



# Le commerce maritime

**De l'intérêt de l'historien Mathias Tranchant pour la vie maritime régionale aux <sup>xiv</sup><sup>e</sup> et <sup>xv</sup><sup>e</sup> siècles, période de crise et en même temps de transition entre le Moyen Age et l'ère moderne**

Par Mireille Tabare Photos Claude Pauquet

L'économie littorale régionale, qui avait atteint son plein régime au début du <sup>xiv</sup><sup>e</sup> siècle grâce à un commerce maritime très actif, a connu pendant plus d'un siècle une période de récession. «Plusieurs facteurs contribuent à la crise qui touche toute l'Europe, en particulier l'Europe maritime, explique Mathias Tranchant, médiéviste, maître de conférences à l'Université de La Rochelle. On entre dans

*une période climatique défavorable, avec augmentation du froid et de la pluviosité. Liées à ces aléas climatiques, de grandes épidémies fondent sur l'Europe, telle la Grande Peste noire de 1348. Ces fléaux se conjuguent aux ravages de la guerre de Cent Ans, dont les effets sur les sociétés et les économies se font sentir bien au-delà du siècle.»*

Zone de théâtre de la guerre, les provinces du Poitou, de l'Aunis et de la Saintonge, tout comme la Normandie, sont directement touchées sur leur sol. L'économie maritime souffre de la baisse de la production locale en vin et en sel, du ralentissement des échanges, de la désorganisation des réseaux commerciaux. Autre mal consécutif à la guerre : la mer des Pertuis qui environne La Rochelle, zone abritée des tempêtes et propice à la navigation, est infestée de pirates de

tous poils. *«En dépit de ce contexte hostile, la région littorale a su profiter de ses atouts pour maintenir une activité de commerce substantielle, ce qui a permis une reconstruction rapide de la zone à la fin de la guerre et son enrichissement ultérieur.»*

Les atouts de la région, ce sont d'abord ses productions traditionnelles, principalement le sel et le vin. Première richesse du pays, le sel – produit aux environs des Sables-d'Olonne, de La Rochelle, de Brouage, dans les îles de Ré et d'Oléron – continue de susciter un intérêt notable, en particulier de la part des Allemands et des Néerlandais, qui l'utilisent pour conserver le poisson. Mais à partir du <sup>xii</sup> siècle et jusqu'à la fin du <sup>xv</sup> siècle, le vin supplante le sel dans l'économie locale. Un succès dû à l'engouement des Anglais d'abord, puis des Flamands, pour les vins du Poitou (appellation qui inclut les productions des trois provinces), la plus septentrionale des régions viticoles produisant du vin en abondance, de qualité moyenne et à moindre prix.

Autre avantage notable : la densité du réseau portuaire offre toutes facilités pour les opérations de transbordement. Les Sables-d'Olonne, Marans, La Rochelle, Ré, Oléron, Brouage, Rochefort..., on recense à l'époque entre Loire et Gironde une centaine de sites portuaires, qui représentent autant d'abris pour les très nombreux navires venant s'approvisionner dans la zone. Qui dit réseau portuaire implique également des capacités propres d'armement et d'affrètement, un atout essentiel dans la guerre du commerce maritime. Au cœur de ce dispositif, le port de La Rochelle s'impose comme le centre de production et d'échanges régional. L'essentiel des moyens financiers et commerciaux sont concentrés dans la ville. C'est d'abord l'une des plus anciennes communes du Centre-Ouest, qui bénéficie en tant que telle d'importants privilèges, notamment fiscaux. De plus, grâce au commerce du vin, les Rochelais ont accumulé des richesses et disposent de fortes capacités financières. Autre atout : les notaires en exercice dans la région, acteurs indispensables des transactions commerciales, sont pour la plupart installés à La Rochelle. La ville accueille également l'hôtel des monnaies du roi. C'est aussi la principale place forte de la défense militaire régionale. *«Tous ces éléments contribuent à créer une relation d'allégeance économique entre La Rochelle et ses provinces. En retour, Aunisiers et Saintongeais bénéficient de la puissance et de la richesse rochelaise.»*

Marchands et marins de tous horizons se croisent dans l'espace maritime rochelais. Les Bretons, voisins proches, sont implantés en nombre à La Rochelle et dans ses environs. Ouvriers agricoles, serviteurs, commerçants, marins ou armateurs, ce sont en particulier d'utiles intermédiaires dans le commerce avec l'Angleterre. Les marchands castillans, qui bénéficient de privilèges importants en tant qu'alliés de la France pendant la guerre, sont également très présents dans la zone. Mais

l'axe principal des échanges commerciaux, c'est le Nord de l'Europe et l'espace maritime de la Manche, de la mer du Nord et de la mer Baltique. Les Flamands, partenaires majeurs pour le marché du vin, et les Allemands, gros consommateurs de sel, constituent les interlocuteurs essentiels du commerce international. Les relations avec le Sud sont peu développées. La seule présence notable est celle des Italiens. Certains, installés dans la ville, exercent la profession de banquiers. D'autres, implantés à Londres ou à Bruges, achètent le vin et le sel à La Rochelle pour les revendre dans le reste de l'Europe.

*«Même si l'activité de commerce a souffert de la guerre et ne retrouve pas, à la fin du <sup>xv</sup> siècle, les niveaux records atteints au début du <sup>xiv</sup> siècle, elle demeure importante et vitale pour la région. Durant toute cette période, le marché littoral a su s'adapter à la demande et saisir toutes les opportunités de vente d'une manière très réactive. La région est-elle bien armée pour répondre aux enjeux de la période moderne ? La réponse est mitigée. La Bretagne et la Gascogne étant rentrées dans le giron français, La Rochelle doit faire face à la concurrence de Bordeaux et de Nantes. Le commerce, bien qu'actif, n'est pas diversifié et repose essentiellement sur deux produits phares : le sel et le vin, ce qui le fragilise. La région ne dispose pas des capitaux suffisants ni des techniques adaptées pour se lancer immédiatement dans la compétition internationale. Elle a su toutefois profiter de ses atouts – la demande en vin reste stable, la demande en sel va croissant – et tirer le meilleur parti de ses capacités navales et financières pour tenir sa place dans la grande entreprise collective d'invention de l'Océan.»* ■

#### LES RÔLES D'OLÉRON

**L'île d'Oléron, au carrefour des routes des vins gascons et poitevins, a donné son nom à la première compilation de lois propres aux activités maritimes dans le Ponant. Peut-être d'influence méditerranéenne, les Rôles d'Oléron naissent au cours d'une période comprise entre 1190 et le milieu du <sup>xiii</sup> siècle.**

**A mi-chemin entre le droit écrit et le droit coutumier, ils rassemblent une jurisprudence relative à tous les aspects pratiques du commerce par voie de mer. Ils furent augmentés jusqu'au <sup>xvi</sup> siècle d'articles adaptés aux problèmes nouveaux suscités par la croissance du trafic. Au nombre de 25 dans la compilation d'origine, on en compte 56 dans la version définitive du début des temps modernes. Le rayonnement des Rôles a fait naître d'autre part des adaptations multiples. Le Waterrecht, code**



**maritime des villes hanséatiques, en est un exemple du <sup>xiv</sup> siècle, comme le Droit maritime de Damme pour la Flandre. Une traduction fut réalisée en Angleterre dans le Black Book of the Admiralty. Enfin, la Castille, avec ses Partidas, ou le Nord-Ouest ibérique et Séville, avec leurs Leyes de Layron, disposaient aussi d'une de ces versions qui contribuèrent à façonner les premières fondations d'un droit maritime commun aux Européens.**

**Mathias Tranchant**

**Le Commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Age, de Mathias Tranchant, Presses universitaires de Rennes, 2003**