 verso et 69 recto, Cartulaire de l'abbaye de Fécamp, transcription N. Leroux, 2007.

22. Arch. dép. Seine-Maritime, 16 H 127.

23. Arch. dép. Seine-Maritime, 16 H 126.

24. Attesté en 1286. Arch. dép. Seine-Maritime, 1 ER 281.

25. Le radoub de Quillebeuf est mentionné dans les rôles normands en 1258, Langlois J., « Le quai de Quillebeuf ». In *L'Écho des gribanes*, journal de bord n<sup>o</sup> 7, mars 1989, p. 12-13.

26. Arch. dép. Seine-Maritime, 16 H 128.



Fig. 2 : Plan de la rivière de Seine comme elle se doit avec ses batures et profondeurs d'eau au mois de Novembre 1717. © École Nationale des Ponts et Chaussées.

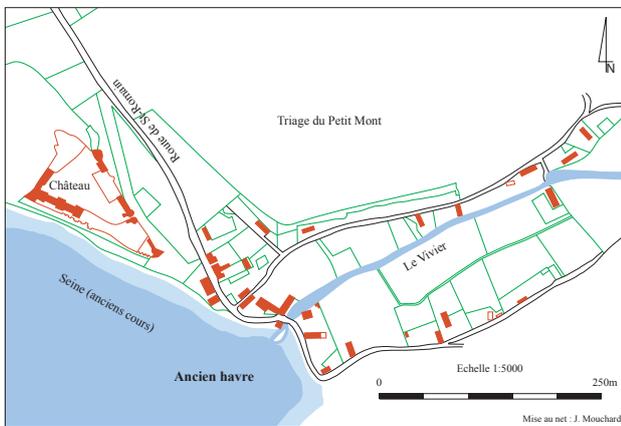


Fig. 3 : Extrait cadastral de Tancaurville, section B1, par Videbout, 1823. © Arch. dép. Seine-Maritime, III pl. 113.

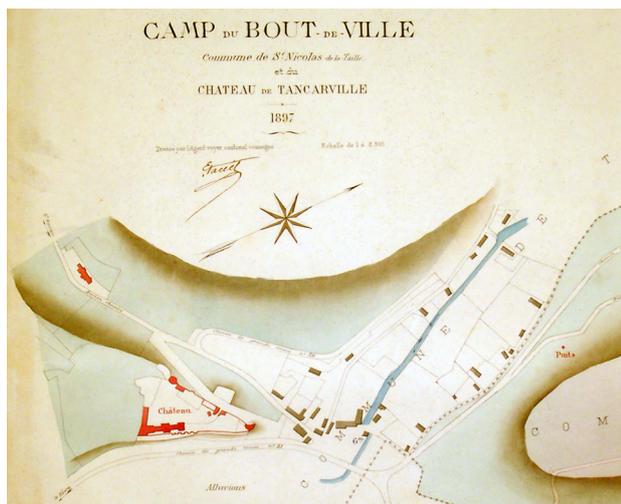


Fig. 4 : Plan du camp du Bout-de-ville, commune de St-Nicolas de la Taille et du château de Tancaurville, 1897. © Arch. dép. Seine-Maritime, 6FI 36 Fi 3. Ce plan permet de constater le comblement (alluvions) du havre portuaire d'origine situé en contrebas du château. On remarque aussi le débouché de la rivière qui alimentait le « moulin du hable » à l'époque médiévale. La morphologie de l'ancien havre apparaît dans la disposition de l'habitat et du parcellaire.

Pour le type 1, après le 13<sup>e</sup> siècle, apparaissent de nouveaux termes n'ayant pas nécessairement de portée institutionnelle. Le terme de « **havre** » ou « **hable** » en est un parfait exemple. D'après François de Dainville, le havre « est un équivalent exact de port [...] toutefois, havre désigne toujours un port de mer et ne s'emploie jamais pour les rivières »<sup>27</sup>, d'où une attestation limitée aux communes d'Harfleur, Honfleur et Tancaurville. Terme ambigu, tantôt décrit comme naturel, tantôt attesté comme le fruit d'une action de l'homme, le terme de havre revêt ainsi plusieurs origines, même si son utilisation demeure unique, à savoir celle d'un lieu de relâche efficace pour les navires. Pour le site de Tancaurville, son havre est toujours assimilé à son moulin. Ce dernier étant encore en élévation au moment de la réalisation du cadastre napoléonien, la localisation du paléoport en est facilitée. Ainsi, le 22 mai 1469, il est indiqué que pour « tous batteaux prostrez, qui adhesent dedans le hable du moulin dudit lieu, pour chascun battel, on doit quatre deniers... ». L'empreinte du havre de Tancaurville, encore en eau en 1823, transparaît aujourd'hui par les formes et la répartition de l'habitat, en arc de cercle (fig. 2, 3 et 4). Si le havre apparaît en premier lieu comme un espace naturel abrité et en retrait, il peut ensuite être aménagé dans la perspective d'élaborer de véritables bassins ou enclos (comme à Honfleur, ou même à Harfleur). Ce dernier, souvent cité comme « Port et hâble » est doté à partir de 1281 d'un bassin portuaire militaire royal (« clos aux galées »)<sup>28</sup>.

À la fin de l'époque médiévale, d'autres termes renvoient à une implantation portuaire circonscrite et délimitée topographiquement. La « **crique** », petite encoche ayant pour synonyme la « **fosse** », appartient à ces lieux en eau profonde de l'estuaire de la Seine qui représentent 9 % des sites portuaires attestés par les textes (4 % pour les criques et 5 % pour les fosses). En fonction de la configuration naturelle exploitée, l'accès au port s'effectue soit de manière frontale (crique), soit de manière latérale (fosse). Le complexe portuaire médiéval présent à l'embouchure à la fin du Moyen Âge – englobant les villes d'Harfleur, Graville et Leure – offre l'un des plus beaux exemples de la rive nord d'un ensemble de criques et/ou fosses portuaires formées à la confluence du cours de la Lézarde avec la Seine (fig. 5). La crique de Graville apparaît sous ces

27. Dainville F. de, *Le langage des géographes, termes, signes, couleurs des cartes anciennes (1500-1800)*. Paris, éd. Picard, 1964, 384 p.

28. Ordonnances, II, 158 et 159 : janvier 1309 ; Le Cain B., *Le port d'Harfleur au Moyen Âge : XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles, les aspects d'un port militaire médiéval*, mémoire de maîtrise, Université de Paris 1, 2 vol., 1993, p. 43.

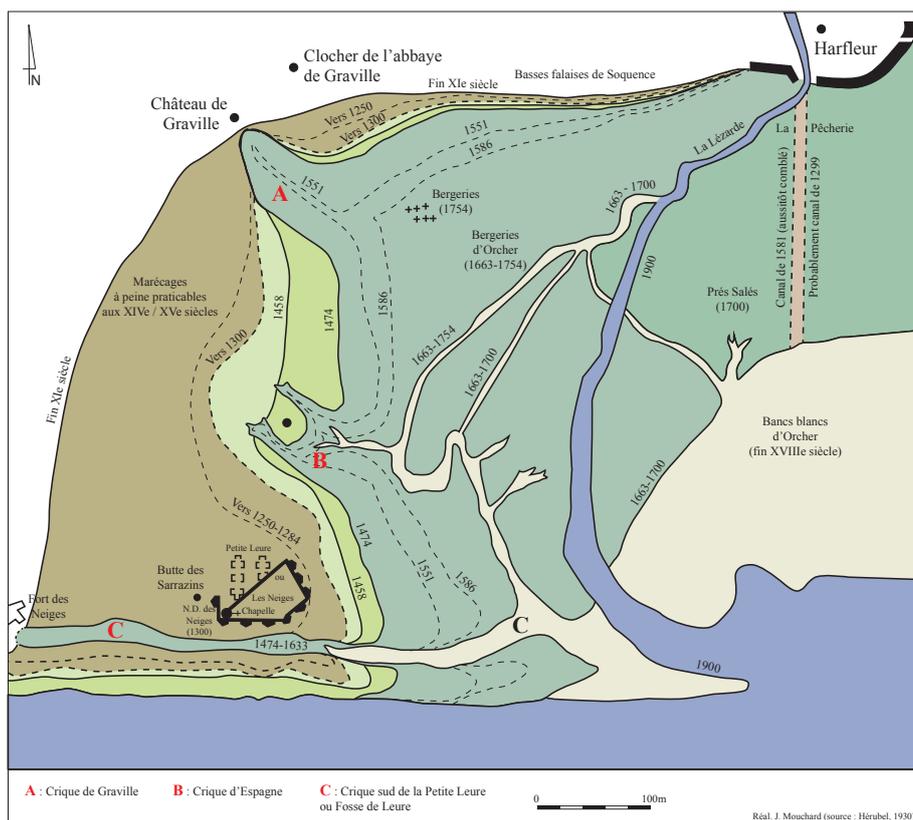


Fig. 5 : Reconstitution de la baie d'Harfleur et de Graville-Leure, du 11<sup>e</sup> siècle au début du 20<sup>e</sup> siècle. © J. Mouchard, source : Marcel A. Hérubel, 1930. On y voit notamment la configuration des criques et fosses portuaires anciennes.

termes dès 1372 et perdue jusqu'au 16<sup>e</sup> siècle<sup>29</sup>. S'il est possible que ce site corresponde à la *fossa Giraldi* – mentionnée en 855 – cette crique est également nommée dans certains textes comme étant la « Crique Le Brasseur »<sup>30</sup>. Reliée aux nombreux canaux marins pénétrant à l'intérieur de la plaine alluviale (fig. 5), elle était située au pied du château des Mallet et « la partie de la motte formant une avancée hors de la terrasse était cernée par des étangs qu'alimentait une source voisine et qui déversaient un trop plein dans une crique naturelle, la Fosse-de-Graville »<sup>31</sup>. Dans le même secteur, plus au sud (fig. 5), une autre crique – la « crique d'Espagne »<sup>32</sup> – est utilisée, notamment en 1476, alors que le cours de la Lézarde apparaît fortement envasé. À ces deux composantes s'ajoute la fosse de Leure, s'étirant le long de l'ancien cours de la Seine, à la façon d'un canal (fig. 5). Au 12<sup>e</sup> siècle,

elle s'organise longitudinalement et parallèlement au fleuve, sur environ d'1,5 km de long, augmentant de fait la capacité d'accueil des navires aux portes de la ville fortifiée d'Harfleur. Parmi les nombreuses activités recensées à cet endroit, des chargements et déchargements de sel s'opèrent à la fosse de Leure, par exemple en 1377<sup>33</sup> ou encore en 1384, avant l'acheminement vers le grenier à sel d'Harfleur. On note ainsi le rôle prépondérant de la fosse de Leure dans la survie du site d'Harfleur. Cet avant-port, de taille considérable, permettait ainsi à des navires de fort tonnage de pouvoir mouiller en toute sécurité. Pour appuyer cette idée, précisons que pendant les intempéries de 1407, cinquante-deux nefes restèrent groupées à la fosse de Leure<sup>34</sup>. Cette fosse disparaît progressivement dès le début de l'époque moderne, à la suite de phénomènes d'alluvionnement à répétition et avec le développement de la ville du Havre. La forte industrialisation du secteur condamne désormais toute forme de prospection et de reconnaissance au sein de cette paléo-baie médiévale.

29. Chazelas A., *Documents relatifs au clos des galées et aux armées de mer du roi de France de 1293 à 1418*. Paris, Bibl. nat. de France, 2 vol., 1977.

30. Martin A., *IV<sup>e</sup> Centenaire du Havre, origines du XII<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècle*. Le Havre, 1917, p. 5.

31. Le Maho J., « L'apparition des seigneuries châtelaines dans le Grand-Caux à l'époque ducal ». In *Archéologie médiévale*, VI, 1976, p. 109.

32. Fréville E. de, *Mémoire sur le commerce maritime de Rouen, depuis les temps les plus reculés jusqu'à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle*. Paris, 1857, t. 2, p. 372.

33. Arch. dép. Seine-Maritime, 100 J 17, n° 52.

34. Mollat M., *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge, Études d'histoire économique et sociale*. Paris, Plon, 1952, p. 6 ; Fréville E. de, *Mémoire sur le commerce maritime de Rouen, depuis les temps les plus reculés jusqu'à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle*. Paris, 1857, p. 337.

Pour compléter ce panel de criques portuaires estuariennes, le site ducal de « Risleclif », mentionné au 11<sup>e</sup> siècle, constitue un cas unique pour cette zone géographique. Récemment identifié à Conteville dans l'Eure<sup>35</sup>, il apparaît dans les textes souvent précédé du terme de « **fleta** », ce qui pose quelques problèmes de traduction. En effet, ce terme peut signifier, soit une « flette », c'est-à-dire un navire à fond plat typique de l'estuaire, soit un « canal ». Si l'on se réfère au Glossaire nautique d'Augustin Jal en 1848, cette seconde traduction semble en effet la plus appropriée. Par ailleurs, en 2002, Vincent Carpentier abordait également cette catégorie d'aménagements, en revenant sur les problèmes de gestion et de maîtrise des systèmes de voies d'eau « anthropiques », non loin de là, dans les marais de la Dives, à la fin du 13<sup>e</sup> siècle : « On dénombre une majorité de flets ou fleus, dont certains sont peut-être également des voies d'eau naturelles... »<sup>36</sup>. D'ailleurs, certaines sources textuelles plus tardives attestent l'existence de la « fosse Clément Langlois », à Conteville, plus tard nommée la « fosse de Foulbec », ce qui irait dans le sens d'un canal. À hauteur de la boucle de Brotonne, le « fossé Francart », cité dans les environs de Caudebec-en-Caux (Caudebecquet ?)<sup>37</sup>, suggère à nouveau un cas de figure équivalent aux précédents. À quelques kilomètres de là, la crique de Vatteville-la-Rue, positionnée sur la rive gauche, est quant à elle attestée en 1226, bordant l'ancien château des Beaumont-Meulan<sup>38</sup>. Par extension, d'autres sites portuaires peuvent être rattachés à ces contextes privilégiant les eaux profondes. En effet, le terme de « gouffre » participe aussi à cet éventail de lieux destinés à l'ancrage et au mouillage de navires. Dans la partie amont de l'estuaire, à hauteur de la commune du Landin, face à Jumièges, est évoqué un chemin de traverse (*transversam*)<sup>39</sup>, large de 17 pieds (environ 5 m), fréquenté en 1123 par les habitants du Landin et les moines de Jumièges

35. Mouchard J., *Les sites portuaires gallo-romains et médiévaux de l'estuaire de la Seine*, thèse de doctorat, Université de Rouen, 2008, p. 216.

36. Carpentier V., « La maîtrise des eaux dans les marais de la Dives à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle. Un aspect de l'histoire du paysage en milieu humide ». In *Les paysages ruraux en Normandie*, Actes du 37<sup>e</sup> congrès des sociétés historiques et archéologiques de Normandie (Pont-Audemer, 17-20 octobre 2002), *Annales de Normandie*, Caen, 2003, p. 271.

37. « [...] Item depose siet que anciennement il ouy dire que il avoit ung chemin ampres du fosse francart ou les batiaux du port faisoient leur descente mis a ouy ouquez dire que lcelui chemin appartenoit aux dis religieus et que cestoit ung chemin royal Sur tout enquis dit [...] ; « [...] ledit seigneur de malconduit estoient vray et aprouvez que lcelle Rente lui fust deue mes croient miex que ce port acause de la terre de la cauchie ou deschargement des bateaux que Sur le port Se deue est et plus non Sceuent [...] », arch. dép. Seine-Maritime, 16 H 127.

38. Arch. dép. Seine-Maritime, 16 H 322.

39. Arch. dép. Seine-Maritime, 9 H 4, charte 393.

(seigneurs du fief de Hauville depuis 1056), et par lequel, en 1184, sont apportés à Hauville 14 tonneaux partis du port de Leure<sup>40</sup>. La relation avec le lieu-dit *Le gouffre*, situé en amont de la cavée, pourrait être mis en avant. Synonyme d'abîme et de pleine eau, ce toponyme peut signifier par extension d'une part un « gort », c'est-à-dire un lieu disposé dans une rivière pour y attirer et prendre les poissons<sup>41</sup>, d'autre part, un lieu en eau profonde facilitant l'ancrage de certains bateaux. À ce sujet, un mémoire daté de 1755 renforce l'idée d'une activité portuaire en ces lieux en attestant le transport de pierres du port du Gouffre au quai d'Aizier<sup>42</sup>.

Sur la totalité des « sites portuaires » mentionnés par les sources écrites à l'époque médiévale, près des trois-quarts sont encore cités ou représentés sur des supports cartographiques modernes, sans pouvoir affirmer qu'il s'agit de leurs emplacements initiaux, l'existence et la survie d'un site lié à l'activité portuaire au-delà du Moyen Âge paraissent évidentes. En 1964, le cartographe François de Dainville dressait un large éventail des termes cartographiques modernes (« golfe », « baie », « anse », « crique », etc.) en les mettant en relation avec la fonction portuaire. Ces codes et ces distinctions naturelles et/ou structurelles que l'on retrouve dans la toponymie ou dans le dessin, portent en eux l'héritage médiéval, issu principalement des portulans et des routiers, dont la fonction principale était de guider tout navigateur qui approchait des côtes ou des rives d'un fleuve. Au fil des siècles, le langage cartographique est devenu plus technique, il s'est enrichi et précisé. Ainsi, le portulan de Rizo (daté de 1490), signale que « la ville de Harfleur est à un des caps de l'embouchure de la Seine ». Les descriptions de l'estuaire de la Seine sont un peu plus détaillées dans certains routiers de la fin du 15<sup>e</sup> et au 16<sup>e</sup> siècle. En 1483, Pierre Garcie, commence le *Grand Routier, pilotage et encrage de mer*, qui sera publié en 1520. Entre temps, il écrira un *Petit Routier*, imprimé à Rouen entre 1502 et 1510 et qui n'est qu'une ébauche du *Grand Routier*. L'auteur signale dans son œuvre les accidents de mer qui menacent le marin à l'approche des ports les plus considérables, il donne des indications pratiques pour entrer dans les ports ou en sortir, et enfin, il présente bien des détails curieux et intéressants sur la navigation à l'embouchure de la Seine. Le routier de Pierre Garcie atteste essentiellement des sites localisés à l'embouchure et rive droite, tels que « la fosse de Leure ».

40. Stapleton T., *Magni Rotuli Scaccarii Normanniae*. Londres, T. Stapleton (éd.), 1840, vol. 1, p. 66.

41. Godefroy F., *Dictionnaire de l'ancienne langue française et de tous les dialectes du IX<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle*. Paris, Librairie des Sciences et des Arts, 1938, t. IV.

42. Arch. dép. Seine-Maritime, 7 H 973.

À propos du type 2 – celle des sites affleurant –, différents termes reviennent abondamment en basse vallée de Seine, il s'agit de la « grève », du « perrey » ou du « gallet ». Ce vocabulaire qui permet de qualifier tout lieu d'échouage n'est pas nécessairement à dissocier du type 1, bien au contraire. Attesté au Moyen Âge, le perré (ou perroy) désigne jusqu'au 17<sup>e</sup> siècle un galet, et, par extension un bord de mer couvert de pierres ou de galets. D'après les géographes-cartographes, « la grève » est un « très vieux mot, dont le sens est lié à l'idée de rivage sableux, il désigne aux 17<sup>e</sup>-18<sup>e</sup> siècles : la partie de la côte que la mer couvre et découvre par son flux et son reflux, ce que nous appelons aujourd'hui estran ; une plaine unie et sablonneuse, un rivage de gros sable et gravier sur les bords de la mer et les bords plats des fleuves ». Régulièrement associé à des activités économiques et portuaires, ces identifiants médiévaux et modernes renvoient l'image de sites peu aménagés et soumis à des activités portuaires par opportunisme. Le site portuaire des religieux de Grestain est ainsi suggéré par la mention récurrente d'activités pratiquées sur le « gallet de la mer » en bordure de l'enceinte abbatiale<sup>43</sup>. Même constat dans le secteur de la Grande Leure et de la Petite Leure, avec la mention du « galet de la mer »<sup>44</sup>, une caractéristique propre à l'embouchure. Le terme de « perrey » est quant à lui plus commun à l'ensemble de l'estuaire. Désormais éloigné de plusieurs centaines de mètres du cours de la Seine, le paléoport de Berville, localisé au pied d'une église les pieds dans l'eau, apparaît encore par intermittence aujourd'hui dans les archives d'époque moderne sous les termes de « perrey de la rivière », par ailleurs souvent associés à celui de « posée » pour les navires<sup>45</sup>. Non loin de là, au 15<sup>e</sup> siècle, une sentence alors rendue sur le « perrey » de Quillebeuf, près de « la rue aux Boeufs », permet de localiser le lieu de départ des barques de passage vers Tancarville (fig. 6 et 7). Figurant encore sur le cadastre napoléonien, quelques années avant les travaux d'endiguement, ce paléoport est resté figé dans le paysage actuel, la grève – ou le perrey – étant désormais tapissé d'herbes et de roseaux (fig. 8).

Ces différentes formes d'atterrissements et autres appellations d'une grève prépondérante dans l'estuaire, émergeant soit au travers des sources manuscrites, soit au travers des cartes d'époque moderne, constituent non seulement un critère

43. Bréard Ch., *L'Abbaye de Notre-Dame de Grestain, de l'ordre de St-Benoit à l'ancien diocèse de Lisieux*. Rouen, Macon, Prostat Frères Imprimeurs, 1904, p. 26-27.

44. Martin A., *IV<sup>e</sup> Centenaire du Havre, origines du XII<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècle*. Le Havre, 1917, p. 18.

45. Arch. dép. Seine-Maritime, 1 ER 286.

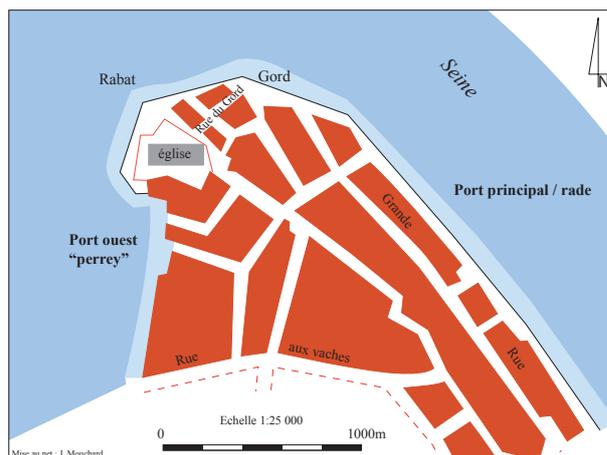


Fig. 6 : Extrait cadastral de Quillebeuf-sur-Seine, tableau d'assemblage, par Lefèvre, 1824. © Arch. dép. Eure, III pl. 942.



Fig. 7 : Quillebeuf-sur-Seine (Eure) – L'église et le quai Ouest au XVIII<sup>e</sup> siècle. Carte postale d'une estampe du musée de Lillebonne, collection E. Mellet, Harfleur, n° 4282. L'échouage est pratiqué au 18<sup>e</sup> siècle sur le site ouest de Quillebeuf. On y voit aussi des pêcheries fixes à gauche. Au fond, les plus gros tonnages se dirigent vers la rade à l'est.



Fig. 8 : Quillebeuf-sur-Seine (Eure), grève portuaire occidentale fossilisée dans le paysage et sous la végétation actuelle. © J. Mouchard, 2005.

d'identité portuaire propre à cet espace nautique mais aussi la résonance à des signaux archéologiques jusqu'alors sous-estimés. Au regard de ces brefs exemples énoncés de paléoports fonctionnant et s'appuyant sur des contextes de type 1, de type 2 et/ou des deux, l'influence du milieu physique sur la création ou non d'un site à vocation portuaire paraît indéniable. Mais elle peut l'être davantage sur les choix techniques apportés ou non par l'homme pour structurer et rentabiliser au maximum ces havres, criques et autres grèves portuaires.

## PORTS ET ÉQUIPEMENTS : UN VOCABULAIRE LIMITÉ MAIS SIGNIFICATIF

Une fois le site naturel retenu pour y développer des activités portuaires, l'ajout d'équipement devenait dans certains cas une priorité. Là encore, les sources anciennes renseignent des caractéristiques structurelles anthropiques, un type 3 qui s'avère ici facultatif dans la constitution d'entités portuaires. L'équipement majeur de ces contextes fluvio-maritimes – s'étalant longitudinalement par rapport au cours d'eau – est le quai. Parmi la série d'équipements répertoriés sur les sites portuaires de l'estuaire de la Seine, les structures de quais attestées par les sources écrites médiévales ne se répercutent que faiblement sur la quantité de sites portuaires recensés (12% de la terminologie portuaire). Il apparaît tantôt sous les termes de « **cai** », « **cay** » ou « **kay** ». Sur la trentaine de sites recensés entre les 13<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> siècles, seuls dix sites sont concernés par des équipements de quais.

Les sources textuelles reflètent là aussi une gamme de quais, parfois en bois, parfois en pierre ou encore d'assemblage mixte. Le cas de Caudebec constitue un bel exemple de port régulièrement entretenu, étendu et doté de quais supplémentaires au fil du temps. Il faut attendre 1208 pour voir les religieux de Saint-Wandrille poursuivre un certain Guillaume Mas parce qu'il a construit sur leur terre de Caudebec un quai entre sa maison et la Seine (« **cay** »)<sup>46</sup>. À partir du 13<sup>e</sup> siècle (1225-1254), il semble que les religieux accaparent de plus en plus de terrain bordant le cours de la Seine<sup>47</sup>, pour y aménager un quai d'un développé considérable. Ainsi, en 1282, ils acquièrent le « **vasier** » à Caudebec sur lequel ils établissent à nouveau un quai, puis aménagent un chemin pour y accéder<sup>48</sup>. La configuration portuaire et urbaine actuelle de Caudebec-en-Caux ne permet pas la découverte, tout du moins

46. Arch. dép. Seine-Maritime, 16 H 118.

47. Arch. dép. Seine-Maritime, 16 H 18.

48. Arch. dép. Seine-Maritime, 16 H 113.

la détection d'éventuels vestiges contemporains de cette occupation.

En aval, à Aizier, les religieux de Fécamp rappellent avec insistance dès 1332 le rôle et les usages de leur port établi aux portes de la forêt de Brotonne, à savoir un site retenu uniquement pour le transit du bois<sup>49</sup>. Si les conditions n'étaient pas respectées, ils « [...] dev[aient] faire amende pour le port quand acarchier et decarchier autres choses que leur dit bois [...] »<sup>50</sup>. En complément, ils précisent que des équipements facilitent toutes ces activités de manutention, notamment par « un **cai** auquel il peust faire de carchier sa marchandise [...] »<sup>51</sup>. À ce jour, seuls des vestiges d'équipements portuaires gallo-romains ont été mis au jour à l'ouest de la commune<sup>52</sup>, l'existence d'équipements portuaires médiévaux étant plutôt supposée à l'est de celle-ci, soit à proximité de l'ancien moulin à marée.

Enfin, toujours en descendant l'estuaire, la ville fortifiée royale d'Harfleur possédait également ses propres infrastructures portuaires, notamment matérialisées par des lignes de quais associées au clos aux galées (arsenal militaire). De rares sources manuscrites médiévales attestent notamment en 1396 l'acheminement de bois issus de massifs forestiers de la rive sud (Honfleur) pour y faire construire ou réparer des « ouvrages de carpenterie de lalongement du panchie de la bare du port de ladite ville et afere les **caiz de bois** ordonnez a asseoir au bout dudit plancher Saint Aubin avec un mancel de bois tenant a yceulx caiz [...] »<sup>53</sup>. Ces maigres témoignages ont la particularité de révéler la présence de quais en bois, loin des stéréotypes et des idées reçues de l'époque contemporaine, souvent réduites à la construction de quais en pierre.

À côté de ces équipements majoritaires et longitudinaux, certains ports médiévaux de l'estuaire se dotent d'aménagements plutôt transversaux, à l'image de chaussées – ou « **cauchies** » – constituées de terre et/ou de pierres. En 1443, à Caudebec, une simple chaussée en terre permet le déchargement des marchandises<sup>54</sup>. Ces marqueurs anthropiques, propices aux premières boucles de la Seine et profitant de dépôts alluvionnaires préexistants en partie amont, laissent place, du côté de l'embouchure et face à la dynamique marine, à des

49. Arch. dép. Seine-Maritime, 7 H 6.

50. Arch. dép. Seine-Maritime, 7 H 976.

51. Arch. dép. Seine-Maritime, 7 H 976.

52. Mouchard J., « Aizier (Eure), géoarchéologie d'un paléoport estuarien ». In *Journées archéologiques régionales de Haute-Normandie*, Harfleur, 23-25 avril 2010, PURH, 2011, p. 209-218.

53. Bibl. nat. de France, FR. 26028 n° 2387, fonds français.

54. « [...] la terre de la cauchie ou deschargement des bateaux... », arch. dép. Seine-Maritime, 16 H 127.

ouvrages à l'inverse à demi immergés et fondés sur pilotis. Ils se traduisent par l'établissement de jetées (ou « **gecté** »). À titre d'exemples, des jetées en bois sont attestées à Honfleur<sup>55</sup> en 1417 puis en 1431. Elles sont d'abord constituées de bois, avant qu'on y ajoute de la pierre en 1497 lors de la mise en place de deux jetées à l'entrée du vieux bassin d'Honfleur, les « getée en bois limitant le hable de dehors »<sup>56</sup>. Charles VIII « accorde [à ses] amez bourgeois, manans et habitans de Honnefleu, attendu que depuis longtemps a esté fait un havre pour mettre en sûreté les navires du roi et qu'aussi furent faictes deux gectées devans ledict Havre entrans dedans la mer et pareillement deux boulevers aux deux portes de ladicte ville [...] »<sup>57</sup>. Ces aménagements sont à rapprocher de ceux qui jalonnent le littoral de la Manche, et notamment les jetées en bois de Dieppe attestées entre 1458 et 1464<sup>58</sup>.

## NAISSANCE D'UNE ARCHÉOLOGIE PORTUAIRE EN BASSE SEINE

Très tôt, au 19<sup>e</sup> siècle, on note les prémices d'une recherche en archéologie portuaire haut-normande, se traduisant hélas par un manque d'organisation et de structuration. Pour être clair, elle se résume à la recherche d'équipements et surtout de quais, portée par une conception du port telle qu'on la conçoit encore aujourd'hui. Unique critère de sélection, le quai – et ses anneaux d'amarrage – est donc au cœur des débats et constitue le moteur de toute forme de prospection mise en œuvre en Basse Seine (sites de Gravelle, de Saint-Vigor, de Lillebonne, du Mesnil-sous-Lillebonne et de Caudebecquet). En 1916, M.-A. Rousselin, revient souvent sur l'existence d'anneaux au contact de l'ancien château de Gravelle, mais toujours en citant ses sources orales. Selon lui, « plusieurs historiens, notamment François Leveziel, attestent l'existence « d'organeaux ou anneaux de fer » au pied des murailles de ce château pour amarrer les bateaux ». Un certain M. Pinel prétend, en 1824, avoir « vu de mémoire d'homme de grands anneaux de fer scellés

55. Arch. dép. Calvados, F 1535.

56. Arch. mun. Honfleur, série A.A : actes royaux et correspondances des souverains, carton n° 1, première liasse ; voir également Lemerrier F.-X., « Le port de Honfleur au XV<sup>e</sup> siècle et XVI<sup>e</sup> siècle ». In *Cahiers Léopold Delisle, VIII<sup>e</sup> journées d'Histoire Maritime de la Normandie*, textes recueillis par Barré E., Société Parisienne d'Histoire et d'Archéologie Normande, t. XLIX, fasc. 3-4, 2000, p. 10.

57. Arch. mun. Honfleur, série A.A : actes royaux et correspondances des souverains, carton n° 1, première liasse.

58. Tranchant M., « Les ports maritimes en France au Moyen Âge ». In *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge, XXXV<sup>e</sup> Congrès de la SHMES (La Rochelle, 5 et 6 juin 2004)*, Publications de la Sorbonne, 2005, p. 21-31.

dans les tours du château pour attacher les navires ». Les découvertes de cette association quai/anneaux deviennent alors récurrentes. Sans que cela puisse être réellement vérifié, on signale également la découverte « dans des jardins de Lillebonne de restes de quais d'accostage », sachant qu'« un bloc de pierre conservait même un anneau en fer pour l'amarrage des navires »<sup>59</sup>.

En parallèle de ces témoignages, deux illustres chercheurs vont avoir de l'influence sur la recherche consacrée aux sites portuaires anciens, avec à la clé un essai de typologie : Jean-Benoît-Désiré Cochet et Marcel-Adolphe Hérubel. De par leurs travaux, ils se détachent de l'ensemble des érudits adoptant une vision restreinte du système portuaire. Déjà en 1865, l'abbé Cochet, archéologue et conservateur du musée des antiquités de Rouen soulignait l'importance du facteur naturel et l'adaptation de l'homme aux berges environnantes. Il insistait sur la possibilité d'avoir des ports non équipés et usant du contexte naturel : « nous croyons que, pour tout le littoral de la Manche, le mode le plus usité de sauvegarder les navires fut de la virer sur le rivage, à force de bras et de machines [...], nous supposons même que le nom de port, donné dans le Moyen Âge à tous les **échoux** de la côte, vient de ce système de porter à bras bateaux et navires : portare naves in sicco [...] nous sommes disposés à considérer la plus grande partie des ports de l'Antiquité et du Moyen Âge comme autant d'échoux ou échouages où l'on virait les barques à l'aide de cabestans »<sup>60</sup>. Les « échoux », terme que l'on peut définir comme un endroit d'une côte où les bateaux peuvent s'échouer<sup>61</sup>.

En 1930, M.-A. Hérubel, élu membre titulaire de l'Académie de Marine – et souvent considéré comme le fondateur de l'économie maritime – fut un véritable pionnier en termes de synthèses réalisées sur les ports établis au contact de la Loire et de la Seine. Il publia de nombreux articles scientifiques sur la pêche, et des ouvrages dont : *Le port de Boulogne sur mer* (1925) ; *Les origines du port de la Gironde et de la Garonne maritime* (1934) ; *Les ports maritimes* (1943). Il fut l'un des premiers à tenter de clarifier tel un archéologue les contextes portuaires de cette région. Ainsi, lorsqu'il évoque le port Saint-Vulfran et son estacade à Caudebecquet, il rappelle que

59. *Histoire de Lillebonne de la fondation aux invasions normandes*, sans nom et sans date, ce document est consultable dans le dossier communal de Lillebonne au SRA de Haute-Normandie.

60. Abbé Cochet, *Notes sur les ports et havres de la Seine-Maritime dans l'Antiquité et au Moyen Âge*. 1865, réédition mars 1978, p. 1-2.

61. Littré, E., *Dictionnaire de la langue française*. Paris, L. Hachette, 1873-1874.

« Près de là, à Rançon, on a signalé des anneaux de fer scellés dans les murailles », avant de rajouter « Méfions-nous des anneaux en fer... ». Finalement, on le saura bien plus tard, les anneaux aperçus à Graville étaient utilisés pour attacher des chevaux. Dans son ouvrage portant sur *Les origines des ports de la Seine maritime*<sup>62</sup>, il précise différents stades de construction portuaire, du simple échouage sur la grève à la fixation au sol fluvial ou marin – aux 10<sup>e</sup> et 11<sup>e</sup> siècles – de perches et de pieux d'amarrage. Pour l'ultime stade, à propos du port d'Honfleur, Hérubel indique que les premières mentions du port le mettent en avant comme un « havre », notamment en 1388, sachant qu'il finira par être aménagé plus lourdement un siècle plus tard pour entrer dans la catégorie supérieure des « bassins » ou « clos »<sup>63</sup>.

Deux autres érudits vont être importants dans cette élaboration d'un corpus de sites à vocation portuaire. Le premier, Paul Augustin Normand, membre puis président de l'Académie de Marine en 1952, est issu d'une famille de constructeurs navals. Le célèbre chantier Augustin Normand, fondé à Honfleur en 1728, est ensuite transféré au Havre en 1816 dans le quartier du Perrey, un lieu-dit bien évocateur. Si son activité principale tourne autour de la marine de guerre et la construction de sous-marins, il contribue également à la recherche en archéologie portuaire en publiant ses travaux sur « Les ports et la construction navale sur la rive nord de l'estuaire de la Seine de l'Antiquité à nos jours »<sup>64</sup>. Le second, Charles Marie Robillard de Beaurepaire, est un archiviste et historien qui œuvra aux archives départementales de la Seine Inférieure entre 1851 et 1905. Parmi, les quelque cinq cents travaux publiés, figurent notamment « De la vicomté de l'Eau de Rouen et de ses coutumes au XIII<sup>e</sup> et au XIV<sup>e</sup> siècle »<sup>65</sup>, ouvrage référence mettant en lumière une navigation fluvio-maritime, des sites portuaires diversifiés et les enjeux économiques et commerciaux de la fin du Moyen Âge.

Pendant très longtemps, l'ensemble des travaux initiés sur cette thématique portuaire mettait surtout l'accent sur l'apport des sources historiques et peu sur les vestiges archéologiques. Néanmoins, M.-A. Hérubel fut l'un des premiers érudits normands à développer selon une démarche régressive, un travail de reconstitution de différents secteurs de

62. Hérubel M.-A., *Les origines des ports de la Seine Maritime*. Paris, Société d'Éditions géographiques, maritimes et coloniales, Académie de Marine, t. X, 1930.

63. Ibid. p.176-177.

64. Paul A.-N., « Les ports et la construction navale sur la rive nord de l'estuaire de la Seine de l'Antiquité à nos jours ». In *Journal de la Marine marchande*. Paris, 1949.

65. Beaurepaire Ch. de, *De la Vicomté de l'eau de Rouen et de ses Coutumes au XIII<sup>e</sup> et au XIV<sup>e</sup> siècle*. Évreux, A. Hérissé, 1856.

l'estuaire (ex. baie d'Harfleur) afin d'en comprendre les mécanismes et le fonctionnement de ces systèmes portuaires médiévaux (fig. 2). Ce constat vaut également pour l'architecture navale passée principalement détaillée dans son ouvrage de 1930 à partir des sources manuscrites et iconographiques, ignorant de fait l'apport éventuel de l'archéologie.

## CONCLUSION

Un premier examen de la documentation existante invite à une manipulation prudente du vocabulaire de l'eau afférant aux contextes portuaires médiévaux et modernes de l'estuaire de la Seine. Ce travail permet d'ores et déjà de différencier les marqueurs naturels des marqueurs anthropiques, avec toujours l'objectif à long terme, non seulement de mieux caractériser la fonction passée de ces paléoports, mais surtout d'en faciliter leur détection. Se dégagent de cet inventaire des termes génériques (port, *portus*...), des termes géographiques et topographiques (havre, crique, fosse, gouffre...) ainsi que des termes liés à l'équipement (quai, chaussée, jetée, estacade...). Il est vrai que les travaux de canalisation de la Seine – à partir de 1848 – ont eu pour conséquence de lisser la plaine alluviale, par le biais d'un recouvrement sédimentaire assez important, et dès lors, en arrière des digues actuelles, bon nombre de sites portuaires – par ailleurs encore en eau à l'heure de la réalisation du cadastre napoléonien – voyaient leurs éventuelles installations se colmater progressivement. Dans le *Dictionnaire encyclopédique du Moyen Âge*<sup>66</sup>, Fernand Braudel rappelait « qu'il n'y avait guère de port sans une brèche du côté du continent », soulignant à juste titre les conditions naturelles propices à l'essor d'un port. La configuration de cet estuaire, offrant différents faciès topographiques – souvent prononcés, contrairement à la Loire et la Gironde – en fait l'un des plus propices à l'implantation portuaire. Force est de constater qu'entre le 1<sup>er</sup> siècle de notre ère et le début du 19<sup>e</sup> siècle, la moindre échancrure ou le moindre atterrissement ont été exploités à ces fins. À partir de là, il résulte nécessairement de cette diversité du champ des possibles un vocabulaire de circonstance, favorisant les regards et approches transversales, à la fois archéologiques, historiques et environnementales, fonctionnelles et structurelles, économiques, politiques et fiscales.

Conséquence d'une recherche étriquée et limitée à la découverte de quais, les sites portuaires anciens de l'estuaire sont longtemps restés invisibles aux

66. Vauchez A. et Vincent C., *Dictionnaire encyclopédique du Moyen Âge*. Paris, Cerf, 1997, t. 2, p. 1243-1244 : Ports.



Fig. 9 : Vatteville-la-Rue (Seine-Maritime), tronçon d'un aménagement de berge longitudinal en pierre (quai ?), de datation médiévale ou moderne. © J. Mouchard, 2004.



Fig. 10 : Vatteville-la-Rue (Seine-Maritime), autre tronçon d'un aménagement de berge longitudinal en pierre (quai ?), de datation médiévale ou moderne. © J. Mouchard, 2004.

yeux du prospecteur et archéologue moderne. En prenant de la hauteur et en intégrant tous les filtres énoncés dans cet article et jusqu'à présent ignorés, plusieurs dizaines de paléoports resurgissent petit à petit. Il n'est donc pas surprenant de constater que 30 % des termes employés dans les textes anciens pour désigner un site portuaire font référence à l'assiette naturelle. Le filtre dit « naturel », indique clairement la démarche à suivre et invite par exemple à intensifier les relevés microtopographiques de criques portuaires (Jumièges, Vatteville, Quillebeuf, Jobles, etc.). Définitions d'architectes, études d'historiens, constats d'archéologues ou perceptions de géographes et de cartographes, toutes ces prises de positions semblent insister sur l'importance du cadre naturel.

L'homme est donc dépendant de son milieu physique, des reliefs et des matériaux disponibles. Au zonage estuarien du géomorphologue – scindé en trois : l'espace maritime (embouchure), l'espace fluvio-maritime (médiann ou de transition) et l'espace fluvial – se superpose une typologie (encore émergente) des sites portuaires antiques à modernes. Pour le bas estuaire, se dégagent des contextes utilisant la grève, les cordons littoraux et autres dépôts de galets (Chef de Caux, Leure, Honfleur, Vasouy, Berville, etc.), soit une identité propre aux ports côtiers, comme à Étretat, Saint-Valéry ou Dieppe. Pour l'estuaire central, se distinguent surtout des sites à composants mixtes, utilisant les atouts naturels et topographiques des premiers méandres de la Seine. Et enfin, pour le haut estuaire, aux portes du domaine fluvial, le recours à des chaussées transversales et à la multiplication des ports et passages (depuis Trouville-la-Haule jusqu'à Rouen) s'avère prépondérante. Désormais, la gamme de mots rencontrés pour qualifier, désigner et caractériser un port apporte à l'historien-

archéologue de nombreuses pistes de recherche pour une meilleure pratique de l'archéologie portuaire, reposant avant tout sur la notion de « sitologie ». Au travers des textes médiévaux, la terminologie attestant l'existence d'un port sous une autre forme que celles des droits seigneuriaux est assez restreinte (environ 25 termes) et se subdivise en trois types. Le type 1, mêlant des mots chers au cartographe-géographe (havre, crique, fosse, gouffre...), suggère la recherche de lieux en eaux profondes destinés au mouillage, à l'ancrage ou à l'amarrage d'embarcations et de navires. Le type 2, assez courant dans l'embouchure, renvoie plutôt l'image de sites peu aménagés et soumis à des activités portuaires par opportunisme. L'homme recherche ici un contexte propice à l'échouage (gallet, grève, perrey...). Le caractère mobile et changeant de certains bancs, îlots et seuils naturels dans l'estuaire laisse penser à une utilisation temporaire ou saisonnière de ces sites.

Enfin, le type 3 renseigne tout un vocabulaire de la construction faisant la part belle aux infrastructures et autres équipements (quais, chaussées, jetées...). Évoquant en filigrane la notion de chantier de construction et du choix des matériaux retenus, le type 3 peut être bien-sûr associé aux deux types précédents. Il émerge de cette distinction des mots et du vocabulaire portuaire un gradient incontesté du signal archéologique émettant encore aujourd'hui. Si au 19<sup>e</sup> siècle, la terminologie employée pour désigner tout contexte portuaire était souvent inappropriée et malmenée – offrant une vision assez étriquée du port –, force est de constater les progrès accomplis par la communauté scientifique pour clarifier ce vocabulaire spécifique. Comme souvent, le décalage entre les idées fortes véhiculées par les sources textuelles et iconographiques anciennes et les informations recueillies par les archéologues

est bel et bien présent dans la recherche consacrée aux ports anciens. Mais ce décalage n'est pas nécessairement inutile à la compréhension globale de ces systèmes anthropiques, bien au contraire, il convient peut-être de voir ici une certaine complémentarité. Les premiers témoignages favorisent la connaissance des propriétaires et du statut d'un paléoport, tout comme leur détection. Les seconds (archéologiques), renseignent sur la nature du site et de ses éventuels équipements, sur l'évolution, le maintien et l'entretien du port. En maîtrisant le vocabulaire ancien et l'évolution du paysage, du moins depuis les travaux de canalisation débutés en 1848, il nous est désormais possible de mettre en lumière des systèmes portuaires figés et en sommeil sous les alluvions récentes ou dans le parcellaire actuel (fig. 9 et 10).

## BIBLIOGRAPHIE

- Augustin-Normand P., « Les ports et la construction navale sur la rive nord de l'estuaire de la Seine de l'Antiquité à nos jours ». In *Journal de la Marine marchande*. Paris, 1949.
- Barré É., *Les possessions fluvio-maritimes de l'abbaye de Jumièges au Moyen Âge*. Arch. dép. de Seine-Maritime, F 1789, 2003.
- Barré É., *Les actes se rapportant à la vie maritime dans les registres de l'Échiquier de Normandie conservés aux archives départementales de Seine-Maritime (Saint-Michel 1336 - Saint-Michel 1497)*, thèse de doctorat, Université de Caen Basse-Normandie, 2005.
- Beaurepaire Ch. de, *De la Vicomté de l'eau de Rouen et de ses Coutumes au XIII<sup>e</sup> et au XIV<sup>e</sup> siècle*. Évreux, A. Hérissey, 1856.
- Bréard Ch., *L'Abbaye de Notre-Dame de Grestain, de l'ordre de St-Benoît à l'ancien diocèse de Lisieux*. Rouen, Macon, Prostat Frères Imprimeurs, 1904.
- Carpentier V., « La maîtrise des eaux dans les marais de la Dives à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle. Un aspect de l'histoire du paysage en milieu humide ». In *Les paysages ruraux en Normandie*, Actes du 37<sup>e</sup> congrès des sociétés historiques et archéologiques de Normandie (Pont-Audemer, 17-20 octobre 2002), *Annales de Normandie*, Caen, 2003.
- Chazelas A., *Documents relatifs au clos des galées et aux armées de mer du roi de France de 1293 à 1418*. Paris, Bibliothèque nationale, 2 vol., 1977.
- Dainville F. de, *Le langage des géographes, termes, signes, couleurs des cartes anciennes (1500-1800)*. Paris, éd. Picard, 1964.
- Fauroux M., « Recueil des actes des ducs de Normandie (de 911 à 1066) ». In *Mémoires de la Société des Antiquaires de Normandie*, XXXVI, Caen, Société d'impressions Caron, 1961.
- Fréville E. de, *Mémoire sur le commerce maritime de Rouen, depuis les temps les plus reculés jusqu'à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle*. Paris, 1857.
- Godefroy F., *Dictionnaire de l'ancienne langue française et de tous les dialectes du IX<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle*. Paris, Librairie des Sciences et des Arts, 1938.
- Hérubel M.-A., *Les origines des ports de la Seine Maritime*. Paris, Société d'Éditions géographiques, maritimes et coloniales, Académie de Marine, 1930, t. X.
- Jal A., *Glossaire nautique : répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*. Paris, chez Firmin Didot frères, 1848.
- Langlois J., « Le quai de Quillebeuf ». In *L'Écho des gribanés*, journal de bord n° 7, mars 1989.
- Le Cain B., *Le port d'Harfleur au Moyen Âge : XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles, les aspects d'un port militaire médiéval*, mémoire de maîtrise, Université de Paris 1, 2 vol., 1993.
- Le Maho J., « L'apparition des seigneureries châtelaines dans le Grand-Caux à l'époque ducale ». In *Archéologie médiévale*, VI, 1976.
- Lemerrier F.-X., « Le port de Honfleur au XV<sup>e</sup> siècle et XVI<sup>e</sup> siècle ». In *Cahiers Léopold Delisle, VIII<sup>e</sup> journées d'Histoire Maritime de la Normandie*, textes recueillis par Barré (E.), Société Parisienne d'Histoire et d'Archéologie Normande, t. XLIX, fasc. 3-4, 2000, p. 7-23.
- Littré É., *Dictionnaire de la langue française*. Paris, L. Hachette, 1873-1874.
- Lot F., *Études critiques sur l'abbaye de Saint-Wandrille*. Paris, Bibliothèque de l'École des Hautes Études, n° 67, 1913.
- Martin A., *IV<sup>e</sup> Centenaire du Havre, origines du XII<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècle*. Le Havre, Micau, 1917.
- Mollat M., *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge*. Études d'Histoire économique et sociale, Paris, Plon, 1952.
- Mouchard J., *Les sites portuaires gallo-romains et médiévaux de l'estuaire de la Seine*, thèse de doctorat, Université de Rouen, 2008.
- Mouchard J., « Aizier (Eure), géoarchéologie d'un paléoport estuarien ». In *Journées archéologiques régionales de Haute-Normandie*, Harfleur, 23-25 avril 2010, PURH, 2011, p. 209-218.
- Musset L., « Les ports en Normandie du XI<sup>e</sup> au XIII<sup>e</sup> siècle : Esquisse d'histoire institutionnelle ». In *Cahier des Annales de Normandie*, n° 17, Caen, 1985.
- Stapleton T., *Magni Rotuli Scaccarii Normanniae*. Londres, T. Stapleton (éd.), 2 vol, 1840-1844.
- Tranchant M., « Les ports maritimes en France au Moyen Âge ». In *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge, XXXV<sup>e</sup> Congrès de la SHMES (La Rochelle, 5 et 6 juin 2004)*, Publications de la Sorbonne, 2005, p. 21-31.
- Vauchez A. et Vincent C., *Dictionnaire encyclopédique du Moyen Âge*. Paris, Cerf, 1997.

# VIE ET MORT DES PORTS DE LA BASSE VALLÉE DE LA GARONNE ET DE LA DORDOGNE : CHOIX D'IMPLANTATION, RÉALITÉ ARCHÉOLOGIQUE ET TERMES ASSOCIÉS (18<sup>e</sup>-20<sup>e</sup> SIÈCLES)

Vincent Joineau

Depuis le Moyen Âge, Bordeaux fut une grande place commerciale dépendante étroitement de l'activité de son port maritime. Port d'exportation de rayonnement international aux 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> siècles, Bordeaux était aussi le débouché privilégié des navires acheminant les blés, vins, bois, etc. en provenance du Haut Pays (c'est-à-dire de l'amont de Bordeaux) et du bassin versant de la Dordogne<sup>1</sup>. Le trafic commercial en amont de Bordeaux supposait donc l'existence de structures portuaires adaptées aux besoins de stockage des marchandises, mais plus encore, de manutention et d'accès aux ports.

L'étude des espaces portuaires permet de comprendre les niveaux de relations que tissaient les sociétés riveraines des rivières navigables avec celles-ci. Pour être convenablement traitée, cette question nécessite, au préalable, d'identifier les raisons procédant de la structuration de l'espace portuaire puis d'en saisir les dynamiques historiques (usages et occupation de l'espace fluvial), sous l'angle technique, environnementale et hydrodynamique.

Le choix des basses vallées de la Garonne et de la Dordogne s'explique par la documentation à notre disposition, par la mise en œuvre du programme « La rivière aménagée »<sup>2</sup> que nous menons actuellement, mais également par la mise au jour de sites archéologiques ayant perdu, à une époque récente, toutes connexions hydrauliques avec le

fleuve. Cette fenêtre d'étude est principalement située à l'intérieur de l'espace fluvio-estuarien que caractérise l'influence directe de la marée. Nous nous bornerons en outre aux ports implantés en milieu rural, excluant donc de ce fait l'étude de l'espace portuaire bordelais (rive droite/rive gauche) dont les aménagements relèvent d'enjeux d'accessibilité et de trafic sans rapport avec les petits ports ruraux (fig. 1).

Sans pour autant renoncer à l'étude des ports comme autant d'interfaces économiques et sociales, nous restreindrons à une approche méthodologique. Après avoir présenté les différentes acceptions de la notion d'espace portuaire dans l'espace rural du 16<sup>e</sup> au début du 20<sup>e</sup> siècle, nous expliquerons en quoi le repérage de structures portuaires anciennes revêt de la gageure, du moins dans la Garonne, étant donné l'impact anthropique de l'aménagement des rivières sur la pérennité des structures portuaires.

1. Pour la période médiévale, le lecteur pourra se reporter à la thèse magistrale de Bernard J., *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400 - vers 1550)*. Paris, S.E.V.P.E.N., 1968 et, dans une moindre mesure à l'étude de Alem M.-Th., « La navigation de la Garonne et de ses affluents de l'Antiquité à nos jours ». In *Revue de l'Agenais*, 1960, 2, p. 127-147. Pour les ports de la Dordogne à l'époque moderne, on prendra naturellement appui sur la thèse de Cocula-Vaillières A.-M., *Un fleuve et des hommes. Les gens de la Dordogne au XVIII<sup>e</sup> siècle*, thèse de doctorat, Université de Bordeaux 3, 1979.

2. Porté par l'Institut Ausonius (Université Bordeaux-Montaigne), le programme « La rivière aménagée », financé par le LaScArBx, vise à comprendre, dans une approche technique et chronologique, l'évolution historique, archéologique et spatiale des fonctionnalités des ouvrages hydrauliques et leurs implications sur les usages de la rivière, sur l'occupation du sol et sur les hydrosystèmes. Les résultats de ce programme permettront notamment de mieux comprendre l'évolution, depuis le 10<sup>e</sup> siècle, des hydrosystèmes et des anthroposystèmes des cours d'eau, navigables ou non, et de réaliser un thesaurus partagé des aménagements de rivière.

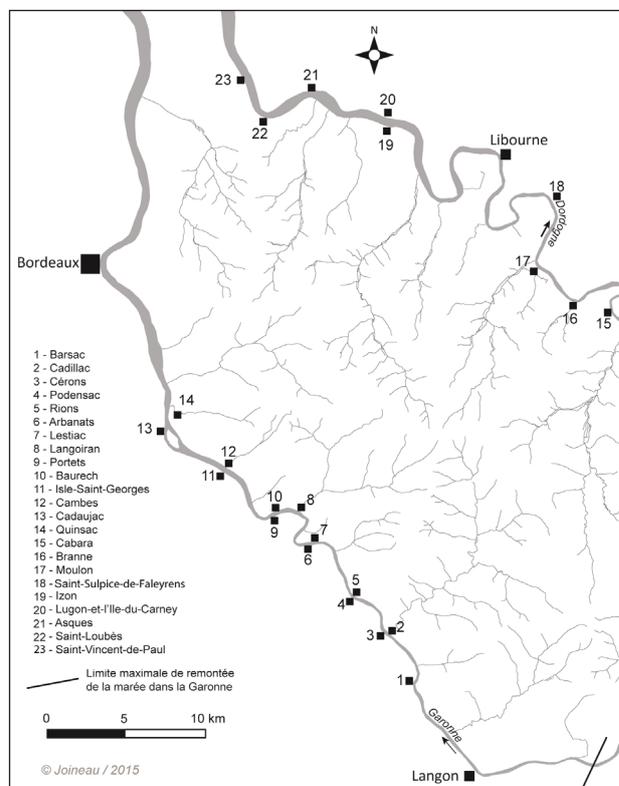


Fig. 1 : Carte d'implantation des ports mentionnés sur la Garonne et la Dordogne. © V. Joineau, 2015.



Fig. 2 : Port de Rions vers 1870. Dessin Henri Maignan (Fonds Dietrich).

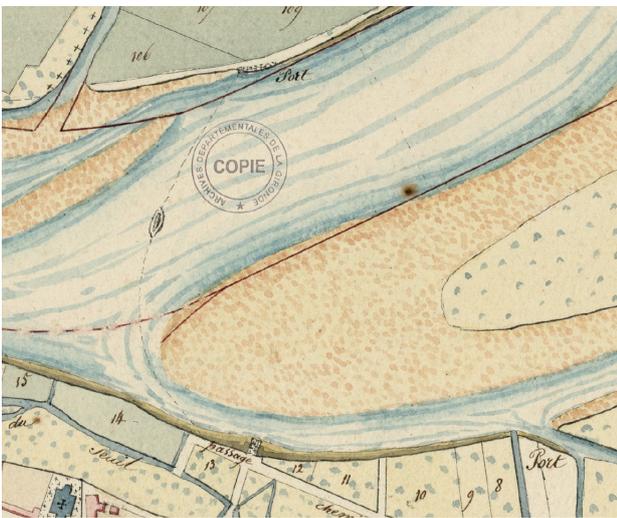


Fig. 3 : Les ports de Cadillac (haut) et Cérons (bas) vers 1835-1845. © Arch. dép. Gironde, 2Fi 2090-extrait.



Fig. 4 : Port de Cambes vers 1835-1845. © Arch. dép. Gironde, 2Fi 2095-extrait.

## LE PORT, UNE RÉALITÉ TYPOLOGIQUE ET SPATIALE POLYMORPHE

### DE LA DIFFICULTÉ D'INVENTORIER LES PORTS AVEC LES OUTILS ÉPISTÉMOLOGIQUES ACTUELS

L'étude des espaces portuaires suppose de maîtriser les formes de l'objet afin de l'identifier sur le terrain, lors des opérations d'inventaire. Afin de conduire le recensement cartographique et documentaire des ports, nous nous sommes appuyés sur le *Thesaurus de l'Architecture* qui en donne la définition suivante « site aménagé sur une côte ou sur une voie navigable pour l'exercice permanent de fonctions liées aux activités maritimes ou fluviales ».

De façon académique, nous avons alors procédé à l'état des connaissances dans le domaine, en Bordelais, et étudié les cartes anciennes et actuelles des 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> siècles. L'étude toponymique permet de situer l'emplacement éventuel de structures portuaires susceptibles d'être encore visibles sur le terrain. Rapidement, la multiplicité des occurrences toponymiques et le nombre important de communes qui toutes possèdent au moins un port, et la masse documentaire à notre disposition a conduit à requestionner la définition du port qu'en donne le *Thesaurus de l'Architecture* : l'apponement doit-il être considéré comme un port ? Un enrochement en déclivité doit-il être qualifié de structure portuaire ? Le port définit-il la seule structure d'accostage ou un espace portuaire dont les limites sont aujourd'hui difficilement perceptibles du fait des remaniements successifs des bâtiments et structures situées à proximité des structures d'accostage ? Comment différencier le « port » de Bordeaux, que l'on peut appréhender comme un complexe portuaire du « port » prenant, ailleurs, la forme matérielle d'une simple cale ? Autant de questions qui ouvrent sur la sémiologie du terme, sur le langage implicite des ingénieurs des Ponts et Chaussées et la constitution d'un vocabulaire normé pour les décrire aujourd'hui.

### LE PORT DANS SA DIMENSION PHYSIQUE

L'étude des cartes et plans de la Garonne et de la Dordogne aux 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> siècles propose différentes configurations :

- une cale, maçonnerie relativement légère construite selon un plan incliné dans l'axe du lit de la Garonne et de la Dordogne telle la cale de Cabara, Rions (fig. 2), Cadillac (fig. 3), de Cambes (fig. 4) et Lestiac. Celle-ci est destinée à l'accostage des bateaux et à l'embarquement et le débarquement des personnes et des marchandises. Généralement, ces petites cales étaient associées à l'existence de bacs.

- Une cale maçonnée perpendiculaire à l'axe du lit de la rivière, comme à Podensac, Ambès, Asques, Saint-Vincent-de-Paul ou encore Saint-Loubès (fig. 5). Dans ce dernier cas, cette cale est nommée « peyrat »<sup>3</sup>. Pénétrant profondément dans le lit de la rivière, cette cale offrait une grande surface de résistance à la marée et pouvait, de ce fait, nuire à la navigation. Si l'on en croit les plans du Service maritime de la Garonne et de la Dordogne, ce type d'implantation des cales disparut autour des années 1840-1850, probablement sous l'effet simultané de l'évolution des tirants d'eau nécessaire à la batellerie mais surtout du dragage qui contribua à l'affouillement des structures maçonnées.

- Une cale, peut-être maçonnée, située sur des affluents, à l'abri de l'effet de marée. L'exemple des cales formant ports tels ceux de Ferrand (Isle Saint-Georges), de la Ville (Cadillac), de Portets, de Quinsac (fig. 6), de Sarraute (Barsac), de Cadaujac (fig. 7) sont significatifs de cette configuration. Pour autant, aucun élément (archéologique ou textuel) ne permet de comprendre les aménagements de ces « ports » disparus il y a déjà plus de 150 ans. Parfois, certains d'entre eux furent épargnés en raison de leur position stratégique en termes économiques, tels ceux du bourg de l'Isle Saint-Georges situé au pied d'un ancien moulin détruit au cours des années 1930, de Le Tourne ou encore ceux de Paillet et de Rions, situés sur l'ancien lit mineur de la Garonne.

- Dans d'autres cas, la cale prenait simplement la forme d'un terre-plein aménagé en pente pour former saillie, comme ce fut le cas à Baurech (Port Leyron et Petit port), Cambes, Cérons (fig. 3), Izon, Lugon et l'Île du Carney. Ces aménagements sommaires étaient généralement situés dans le prolongement d'un chemin communal traversant la *palu* (zone humide).

Au 19<sup>e</sup> siècle, les textes évoquant les « ports » ruraux ne mentionnent jamais le terme « quai »<sup>4</sup>. Ce n'est qu'avec la construction des façades portuaires à Cadillac, Langoiran, Libourne au cours des années 1830-1840 que le terme « quai » pénètre la documentation administrative mais seulement pour ces derniers grands aménagements. Ces grands ports – comparativement aux anciennes cales communales – furent aménagés une fois que le

3. Arch. dép. Gironde, 3P 433/5. Ce type de cale se retrouve également dans certains ports de l'estuaire de la Garonne comme à Bourg.

4. Le cadastre ancien d'Arbanats (1811) mentionne le toponyme « quai de Bonneau » en bord de Garonne (arch. dép. Gironde, 3P 007/7) et se trouve substitué au cours des années 1835-1845 par le terme « port » (arch. dép. Gironde, 2Fi 2093). Le terme « quai » n'en reste pas moins rare jusque dans la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle.



Fig. 5 : Port de Saint-Loubès à Cavernes en 1824. © Arch. dép. Gironde, 3 P 433/5- extrait.



Fig. 6 : Plan de situation du « port de Quinsac » en 2015.



Fig. 7 : Port de Cadaujac en 1810. © Arch. dép. Gironde, 3 P 080/7-extrait.

chenal de navigation fut définitivement fixé.

### LE THESAURUS DU PORT

L'étude des textes (minutes notariales du 18<sup>e</sup> siècle, archives de Voies Navigables de France, série des Ponts et Chaussées) a permis de dresser une première liste des descripteurs des aménagements portuaires et d'en proposer pour chacun d'eux une définition :

**Port** : site aménagé sur une côte ou sur une voie navigable pour l'exercice permanent de fonctions liées aux activités maritimes.

**Avant-port** : partie du port formant rade, limitée par des digues et placée devant les ouvrages intérieurs que constituent les bassins.

**Darse** : bassin rectangulaire destiné à l'accostage des navires à des fins de réparation ou d'armement

**Cale** : plan incliné en maçonnerie ou de construction légère destiné au chargement/déchargement de biens et de personnes, aménagé de telle sorte qu'il puisse être accessible à l'étiage.

**Peyrat** : destiné à permettre l'embarquement de biens et de personnes, le peyrat est une sorte de cale faite d'un enrochement sommaire ou pavée. Elle est construite à l'aide d'un entourage de pieux, palplanches, bordages,... parfois renforcé d'enrochements et dont l'extrémité atteint le niveau d'étiage. Le peyrat est une structure généralement plus solide que la cale.

**Rampe** : ouvrage en pente permettant aux personnes et aux animaux de passer d'un plan à l'autre.

**Cale sèche** : bassin que l'on peut fermer par une écluse pour l'assécher, destiné à la réparation ou à l'entretien des bateaux.

**Quai** : rive construite d'un cours d'eau ou d'un port et plus particulièrement le terre-plain supérieur de cet ouvrage servant à la circulation, aux chargements ou aux déchargements des biens et des personnes.

**Bigue flottante** : grue flottante permettant de lever des charges lourdes.

**Bassin de radoub** : bassin réservé à la réparation des bateaux.

**Bassin de stationnement** : bassin destiné au stationnement des bateaux.

**Débarcadère** : dispositif en bois (planches) permettant l'embarquement et débarquement des passagers à bord des bateaux.

**Risberme** : talus recouvert de fascines établi au pied d'un ouvrage hydraulique pour le protéger.

## DE L'AMPLIFICATION DU CARACTÈRE ÉPHÉMÈRE DES ESPACES PORTUAIRES AUX POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT DE LA RIVIÈRE

### LE DÉVELOPPEMENT DE LA BATELLERIE À VAPEUR

L'arrivée de la batellerie à vapeur sur la Garonne et la Dordogne est à l'origine du paysage fluvial actuel : c'est en 1818 que, pour la première fois, un navire à propulsion à vapeur, baptisé *La Garonne*, navigua sur le fleuve éponyme, et plus particulièrement sur la ligne Bordeaux-Langon. Ce navire, construit en bois, jaugeant 82 tonneaux et mesurant 25 m de long, était mû par deux roues à aubes qui lui permettaient d'atteindre la vitesse de 16 km/h dans le sens du courant<sup>5</sup>. Devant ce succès technique, les chantiers navals bordelais construisirent de nouveaux navires du même type. Il en fut de même sur la Dordogne qui, pour la première fois, en 1835, connut une navigation à vapeur, par le biais du *Vulcain*, « peut-être le premier vapeur fluvial français à coque entièrement en *tôle de fer*, comme on disait alors »<sup>6</sup>.

Pourtant, d'après l'Administration des Ponts et Chaussées, aucune opération « d'ensemble » de navigation n'avait été exécutée avant l'année 1832 sur la Garonne<sup>7</sup> et la Dordogne :

« [...] à cette époque, le lit de la Garonne, au-dessus de Bordeaux, présentait une foule de passages dangereux et même infranchissables pendant les basses eaux [...]. Ramifié en un grand nombre de bras que des îlots subdivisaient encore sur plusieurs points, traversé dans tous les sens de bancs de gravier qui barraient les passes, le fleuve y formait des rapides, où les courants étaient excessifs et la profondeur d'eau presque nulle à l'étiage. Ainsi, pour ne parler que des points principaux, devant Rions, au banc des Merles, la Garonne se perdait dans six bras différents, formant, avec leurs subdivisions, vingt-trois dérivations, et donnant naissance à une pente torrentielle de 1 mètre 10 centimètres par kilomètre [...]. La navigation des bateaux à vapeur était, à cette époque, véritablement intermittente [...] »<sup>8</sup>.

5. Bernadat R., *Quand Bordeaux construisait des navires... Histoire de la construction navale de Bordeaux*. Camiac-et-Saint-Denis, Les Éditions de l'Entre-deux-Mers, 2006, p. 40-41.

6. Bernadat R., *Quand Bordeaux construisait des navires... Histoire de la construction navale de Bordeaux*. Camiac-et-Saint-Denis, Les Éditions de l'Entre-deux-Mers, 2006, p. 42 ; Redeuilh H., « Contribution à l'histoire de la navigation à vapeur sur la Dordogne entre Libourne et Bergerac, 1835-1839 ». In *Revue du Libournais*, 1967, p. 46-49.

7. *Rapports et délibérations du Conseil général du Département de la Gironde*, Imprimerie Lannefranque, Bordeaux, 1841, p. 550.

8. *Rapports et délibérations du Conseil général du Département de la Gironde*, Imprimerie Lannefranque, Bordeaux, 1841, p. 550-551.

Ce n'est donc qu'au cours des années 1830 que fut mis en œuvre un vaste programme de chenalisation du lit mineur de la Garonne : dragage, construction de digues, aménagement d'épis mais aussi construction de nouvelles cales, telle celle d'Arbanats<sup>9</sup> et réaménagement profond de ports tels ceux de Langoiran qui fut achevé en 1874<sup>10</sup> et Branne/Grézillac<sup>11</sup>, voire plus petits comme celui de Moulon<sup>12</sup>. La Garonne et la Dordogne changèrent de morphologie. Ainsi, en 1832, devant Rions, le niveau d'étiage n'était que de 0,41 m. Huit ans plus tard, par suite des premiers travaux de dragage, la passe était toute l'année au minimum de 1,35 m. Dès lors, « entre Langon et Bordeaux, seule partie où les travaux forment un ensemble presque continu »<sup>13</sup>, de « véritables paquebots à vapeur » de 40 à 60 chevaux remplacèrent les anciens bateaux à vapeur peu puissants et dépendants des profondeurs de mouillage. L'intervention anthropique sur la Garonne s'amplifia par suite de l'ouverture du canal latéral à la Garonne en 1857, condamnant ainsi l'État et le Conseil général de la Gironde à entretenir et à améliorer en permanence le chenal de navigation de la Garonne et de la Dordogne.

#### LA CONDAMNATION DU PORT : L'EXEMPLE DU PORT DE RIONS

*Filleule de Bordeaux*<sup>14</sup> aux 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> siècles, Rions, située à 20 km en amont de Bordeaux, fut longtemps le port d'exportation des vins de Haut-Pays le plus proche de Bordeaux. Ce monopole fit la richesse de cette paroisse dont attestent encore l'architecture défensive et les maisons bourgeoises. L'espace portuaire de Rions n'a cessé d'évoluer au gré du déplacement du lit mineur. S'il demeure relativement bien situé, ne serait-ce que pour l'époque moderne, le port, dans sa dimension archéologique, prend en revanche la forme d'un ensemble de cales à l'espérance de vie particulièrement courte étant donné le déplacement des chenaux de navigation.

9. *Rapports et délibérations du Conseil général du Département de la Gironde*, Imprimerie Lannefranque, Bordeaux, 1874, p. 84.

10. *Rapports et délibérations du Conseil général du Département de la Gironde*, Imprimerie Lannefranque, Bordeaux, 1874, p. 83-84.

11. *Rapports et délibérations du Conseil général du Département de la Gironde*, Imprimerie Lannefranque, Bordeaux, 1868, p. 50.

12. *Ibid.*

13. *Rapports et délibérations du Conseil général du Département de la Gironde*, Imprimerie Lannefranque, Bordeaux, 1841, p. 551.

14. Nom donné aux huit villes du Bordelais qui, en 1379, adhérèrent à l'alliance de défense militaire susceptible d'assurer la défense coordonnée du Bordelais contre les troupes françaises. Cette alliance, qui dura jusqu'au 15<sup>e</sup> siècle, contribua largement à l'essor commercial de Rions et de son port.

Rions disposait de deux ports : l'un au pied de la citadelle (fig. 2), l'autre, plus au sud, face à Podensac. Nous aborderons ici le premier port.

Jusqu'au début des années 1820, la cale du port de Rions était encore située au plus près de la citadelle mais la navigabilité de ce port était alors en sursis (fig. 8). Afin de faciliter la navigation du premier navire à vapeur circulant sur la Garonne à partir de 1818, l'administration décida de procéder à la chenalisation du fleuve. Deux types d'opérations furent utilisées : la rectification du tracé du fleuve par usage d'épis et la chenalisation par dragage. Devant Rions, l'administration décida de privilégier le bras situé en rive gauche de la Garonne : le dragage, amorcé entre 1832 et 1840, généra progressivement l'abaissement de la ligne d'eau et la réduction de la bande active. Le port de Rions, et celui de Paillet, furent alors irrémédiablement condamnés. Dès les années 1850, devant Rions, la Garonne adopta le tracé qu'on lui connaît aujourd'hui. La commune de Rions tenta coûte que coûte de préserver la connexion avec la Garonne au prix de travaux de curage, mais surtout en aménageant des cales sur les berges de l'île du Grand Bern que longeait le bras chenalisé. Rien n'y fit. Dorénavant, le port n'était plus accessible aux bateaux qu'au moment de la marée haute. Le colmatage se poursuivit : le port de Rions a aujourd'hui disparu sous la végétation de la ripisylve et le chenal d'écoulement ne mesure plus qu'une petite dizaine de mètres.

#### LA MIGRATION DU PORT : L'EXEMPLE DU PORT DE BARSAC

Située sur la rive gauche de la Garonne fluvio-estuarienne, la commune de Barsac est longée par la rivière Ciron qui traverse les Landes girondines. Son embouchure prit la forme d'un delta jusqu'à la fin du 17<sup>e</sup> siècle, période durant laquelle les Chartreux



Fig. 8 : Port de Rions (proche du bourg) en 1853. © Arch. dép. Gironde, 3 P 355/30-extrait.

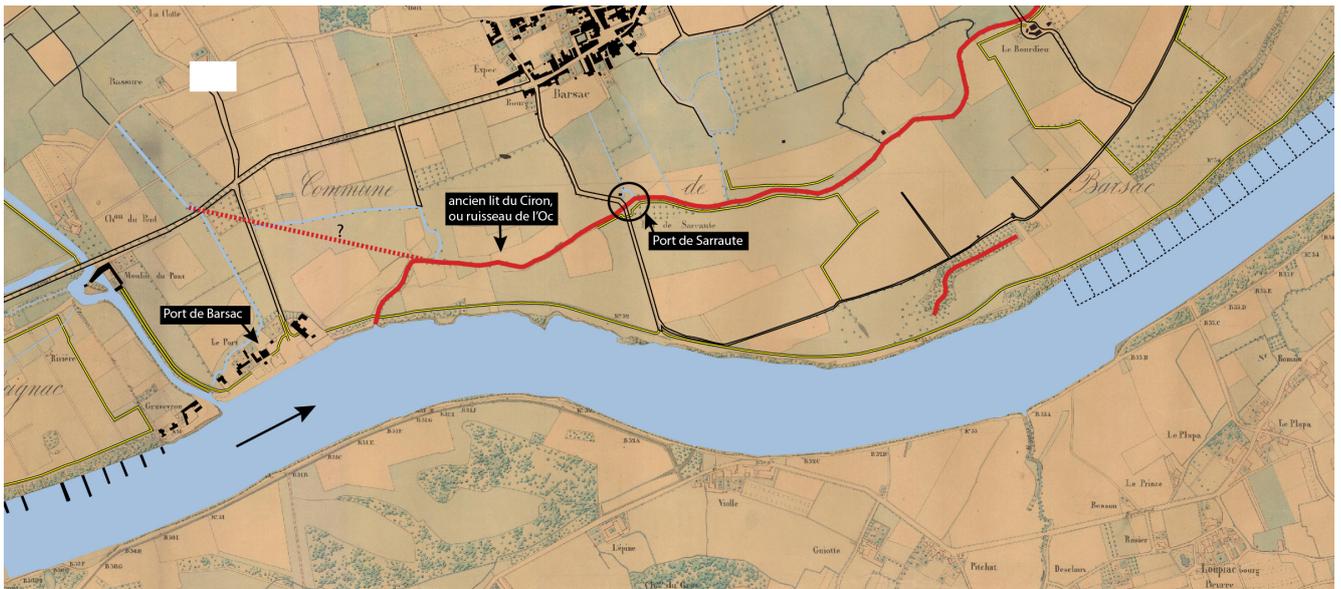


Fig. 9 : Plan de situation des ports de Barsac. © Fonds VNF, non coté. Vers1860.



Fig. 10 : Le port de Barsac entre 1905 et 1910.

de Bordeaux achètent le moulin du Pont (1670) situé au même niveau. En 1720, l'embouchure du Ciron était composé de deux bras : l'un, au nord, ancien lit principal, l'autre au sud, dérivation d'origine anthropique dans laquelle les eaux du bras nord furent déversées pour alimenter plus généreusement le moulin du Pont. À hauteur de la Garonne, les eaux du bras nord se déversaient dans un ancien bras du fleuve qui longeait la rive gauche. Dans l'axe du bourg de Barsac, se trouvait le petit port de Sarraute qui, probablement, prenait la forme d'une cale (fig. 9).

Vers 1860, le bras nord n'était plus qu'un fossé tandis que le port de Sarraute avait disparu sous l'effet du colmatage du bras de la Garonne. L'activité portuaire se déplaça donc dans l'espace de navigabilité, à hauteur de la nouvelle embouchure du Ciron.

Dès 1869, le port de Barsac s'organisait sur les deux rives du Ciron : au sud, la cale aux radeaux dite « Baudas » du nom de son propriétaire, et au nord,

deux cales pavées, l'une dite « cale amont » dédiée au stockage des bois acheminés par radeaux, l'autre aux marchandises. Entre ces deux cales, était aménagée une structure maçonnée formée de deux cales perpendiculaires au fleuve reliée par une cale inclinée<sup>15</sup>. En 1898, un enrochement soutenait la cale nord et la structure centrale sur une longueur de 200 m. L'importance du trafic justifiait de tels aménagements : à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, Barsac était le principal port du Sud-Gironde du fait des exportations de poteaux de mine et de barriques de vin du Sauternais : « L'arrivage des radeaux de poteaux de mines est, en effet, considérable et cette marchandise occupe toute l'étendue du port de Barsac, sauf une soixantaine de mètres au-devant de la cale haute, de sorte que la manutention des autres marchandises telle, par exemple, que celle des barriques que l'on expédie en assez grande quantité et qui demandent beaucoup de place, ne s'opère qu'avec difficultés »<sup>16</sup>. Ces deux cales étaient positionnées entre le fleuve et une digue (fig. 10).

Ainsi, si le déplacement de l'espace portuaire dépendait de celui des chenaux de navigation, leur extension, en revanche, se justifiait par l'évolution des usages et des besoins commerciaux.

### LES CONSÉQUENCES SUR LES PORTS DE LA RÉDUCTION DE LA BANDE ACTIVE

L'amélioration de la navigabilité du fleuve favorisa le développement des dynamiques érosives d'origine anthropique. Celles-ci aggravèrent celles, naturelles, que générèrent les nombreuses crues de la Garonne

15. Arch. dép. Gironde, SP 731.

16. Arch. privées, 24/12/2010.

en 1802, 1807, 1811, 1813, 1826, 1827, 1833, 1835, 1842 dont dix « crues extraordinaires »<sup>17</sup>. Si l'on en croit les rapports du Service maritime de la Garonne, la dynamique érosive naturelle et l'envasement des structures portuaires s'accéléraient sous l'effet du creusement du lit du fleuve. Les matériaux extraits furent affectés à la construction des chemins à travers les landes girondines ou encore à l'édification des ports et des cales à pente plus verticale que les cales antérieures. L'érosion des soubassements des cales et la nécessité d'accroître le tirant d'eau disponible au pied de celles-ci obligea le Service maritime de la Garonne à envisager la construction des avant-ports, comme celui de Podensac.

Au début du 19<sup>e</sup> siècle, le port de Podensac, situé dans la courbe extérieure du fleuve, prenait la forme d'une façade fluviale protégée en amont d'une cale d'environ 80 m pénétrant largement dans le lit de la rivière. Les sables du Ciron s'accumulaient en amont de la cale conduisant ainsi à la formation d'un delta dans s'écoulait la rivière des Fontaines. Immédiatement derrière la cale, dans une zone formant rade, se succédaient des cales de dimension plus modeste desservies par le chemin de halage (fig. 11).

En 1837, le port de Podensac, formé « d'une simple cale » souffrait d'envasement : « ce processus se faisait alors au détriment de la berge de Rions »<sup>18</sup> dont la cale fut détruite « par les débordements de 1843 et 1844 »<sup>19</sup>. En 1863, « la cale du Port, dit de Rose, était devenue complètement inaccessible [...] ». C'est à ce moment-là que la « rade » fut largement remblayée de façon à construire un avant-port de dix mètres de large sur près de 70 m de longueur. La bande active de la Garonne fut ainsi réduite de près de 80 m. Rien n'y fit : douze ans plus tard, l'Administration des Ponts et Chaussées constatait que « la situation du port de Podensac était absolument identique à celle de 1837 et de 1863 et que l'accostage des quais était devenu impraticable à marée haute ».

En 1900, le port de Podensac était « absolument inaccessible aux eaux basses, c'est-à-dire à l'étiage, et la vase couvrait la plus grande partie de ses cales, principalement les cales dites du bac comprises entre les murs de quai d'amont et d'aval sur une longueur de 90 m »<sup>20</sup>. Or, au même moment, au niveau de Podensac/Rions, la rive gauche de la

17. Arch. privées, 24/12/2010. Pour les crues de la Garonne et de la Dordogne du 18<sup>e</sup> siècle, on se reportera à Favier J., « Bordelais et Aquitains face aux inondations à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle ». In *Les passions d'un historien : mélanges en l'honneur de Jean-Pierre Poussou*, Paris, PUPS, p. 163-176.

18. Arch. privées, 14/12/2010 (2).

19. Arch. privées, 13/12/2010.

20. Ibid.

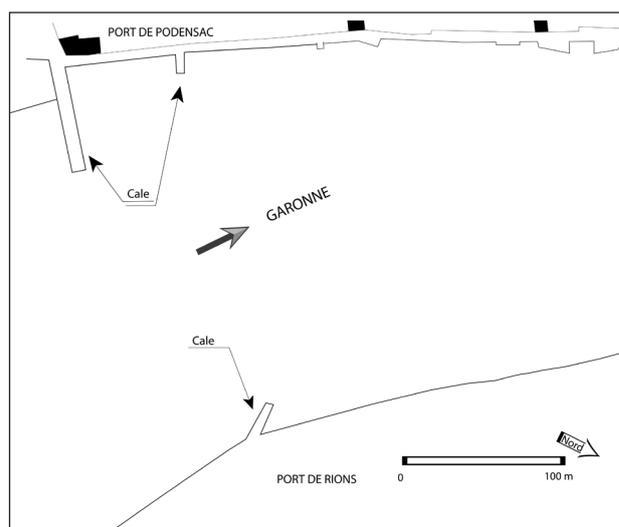


Fig. 11 : Port de Podensac en 1803. © V. Joineau.

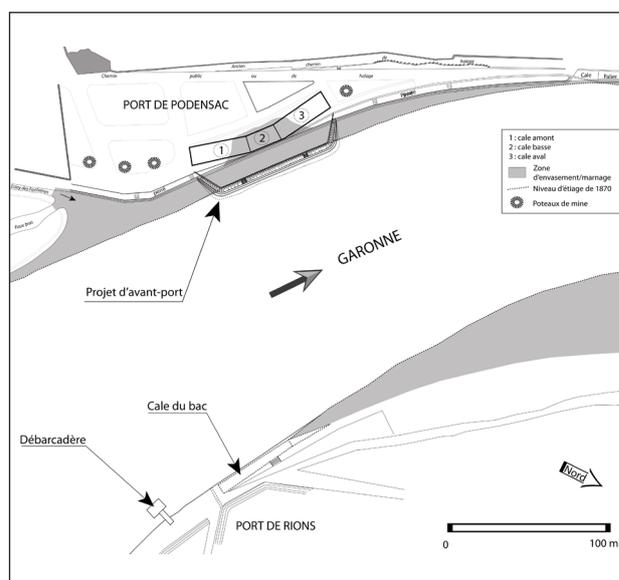


Fig. 12 : Port de Podensac en 1900 avec projet d'avant-port. © V. Joineau.

Garonne progressait au détriment de la rive droite. L'Administration proposa de construire un avant-port au port de Podensac sans garantir une implantation durable de l'aménagement (fig. 12). Étant donné qu'en 1900, le trafic portuaire (30 000 tonnes) était réalisé en amont et en aval des « cales du bac », l'Administration préconisa de construire entre ces cales, « l'avancement du Port » de façon à répondre aux besoins commerciaux. Cet aménagement devait permettre « [...] que si les murs de quai devenaient facilement accostables à toute heure de marée, cet emplacement fut le seul occupé par les gabarres fréquentant le Port ».



Fig. 13 : Port de Podensac. À droite, la cale « amont » aujourd'hui recouverte d'alluvions et enherbée. © V. Joineau, 2015.



Fig. 14 : Port de Podensac. Vue vers l'amont. On remarque l'importance des dépôts alluvionnaires dans la zone de marnage. © V. Joineau, 2015.

De surcroît, les nouveaux quais devaient être prolongés sur la totalité de la longueur des quais envasés, pour atteindre un quai de 70 m de longueur « avec murs en retour de 18 m reliant le quai projeté avec le quai actuel ». Ces nouvelles cales étaient censées condamner le service du bac mais, aux yeux de l'administration, « cette suppression n'aura aucun inconvénient car depuis longtemps déjà, ce service du bac à voitures et charrettes n'existe plus. Il se fait aujourd'hui un passage d'eau pour piétons et ce passage est assuré par un batelet qui accoste à la rive gauche à l'escalier qui se trouve à l'amont de notre projet »<sup>21</sup>.

Le projet d'aménagement consista :

- en la construction d'un « mur de quai » composé d'un « perré maçonné à parements mosaïqués incliné à 45° et fondé sur un cordon d'enrochements ayant 2,50 m de largeur en couronne [...] ». Ce mur de quai devait être relié au mur de quai alors en place

21. La gestion et l'entretien du bac de Podensac furent transférés au Département de la Gironde le 1<sup>er</sup> octobre 1872 (arch. privées, 14/12/2010).

par deux murs en retour établis à l'amont et à l'aval du projet. De plus, « une risberme sera ménagée et aura 1 m de large entre le dit pied du mur et la crête des enrochements du large » ;

- à draguer le fleuve pour extraire les matériaux nécessaires au recouvrement de surface du terre-plein « reliant l'extrémité des pavages [...] au couronnement du contre-perré [...] ».

Le projet de « mur de quai » ne fut pas réalisé. Aujourd'hui, à l'instar de l'immense majorité des ports de la Garonne et de la Dordogne, l'envasement et l'absence d'entretien affectent la visibilité du port de Podensac (fig. 13 et 14).

Face à l'inefficacité supposée des avant-ports, le Service maritime proposa de limiter la section de la Garonne dans laquelle était situé le port de Podensac, de façon à réduire les prédispositions hydrodynamiques du secteur, à favoriser le dépôt de vases et faciliter leur évacuation. Cette autre solution fut elle aussi abandonnée en raison du coût des travaux.

À partir des années 1830, la chenalisation des basses vallées de la Garonne et de la Dordogne impliqua des choix d'aménagements et d'investissements qui provoquèrent une hiérarchisation des ports : les enjeux économiques, plus que les enjeux hydromorphologiques, déterminèrent les lieux d'implantation d'importantes façades fluviales maçonnées et équipées de quais. Inéluctablement, les ports non modernisés disparurent du paysage.

Le port, dans les basses vallées de la Dordogne et de la Garonne, est donc une réalité aux limites mouvantes dans l'espace, dans le temps et dans sa forme, rendant ainsi difficile toute définition précise utilisable dans le cadre d'un inventaire. Du point de vue toponymique, le port est un espace aménagé destiné aux opérations d'embarquement et débarquement de biens et de personnes. Du point de vue archéologique, le port est un ensemble d'aménagements, maçonnés ou non, formé d'une ou plusieurs cales, voire de quais (à partir des années 1830). Le port fut donc le lieu d'une stratification d'usages en fonction de l'évolution de la navigabilité : certes, nous l'avons vu, point de bac sans port mais progressivement, à partir des années 1840, les bacs disparurent et nombre de ports avec eux. La cale adaptée aux besoins du transport de personnes n'est pas nécessairement adaptée aux marchandises. Autrement dit, la dimension et l'implantation de l'aménagement portuaire déterminaient la capacité de celui-ci à accueillir des navires de marchandises. Peut-être donc faudrait-il envisager de distinguer le port de bac du port de commerce qui comprendrait

les biens et les personnes. Quoi qu'il en soit, à partir des années 1820, face à l'évolution des besoins des nouveaux bateaux de marchandises à tirants d'eau sans rapport avec le bac, l'Administration des Ponts et Chaussées fut amenée à instruire des demandes d'autorisations de dragage pour chenaliser la Garonne et construire des quais pour accueillir ces navires. La chenalisation de la Garonne et de la Dordogne fit donc émerger une génération de ports modernes.

Revenons maintenant à la définition du « port » qu'en donne le *Thesaurus de l'Architecture*. Nous avons vu que le port peut, dans le cas des ports de bacs, être assimilé à un système portuaire (rive droite/rive gauche) duquel semble exclu, un temps du moins, le trafic de marchandises acheminées par des bateaux dont le tirant d'eau était supérieur à celui qu'offraient les cales de bacs. De plus, on ne peut que s'interroger sur la dimension permanente des fonctions portuaires quand des cales, détruites ou endommagées étaient reconstruites et ce, différemment, afin de les adapter aux nouvelles conditions hydrodynamiques. En fin de compte, du fait des conditions de navigation, le port, en Bordelais, définit moins un site qu'un espace où s'exerçaient, moins de façon permanente que régulière, des fonctions liées aux activités maritimes ou fluviales. Autrement dit, l'inventaire des ports pré-suppose un référentiel historique permettant d'identifier spatialement l'espace portuaire, de le dater et de saisir les raisons ayant déterminé les formes d'aménagements portuaires.

Pourtant, des questions demeurent en suspens : *quid* des éphémères cales en bois appelées « pontons » dans l'estuaire de la Loire et « cales » en Bordelais ? *Quid* des cales privées, souvent appelées « ports », qui n'apparaissent pas nécessairement dans la documentation du Service maritime qui ne contient que les cales autorisées par l'Administration, et non les cales « sauvages » ? Comment concilier la forme « cale » et le toponyme « port » qui lui est associé dans la mesure où une cale n'est pas forcément un port alors qu'un port est toujours équipé d'une ou plusieurs cales. L'usage du mot « port » pour qualifier une cale ne peut-il pas être un moyen de légaliser une cale privée possiblement non autorisée, au moment où, vers les années 1820-1830, l'Administration des Ponts et Chaussées assoit son autorité sur les usages et l'entretien des rivières navigables ?

On remarquera du reste la profusion de constructions de cales privées au cours des années 1810-1860 dans le sillon de l'essor viticole ? Il faudrait pour cela étudier l'histoire de chacune d'elles et, du même coup, attribuer à une structure portuaire aménagée le nom de « cale » ou de « port ».

On devra aussi s'interroger sur le terme « avant-port » : le *Thesaurus de l'Architecture* définit cette structure comme la « partie du port formant rade, limitée par les digues et placée devant les ouvrages intérieurs que constituent les bassins ». Or, en Bordelais, nulle digue entendue au sens de cette définition : l'avant-port est associé à un dragage du fleuve pour former une « souille » prenant la forme d'une rade naturelle. Ne vaudrait-il ainsi pas alors mieux reprendre le terme « avancement en rivière », autre terme usité par les Ponts et Chaussées pour qualifier l'avant-port ?

Dans ce contexte d'impermanence des structures portuaires, l'inventaire des ports des basses vallées de la Garonne et de la Dordogne portera donc essentiellement sur ceux construits – ou profondément réaménagés – au 19<sup>e</sup> siècle, voire sur ceux ayant pu résister aux effets du dragage et à la violence des crues. Cet inventaire ouvrira des perspectives sémantiques nouvelles à l'heure de la réflexion engagée par la Mission de l'Inventaire général du patrimoine culturel sur le Vocabulaire des Constructions de l'Eau.

## BIBLIOGRAPHIE :

- Bernard J., *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*. Paris, S.E.V.P.E.N., 1968.
- Alem M.-Th., « La navigation de la Garonne et de ses affluents de l'Antiquité à nos jours ». In *Revue de l'Agenais*, 1960, 2, p. 127-147.
- Cocula-Vaillières A.-M., *Un fleuve et des hommes. Les gens de la Dordogne au XVIII<sup>e</sup> siècle*, thèse de doctorat, Université Bordeaux 3, 1979.
- Bernadat R., *Quand Bordeaux construisait des navires... Histoire de la construction navale de Bordeaux*. Camiac-et-Saint-Denis, Les Éditions de l'Entre-deux-Mers, 2006.
- Redeuilh H., « Contribution à l'histoire de la navigation à vapeur sur la Dordogne entre Libourne et Bergerac, 1835-1839 ». In *Revue du Libournais*, 1967.
- Favier J., « Bordelais et Aquitains face aux inondations à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle ». In *Les passions d'un historien : mélanges en l'honneur de Jean-Pierre Poussou*, Paris, PUPS, p. 163-176.

# PORT ET QUAI DU BASSIN DE LA SOMME : DEUX TERMES POUR DEUX RÉALITÉS, DU 12<sup>e</sup> AU 18<sup>e</sup> SIÈCLE

Christophe Cloquier

Axe de communication et d'échanges commerciaux, vraisemblablement depuis la plus haute Antiquité, la Somme n'a pas encore livré toutes les informations relatives à la navigation fluviale et à l'établissement des équipements portuaires associés. Avec peu de sources archéologiques découvertes, elle est principalement étudiée et connue au travers des abondantes sources documentaires médiévales et modernes<sup>1</sup>. Mentionnée par des auteurs latins, comme Jules César, puis chrétiens, comme Grégoire de Tours ou Fortunat, elle fut répertoriée comme navigable dans les textes à la fin du 12<sup>e</sup> siècle.

Bénéficiant d'un débouché maritime abrité, la Somme devint une voie commerciale considérable durant le bas Moyen Âge<sup>2</sup>. En fonction des chenaux, des marées et de l'ensablement de la baie qui constituaient un premier point de rupture de charge pour les navires de mer les plus importants, elle permettait aux bateaux, présentant les plus faibles tonnages, de remonter la totalité de l'estuaire jusqu'à la ville d'Abbeville. À partir du début du 13<sup>e</sup> siècle, elle connut un afflux croissant de navires de mer, venus de l'Angleterre voisine, pour charger les précieuses cargaisons de guède (*Isatis tinctoria*) ou *waide*, prisée par les marchands drapiers pour l'éventail de couleurs bleues, violettes et noires, puis de blé (*Triticum aestivum*) à partir du milieu du 15<sup>e</sup> siècle.

## LE QUAI : LIEU D'ACCOSTAGE D'UN PORT FLUVIAL

Sur un fleuve côtier navigable comme la Somme, le quai constituait un lieu d'accostage construit et utilisé en milieu urbain, à Abbeville et à Amiens. En effet, en dépit d'un nom évocateur, aucun quai ou port n'est attesté par les sources archéologiques et documentaires au niveau du village de Port-le-

Grand, sur la rive droite de l'estuaire, entre la baie et la ville d'Abbeville. De même, aucun quai ou port n'est attesté au niveau de la ville de Corbie qui constituait la limite amont de la navigabilité du fleuve, attestée depuis la mer jusqu'à cette ville dès le mois d'août 1199, dans une charte royale, par laquelle Philippe Auguste accorda aux marchands le libre commerce depuis Corbie jusqu'à la mer<sup>3</sup>. Il convient de préciser que la Somme était alors navigable sur un peu moins de 90 km de long dans le sens avalant et très vraisemblablement dans le sens montant.

Ainsi, une fois la baie de Somme traversée et ses ports maritimes passés, le premier quai se trouvait dans la ville d'Abbeville établie au fond de l'estuaire. À Abbeville, le quai principal était établi en aval du pont aux Poissons, également appelé pont aux Brouettes, sur la rive gauche du canal Marchand (fig. 1), seul bras navigable qui traversait entièrement la ville<sup>4</sup>. En 1587, il fut refait avec un vernis en grès et des escaliers, appelés *puisoirs*, afin de faciliter chargements et déchargements lors des marées basses. En 1670 et 1750, lors des travaux de curage du canal Marchand, il fut de nouveau reconstruit avec des *puisoirs* plus larges<sup>5</sup>.

En 1608, afin de remédier aux difficultés de déchargement des navires au lieu appelé la Pointe, un nouveau quai fut construit à l'entrée du canal Marchand. Établi sur l'emplacement d'une maison abandonnée par les moines cisterciens de Valloires, il fut appelé quai Neuf puis quai du Pont-Neuf, du nom du pont construit en 1611, immédiatement en amont, sur ce bras navigable. En 1750, lors des travaux de mise à sec du canal Marchand pour un nouveau curage, le quai du Pont-Neuf fut reconstruit et agrandi d'une parcelle, achetée aux religieux de Valloires sur la rive opposée, afin d'y décharger des

1. Les prospections archéologiques subaquatiques, effectuées entre 1995 et 2005, ont toutefois permis la découverte, par Christophe Cloquier, d'un bateau et de son chargement de tuiles, datables de la première moitié du 18<sup>e</sup> siècle, qui sont en cours d'étude par Éric Rieth.

2. Cloquier C., « Le cours de la Somme : une voie fluviale privilégiée au cœur de la Picardie flamboyante, entre 1450 et 1550 ». In Hamon É., Paris-Poulain D., Aycard J. (dir.), *La Picardie flamboyante. Arts et reconstruction entre 1450 et 1550*. Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2015, p. 45-59.

3. Bibl. nat. de France, coll. Picardie, 30 et arch. mun. Abbeville, AA 3 et AA 130 désormais bibl. mun. Abbeville, ms. 114, fol. 6 éditée par Augustin Thierry, *Recueil des monuments inédits de l'histoire du Tiers Etat. 1<sup>e</sup> série, Chartes, coutumes, actes municipaux, statuts des corporations d'arts et métiers de villes et communes de France. Région du Nord...* 4, contenant les pièces relatives à l'histoire municipale d'Abbeville et à celle des villes, bourgs et villages de la Basse Picardie, Paris, 1870, t. 1, p. 119.

4. Arch. dép. Somme, 1 C 1371.

5. Bibl. mun. Abbeville, ms 125, p. 62, p. 122, p. 193 et p. 273.

navires<sup>6</sup>. Ce quai fut représenté, avec le pont Neuf, sur une gravure, datée de l'année 1766 (fig. 2), et sur un atlas, daté de l'année 1774<sup>7</sup>.

Durant le 18<sup>e</sup> siècle, un autre quai, le quai du Pont-d'Amour, fut construit en maçonnerie, entre le pont d'Amour et l'entrée du rivage, en 1746<sup>8</sup>, et, deux années plus tard, le quai de la Pointe, établi sur la rive droite en amont du pont Rouge (fig. 3), fut visité, ainsi que la portion du cours de la Somme attenante, afin de régler une question de compétence et de police au sujet de ce quai, entre les maire et échevins de la ville, d'une part, et les officiers de la maîtrise particulière des eaux et forêts, d'autre part<sup>9</sup>.

À Amiens, le Quay ou Grand quai<sup>10</sup> apparaît dès l'année 1179 dans une confirmation des biens de l'abbaye de Saint-Martin-aux-Jumeaux<sup>11</sup>. Il fut mentionné dans un accord, daté du mois de février 1283, et dans une transaction, datée du 26 juin 1291, relative à la réfection des **catiches**, les murs qui bordaient un bras du fleuve, puis indirectement au cours des années 1317 et 1368<sup>12</sup>. D'après un accord, daté du 2 mai 1395, il fut utilisé pour le déchargement illicite de fumier, pour le compte de l'évêque de la ville<sup>13</sup>. Il était construit en amont du pont

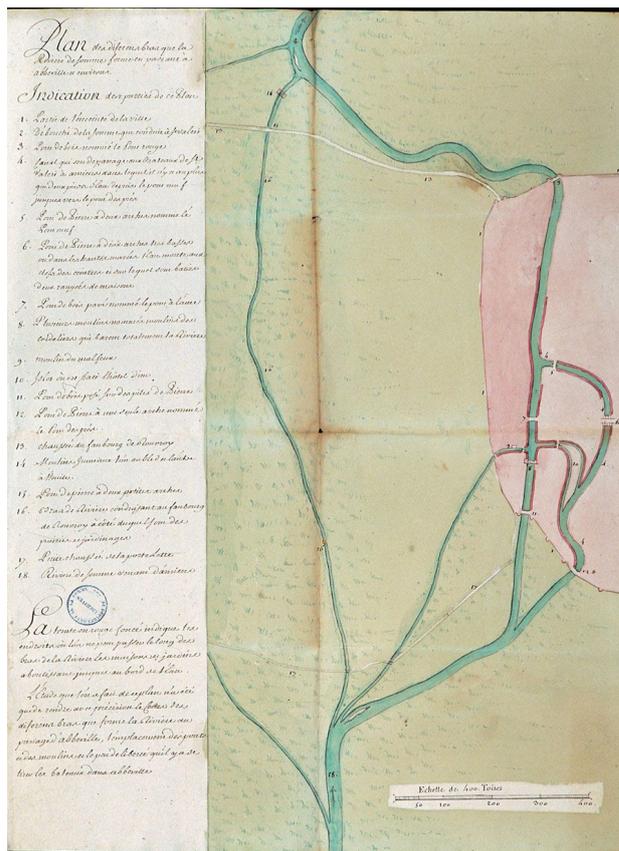


Fig. 1 : Plan des différents bras que la rivière de Somme forme en passant à Abbeville et environs. 1759. © Arch. dép. Somme, 1 C 1371 (cliché C. Cloquier).



Fig. 2 : Estampe du pont Neuf à Abbeville, 1766. H. Maissin, 1884. © Bibl. mun. Abbeville, coll. Macqueron, Ab. U 197 (cliché bibl. mun. Abbeville).

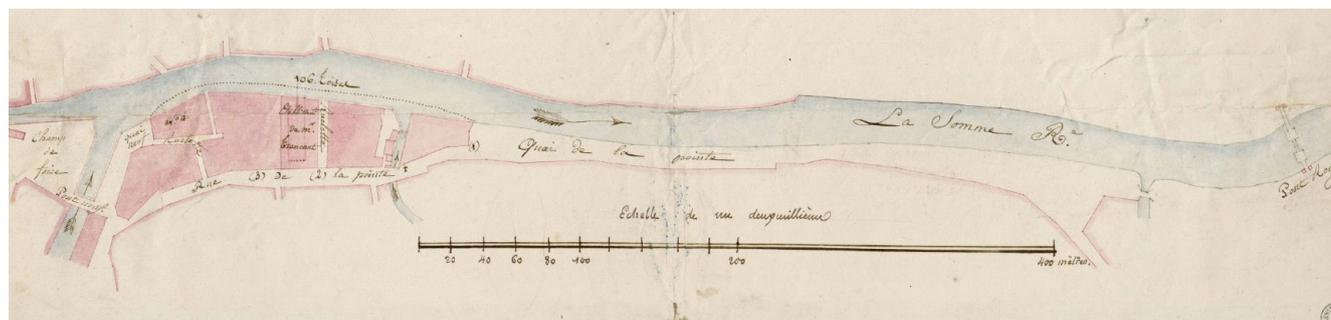


Fig. 3 : Plan de la rivière de Somme entre le pont neuf et le pont Rouge. Sans date. © Bibl. mun. Abbeville, coll. Macqueron, Ab. X 32 (cliché bibl. mun. Abbeville).

Saint-Michel, sur la rive gauche du bras du fleuve le plus méridional auquel il laissa son nom, la rivière du Quay (fig. 4). Il était baigné par un bras de la Somme qui gela rarement mais qui fut souvent encombré par des atterrissements et des immondices, au point de nécessiter la mise en adjudication de nettoyage, comme ce fut le cas durant l'année 1559<sup>14</sup>. Lieu de livraison et de déchargement de divers matériaux de construction, comme le bois, la pierre ou le plomb durant le bas Moyen Âge, il fut encore utilisé pour les déchargements de troncs entiers, durant l'époque moderne<sup>15</sup>.

Le 15 mai 1733, le Quay bénéficia d'une adjudication des réparations à faire sur une longueur de 23 toises et 3 pieds de maçonnerie, soit un peu moins de 46 m, sur une épaisseur de 6 pieds, soit presque 2 m ; l'ensemble fut accordé pour 6000 livres le lendemain. Le 5 novembre 1733, il était correctement réparé et rétabli<sup>16</sup>. Il fut représenté sur un plan, daté

14. Arch. mun. Amiens, AA 14, fol. 164 et arch. dép. Somme, 1 Fi 72.

15. Arch. mun. Amiens, AA 17, fol. 79v en 1587.

16. Arch. dép. Somme, 1 C 766.

de l'année 1755, avec l'emprise du nouveau port de la ville, établi en aval du pont Saint-Michel et le château d'eau, construit depuis quatre années<sup>17</sup>. Le 5 avril 1763, il fut décrit comme un lieu difficile d'accès étant donné les quantités d'immondices présentes entre le pont Saint-Michel et le pont de la Croix, qui le délimitaient vers l'amont. En conséquence, il était difficile d'accès et les bateaux chargés de sel ne pouvaient donc accoster en face du magasin à sel<sup>18</sup>. À l'issue de l'hiver 1785-1786, le Quay fut une fois encore, difficilement accessible aux *gribanes*, des bateaux de mer qui naviguaient également sur les fleuves côtiers, gênés par des atterrissements. En temps normal, il pouvait accueillir cinq bateaux mais seulement trois en cette période<sup>19</sup>.

En amont, sur le même bras du fleuve, le Petit quay fut également établi sur la rive gauche (fig. 4).

17. Arch. dép. Somme, 1 Fi 41.

18. Arch. dép. Somme, 1 C 1399. Ayant pris connaissance de la situation, les échevins dénoncèrent en retour la faible hauteur d'eau et un épisode de sécheresse plutôt qu'un défaut de curage.

19. Arch. mun. Amiens, AA 31, fol. 19v-20v.



Fig. 4 : Plan d'Amiens et des hortillonages en 1542 (détail), bras navigables de la Somme avec les différents ports, fac-similé réalisé en 1950. © Arch. dép. Somme, 1 Fi 72 (cliché C. Cloquier).

D'après Jean Massiet du Biest<sup>20</sup>, il n'est pas connu avant 1236. Mentionné dans le premier censier de l'hôtel-Dieu de la ville, il est ensuite attesté en 1245 puis 1275 et au cours du mois de novembre 1277<sup>21</sup>. Il constitua vraisemblablement le premier ensemble portuaire de la ville d'Amiens mais, devenu trop exigü au fil des années, il fut supplanté par le Grand quai, établi en aval<sup>22</sup>. À cause des atterrissements, présents au niveau du Quay, à l'issue de l'hiver 1785-1786, il ne pouvait plus recevoir les *gribanes* chargées de sel et de bois<sup>23</sup>.

Situé en contrebas de la cathédrale, le port du Don était le dernier équipement portuaire de la ville (fig. 5). Toujours dénommé ainsi dans les documents médiévaux et modernes, il se différençait donc du Grand quai et du Petit quai par l'absence manifeste de quai, au moins dans son état médiéval d'origine. Il recevait toutes les marchandises et matériaux de construction, issus de la moyenne vallée de la Somme et de la vallée de l'Avre, sans oublier les fruits et les légumes, produits en amont de la ville dans les hortillonnages, depuis au moins la dernière décennie du 15<sup>e</sup> siècle<sup>24</sup>. Au cours de l'année 1479, il fut mentionné lors de la livraison de troncs de chênes (*Quercus sp.*)<sup>25</sup> et, d'après une ordonnance de l'échevinage datée du 10 novembre 1587, il était notamment utilisé pour le déchargement de bois et de vins, nettement représentés sur le plan de la ville, levé en 1542<sup>26</sup>. En 1728, il fit l'objet de diverses estimations en vue de la construction d'un quai en maçonnerie<sup>27</sup>.

Topographiquement, ces trois sites portuaires étaient alignés sur le fleuve, en rive gauche (fig. 4), en trois points distincts et distants à l'intérieur de la ville fortifiée<sup>28</sup>. Largement décrit et étudié par Jean Massiet du Biest<sup>29</sup>, le Grand quai, également

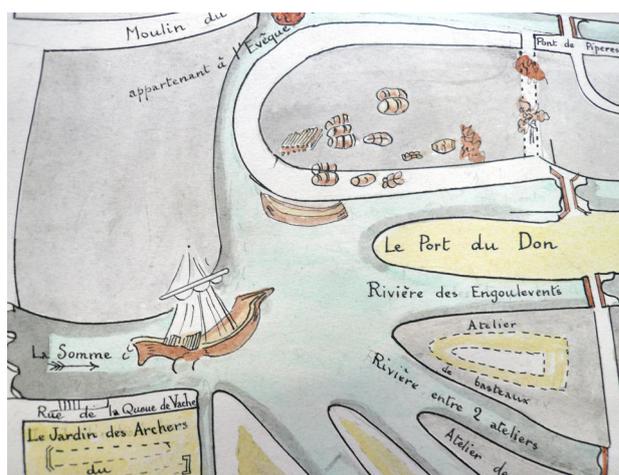


Fig. 5 : Plan d'Amiens et des hortillonnages en 1542 (détail), port du Don et bras de la Somme en aval du pont Sire-Jehan-du-Cange, fac-similé réalisé en 1950. © Arch. dép. Somme, 1 Fi 72 (cliché C. Cloquier).

appelé le Quay, était implanté à l'ouest de la ville. Il accueillait les bateaux en provenance de l'estuaire, chargés de produits d'importation et de produits de la mer, et les bateaux en provenance du cours inférieur du fleuve, le plus souvent chargés de matériaux de construction. Il constituait également une zone de passage et de transit pour les embarcations qui remontaient le fleuve jusqu'au Petit quai, implanté immédiatement en amont, ou qui contournaient la ville par le nord en utilisant le chemin de l'eau, seul bras du fleuve dépourvu de moulin et laissé libre pour la navigation. Enfin, le port du Don, implanté à l'est de la ville, recevait les bateaux, le plus souvent chargés de matériaux de construction en provenance du cours moyen du fleuve et de l'Avre, rendue navigable durant la première moitié du 13<sup>e</sup> siècle.

À Abbeville et à Amiens, le quai désignait donc le lieu d'accostage des bateaux, en vue de charger ou décharger des marchandises, matériaux et produits, mais il désignait également un espace topographique beaucoup plus vaste, en forme de place. Bordé par le cours du fleuve, d'un côté, et entouré de constructions, sur les autres côtés, le quai désignait alors un véritable complexe portuaire avec ses aspects différents économiques et sociaux. Dans ce concept topographique, uniquement identifié en milieu urbain, il servait principalement à localiser les maisons qui le délimitaient, à l'image d'un parvis de cathédrale bordé de boutiques et de maisons. Ainsi, à Amiens, le Grand quai était bordé de plusieurs maisons régulièrement mentionnées en diverses occasions au fil des siècles : la maison Jehan Lointier, pour une vente de cens en octobre 1317, une maison prise à cens, pour une promesse de non aliénation en 1359, les maisons dites de l'Enclastre,

20. Massiet du Biest J., « Les ports fluviaux et le chemin de l'eau à Amiens (X<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècle) ». In *Bulletin trimestriel de la société des antiquaires de Picardie*, 1953-1954, t. 45, p. 263.

21. Arch. hosp. Somme, A 3, fol. 117 et B 365, aujourd'hui détruits, et arch. mun. Amiens, AA 1, fol. 207.

22. Garnier J., « Dénombrement du temporel de l'évêché d'Amiens en 1301 ». In *Mémoires de la société des antiquaires de Picardie*, 1858-1859, t. 17, p.107-310.

23. Arch. mun. Amiens, AA 31, fol. 19v-20v.

24. Cloquier C., « Les hortillonnages d'Amiens : un site unique aménagé par une communauté de maraîchers au fil des siècles ». In Woronoff D. (dir.), *Travail et paysages, 127<sup>e</sup> congrès national des sociétés historiques et scientifiques*, Nancy, 15 au 20 avril 2002, Paris, éd. du CthS, 2007, p. 39-59.

25. Arch. mun. Amiens, CC 57, fol. 123.

26. Arch. mun. Amiens, AA 17, fol. 79v et arch. dép. Somme, 1 Fi 72.

27. Arch. mun. Amiens, DD 98.

28. Arch. dép. Somme, 1 Fi 72.

29. Massiet du Biest J., « Les ports fluviaux et le chemin de l'eau à Amiens (X<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècle) ». In *Bulletin trimestriel de la société des antiquaires de Picardie*, 1953-1954, t. 45, p. 232-280.

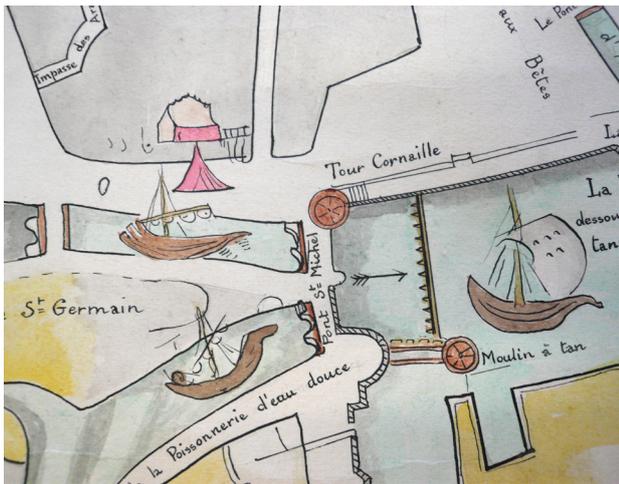


Fig. 6 : Plan d'Amiens et des hortillonages en 1542 (détail), Grand quai avec le guindal en amont du pont Saint-Michel, fac-similé réalisé en 1950. © Arch. dép. Somme, 1 Fi 72 (cliché C. Cloquier).

pour des achats de cens au mois de janvier 1403, la maison du Blanc Lévrier, pour la reconnaissance d'un cens le 31 mai 1418, ou celle de l'Ours, pour le paiement d'un cens le 28 mai 1490<sup>30</sup>. De même, le Petit quai fut mentionné afin de localiser une maison lors d'une constitution d'hypothèques, faite durant le mois de mars 1275<sup>31</sup>.

Au fil des siècles, de nouvelles implantations portuaires furent manifestement aménagées, à Abbeville et à Amiens, de l'amont vers l'aval. Ainsi, le quai du Guindal, le quai Neuf puis le quai de la Pointe se succédèrent dans Abbeville, une ville établie en fond d'estuaire, afin d'accueillir des bateaux de plus en plus nombreux ou plus ponctuellement de plus en plus gros ou de plus en plus chargés et ce dans un canal Marchand largement envasé. En suivant le même principe, le Petit quai, le Grand quai puis le port d'Aval, établi durant la seconde moitié du 18<sup>e</sup> siècle à l'extérieur de l'enceinte urbaine, se succédèrent à Amiens, une ville-pont avec un port d'amont, le port du Don, et trois ports d'aval successifs et non un seul, répondant ainsi au principe identifié par François Beaudouin et développé par Jacques Rossiaud<sup>32</sup>.

Désignant à la fois le lieu d'accostage des navires et la zone portuaire associée, le quai était, à Abbeville comme à Amiens, un lieu d'échanges commerciaux, de travail et de vie pour une population aussi diversifiée que spécialisée : marchands, bateliers,

30. Arch. mun. Amiens, AA 1, fol. 247v, fol. 222 et fol. 242v et arch. dép. Somme, 4 G 1463.

31. Arch. mun. Amiens, AA 1, fol. 207.

32. Beaudouin F., *Paris et la batellerie du XVII<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Éd. maritimes et d'outre-mer, 1979, p. 10 et Rossiaud J., « Les ports maritimes fluviaux au Moyen Âge » (France, Italie). In Boucheron P., Mornet É. (éd.), *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, Paris, Publ. de la Sorbonne, impr. 2005, p. 16.

mariniers, chargeurs et déchargeurs. Le plus souvent encombré de marchandises, matériaux et autres produits, transportés par la voie fluviale, le quai hébergeait également un **guindal**, un engin de chargement et déchargement associé au quai, suffisamment imposant et remarquable pour servir de point de repère supplémentaire dans cet ensemble portuaire ; ce fut notamment le cas pour la maison devant le **guindal** à Abbeville aux 16<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> siècles<sup>33</sup>.

## LE GUINDAL OU WINDAS

Une fois les bateaux à quai, les marchandises étaient chargées ou déchargées, en fonction de leur conditionnement, de leur masse ou de leur taille, à la main ou avec un engin de levage : le **guindal** ou **windas**, en picard. Ainsi, les éléments les plus lourds, comme les meules de moulins, ou les plus volumineux, comme les troncs d'arbres, étaient déchargés avec le **guindal**. Des produits conditionnés dans des tonneaux, comme la guède (*Isatis tinctoria*) et le vin, étaient également chargés dans les bateaux avec le guindal du Quai, durant les 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> siècles<sup>34</sup>. Des envasements importants, principalement attestés durant l'époque moderne, rendaient parfois le **guindal** inaccessible aux bateaux et navires lourdement chargés. Ainsi, le 9 juin 1533, les maire et échevins d'Abbeville décidèrent de faire curer le lit du fleuve au niveau du **guindal**, afin que les **gribaniers** puissent approcher de celui-ci<sup>35</sup>, et, en 1559, ceux d'Amiens optèrent pour un nettoyage et curage du **rieu** du Quay<sup>36</sup>.

Afin d'effectuer les chargements et déchargements, le **guindal** était installé à demeure, sur le quai, établi en aval du pont aux Poissons à Abbeville, et sur le Grand Quai, en amont du pont Saint-Michel à Amiens. Uniquement connu par les sources documentaires médiévales et modernes, il est attesté à partir de l'année 1327, à Amiens<sup>37</sup> et 1342, à Abbeville<sup>38</sup>. Véritable grue en bois munie d'une roue d'écureuil et de poulies, il fut largement utilisé du 14<sup>e</sup> au 18<sup>e</sup> siècle et les mentions de réparations sont, de ce fait, très nombreuses dans les registres aux comptes de

33. Arch. dép. Somme, 26 G 92.

34. Arch. mun. Amiens, AA 12, fol. 7 et fol. 31.

35. Bibl. mun. Abbeville, ms 347, p. 27.

36. Arch. mun. Amiens, AA 14, fol. 164. Le terme **rieu** désignait un bras du fleuve.

37. Les archives de la ville d'Amiens conservent de nombreuses mentions relatives à cet engin de levage et surtout à son entretien : arch. mun. Amiens, AA 5, fol. 47, CC 4, fol. 112 et fol. 113v, CC 5, fol. 131, CC 7, fol. 138, CC 8, fol. 83v, CC 14, fol. 130v, CC 34, fol. 104v, CC 35, fol. 105v ; Massiet du Biest J., « Les ports fluviaux et le chemin de l'eau à Amiens (X<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècle) ». In *Bulletin trimestriel de la société des antiquaires de Picardie*, 1953-1954, t. 45, p. 251 indiqua 1317 et non 1327.

38. Arch. mun. Abbeville, JJ 53.

l'échevinage de la ville d'Amiens. Sur le plan de la ville d'Amiens et des hortillonnages, levé en 1542, il fut représenté comme une construction quadrangulaire, de type maison, avec une toiture à deux versants, posée sur une base de forme conique, comparable au pivot d'un moulin à vent<sup>39</sup> (fig. 6). Mentionné par Jacques Rossiaud pour sa rareté, le *guindal* ne fut représenté sur aucun des autres documents figurés consultés dans le cadre d'un travail de recherche sur les installations fluviales médiévales et modernes du cours de la Somme<sup>40</sup>.

Indispensable pour lever les charges les plus lourdes, le *guindal* était manœuvré par un fermier, qui agissait au nom et pour le compte des échevins, et non par les bateliers. Ainsi, à Abbeville, au cours de l'année 1342, le *guindal* fut baillé à deux bourgeois de cette ville, moyennant une rente annuelle de 20 livres parisis et la charge de paver le quai<sup>41</sup>. À Amiens, il fut également baillé à ferme en 1406, par les échevins de la ville, mais deux mentions plus anciennes furent relevées en date du 12 juillet 1389 et pour l'année 1403, à l'occasion de ventes de cens de 17 sols 6 deniers parisis, pour le premier, et de 34 sols et 4 deniers, pour le second<sup>42</sup>. Pour ce mode d'exploitation à ferme, le *guindal* d'Amiens apparaît beaucoup plus tardivement dans les sources documentaires que le *guindal* d'Abbeville alors qu'ils sont tous les deux attestés dès la première moitié du 14<sup>e</sup> siècle.

## LES DROITS DE *GUINDALAGE* ET DE *QUAIAGE* : PERCEPTIONS EN NUMÉRAIRES DUES PAR LES BATELIERS AU NIVEAU DU QUAÏ

Auxiliaire de chargement et de déchargement particulièrement utile pour les bateliers, le *guindal* était utilisé moyennant le paiement au fermier d'un droit : le droit de *guindalage*. Comme un moulin à eau et son droit de mouture, payé au fermier ou au meunier, il constituait ainsi un service pour les usagers de la voie fluviale et un revenu pour le seigneur des eaux, à savoir les maires et échevins de ces deux villes. Comme les péages fluviaux et autres tonlieux, il disposait même d'un tarif précis, proportionnel aux charges et à la nature des marchandises. Ainsi, à la

fin du 16<sup>e</sup> siècle, il en coûtait 16 sols pour le levage d'une meule de moulin, servant à moudre le blé, prise dans un bateau et déposée dans un chariot, mais seulement 12 si elle était déposée sur le pavé, au Quay à Amiens<sup>43</sup>.

Parfois, les bateliers et les marchands voulaient échapper au paiement du droit et évitaient ce point de déchargement. En 1346, si l'un d'eux fut assigné en justice pour ne pas avoir fait décharger ses vins au *guindal* d'Abbeville, d'autres furent seulement contraints d'y décharger leurs marchandises<sup>44</sup>. Au cours de l'année 1361, d'autres usagers du fleuve, les religieux cisterciens de l'abbaye du Gard, s'accordèrent avec les officiers municipaux d'Abbeville pour le paiement de ce droit sur le déchargement des marchandises et notamment des vins. De même, en 1373, les religieux de Notre-Dame de Boulogne furent tenus d'acquitter ce droit pour chaque chargement de vins arrivant dans la ville. En revanche, d'après une sentence, datée de 1376, les marchands d'Amiens ne payaient aucun droit sur les blés, les marchandises ou les vins, chargés ou déchargés dans la ville<sup>45</sup>.

De plus, à chaque chargement ou déchargement de bateau, les bateliers, mariniers et autres marchands de l'eau devaient s'acquitter du droit de quaiage, également qualifié de droit de *chargeage* ou de *déchargeage*, indépendamment de la présence ou de l'utilisation d'un *guindal* et des droits associés. Ainsi taxés de prélèvements en nature ou en espèces, ils dénoncèrent ponctuellement ces pratiques inévitables attestées durant le Moyen Âge. Ainsi, à Abbeville, pour le droit de *cayage* sur les bateaux et navires qui s'amarraient au quai, attesté en 1342, les négociants bourgeois de la ville payaient 12 deniers par tonneau de vin pour alors que les autres négociants bourgeois devaient payer 4 sols<sup>46</sup>.

À Amiens, le droit de *cayage* est mentionné dès le 12<sup>e</sup> siècle, dans deux lettres, datées des années 1145 et 1151<sup>47</sup>. D'après un accord, passé durant le mois de février 1282, il était destiné, pour la part prélevée par l'échevinage, à l'entretien du bras de Somme qui coulait devant le Quay<sup>48</sup>. Ce droit de *quaiage* fit l'objet d'un accord, passé le 2 mai 1395, entre l'évêque, d'une part, et le maire et les échevins de la ville d'Amiens, d'autre part<sup>49</sup>. Associé à un tarif

39. Arch. dép. Somme, 1 Fi 72.

40. Rossiaud J., « Les ports maritimes fluviaux au Moyen Âge (France, Italie) ». In Boucheron P., Mornet É. (éd.), *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, Paris, Publ. de la Sorbonne, impr. 2005, p. 18 et Cloquier C., *Les installations fluviales médiévales et modernes du cours de la Somme : approche archéologique et documentaire*, thèse de doctorat, Université de Paris 1, archéologie, 2011.

41. Arch. mun. Abbeville, DD 21.

42. Arch. mun. Amiens, BB 1, fol. 6v et AA 1, fol. 88v et fol. 242v.

43. Arch. mun. Amiens, AA 19, fol. 105.

44. Arch. mun. Abbeville, JJ 53 et FF 35.

45. Arch. mun. Abbeville, CC 21, CC 24 et CC 26.

46. Bibl. mun. Abbeville, ms 125, p. 62.

47. Bibl. Arsenal, ms 5259, fol. 44-46.

48. Arch. mun. Amiens, AA 2, fol. 15, fol. 22 et fol. 43v et Bibl. nat. de France, Picardie 93, fol. 186.

49. Arch. mun. Amiens, AA 2, fol. 68 et bibl. Arsenal, ms 5261, fol. 7v.

réglementé par une ordonnance du 28 mai 1611, il était prélevé en nature, au profit de l'évêque, sur chaque bateau chargé de sel mais, en vertu d'une exemption du 8 juin 1461, son produit n'était pas soumis au paiement de la gabelle<sup>50</sup>. Le 26 mars 1654, il fut mis en adjudication au plus offrant et adjugé pour 3300 livres le 31 mars suivant<sup>51</sup>. Une nouvelle fois homologué par une sentence, rendue le 23 mai 1659, il impliquait l'opposition d'une pancarte visible avec le tarif<sup>52</sup>. Adjugé pour 53824 livres le 9 septembre 1718, il fut maintenu par deux arrêts du conseil d'État du roi, rendus les 13 février 1731 et 7 octobre 1732<sup>53</sup>, et impliquait, à titre d'exemple, les droits suivants :

- pour six muids de sel (mesure d'Amiens) : un denier
- pour une meule de moulin : deux deniers
- pour un bateau chargé d'aulx ou d'oignons : deux deniers.

Enfin, au niveau du port du Don, le droit de *quaiage*, également qualifié de droit de travers par eau, fut mis en adjudication au plus offrant le 26 mars 1654<sup>54</sup>. Le 13 février 1731, il fit l'objet d'un arrêt du conseil d'État du roi, qui concernait également celui du Grand quai, confirmant le tarif<sup>55</sup>.

Si le manque d'intérêt pour les ports fluviaux, évoqué par Georges Livet en 1980<sup>56</sup>, et le manque de synthèse sur les ports fluviaux, regretté par Jacques Rossiaud en 2005<sup>57</sup>, demeurent des réalités pour plusieurs cours d'eau navigables, cette première synthèse, largement alimentée par les résultats d'un travail de recherche sur les installations fluviales médiévales et modernes du cours de la Somme, mené sous la direction d'Éric Rieth<sup>58</sup>, livre des résultats et des perspectives particulièrement intéressants. À l'occasion de cette journée d'étude relative au vocabulaire des ports en milieu estuarien

et fluvial, elle permet non seulement l'identification et la localisation des sites portuaires du cours de la Somme, comprenant à la fois des ports et des quais, mais également l'énumération et la hiérarchisation des différents éléments constitutifs de l'agencement et du fonctionnement du 12<sup>e</sup> au 18<sup>e</sup> siècle.

Uniquement implantés en zone de confluence urbaine, ces ensembles portuaires furent identifiés et localisés sur le cours inférieur et le cours moyen de la Somme dans les villes d'Abbeville et d'Amiens. Attestés dès la seconde moitié du 12<sup>e</sup> siècle, ils constituaient des lieux d'échanges fluvio-terrestres particulièrement importants. Construits avec des matériaux durs, comme la brique ou le grès durant l'époque moderne, les états les plus anciens furent apparemment construits en bois, à l'image des quais londoniens, sur le cours de la Tamise<sup>59</sup>. Archéologiquement, ils pourraient donc être retrouvés, fouillés et étudiés avec tout ou partie des constructions associées puisqu'ils furent établis, à l'abri des enceintes urbaines médiévales, dans le réseau des rues et des habitations. À la fois tournés vers le fleuve, comme lieu d'accostage des bateaux, et vers la ville, comme lieu de vie commerciale, ils furent idéalement implantés sur un fleuve modeste mais paisible en ne subissant que rarement les excès du fleuve. De ce fait, ils offraient des conditions d'accès, de chargement et de déchargement optimales, avec la proximité des caves, des entrepôts, des greniers à sel et des tavernes<sup>60</sup>, et généraient des revenus importants, avec la perception de droit de *guindalage* et de droit de *quaiage*, perçus sur les bateaux et leurs cargaisons.

50. Arch. dép. Somme, 3 G 225.

51. Arch. nat., Q<sup>1</sup> 1551.

52. Arch. mun. Amiens, AA 15, fol. 170-174.

53. Arch. nat., H<sup>4</sup> 3004 et H<sup>4</sup> 3067, arch. dép. Somme, 1 C 1202, 1 C 1203 et 3 G 447 et arch. mun. Amiens, AA 20, fol. 58v-61 et fol. 63-70v.

54. Arch. nat., Q<sup>1</sup> 1551.

55. Arch. dép. Somme, 3 G 447.

56. Livet G., « Les routes françaises aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles. État des questions et directions de recherches ». In *Centre culturel de l'abbaye de Flaran, L'homme et la route : en Europe occidentale au Moyen Âge et aux temps modernes, Deuxièmes Journées internationales d'histoire, 20-22 septembre 1980*, Auch, Commission d'histoire de Flaran, 1982, p. 120.

57. Rossiaud J., « Les ports maritimes fluviaux au Moyen Âge (France, Italie). In Boucheron P., Mornet É. (éd.), *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*. Paris, Publ. de la Sorbonne, impr. 2005, p. 9.

58. Cloquier C., *Les installations fluviales médiévales et modernes du cours de la Somme : approche archéologique et documentaire*, thèse de doctorat, Université de Paris 1, archéologie, 2011.

59. Milne G., Milne C., « Excavations on the Thames waterfront at Trig Lane, London, 1974-76 ». In *Medieval archaeology*, 1978, vol. 22, p. 84-104 ; Milne G., « Medieval riverfront revetment construction in London ». In Mac Grail S. (éd.), *The archaeology of medieval ships and harbours in northern Europe : papers based on those presented to an International Symposium on Boat and Ship Archaeology at Bremerhaven in 1979*, Oxford : *British Archaeological Reports*, 1979, p. 145-153 et Milne G., Goodburn D., « The early medieval port of London AD 700-1200 ». In *Antiquity*, vol. 64, n° 244, 1990, p. 629-636.

60. Massiet du Biest J., « Les ports fluviaux et le chemin de l'eau à Amiens (X<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècle) ». In *Bulletin trimestriel de la société des antiquaires de Picardie*, 1953-1954, t. 45, p. 244-270.

# LES PORTS DE L'ESTUAIRE DE LA GIRONDE ET LEURS AMÉNAGEMENTS : LES EXEMPLES DE SAINT-JULIEN-BEYCHEVELLE (RIVE GAUCHE) ET DE MORTAGNE-SUR-GIRONDE (RIVE DROITE)

Claire Steimer et Yannis Suire

Formé par la confluence de la Dordogne et de la Garonne au Bec d'Ambès, l'estuaire de la Gironde rejoint l'océan atlantique quelque 75 kilomètres plus loin. Débouché maritime du port de Bordeaux, il baigne les rives du Médoc à l'ouest et celles du Bourgeais, du Blayais et de la Saintonge, à l'est. L'implantation humaine, attestée sur ces rives depuis le néolithique, a été largement favorisée par cet axe de circulation et d'échanges, et des ports s'y sont développés dès les époques antiques et médiévales (Barzan, Brion, Mortagne, Blaye, Bourg...). L'archéologie a mis au jour des aménagements dont les fondations reposent généralement sur un système d'armatures de bois<sup>1</sup>. Mais bien souvent, le port se résumait à un rivage en pente douce sur lequel s'échouaient les bateaux.

Depuis 2010, la Région Aquitaine et le Département de la Gironde d'une part, la Région Poitou-Charentes d'autre part, mènent un inventaire du patrimoine architectural et paysager des communes riveraines de l'estuaire de la Gironde. L'opération recense des vestiges, essentiellement du 19<sup>e</sup> siècle, et met en évidence la typologie des ports estuariens : port de commerce, port militaire, port de pêche, port de plaisance,... ces fonctions ayant évolué dans le temps. Tous ont pour points communs d'être situés : sur un trait de côte qui a beaucoup évolué en fonction des dynamiques d'envasement ; sur un cours d'eau perpendiculaire à l'estuaire et qui draine les eaux des coteaux ou des marais situés en amont. Ce qui les distingue aujourd'hui, c'est leur état de conservation inégal, aboutissement d'une longue histoire.

Deux cas de figure sont évoqués ici : le premier (Mortagne-sur-Gironde) concerne des ports stratégiques et liés à l'activité du port de Bordeaux, d'une origine souvent ancienne, entretenus et transformés jusqu'à nos jours ; le second (Saint-Julien-Beychevelle) correspond aux petits ports estuariens, d'importance locale, foyers d'activités dynamiques au 19<sup>e</sup> siècle, dont l'envasement et le manque d'entretien au cours du 20<sup>e</sup> siècle ne laissent subsister que quelques aménagements (fig. 1).

1. Coquillas D., *Les rivages de l'estuaire de la Gironde du Néolithique au Moyen Âge*, thèse de doctorat, Bordeaux 3, 2001.



Fig. 1 : Carte de localisation du port de Mortagne-sur-Gironde et du port de Saint-Julien-Beychevelle.

À travers l'étude de ces deux exemples, le vocabulaire des installations portuaires en milieu estuarien a été relevé (termes en gras dans le texte), notamment dans les archives du 19<sup>e</sup> siècle. Sa richesse illustre l'organisation complexe des sites et la diversité des aménagements.

## LE PORT DE MORTAGNE-SUR-GIRONDE : UN PORT EN CONSTANTE ÉVOLUTION

Le port de Mortagne-sur-Gironde, sur la rive saintongeaise de l'estuaire, est l'un des plus importants de ceux qui s'égrainent entre Royan et Blaye (fig. 2). Tous ont connu une période de modernisation à partir des années 1830, puis un essor plus ou moins fulgurant jusqu'au début du 20<sup>e</sup> siècle, avant de subir les effets conjugués de la concurrence des plus grands ports (Bordeaux) et de l'envasement.

## UN PORT TRÈS TÔT DÉVELOPPÉ AU PIED DES FALAISES

De tous les petits ports observés entre Royan et Blaye, celui de Mortagne ou de la Rive est celui qui s'est le plus développé. Il fait partie dès le Moyen



Fig. 2 : Le port de Mortagne et, en arrière-plan, l'estuaire de la Gironde. © Région Poitou-Charentes, Inventaire du patrimoine - Yannis Suire.

Âge (et peut-être avant) des points d'ancrage du trafic portuaire sur la rive droite de l'estuaire de la Gironde. Les premières mentions remontent aux 11<sup>e</sup> et 12<sup>e</sup> siècles lorsque Beranger, comte de Gascogne, puis Aliénor d'Aquitaine octroient une exemption du « droit de tolle » (une taxe sur les marchandises) aux navires commerçant entre Mortagne et Langon. Cette exemption est renouvelée par une bulle pontificale en 1181, puis confirmée par Jean Sans Terre aux archevêques de Bordeaux au début du 13<sup>e</sup> siècle.

Le port est alors situé au pied de la falaise, encore baignée à cette époque par les flots. Au sommet de cette falaise et sur le plateau se trouvent le bourg de Mortagne et surtout son château fortifié, site éminemment stratégique pour le contrôle de l'estuaire. L'envasement progressif de la côte, commencé dès la fin de l'Antiquité, éloigne les falaises et le port du rivage. Un petit cours d'eau trace son lit perpendiculairement à l'estuaire : appelé **étier** de Fondevine, il voit son chenal s'allonger au fur et à mesure de la progression des vases. Au 16<sup>e</sup> siècle, après les vicissitudes de la guerre de Cent Ans, le port retrouve une activité, d'une part autour du cabotage entre La Rochelle, Bordeaux et Libourne, d'autre part avec les départs des pêcheurs vers Terre-Neuve. Un village se développe entre l'ancienne falaise et le port, sur un espace contraint entre les rochers et le chenal.

Au début du 18<sup>e</sup> siècle, l'ingénieur du roi Claude Masse établit un premier plan sommaire du port, avec déjà des constructions sur sa rive droite<sup>2</sup>. Il indique qu'il « se fait un gros commerce », via toutefois de

2. SHD, folio 131 f, feuille 56. Claude Masse, *Plan d'une partie du bourg et du château de Mortagne en Saintonge distant de 1000 toises des rives de la Garonne du côté de l'est*, vers 1700.

« petites barques ». Sur ce plan, le chenal apparaît bien plus court qu'aujourd'hui, l'envasement de la rive droite de l'estuaire ayant depuis continué à produire ses effets en éloignant l'ancien rivage du nouveau trait de côte, et en allongeant d'autant le chenal. L'activité du port connaît un essor important, semble-t-il, au cours du 18<sup>e</sup> siècle en profitant de la position de Mortagne au débouché des eaux-de-vie de Saintonge vers Bordeaux. Déjà, des maisons, des chais et des magasins ou entrepôts s'alignent sur la rive droite du chenal. En 1776, la Maison Ranson et Delamain, productrice de cognac à Jarnac, acquiert un chai sur le port de Mortagne, racheté par la Maison Hennessy, de Cognac, en 1785. À la jonction entre l'étier de Fondevine et le port, un moulin à eau assure un autre type d'activité. Propriété du prince de Mortagne, il est vendu à des particuliers peu avant la Révolution. Enfin, un chantier naval, tenu par Jean Dumas, produit dès la fin du 18<sup>e</sup> siècle des navires d'important tonnage.

L'entretien du chenal est une source d'inquiétude. À l'époque, il est encore sinueux, peu profond et s'envase facilement. C'est ce que mentionne en 1789 le cahier de doléances de Mortagne. En 1804, le maire obtient l'autorisation de faire curer le chenal, mal entretenu depuis longtemps. On s'inquiète aussi de la liaison terrestre entre le port et le haut de la falaise, limitée à un sentier. En cette fin du 18<sup>e</sup> siècle et au début du 19<sup>e</sup>, les services des Ponts et Chaussées envisagent un vaste projet de développement des ports de la rive droite de la Gironde, en lien avec Bordeaux. L'objectif est d'améliorer l'accès aux chenaux et aux ports, par la mer et par la route, et de créer des quais pour faciliter les chargements et déchargements. Mortagne fait partie des premiers ports concernés, étant donnée son importante activité autour du commerce de l'eau-de-vie notamment. En 1818, l'ingénieur Lescure-Bellerive visite les lieux et encourage le préfet à moderniser le port. À partir de 1824, on commence par dévaser le chenal et par poser des pieux d'amarrage.

## LE RÉSULTAT D'AMÉNAGEMENTS SUCCESSIFS AU 19<sup>e</sup> SIÈCLE

Mais les habitants et les édiles locaux voient plus loin. En 1836-1837, un projet plus global d'aménagement et de modernisation est présenté par l'ingénieur Lessore. Amendé en 1838, ce projet a pour objectif d'assurer une profondeur d'eau suffisante pour les bateaux, en créant un **bassin de retenue et de chasse** alimenté par l'étier de Fondevine. Le bassin aurait une longueur de 233 mètres et une largeur de 44. En aval, une **écluse à porte d'èbe** (c'est-à-dire avec les portes tournées vers l'intérieur du bassin) serait ouverte à marée basse pour, telle une chasse, permettre d'évacuer les vases du chenal,

puis refermée à marée montante pour empêcher les eaux de l'estuaire d'envahir et d'envaser le port. En cas de quantité d'eau trop importante dans le bassin et d'impossibilité d'ouvrir l'écluse en raison de la marée haute, un petit canal de dérivation, fermé par une vanne, est également prévu. Par ailleurs, on construirait un **appontement**, une **cale** de déchargement et une **chaussée** empierrée de 600 mètres de long sur la rive droite<sup>3</sup>.

La mise en œuvre de ce projet, très coûteux, s'éternise au cours des mois et années suivants. L'État émet de nouvelles exigences et préfère focaliser son attention sur un autre sujet : le développement à Mortagne d'une escale sur la ligne de bateaux à vapeur Bordeaux-Royan. Cette escale est créée en 1837, mais elle nécessite la construction d'un **débarcadère** en charpente. Déjà envisagé par Lessore en 1836, l'ouvrage est achevé en 1843<sup>4</sup>. En attendant, l'activité du port ne cesse de croître, et le décalage avec ses infrastructures est de plus en plus criant. Une nouvelle pétition est présentée en 1841 par les habitants et usagers du port pour obtenir enfin le lancement des grands travaux envisagés.

En 1841, 1842 et 1844, les ingénieurs Potel et Lessore proposent différents plans pour construire l'écluse, creuser le bassin et redresser le chenal<sup>5</sup>. Malgré la succession de ces projets, et les atermoiements de l'administration, les travaux commencent enfin. Lentement mais sûrement, ils se déroulent d'aval en amont. On commence par élargir et approfondir l'**avant-port**, en élevant ses rives par la terre retirée. La construction de l'écluse débute en 1846, avec la création d'un fossé d'évacuation des eaux de l'étier de Fondevine sur la rive gauche. Le creusement du bassin, à partir de 1849, est ralenti par un contentieux avec Joseph Mouchet, meunier du moulin à eau, qui refuse de le voir détruire. Pendant plus de dix ans, jusqu'en 1854, trois entrepreneurs se succèdent sur le chantier. Les matériaux sont acheminés par bateau depuis tout le Grand Ouest. Sur la rive droite, au-delà des anciens magasins du 18<sup>e</sup> siècle, une place est aménagée pour recevoir le chantier (actuelle place Parias).

Dès 1856, le trafic du port ne cessant d'augmenter, les maîtres en cabotage réclament la construction de nouvelles cales d'appontement dans le bassin, celles

3. Arch. dép. Charente-Maritime, S 8567. 1837-1841. Construction d'un bassin à flot, d'une écluse et approfondissement du chenal du port de Mortagne-sur-Gironde.

4. Arch. dép. Charente-Maritime, S 9039. 1836-1863. Construction d'un débarcadère en charpente pour les bateaux à vapeur à Mortagne-sur-Gironde.

5. Arch. dép. Charente-Maritime, S 8815. 1844-1855. Travaux d'amélioration du port de Mortagne-sur-Gironde, construction d'une écluse et de murs de quai.

déjà en place étant insuffisantes pour recevoir les 17 bateaux attachés au port, plus ceux qui viennent en cabotage. Une nouvelle étape est franchie dans les années 1860 lorsque le port commence à s'industrialiser, avec la création de deux minoteries, l'une par Pierre Vérat, l'autre par Jacques Seguinaud et son gendre, Victorin Parias. Le port connaît de nouveaux travaux d'importance autour de 1870. Les portes de l'écluse sont reconstruites, le bassin est curé et un nouveau quai incliné ou « **perré** » est édifié tout le long de la rive droite, sur cent mètres<sup>6</sup>. Confiée à Antoine Ferry, entrepreneur à Royan, l'opération, approuvée en 1868, dure jusqu'en 1873 en raison de contentieux avec les riverains et de finances insuffisantes. En 1876 et 1877, deux tempêtes occasionnent d'importants dégâts : la maçonnerie en pierre, ou **musoir**, qui protège l'extrémité de la rive droite, ainsi que le débarcadère et son abri sont emportés. L'ensemble est reconstruit en 1879 par Auguste Rateau, entrepreneur de travaux publics à Royan. En 1883-1884, un nouveau quai vertical est édifié en aval de l'écluse, sur la rive droite. En 1887, un **gril de carénage** est aménagé sur la rive gauche, juste en aval de l'écluse. L'importance du port est telle que le site séduit le ministère de la Marine, désireux d'implanter un centre de stationnement de torpilleurs dans le cadre du dispositif de défense mobile de l'estuaire de la Gironde et des côtes atlantiques. C'est chose faite en 1887. En 1889, une entaille triangulaire est aménagée dans le flanc gauche du bassin pour permettre les manœuvres des torpilleurs.

Au terme de ces travaux, le port acquiert l'organisation générale qu'il présente encore de nos jours, en trois entités : un bassin, une écluse et un avant-port. En amont s'étire le bassin de retenue et de chasse où sont stationnés les bateaux de plaisance. Il est alimenté par l'étier de Fondevine dont le débit est régulé par une vanne, juste à côté de l'ancien moulin à eau. Placée en aval du bassin, l'écluse à « portes d'èbe » est maintenue entre deux parois en pierre de taille. Dans ces parois sont ménagées des rainures dans lesquelles viennent s'insérer des batardeaux, lorsque l'écluse doit être mise hors d'eau pour son entretien. Les portes de l'écluse, aujourd'hui en métal et surmontées d'une passerelle, s'ouvrent à marée basse pour que l'eau du bassin s'évacue et chasse les vases en aval. Les portes sont ensuite refermées lorsque la mer monte, et le bassin se remplit à nouveau avec l'eau de l'étier de Fondevine. De part et d'autre de l'écluse, se trouvent d'anciens cabestans utilisés pour la manœuvre de l'écluse, avant son automatiser. En aval de l'écluse

6. Arch. dép. Charente-Maritime. S 7892. 1868, 31 janvier. Construction de portes busquées avec passerelle et de perrés, curage du bassin de retenue.



Fig. 2 : L'écluse de chasse et, en arrière-plan, le bassin de retenue et l'ancienne minoterie Vérat. © Région Poitou-Charentes, Inventaire du patrimoine - Yannis Suire.



Fig. 3 : Le grill de carénage en aval de l'écluse visible à marée basse. © Région Poitou-Charentes, Inventaire du patrimoine - Yannis Suire.

s'étire l'avant-port. Sa rive droite est bordée de quais verticaux, de cales puis de perrés en pierre se terminant par un musoir arrondi. Sur la rive gauche se trouve un grill de carénage, visible à marée basse. La rive, non empierrée mais enherbée, seulement retenue par des pieux en bois, reçoit ensuite des pontons pour l'accostage de bateaux, de pêche notamment. Au-delà de l'avant-port, le chenal circule à travers les marais recouverts de roseaux, jusqu'à l'estuaire de la Gironde (fig. 2 et fig. 3).

À la fin du 19<sup>e</sup> siècle, le développement du port se poursuit, tant du point de vue du trafic marchand que du trafic voyageurs. En 1893, le débarcadère voit passer 1056 voyageurs embarqués, et 1091 débarqués. En 1901, le tonnage annuel s'élève à 30000 tonnes. Le port de Mortagne est alors le troisième de l'estuaire de la Gironde, derrière Bordeaux et Blaye. À la demande des deux grandes minoteries, des voies ferrées, raccordées au réseau de chemin de fer local, sont établies sur les rives du bassin pour faciliter le transport des marchandises. Une gare est installée en 1895 sur la rive gauche. Une véritable opération d'urbanisme comprend

l'empierrement de la route sur la rive droite, la mise en vente de nouveaux terrains en concession pour établir des maisons et des magasins, au-delà de la place Parias, en un plan d'alignement des constructions, dans la plantation d'arbres et l'équipement des quais.

Pourtant, l'état et l'entretien du chenal, de l'avant-port et du bassin ne s'avèrent pas toujours à la hauteur des enjeux de l'essor du port. Le chenal et le port, trop étroits, ne permettent pas aux navires de se croiser. Un phénomène plus important encore commence à poindre : la passe de Saintonge, assurant la navigation estuarienne, s'envase avec le banc de sable des Monards ou de Saint-Seurin, et les accidents d'échouage se multiplient. Le bassin lui-même est de plus en plus obstrué par les vases, et les portes de l'écluse s'ouvrent difficilement. En 1901, le conseil municipal demande l'élargissement et l'approfondissement du chenal, son meilleur entretien à l'aide d'une drague à godets, l'abaissement du radier de l'écluse, et la création de nouveaux appontements. Il est aussi envisagé de redresser le chenal dans sa partie avale, de façon à ce qu'il n'oblique plus vers le sud<sup>7</sup>. La demande est appuyée par le sénateur de la Charente-Inférieure Émile Combes, Président du Conseil de 1902 à 1905. L'idée d'un agrandissement du bassin s'ajoute à ces revendications en 1904, notamment pour faciliter encore plus les manœuvres des torpilleurs. La décision d'élargir le bassin et de réaménager le port est enfin prise par décret du ministre des Travaux publics du 17 mai 1907. Les travaux commencent au printemps suivant. Le bassin est doublé sur sa gauche, ce qui oblige à déplacer certaines constructions, notamment les installations ferroviaires. Les opérations prennent du retard, entraînant d'importantes nuisances pour les riverains et les usagers du port, dont le chenal s'envase jusqu'à devenir inutilisable. Dans le même temps, le centre de stationnement de torpilleurs ferme ses portes, alors que son existence constituait un des arguments pour l'aménagement du port. Malgré tout, les travaux se poursuivent et le nouveau bassin est enfin inauguré le 23 juillet 1911, en présence du ministre de l'Agriculture, M. Pams, et de l'ancien Président Combes.

#### **AU 20<sup>e</sup> SIÈCLE, DE NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS POUR DE NOUVEAUX ENJEUX**

À la veille de la Première Guerre mondiale, l'activité croissante du port motive l'établissement de trois grues automotrices pour le déchargement du charbon, et l'on envisage d'élargir l'écluse. La Grande

7. Arch. dép. Charente-Maritime, S 5561. 1900-1904. Projet d'amélioration du port de Mortagne-sur-Gironde.



Fig. 4 : Le port vers 1900, un des plus importants de l'estuaire.  
© Arch. dép. Charente-Maritime, 78 Fi.

Guerre marque un coup d'arrêt à cette expansion. Passé à près de 70 000 tonnes à la veille du conflit, le tonnage est ramené à 20 000 environ, avant de remonter à 40 000. Dans l'Entre-deux-guerres, le port est frappé par le contexte économique difficile. En 1939, Mortagne n'est plus que le cinquième port de Charente-Inférieure.

Si l'activité portuaire et industrielle décline, la pêche prend de l'ampleur, en particulier la pêche à l'esturgeon pour la fabrication du caviar. Tout au long du 20<sup>e</sup> siècle, elle fait vivre de nombreux pêcheurs qui habitent avec leurs familles dans le vieux hameau de la Rive. En 1920, un poste d'échouage pour les navires de pêche est aménagé sur la rive gauche de l'avant-port. Des cabanons en bois servent aux pêcheurs à entreposer leur matériel, en plus des remises aménagées près des maisons dans le hameau. L'espace, plus dégagé que sur la rive droite, est par ailleurs utilisé pour étendre les longs filets afin de les faire sécher.

Pendant ce temps, l'envasement de la passe de Saintonge par le banc de Saint-Seurin s'accélère et menace de condamner l'accès au port. Tout en se durcissant et en s'épaississant, le banc s'est en effet rapproché de la côte et barre l'entrée du chenal. Ce phénomène s'accélère en raison des approfondissements mécaniques menés dans le lit de la Gironde pour la grande navigation maritime, entraînant des dépôts vaseux sur les côtes, notamment de la rive droite. En 1923, le conseil municipal de Mortagne demande le percement du banc afin de prolonger le chenal. L'opération qui s'avère très coûteuse est donc reportée. Dans le même temps, l'entretien du port est mal suivi, les échouages se multiplient dans le port et sur le banc. En 1927, le chenal est dévasé et le quai gauche du bassin est dégagé. L'argent manque, les minoteries rencontrent des difficultés économiques, accentuées

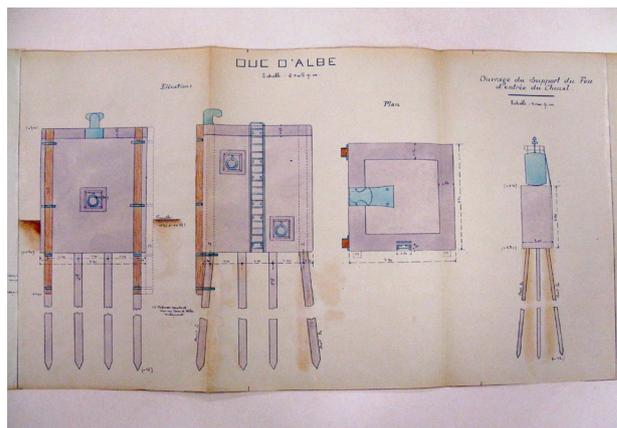


Fig. 5 : Plan d'un duc-d'Albe projeté pour le chenal du port de Mortagne en 1932. © Arch. dép. Charente-Maritime, S 1175.



Fig. 6 : Le chenal, percé à travers les vases en 1933. © Région Poitou-Charentes, Inventaire du patrimoine - Yannis Suire.

par le refus de plus en plus fréquent des navires de venir à Mortagne.

Le projet de percement d'un nouveau chenal, sur les plans de l'ingénieur en chef Lombard, est finalement approuvé par décision ministérielle du 15 février 1932<sup>8</sup>. L'ancien chenal est curé, élargi et redressé (jusqu'alors, il obliquait vers le sud). Surtout, il est prolongé de près de 1200 mètres, de manière rectiligne, à travers le banc de Saint-Seurin. Un poste d'évitage est aménagé sur la rive gauche du nouveau chenal, avec la création de **ducs-d'Albe** (pilotis d'amarrage) en béton. Adjugés en 1933, financés par la commune et les entrepreneurs du port, les travaux sont conduits par une société hollandaise, la *Hollandsche Aanneming MIJ*, de La Haye (fig. 4, fig. 5 et fig. 6).

8. Arch. dép. Charente-Maritime, 4S 1175. 1932-1933. Création d'un nouveau chenal d'accès au port de Mortagne-sur-Gironde.

La guerre et l'Occupation ne facilitent pas la relance de l'activité du port. La minoterie Parias cesse son activité en 1940, tandis que la minoterie Vérat-Dugoujon-Fleuri se maintiendra, sous diverses formes, jusque dans les années 1990. L'entretien du port est délaissé, d'autant que la drague à godets est emmenée à Royan par les Allemands et coulée lors du bombardement des 4 et 5 janvier 1945. À la Libération, le port et le bassin sont presque comblés par les vases. Il faut attendre là encore plusieurs années et fournir d'importants efforts financiers pour que les installations portuaires puissent être remises en état. Le dévasement est progressivement réalisé entre 1946 et 1958. 400 000 mètres cubes de vase sont alors retirés.

Devenue la principale activité du port dans les années 1950-1960, la pêche à l'esturgeon est interdite à la fin des années 1970 en raison de l'épuisement de la ressource. La pêche se réoriente alors vers la capture des jeunes anguilles ou pibales, jusqu'alors pratiquée à pied ou en yole, avec une épuisette. Encore aujourd'hui, quelques bateaux de pêche à la pibale ou « pibaliers » se trouvent dans le port de Mortagne. Celui-ci vit toutefois essentiellement du tourisme et de la plaisance, à côté d'une petite activité de construction navale. En 1992, les anciennes portes en bois de l'écluse sont remplacées par des portes en métal. Le nouveau port de plaisance est inauguré la même année.

## LES PORTS DE SAINT-JULIEN ET DE BEYCHEVELLE : DES PORTS EN VOIE DE DISPARITION

La commune de Saint-Julien-Beychevelle, sur la rive gauche de la Gironde, dispose de deux ports, l'un à l'aplomb du célèbre château Beychevelle, l'autre du village de Saint-Julien. Le premier dépendait du seigneur de Beychevelle, qui en 1739, en cède l'accès et l'espace aux habitants de la paroisse. Plus tard, après la Révolution, le propriétaire du château joue encore un rôle majeur en participant financièrement aux travaux d'aménagement du port, en échange toutefois de la perception d'un droit de péage. Ce port, communiquant avec l'arrière-pays (le hameau de Beychevelle et Saint-Laurent-Médoc) semble avoir été plus important que celui de Saint-Julien, voisin de quelques kilomètres au nord : dépendant probablement du domaine royal sous l'Ancien Régime, il contribuait à la diffusion des vins des grands châteaux, comme ceux de Léoville-Lascaze et Léoville-Poyferré, installés dans le bourg. Au 19<sup>e</sup> siècle, la commune et l'État ne cessent de se quereller pour la charge que représente son entretien (fig. 7).

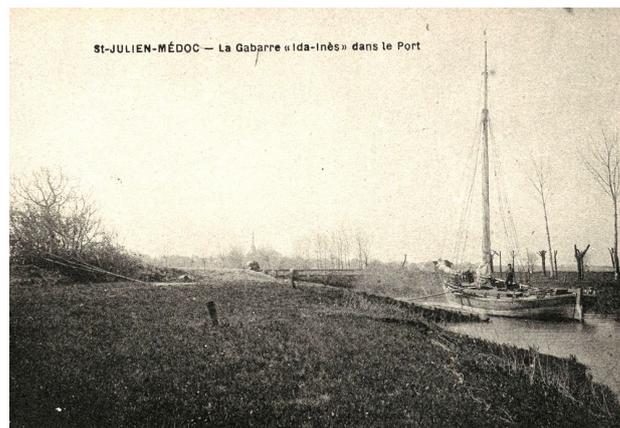


Fig. 7 : Carte postale : la gabarre « Ida-Inès » dans le Port de Saint-Julien. © Arch. dép. Gironde, 4 Fi 3874.

## LES CARTES ANCIENNES

L'analyse des cartes anciennes permet de comprendre l'implantation de ces ports sur les rives de l'estuaire. Elles révèlent le réseau hydrographique très riche du Médoc, directement connecté à l'estuaire. De nombreux ruisseaux, appelés localement **jalles**<sup>9</sup>, prennent leur source dans l'arrière-pays de lande et rejoignent l'estuaire, selon un cours plus ou moins sinueux. Leurs abords constituent souvent des zones basses humides de marais qui viennent interrompre ici et là les « croupes » de vigne, modestes monticules constitués de « graves » ou cailloux. Ces ruisseaux subissent le flux et le reflux des marées, notamment dans la section la plus proche de l'estuaire, appelée **estey**<sup>10</sup>.

Ces brèches ponctuant les rives se sont révélées particulièrement favorables à l'implantation de ports, les bateaux pouvant se mettre à l'abri des forts courants. Certaines jalles, navigables aux hautes eaux, permettaient aussi de relier l'arrière-pays et l'estuaire. Les bateaux étaient chargés ou déchargés au port, d'autres embarcations plus légères prenant le relais pour remonter ces voies d'eau.

Sur la carte de Claude Masse du début du 18<sup>e</sup> siècle ou sur celle des environs de Blaye datée de 1716<sup>11</sup>, les ports de Beychevelle et de Saint-Julien ne sont pas mentionnés, ni matérialisés. Si les chenaux

9. *Jalle* : cours d'eau en gascon. Voir D'Estalénx J.-F., *Dictionnaire français-gascon : des notions aux mots*. Toulouse, Éd. universitaires du Sud, 1993.

10. Estey : « chenal ou ruisseau qui se décharge immédiatement dans la rivière et qui par ce moyen est sujet au flux et reflux auxquels celle-ci est assujettie » (Abbé Baurein, *Variétés bordelaises*, 1784, p. 194).

11. *Carte des environs de Blaye et des deux cotés de la Gironde*, 1716, SHD, Vincennes, 1 V H 363, pièce 19.

sont visibles, aucune route ne semble les longer<sup>12</sup>. Sur la carte de l'embouchure de la Garonne, dressée en 1759, seule « l'embouchure du **chenal** de Béchevel » est indiquée. Ils apparaissent en revanche sur la carte de Belleyme en 1767 (fig. 8), avec l'indication « port »<sup>13</sup>. Sur le plan cadastral de 1825, le « chemin du Port de l'embarcadere » à Saint-Julien relie le bourg et les rives de l'estuaire qui ne présentent aucun aménagement spécifique ; le « port de Béchevelle » figure au bord de l'estey, avec un bâtiment construit à proximité.

## LES CALES, PEYRATS ET AUTRES DÉBARCADERES

Débouchés stratégiques de première importance pour la commune et ses châteaux prestigieux, ces deux ports font l'objet au cours du 19<sup>e</sup> siècle de nombreux aménagements afin de faciliter la circulation des marchandises.

Des cales, saillantes formant épis dans l'estuaire ou inclinées en bordure du chenal, sont installées (fig. 9 et fig. 10). Elles peuvent être désignées par les termes **peyrat** ou **perrat**, du gascon « péyra » signifiant pierre ou amas de pierre ; en français, le terme **perré** désigne habituellement un revêtement en pierres pour maintenir la terre d'un talus. Ainsi, en 1826, l'accès au port de Beychevelle est jugé difficile et nécessite la construction d'un perré de 60 m de long sur la rive du chenal<sup>14</sup>. Au milieu du 19<sup>e</sup> siècle, un plan montre l'existence d'un perré arrondi avec escalier et **cale saillante** ou peyrat et d'une **cale longitudinale** le long du chenal<sup>15</sup>.

À Saint-Julien, une **cale** est attestée en 1819<sup>16</sup> : envasé, cet ancien perrat ou **jetée**, disposé perpendiculairement à la rive, bénéficie de travaux en 1830. Une description précise en est alors proposée : « [...] formé d'un massif de terres et de moellons de 82 m environ de longueur maintenu entre deux lignes de pieux et palplanches jointives distants de 5 m d'axe en axe. Ces pieux sont couronnés longitudinalement par des chapeaux de 30 cm d'équarrissage reliés entre eux par des traversines assemblés à mi-bois et queue d'hironde. La distance des pieux dans le sens longitudinal est

12. Voir également la *Carte des environs de Blaye, isle vis-à-vis et du fort Médoc*, 1751, SHD, Vincennes, 1 V H 393, pièce 31/1.

13. Arch. nat., F<sup>14</sup> 10059/1. *Carte de l'embouchure de la Garonne jusqu'au bec d'Embese*, par Desmarais, 1759.

14. Arch. dép. Gironde, SP 1180. Lettre de M. Guestier Junior, propriétaire de Beychevelle au préfet, 18 avril 1826.

15. Arch. dép. Gironde, SP 1180. *Plan du port de Beychevelle faisant connaître les limites et l'étendue des parties du terre-plein qui doivent être entretenues [...]*, 11 avril 1854.

16. Arch. dép. Gironde, SP 1180. Rapport de l'ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées sur la cale d'embarquement du port de Saint-Julien, 11 février 1825.

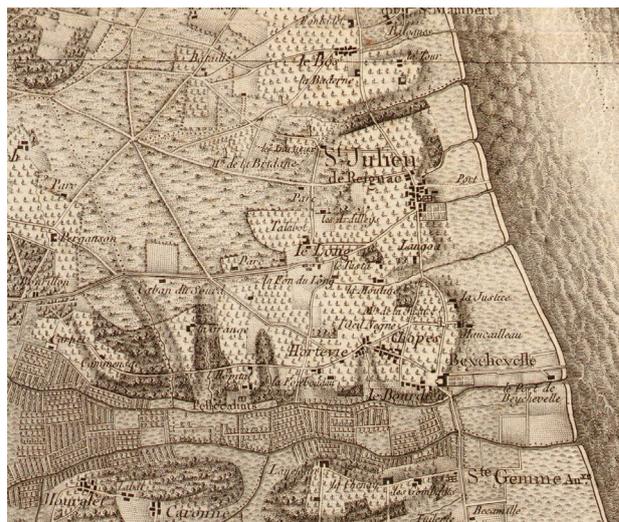


Fig. 8 : Carte de Belleyme, 1767. © Bibl. mun. Bordeaux.



Fig. 9 : Cale inclinée au port de Beychevelle. © Région Aquitaine, Inventaire général - Claire Steimer.



Fig. 10 : Cale saillante ou peyrat de Beychevelle. © Région Aquitaine, Inventaire général - Claire Steimer.

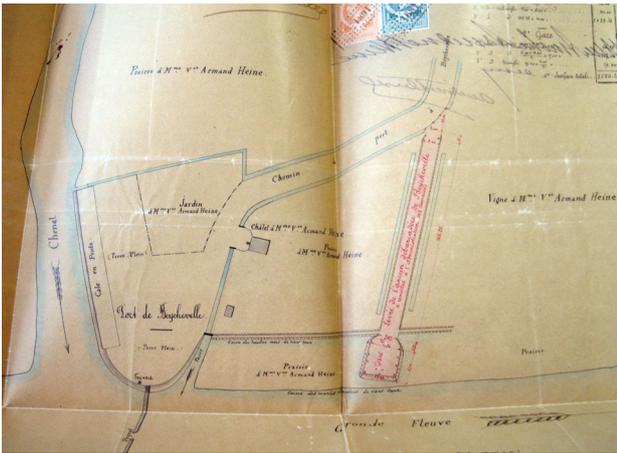


Fig. 11 : Port de Beychevelle : levée de l'ancien débarcadère, 25 juillet 1891. © Arch. dép. Gironde, SP 2915.

de 2 m de milieu en milieu. Le dessus de la jetée se trouve ainsi divisé par les traversines en 41 cases ou compartiments qui sont pavés avec des moellons durs de pierre calcaire »<sup>17</sup>.

Puis dans les années 1870-1871, une **cale inclinée** est créée le long de l'estey.

Par ailleurs, le port de Beychevelle constituait, depuis les années 1820, une station pour le transport de voyageurs : en 1844, le bateau à vapeur y amène 5000 à 6000 passagers chaque année, reliant le Médoc à Bordeaux<sup>18</sup>. Cette affluence exige la mise en place d'un **embarcadère en charpente à claire-voie avec ponton flottant**, censé résister aux courants de l'estuaire sans créer d'obstacle, « afin de n'apporter aucun changement dans la direction des courants »<sup>19</sup>. Les projets dressés par les ingénieurs des Ponts et Chaussées donnent une description précise de ce type de construction (fig. 11) : le « **débarcadère** composé d'un **appontement fixe** et d'un **tablier mobile** qui s'appuyant sur un ponton à son extrémité suivra les mouvements de la marée et devra offrir aux voyageurs, à chaque instant du jour, un moyen prompt et facile d'embarquement et de débarquement. L'appontement fixe, formé d'une **estacade en charpente à claire-voie** portée sur **pilotis** aura 3 m de largeur entre les garde-corps et son plancher sera établi à 0 m 90 au-dessus du niveau des hautes marées d'équinoxe. Le tablier

17. Arch. dép. Gironde, SP 1180. Devis des ouvrages à exécuter et dépenses à faire pour la réparation du peyrat de Saint-Julien, 18 janvier 1830.

18. Arch. dép. Gironde, SP 1180. Indications données dans une lettre de M. Guestier, propriétaire de Beychevelle, le 9 janvier 1844.

19. Arch. dép. Gironde, SP 1180. Rapport de l'ingénieur de l'arrondissement de Bordeaux Ouest pour la construction d'un embarcadère et d'un port à l'embouchure du chenal de Béchevelle, 25 avril 1826.

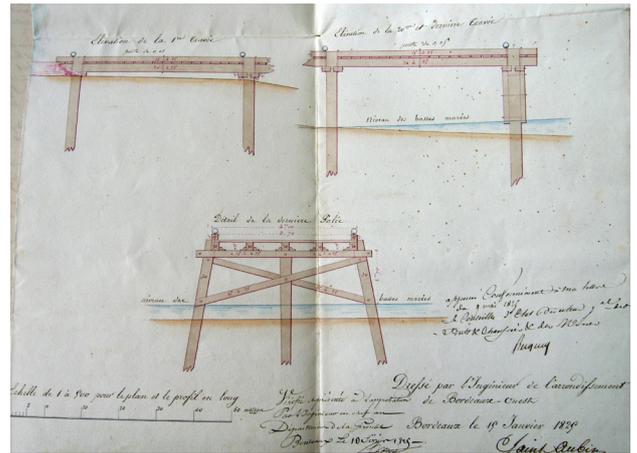


Fig. 12 : Projet d'un nouvel embarcadère en charpente et à claire-voie à Saint-Julien, 15 janvier 1825. © Arch. dép. Gironde, SP 1180.

mobile aura 15 m de longueur et 1 m 60 de largeur entre les garde-corps, la hauteur de ceux-ci sera de 1 m au-dessus du plancher. Le **ponton** devra être de construction solide et propre à faire un bon service, les **ancres** et **chaînes** sur lesquelles il sera amarré auront une force en rapport avec le tonnage du ponton qui ne pourra être inférieur à 150 tonnes. Le pont de ce navire sera pourvu d'un garde-corps de un mètre au moins de hauteur. Le concessionnaire établira sur un poteau à l'extrémité de l'appontement fixe, vers le large, et à quatre mètres environ de hauteur au-dessus du plancher un **fanal sidéral** du système Bardier-Marcet qui devra être éclairé pendant toutes les nuits »<sup>20</sup>.

### DES ÉQUIPEMENTS À L'ÉPREUVE DES FLOTS

Exposés aux intempéries et aux aléas estuariens, ces ouvrages, maçonnés ou charpentés, subissent des dégradations de toute sorte. À peine construit, le nouveau débarcadère en charpente à claire-voie devant remplacer l'ancien peyrat de Saint-Julien est détruit par les flots dans les années 1820 ; pourtant conçu pour résister à la violence des courants, il ne sera finalement pas rebâti<sup>21</sup> (fig. 12).

En 1858, le ponton du débarcadère de Beychevelle est endommagé par l'abordage brutal d'un bateau plat nommé Chateaubriant<sup>22</sup> : « le 21 février à 9h du matin, par un temps brumeux et la marée montant, ce bateau, commandé par le patron Debayle du quartier de Langon auquel il appartient, est tombé sur les chaînes aval du ponton, a cassé celle de terre, le

20. Arch. dép. Gironde, SP 2915. Cahier des charges pour la construction d'un débarcadère en charpente à Beychevelle, dressé par l'ingénieur en chef Deschamps le 16 septembre 1844.

21. Arch. dép. Gironde, SP1180. Document du 28 janvier 1830.

22. Arch. dép. Gironde, SP 2915. Procès-verbal d'avarie 22 février 1858.

bateau étant à la voile a forcé le ponton qui n'était plus tenu que par la chaîne de large, l'a poussé et par suite les pièces qui sont fixées sur le pont du susdit ponton avec des chaînes ont été brisées ».

Une avarie le détruit à nouveau en 1871<sup>23</sup>.

Les cales maçonnées, s'avancant dans l'estuaire, constituent également des obstacles à la navigation : en 1830, un navire, l'*Hortense Eugénie*, s'échoue sur l'ancien perrat de Saint Julien<sup>24</sup>. Plus tard, en 1848, une goélette le heurte occasionnant de nouvelles réparations.

### LA MENACE DE L'ENVASEMENT

Le rythme incessant des marées, la montée des eaux et l'apport de limons ont une incidence sur l'entretien des ports et leur fonctionnement. Afin de réguler le niveau des eaux dans les terres, les ruisseaux sont équipés de systèmes pour éviter les inondations à marée haute mais aussi pour favoriser l'écoulement des eaux pluviales et de ruissellement. Une « pelle » à crémaillère à Saint-Julien et une « porte à flots » à Beychevelle constituent des exemples de ces ouvrages de régulation des eaux que l'on retrouve en grand nombre sur les bords de l'estuaire. Ils peuvent aussi être désignés par les termes plus génériques de « vanne » ou « d'écluse » (fig. 13).

Le dépôt régulier des limons menace ces petits ports estuariens d'un envasement inéluctable si des curages ne sont pas régulièrement effectués. La largeur et la profondeur de l'estey tendent à diminuer, les ports se comblent et deviennent impraticables. Les portes à flot et autres vannes sont alors utilisées pour « chasser » les vases accumulées. À Saint-Julien, en amont de la vanne est ménagé un **bassin de rétention** des eaux : l'eau peut y être bloquée puis libérée dégageant ainsi les limons envahissants. En février 1866, le port est en mauvais état : « les vases s'amoncellent, les terres s'éboulent et il arrive un moment où les bateliers attachés à la section de Saint-Julien, et autres ne peuvent opérer le chargement de leurs bateaux qu'avec les plus grandes difficultés et rarement sans préjudice pour les produits qu'ils transportent »<sup>25</sup>. On préconise alors le curage et l'élargissement du chenal qui ferme le port. Si des travaux sont menés en 1870-1871, des malfaçons sont rapidement mises en évidence notamment au niveau de la vanne qui



Fig. 13 : Porte à flots au port de Beychevelle. © Région Aquitaine, Inventaire général - Claire Steimer.

permet d'évacuer les bourbes<sup>26</sup>. Le port, large de 8 mètres, est donc déjà obstrué et le phénomène ne fera que s'aggraver au cours du 20<sup>e</sup> siècle.

### ESPACES ET BÂTIMENTS

Les activités portuaires, commerce et transport de passagers, nécessitent des infrastructures complémentaires pour un fonctionnement efficace et pour faciliter le stockage et la circulation des marchandises : en 1864, le trafic au port de Beychevelle est évalué à 61 gabarres de 30 tonneaux par mois, soit un mouvement de denrées égal à 1830 tonneaux ou 21 960 tonneaux par an, auxquels s'ajoutent les paquets et les passagers du bateau à vapeur et des gabarres<sup>27</sup>. Le détail des « droits de plaçage » perçus sur les marchandises déposées sur les ports de Saint-Julien donne un aperçu des produits transitant par le port : produits alimentaires (oignons, fruits, huîtres, cochons, moules, poissons, pommes de terre, farine, son, avoine, maïs...), matériel (comportes, bastes, barriques, « carrassons »...), matériaux (ferraille, bois de tonneau, de construction et de chauffage, foin, paille, charbon, « vîme », tuiles et carreaux, pierres, moellons, plâtre...) et bien sûr, vin<sup>28</sup>. L'espace du port devait donc être organisé et contrôlé, d'importants revenus pour la commune, l'État ou les concessionnaires étant en jeu.

Un plan de 1854 indique les équipements existants à cette époque sur le port de Beychevelle : on y trouve une caserne de la douane, un bâtiment appartenant à M. Guestier, un emplacement destiné au dépôt des marchandises sur lequel la commune peut être autorisée à percevoir un « droit de plaçage »,

23. Arch. dép. Gironde, SP 2915. Mention dans le rapport de l'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, 4 novembre 1873.

24. Arch. dép. Gironde, SP1180. Etat des sommes dues aux suivants par le sieur Binet, entrepreneur du peyrat de Saint-Julien, 13 juillet 1831

25. Arch. mun. Saint-Julien-Beychevelle. Registre des délibérations du conseil municipal, 1849-1870.

26. Arch. mun. Saint-Julien-Beychevelle. Registre des délibérations du conseil municipal, 1870-1883, 20 avril 1871.

27. Arch. dép. Gironde, SP 1180. Lettre de M. Guestier, 9 janvier 1844.

28. Arch. mun. Saint-Julien-Beychevelle. Registre des délibérations du conseil municipal, 1844-1848.

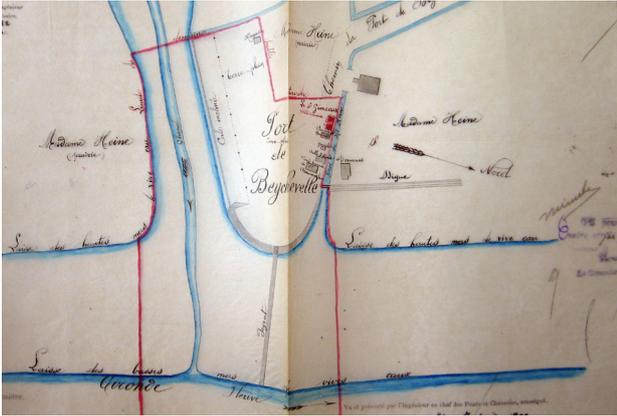


Fig. 14 : Plan du port de Beychevelle, installation d'un pont à bascule, 13 juin 1900. © Arch. dép. Gironde, SP 1180.

un dépôt des bois à brûler ou de construction, des lattes et des « carrassons », la cale longitudinale avec dépôt de fumier, de pierres à bâtir, de tuiles et de carreaux<sup>29</sup>. Dans les années 1880, d'autres installations témoignent de l'activité du port : pont à bascule pour peser les poteaux de mine (1882), cabane en bois « pour servir d'abri à ses outils et ustensiles de travail nécessaires à son industrie de gabarrier » (1889), guérite pour abri des voyageurs (1891), une buvette (1893), hangar pour batelier (1904)<sup>30</sup>. L'ensemble de ces constructions sommaires et conjoncturelles n'a laissé aucune trace (fig. 14).

### PORTS ET RÉSEAUX DE COMMUNICATION

Disposés en bord d'estuaire et le long de ruisseaux, les ports de Saint-Julien se situent dans des zones basses soumises à de fréquentes inondations. Pour traverser ces zones de « palus », les routes reliant les bourgs de Beychevelle et de Saint-Julien à leurs ports respectifs sont essentielles. Elles ont pourtant été aménagées relativement tardivement et leur entretien a toujours fait l'objet de débats incessants. C'est au début du 19<sup>e</sup> siècle, comme l'indique le plan cadastral de 1825, que ces accès sont améliorés. À Saint-Julien, la levée encadrée de fossés de drainage et plantée de platanes date de cette époque (fig. 15).

À Beychevelle, en 1832, alors que des travaux viennent d'être réalisés, le chemin et le peyrat doivent être reliés par une chaussée pour éviter « un cloaque d'environ 150 m »<sup>31</sup>. En 1844, les travaux de construction du débarcadère mentionnent la communication à établir avec le « chemin vicinal

29. Arch. dép. Gironde, SP 1180. *Plan du port de Beychevelle faisant connaître les limites et l'étendue des parties du terre-plein qui doivent être entretenues*, 11 avril 1854.

30. Arch. dép. Gironde, SP 2915. Ports de Saint-Julien et de Beychevelle, 1844 - 1891.

31. Arch. dép. Gironde, SP 1180. Lettre de M. Guestier au préfet de département, 24 juin 1832.



Fig. 15 : Route bordée de platanes et de fossés de drainage, reliant le village et le port de Saint-Julien. © Région Aquitaine, Inventaire général - Claire Steimer.

qui conduit au port de Beychevelle au moyen d'une levée en terre de 140 m environ de longueur sur 8 m de largeur », qui devra être défendue aux abords du débarcadère au moyen d'un perré en pierre<sup>32</sup>.

Le port était ainsi connecté au réseau routier et, à partir des années 1870, à la voie ferrée reliant Bordeaux au Verdon. Aménagée entre 1868 et 1875, la ligne de chemin de fer traverse la commune de Saint-Julien-Beychevelle à l'ouest, à distance des deux bourgs et des ports. Le tracé ferroviaire n'est pas vraiment favorable à la commune, une simple halte lui ayant été concédée et la gare la plus proche étant celle de Pauillac. Le chemin de fer ne concurrence donc pas directement les ports et l'estuaire, encore largement avantageux pour le transport de marchandises et notamment de vin. Celui des passagers est en revanche en nette diminution dans les années 1870 : ainsi M. Guestier, propriétaire du château Beychevelle et concessionnaire du débarcadère, en demande la résiliation suite à la baisse de fréquentation depuis l'ouverture du Chemin de fer du Médoc<sup>33</sup>.

Aujourd'hui, il est bien difficile d'imaginer l'activité de ces petits ports d'estuaire où étaient chargées et déchargées de nombreuses marchandises : chenaux envasés, cales enherbées, pontons disparus, seuls quelques vestiges traduisent l'organisation de ces espaces et leur fonctionnement. Les ports de Saint-Julien, comme d'autres sur les bords de l'estuaire, en partie à l'abandon, deviennent des « havres de paix », appréciés par les touristes qui s'y arrêtent en camping-car ou en vélo, pour jouir de la tranquillité des lieux et de la vue apaisante sur les eaux,

32. Arch. dép. Gironde, SP 2915. Cahier des charges pour la construction d'un débarcadère en charpente sur la rive gauche de la Gironde à Beychevelle, 16 septembre 1844.

33. Arch. dép. Gironde, SP 2915. Lettre de M. Guestier au préfet, 18 mai 1871.



Fig. 16 : Vue aérienne du port de Beychevelle. © Région Aquitaine, Inventaire général - Adrienne Barroche.

sans percevoir leur passé animé (fig. 16). Aires de pique-niques privilégiées, ils sont agrémentés de carrelets, ces cabanes de pêche sur pilotis qui se sont développées sur les rives de l'estuaire au cours du 20<sup>e</sup> siècle. D'autres ports, comme celui de Mortagne, tirent cependant parti de leur nouvelle orientation vers la plaisance, en plus d'une activité de pêche déclinante, mais sans retrouver l'activité quasi-industrielle des années 1900.

Les deux destins comparés de Mortagne et de Saint-Julien-Beychevelle, l'un sur la rive santongaise, l'autre en Médoc, illustrent les enjeux communs de ces ports estuariens, dont l'histoire est intimement liée à celui de Bordeaux et au commerce généré par la capitale girondine. D'origine plus ou moins ancienne, ils ont fait l'objet de travaux destinés à lutter contre l'envasement et à développer les activités marchandes. À partir de la Restauration et jusqu'au début de la Troisième République, l'administration des Ponts et Chaussées lance un vaste programme de modernisation, qui implique la réalisation d'aménagements plus ou moins standardisés et l'utilisation d'un vocabulaire normé. Toutefois, force est de constater qu'un même terme peut définir des réalités bien différentes, et qu'un même type d'aménagement peut être désigné avec des mots distincts. Par ailleurs, les différences relevées entre

la rive gauche et la rive droite s'expliquent en partie par la frontière linguistique qui divise le territoire estuarien, entre langue d'oïl en Charente et langue d'oc en Gironde.

La poursuite de l'inventaire en cours et la confrontation de ces sites portuaires sur le bord de l'estuaire permettront d'affiner la connaissance des aménagements et du vocabulaire qui leur est associé.

# PAIMBŒUF, UN AVANT-PORT DE NANTES. DE LA CHAUSSÉE DU LEST À LA CHAUSSÉE DE L'EST (17<sup>e</sup>-18<sup>e</sup> SIÈCLES)

Françoise Lelièvre

## INTRODUCTION

L'estuaire de la Loire relie, sur une soixantaine de kilomètres, la ville de Nantes à l'Océan. Une dizaine de petits ports, diversement utilisés comme avant-ports selon les périodes considérées, ponctuent aujourd'hui son tracé, en rive ou loin dans les terres, selon que les atterrissements provoqués au 19<sup>e</sup> et au 20<sup>e</sup> siècle pour améliorer la navigation les ont ou non condamnés. L'ensemble constitue, au 17<sup>e</sup> et au 18<sup>e</sup> siècle au moment fort du commerce transatlantique et du commerce triangulaire, le port de Nantes ou plus exactement « Le port de la rivière de Nantes », des quais de la ville bâtie en fond d'estuaire, au dernier avant-port, Paimbœuf, située sur la rive gauche, à une quinzaine de kilomètres de la côte<sup>1</sup>. La faible profondeur du chenal amplifiée par l'importance du marnage impose une rupture de charge à l'entrée en Loire aux vaisseaux à trop fort tirant d'eau, de plus de 250 tonneaux ou tirant plus de quatre mètres d'eau. La situation de Paimbœuf et la profondeur de sa rade sont propices à l'ancrage des navires en attente, le temps du transbordement des marchandises en provenance ou en direction de Nantes, sur des gabarres, des barges ou des allèges, ou le temps de l'enregistrement d'un nouvel armement<sup>2</sup>. Sous la tutelle tacite du commerce nantais jusqu'à la Révolution (Paimbœuf n'obtiendra le statut de ville qu'après), le bourg et la rade ont pu atteindre, ensemble, dans le dernier quart du 18<sup>e</sup> siècle, un dixième de la population nantaise quand la seule ville de Nantes comptait 80 000 habitants (fig. 1).



Fig. 1 : Paimbœuf vue partielle de la rive. © D. Macel.

Malgré une fréquentation croissante, l'avant-port est réputé sans infrastructure avant le troisième quart du 18<sup>e</sup> siècle. Les deux rades offrent un mouillage correct malgré une grande exposition aux vents de mer et les berges garantissent un échouage sans risque sur les vases, des corps morts permettant le maintien des navires à flot au plus près de la rive, lors de la montée ou de la descente des embarcations. Pourtant, cette rive qui paraît si peu modelée par l'homme avant l'intervention des ingénieurs s'avère finalement très construite. Le déplacement des concessions accordées pour le dépôt du lest va en effet façonner les berges et déterminer l'occupation du territoire. Le lest nécessaire à l'équilibre d'un navire sans cargaison ou insuffisamment chargé, constitué de sable et de pierres, va s'accumuler en rive de l'amont vers l'aval sur deux kilomètres et conditionner, le temps de l'exploitation de

1. Bernard M., *Le port de Nantes au XVIII<sup>e</sup> siècle. Construction d'une aire portuaire*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2011.

2. Arch. dép. Loire-Atlantique, 15 J 28. Procès-verbal de l'état de la seigneurie de la Guerche sous la mouvance de laquelle se trouve Paimbœuf, 28 septembre 1683. L'état des lieux commence par une description de la rade : « Nous aurions vu plusieurs vaisseaux de différents pavillons français et étrangers [...] anglais, hollandais, hambourgeois, danois, de 3 à 400 tonneaux [...] que chaque jour il y arrive et sort nombre de grands vaisseaux soit pour porter des marchandises étrangères par la ville de Nantes au milieu du Royaume, soit pour remporter celles qu'il y a à prendre dans les pays et nations étrangères [...] ». La présence très exceptionnelle de 200 bateaux dans la rade y est évoquée, estimation très exagérée au regard du chiffre généralement rapporté au 18<sup>e</sup> siècle de 2 000 navires à l'année.

chaque site, l'activité nautique et les implantations périphériques. L'importante quantité de matériaux ainsi accumulée favorise, selon les besoins, la formation de **digues**, de **môles** ou de **cales**, le plus souvent perpendiculaires à la rive. Le terme unique de **chaussée** alors utilisé pour caractériser ces équipements élevés à pierres sèches ne permet pas toujours d'en discerner la fonction. Ils tiennent davantage du savoir-faire de « terriens » prolongeant un chemin sur l'estran que de celui de l'homme de l'art spécialisé dans l'architecture hydraulique.

La régulation du cours de la Loire de Nantes à la mer, à partir du milieu du 18<sup>e</sup> siècle, va constituer une rupture entre un aménagement induit et un équipement programmé. À l'instar des **épis** érigés depuis la rive vers le lit du fleuve et destinés à creuser les fonds par un effet de chasse, les deux môles planifiés et exécutés au bas Paimbœuf par les ingénieurs du royaume auront vocation à garantir une profondeur d'eau suffisante dans l'une et l'autre rade. Conjointement aux usages locaux, le corps des ingénieurs aiguise un autre langage déterminé par la fonction de l'ouvrage. Mais les qualifications de môle et de cale utilisées par leurs auteurs le temps du projet, ne résistent pas à l'usage du terme de chaussée étendu localement sans discernement à l'ensemble des infrastructures portuaires jusqu'au milieu du 19<sup>e</sup> siècle. La chaussée semble ensuite retrouver son chemin, celui d'un ouvrage permettant de traverser, à pieds secs, une zone humide.

## DES CHAUSSÉES INDUITES

### UN OFFICE DE LESTEUR ET DÉLESTEUR

Les mesures contenues dans l'ordonnance de la marine de 1681<sup>3</sup> qui obligent les communautés de ville à fournir des endroits nécessaires pour recevoir le lest ne sont pas nouvelles pour les usagers de l'estuaire la Loire. Très vite, avec l'augmentation du trafic, va se poser la question du choix des lieux d'approvisionnement et de dépôt<sup>4</sup>. La pratique généralisée qui consiste à jeter par-dessus le bord le lest encombrant avant l'embarquement d'un nouveau chargement doit être enrayée et régulée pour ne pas condamner à plus ou moins long terme l'entrée en Loire, l'amoncellement des matériaux

3. Ordonnance de la marine, article 2 titre 4 : du lestage et délestage. Voir Jourdan A., Decrusy, Isambert F.-A., *Recueil général des anciennes lois françaises depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789*. Paris, Belin-Leprieur, 1829, t. 19.

4. Arch. com. Nantes EE 269, f° 2. Premières mentions de l'achat d'un terrain pour le dépôt du lest à Couëron en 1629 et 1631 (acquisition contemporaine de l'ordonnance de 1629, art. 458 concernant le lestage et délestage).

pouvant vite former une barre infranchissable<sup>5</sup>. Un office existait déjà au milieu du 16<sup>e</sup> siècle si l'on en croit la nomination le 9 décembre 1562 d'un des maîtres arrimeurs de Nantes, en remplacement du détenteur de la charge, signalé démissionnaire<sup>6</sup>. Les avant-ports des deux rives sont concernés. En 1639, le nouveau candidat à « la charge de lesteur et délesteur des navires, barques et autres vaisseaux qui entreront et sortiront de la rivière de Loire depuis le port de Nantes jusqu'à Pierre Auge<sup>7</sup> [...] » devra contrôler les lieux de dépôt acquis des deniers de la ville aux abords des ports et havres de la Fosse (de Nantes), Couëron, Port Launay, la Martinière et Paimbœuf. Ils devront être plantés de pieux (dit paulx) « portant les armes du roi, marques et intersignes pour le dit délestage »<sup>8</sup>. Cette obligation est encore rappelée en 1665, un poteau à la Fosse de Nantes et un autre à Paimbœuf. L'office disposait alors de deux gabarres à Paimbœuf pour le transport du lest entre le navire à l'ancre et la rive. La situation est définitivement confirmée en 1693, l'année de la réunion de l'Amirauté de Bretagne à celle de la France, par un édit du roi créant et érigeant « en titre d'office héréditaire, un office de visiteur lesteur et délesteur des vaisseaux et navires qui entrent et qui sortent de la rivière de Nantes »<sup>9</sup>.

### TROIS LIEUX DE DÉPÔTS

On enregistre à Paimbœuf trois lieux de dépôts successifs<sup>10</sup>, du début du 17<sup>e</sup> siècle aux dernières années du 18<sup>e</sup> siècle, dont un premier dépôt sur la pointe amont au débouché de la route de Nantes (fig. 2, dépôt 1). Devenu impraticable au milieu du 17<sup>e</sup> siècle du fait de la trop grande quantité de matériaux déchargée, la Ville de Nantes cherche bientôt un nouveau terrain destiné à cet usage.

Le 22 novembre 1659, le duc de Retz, Pierre de Gondî, propriétaire de la métairie noble du Bois-

5. Arch. com. Nantes EE 239, f° 4. Procès-verbal relatant une infraction au délestage à la pointe de Mindin commise par plusieurs grands vaisseaux hollandais à l'ancre dans la rade de Saint-Nazaire qui auraient jeté leur lest par-dessus bord, août 1647.

6. Arch. com. Nantes EE 239. Nomination de François Bonnault à l'office de délesteur en remplacement d'Antoine Jonnet, 9 décembre 1562.

7. Rocher situé dans le chenal à quelques centaines de mètres en amont de Paimbœuf.

8. Arch. com. Nantes EE 239, f° 3. La nomination de Charles Mouchaux, le 24 novembre 1639, donna lieu à un rappel des mesures encadrant le lestage et délestage des navires.

9. Arch. com. Nantes EE 239, f° 22.

10. Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C FI 909-1. Plan de la rive établi par Jacques-André Portail 1<sup>er</sup> juin 1730, afin de déterminer l'emplacement du nouveau magasin des Poudres, sur lequel ont été reportés les trois lieux de dépôt. Les dates associées aux chiffres 1, 2, 3, correspondent aux dates d'arrentement des terrains par la communauté de ville de Nantes.



Fig. 2 : Plan de la rive établi par Jacques-André Portail le 1<sup>er</sup> juin 1730 afin de déterminer l'emplacement du magasin des poudres, sur lequel ont été reportés les trois lieux de dépôt du lest. Les dates associées aux chiffres 1, 2, 3, correspondent aux dates d'arrentement des terrains par la communauté de ville de Nantes. Fond de plan, arch. dép. Ille-et-Vilaine, C Fi 909-1. © Région Pays de la Loire-Inventaire général - Repro. Guy Arthur.

Gautier<sup>11</sup> dont les terres occupaient près de la moitié de Paimbœuf, concède au maire et aux échevins de la ville de Nantes contre une rente annuelle de 25 livres et une interdiction d'y construire, un nouveau terrain en rive distrait de sa toute récente acquisition<sup>12</sup>. D'une superficie d'un demi-hectare (3 boisselées, 3 sillons), il s'étend sur une longueur de 80 mètres entre le rivage « proche l'arrimage de la rade de Paimbœuf » et les murs du jardin de la Prévôté au sud. Il occupait l'îlot actuellement bordé par le quai Gautreau en aval d'une terre dite alors la « pièce des embrasures ». Ce toponyme, non lié à un quelconque ouvrage défensif mais plus sûrement à une ancienne **aire de carénage**, pouvait tirer son origine du brai, une sorte de goudron utilisé pour la protection des coques.

11. Arch. dép. Loire-Atlantique, B 1855. Aveu et dénombrement de la terre du duché de Rais, 1674, p. 601-602.

12. Arch. com. Nantes EE 239, f° 25. Contrat du 22 novembre 1659 entre Pierre et Catherine de Gondi et Jean Rivière, conseiller et échevin de la ville de Nantes.

Le plan de la rive dressé en 1730 par Jacques-André Portail représente par des traits noirs verticaux, les pieux plantés dans la zone d'attente, entre la rive et les navires à l'ancre. La rade qui en dépendait dite alors la Grande rade s'étendait loin en aval jusqu'au niveau du bourg de Corsept (fig. 2, dépôt 2). Ce nouveau dépôt va fixer là pendant un demi-siècle l'activité de la rade jusqu'à la division de cette portion de rive en lots à bâtir arrentés entre 1701 et 1702 par l'héritière du duc de Retz, la duchesse de Lesdiguières<sup>13</sup>.

Le lotissement des berges initié autour des années 1670 s'était en effet accéléré avec l'accroissement du trafic portuaire. Le lest débordant sur les terrains nouvellement concédés, un conflit émerge entre les nouveaux acquéreurs et les administrateurs de l'hôpital général de Nantes (dit le Sanitat) à qui le

13. Arch. dép. Loire-Atlantique, 1 E 757. Registre des rentes dues aux demoiselles Grou sur leurs maisons de Paimbœuf [1772].

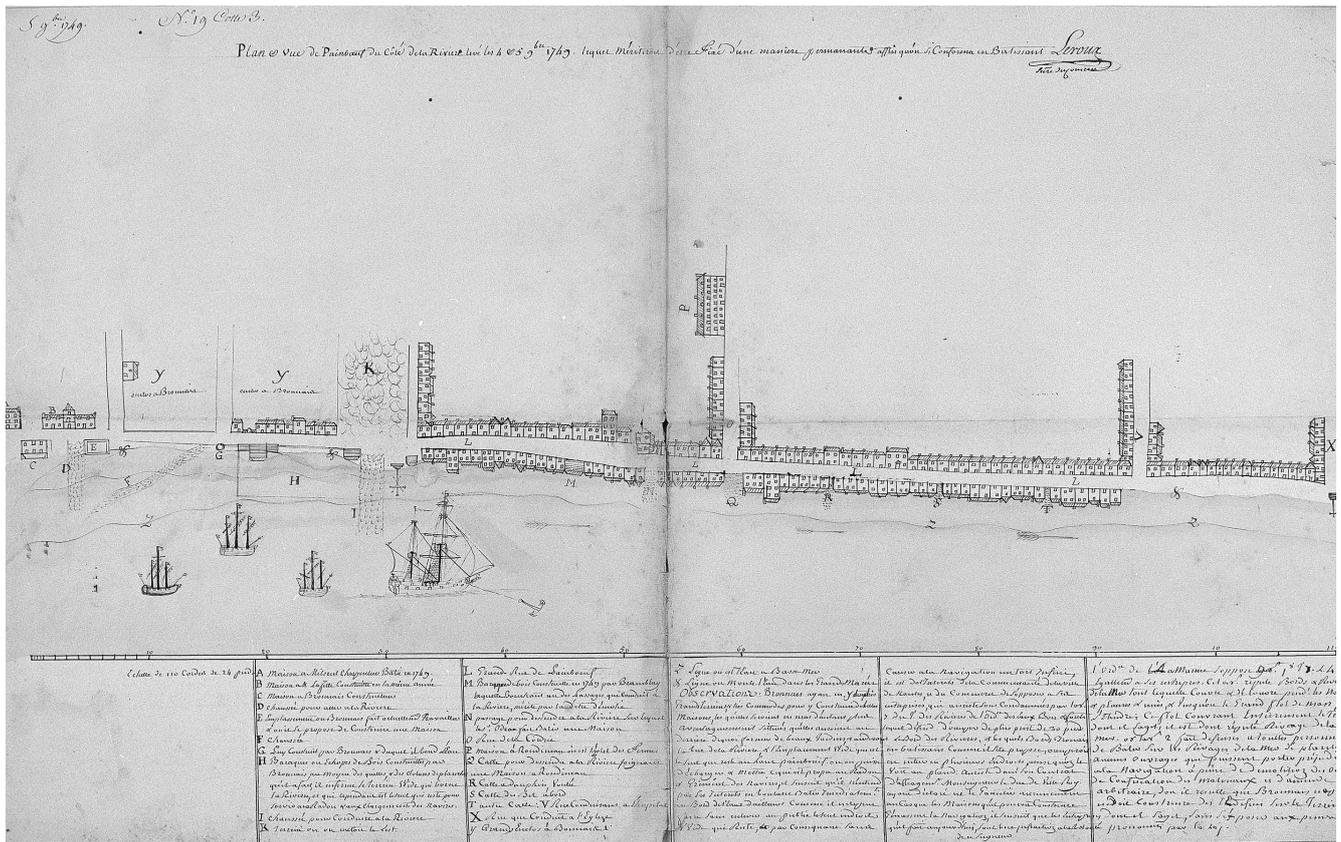


Fig. 3 : Plan figuré de la rade de Paimbœuf. Dessin, encre et lavis, par Leroux, 1749 (extrait). Arch. dép. Loire-Atlantique, C 676. © Région Pays de la Loire-Inventaire général - Repro. D. Pillet.

roi venait de céder en 1693 l'office de lesteur et délesteur<sup>14</sup>.

Pour sortir du conflit opposant les détenteurs de la charge et les acquéreurs des terrains à bâtir, la duchesse de Lesdiguières concède en 1704 aux administrateurs de l'hôpital général tout juste fondé à Paimbœuf<sup>15</sup>, un nouveau terrain de plus d'un hectare situé à une centaine de mètres en amont (fig. 2, dépôt 3), dit le terrain du Préau (ou Preau)<sup>16</sup>.

La concession une fois accordée, le lest est déposé sur le terrain retenu tout en continuant à jeter « le gros lest » en pierres et cailloux sur le premier

dépôt en amont de Paimbœuf afin de maintenir une chaussée (ou digue) destinée à empêcher que les matériaux accumulés en rive ne soient entraînés par les vents et les courants dans la rade. Les mêmes matériaux vont également servir à former une large chaussée perpendiculaire à la rive parallèlement à l'entretien des celles exécutées au droit des précédents dépôts. Il était en effet précisé que l'on continue dans le même temps à jeter le gros lest sur les anciennes chaussées et également en rive « aux lieux qui se trouvent propres et convenables ». La nouvelle chaussée (G) dite en 1730 en légende, « Le Carennage », laisse supposer qu'une partie de l'ouvrage a pu être élevée en plan incliné vers le fleuve afin de faciliter la sortie des navires et l'entretien des coques. J. A. Portail insiste en effet sur la fréquence des carénages : ils y étaient continuels et des feux y étaient allumés en permanence pour fondre les goudrons et le brai. Cette disposition favorisait dans le même temps l'abordage des canots et des chaloupes. Dite la chaussée du lest, ou la grande chaussée ou ultérieurement la vieille chaussée, elle était le plus souvent fréquentée, à marée basse, par les hottières, ces femmes, qui chargeaient et déchargeaient les barges ou gabarres, des pierres et du sable qu'elles contenaient.

14. Ce dernier remplaçait la précédente commission révoquée le 12 mai 1693 dont les profits bénéficiaient également au Bureau des pauvres.  
 15. Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 4936, *Recueil des pièces concernant l'Hôpital général de Paimboeuf* [...], p. 5. Don fait par la duchesse de Lesdiguières d'un emplacement dans l'île de Paimbœuf pour la construction d'un hôpital, 20 mars 1704.  
 16. Arch. dép. Loire-Atlantique, H dépôt 3/2 B 24, 1681-1785. Transaction entre la duchesse de Lesdiguières et l'hôpital portant cession au Sanitat d'un lieu nommé le Preau pour servir au délestage, 1704. Arch. dép. Loire-Atlantique, 1 E 758. Notes et mémoires relatives au procès ayant opposé Le Roux des Ridelières et la communauté de ville de Nantes au sujet de la propriété du Préau, troisième lieu de dépôt du lest, 1784-1788.



Fig. 4 : Le port de Paimboeuf vu du rivage contigu à l'actuel quai Chassagne, vers l'aval. Encre et lavis, par Nicolas Ozanne, 1776. © Château des ducs de Bretagne, Musée d'histoire de Nantes, Inv. 931-6-70.

Un second dessin de la même portion de rive établi en 1749 (fig. 3) en raison d'un litige opposant un constructeur de navires, la Ville de Nantes et l'Amirauté sur la propriété du lieu, en précise la localisation (K)<sup>17</sup>. Il signale la chaussée ci-dessus mentionnée (i) et en identifie quelques autres de part et d'autre, représentées de la même manière : en (D) la chaussée pour aller à la rivière, en (F) la chaussée, en (N) le passage pour descendre à la rivière, en (Q) une cale pour descendre à la rivière.

Mais l'utilisation d'une seule chaussée pour la rotation des barges transportant le lest au milieu des cordages et des filins servant à l'amarrage des navires en rive, se révèle vite difficile et un déplacement du dépôt est envisagé quarante années plus tard sur le site occupé dans la première moitié du 17<sup>e</sup> siècle sur la pointe amont.

La vue livrée par l'ingénieur de la marine, Ozanne en 1776, une vue réduite tirée de la Collection des ports de France<sup>18</sup>, appréhende cette partie du port prise du haut Paimboeuf vers l'aval, depuis l'actuelle cale en forme de fer à cheval quai Chassagne (fig. 4). On aperçoit sur la rive, partie en vasière et partie en rochers, les ancres utilisées comme corps morts pour retenir les navires, au large un ensemble de bateaux à couple et, derrière la maison située au premier-plan, la poupe et le safran d'un navire en carénage à hauteur de la chaussée du lest. En l'absence

17. Arch. dép. Loire-Atlantique, C 676. *Plan et vue de Paimboeuf du côté de la rivière levé les 4 et 5 novembre 1749 lequel mériterait d'être fixé de manière permanente afin qu'on s'y conforma en bâtissant*, par Leroux, géomètre.

18. Musée du Château des ducs de Bretagne, Nantes, Inv. 936-6-70. *Le port de Paimboeuf vu du rivage contigu dans la partie de l'Est. Réduit de la Collection des ports de France dessinés pour le roi en 1776 par Nicolas Ozanne, ingénieur de la marine.*



Fig. 5 : Études de Marines, La Loire à Paimboeuf, pl. 12, par Ferdinand Perrot [1836]. Bibl. nat. de France, Est. Va 44 H 129327. © Région Pays de la Loire-Inventaire général - Repro. P. Giraud.

de quai, les navires sont retenus par des filins ou cordage sur quatre points d'ancrage, deux en rive et deux au large d'où le nom donné à la nouvelle rade, la rade des Quatre amarres. La construction navale s'y ancrera jusqu'à la fermeture du dernier chantier en 1991.

La gravure de Ferdinand Perrot<sup>19</sup> quoique plus récente (1820) est ici particulièrement évocatrice (fig. 5). À droite, l'ancre, dont l'une des pattes est fichée dans le sol est maintenue entre deux pièces de bois cerclées d'une bande de fer (constituant ce que l'on appelle un jas) pour qu'elles ne se retournent pas ; les marins, à bord d'un canot, approchent les filins de la rive pour les passer ensuite dans l'organeau (l'anneau) ou simplement autour de la patte de l'ancre.

La difficile régulation des usagers de la chaussée du lest voit la condamnation du troisième dépôt. Le retour vers la pointe amont, plaidé par le régisseur du lest pour l'hôpital général, est contemporain de l'arrêt du Conseil d'État du roi pris le 28 mars 1739 interdisant désormais tout ancrage à l'embouchure du fleuve et dans la rade de Mindin au vu de l'état catastrophique du chenal de navigation. Cet arrêt réaffirmait le rôle de Paimboeuf en la matière : art. 1 « Aucuns vaisseaux français ou étrangers qui viendront faire leur commerce dans la rivière de Nantes ou la côte de Guérande ne pourront mouiller l'ancre, que dans les ports de Paimboeuf, Le Pelerin et Couëron, et dans celui de Nantes sans qu'ils puissent s'arrêter dans les rades de Bonne Ance, Saint-Nazaire et Mindin sous peine de 100 livres

19. Bibl. nat. de France, Est. Va 44 H 129327. *Études de Marines, La Loire à Paimboeuf, pl. 12, gravure par Ferdinand Perrot [1820].*

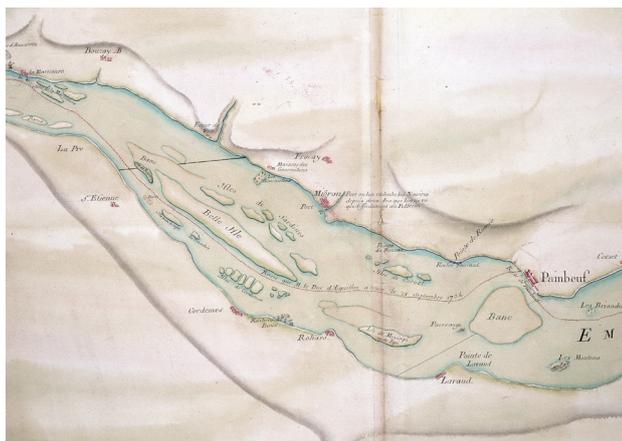


Fig. 6 : Carte figurée de la rivière de Loire depuis Nantes jusqu'à son embouchure à la mer avec les isles et bancs de sable que l'on a reconnu sur la route que M. Le Duc d'Aiguillon a tenue le 28 et 29 septembre 1754 [...]. SHAT Vincennes, J 10 C 855. © Région Pays de la Loire-Inventaire général - Repr. P. Giraud.

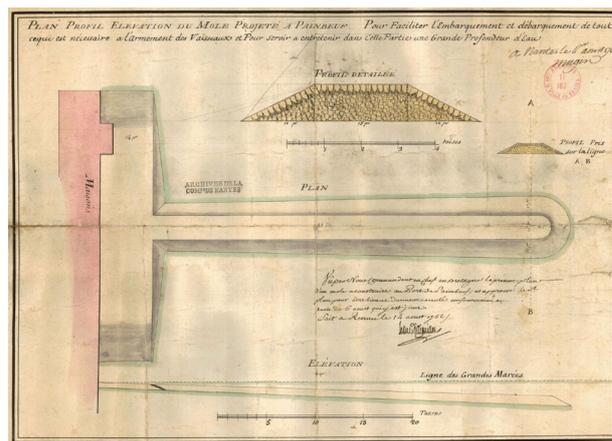


Fig. 7 : Plan, profil, élévation du môle projeté à Paimbœuf [...], par M. A. Magin, 1762. Arch. com. Nantes II 167\* n° 25. © Arch. mun. de Nantes - Repr. Patrick Jean.

d'amende [...] à moins qu'ils y soient forcés par la marée ou des vents contraires »<sup>20</sup>.

Le dépôt du lest ne quittera plus la pointe amont. Il est représenté sous la forme d'un amoncellement de grosses pierres sur un document d'arpentage ayant trait aux prairies d'amont daté de 1789<sup>21</sup> et ultérieurement sur le plan cadastral de 1810<sup>22</sup> sous l'appellation de la motte au sable. Du premier lieu de dépôt au début du 17<sup>e</sup> siècle jusqu'au retour du lest sur le même lieu dans la seconde moitié du 18<sup>e</sup> siècle, on assiste sur deux siècles à la fabrication progressive d'une rive océane constituée de matériaux provenant principalement des côtes de l'Europe du Nord, mais aussi d'Angleterre, d'Espagne et du Portugal.

### L'ENSABLEMENT DES RADES

Le développement de la ville conditionnée par le déplacement du dépôt du lest, l'est également par un phénomène naturel d'ensablement des fonds. Un important banc de sable coulant insensiblement de l'amont vers l'aval menace régulièrement l'accès aux deux rades (fig. 6). En 1694, Jérôme Phélypeaux de Pontchartrain, précisait déjà, depuis le Secrétariat à la Marine, que la rade se comblait si vite « que le village, qui est obligé de la suivre, a déjà changé

trois fois de situation »<sup>23</sup>. La régulation du cours de la Loire exigeait un plan d'ensemble et de nouveaux moyens que les ingénieurs de la marine et des Ponts et Chaussées vont mettre en œuvre dans la seconde moitié du 18<sup>e</sup> siècle.

## DES CHAUSSÉES CONSTRUITES

### UN PREMIER MÔLE PAR L'INGÉNIEUR DE LA MARINE, MICHEL ALEXANDRE MAGIN

La construction d'un premier môle attestée à Paimbœuf s'inscrit dans le projet global d'amélioration de la navigabilité de la Loire confié en 1755 par le duc d'Aiguillon, commandant en chef en Bretagne, aux ingénieurs du roi pour la marine, Magin et Armand Eustache François Fougeroux de Blaveau. Il s'agissait de rétrécir le lit du fleuve au moyen d'épis et de digues (des coffrages remplis de pierres, dit des batardeaux) afin de canaliser le chenal sur toute la longueur de l'estuaire. Pas de devis ni de détails estimatifs : les travaux, au fur et à mesure de leur avancée sont reportés sur une carte du fleuve et indiquent, de fait, chaque année les ouvrages à entreprendre. Ils sont faits en régie sous la conduite de Blaveau et Bonvoux, inspecteurs de la marine, sous le contrôle de l'Intendant de la Province.

La construction d'un môle à Paimbœuf semble être la réponse adaptée pour lutter contre l'invasion des sables<sup>24</sup>. L'ouvrage perpendiculaire à la rive devait provoquer une accélération du courant et, par un

20. Arch. dép. Loire-Atlantique 1 E 758. Rappel au sujet du Preau de l'ordonnance de la marine livre 4, titre 4, article 2 de l'arrêt du conseil du 28 mars 1739 insiste sur l'obligation pour les communautés de Ville de désigner ou de fournir un emplacement pour le dépôt du lest.

21. Arch. dép. Loire-Atlantique, B 5210 : *Plan des prairies dites en général prairies de la Ramée levé, rapporté et calculé par le sousigné sur les lieux le 20, 21, 22, 23, 24, 25 et 26 août 1789 et dessiné en couleur à son domicile*, Leroux (arpenteur royal de la maîtrise de Rennes).

22. Arch. dép. Loire-Atlantique, 7P3229 F, plan cadastral, 1810.

23. Arch. nat., fonds Marine, B<sup>2</sup> 95, dépêches, Jérôme Phélypeaux de Pontchartrain, mai décembre 1694. Voir Perrichet M., « L'Époque de splendeur du port ». In *Annales de Nantes et du Pays nantais*, 1964, n° 133, p. 12-14.

24. Arch. dép. Ile-et-Vilaine, C 4904. Ports de mer et affaires collectives, mémoire sur le môle de Paimbœuf, 1767.

effet de chasse à son extrémité, contribuer à creuser la rade (fig. 7). Le 6 août 1762, Magin fournit les plans d'un ouvrage à établir partiellement sur le socle de l'ancienne chaussée associée au deuxième dépôt du lest<sup>25</sup>. D'une longueur de 93 mètres pour une plate-forme d'une largeur de près de cinq mètres, le premier môle submersible aux grandes marées était élevé en plan incliné vers le fleuve. Sa fonction était double : faciliter l'embarquement et le débarquement de ce qui était nécessaire à l'armement des vaisseaux et entretenir une grande profondeur d'eau. L'ouvrage en pierres sèches, aux talus (ou glacis) trop raides, sans degré, ne résistera pas aux premières tempêtes. La Ville de Nantes rappelle alors que le mauvais état de l'entrée de la rade de Paimbœuf nuit au commerce et que le banc de sable couvert à marée basse de seulement six pieds d'eau (à peine deux mètres) empêche les navires chargés d'arriver dans la rade des Quatre amarres. Elle demande à l'intendant de débloquer des fonds pour la réparation du môle tout en y ajoutant la construction d'un deuxième, en aval.

En 1767, Magin suggère dans un premier temps de consolider la masse de l'ouvrage ruiné en y incorporant une grande quantité de pieux, 200 environ (droits ou courbes) entre lesquels seraient tassées des pierres prises sur le rivage ou tirées des carrières proches (fig. 8). Contrairement au premier, il devait être élevé en plan horizontal au-dessus des grandes marées<sup>26</sup>. Mais la réponse financière des États de Bretagne se

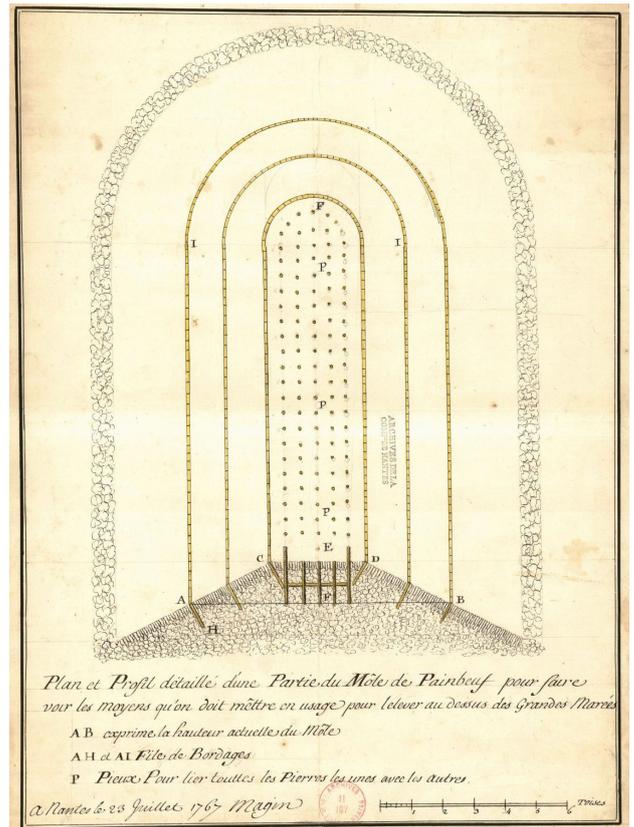


Fig. 8 : Plan et profil détaillé d'une partie du môle pour faire voir les moyens qu'on doit mettre en usage pour l'élever au-dessus des grandes marées, M. A. Magin, 23 juillet 1767. Arch. com. Nantes, II 167\* n° 32. © Arch. mun. de Nantes - Repr. Patrick Jean.

25. Arch. com. Nantes, II 167\* n° 25. Plan, profil, élévation du môle projeté à Paimbœuf, Magin, 6 août 1762.

26. Arch. com. Nantes, II 167\* n° 32. Plan et profil détaillé d'une partie du môle pour faire voir les moyens qu'on doit mettre en usage pour l'élever au-dessus des grandes marées, Magin, 23 juillet 1767.

Fig. 9 : Le quai Boulay-Paty vers 1950, vue du môle achevé en 1781. Carte postale La Pie, coll. L. Houis. © Région Pays de la Loire-Inventaire général - Repr. Denis Pillet.



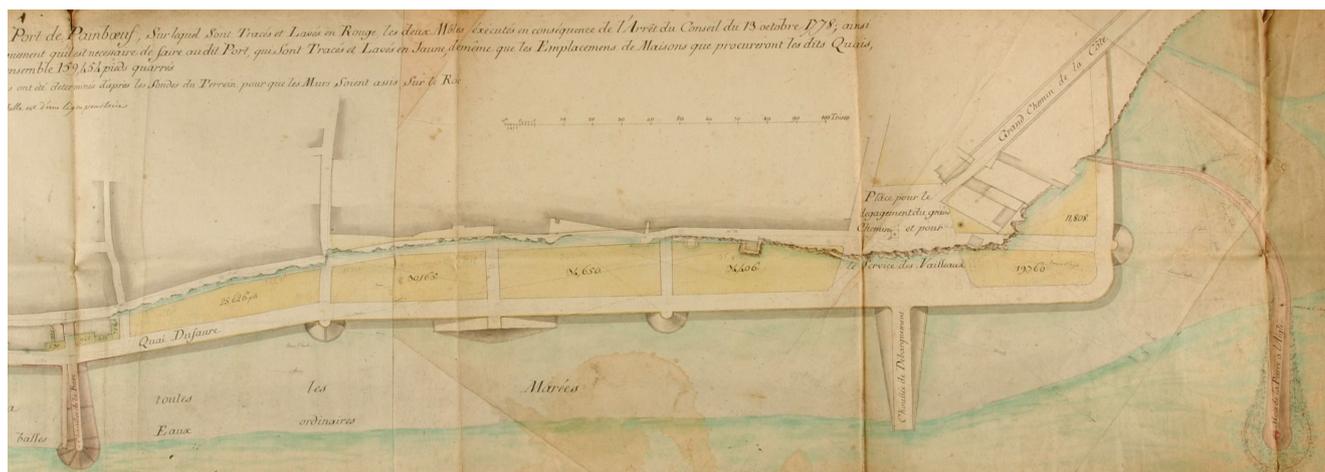


Fig. 10 : Plan d'une partie du port de Paimboeuf projeté sur lequel sont tracés et lavés en rouge les deux môles exécutés en conséquence de l'arrêt du Conseil du 13 octobre 1778 [...], [1795]. Arch. dép. Loire-Atlantique, 4 S 254. © Région Pays de la Loire-Inventaire général - Repro. F. Lasa.

fit attendre, un certain nombre de points devant être vérifiés avant toute prise de décision (délibération du 20 février 1769). L'efficacité des travaux engagés en Loire en 1755 devait, entre autre, être mesurée, afin de juger de ceux qui restaient à faire et de la dépense à envisager. Le duc de Duras (commandant en chef en Bretagne) en confie l'expertise au premier ingénieur du roi Jean-Rodolphe Perronet. Elle a lieu au mois d'août 1770 en présence des commissaires des États, du commerce de Nantes et de navigateurs avertis.

### L'INTERVENTION DE L'INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES MATHURIN JULIEN GROLEAU

En ce qui concerne Paimboeuf, on trouva indispensable de rétablir le môle endommagé et d'en construire un nouveau en aval. Mathurin Julien Groleau, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées au département de Nantes, dans une visite rapportée le 19 août 1774 par du Tressay de la Bort-Chollière, commissaire des États au diocèse de Nantes, n'est pas favorable à la réparation de l'ouvrage détruit par les flots. Il en projette la reconstruction<sup>27</sup> (fig. 9).

L'exceptionnelle solidité des maçonneries du môle achevé en 1781 est régulièrement soulignée au 19<sup>e</sup> siècle et l'est encore aujourd'hui. L'ingénieur assoit l'ensemble sur un **gril** en charpente établi à la naissance des talus (ou glacis), rempli des pierres dures posées à sec et tassées au marteau. Reprenant les principes de l'architecture hydraulique rassemblés par Bernard Forest de Belidor à l'article consacré à la construction des jetées et digues en maçonnerie, il prévoit une plate-forme d'environ 65

27. Arch. dép. Loire-Atlantique, C 408. Mémoire par l'ingénieur Mathurin Groleau, sur la construction du môle de Paimboeuf pour être joint au procès-verbal de visite du dit môle, 24 août 1774.

mètres de long pour six mètres de large, quatre murs en moellons et mortier de 1,30 mètres d'épaisseur traversant l'ouvrage et trois autres rayonnant du côté du fleuve, les murs établis à la hauteur du dessus des plates-formes en charpente. Dans les talus en pente douce devaient être pratiqués seize escaliers. Le dessus de la plate-forme est formé, comme les talus, d'une maçonnerie de 80 cm d'épaisseur et d'un parement en pierres dures posées sur champ, de 0,50 cm d'épaisseur. Trente organeaux de fer devaient y être ancrés. Les matériaux de l'ancien môle et les carrières du Migron (en amont) étaient censés suffire à la construction. Le projet ne fut pas approuvé avant 1778. Groleau dut en modifier le dessin pour que le môle puisse également servir d'embarcadère. Une cale est alors prise dans le corps du môle, en amont, supprimant quatre des seize escaliers projetés. Il est représenté en plan sur un projet de quais à établir au bas Paimboeuf (fig. 10) dressé en 1795 par le même ingénieur<sup>28</sup> sous le nom de « Chaussée de la Bove » (du nom de l'intendant de Bretagne Caze de la Bove), tandis que le plan cadastral de 1810<sup>29</sup> indique plus simplement la « Chaussée neuve ».

En 1776, Groleau se voit confier, en plus de la reconstruction, l'établissement d'un nouveau môle à la pointe du bas Paimboeuf vis-à-vis un rocher dit la Pierre à l'Aigle (devenu la Pierre à l'Œil)<sup>30</sup>. Ce môle,

28. Arch. dép. Loire-Atlantique, 4 S art. 254. *Plan des parties du port de Paimboeuf sur lequel sont tracés et lavés en rouge les deux môles exécutés en conséquence de l'arrêt du Conseil du 13 octobre 1778 [...]*, Groleau, [1795].

29. Arch. dép. Loire-Atlantique, 7 P 3229/1. Plan cadastral, tableau d'assemblage, 30 mai 1810.

30. Arch. dép. Loire-Atlantique, C 408. Devis des ouvrages à faire pour la reconstruction du môle, pour l'établissement d'un nouveau môle à la pointe du bas Paimboeuf vis-à-vis la Pierre à l'Œil, pour la construction d'une balise solide sur le rocher des Morées, par suite au procès-verbal du 14-16 mai 1776.

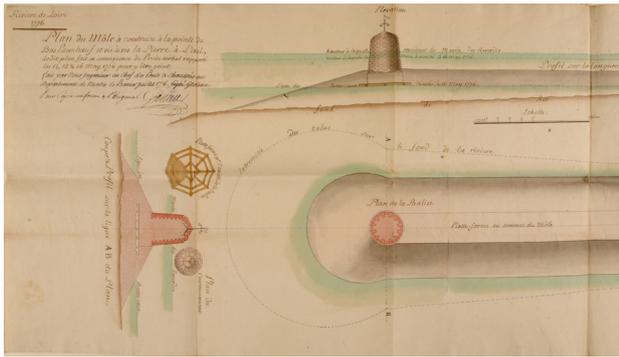


Fig. 11 : Rivière de Loire, 1776. Plan du môle à construire à la pointe du bas Paimbœuf vis-à-vis la Pierre à l'Œil [...]. Arch. dép. Loire-Atlantique, C 408. © Région Pays de la Loire-Inventaire général - Repro. F. Lasa.

submersible, dont la commande est confirmée le 13 octobre 1778 devait procurer un courant suffisant pour chasser les sables de la traverse (fig. 11).

Il convenait de l'élever à hauteur d'une demi-marée, c'est-à-dire à 2,60 mètres (huit pieds) au-dessus des basses eaux ordinaires. Assis sur le rocher, d'une longueur de 152 mètres pour une plate-forme de 4,86 mètres de large construite de niveau, il pouvait être élevé à pierres sèches. Jetées sans ordre jusqu'à la hauteur des basses eaux, le corps de l'ouvrage est ensuite constitué de pierres posées de manière à laisser le moins de vide possible. Les talus au-dessus des basses eaux ainsi que la plate-forme sont formés des plus grosses et des plus longues pierres mises en boutisses (perpendiculaire au corps du môle), de petites pierres servant au calage. Le môle à présent enfoui sous terre, il est difficile d'en apprécier la longueur, mais il a vraisemblablement été réduit à une centaine de mètres (50 toises), le chantier à mi-parcours ayant provoqué un courant suffisamment fort pour faire passer la profondeur de la rade à son extrémité de 2,26 mètres (7,5 pieds) à 5,18 mètres (16 pieds).

Pour signaler l'extrémité du môle, une **balise** en maçonnerie d'une hauteur de 3,24 mètres (10 pieds) au-dessus du niveau des plus hautes marées, est projetée. Elle est insérée dans le corps du môle, assise sur un rouet en charpente rempli en pierres sèches sur lequel une plate-forme constituée de madriers de huit centimètres (3 pouces) d'épaisseur a été clouée. L'ouvrage (de près de 6 mètres de base pour 5,66 mètres de hauteur) paré en pierre de taille est terminé par un couronnement ou chaperon portant une girouette en fer. Du bois de chêne et des débris de navires entrent dans la construction du rouet (les pièces formant l'étrave étant particulièrement appréciées) tandis que les carrières de Paimbœuf

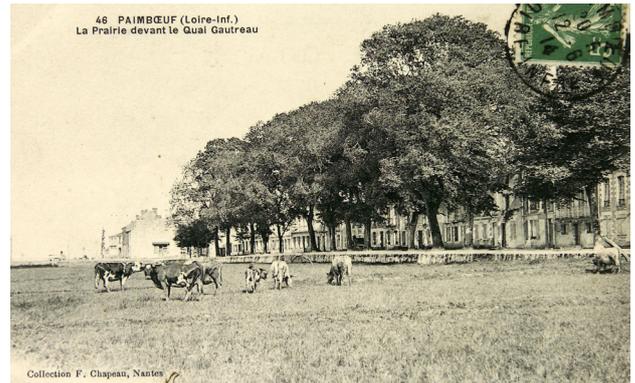


Fig. 12 : Le quai Gautreau, 1<sup>ère</sup> moitié 19<sup>e</sup> siècle. Carte postale, collection Chapeau, coll. part. L. Houis. © Région Pays de la Loire-Inventaire général - Repro. D. Pillet.

près de Corsept ont fourni les pierres et les coteaux de l'Hermitage à Nantes ou le bourg de Batz, les pierres du parement.

En octobre 1780, les travaux des deux môles sont en cours sous la direction de deux entrepreneurs successifs, Claude Henry (remarqué pour la construction de « bons » chemins) et André Renaud originaire du Clion (un temps occupé aux travaux des corps de garde de la côte, de Mindin à Bourgneuf). En mai 1782, Groleau a examiné les ouvrages achevés avant l'hiver. Les glaces et les tempêtes très considérables de mars et avril n'y ont causé aucune dégradation<sup>31</sup>.

Une prairie et un bois de pins gagnés sur les vases dont la limite était soulignée sur le plan cadastral de 1810<sup>32</sup>, séparent aujourd'hui les deux môles (fig. 12). La chaussée neuve n'est plus guère utilisée. Des barges ancrées parallèlement à la rive, plus avant dans le chenal, servent désormais de ponton aux usagers du port. De la chaussée submersible de la Pierre à l'Œil ne reste visible aujourd'hui, au milieu des pins, que la partie supérieure de la balise reconstruite dans la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle.

## CONCLUSION

Que les chaussées du port soient le résultat de constructions improvisées ou sagement exécutées, leur dénominateur commun reste une orientation perpendiculaire à la rive destinée à constituer une entrave au flux. Hors le fait qu'elles soient selon le vocabulaire de l'architecture, cale, digue, môle ou

31. Arch. dép. Loire-Atlantique, C 409. Navigation, travaux sur les môles de Paimbœuf, 1780-1784.

32. Plan cadastral, 1810. Arch. dép. Loire-Atlantique, 7 P 3229/1 TA.



Fig. 13 : Carte des côtes de Bretagne depuis le Mont-Saint-Michel jusqu'à l'île de Noirmoutiers [par les ingénieurs géographes du roi], [1776]. Extrait, encre et aquarelle sur papier, bibl. du Génie, J 10 C 289 (1). © Région Pays de la Loire-Inventaire général - Repro. P. Giraud.

jetée, les chaussées auraient pu être différenciées selon leur tirant d'air. On aurait pu les dire : en œuvre (la chaussée du lest), hors œuvre (le premier môle) ou demi-hors œuvre (la chaussée submersible de la Pierre à l'Œil) en établissant que la scène soit toujours appréhendée à demi-marée ordinaire. Plus sérieusement, cette étude met un terme à l'idée reçue que l'avant-port ne disposait d'aucune infrastructure avant que les ingénieurs n'interviennent dans le troisième quart du 18<sup>e</sup> siècle.

Cette qualification de chaussée du lest provoqua sans doute une certaine confusion si l'on en juge par la carte des côtes de France exécutée à la fin du 18<sup>e</sup> siècle par les ingénieurs géographes du roi<sup>33</sup>. La chaussée liée au dernier dépôt du lest en amont est dite, la chaussée de l'Est, quand le premier môle construit par l'ingénieur Groleau au bas Paimboeuf est dit la chaussée de l'Ouest (fig. 13). Il semble qu'ensuite le terme disparaisse progressivement pour ne plus désigner qu'un ouvrage permettant de traverser une zone humide.

Cette configuration portuaire cesse définitivement au 19<sup>e</sup> siècle. Le port de Saint-Nazaire créé au milieu du 19<sup>e</sup> siècle (1856) au plus près de la mer s'est peu à peu substitué à celui de Nantes et absorbe aujourd'hui la presque totalité des mouvements, le schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine Nantes-Saint-Nazaire ayant avalisé en 1970 le principe d'une répartition des fonctions : le secteur secondaire à Saint-Nazaire et le secteur tertiaire à Nantes.

33. Carte des côtes de Bretagne depuis le Mont-Saint-Michel jusqu'à l'île de Noirmoutiers [par les ingénieurs géographes du roi], [1776]. Encre et aquarelle sur papier, bibl. du Génie, J 10 C 289 (1).

# VOCABULAIRE DE L'EAU ET DES PORTS EN GUYANE

Céline Frémaux et Kristen Sarge

La Guyane, appelée « Guyane chevelue » en référence aux relevés cartographiques qui font apparaître un réseau extrêmement dense de cours d'eau, constitue par excellence un terrain d'étude où l'Inventaire général du patrimoine culturel prend en considération les paysages et aménagements fluviaux. Aujourd'hui encore, les voies d'eau constituent les principales voies de circulation dans l'ensemble du territoire, et bien des bourgs de l'intérieur ne sont accessibles que par ce biais.

Le service Langues et Patrimoine de la Région Guyane, en charge de la mission d'Inventaire général, est confronté à de nombreuses interrogations concernant la terminologie à utiliser pour la description des constructions de l'eau dans le cadre contraignant des bases de données nationales. En effet, les *thesauri* en vigueur ignorent de nombreux termes, voire de nombreuses réalités du domaine des constructions de l'eau, utiles aux chercheurs de l'Inventaire général en Guyane.

Les chercheurs en Guyane sont confrontés à deux principaux écueils. D'une part, dans les *thesauri* associés aux bases de données, certains des termes descriptifs préconisés ont une définition dans l'usage local qui diffère de la définition en français. Certes, la question de la référence à respecter pour les bases de données nationales ne se pose pas, mais pour une restitution locale, certains de ces termes ont un faux sens, que le public ne manquerait pas de relever. En outre, certains termes utilisés localement n'ont pas de concordance en français. D'autre part, il manque dans les *thesauri* de nombreux termes anciens, correspondant pour la plupart à la description de constructions de l'époque coloniale, qui ne sont plus usités mais qui restent les seules références dans l'usage local. Les quelques exemples réunis ci-dessous mettent en exergue des cas rencontrés par les chercheurs de l'Inventaire général en Guyane, dans les champs de description des paysages, de l'architecture et des objets.

La participation du service Langues et Patrimoine de Guyane aux travaux sur les vocabulaires des constructions de l'eau est doublement importante. Le travail de description est dévoilement, mais aussi conservation. En effet, les aménagements durables sont rares le long des rivières de Guyane, et évolutifs.

Par exemple, de nombreux pieux parsèment les estuaires et les berges. Si leur description matérielle peut, dans une notice d'Inventaire général, être exactement similaire (matériau et taille identiques), leur usage – et les termes qui les désignent y font souvent explicitement référence – les distingue. C'est donc bien par un travail sur la terminologie qu'il faut passer pour dévoiler l'objet mais aussi pour participer à la conservation par l'étude d'usages qui tendent à disparaître. Un travail sur les termes vernaculaires et le vocabulaire des langues de France utilisées localement est aussi une manière de donner une épaisseur aux objets décrits, en les mettant en lien avec les groupes culturels qui les ont créés ou qui se les approprient.

## PAYSAGES FLUVIAUX

Le paysage des cours d'eau en Guyane est tellement familier aux habitants qu'ils emploient une variété de termes importante pour en décrire les subtilités. Ils font référence à des unités paysagères (savane, terre basse) ou au type de végétation (mangrove, pinotière). Ces termes, parfois empruntés aux langues locales, parfois dérivés du créole ou des langues des colons successifs, demeurent dans les usages locaux (crique, pripris, niaman).

**Rivière** : désigne en Guyane depuis le 17<sup>e</sup> siècle de manière générique les fleuves et grandes rivières. Ce terme dont le sens fut influencé par les versions espagnole et portugaise (*rio*) relève du lexique quotidien. Le mot « fleuve » est utilisé en Guyane pour désigner le plus grand cours d'eau de la région : le Maroni.

**Crique** : désigne en Guyane depuis le 17<sup>e</sup> siècle de manière générique et spécifique une rivière. Ce terme d'origine anglaise (*creek*) relève du lexique quotidien. > Criquot : petite crique.

**Bistouri, Fourca** : désigne l'épi que forment les deux branches d'un cours d'eau.

**Saut** : désigne en Guyane depuis le 17<sup>e</sup> siècle de manière générique et spécifique un barrage rocheux sur le cours d'une rivière créant des rapides voire une chute d'eau. Ce terme relève du lexique quotidien.

**Passé à pirogue** : passage suivi par les pirogues qui viennent de l'aval ou de l'amont au niveau d'un saut.

**Trou** : mare d'eau naturelle. Exemple : trou-anguille ; trou-poisson ; trou-biran.

**Fouiller** : creuser (terme ancien). De nombreuses rivières en Guyane, aménagées par les esclaves au temps de la colonie, portent le nom de « criques fouillées ».

## ARCHITECTURE

Il existe peu de constructions de l'eau, mais certains éléments d'aménagement qui peuvent être qualifiés de constructions de l'eau. Ils sont pour la plupart adaptés aux régions de l'Amazonie.

**Dégrad** : nom générique utilisé en Guyane depuis le 17<sup>e</sup> siècle et désignant tout type d'embarcadère. Il peut être un simple élément naturel (anse d'un cours d'eau, rochers, plage de sable) ou aménagé et maçonné sur la berge d'un cours d'eau (berge taillée, marches, quai, appontement, ponton, *case à bateaux*, etc.). C'est au dégrad que sont amarrées les embarcations. Exemple : le dégrad Patawa sur la rivière de Tonnégrande.

Le mot « dégrad » entre dans la composition de noms de lieux dits. Exemple : « Dégrad-des-Cannes », premier port commercial de Guyane.

**Aménagement fluvial sur une crique de Guyane** (pas de dénomination connue en français) : perches plantées dans le lit d'un cours d'eau à proximité de la berge ou d'une plage servant à maintenir les pirogues droites les unes par rapport aux autres et à les attacher (fig. 1). Cet équipement signale depuis le fleuve l'existence d'un dégrad.

**Hangar à bateaux** (*case à bateaux* ; carbet du dégrad) : carbet construit près du dégrad protégeant les embarcations garées dans un renforcement naturel ou artificiel situé au niveau de la berge d'un cours d'eau (fig. 2).

**Chantier de construction de pirogues** : espace défriché où sont construites les pirogues. Il peut s'agir d'une aire reconnue et spécifiquement dédiée à ce type de construction, souvent liée au lieu de vie du constructeur ou au lieu d'extraction du bois, comme d'une aire choisie par commodité en bordure de cours d'eau.

**Polissoir** : atelier de polissage d'outils en pierre utilisé par les populations amérindiennes avant l'apparition des outils à lame métallique et situé au



Fig. 1 : Embarcadère, pirogue et barge. Saint-Laurent-du-Maroni, Sparouine. © M. Heller.



Fig. 2 : Hangar à bateaux. Album conservé à la Bibl. nat. de France. Vers 1801. © Bibl. nat. de France.

niveau des sauts ou des enrochements au niveau des berges des cours d'eau.

**Dessèchement** : terme employé dans les archives historiques (18<sup>e</sup>-19<sup>e</sup> siècles) pour désigner les travaux d'assèchement des terres, la constitution de polders.

## OBJETS MOBILIERS

Parmi les objets mobiliers relevés dans les eaux intérieures, plusieurs relèvent des techniques de pêche ou de navigation, d'autres ont trait aux aménagements.

**Barrière chinoise** : filet conique fixé par des pieux dans les estuaires qui permet, grâce au courant de la marée, de capturer poissons et crevettes. Cette technique originaire d'Asie du sud-est a longtemps été pratiquée dans le port de Cayenne où certains de ces pièges sont encore en fonction.

**Parc à tortues** : bassin d'élevage de tortues marines aménagé en Guyane sur le littoral ou dans l'entourage des îlets (18<sup>e</sup>-19<sup>e</sup> siècles).

**Takari** : grande perche manœuvrée par la personne qui accompagne et guide le pilote d'une pirogue et qui se trouve à l'avant du bateau (takariste) (fig. 3). Le takariste constitue « les yeux » du pilote. Son rôle est fondamental lors du franchissement des sauts. Il signale les bancs de vase et de sable ou tout obstacle pouvant entraver la navigation (filet de pêche, tronc d'arbre, rocher, etc.). Le premier à débarquer, il aide à l'amarrage de la pirogue.

**Coffre** : élément de l'aménagement des terres basses. Petite écluse (fig. 4).



Fig. 3 : Navigation entre les bancs de sable à l'approche d'un hameau. Saint-Laurent-du-Maroni. © M. Heller.

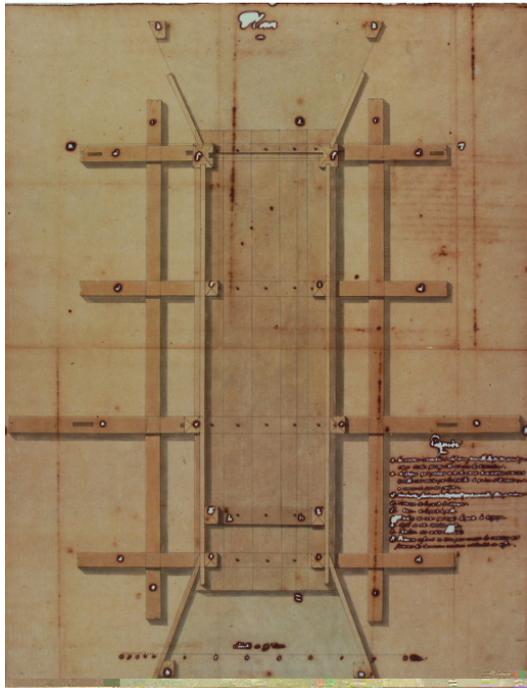


Fig. 4 : Plan d'un coffre en bois dessiné par Tugny pour l'aménagement du polder Macaye (1774).

## BIBLIOGRAPHIE

- Bellail R., Dintheer C. (collab.), *La pêche maritime en Guyane française. Flottes et engins de pêche*. Cayenne, Ifremer Guyane, 1990, 120 p.
- Chanéac L., Legrand C., *Synthèse bibliographique sur les zones humides de Guyane. Rapport final : BRGM/RP-57709-FR*. Cayenne, direction régionale de l'Environnement de Guyane, BRGM, décembre 2009, 137 p.
- François S., *Les piroguiers de l'Approuague, mutations sociales, techniques et culturelles d'un patrimoine fluvial peu étudié*. Cayenne, Ministère de la culture et de la communication, mission du Patrimoine ethnologique, 2001, 182 p.
- François S., *Les pirogues du Maroni. Enquête thématique*. Cayenne, direction régionale des Affaires culturelles de Guyane, service régional de l'Inventaire, 2001, 115 p.
- François S., *Pirogues de Guyane*. Matoury, Ibis Rouge Éditions, coll. Images du Patrimoine, 280, 2015, 96 p.
- Le Roux Y., *L'habitation guyanaise sous l'Ancien Régime. Étude de la culture matérielle*, thèse de doctorat (archéologie), Paris, École des hautes études en sciences sociales, 1994, 3 vol., 863 p.
- Price S., Price R., *Les arts des Marrons*. Éditions Vents d'ailleurs, 2005, 252 p.
- Jaffray R., *La desserte maritime de la Guyane française depuis 1930*. Paris, Éditions SCITEP, Documents, 2013, 291 p.

# L'ESTUAIRE ET LE COURS DE LA CANCHE : DU *PORTUS* MÉROVINGIEN AUX PORTS MÉDIÉVAUX

Inès Leroy

## INTRODUCTION

La Canche est un fleuve côtier du Pas-de-Calais qui s'étend sur 85 km entre Gouy-en-Ternois et le Touquet-Paris-Plage. L'intérêt archéologique et historique de ce fleuve réside dans la permanence d'occupations attestant d'échanges maritimes depuis le Néolithique. Cette pérennité s'explique par une conjonction de facteurs dont sa localisation et l'adaptation aux conditions de navigation. En effet, la position de son estuaire le place idéalement dans les relations maritimes trans-Manche et entre les côtes continentales de la Mer du Nord et de la Manche (Frise, etc.) eu égard aux courants et aux vents dominants. Au nord, les reliefs du Boulonnais limitent les accès et bloquent la progression vers l'intérieur des terres. La Canche constitue dès lors la première pénétrante navigable d'envergure qui, au sud de l'Escaut et au nord de la Somme, soit établie au point de rencontre des réseaux de circulation terrestre et maritime.

Cette contribution s'insère dans un double programme de recherche, celui du Projet collectif de recherche (PCR) *Quentovic. Un port du haut Moyen Âge entre Ponthieu et Boulonnais* et celui d'une thèse de doctorat consacrée à l'évolution de la dynamique paysagère et économique de la vallée de la Canche, estuaire d'accueil du *portus* de Quentovic sous la direction de Laurent Verslype (UCLouvain/CRAN). Les recherches étant en cours, la présente contribution n'a d'autre ambition que de présenter un premier recensement des termes propres aux ports de la Canche au cours du Moyen Âge et de la période moderne, et d'en préciser la nature quand les sources, écrites ou archéologiques, le permettent.

## D'UN « PORT » À L'AUTRE

La mobilité des occupations sur les rives de la Canche au cours du temps a déjà fait l'objet de plusieurs publications<sup>1</sup>. Nous nous concentrerons dès lors plus particulièrement sur la période comprise entre

l'installation du *portus* mérovingien de Quentovic<sup>2</sup>, le plus grand port du nord de la France aux époques mérovingienne et carolingienne et le déclin progressif du port moderne d'Étaples.

La dissolution, en 414, du corps de fonctionnaires contrôlant le trafic maritime dans tout l'occident précipite le déclin de la ville romaine d'Étaples, qui a débuté un siècle plus tôt<sup>3</sup>. La disparition de ces effectifs de contrôle centralisé, participe à l'émergence de petites installations portuaires d'échouage et d'escadres de protection des côtes et estuaires mentionnées au 5<sup>e</sup> siècle dans la *Notitia dignitatum*<sup>4</sup>. Ce « réduit picard » défini par C. Seillier comme une zone de contact entre le continent et le monde anglo-saxon<sup>5</sup>, est archéologiquement matérialisé par le maintien de l'occupation de plusieurs sites et par la multiplication des traces matérielles et écrites d'échanges entre les royaumes anglo-saxons et francs. Dans ce contexte, établi sur des territoires âprement disputés entre la fin du 6<sup>e</sup> siècle et le premier tiers du 7<sup>e</sup> siècle<sup>6</sup>, Quentovic transparait, dès ses premières mentions écrites<sup>7</sup> au 7<sup>e</sup> siècle, comme une place politique et économique de premier plan accompagnant la politique d'hégémonie des rois francs visant, entre autres, le contrôle des échanges commerciaux<sup>8</sup>. La fondation de l'abbaye de Saint-Josse, en surplomb de l'estuaire procède de la même volonté d'assise et de contrôle territorial encore renforcée par la

2. Quentovic (*Quent/Cuent* : Canche ; *wik/vic* : *vicus*) constitue un établissement sur la Canche dont les vestiges sont localisés sur l'actuelle commune de La Calotterie. Son existence est attestée dès le deuxième quart du 7<sup>e</sup> siècle par des frappes monétaires. Son rayonnement va ensuite croissant dès le 8<sup>e</sup> siècle jusqu'à ce que ce *vicus* devienne un des ports et une des places commerciales les plus importants de la Neustrie mérovingienne, puis du royaume et de l'empire carolingien.

3. Delmaire 2010.

4. Verslype 2011, p. 457-458. La *Notitia Dignitatum* ou « Registre des dignitaires » est un document de l'administration impériale qui dresse un tableau de l'organisation civile mais surtout militaire de l'Empire romain. Elle a été réalisée et mise à jour en plusieurs étapes, surtout sous le règne d'Honorius (395-423) (Boudartchouk 2008).

5. Seillier 2010, p. 144.

6. Mériaux 2010.

7. Le site de Quentovic est connu préalablement par le biais de son activité monétaire entre 575/580-590 à vers 640 (Lafaurie 1984 ; Lafaurie 1996 ; Zedelius 1991).

8. Wood 2010.

1. Citons entre autres Philippe 2004 ; Id. 2009 ; Id. 2010 ; Delmaire 2010 ; Seillier 2010.

dotation de reliques, vecteur économique également important<sup>9</sup>. Localisé sur l'actuelle commune de La Calotterie, la définition de l'emprise du *portus* et de ses installations reste néanmoins imprécise en dépit de la matérialisation de plusieurs secteurs funéraires et, récemment, de séries de parcelles d'habitats mérovingiens et carolingiens.

Dans le troisième quart du 9<sup>e</sup> siècle, la contemporanéité d'une des dernières occurrences de Quentovic (864) avec les premières mentions alto-médiévales d'Attin (877) et de Montreuil (877/879-898), plaide en faveur d'un transfert progressif des prérogatives fiscales vers Attin, puis rapidement vers Montreuil<sup>10</sup>. L'existence, avant 860, d'un  *fiscus*  royal puis d'une  *villa*  impériale à Attin, constitue un indice probant de la forte emprise du pouvoir, en l'occurrence royale, dans l'estuaire de la Canche et de son importance financière<sup>11</sup>. Aucune mention d'infrastructure portuaire propre n'est cependant mentionnée sur ce territoire. Considérant néanmoins la vallée comme un système, les rives du  *portus*  de Quentovic en constituent sans doute le point d'accostage privilégié. Au 10<sup>e</sup> siècle, le  *castellum*  de Montreuil<sup>12</sup> sert de refuge lors des incursions normandes. Seul débouché maritime du royaume capétien, son importance est encore accrue par sa position à la limite entre le duché de Normandie et le comté de Flandres. À cette époque débute probablement la migration progressive des infrastructures portuaires au pied du  *castrum* . Prospère grâce notamment à la production drapière, Montreuil subit les affres de la Guerre de Cent Ans aux 13<sup>e</sup>-14<sup>e</sup> siècles et pâtit de l'ensablement progressif de la Canche. Les activités maritimes migrent à nouveau entre les 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> siècles vers l'entrée de l'estuaire, au profit d'Étaples.

Ce rapide aperçu montre la mobilité des points d'appui du pouvoir sur les deux rives. Les conditions de navigabilité changeantes au fil des siècles, influencent de manière significative l'implantation et la densité de fréquentation des différentes zones portuaires<sup>13</sup>.

## PORTUS, PORT ET HAVRE : OCCURRENCES AU FIL DU TEMPS

Les sources alto-médiévales peu nombreuses et laconiques<sup>14</sup> sont constituées majoritairement

9. Mériaux 2010.

10. Barbier 2010, p. 432. Il convient de rappeler que les occurrences monétaires perdureront jusqu'au 10<sup>e</sup> siècle.

11. Barbier 2010.

12. 1<sup>ère</sup> mention du  *castellum*  en 929 dans les  *Annales*  de Flooard.

13. Philippe 2010.

14. Recueil de ces textes dans Leroy 2008, vol. 2.

de sources diplomatiques, narratives et « para-diplomatique ». De surcroît, leur apport diversifié concerne peu la question des infrastructures ou de l'environnement portuaire qui leur est contemporain. Un relevé systématique des occurrences<sup>15</sup> montre que la désignation de  *portus*  domine largement se référant précisément à la fonction portuaire, souvent en lien avec un marché ou une place de commerce. Seules les sources narratives de la seconde moitié du 9<sup>e</sup> siècle utilisent le vocable d' *emporium*  pour préciser la désignation du nom de la localité. Dans sa définition antique,  *emporium*  désigne une place de commerce, sans reconnaissance, titre ou statut légal, mais qui concentre les droits de douane, de taxes, d'autorité, et des marchands « privilégiés ». Or, la prééminence douanière de Quentovic ne fait aucun doute entre 770 et 835, bien antérieurement donc à l'utilisation spécifique de ce terme. Concrètement, il s'agit plus d'y voir un centre de commerce littoral ou estuarien alto-médiéval d'importance internationale, à l'instar de Dorestad, Domburg sur le continent, York, Ipswich, Londres, Hamwic en Angleterre ou encore Ribe et Hedeby au Danemark.

Avec la multiplication et la diversification des sources au cours du bas Moyen Âge, les descriptions se font parfois plus précises mais les termes de vocabulaire usités restent restreints.

*Port*  ou  *portus*  prédomine tant pour qualifier les infrastructures portuaires montreuilloises (13<sup>e</sup>-16<sup>e</sup> siècles) qu'étaploises (14<sup>e</sup>-17<sup>e</sup> siècles).

À Montreuil, sur la Canche au moins dès le 14<sup>e</sup> siècle, ce terme est érudé au profit, le plus souvent, de  *poullie*  ou de  *guindas*  en référence à l'installation destinée à décharger les bateaux. Ainsi un aveu de dénombrement du 16 juin 1518 reproduit dans le recueil de pièces relatives à la gueude marchande, signale que « la  *poullie*  autrement nommée le  *guindas*  assis sur la rivière Canche au dehors de la ditte ville de Montreuil par laquelle  *poullie*  et  *guindas* <sup>16</sup> l'on charge et décharge les marchandises qui arrivent par eaüe [...] »<sup>17</sup>.

Plus loin, une enquête reprise dans le même recueil précise : « [...] un autre droit de  *guindage*  et  *poullie*  qui se prend sur chaque tonneau [...] qui se chargent et déchargent en un lieu nommé la  *poullie*  assis sur la

15. Sur les 33 textes relatant des faits compris entre 668 et 953 (dates de rédaction des textes comprises entre 710 et 960), on compte huit occurrences de  *portus* , et quatre d' *emporium*  (cf. tableau récapitulatif dans Leroy et Verslype 2009, p. 60).

16.  *Guindas*  : treuil, grue cabestan (Godefroy). Autre graphie observée :  *guindat* .

17. Arch. dép. Pas-de-Calais, 7J1 n° 3 : copie de l'aveu de dénombrement, 16 juin 1518 extraite du  *Registrum homagiorum cameae Franciae pro tempore register* .



Fig. 1 : Étapes (extrait de : N. de Nicolay, *Nouvelle description du pais de Boulonnois, comté de Guines, terre d'Oye et ville de Calais*, Paris, 1558). © Bibl. nat. de France, département Cartes et plans, GE B-8814 (RES).

rivière Canche au dehors de la ditte ville de Montreuil [...] et si aucune charge ou décharge ailleurs que a la ditte *poullie* depuis une haute pierre à l'endroit de ladicte rivière faisant la fin de la Banlieue d'Estaples, droit jusques a ladicte *poullie* et plus bas jusques au lieu nomme le pont Rier [...] ».

Outre la mention, cet extrait renseigne clairement sur le système de balisage, d'attribution des territoires et des limites de prélèvement des charges propre à chaque ville.

Selon Philippe Luto, historien du Boulonnais, reproduit par Souquet, le port d'Étaples serait simultanément établi au 11<sup>e</sup> siècle avec la fortification de la ville<sup>18</sup>. Les termes de *port* et de *havre*<sup>19</sup> qualifient les lieux. À partir du 15<sup>e</sup> siècle au moins, le *havre* y désigne les terrains non aménagés de la rive droite, depuis l'embouchure de la Canche jusqu'aux murailles de la ville. Dans son prolongement, le *port* prend place au pied des murs de la ville, jusqu'au château. Un *quai* y est attesté au moins à partir de la fin du 15<sup>e</sup> siècle pour permettre le déchargement et la vente des marchandises<sup>20</sup>. Un droit de forage est prélevé au port, tandis qu'un droit d'ancrage pour chaque navire entrant dans ce *havre*<sup>21</sup> (fig. 1).

Selon Dom Grenier, l'ensablement progressif du lit de la Canche au début du 16<sup>e</sup> siècle rendait l'accès

au quai difficile pour les navires<sup>22</sup>. Aussi, on pratiqua en 1545 un approfondissement du lit du fleuve. Néanmoins, ni ces mesures, ni la plantation d'hoysats ordonnée par lettres-patentes n'empêcha l'avancée des sables. Ainsi, dans le recueil des *Ports et havres des costes de Picardie et Normandie* (17<sup>e</sup> siècle), « Estappes » est décrit comme suit : « aiant la queste trop grande et le lieu est sy remply de battures qui ne sy peult faire de havre a mettre de grands navires. La radde mesme ne vault rien. Il n'y entre que dix pieds deau et quinze pieds en quelques endroitcs en la pleine mer »<sup>23</sup>. L'estuaire ensablé, le quai d'Étaples fut condamné, le terrain aliéné et dédié au lotissement (fig. 2).

Sur l'autre rive, à la confluence de la Grande Tringue et de la Canche, le port de Trépied (Cucq) est en activité au moins dès le 12<sup>e</sup> siècle. À cette époque, aucun terme spécifique ne détermine cette implantation puisqu'elle n'est supposée que par la mention en 1168 de « *decem hominibus [...] quod nullus praeter eos vel eorum successores in costa maris ab altera Alteia ad Cantiam, sagemam posset deducere vel mulare [...]* »<sup>24</sup>. L'activité sur cette rive est encore attestée en 1378, dans un accord entre l'abbé de Saint-Josse et la ville de Montreuil qui précise la *droicture* que prélèvera l'abbaye

18. Souquet 1860, p. 71-72.

19. On trouve les graphies suivantes : *havre*, *hable*, *hasvre*.

20. Souquet le place, à juste titre, sous les maisons au sud de la place (Souquet 1860).

21. Arch. dép. Pas-de-Calais, E-dépôt 318 BB1, non-folioté.

22. Dom Grenier cité par Souquet 1860, p. 78.

23. Vincennes, Service historique de la Marine, SH81.

24. Copie du 13<sup>e</sup> siècle dans arch. dép. Pas-de-Calais, 8H 1, f° 4<sup>r</sup> et v° ; copie du 17<sup>e</sup> siècle dans arch. dép. Pas-de-Calais, 8H2 ; copie en 1674 par Dom Wyart dans *Historia abbatiae Sancti Judoci supra mare*, Bnf. Lat. 12889 ; copie de Dom Wyart par R. Rodière 19<sup>e</sup> siècle, arch. dép. Pas-de-Calais, 12J81, f° 344.

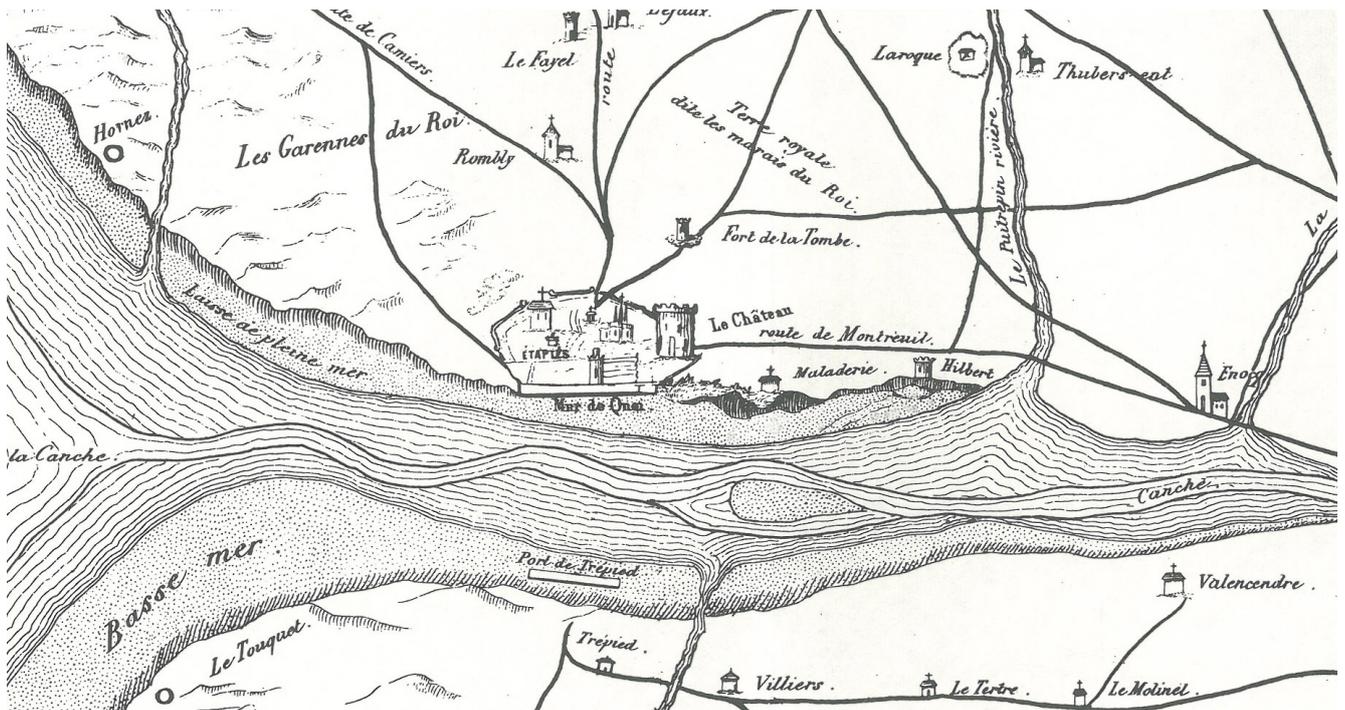


Fig. 2 : Extrait du Plan de la baie et des environs d'Étaples au XVI<sup>e</sup> siècle (Souquet 1893).

« toutefois que le vaisseau prendra siege et terre sur la seigneurie desdits religieux, soit qu'il y vienne de volonté ou de fortune de temps, et non autrement »<sup>25</sup>. Selon Souquet<sup>26</sup>, les marins quittent le Trépied suite aux guerres du 15<sup>e</sup> siècle. Étonnamment, dans le *Plan de la baie et des environs d'Étaples au XVI<sup>e</sup> siècle* qu'il donne, il représente le port de Trépied sous la forme de ce qui semble être une rade posée sur les sables<sup>27</sup>. En 1635, toute activité portuaire a disparu. Dom Etienne Moreau, abbé de Saint-Josse, entreprend « l'rection dun havre a Trepied<sup>28</sup>. [...] il convient audit abbé de Saint Josse et aux dits matelots conjointement d'entrer en des grands fraiz pour la construction de basteaux, la fourniture de l'équipage et des ustencilles necessaires a la pesche, et pour l'édification de plusieurs maisons et domicilles pour la retraicte desdits matelots [...] »<sup>29</sup>. En outre, un droit de vicomté est désormais prélevé sur chaque bateau échouant ou abordant sur les rives de Saint-Josse ainsi que sur la vente de poisson. Dom Grenier signalé par Souquet, rapporte qu'en 1715, suite à l'accostage de plusieurs bateaux et à la vente *au mast* de leur cargaison, le vicomte d'Étaples, Charles Dauphin, assigne l'abbaye devant le bailli d'Étaples. Il conteste le droit de vicomté de Saint-Josse concurrençant celui dont il bénéficie

dans les ports d'Étaples, de Camiers et de Dannes. Il obtient gain de cause et le port de Trépied est rattaché à la vicomté d'Étaples.

## DU PORT AU QUAI : UN LEXIQUE PÉRENNE MAIS RESTREINT

En l'état de la recherche, il semble que les infrastructures portuaires soient rarement décrites ou détaillées<sup>30</sup>. Le terme de *radde* exclusivement utilisé dans le recueil des *Ports et havres des costes de Picardie et Normandie* (17<sup>e</sup> siècle) n'est pas représentatif.

Par ailleurs, le micro-toponyme de **goulet** (commune de Saint-Josse) intrigue. Ce terme généralement utilisé pour désigner une rade à l'ouverture très resserrée pourrait, sous réserve de vérification, perpétuer le souvenir d'un mouillage ancien par ailleurs matérialisé par la seule mention de la découverte au 19<sup>e</sup> siècle d'« ancre, poteaux d'accostage avec anneaux d'amarrage »<sup>31</sup>.

La mention d'un **quai** à Étaples est récente. Il semble qu'elle ne remonte pas au-delà du 15<sup>e</sup> siècle. Quant à Montreuil, une transaction concernant l'établissement d'un passage dans le marais entre Montreuil et Neuville daté du 18 avril 1366 et connu par quatre copies, utilise le terme de **cais** non pas

25. De Lhomel 1904, p. 134-135.

26. Souquet 1860, p. 80.

27. Souquet 1863.

28. Arch. dép. Pas-de-Calais, 8H 3.

29. Arch. dép. Pas-de-Calais, 12 J 1-81. Copie de Rodière de l'histoire de Dom Wyart, n° 192.

30. Le dépouillement des archives municipales de Montreuil modifiera peut être cette constatation.

31. CAG 62/2, n° 603, p. 444.

dans le sens nautique du terme mais bien en tant qu'aménagement de traversée des marais.

Le texte en donne une description précise : « Lique passage seront edifie en le manière qui s'ensuit : chest assavoir, qu'au travers des fossés qui sont entre ledit marest et ledite cauchie, ils porront jecter deux longts boises ou perches, qui abouteront sur ledit mares a un bout, et a l'autre bout sur ledite cauchie, et sur lesdites boises ou perches jecteront ou mectront une cloie, laquelle a cascun bout sera ataquie de deux hoques fiquies en terre, et en milieu ara un cascun les deux fourques ou trois pour soustenir lesdites boises, pour ce que cloie et les boises ne fondecnt et plaiencent trop desoubs les bestes, sans y faire autre ouvrage de carpenterie, tant saur que pour ce que en ladite cauchie a certaine quantité de cais fais pour queminer les gens de pied, cascune de nous parties porra faire sur lesdic cais en le terre de l'autre, [...] ».

D'autres types d'infrastructures fluviales sont également documentées : des écluses, des bacs (Attin, Étapes), des ponts (Pont Rier, pont de Neufville, pont Prayeux), des moulins (Montreuil, Beaumerie, Marenla), des structures de pêches (pêcheries, *mettes*, *harnas*, *estagues*, *estocs*, *bastons*, *ponçons*, *espines*, etc.) tout au long du fleuve. N'appartenant pas au registre portuaire, nous les mentionnons à titre de mémoire<sup>32</sup>.

Enfin, mentionnons également les termes d'*épîs*, *fascine*, *rencloture*, *viès Canche* propres à l'aménagement du lit du fleuve. Ainsi que l'érection de digues et de roys scandant le paysage et aménageant le territoire, qui est documentée du Moyen Âge au 19<sup>e</sup> siècle au travers d'un riche vocabulaire (*roions*, *dicgue*, *closture*, *enfermement*, etc. chacun présentant souvent plusieurs variations orthographiques).

## QUELLES RÉALITÉS ?

La matérialité de ces différents termes n'est que peu tangible. Paradoxalement, c'est sans doute le *portus* de Quentovic, objet de toutes les attentions, qui est aujourd'hui matériellement le mieux connu. Les prospections géomagnétiques et les fouilles récentes révèlent un dense réseau de creusements anthropiques structurant le fond de vallée de multiples fossés, dont les plus importants constituent encore les limites fortes du paysage actuel. À la première phase semble correspondre un habitat mérovingien

32. Pour ces termes et leur signification, consulter Leroy, Serna, 2013, p. 180 et suiv.

auquel succède une occupation carolingienne qui se densifie manifestement en parcelles organisées, individualisées par – notamment – autant de puits et de silos associés aux édifices sur poteaux. Des renforcements de berges, de petits gués et des cheminements clayonnés ont été observés à plusieurs reprises ainsi que des aménagements destinés à la traversée de voie d'eau. Pour Montreuil et Étapes, les fouilles menées depuis le 19<sup>e</sup> siècle ne concernent pas les anciennes rives de la Canche. Il reste donc tout à apprendre, archéologiquement, de ces deux importants ports médiévaux.

En conclusion, ce premier aperçu montre une diversité lexicale relativement restreinte pour qualifier les installations portuaires médiévales de la Canche. La terminologie associée aux activités fluviales, parmi lesquelles la navigation, et aux activités de la pêche maritime, est certes plus riche mais hors propos. L'exploitation continue de la documentation permettra peut-être d'augmenter le *corpus* des termes employés pour désigner les infrastructures portuaires, et plus certainement de les préciser.

## BIBLIOGRAPHIE

### SOURCES

- Arch. dép. Pas-de-Calais, E-dépôt 318 BB1. Registre de l'échevinage, dit *Livre Noir* (1532-1787).
- Arch. dép. Pas-de-Calais, 8 H 1. Cartulaire de Saint-Josse.
- Arch. dép. Pas-de-Calais, 8 H 3. Répertoire du bureau de Saint-Josse.
- Arch. dép. Pas-de-Calais, 7 J 1. Aveu de dénombrement (juin 1518), extrait du *Registrum homagiorum cameae Francia pro tempore register*.
- Arch. dép. Pas-de-Calais, 12 J 1/81 fonds Rodière. Copie de l'histoire de Saint-Josse par Dom Wyart.
- Arch. dép. Pas-de-Calais, 12 J 83.
- Arch. mun. Montreuil, non-numéroté (A4 case 10). Cueilloir (1477).
- Service historique de la Marine, Vincennes, SH81. de Lhomel Georges, *Cartulaire de la ville de Montreuil, Abbeville*, 1904 (+ 2 suppléments parus à Compiègne, 1907, 1910).

### TRAVAUX

- Barbier J., « Du *vicus* de la Canche au *castrum* de Montreuil, un chaînon manquant : le  *fiscus* d'Attin ? ». In Stéphane Lebecq, Bruno Béthouart et Laurent Verslype, *Quentovic. Environnement, Archéologie*, Lille, 2010, p. 431-458.

- Boudartchouk J.-L., « La frontière et les limites de l'Empire romain tardif en mots et en images, à travers la *Notitia Dignitatum* (ca. 400-430) ». In *Archéologie*, 21, 2008, p. 48-55.
- Chaurand J. et Lebègue M., *Noms de lieux de Picardie*. Paris, 2000.
- Delmaire R., *Carte archéologique de la Gaule. Le Pas-de-Calais-62*. Paris, Académie des Inscriptions et Belles Lettres, Ministère de la culture, CNRS, 2 vol., 1994.
- Delmaire R., « La situation du détroit avant Quentovic ». In Stéphane Lebecq, Bruno Béthouart et Laurent Verslype, *Quentovic. Environnement, Archéologie, Histoire*, Lille, 2010, p. 77-85.
- Gysseling M., *Toponymisch Woordenboek van België, Nederland, Luxemburg, Noord-Frankrijk en West-Duitsland (vóór 1226)*, vol. I, Bruxelles, 1960.
- Lafaurie J., « Monnaies émises par des ports de la Manche aux environs de 600 ». In *Bulletin de la Société Française de numismatique*, 39<sup>e</sup> année, 7, juillet 1984, p. 521-525.
- Lafaurie J., « Wic in Pontio. Les monnaies mérovingiennes de Vicus ». In *Revue Numismatique*, 151, 1996, p. 181-240.
- Leroy I., *La localisation et les caractères archéologiques du site portuaire de Quentovic*. Louvain-la-Neuve, 2008.
- Leroy I. et Verslype L., « Perspectives d'exploitation croisées des sources géomorphologiques et géoarchéologiques dans le Nord de la France et plus particulièrement dans le Val de Canche. Données cartographiques et foncières en basse Canche : état des lieux ». In *Revue du Nord*, Hors-série. Coll. Art et archéologie, n° 14, Lille, 2009, p. 51-62.
- Leroy I. et Serna V., « Le paysage de la basse vallée de la Canche au Moyen Âge et à l'époque moderne selon les textes et les cartes ». In *L'épave de la première moitié du XV<sup>e</sup> siècle de la Canche à Beutin (Pas-de-Calais)*, Rieth E. (dir.), *Revue du Nord*, Hors-Série, 20, 2013, p. 180 et suiv.
- Mériaux Ch., « Quentovic dans son environnement politique et religieux ». In Stéphane Lebecq, Bruno Béthouart et Laurent Verslype, *Quentovic. Environnement, Archéologie, Histoire*, Lille, 2010, p. 195-214.
- Meurisse-Fort M., *Enregistrement haute résolution des massifs dunaires. Manche, mer du Nord et Atlantique. Le rôle des tempêtes*, Paris, 2008.
- Meurisse-Fort M., Gosselin G., van Vliet-Lanoë B., Philippe M., « Entre littoral baladeur et lit de Canche flâneur. Perspectives d'exploitation croisée des sources géomorphologiques et géoarchéologiques : les données environnementales et géomorphologiques ». In *Revue du Nord*, Hors-série. Collection Art et archéologie, n° 14, Lille, 2009, p. 29-50.
- Philippe M., « L'occupation du territoire d'Étaples durant l'antiquité gallo-romaine : un état des connaissances après deux siècles de fouilles et de trouvailles ». In *Sucellus*, n° 55, 2004, p. 32-50.
- Philippe M., « L'estuaire de la Canche, de la Préhistoire au port médiéval. Aux sources de la localisation géographique de Quentovic ». In Lebecq Stéphane, Béthouart Bruno et Verslype Laurent, *Quentovic. Environnement, Archéologie, Histoire*, Lille, 2010.
- Rieth E. (dir.), « L'épave de la première moitié du XV<sup>e</sup> siècle de la Canche à Beutin (Pas-de-Calais) », *Revue du Nord*, Hors-Série, n° 20, 2013, p. 180 et suiv.
- Seillier C., « Rupture et continuité dans le Boulonnais et le Ponthieu entre le Bas-Empire et le haut Moyen Âge ». In Stéphane Lebecq, Bruno Béthouart et Laurent Verslype, *Quentovic. Environnement, Archéologie, Histoire*, Lille, 2010, p. 125-146.
- Souquet G., *Histoire des rues d'Étaples* (1860). Rééd. en fac-similé, Étaples, 1992.
- Verslype L. (dir.), PCR « Quentovic, un port du haut Moyen Âge entre Ponthieu et Boulonnais ». Rapport final d'activité inédit, Louvain-la-Neuve-Villeneuve d'Ascq, février 2011.
- Wood I., « Quentovic et le sud-est britannique (VI<sup>e</sup>-IX<sup>e</sup> siècle) ». In Lebecq Stéphane, Béthouart Bruno et Verslype Laurent, *Quentovic. Environnement, Archéologie, Histoire*, Lille, 2010, p. 165-175.
- Zedelius V., « Zur Münzprägung von Quentovic ». In *Studien zur Sachsenforschung*, vol. 7, 1991, p. 367-377.

# CONCLUSION

## LE VOCABULAIRE, UN OUTIL À PARTAGER ?

Cette journée se proposait d'introduire dans le domaine patrimonial un champ de recherches novateur et longtemps écarté tant des disciplines historiques qu'archéologiques : le port en milieu fluvial et estuarien et son vocabulaire associé. Véritable atelier de mots, cette rencontre s'inscrit dans le cadre du projet plus large d'un *Principes d'analyse scientifique* de l'Inventaire général du patrimoine culturel sur le littoral à mettre en œuvre.

La première ambition de cette journée était d'animer un réseau de chercheurs et de faire découvrir des travaux récents sur les ports en milieu fluvial et estuarien. Au détour de chacun des textes, nous nous sommes donc prêtés au jeu de la collecte des mots offrant un premier paysage linguistique et conceptuel de ces espaces. La seconde était de rendre compte de la diversité des contextes scientifiques et des approches tout en introduisant des protocoles de recherche renouvelés par les mises au jour archéologiques, les enquêtes de l'Inventaire en région et les réflexions universitaires.

Cette publication et le corpus sémantique associé forment, ensemble, un outil pertinent pour poursuivre le travail en cours. C'est à la fois prometteur et loin de constituer le matériau d'un *Principes d'analyse scientifique* ou d'un thésaurus. Mais cette entreprise s'inscrit parfaitement dans l'esprit pionnier de l'Inventaire général du patrimoine culturel et fonde la démarche du service car faute d'outils préexistants, l'Inventaire général s'est engagé très tôt dans l'élaboration de vocabulaires méthodiques et ceci bien avant que le service ne crée des bases de données informatiques.

Ainsi comme nous le rappelons dans l'introduction du thésaurus de la désignation des œuvres architecturales et des espaces aménagés qui vient d'être mis en ligne<sup>1</sup>, la collecte de termes et la distinction établie, à l'intérieur des catégories de la désignation, entre ceux qui relèvent de la stricte dénomination, et ceux qui relèvent davantage de précisions, variantes typologiques, formes anciennes ou appellations, ont constitué un travail essentiel au fil des années ; travail complété d'une organisation méthodique (plutôt qu'alphabétique) des termes finalement retenus et de la rédaction de définitions, levant les ambiguïtés des homonymies, synonymies ou polysémies ; enfin travail régulièrement amendé, enrichi et mis à jour afin de tenir compte des nouveaux champs patrimoniaux ou de la confrontation avec les œuvres observées sur le terrain. Effectivement, les multiples études d'inventaire, couvrant tout le territoire français et toutes les thématiques offrent l'occasion d'aller-retour permanents et indispensables entre ces listes de termes – définis, organisés et hiérarchisés – et les œuvres repérées in situ, afin de s'assurer de leur pertinence et de leur cohérence.

Ces travaux terminologiques sont désormais bien connus. Ils sont publiés dans deux collections : *Principes d'analyse scientifique* pour les vocabulaires scientifiques et méthodologiques et *Documents & Méthodes* pour les thésaurus de la désignation.

Les *Principes d'analyse scientifique*, première collection issue des travaux terminologiques de l'Inventaire général mettent à disposition, sous forme de vocabulaires méthodiques et techniques, les résultats d'une recherche terminologique approfondie : définition des termes après analyse fine, appareil critique, iconographie sélective faisant apparaître formes de référence et variantes, souvent

1. *Le thésaurus de la désignation des œuvres architecturales et des espaces aménagés*, Documents & méthodes n° 7 (réédition revue et complétée), Ministère de la culture et de la communication, Paris, 2013.  
[[http://www.inventaire.culture.gouv.fr/telechar/thésaurus\\_architecture\\_2013.pdf](http://www.inventaire.culture.gouv.fr/telechar/thésaurus_architecture_2013.pdf)]

dans leur dimension historique, permettant ainsi la mise en place de typologies ou de chronologies. Au fil des années, plus de dix volumes ont été édités.

Ensuite l'encyclopédie méthodique qu'ils constituent est transcrite sous forme de manuels et de livrets de prescriptions documentaires, publiés dans la seconde collection, plus récente, *Documents & méthodes*. Ainsi sont nés les deux thésaurus de la désignation, celui de l'architecture (aujourd'hui devenu « des œuvres architecturales et des espaces aménagés ») et celui des objets mobiliers, qui constituent l'armature pour les rubriques relatives à la désignation des œuvres, et donc des dossiers qui forment les éléments de base du système documentaire de l'Inventaire général du patrimoine culturel. Les thésaurus se veulent essentiellement pratiques. Ils ne comportent pas, terme à terme, de véritable développement bibliographique. Les définitions, plus sommaires, cherchent à résumer celles proposées dans les vocabulaires méthodiques. Destinés à l'exploitation du système documentaire national du Ministère de la culture et de la communication, ils comprennent des notes explicatives précisant le contexte d'utilisation et parfois complétant certaines définitions. Ces deux thésaurus de la désignation ont donc vocation à permettre l'indexation de tous les éléments patrimoniaux susceptibles d'être étudiés. Cela nécessite des mises à jours fréquentes, au fil des découvertes sur le terrain et de l'aboutissement des travaux de recherche. Ce sont les *Principes d'analyse scientifique* qui en tant qu'ouvrages de référence, sont le résultat direct de cette recherche. Ils contribuent à clarifier la terminologie d'un domaine dans son ensemble et ne nécessitent pas de mises à jour fréquentes. Il convient pour permettre aux chercheurs après identification, de nommer, de désigner l'objet patrimonial qu'il étudie, de faire entrer un nouveau concept dans le thesaurus. Mais ces ajouts au coup par coup, au fil du terrain, pénalisent la cohérence des deux thésaurus et l'effort de l'Inventaire général du patrimoine culturel doit davantage porter sur l'élaboration de nouveaux volumes qui viendront compléter la collection pour des domaines non encore traités.

L'atelier de mots, pour reprendre cette belle image qu'a constitué cette journée, est bien la première étape de cette démarche. Et si nous avons besoin de nous en convaincre d'avantage, les descripteurs listés dans les pages qui suivent illustrent parfaitement ce manque de cohérence, et offre plutôt le visage d'un inventaire où il ne manquerait qu'un raton laveur. La perspective de mettre en chantier un nouveau volume de la collection des *Principes d'analyse scientifique* s'offre à vous.

Jean Davoigneau  
Chargé d'études documentaires  
Mission de l'Inventaire général du patrimoine culturel, Direction générale des patrimoines  
Ministère de la culture et de la communication

Virginie Serna  
Conservateur en chef du patrimoine  
Mission de l'Inventaire général du patrimoine culturel, Direction générale des patrimoines  
Ministère de la culture et de la communication  
Chercheur associé au LAMOP (UMR 8589)

# POUR UN VOCABULAIRE DES PORTS : COLLECTE DES TERMES UTILISÉS PAR LES CHERCHEURS À L'OCCASION DE CETTE JOURNÉE

L'exercice a consisté à présenter dans les pages suivantes, d'une part les termes liés aux ports déjà présents dans le *Thésaurus de la désignation des œuvres architecturales et des espaces aménagés* (2013) et le *Thésaurus de la désignation des objets mobiliers* (2014), accompagnés de leur définition, et d'autre part les termes que les chercheurs ont utilisés dans leur article mais qui sont absents de ces deux Thésaurus.

## 1. TERMES PRÉSENTS DANS LE THÉSARUS DE LA DÉSIGNATION DES ŒUVRES ARCHITECTURALES ET DES ESPACES AMÉNAGÉS (2013) ET LE THÉSARUS DE LA DÉSIGNATION DES OBJETS MOBILIERS (2014) :

Abréviations :

EP : employé pour

EM : employer

TT : terme de tête

TG : terme générique

TS : terme spécifique

TA : terme associé

### Accessoire d'amarrage

EP : bitte d'amarrage, borne d'amarrage, organeau, baulard Boullard, duc-d'Albe. TT : mobilier monumental ou de l'espace extérieur. TG : édicule ou mobilier de l'espace public ou du génie civil.

*Borne, anneau, poteau etc. servant à stabiliser à quai un navire, à l'aide de cordages.*

### Ancre

TT : moyen de transport. TG : élément de matériel nautique. *Pièce métallique qu'on laisse tomber à l'aide d'une chaîne ou d'un câble au fond de l'eau, où elle s'accroche, de manière à immobiliser le bateau.*

### Appontement

EP : wharf. TT : génie civil. TG : ouvrage d'art. TA : embarcadère. *Plate-forme avec tablier généralement sur pilotis fondés dans l'eau, contre laquelle peuvent accoster les bateaux. Le wharf est un appontement construit perpendiculairement à la rive auquel les navires peuvent accoster des deux côtés. Ne pas confondre avec jetée.*

### Avant-port

TT : génie civil. TG : port. *Sur une côte, partie du port formant rade, limitée par des digues et placée devant les ouvrages intérieurs que constituent les bassins.*

### Bac-transbordeur

EP : bateau transbordeur sans cabine, bateau transbordeur à cabines, bac à traile. TT : moyen de transport. TG : bateau de commerce pour passagers.

*Bateau transportant des passagers et des véhicules entre les deux rives d'un cours d'eau.*

### Balise

Bouée océanographique - Bouée de signalisation - Bouée hydrographique - Bouée météorologique

TT : moyen de transport. TG : matériel scientifique ou d'aide à la navigation flottant.

*Matériel flottant ancré servant à des mesures scientifiques, de repère, de signal ou de marque de parcours.*

### Bassin de port

TT : génie civil. TG : ouvrage d'art. TS : bassin à flot, bassin d'échouage, bassin de radoub, **darse**. TA : port, établissement portuaire.

*Partie d'un port réservée à l'ancrage des bateaux, limitée par des quais ou des digues.*

### Bassin de radoub

EP : cale sèche, radoub, forme de radoub. TT : génie civil. TG : bassin de port. TA : usine de construction navale.

*Bassin que l'on peut fermer par un système ou un bateau-porte pour l'assécher, destiné à la construction, la réparation ou l'entretien des bateaux.*

### Bassin de retenue

TT : architecture industrielle. TG : parties industrielles. TA : barrage.

*Bassin formé par une masse d'eau retenue et emmagasinée pour alimenter le bief de dérivation d'une usine.*

### Cale

EP : slipway. TT : génie civil. TG : ouvrage d'art. *Plan incliné permettant de mettre à l'eau ou de hisser hors de l'eau un bateau ou un hydravion. Le slipway est une cale équipée de rails, permettant ainsi de mettre à l'eau ou haler à sec bateau ou hydravion au moyen d'un chariot.*

### Canal

TT : génie civil. TG : ensemble du génie civil. TS : canal d'irrigation, canal de navigation.

*Cours d'eau artificiel de section ouverte, navigable ou non. On distingue les canaux qui servent à transporter de l'eau (canaux d'alimentation, de drainage, d'irrigation, etc.) et les canaux*

où l'eau sert à porter des engins de transport (canaux de navigation). Ne pas confondre avec rivière aménagée.

#### **Chaussée**

TT : urbanisme et espaces aménagés. TG : voie.

*Partie centrale d'une voie, sur laquelle roulent des véhicules.*

#### **Chemin de halage**

TT : urbanisme et espaces aménagés. TG : voie.

*Circulation longeant la rive d'une voie navigable, destinée aux hommes, aux animaux de trait, aux engins, etc., qui tirent les bateaux.*

#### **Chenal**

EP : chenal de navigation. TT : génie civil. TG : ouvrage d'art.  
*Passage naturel ou artificiel formant l'entrée d'un port, ou assurant la navigation dans une zone de profondeur insuffisante ou présentant un danger.*

#### **Digues**

EP : levée. TT : génie civil. TG : ouvrage d'art. TA : jetée.  
*Levée en terre, en maçonnerie ou en bois, servant à contenir les eaux ou à détourner leur cours. Les digues sont continues devant les terres basses d'une côte, le long des rives d'un cours d'eau pour lutter contre les inondations, ou discontinues devant une rade pour protéger un port du mouvement des vagues et de l'ensablement.*

#### **Débarcadère**

EM : embarcadère.

#### **Écluse**

EP : écluse à sas. TT : génie civil. TG : ouvrage d'art.  
TS : échelle d'écluses. TA : site d'écluse.

*Sur une voie navigable, ouvrage d'art formé de deux portes, entre lesquelles se trouve un sas ou petit bief de la longueur d'un bateau et servant à rattraper la différence de niveau entre cours supérieur et cours inférieur. Ne pas confondre avec vanne, ni avec porte de garde. Aux entrées d'un canal de dérivation une écluse à sas peut également avoir la même fonction qu'une porte de garde, elle est dite alors écluse de garde.*

#### **Embarcadère**

EP : débarcadère. TT : génie civil. TG : quai. TA : appontement.  
*Ouvrage aménagé dans un port ou sur une rivière, pour permettre l'embarquement et le débarquement de voyageurs et de marchandises. Il peut comprendre un autre type d'édifices.*

#### **Épi**

TT : génie civil. TG : ouvrage d'art.

*Ouvrage hydraulique fixe en maçonnerie ou en charpente, le plus souvent perpendiculaire aux berges d'un cours d'eau ou au rivage, construit pour diriger les courants, fixer les sédiments ou en mer retenir le sable rapporté afin de créer une plage.*

#### **Estacade**

TT : génie civil. TG : jetée.

*Jetée à claire-voie, destinée à protéger une passe ou un avant-port de l'action des vagues. Elle est construite de pièces de charpente en bois, en métal ou en béton armé laissant entre elles de nombreux intervalles de telle sorte que la houle se brise en les traversant.*

#### **Jetée**

EP : brise-lames, môle. TT : génie civil. TG : ouvrage d'art.  
TS : estacade. TA : digue.

*Ouvrage, en maçonnerie ou en charpente, qui s'avance dans la mer, un lac ou un cours d'eau pour protéger un port ou une plage contre la violence des lames ou pour diriger un courant. La jetée est généralement orientée en travers du vent régnant. La signalisation optique se trouve le plus souvent à la tête de la jetée. Ne pas confondre avec appontement.*

#### **Port**

TT : génie civil. TG : ensemble du génie civil. TS : avant-port.  
TA : bassin de port, établissement portuaire, entrée de port.  
*Site aménagé sur une côte ou sur une voie navigable pour l'exercice permanent de diverses fonctions liées aux activités maritimes ou fluviales (port de plaisance, de pêche, etc.).*

#### **Quai**

TT : génie civil. TG : ouvrage d'art. TS : embarcadère. TA : berge aménagée, gare.

*Aménagement formé d'un terre-plein supérieur et d'un mur vertical ou taluté. Dans les gares de chemin de fer, de transbordement, etc., plate-forme située le long des voies permettant l'embarquement des voyageurs et le chargement des marchandises ; dans les édifices industriels ou commerciaux, plate-forme permettant le transbordement à niveau des marchandises.*

#### **Rampe**

Rampe d'accès

EP : rampe d'accès indépendante. TT : partie ou élément commun à tous les types d'architecture et aux espaces aménagés. TG : éléments de circulation.

*Ouvrage en pente permettant aux personnes, aux animaux et aux voitures de passer d'un plan à un autre. Les rampes sont souvent coupées par des pas d'âne, sortes de marches rampantes, très basses et très espacées.*

#### **Vanne**

TT : génie civil. TG : ouvrage lié à l'alimentation en eau.

*Ouvrage de régulation des eaux, permettant à volonté la mise en communication de deux plans d'eau ou leur isolement l'un de l'autre. L'ouvrage se compose le plus souvent d'une porte mobile placée verticalement entre deux coulisses. Ne pas confondre avec porte de garde, ni avec porte d'écluse, qui assure le passage à la navigation. Ouvrage lié à l'alimentation en eau.*

## 2. TERMES ABSENTS DU THÉSAURUS DE LA DÉSIGNATION DES ŒUVRES ARCHITECTURALES ET DES ESPACES AMÉNAGÉS (2013) ET DU THÉSAURUS DE LA DÉSIGNATION DES OBJETS MOBILIERS (2014) :

Certains termes sont accompagnés d'une définition proposée par un auteur.

### Aire de carénage

**Amarres** (voir **accessoire d'amarrage**)

**Aménagement de berge**

**Anneaux d'amarrage** (voir **accessoire d'amarrage**)

**Anse**

**Avant-port** (Garonne) : *en Bordelais, l'avant-port est associé à un dragage du fleuve pour former une « souille » prenant la forme d'une rade naturelle* (p. 43). (Voir **avant-port** dans Thésaurus)

### Atterrissements

**Baie**

**Barrière chinoise** (Guyane) : *filet conique fixé par des pieux dans les estuaires qui permet, grâce au courant de la marée, de capturer poissons et crevettes* (p. 73).

**Bassin** (voir **bassin de port**)

**Bassin de chasse**

**Bassin de rétention de eaux**

**Batardeaux** (estuaire de la Loire) : *coffrages remplis de pierres* (p. 67).

**Berges**

**Bigue flottant** (Garonne) : *grue flottante permettant de lever des charges lourdes* (p. 38).

**Bistouri** (Guyane) : *épi que forment les deux branches d'un cours d'eau* (p. 72).

**Cabestan**

**Cai, cay, kay** (voir **quai**)

**Cais** (Canche) : *aménagement de traversée des marais* (p. 78).

**Cale** (Garonne) : *plan incliné en maçonnerie ou de construction légère destiné au chargement/déchargement de biens et de personnes, aménagée de telle sorte qu'elle puisse être accessible à l'étiage* (p. 38). (Voir **cale** dans Thésaurus)

**Carrelet**

**Catiches** (Somme) : *murs qui bordaient un bras du fleuve* (p. 45).

**Chaussée** (estuaire de la Loire) : *équipement élevé à pierres sèches, terme utilisé localement sans discernement à l'ensemble des infrastructures portuaires jusqu'au 19<sup>e</sup> siècle. Le principe de la chaussée est d'avoir une orientation perpendiculaire à la rive destinée à constituer une entrave au flux* (p. 63). (Voir **chaussée** dans Thésaurus)

**Clos** (voir **bassin**)

**Coffre** (Guyane) : *petite écluse* (p. 74).

**Contre-perré** (Garonne)

**Cordon d'enrochement** (Garonne)

**Corps morts** (estuaire de la Loire)

**Crique** (Guyane) : *désigne en Guyane depuis le 17<sup>e</sup> siècle de manière générique et spécifique une rivière* (p. 72).

(Seine) : *petite encoche ayant pour synonyme « la fosse ».* Dans la crique, l'accès au port s'effectue de manière frontale (p. 26).

**Débarcadère** (estuaire de la Gironde) : *le débarcadère est composé d'un appontement fixe et d'un tablier mobile qui s'appuyant sur un ponton à son extrémité suivra les mouvements de la marée et devra offrir aux voyageurs, à chaque instant du jour, un moyen prompt et facile d'embarquement et de débarquement* (p. 58).

(Garonne) : *dispositif en bois (planches) permettant l'embarquement et débarquement des passagers à bord des bateaux* (p. 38).

(Voir **débarcadère** dans Thésaurus)

**Dégrad** (Guyane) : *nom générique utilisé en Guyane depuis le 17<sup>e</sup> siècle et désignant tout type d'embarcadère. Il peut être un simple élément naturel (anse d'un cours d'eau, rochers, plage de sable) ou aménagé et maçonné sur la berge d'un cours d'eau (berge taillée, marches, quai, appontement, ponton, case à bateaux, etc.)* (p. 73).

**Duc d'Albe** (voir **accessoire d'amarrage**)

**Échoux** (Seine) : *« échoux », terme que l'on peut définir comme un endroit d'une côte où les bateaux peuvent s'échouer* (p. 31).

**Écluse à porte d'èbe** (estuaire de la Gironde) : *écluse dont les portes sont tournées vers l'intérieur du bassin* (p. 52).

**Enrochement**

**Équipement portuaire**

**Étier, Estey** (estuaire de la Gironde) : *petit cours d'eau traçant son lit perpendiculairement à l'estuaire ; chenal du ruisseau qui se décharge immédiatement dans la rivière* (p.52 et 56).

**Estran**

## Estuaire

**Fleta, flets ou fleus** (Seine) : *petit canal.*

**Fosse portuaire** (Seine) : *crique.*

**Fourca** (Guyane) : (voir **bistouri**)

**Gallet** (Seine) : *bord de mer couvert de pierres ou de galets.*  
*Synonyme de grève, perrey* (p. 29).

## Glacis

## Golfe

**Gouffre** (Seine) : *lieux destinés à l'ancrage et au mouillage de navires. Synonyme d'abîme et de pleine eau, ce toponyme peut signifier par extension d'une part un « gort », c'est-à-dire un lieu disposé dans une rivière pour y attirer et prendre les poissons* (p. 28).

**Goulet** (Canche) : *rade à l'ouverture très resserrée ; mouillage ancien* (p. 78).

## Grève

## Gril de carénage

## Gril en charpente

**Guindal, guindas, guindat** (Somme et Canche) : *engin de chargement ou déchargement associé au quai ; grue en bois munie d'une roue d'écureuil et de poulie. Treuil, grue, cabestan* (p. 48).

**Hangar à bateaux (case à bateaux ; carbet du dégrad)** (Guyane) : *carbet construit près du dégrad protégeant les embarcations garées dans un renforcement naturel ou artificiel situé au niveau de la berge d'un cours d'eau* (p. 73).

## Havre

## Îlot

**Jalle** (estuaire de la Garonne) : *cours d'eau en gascon* (p. 56).

## Lest

## Marnage

**Môle** (estuaire de la Loire) : *construction destinée à garantir une profondeur d'eau suffisante dans une rade* (p. 63).

## Mouillage

**Musoir** (estuaire de la Gironde) : *maçonnerie en pierre qui protège l'extrémité d'une rive* (p. 53).

**Organeaux** (voir **accessoire d'amarrage**)

## Paléoport

**Passe à pirogue** (Guyane) : *passage suivi par les pirogues qui viennent de l'aval ou de l'amont au niveau d'un saut* (p. 73).

## Pelle à crémaillère

**Peyrat, perrat** (Garonne) : *destiné à permettre l'embarquement de biens et de personnes, le peyrat est une sorte de cale faite d'un enrochement sommaire ou pavée. Elle est construite à l'aide d'un entourage de pieux, palplanches, bordages,... parfois renforcé d'enrochements et dont l'extrémité atteint le niveau d'étiage. Le peyrat est d'une structure généralement plus sommaire que la cale, plus souvent d'origine privée que publique* (p. 38).

**Peyrat, perrat** (estuaire de la Gironde) : *cale saillante formant épis dans l'estuaire ou inclinées en bordure du chenal* (p. 57).

## Ponton

**Porte à flots** (estuaire de la Gironde) : *ouvrage de régulation des eaux* (p. 59).

## Poste d'échouage

 (Charente)

## Poste d'évitage

**Puisoir** (Somme) : *escalier* (p. 44).

## Rade

## Radier

**Rampe** (Garonne) : *ouvrage en pente permettant aux personnes et aux animaux de passer d'un plan à l'autre* (p. 38).  
(Voir **rampe** dans Thésaurus)

**Risberme** (Garonne) : *talus recouvert de fascinages établi au pied d'un ouvrage hydraulique pour le protéger* (p. 38).

## Rive

**Saut** (Guyane) : désigne en Guyane depuis le 17<sup>e</sup> siècle de manière générique et spécifique un barrage rocheux sur le cours d'une rivière créant des rapides voire une chute d'eau (p. 72).

## Takari

 (Guyane)

## Trou

 (Guyane)

# ORIENTATION BIBLIOGRAPHIQUE

Actes du colloque international (15 et 16 octobre 2004, Muséum des sciences naturelles d'Orléans). *La rivière aménagée. Entre héritages et modernité. Formes, techniques et mise en œuvre*. Dir. A. Gallicé, V. Serna, *Aestuaria*, 7, 2005, 490 p.

Ayala G. (dir.), *Lyon, Saint-Georges. Archéologie, environnement et histoire d'un espace fluvial en bord de Saône*. Documents d'archéologie française, 106, éditions de la Maison des sciences de l'Homme, 2013, 440 p.

Beaudouin F., *Paris sur Seine, ville fluviale. Son histoire de nos origines à nos jours*. Paris, éditions de la Martinière, 1993, 190 p.

Cloquier C., *Les installations fluviales médiévales et modernes du cours de la Somme : approche archéologique et documentaire*, thèse de doctorat, Université de Paris 1, 2011.

Cocula-Vaillières A.-M., *Un fleuve et des Hommes : les gens de la Dordogne au XVIII<sup>e</sup> siècle*. Taillandier, 1981, 523 p.

Congrès de la SHMES (XXXV<sup>e</sup>, 5 et 6 juin 2004, La Rochelle). *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*. Publications de la Sorbonne, Société des historiens médiévistes de l'Enseignement supérieur public, série histoire ancienne et médiévale, 81, 2005, 284 p.

FRANCE. Mission de l'Inventaire général du patrimoine culturel. *Thésaurus de la désignation des œuvres architecturales et des espaces aménagés*. Paris : Ministère de la culture et de la communication, coll. Documents & méthodes n° 7 (réédition revue et complétée), 2013.

[[http://www.inventaire.culture.gouv.fr/telechar/thesaurus\\_architecture\\_2013.pdf](http://www.inventaire.culture.gouv.fr/telechar/thesaurus_architecture_2013.pdf)]

FRANCE. Mission de l'Inventaire général du patrimoine culturel. *Principes, méthode et conduite de l'Inventaire général du patrimoine culturel*. Dir. H. Verdier. Réd. X. de Massary et G. Coste. Paris : Ministère de la culture et de la communication, coll. Documents & Méthodes n°9, 2<sup>e</sup> éd., 2007.

Journées d'études (7-9 décembre 1999, Paris). *Archives, objets et images des constructions de l'eau du Moyen Âge à l'ère industrielle*. Textes réunis par L. Hilaire-Pérez, D. Massounie et V. Serna, Lyon, ENS éd., coll. Cahiers d'histoire et de philosophie des sciences, 51, 1999 (2002), 392 p.

Mouchard J., *Les sites portuaires gallo-romains et médiévaux de l'estuaire de la Seine*, thèse de doctorat, Université de Rouen, 2008.

Rieth E., *Des bateaux et des fleuves : archéologie de la batellerie du Néolithique au Temps modernes en France*. Paris, éd. Errance, coll. des Hespérides, 1998, 160 p.

Rossiaud J., *Dictionnaire du Rhône médiéval. Identité et langage. Savoirs et techniques des hommes du fleuve, 1300-1550*. Grenoble, CARE, 2 vol., t. I : Introduction, 251 p., t. II : Dictionnaire, 368 p., 2002.

Serna V., *Nouveaux enjeux, Nouveaux territoires : le fleuve à l'épreuve de l'Inventaire*. Numéro spécial de la revue *L'Observatoire – La revue des politiques culturelles* coordonnée par M. Cornu, L. Pignot et J.-P. Saez « L'Inventaire général du patrimoine culturel : bilan d'une décentralisation », n° 45, Hiver 2014-2015, p. 48-50.

Suttor M., *Vie et dynamique d'un fleuve, La Meuse de Sedan à Maastricht (des origines à 1600)*. de Boeck éd., coll. Bibliothèque du Moyen Âge, 24, 2006, 695 p.



#### **Légendes des images de la couverture**

De haut en bas :

Vue aérienne du port de Beychevelle

© Région Aquitaine, Inventaire général - A. Barroche

Le grill de carénage en aval de l'écluse visible à marée basse  
© Région Poitou-Charentes, Inventaire du patrimoine - Y. Suire

Vue aérienne du port de Châteauneuf-sur-Loire  
© MIGPC - V. Serna

Vue aérienne du bas Paimbœuf  
© Région Pays de la Loire, Inventaire général - C. Yvernogeu

#### **Légendes des images de la 4<sup>e</sup> de couverture**

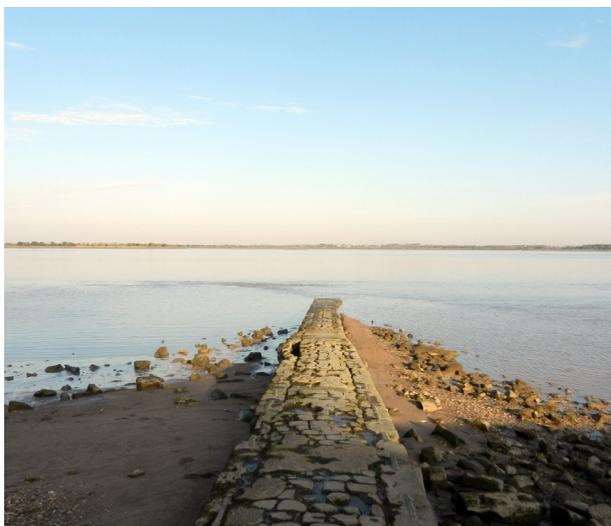
De haut en bas :

Embarcadère, pirogue et barge. Saint-Laurent-du-Maroni, Sparouine  
© Région Guyane, Inventaire général - M. Heller

Port de Podensac. Vue vers l'amont  
© V. Joineau

Cale saillante ou peyrat de Beychevelle  
© Région Aquitaine, Inventaire général - C. Steimer

Anneau d'amarrage sur le quai de Loire à Orléans  
© MIGPC - V. Serna



MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION  
Direction générale des patrimoines  
Mission de l'Inventaire général du patrimoine culturel  
182, rue Saint-Honoré 75033 Paris Cedex 01 FRANCE

[<http://www.inventaire.culture.gouv.fr>]

