

Mathias Tranchant, *Les Ports maritimes de la France atlantique (xie-xve siècle). II, Territoires de fortune*
Rennes, Presses universitaires de Rennes (« Histoire »), 2025,
399 p.

Bastien Michel

DANS **MÉDIÉVALES 2025/2**, PAGES 229 À 232
ÉDITIONS **PRESSES UNIVERSITAIRES DE VINCENNES**

ISSN 0751-2708

ISBN 9782379245930

Date de mise en ligne : 10/12/2025

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://shs.cairn.info/revue-medieuales-2025-2-page-229?lang=fr>



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour Presses universitaires de Vincennes.

Vous avez l'autorisation de reproduire cet article dans les limites des conditions d'utilisation de Cairn.info ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Détails et conditions sur cairn.info/copyright.

Sauf dispositions légales contraires, les usages numériques à des fins pédagogiques des présentes ressources sont soumises à l'autorisation de l'Éditeur ou, le cas échéant, de l'organisme de gestion collective habilité à cet effet. Il en est ainsi notamment en France avec le CFC qui est l'organisme agréé en la matière.



Mathias TRANCHANT, *Les Ports maritimes de la France atlantique (XI^e-XV^e siècle). II, Territoires de fortune*

Rennes, Presses universitaires de Rennes (« Histoire »), 2025, 399 p.

Bastien Michel



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/medievales/16482>

DOI : 10.4000/15ave

ISSN : 1777-5892

Éditeur

Presses universitaires de Vincennes

Édition imprimée

Date de publication : 1 novembre 2025

Pagination : 229-232

ISBN : 978-2-37924-593-0

ISSN : 0751-2708

Référence électronique

Bastien Michel, « Mathias TRANCHANT, *Les Ports maritimes de la France atlantique (XI^e-XV^e siècle). II, Territoires de fortune* », *Médiévales* [En ligne], 89 | automne 2025, mis en ligne le 01 novembre 2025, consulté le 09 décembre 2025. URL : <http://journals.openedition.org/medievales/16482> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/15ave>

Ce document a été généré automatiquement le 9 décembre 2025.



Le texte seul est utilisable sous licence CC BY-NC-ND 4.0. Les autres éléments (illustrations, fichiers annexes importés) sont susceptibles d'être soumis à des autorisations d'usage spécifiques.

Mathias TRANCHANT, *Les Ports maritimes de la France atlantique (XI^e-XV^e siècle). II, Territoires de fortune*

Rennes, Presses universitaires de Rennes (« Histoire »), 2025, 399 p.

Bastien Michel

RÉFÉRENCE

Mathias TRANCHANT, *Les Ports maritimes de la France atlantique (XI^e-XV^e siècle). II, Territoires de fortune*, Rennes, Presses universitaires de Rennes (« Histoire »), 2025, 399 p.

- 1 Professeur d'histoire médiévale à l'Université Bretagne-Sud et spécialiste des sociétés littorales du second Moyen Âge, Mathias Tranchant publie ici le second volume de son enquête consacrée aux ports maritimes de la France atlantique (XI^e-XV^e siècle). Le premier tome, paru en 2017, proposait un *Tableau géohistorique* qui recensait 632 sites portuaires inventoriés dans la base Dypomar. Fort de ce socle, l'auteur en livre maintenant une synthèse ambitieuse, où les ports sont envisagés comme de véritables « territoires de fortune » : espaces instables, exposés aux aléas environnementaux, économiques et politiques, mais offrant aussi aux communautés littorales des opportunités d'enrichissement. Il mobilise un corpus documentaire riche et diversifié, accordant une place privilégiée à l'iconographie et aux actes de la pratique (souvent inédits), tout en intégrant de manière complémentaire des données archéologiques, paléo-environnementales, ainsi que des sources textuelles telles que les chroniques et les recueils normatifs. Ce faisant, M. Tranchant souligne la nécessité de considérer le port comme un objet autonome, au croisement des dynamiques maritimes, sociales, politiques et environnementales, et non comme une simple dépendance de l'histoire urbaine ou du négoce. L'ouvrage se distingue par une bibliographie particulièrement fournie (près de 400 références en cinq langues, p. 363-387), un index des havres, ports et mouillages (p. 389-395), ainsi qu'une introduction offrant un état de la recherche sur

la question portuaire de grande valeur (p. 7-26). L'analyse se déploie ensuite en quatre chapitres de longueurs inégales, articulés autour des principales problématiques qui structurent l'étude.

- 2 Le premier chapitre (p. 27-61) propose une définition du port médiéval, fondée sur l'analyse de la terminologie et des cadres juridiques ou institutionnels qui le gouvernent. L'auteur souligne la difficulté d'une définition uniforme, le territoire portuaire présentant des contours variables selon les contextes régionaux. Le vocabulaire révèle la diversité des usages. Le port est avant tout défini fonctionnellement, comme lieu de mouillage, d'accostage et de transit, plutôt que par des critères morphologiques ou institutionnels. Les termes latins (*passagium*, *transitus*, *traversus*, *sedes navis*) ou vernaculaires (conche, étier, chenal) traduisent à la fois des formes littorales et leurs usages. Au xiv^e siècle, le terme « havre » complète celui de « port », et l'expression « port et havre » reflète une distinction fonctionnelle : le port désigne le passage et le transbordement, le havre assure un abri protégé. La délimitation spatiale et institutionnelle des ports reste néanmoins incertaine, malgré l'existence de schémas récurrents observables le long de la façade atlantique. L'auteur introduit ici la notion de seigneurie rivagière, englobant le port, et définie comme une juridiction née du recul des droits royaux sur le littoral à partir du xi^e siècle et centrée sur l'estran. Il distingue trois espaces : les terres bordières et la zone de marnage, tous deux placés sous l'autorité d'acteurs exerçant basse et haute justice, et l'espace maritime en tant que tel, caractérisé par un mode de contrôle plus diffus. À partir du xiii^e siècle, l'essor des amirautés bouleverse cet équilibre en affirmant la prééminence royale sur le littoral, au détriment des seigneuries locales. Toutefois, certaines communautés parviennent à s'affranchir de ce cadre, tel le cas de La Rochelle au xiv^e siècle, qui acquiert un statut juridique spécifique. Les seigneurs rivagiers, quant à eux, n'en continuent pas moins d'exercer des droits sur les affaires maritimes (pêche, commerce, naufrages, contrats, avaries), relayés par divers agents (prévôts, sergents, baillis, *portarii*), aux compétences souvent mal définies.
- 3 Le deuxième chapitre (p. 63-107), consacré au semis portuaire de la France atlantique, reprend les analyses du *Tableau géohistorique* paru en 2017. L'auteur incite ici le lecteur à envisager le littoral non comme une simple ligne côtière, mais comme une bande territoriale élargie, structurée par des interactions multiples. La formation du réseau portuaire au second Moyen Âge procède donc de la convergence de facteurs environnementaux, économiques, techniques et politiques, stimulés dès le xi^e siècle par l'essor de la pêche et du commerce. À la fin du Moyen Âge, la façade atlantique atteint une densité maximale de sites portuaires – jamais égalée par la suite –, à l'exception de la Bretagne, désavantagée par ses côtes rocheuses et ses cordons dunaires. La basse vallée de la Seine et l'espace Loire-Gironde se distinguent au contraire par leur dynamisme, porté par une économie régionale vigoureuse (vin, sel) et par l'intégration à des arrière-pays denses et prospères. L'exemple flamand, toutefois, démontre que les contraintes naturelles ne suffisent pas à expliquer les implantations : des contextes défavorables pouvaient être surmontés par les communautés locales. La majorité des créations portuaires se concentre entre le xi^e et le xiii^e siècle, période de croissance, de progrès techniques et de consolidation des pouvoirs. Loin d'être fortuites, les implantations résultent de choix politiques et seigneuriaux : réorganisation urbaine de Bayonne aux xi^e-xii^e siècles, fondation de Gravelines autour de son château vers 1160, ou encore créations plus rares de villes

neuves comme Libourne et La Rochelle. M. Tranchant rappelle que les seigneuries ecclésiastiques jouent elles aussi un rôle décisif, à l'image du Mont-Saint-Michel et de Redon. Cet essor est toutefois interrompu par les crises des ^{xiv}^e et ^{xv}^e siècles, qui ralentissent le rythme des créations, mais ne l'arrêtent pas : des fondations tardives subsistent encore, comme la conche de Queue de Vache, aménagée en 1436 sur le littoral aunisien.

- 4 Le troisième chapitre (p. 109-282), de loin le plus développé, s'attache à analyser les fonctions portuaires dans toute leur diversité. L'auteur invite à les appréhender au plus près des usages quotidiens, en insistant sur leur dimension matérielle. Le port y est envisagé non seulement comme un espace d'accostage et de mouillage, mais aussi comme un lieu de transit des marchandises et des passagers, un site de construction, de réparation et d'armement naval, ainsi qu'un espace fiscal dédié à la perception de droits. Ce chapitre, d'une grande richesse, offre un aperçu vivant des sociétés portuaires à travers l'étude de leurs équipements (balises, phares, quais, arsenaux) et de leurs acteurs (pilotes, lamaneurs, portefaix, percepteurs), illustrée de nombreux exemples, en particulier tirés des espaces flamands et normands. L'auteur rappelle que le navire constitue le cœur des dynamiques portuaires et souligne, à la suite de Michel Mollat du Jourdin, que le port doit être compris avant tout comme un outil spécifique, distinct de la ville, situé au croisement des exigences économiques, logistiques et militaires. Il insiste également sur la diversité des configurations portuaires, depuis la simple grève utilisée pour l'échouage jusqu'au port clos et fortifié. Ainsi, ce chapitre se présente comme un plaidoyer pour une étude fine et nuancée de la complexité des sociétés et des territoires portuaires.
- 5 Le quatrième chapitre (p. 283-352) analyse l'adaptation des territoires portuaires aux dynamiques « naturelles », inscrivant résolument l'histoire des ports dans une perspective d'histoire environnementale, au-delà de la seule histoire du négoce. M. Tranchant souligne que la navigation médiévale, limitée à la période de mars à décembre en raison des tempêtes hivernales, ne peut être comprise sans croiser textes, données archéologiques et sciences de l'environnement. Les littoraux, comme les ports, sont des espaces mouvants : leur morphologie résulte des interactions entre sociétés et milieux. Les sites portuaires apparaissent fragiles face aux phénomènes naturels – transgressions marines en Flandre et en Poitou, comblement des estuaires de la Loire et de la Seine, érosion et déplacements des cordons littoraux en Gascogne, raz-de-marée –, parfois aggravés par des aménagements locaux. L'auteur en conclut que le port est par essence un territoire adaptable et mobile, à la différence du cadre urbain, géographiquement stable. Ces espaces sont également affectés par les activités humaines : rejets de lest, produits de la vie quotidienne, ordures, etc. Leur gestion impose l'intervention des communautés locales et des autorités publiques, et donne lieu à des mesures variées : déplacements ou abandons de sites, réglementations spécifiques sur les déchets et le ballastage, opérations de curage et de déblaiement, construction de jetées ou d'écluses. Ces initiatives révèlent la vulnérabilité des sociétés littorales, mais aussi leur capacité à développer de véritables politiques d'aménagement concertées. Ainsi, à Calais et à Fécamp, la protection portuaire mobilise ingénierie, moyens financiers et humains, impliquant pouvoirs locaux, autorités princières et populations riveraines.
- 6 En définitive, l'ouvrage de Mathias Tranchant s'impose comme une synthèse de référence sur la question portuaire de la façade atlantique française au second

Moyen Âge. Il témoigne d'une très solide érudition, nourrie par l'exploitation d'une imposante bibliographie, l'exploration d'une vaste documentation et par l'attention portée aux études locales et régionales, qui enrichissent et nuancent l'analyse. La clarté du propos, la rigueur du plan et la qualité pédagogique de l'ensemble sont à souligner, tout comme le soin apporté à l'appareil graphique (cartes, plans, schémas, iconographie). On peut regretter la lisibilité parfois réduite de certaines figures, sans que cela n'altère l'importance scientifique d'un volume dont la richesse ouvre de larges perspectives comparatives, au-delà du seul littoral français.

AUTEURS

BASTIEN MICHEL

UMR 6266 IDEES, Université Le Havre Normandie