

*Séminaire d'histoire économique et maritime :*  
**LES RISQUES MARITIMES ET LEUR GESTION PAR LES SOCIÉTÉS RIVERAINES DE  
L'ATLANTIQUE À LA FIN DU MOYEN ÂGE ET AU DÉBUT DE L'ÉPOQUE MODERNE**

Universités de La Rochelle et de Nantes  
CRHIA (EA 1163)

**Réglementations publiques et risques maritimes**

15 octobre 2010  
UFR d'histoire, histoire de l'art et archéologie de Nantes

**Eléments de problématique**

---

La sécurisation des activités maritimes relevait d'une part des initiatives privées des acteurs économiques, et d'autre part de dispositions publiques prises par les autorités urbaines, seigneuriales et princières. Le régime portuaire en donne une bonne illustration. Afin de sécuriser l'accès et le stationnement en leur havre, les municipalités renforcèrent continuellement leur législation à l'égard du balisage, du pilotage, du lamanage, du délestage, du *désarmage*, du *quillage*, de l'amarrage et du quaiage<sup>1</sup> des navires. Chacune de ces obligations donnait lieu au paiement d'un droit censé garantir, par l'entretien de matériels adaptés, la sûreté du lieu. De surcroît, des règles complémentaires, temporaires ou permanentes, pouvaient concerner le temps d'ouverture et de fermeture du port, la nationalité des bâtiments entrant et sortant, leur tonnage et la raison de leur venue, etc. Les développements que connut la fiscalité sur la vente et la circulation des marchandises furent souvent justifiés par la nécessité de résorber certains risques. C'était le cas des brevets bretons, documents ducaux dont chaque maître de navire voyageant le long des côtes armoricaines devait se munir pour s'assurer contre l'exercice du droit de bris. En surtaxant les importations, ou en exonérant les exportations, les États se livraient à des mesures protectionnistes dont l'objet était de limiter la concurrence étrangère et de rendre plus compétitives les productions et activités commerciales indigènes. La création des amirautés participait aussi de la recherche de sécurité. Née sous Saint Louis lors de la 7<sup>e</sup> croisade, la charge d'amiral de France vit ses prérogatives précisées en 1373<sup>2</sup>. Simple fonction honorifique de commandement de la flotte royale à l'origine, on lui adjoignit bientôt la surveillance, la défense et de la police de la mer, puis le premier ressort des questions de faits de course et de piraterie. L'amiral de France, disposant d'une administration propre dans les grands ports tenus par le roi, était ainsi responsable de la délivrance des lettres de marque et des congés de course. Et il n'était pas le seul à pouvoir prétendre protéger les côtes du royaume. Les amirautés de Flandre, de

---

<sup>1</sup> Droit perçu sur l'accostage à un quai.

<sup>2</sup> Auguste DUMAS, *Étude sur le jugement des prises maritimes en France jusqu'à la suppression de l'office d'amiral (1627)*, Paris, s.n., 1908, p. 71-72. Voir aussi la synthèse de M. Mollat du Jourdin dans le chapitre XII de : *Histoire militaire de la France, t.1 : Des origines à 1715*, dir. Philippe Contamine, Paris, Presses universitaires de France, 1992, p. 281-286.

Guyenne et de Bretagne continuèrent longtemps à piloter leurs propres systèmes de défense des littoraux ainsi qu'à organiser et à soutenir les déplacements en convois des flottes commerciales de leurs ressortissants. Des escortes spéciales étaient financées à cet effet et un règlement stipulant la conduite et les dates de ralliement de la flotte les régissait. La garde des centres d'échange contre la pénétration éventuelle d'ennemis suspendait la navigation d'étrangers le long des côtes françaises à l'obtention d'un sauf-conduit, individuel ou collectif. À l'occasion de la rédaction de trêves et de traités, chaque signataire prenait ainsi le soin de négocier la protection et la liberté de circulation accordées par l'autre partie à ses ressortissants. Ces accords pouvaient également déboucher sur la conclusion d'une alliance et d'une assistance mutuelle.

En définitive, le rôle des pouvoirs publics dans la gestion des risques variait selon leur poids et prérogatives politiques, leur proximité de la population qu'ils encadraient et la nature des aléas auxquels il fallait faire face. Aux autorités locales incombait surtout le soin de lutter contre les menaces naturelles et technologiques, par la création de dispositifs et d'infrastructures de protection, ainsi que par l'instauration de réglementations appropriées. Les couronnes royales se contentaient, le cas échéant, d'aider leur mise en œuvre par un appui fiscal. Aux autorités centrales revenait davantage le devoir de faire régner la paix sur mer, de stabiliser les marchés et de protéger les intérêts économiques de leurs sujets. Ensemble, elles devaient également prévenir les attaques étrangères par l'organisation de dispositifs d'alerte et de défense. En ces temps de guerre chronique, la prévention de ce risque était d'une importance capitale. À partir de la fin du XIII<sup>e</sup> siècle furent mis en défense les navires, les côtes, les infrastructures littorales et les hommes. Par touches successives, un guet de la mer fut ainsi articulé. Chaque village littoral y participait sous la houlette d'une grande ville portuaire ou d'un seigneur côtier. Les points stratégiques, comme les havres, les estuaires et leurs centres urbains, furent fortifiés, et des systèmes de garde instaurés. L'on constitua en renfort des flottes de défense et des stations navales, comme celles de Rouen ou de La Rochelle, censées intervenir rapidement et répondre à toute attaque. Surveillance, alerte, fortification et armement mobilisaient toutes les forces dans les circonstances les plus tendues. Au total, à grands frais et avec des résultats variables, la protection des littoraux devint un enjeu majeur pour les autorités publiques à la fin du Moyen Âge.

La recherche de sécurité, d'équilibre et de stabilité, de confiance en somme, sans lesquels le commerce maritime international n'aurait pu se déployer, eut une répercussion majeure sur les formes d'organisation politiques et sociales des populations littorales à la fin du Moyen Âge. L'observation vaut également pour ce qui concerne le cadre juridique des activités liées à la mer. À l'aube du XIII<sup>e</sup> siècle, sous l'influence présumée du droit méditerranéen – en tout cas tel qu'il apparaît dans certaines parties du *Digeste*, des *Basiliques* et du *Consolat*<sup>3</sup> – furent rédigés, à mi-chemin entre le droit écrit et le droit coutumier, les Rôles d'Oléron. Cette compilation de la jurisprudence et des usages des gens de mer du Ponant avait des objectifs pratiques. Leur constitution fut dictée par les réalités quotidiennes de l'exercice de la mer et la nécessité de règles simples, de sorte qu'ils constituèrent pour quatre siècles la référence des tribunaux, des prud'hommes et des contrats privés, auxquels ils fournissaient les moyens de leurs clauses et de leurs jugements<sup>4</sup>. Les articles qu'ils contiennent étaient autant d'obligations auxquelles les maîtres, mariniers et affrêteurs devaient se soumettre pour garantir la sécurité du navire, des hommes et des marchandises. De l'appareillage à l'arrivée des vaisseaux, les comportements de chacun étaient arrêtés afin de prévenir tout dommage (bris du bateau ou de sa cargaison) et, le cas échéant, par tempête

---

<sup>3</sup> Michel MOLLAT DU JOURDIN, *L'Europe et la mer*, Paris, Seuil, 1993, p. 138. Jan Craeybeckx, *Un grand commerce d'importation : les vins de France aux anciens Pays-Bas (XIII<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècle)*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1958, p. 85-87.

<sup>4</sup> Jacques BERNARD, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400 - vers 1550)*, Paris, 1968, p. 678.

ou naufrage, de sauver ce qui pouvait l'être : vérification de la qualité des guindages et des cordages, bon arrimage, déchargement et stockage à quai du fret, jet des denrées et abattage du mât dans les extrêmes nécessités, etc. Selon la fonction qu'il occupait dans l'expédition, la responsabilité de chacun était également engagée, l'obligeant en cas de faute avérée au dédommagement sur ses propres biens. Ces jugements visaient par ailleurs à assurer la paix et l'entraide au sein de l'équipage. En particulier, un matelot malade devait être soigné aux frais de son employeur. On chercha enfin à limiter les risques de fraude et de malversation. L'article 15 précisait que, dans le cas où un navire à l'ancre, en station dans un port, heurtait un autre bâtiment, tous les dommages occasionnés étaient supportés à part égale par les deux sinistrés. Il s'agissait par ce moyen d'éviter « que l'équipage d'un vieux navire ne fût tenté de se mettre sur la voie d'un meilleur dans l'espoir de se faire dédommager des suites de ce choc<sup>5</sup> ». Les Rôles d'Oléron connurent un tel succès qu'ils s'imposèrent à d'autres rédactions de même nature contenues dans la constitution de la fameuse *Societas navium* bayonnaise de 1204-1213, dans la Coutume d'Hambourg de 1292, ou dans celle de Lubeck de 1299<sup>6</sup>. Les usages locaux y furent soit progressivement intégrés, soit relégués au second plan. Des versions multiples<sup>7</sup>, sur la base de la compilation originale, furent ainsi traduites et adaptées. Le *Waterrecht*, droit maritime des villes hanséatiques de la mer du Nord, en est une adaptation du XIV<sup>e</sup> siècle. Adoptée par Lubeck, elle se répandit ensuite dans les villes de la Baltique, et notamment à Wisby, sous le nom de *Gotländisches Waterrecht*<sup>8</sup>. En Flandre, le *Droit maritime de Damme* en était une copie quasiment littérale<sup>9</sup>. Une traduction fut également réalisée en Angleterre dans le *Black Book of the Admiralty*<sup>10</sup>. On en trouve quelques traces à Bayonne, à Libourne et à Bordeaux<sup>11</sup>. Enfin, la Castille, avec ses *Partidas* attribuées à Alphonse X en 1266<sup>12</sup>, et Séville, avec ses *Leyes de Layron*<sup>13</sup>, disposaient d'une de ces versions. Dans le sillage de Jean-Marie Pardessus, il y aurait grand intérêt à réunir et à comparer l'ensemble de ces versions pour en déterminer plus précisément les origines et la filiation, les objectifs, les principes, les modalités et les méthodes, le tronc commun et les particularismes, les évolutions et les améliorations, la diffusion. L'internationalisation du droit maritime, dictée par la nécessité de prémunir les gens de mer des dangers naturels et anthropiques auxquels ils étaient exposés, de gouverner pour cela les conduites et de désigner les responsabilités de chacun, est un fait majeur de l'histoire européenne. Alors que, dans les terres, les coutumes locales résistèrent si longtemps à l'extension de droits nationaux, les usagers de la mer formèrent, dans le cas précis du règlement de ces causes, une communauté juridiquement originale.

---

<sup>5</sup> Jean-Marie PARDESSUS, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII<sup>e</sup> siècle*, tome 1, Paris, 1828, p. 334. Voir également : Margarita SERNA VALLEJO, *Los roles d'Oléron: el coutumier marítimo del atlántico y báltico de época medieval y moderna*, Madrid, Centro estudios montañeses, 2004.

<sup>6</sup> Philippe DOLLINGER, *La Hanse (XII<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècles)*, Paris, 1964, p. 184-185.

<sup>7</sup> MOLLAT DU JOURDIN, *op. cit.*, p. 139. À l'heure actuelle, environ 44 manuscrits issus de la compilation des Rôles d'Oléron ont été répertoriés en Europe.

<sup>8</sup> DOLLINGER, *op. cit.*, p. 185.

<sup>9</sup> Jan CRAEYBECKX, *Un grand commerce d'importation : les vins de France aux anciens Pays-Bas (XIII<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècle)*, Paris, 1958, p. 88-89.

<sup>10</sup> P.-F. FERAUD, « Les Jugements d'Oléron ou Rôles d'Oléron », *Neptunia*, n° 162, 1986, p. 4.

<sup>11</sup> BERNARD, *op. cit.*, p. 679.

<sup>12</sup> Elisa FERREIRA PRIEGUE, « L'Incorporation du Nord-Ouest ibérique à la vie économique du golfe de Gascogne », dans *L'Aventure maritime, du golfe de Gascogne à Terre-Neuve*, Paris, C.T.H.S., 1995, p. 337.

<sup>13</sup> Florentino PEREZ-EMBED, « Navigation et commerce dans le port de Séville au bas Moyen Âge », *Le Moyen Âge*, 1969, p. 483.

## Programme

---

### *Matinée*

- 9h00-9h30. Accueil et introduction du séminaire par Mathias TRANCHANT.
- 9h30-10h00. Éric BARRE, « Les jugements de captures d'ennemis du royaume sur le littoral en Normandie durant la guerre de Cent Ans : naissance d'une jurisprudence ».
- 10h00-10h30. Frédérique LAGET, « *As though England were lykened to a cite*. La sécurisation des côtes en Angleterre à la fin du Moyen Âge ».
- 10h30-11h. Jesús Angel SOLORZANO TELECHEA, « Guerre, politique et économie dans la frontière maritime du Royaume de Castille: l'unité d'action extérieure des villes portuaires cantabriques aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles ».
- 11h00-11h30. Mário VIANA, « La présence des étrangers dans les villes portuaires portugaises aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles ».
- 11h30-12h00. Discussions conduites par Jean-Luc SARRAZIN

### *Après-midi*

- 14h00-14h30. Laurence MOAL, Alain GALLICE, « Réglementations publiques en réponse aux risques maritimes dans le duché Bretagne à la fin du Moyen Âge ».
- 14h30-15h00. Laurence JEAN-MARIE, « Actes royaux anglais au XIII<sup>e</sup> siècle concernant les marchands normands. Ou comment concilier aléas diplomatiques et nécessités commerciales ».
- 15h00-15h30. Louis SICKING, « Marchands espagnols aux Pays-Bas et la navigation à l'époque de Charles-Quint: gestion des risques et législation »
- 15h30-16h00. Alain BERBOUCHE, « La piraterie et de sa répression aux XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècles »
- 16h00-16h30. Discussions conduites par Michel BOCHACA et Stéphane CURVEILLER

## **Organisateurs**

Mathias TRANCHANT  
*MCF, Université de La Rochelle*

Michel BOCHACA  
*PR, Université de La Rochelle*

Jean-Luc SARRAZIN  
*PR, Université de Nantes*

## **Intervenants**

Éric BARRE  
*Chercheur associé au CRHQ, Université de Caen*

Alain BERBOUCHE  
*MCF, université de Rennes 1*

Stéphane CURVEILLER  
*MCF, Université d'Artois*

Alain GALLICE  
*Chercheur associé au CRHIA, Université de Nantes*

Laurence JEAN-MARIE  
*MCF, Université de Caen*

Frédérique LAGET  
*Doctorante, Université de Nantes*

Laurence MOAL  
*Docteur, Université de Brest*

Louis SICKING  
*MCF, Université de Leiden*

Jesús Angel SOLORZANO TELECHEA  
*MCF, Université de Cantabrie*

Mathias TRANCHANT  
*MCF, Université de La Rochelle*

Mário VIANA  
*Université des Açores*

