

COMMERCE MARITIME ET PROJECTIONS
ATLANTIQUES DES PORTS FRANÇAIS: LE CAS
DES PORTS DU SEL (VI^E-XV^E SIÈCLE)*

JEAN-LUC SARRAZIN
Université de Nantes

Le commerce du sel a joué un rôle majeur dans l'organisation de l'espace maritime atlantique au Moyen Âge. Pondéreux et de faible valeur intrinsèque, le sel est néanmoins un produit indispensable à la vie des hommes. Jusqu'à l'invention de la conserve, il est le seul véritable agent de conservation de la viande, des poissons, éventuellement des légumes et du fourrage.

En toute hypothèse, le sel marin a commencé à être produit par évaporation de l'eau de mer dans des cristalliseurs le long de la côte atlantique dès l'Empire romain¹. La technique solaire du marais salant remplace alors, suivant un processus dont on entrevoit aujourd'hui toute la complexité, la technique ignigène utilisée par les populations gauloises². Au premier Moyen Âge, les zones basses du littoral français entre la Vilaine et la Gironde apparaissent déjà comme des secteurs importants de production et d'exportation. Des salines y sont mentionnées dans les textes à partir du VII^e siècle³ mais les indices linguistiques et archéologiques montrent qu'elles sont bien antérieures⁴.

Par ses utilisations, le sel est destiné à être transporté hors de sa zone de récolte. Il s'inscrit donc presque nécessairement dans un marché. N'étant pas un produit d'autoconsommation, il donne lieu d'emblée à un commerce à longue distance. Mais c'est au XIII^e siècle que son transport et sa commercialisation prennent

1. * Texto presentado en el Seminario *El Atlántico en la estructuración del espacio europeo*, organizado por el Instituto de Estudios Medievales y Renacentistas (Universidad de La Laguna, octubre 2008), en el seno de las actividades de la red *Atlántica* de Estudios Marítimos Medievales.

Témoignage archéologique à Vigo, J. C. CASTRO CARRERA, « La salina romana de « O Real », Vigo (Galice) », J.-Cl. HOCQUET et J.-L. SARRAZIN (dir.), *Le Sel de la Baie. Histoire, archéologie, ethnologie des sels atlantiques*, Rennes, 2006, 105-122.

Les auteurs anciens avaient déjà la notion de l'origine romaine des marais salants. Ainsi le sieur André Mage de FIEFMELIN dans son traité en vers *L'art du saunier*, Poitiers, 1601, f° 52 « Caesar vers nous venu du fond de l'Italie apporta l'art premier de nostre saulnerie ».

2. G. BURON, *Bretagne des Marais Salants. 2000 ans d'histoire*, Morlaix, 1999, 30-53.

3. Don au monastère de Saint-Denis de salines parmi les biens confisqués à l'Aquitain Sadragésile vers 635, *Gesta Dagoberti I Regis Francorum*, Monumenta Germaniae Historica, SS R.M., éd. B. KRUSCH, Hanovres, 1888, 413.

4. G. BURON, *Bretagne des Marais Salants...*, 34-53.

une grande ampleur, encore renforcée lorsque se met en place, à partir des années 1370, le convoi annuel de la Hanse. Envisager les grandes lignes maritimes de ce commerce impose de s'inscrire dans la longue durée.

Si la production était dispersée dans les zones basses du littoral, trois grands secteurs se sont dégagés, Guérande et les marais de la Baie de part et d'autre de l'estuaire de la Loire, Brouage entre la Charente et la Seudre. Parler, à leur propos, de ports du sel est une facilité de langage et de pensée qu'il convient d'assumer. Par ports du sel, il faut entendre les points d'embarquement et les zones d'ancrage des bateaux. Ces ports ne ressemblent en rien aux ports abrités et fermés. Lorsque la documentation se fait plus abondante à la fin du Moyen Âge, ce sont de véritables nébuleuses hiérarchisées qui apparaissent. Dans la Baie, l'on peut repérer cinq ou six vastes zones de mouillage, une bonne trentaine de lieux de chargement sans compter les innombrables petits ports d'étier où de modestes barques venaient chercher le sel stocké sur les tesseliers (aires de stockage)⁵. L'expression projections atlantiques peut également apparaître comme une approximation de pensée. Exporte-t-on le sel ou vient-on le chercher ? La nuance n'est pas anodine. Le commerce du sel fait en effet souvent figure de commerce passif à la fin du Moyen Âge. Et les flottes se ravitaillent au gré des stocks disponibles, des prix, des circonstances. Dans une lettre qu'il écrit au roi de France Charles VIII en 1488, Louis II de La Trémoille évoque ainsi 80 ou 100 gros navires « qui s'apparentent aux Sables d'Olonne et que ce n'était que hourques qui venoient charger des sels en Brouage, isles de Ré et Noirmoutier »⁶. Il n'empêche que les zones de chargement sont bien les extrémités de routes maritimes qui structurent l'espace atlantique.

L'historiographie européenne du commerce du sel est d'une exceptionnelle richesse. Depuis l'ouvrage pionnier d'Artur Agats sur le commerce hanséatique de la Baie⁷, les belles publications de sources néerlandaises aux années 1930-1940⁸, les grandes thèses françaises d'histoire maritime des décennies 1950-1960⁹, le livre classique d'Anton Bridbury sur l'Angleterre et le commerce du sel à la fin du Moyen Âge¹⁰, le questionnaire lillois de 1956¹¹, les études n'ont pas cessé d'éclairer les espaces, les réseaux, les conjonctures. Les nombreux travaux

5. J.-L. SARRAZIN, « Les ports de la Baie à la fin du Moyen Âge : évolution des rivages et problèmes d'accès », M. BOCHACA et J.-L. SARRAZIN (dir.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e-XVI^e siècles)*, Rennes, 2007, 33-54.

6. Cité par J.-B. VINCENT, « Un grand port français oublié ; Brouage, la ville morte racontée par des documents », *Revue maritime*, août-octobre 1912, 6.

7. A. AGATS, *Der hansische Baienhandel*, Heidelberg, 1904.

8. Z. W. SNELLER et W. S. UNGER, *Bronnen tot de Geschiedenis van den Handel met Frankrijk. Erste Deel, 753-1585*, La Haye, 1930 ; W. S. UNGER, *Bronnen tot de Geschiedenis van den Handel met Frankrijk, supplement (1477-1585)*, La Haye, 1942.

9. M. MOLLAT, *Le Commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge*, Paris, 1952. H. TOUCHARD, *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*, Paris, 1967. La part du sel est marginale dans la thèse de J. BERNARD, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Paris, 1968.

10. A. R. BRIDBURY, *England and the Salt Trade in the later Middle Ages*, Oxford, 1955.

11. P. JEANNIN et J. LE GOFF, « Questionnaire pour une enquête sur le sel dans l'histoire au Moyen Âge et aux Temps Modernes », *Revue du Nord*, 1956, 225-233, repris dans M. MOLLAT (dir.), *Le Rôle du sel dans l'histoire*, Paris, 1968.

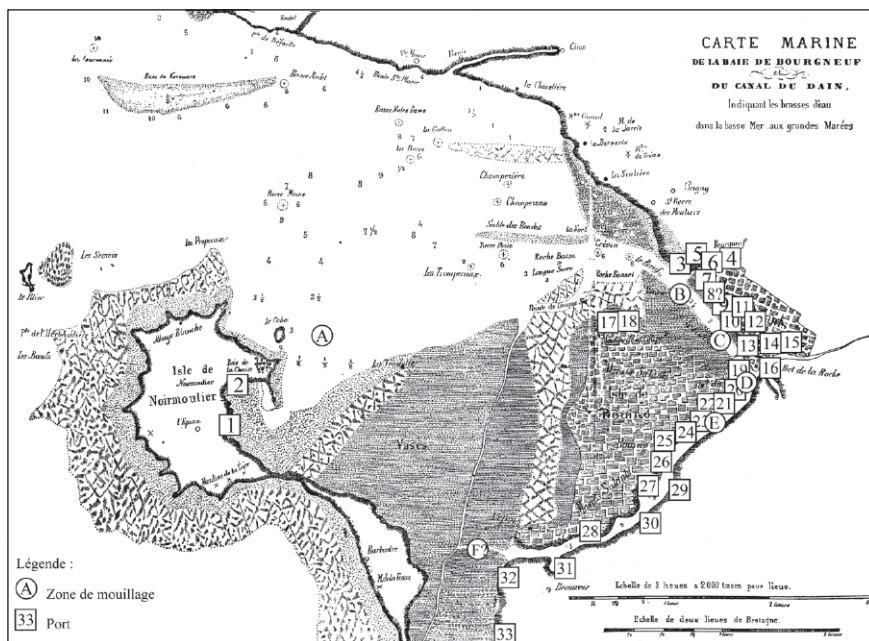


Figure 1. La nébuleuse portuaire de la partie nord de la Baie sur un fond de carte de 1693

de Jean-Claude Hocquet¹² et l'inlassable activité de ce directeur de recherche au CNRS (Centre National de la Recherche Scientifique) ont contribué au dynamisme récent de la recherche.

La présente contribution peut se définir comme une étude de géographie historique. Sauf à y consacrer des centaines de pages, elle n'entend pas reprendre tous les aspects du commerce atlantique du sel. Quitte à encourir la critique d'un « attachement quasi mystique » à la notion de route¹³, elle s'assigne plus modestement comme objet de dégager les principaux caractères des grandes phases de l'histoire des réseaux atlantiques du sel envisagés à partir des ports d'embarquement de la façade océanique française. Dans cette perspective, elle prendra appui tant sur les études classiques que sur les renouvellements actuels de la recherche.

12. J.-Cl. HOCQUET, *Le Sel et le pouvoir de l'an mil à la Révolution française*, Paris, 1985. Parmi ses nombreux autres travaux et pour notre propos, il faut citer « La Navigación de la sal en al Atlantico (siglos XIII-XVIII) », A. MALPICA CUELLO (éd.), *Navegación marítima del Mediterraneo al Atlantico*, Grenade, 2001, 19-57.

13. P. HORDEN, N. PURCELL, *The Corrupting sea. A study of Mediterranean History*, Oxford, Malden, 2000, 144.

LE PREMIER ÂGE D'UN COMMERCE À LONGUES DISTANCES : UN ESPACE ATLANTIQUE ENCORE ÉTRIQUÉ (VI^E-IX^E SIÈCLE)

Un premier grand cycle du commerce atlantique du sel peut être identifié entre le VI^e et le IX^e siècle. Depuis une bonne vingtaine d'années, cette phase a bénéficié d'un notable regain d'intérêt à partir d'une relecture des sources textuelles et de la mise en œuvre renouvelée d'une approche numismatique¹⁴. Les études soulignent en premier lieu l'éparpillement des zones de production et d'expédition du sel. Le sel marin n'est pas uniquement produit de part et d'autre de l'estuaire de la Loire et le long des côtes charentaises. Il l'est aussi plus au nord dans des régions où le manque d'ensoleillement imposait une technique de combustion, par exemple dans le pays de Honfleur en Normandie où l'abbaye de Jumièges possédait des sauneries mais encore dans le Talou, entre les estuaires de la Béthune et de la Bresle¹⁵, où une autre abbaye, Fontenelle fit l'acquisition de telles installations en 673 et en 734¹⁶. Un autre apport important de la recherche est la mise en lumière de l'existence d'un authentique marché du sel, soumis à des aléas d'approvisionnement et, partant, à des fluctuations de prix. Une conjoncture de pénurie de sel atlantique peut ainsi être mise en évidence vers le début du IX^e siècle. Entre 818 et 829, une baisse momentanée de la production atlantique entraîne une forte hausse des prix et oblige Jérémie, l'évêque de Sens à se ravitailler en Lorraine¹⁷. Dès cette époque, le trafic du sel avait partie liée avec ceux du vin et des grains.

Attentivement lues et relues, les récits hagiographiques apportent nombre d'indices sur les ports et les routes. Les exemples ne manquent pas. Le texte de la *Vie* et les *Miracles* de saint Philibert, rédigé vers le milieu du IX^e siècle par le moine Ermen-taire, éclaire une île de Noirmoutier fréquentée par des navires irlandais, bordelais et bretons¹⁸. Il signale un navire de sel anglais abordant dans l'île¹⁹. Avantagée par sa situation et par le rayonnement de son abbaye, Noirmoutier était assurément l'une des bases du trafic atlantique à long rayon d'action. Qu'elle ait attiré les Normands aux années 820 et surtout 830 n'a rien d'étonnant. Quant à ses ports, l'information se limite à de furtives mentions, comme celle de la Conche au nord de l'île.

14. Bibliographie dans O. BRUAND, *Voyageurs et marchandises aux temps carolingiens. Les réseaux de communication entre Loire et Meuse aux VIII^e et IX^e siècles*, Bruxelles, 2002 et dans sa contribution, « Diffusion du sel de l'Atlantique et circulation monétaire au haut Moyen Âge », J.-Cl. HOCQUET et J.-L. SARRAZIN (dir.), *Le Sel de la Baie...*, 197-221, en particulier n 2, 197. Des références nombreuses se trouvent également dans l'étude d'O. JEANNE-ROSE, « Ports, marchands et marchandises. Aspects économiques du littoral poitevin (IX^e-XII^e siècles) », D. GUILLEMET ET J. PERET (dir.), *Les Sociétés littorales du Centre-Ouest atlantique de la Préhistoire à nos jours*, t. 1, Poitiers, 1998, 115-141.

15. O. BRUAND, *Voyageurs et marchandises...*, 189-191.

16. O. BRUAND, *Voyageurs et marchandises...*, 189-191 et 201.

17. Lettre de Jérémie, évêque de Sens à Frothaire, évêque de Toul, *Monumenta Germaniae Historica, Epistolae*, t. V, éd. E DÜMMER, Berlin, 1899, 281, n° 8 ; P. JOHANEK, « Der Aussenhandel des Frankenreiches der Merowingerzeit auf Grund der Schriftquellen », K. DÜWEL et alii (éd.), *Der Handel des frühen Mittelalters*, Göttingen, 1985, 20-30 ; O. JEANNE-ROSE, art. cité, 124.

18. *Monuments de l'histoire des abbayes de Saint-Philibert (Noirmoutier, Grandlieu, Tournus), Vita sancti Filiberti*, éd. R. POUPARDIN, Paris, 1905, 16, 17, *De translationibus et miraculis sancti Filiberti*, 50-54. O. JEANNE-ROSE, « Ports, marchands et marchandises... », 120.

19. *Ibid.*, 56.

Encore plus précises sont les informations collectées dans les exemptions de péages accordées à diverses abbayes. Elles montrent clairement que les fleuves et les rivières constituent des axes majeurs de circulation dans le prolongement des lignes de cabotage. Dans les premières décennies du IX^e siècle, les grandes abbayes poitevines de Charroux, de Saint-Jean-d'Angély, de Saint-Maixent, de Noirmoutier reçoivent des rois et empereurs carolingiens des diplômes d'exemption de tonlieu permettant à quelques-uns de leurs bateaux de circuler librement sur les fleuves régionaux et le proche océan²⁰. Entre 815 et 825 ou 830, Charroux bénéficie ainsi d'une exemption de péage sur la mer, sur la Loire et sur tout autre fleuve pour trois de ses bateaux²¹. En 826, les moines de Noirmoutier reçoivent l'autorisation de faire circuler en franchise six de leurs bateaux sur la Loire, l'Allier, le Cher, la Dordogne, la Garonne et les autres fleuves d'Aquitaine²². Les navires exemptés n'étaient pas nombreux et ne devaient pas s'adonner à un grand commerce mais il n'est pas douteux qu'ils suivaient des itinéraires empruntés par des bateaux qui ne bénéficiaient pas d'exemption. Par ailleurs, de semblables immunités étaient accordées à d'autres établissements monastiques non poitevins pour certains de leurs bateaux descendant la Loire jusqu'à son embouchure pour se ravitailler en sel, Cormery (800), Saint-Aignan (815), Saint-Mesmin de Micy (815), Saint-Germain d'Auxerre (816), Saint-Martin de Tours (816), Saint-Maurice d'Angers (816), Saint-Benoît-sur-Loire (818), Saint-Florent-le-Vieil (847), Nevers (828-830)²³.

D'autres documents ont été mis à contribution pour montrer que l'approvisionnement en sel des abbayes impliquait le recours au marché des salines atlantiques. La politique de Jumièges et de Saint-Denis visant à contrôler des marais salants proches de l'estuaire de la Loire obéissait à cet impératif²⁴. Une épave comptable des VII^e-VIII^e siècles indique que Jumièges percevait un contingent de 300 livres de sel sur la production du monastère de Noirmoutier²⁵.

Un nouvel éclairage de la géographie des axes maritimes et fluviaux des transports du sel a été proposé sur la base d'une démarche numismatique soigneusement mise en œuvre et consciente de ses limites²⁶. Cette approche consiste

20. O. JEANNE-ROSE, « Ports, marchands et marchandises... », 119 et n. 2.

21. O. JEANNE-ROSE, « Ports, marchands et marchandises... », 119 et n. 2.

22. O. JEANNE-ROSE, « Ports, marchands et marchandises... », 119 et n. 2 et *Recueil des actes de Pépin I et de Pépin II rois d'Aquitaine (814-848)*, éd. L. LEVILLAIN, Paris, 1926, n° VI, 20-21.

23. N.-Y. TONNERRE, *Naissance de la Bretagne. Géographie historique et structures sociales de la Bretagne méridionale (Nantais et Vannetais) de la fin du VIII^e à la fin du XI^e siècle*, Angers, 1994, 155 et n. 1 ; O. BRUAND, *Voyageurs et marchandises...*, 187, 189 ; A.-J. STOCLET, *Immunes ab omni teloneo. Etude de diplomatique, de philologie et d'histoire sur l'exemption de tonlieux au haut Moyen Âge et spécialement sur la praeceptio de navibus*, Bruxelles-Rome, 1999, 500-501.

24. O. BRUAND, « Diffusion du sel... », 200 et n. 14 ; O. JEANNE-ROSE, « Ports, marchands et marchandises... », 118 et n. 1.

25. « *Fiunt in suma sal libras 300 de areas monasterii Eriense* », ce court extrait de comptabilité est cité par B. KRUSCH dans son introduction à l'édition de la *Passio Acaunensium Martyrum*, Monumenta Germaniae Historica, *Scriptores rerum merovingicarum*, t. III, Hanove, 1896, 22.

26. Cette voie d'approche n'est pas inédite mais elle a été vigoureusement renouvelée par O. JEANNE-ROSE, « Ports, marchands et marchandises... » et surtout par O. BRUAND, « Diffusion du sel... », avec une bibliographie soigneusement présentée, 118 et n. 3. Sur les découvertes de monnaies du haut

à reporter sur des cartes les itinéraires suivis par les pièces en repérant celles qui sont diffusées à partir des salines, celles qui, émises loin des zones salicoles sont venues s'y enfouir ou enfin celles qui ont pu transiter par les secteurs de production de sel. La méthode ne peut être utilisée qu'à partir du milieu du VI^e siècle, autrement dit à partir du moment où les tiers de sou, les tremisses remplacent les pseudo-sous byzantins. Ces pièces portent un nom de lieu et de monétaire. De plus, leur remplacement rapide par de nouvelles frappes d'un aloi souvent inférieur permet de dater assez précisément les divers échantillons. Vers 675-680, l'apparition des deniers d'argent à la place des tremisses ne s'accompagne pas tout de suite d'un changement dans les conditions de frappe. L'indication du lieu d'émission subsiste même si le monnayage local recule au profit de celui des grandes cités. La limite de la démarche tient au nombre infime des monnaies retrouvées au regard de la quantité réelle des pièces effectivement mises en circulation. Néanmoins, en elle-même, la proportion importante (environ 80%) des monnaies collectées à être retrouvées à moins de 100 kilomètres de leur lieu d'émission fait des pièces découvertes à l'extérieur de ce cercle un échantillon acceptable.

Les trouvailles de monnaies mérovingiennes venues des zones de salines permettent de mettre en évidence ou de confirmer l'existence de deux grands axes maritimes et fluviaux. Vers le nord, elles confirment la réalité d'un cabotage suivant les côtes bretonnes puis celles de la Manche et se prolongeant vers l'intérieur des terres par la Seine, la Meuse et le Rhin. La découverte de monnaies issues de la région nantaise, de l'actuelle Vendée ou de l'Anjou tout au long de cet itinéraire et même à Sutton Hoo et à Faversham en Angleterre peut être interprétée comme l'indice d'une collecte de pièces locales près de l'estuaire de la Loire lors du chargement de navires sauniers qui les dispersent ensuite au gré des escales ou jusqu'à leur destination finale. Vers le sud, une autre route maritime active est attestée le long du littoral charentais ; elle débouche, comme au nord, sur des axes fluviaux, principalement la Charente et la Garonne.

Si le commerce du sel disperse des pièces issues des zones salicoles ou de leurs confins, à l'inverse il attire des pièces en ces régions que peuvent apporter les mêmes négociants. Les trouvailles ne sont pas, au reste, l'exact négatif des routes indiquées par les monnaies issues des secteurs de production. Deux grandes zones d'origine ont été clairement identifiées, le bassin ligérien et la région parisienne. L'essentiel des trouvailles a été effectué de part et d'autre de l'estuaire de la Loire et dans l'actuel département de la Vendée. En revanche, peu de pièces ont été trouvées dans les marais charentais. Est-ce là l'indice d'une moindre production de sel et d'une moindre activité des lieux de chargement ? La question a été posée avec pertinence.

Les découvertes de monnaies passées par les salines viennent confirmer la géographie des routes d'exportation du sel. La démarche mise en œuvre consiste ici à se limiter aux pièces dont l'itinéraire entre leur lieu d'émission et leur site d'abandon

Moyen Âge, l'ouvrage fondamental est désormais celui de J. LAFAURIE et J. PILET-LEMIERE, *Monnaies du haut Moyen Âge découvertes en France (V^e-VIII^e siècle)*, Cahiers Ernest Babelon 8, Paris, 2003.

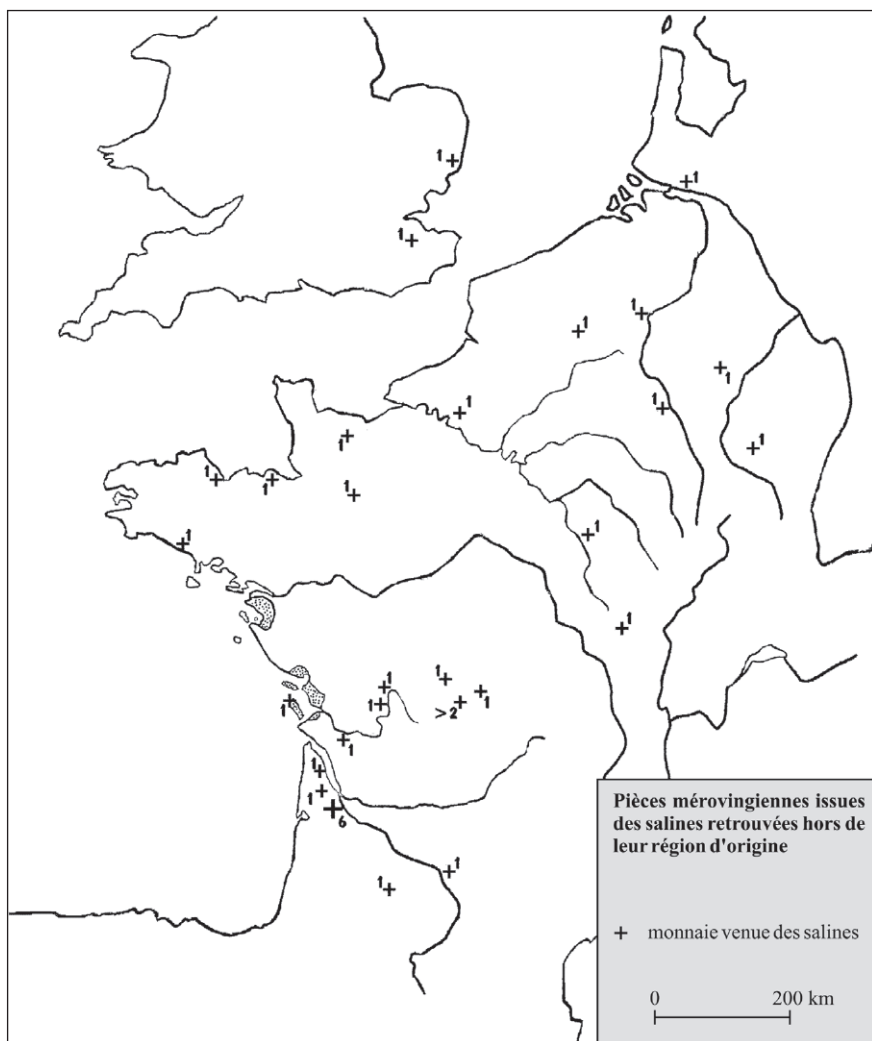


Figure 2 Monnaies découvertes et routes du sel atlantique aux temps mérovingiens. Carte 1 d'O. Bruand, publiées dans J.-Cl. Hocquet et J.-L. Sarrazin (dir.), *Le sel de la Baie, op. cit.*, 205

traverse obligatoirement les zones de production de sel. L'image de la circulation qui en ressort est toujours la même. De nombreuses monnaies viennent de l'intérieur des terres pour être redistribuées au fil de deux routes maritimes, l'une vers le nord, l'autre vers le sud. Elles signalent une circulation active le long du littoral.

Il convient, naturellement, de ne pas attribuer un rôle exclusif au sel dans la circulation monétaire. Les sources hagiographiques indiquent d'autres marchandises

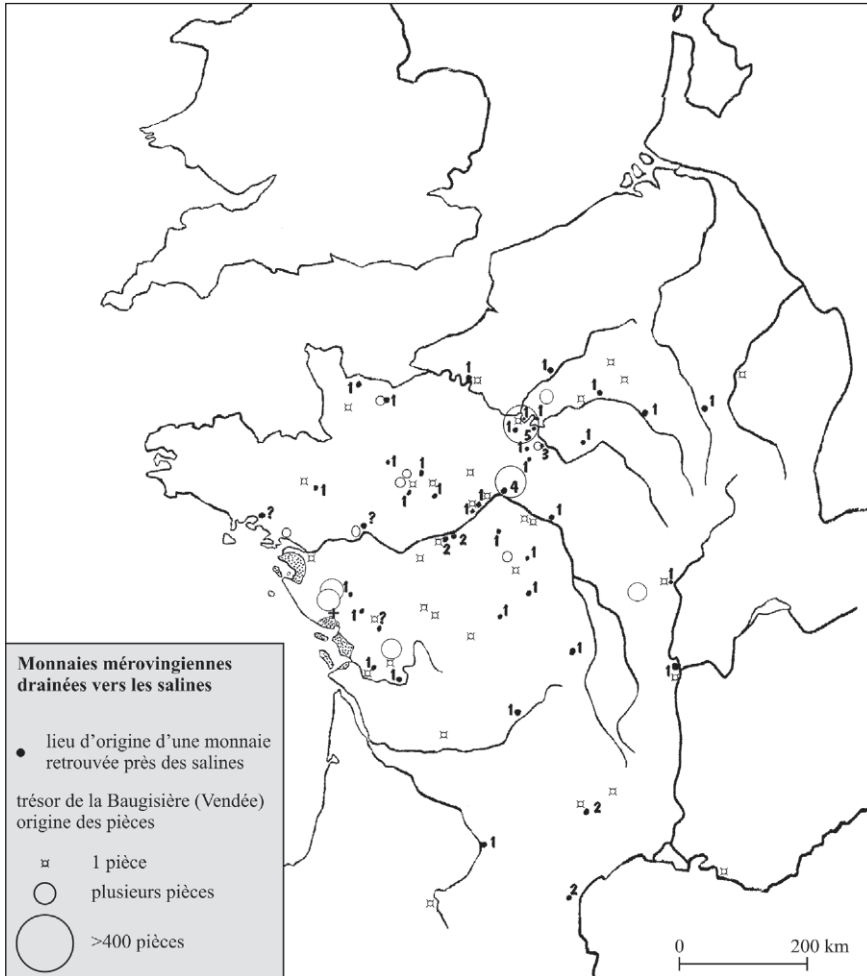


Figure 3. Monnaies découvertes et routes du sel atlantique aux temps mérovingiens. Carte 2 d'O. Bruand, publiées dans J.-Cl. Hocquet et J.-L. Sarrazin (dir.), *Le sel de la Baie, op. cit.*, 208

comme l'huile, les cuirs, le plomb et surtout le vin. L'intérêt de l'approche numismatique est de permettre de remonter le temps jusqu'au VI^e siècle et de compléter l'information des textes. Les corrélations entre le trafic du sel et la circulation monétaire sont plus difficiles à établir aux temps carolingiens. La réorganisation de la frappe sous Pépin le Bref et Charlemagne conduit en effet à une diminution du nombre des légendes monétaires. Il apparaît néanmoins que les traits de la période antérieure subsistent, en particulier l'existence à partir des salines d'une route vers le nord et d'une route vers le sud.

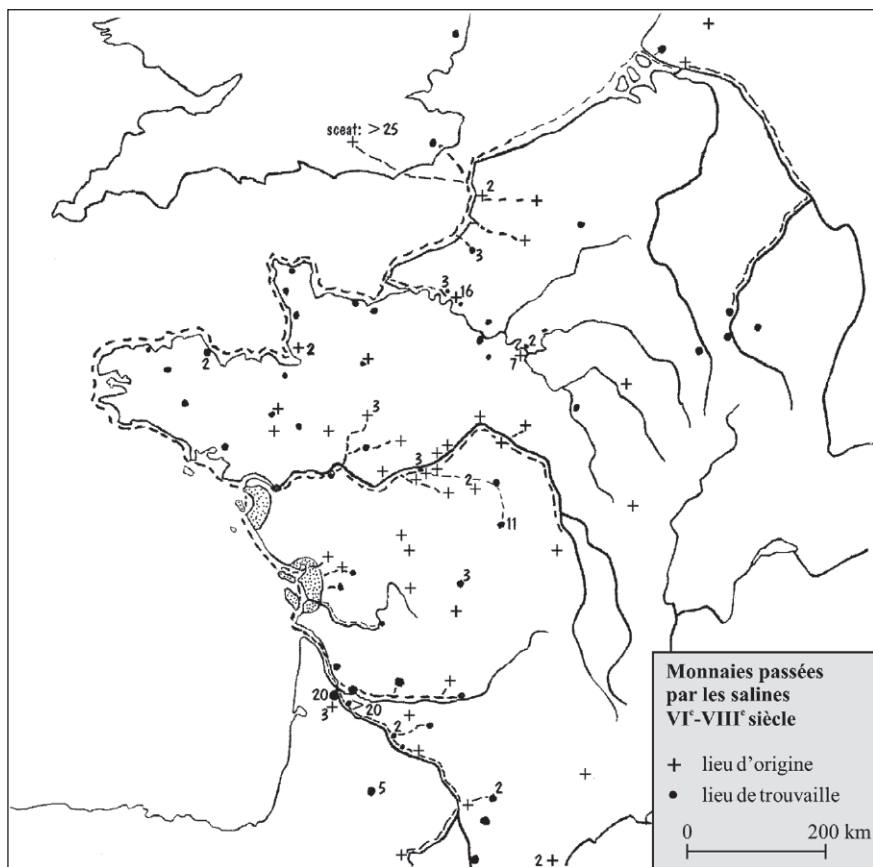


Figure 4. Monnaies découvertes et routes du sel atlantique aux temps mérovingiens. Carte 2 d'O. Bruand, publiées dans J.-Cl. Hocquet et J.-L. Sarrazin (dir.), *Le sel de la Baie*, op. cit., 212

Quant à l'impact des invasions normandes, il est, en ce domaine, difficile à évaluer faute de sources. Que les conquêtes des Vikings, depuis les années 840 jusqu'à la naissance de la Normandie en 911 et à la liquidation de l'établissement scandinave de la Basse-Loire en 937 aient constitué une rupture ne fait aucun doute, ne serait-ce que par l'arrêt de la circulation de bateaux d'abbayes. Qu'elles aient été porteuses de destruction et parfois de désertification de zones littorales, c'est là une certitude. Mais, à l'inverse, il ne faut pas perdre de vue qu'elles ont contribué à la formation d'un vaste ensemble de commerce et de navigation englobant les côtes de la mer du Nord et de la Manche, les îles britanniques, l'espace baltique et qu'elles ont favorisé un mouvement de déthésaurisation des métaux précieux accumulés en Occident, tout en relançant certains négoce comme celui des esclaves.

De la collecte attentive des informations dans les textes et de la mise en œuvre prudente d'une démarche numismatique, plusieurs conclusions sur ce premier grand cycle peuvent donc être avancées. Les principales routes maritimes du sel prennent leur origine d'un secteur qui s'étend de la Vilaine à la Charente, en particulier de ports de chargement situés de part et d'autre de l'estuaire de la Loire. Le premier espace atlantique du sel qu'elles dessinent est encore étriqué. Au nord, la zone frisonne-anglaise constitue manifestement le point ultime des navigations saunières. Si l'abbaye de Jumièges reçoit du sel de Noirmoutier, il n'y avait guère d'intérêt à exporter régulièrement du sel dans des contrées où le prix élevé de la production locale, lié à l'obligation de chauffer la saumure, était compensé par le coût important du transport. Vers le sud, la circulation monétaire ne livre aucun indice d'un trafic en direction du pays basque ou de la côte cantabrique. La navigation côtière ne dépassait pas la Gironde. En outre, le trafic devait être de médiocre importance. Les moyens de transport étaient encore réduits et leur coût proportionnellement élevé. Toutes les possibilités locales de production étaient exploitées. Néanmoins, la dépendance envers le sel atlantique était suffisante pour qu'une baisse de la production engendre une hausse des prix dans le diocèse de Sens. Pour une part, ces caractères perdurent du XI^e au XIII^e siècle.

LE TEMPS DES PETITS RÉSEAUX FLUVIO-MARITIMES ET LES PRÉMISSSES DU GRAND COMMERCE MARITIME (X^E-XIII^E SIÈCLE)

La période qui s'étend entre le X^e siècle et le grand essor du commerce atlantique-nordique du sel au tournant du XIII^e-XIV^e siècle constitue un hiatus dans la recherche. Une telle situation tient largement aux difficultés documentaires. Au moment même où se multiplient dans les chartes, les notices et les cartulaires des abbayes les mentions de salines et plus généralement les indices probants des progrès de l'implantation humaine sur le littoral, nous sommes moins bien renseignés sur les activités d'échanges. Certes Hériger, l'évêque de Lobbes évoque, vers la fin du X^e siècle, une Aquitaine « tirant profit des bateaux et des tonlieux »²⁷, mais sa description, très générale, est étroitement inspirée d'un diplôme de Sigebert III en faveur de l'abbaye de Stavelot en 652-653²⁸. Quant à la relation de voyage d'un juif espagnol, Ibrahim Ibn Yaqub, se rendant une trentaine d'années plus tôt en Europe du Nord, elle ne retient de la richesse de Noirmoutier que le safran²⁹. Les sites portuaires indiqués aux temps carolingiens ne sont plus signalés et il n'est plus question de bateaux s'adonnant au commerce lointain. Ce silence résulte d'une

27. HERIGER DE LOBBES, *Gesta episcoporum Leodiensium, Monumenta Germaniae Historica, Scriptores*, t. VII, éd. R. KOEPE, Hanovre, 1846, 181, c. 41.

28. J. STIENNON, « Une description peu connue de l'Aquitaine par Hériger de Lobbes († 1007) », *Annales du Midi*, 1960, 273-286 ; O. JEANNE-ROSE, « Ports, marchands et marchandises... », 129.

29. A. MIQUEL, « L'Europe occidentale dans la relation arabe d'Ibrahim b. Ya'qûb (X^e siècle) », *Annales, Economies, Sociétés, Civilisations*, 1966, 1.054-1.055.

évolution documentaire ; il ne saurait être interprété comme le signe d'une atonie généralisée des échanges.

Les mentions de commerce du sel concernent presque exclusivement le transport vers l'intérieur du pays. Les chartes poitevines et saintongeaises éclairent l'acheminement par les cours d'eau et par les chemins, à dos d'ânes ; elles suggèrent par exemple l'intense activité de la batellerie sur la Charente. L'information relative au cabotage maritime le long des côtes est pour le moins ténue. Elle se limite à quelques exemptions de coutumes et à quelques mentions de bateaux de communautés monastiques. Entre 1060 et 1091, Pierre de Bog, seigneur de Rié accorde ainsi aux moines de Saint-Jean-d'Angély une franchise pour tous les navires des religieux qui viendraient à traverser « sa » mer³⁰. En 1079, le comte de Poitiers Guy-Geoffroy (Guillaume, duc d'Aquitaine) autorise l'abbaye de La Sauve-Majeure à envoyer librement un navire par la Gironde pour aller quérir du blé et du sel, peut-être en Saintonge³¹. Entre 1104 et 1109, Yvette, dame de Châtelailon délivre aux moines de Saint-Jean d'Angély la licence de transporter et de vendre leur sel là où ils voudront grâce à leurs propres bateaux³². Significatives sont les mentions de plus en plus nombreuses de ports à partir du milieu du XI^e siècle. Certains d'entre eux sont au contact des marais salants comme les avant-ports de Talmont, Olonne, Rié, Voutron³³. Après 1100, les ports de Noirmoutier et de Beauvoir sortent d'une pénombre de trois siècles³⁴. Les revenus des taxes seigneuriales sur la vente du sel constituent également un bon indicateur de l'importance des exportations. Dans les années 1050, Guillaume le Jeune, seigneur de Talmont cède aux moines de Sainte-Croix de Talmont la dîme du sel (taxe d'un dixième du prix de vente) en remboursement d'un prêt de 1000 sous³⁵. Les dons faits par le lignage des Pierre, seigneurs de La Garnache, aux Templiers de Coudrie à partir des années 1130 témoignent de l'importance des recettes des ports sauniers de Beauvoir³⁶. En définitive, aux XI^e et XII^e siècles, les actes conservés par les abbayes donnent à voir de petits réseaux appuyés sur des ports d'embarquement dispersés en nébuleuse.

Le fait marquant, décisif dans l'établissement de grandes lignes de navigation à partir des côtes bretonnes, poitevines et saintongeaises est l'essor de La Rochelle, le grand port français de l'Atlantique à la fin du Moyen Âge³⁷. Citée pour

30. « Cartulaire de Saint-Jean-d'Angély » éd. G. MUSSET, t. II, n° CCCCXVIII, 80-81, *Archives Historiques de la Saintonge et de l'Aunis*, t. XXXIII, Paris-Saintes, 1903.

31. *Grand cartulaire de La Sauve Majeure* éd. Ch. HIGOUNET, A. HIGOUNET-NADAL, Bordeaux, 1996, t. I.

32. « Cartulaire de Saint-Jean-d'Angély », *op. cit.*, n°CCCCXCII, 159.

33. O. JEANNE-ROSE, « Ports, marchands et marchandises... », 134 et J.-L. SARRAZIN, « Le littoral poitevin (XI^e – XIII^e siècles). Conquête et aménagement », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 1992, 13-31.

34. O. JEANNE-ROSE, « Ports, marchands et marchandises... », 134.

35. J.-L. SARRAZIN, « Le littoral poitevin... », (2^e partie), *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 1992, 118.

36. J.-L. SARRAZIN, « Le sel et l'aménagement du littoral poitevin (XIII^e s.-début XVI^e s.) », D. GUILLEMET et J. PERET (dir.), *Les Sociétés littorales...*, 143 et n. 5.

37. Présentation et bibliographie dans M. DELAFOSSE (dir.), *Histoire de La Rochelle*, Toulouse, 1985 ; R. FAVREAU, « La Rochelle, port français sur l'Atlantique au XIII^e siècle », *L'Europe et l'océan*

la première fois, et au demeurant à propos de salines, dans une charte de Saint-Cyprien de Poitiers de 988-1031, La Rochelle ne prend son véritable essor que dans la seconde moitié du XII^e siècle. Aux années 1180, le moine clunisien Richard le Poitevin évoque « un bourg admirablement construit de nouveau, avec un port convenant bien à ceux qui naviguent par mer et où une multitude de navires arrive chaque jour de divers pays pour y faire commerce »³⁸. Une date-clé de l'histoire du port est évidemment le ralliement au roi de France le 3 août 1224 qui se traduit par la perte du marché anglais et le développement des relations avec la Flandre. Que la fortune commerciale du port repose largement sur un produit majeur du négoce, le vin, est un fait incontestable, à tel point que des chroniqueurs parlent de ville de Bacchus. Il n'empêche que le commerce du sel se trouvait étroitement lié au commerce du vin. Les navigations nordiques vers le sud en quête de sel ont sans nul doute préparé l'essor des exportations de vin. Mais, à son tour, le commerce du vin a stimulé les exportations de sels saintongeais, poitevins, bretons. A propos des marais salants de la côte atlantique, Henri Touchard parlait à juste titre d'« annexes saunières » de La Rochelle.

La Rochelle exerce une puissante attraction. En elle-même, l'expression de « mer de La Rochelle » dont Marco Polo, dans son *Livre des merveilles*, signale la vulgarisation dans le monde des navigateurs et des négociants témoigne de l'influence de la place, horizon des routes maritimes venues du nord comme du sud. L'exploitation de ces routes s'inscrit dans la « révolution commerciale et maritime » du XIII^e siècle. De réels progrès nautiques commencent en effet à transformer le marché du sel. De gros navires sont mis au point dans le monde nordique à partir de la fin du XII^e siècle pour répondre aux besoins de transport de pondéreux, à commencer par les grains. Les plus répandus étaient les *Kogge*, vaisseaux pontés, bordés à clin, à un mât portant une voile carrée, munis d'un gouvernail axial et jaugeant une centaine de *last*. Ce sont ces gros navires qui parcourent les projections atlantiques des ports sauniers jusqu'à leur progressif remplacement, à la fin du Moyen Âge, par de plus gros bâtiments ventrus, les hourques (*Hulken*), à plusieurs mâts et au tonnage encore accru.

C'est dans les années 1250-1300 que s'esquisse une profonde mutation dont le sel a été l'instrument. Un peu après la Méditerranée, commencent à naviguer sur l'Atlantique des convois de navires transportant le sel à fond de cale. De ce grand tournant, Anton Bridbury a bien perçu toute l'importance dans son ouvrage classique, *England and the Salt Trade in the Later Middle Ages*³⁹. Les indices sont nombreux et concordants qui signalent les exportations de sel depuis les ports sauniers de l'Atlantique. Toutes prennent une direction unique, le Nord de l'Europe. Les ports continentaux de la mer du Nord en sont déjà l'une des destinations. En 1270 au plus tard, les statuts maritimes de Hambourg indiquent la présence de

au Moyen Âge, Nantes, 1988, 49-76 ; M. TRANCHANT, *Le Commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Rennes, 2003.

38. Cité par R. FAVREAU dans M. DELAFOSSE (dir.), *Histoire de La Rochelle*, 12-13.

39. *Supra*, n. 10.

« sel de La Rochelle », expression qui paraît générique⁴⁰. Toujours à Hambourg, des taxes sont levées sur le sel de la Baie depuis au moins 1262⁴¹. Une loi maritime promulguée en 1292 décrit les conditions dans lesquelles les voyages à La Rochelle pour aller chercher le vin et le sel pouvaient être entrepris⁴². Le sel atlantique était également exporté aux Pays-Bas. En 1252, par exemple, l'accord douanier que Damme conclut avec la Hanse prévoit une taxation sur le sel⁴³. Au début du XIV^e siècle, Bruges, plaque tournante des échanges dans l'espace nordique, participe activement à ce commerce du sel. La route depuis la Baie ne s'effectuait pas en droiture.

La principale destination nordique du sel partant des ports du Poitou ou de la Bretagne méridionale était encore l'Angleterre. Dès le début du XIII^e siècle, des négociants anglais se rendent en Poitou et en Saintonge, en particulier l'île d'Oléron pour acheter du vin et du sel. Dans les années 1267-1272, un trafic régulier de vin et de sel vers l'Angleterre est pratiqué par des marchands de Berflete, Calais, Noirmoutier et Bayonne, lesquels paient des taxes à Winchelsea⁴⁴. En 1278, parmi les marchandises taxées à Londres pendant trois ans afin de réparer les remparts de la cité figure le sel. En 1298, Edouard I^{er}, recherchant du sel pour son armée avant une campagne en Ecosse, ordonne au bailli de Yarmouth d'envoyer 1000 quarters (soit environ 125 charges) de sel de Poitou à Berwick-on-Tweed⁴⁵. Les difficultés des premières décennies du XIV^e siècle, la piraterie, les tensions politiques témoignent *a contrario* de l'importance prise par ce courant d'exportation de sel vers l'Angleterre. En 1317, des accords passés à Nantes pour la livraison de sel à des marchands anglais sont ignorés par des gens de Bourgneuf à Saint-Cyr-en-Retz⁴⁶. En 1328, des négociants de Londres et de Yarmouth ont des démêlés avec des marchands normands à Beauvoir-sur-Mer⁴⁷.

LE TEMPS DU *BAIESALZ* : LES DÉBUTS DES GRANDES EXPORTATIONS NORDIQUES (XIV^e – XV^e SIÈCLES)

A la fin du Moyen Âge s'ouvre, on le sait, le temps des pré-statistiques. Qu'elle soit étatique, urbaine, seigneuriale, la fiscalité procure de précieuses données sur l'importance et parfois la direction des trafics. Il faut s'en tenir à quelques exemples. A Danzig, un droit d'amarrage, le *Pfahlgeld*, égal à 2 ou 3 % de la valeur des marchandises entrant et sortant du port, est institué dès 1341.

40. A. AGATS, *op. cit.*, 49 ; J.-Cl. HOCQUET, « Le sel de la Baie, des mutations techniques aux bouleversements du marché », J.-Cl. HOCQUET et J.-L. SARRAZIN (dir.), *Le sel de la Baie...*, 15 ; H. WITTHÖFT, « Le sel de la Baie et le sel de sel vus de Lunebourg (XIII^e-XVIII^e siècle) », *Ibid.*, 316.

41. *Hansisches Urkundenbuch*, éd. K. HÖLBAUM *et alii*, t. I, 1876, n° 573.

42. A. R. BRIDBURY, *England and the Salt Trade...*, 43.

43. A. R. BRIDBURY, *England and the Salt Trade...*, 43-44.

44. A. R. BRIDBURY, *England and the Salt Trade...*, 44.

45. A. R. BRIDBURY, *England and the Salt Trade...*, 44-45.

46. A. R. BRIDBURY, *England and the Salt Trade...*, 45.

47. A. R. BRIDBURY, *England and the Salt Trade...*, 45.

Cependant, l'on ne peut connaître les quantités de sel importées qu'à partir du moment, en 1460, où cette taxe fit l'objet d'un enregistrement. D'un exceptionnel intérêt est pour les historiens l'établissement par le roi de Danemark, Eric de Poméranie, d'un péage dans le Sund pour tous les navires franchissant le détroit menant à la Baltique. Si ce péage fonctionna de 1426 à 1857, ce n'est qu'à partir de 1497 et surtout de 1560 que l'on peut suivre en continu le mouvement des navires⁴⁸. En Angleterre, la richesse des sources douanières n'est plus à démontrer. Les *Particular Customs Accounts* éclairent, par intermittence il est vrai, les importations de places aussi importantes que Bristol, Chichester, Plymouth, Fowey, Exeter, Dartmouth, Londres, Southampton, Yarmouth⁴⁹. Les comptes municipaux d'Exeter, recensant les entrées des navires, couvrent, avec des lacunes pour 14 années, la période 1381-1446⁵⁰.

Du côté des ports sauniers de la façade atlantique française, ne subsistent que quelques épaves de comptabilité seigneuriale. Pour Noirmoutier, la belle série des registres de coutumes et de dîmes conservée dans le chartier de Thouars ne contient qu'un seul compte du XV^e siècle, portant sur l'année 1429⁵¹. La partie bretonne de la Baie est encore plus mal pourvue. Couvrant seulement quatre mois (29 avril-22 août 1383), la «*recepte du rivage des nefes du Collet*» n'apportent que de médiocres données⁵². Il en est de même pour le compte de rachat de la baronnie de Retz près d'un siècle plus tard (30 octobre 1473-30 octobre 1474)⁵³. Quant à la comptabilité de la seigneurie de Bouin, île très largement dévolue à la production de sel, elle se limite et partiellement à trois exercices (1468-1470 et 1473-1474)⁵⁴.

Les projections atlantiques des ports sauniers sont presque exclusivement nordiques : tel est le trait majeur vigoureusement mis en lumière par toutes les études⁵⁵. Point n'est besoin d'y insister. Cette direction est structurelle. L'Europe du Nord, dont la demande ne cessait de croître, manquait de sel. Le développement

48. Sur les faiblesses de cette source, J.-Cl. HOCQUET, *Le Sel...*, 189-191.

49. Présentation et références dans A.R. BRIDBURY, *England and the Salt Trade...*, *passim* et dans H. TOUCHARD, *Le commerce maritime breton...*, *passim*.

50. Ces comptes ont fait l'objet de la thèse secondaire d'H. TOUCHARD à la Sorbonne en 1967.

51. Cl. BOUHIER, «*Le commerce maritime du sel à Noirmoutier au XV^e siècle*», *Revue du Bas-Poitou*, 1968, 57-69 ; J.-L. SARRAZIN, *La campagne et la mer. Les pays du littoral poitevin au Moyen Âge (fin XII^e siècle – milieu XI^e siècle)*, thèse de Paris IV, 1997, 349-351. Présentation et analyse de la série des comptes du XVI^e siècle par Cl. BOUHIER, «*Les comptes du sel de Noirmoutier dans la première moitié du XVI^e siècle*», *Bulletin Philologique et Historique*, 1968, 225-241.

52. *Cartulaire des sires de Rays, 1160-1449*, éd. R. BLANCHARD, *Archives Historiques du Poitou*, t. XXX, Poitiers, 1899, n° CXCVI ; H. TOUCHARD, *Le commerce maritime breton...*, 18, 389.

53. Archives départementales de Loire-Atlantique, B 1854. Présentation de ce registre par J.-L. SARRAZIN, «*La comptabilité de la seigneurie de Bouin en 1473-1474 d'après le compte de rachat de la baronnie de Rays*», J.-Ch. CASSARD, Y. COATIVY, A. GALLICE et D. LE PAGE (dir.), *Le Prince, l'argent, les hommes au Moyen-Âge. Mélanges offerts à Jean Kerhervé*, Rennes, 2008, 283-284.

54. J.-L. SARRAZIN, «*La comptabilité...*», 289-298, et J.-L. SARRAZIN, «*Le paysage salicole de l'île de Bouin à la fin du Moyen Âge*», Fr. CHAUVAUD et J. PERET, *Terres marines. Etudes en hommage à Dominique Guillemet*, Rennes, 2005, 57-58.

55. P. JEANNIN, «*Le marché du sel marin dans l'Europe du Nord du XIV^e au XVIII^e siècle*», M. MOLLAT (dir.), *Le rôle...*, 73-93.

de la pêche harenguière en Baltique, dans la mer du Nord et dans la Manche, lié à la migration des bancs des côtes de Scanie, la mise en œuvre de la technique de l'encaquage à la fin du XIV^e siècle, les besoins de l'industrie des peaux, des cuirs, des fourrures, plus tard l'essor de la pêche à la morue en mer du Nord puis dans les eaux de Terre-Neuve engendraient un vaste marché que les productions régionales ne pouvaient que partiellement couvrir et à des coûts élevés. Le lessivage des tourbes et l'ébullition d'une eau de mer de faible salinité pratiqués depuis les côtes de Poméranie jusqu'à celles de la Flandre et de l'Angleterre étaient d'un rendement médiocre et coûteux. Quant aux sels extraits des mines ou des puits salés de l'Europe continentale, de la Silésie, de la Saxe, de la Lorraine et de Franche-Comté, leur qualité ne pouvait compenser leur prix de revient. Le sel marin atlantique était devenu compétitif sur tous les marchés du Nord. Au XV^e siècle, il était entre 30 et 50 % moins cher que le sel de Lunebourg ou que le sel blanc anglais.

Le phénomène majeur qu'induit cette vaste projection nordique est l'émergence de la Baie comme marché international du sel. Le terme Baie, *Bae*, *Baya* désigne à la fin du Moyen Âge le vaste plan d'eau situé un peu au sud de l'estuaire de la Loire et délimité par la côte de la baronnie de Retz du côté de la Bretagne, l'île de Bouin dans les marches d'entre Poitou et Bretagne et l'île de Noirmoutier au sud. Il apparaît de manière significative dans la seconde XIII^e siècle alors même que se développent les exportations de sel vers les contrées nordiques⁵⁶. Mais il faut attendre le dernier quart du siècle suivant pour que se mette en place le *Baienfahrt*, le « convoi de la Baie », bien décrit dans ses modalités classiques par Arthur Agats. La longue route hanséatique avec ses multiples embranchements, ses fréquentations diverses était exposée aux attaques de pirates et sensible aux vicissitudes politiques. Elle imposait la navigation groupée. La flotte de la Baie se rassemblait à l'automne, dans sa composante prussolivonienne, à Danzig, s'adjoignait les bateaux wendes à Lübeck puis rejoignait en mer du Nord un convoi venu de Norvège ainsi que des bâtiments néerlandais et flamands. Après une relâche dans le Zwin, elle gagnait de décembre à mars les zones de mouillage de la Baie. L'interdiction prise en 1403 du voyage d'hiver entre la Saint Martin (11 novembre) et la Saint Pierre (22 février) a décalé vers mars la descente. Le retour était prévu pour ravitailler en particulier le marché baltique du hareng qui s'ouvrait le 25 juillet. Le calendrier était, dans les faits, plus complexe et plus variable. A Noirmoutier, en 1429, si un premier maximum d'exportation est bien repérable en mars avec quatre navires allemands et en avril avec quatre navires hollandais et un allemand qui emportent respectivement 185 et 273 charges, le sommet est atteint en mai avec 8 bateaux flamands qui enlèvent 734 charges.

56. J.-L. SARRAZIN, « La côte du Bas-Poitou au XIII^e siècle », *Les Vendéens et la mer de la grande pêche au Vendée Globe*, La Roche-sur-Yon, 2008, 44-46.

LES EXPORTATIONS DE SEL À NOIRMOUTIER EN 1429
 (Cl. Bouhier, « Le commerce maritime du sel », art. cité, 62 ;
 J.-L. Sarrazin, *La campagne et la mer*, op. cit., 350)

Origine des bateaux	Nombre de bateaux	% du tonnage total	Destination probable
Allemands	4	9%	Danzig
Hollandais	5	12,7%	Reval
Flamands	9	37%	Pays-Bas
			Hanse
			Angleterre
Espagnols	1		Espagne?
Bretons	36 ou 37	28,5%	Bretagne
			Normandie
			Angleterre
Basse-Loire	39	6,2%	Nantes
Noirmoutrins	13 ou 14	6%	Nantes ?

Globalement, les études montrent l'extrême variabilité des exportations d'une année sur l'autre et suivant les ports. Les importations de Reval atteignent des chiffres spectaculaires pour la période 1426-1435, jusqu'à 7230 last cette dernière année. De mai à juillet, il rentre en moyenne des convois de 10 à 20 navires chargés de sel dans le port⁵⁷. A Danzig, en 1474, 71 vaisseaux venant de la Baie importent 545 cents de sel (soit environ 8175 tonnes). L'année suivante, seulement deux bateaux rentrent avec 13,5 cents (soit environ 202 tonnes) et en 1476, 15 navires reviennent avec 29 cents (soit 435 tonnes)⁵⁸. L'effondrement de 1475 et de 1476 a une explication simple, le niveau particulièrement bas de la récolte, attesté par les sources locales⁵⁹.

Par le succès qu'elle a rencontré dans le monde nordique, l'expression *Baiesalz* ou *Baiesalt* témoigne de l'importance prise par la Baie comme pôle international de l'espace commercial atlantique du sel. Elle devient à la fin du Moyen Âge une expression générique désignant non plus seulement le sel produit dans les ma-

57. Th. WOLF, *Tragfähigkeiten, Landungen und Masse im Schiffsverkehr der Hanse, vornehmlich im Spiegel Reveler Quellen*, Köln, Wien, 1986, 96-98 et 114-115.

58. S. ABRAHAM-THISSE, « Le commerce des Hanséates de la Baltique à Bourgneuf », *L'Europe et l'océan*, 151.

59. J. BRIAND, « L'exploitation des salines à la fin du Moyen Âge : les possessions des Blanchet dans la baie de Bourgneuf », J.-CL. HOCQUET et J.-L. SARRAZIN (dir.), *Le sel de la Baie...*, 132.

rais de Bourgneuf, Beauvoir, Noirmoutier ou Bouin mais tout gros sel marin provenant de la côte atlantique.

Les routes maritimes à partir de la Baie, de Guérande ou plus tard de Brouage formaient des itinéraires segmentés. Les vaisseaux qui les empruntaient ne rentraient pas souvent en droiture à leur port d'attache. Ils s'adonnaient à une sorte de « tramping » vraisemblablement au gré des opportunités qui s'offraient. Les hourques de Danzig pouvaient décharger leur sel dans les avant-ports de Bruges, repartir sur lest en Angleterre, y prendre des marchandises qu'ils transportaient dans les ports de la Baie où ils achetaient du sel transporté ensuite aux Pays-Bas⁶⁰. Raffiné ou non, ce sel étaient transporté dans la Baltique par des navires hollandais. A suivre les données du *Pfahlkammerbuch* de Danzig, la part des Hollandais dans le transport du sel à la fin du XV^e siècle ne cesse d'augmenter. En 1506, les navires hollandais ont dans cette direction le monopole du transport maritime du sel français⁶¹.

Les Bretons ont pris une part active au commerce du sel vers la Normandie, les Pays-Bas, l'Angleterre. En regroupant toutes les données, Henri Touchard a montré que, de 1445 à 1520, ils représentaient souvent plus de la moitié des vaisseaux abordant à Arnemuiden en Zélande⁶². Leur position est également dominante dans le Sud-Ouest et l'Est de l'Angleterre. Dans les décennies 1450-1460, le sel représente 73 % des cargaisons bretonnes à Plymouth et 78 % en Cornwall, avec une domination du pavillon guérandais. Sur la côte est, il intéresse à Sandwich et Chichester 75 % des navires bretons⁶³.

La Baie n'est pas seulement un marché international du sel. C'est un marché international tout court. Toutes sortes de marchandises y sont échangées, du vin, des toiles servant aux sacs et à la voilure, des fourrures, des draps, du fer, du goudron, des denrées méridionales comme l'huile, les raisins secs, le miel⁶⁴. Des contacts s'y nouent pour le transport des marchandises. En 1429, le négociant Berthold Buramer fait acheminer du sel de la Baie sur un navire espagnol⁶⁵. C'est en réalité toute la façade maritime depuis Guérande et surtout la Baie jusqu'à l'estuaire de la Seudre qui constitue une vaste zone d'attraction. Dans ces conditions, les translations qui se produisent dans la géographie des points de chargement du sel se font à l'intérieur d'un même espace.

Une donnée solidement établie par l'historiographie est précisément le progressif glissement vers le sud du ravitaillement nordique, souvent présenté comme une concurrence entre les zones de production, Guérande, la Baie et l'Olonnais

60. J.-Cl. HOCQUET, « Le sel des Bretons, la France et l'Europe aux XV^e et XVI^e siècles », J. KERHERVE et T. DANIEL (dir.), 1491. *La Bretagne, terre d'Europe*, Brest-Quimper, 1992, 30.

61. J.-Cl. HOCQUET, « Le sel des Bretons... », 30.

62. H. TOUCHARD, *Le commerce maritime breton...*, 406.

63. H. TOUCHARD, *Le commerce maritime breton...*, 184-185.

64. La liste des produits soumis à une fiscalité exceptionnelle de 7 ans par le duc de Bretagne, François II, en 1468 pour financer la remise en état de l'étié menant de Bourgneuf à la mer donne une bonne idée de la gamme des marchandises disponibles dans les ports de la Baie, J.-L. SARRAZIN, « Les ports de la Baie... », 50 et n. 56.

65. J.-Cl. HOCQUET, « Le sel des Bretons... », 30.

puis l'île de Ré et Brouage⁶⁶, enfin Aveiro et Setubal au Portugal⁶⁷. En vérité, la fréquentation graduellement plus importante de Brouage témoigne d'abord d'un accroissement des besoins du Nord et de la nécessité de s'approvisionner dans toutes les zones où du sel était disponible. Elle ne signifie pas, bien au contraire, le déclin de la Baie. L'apogée des exportations de Noirmoutier se situe dans la première moitié du XVI^e siècle. Devant les deux ports de l'île, les Coeix et le Château, il se présente chaque année entre 1508 et 1540 de 150 à 200 navires et, à partir de 1541, l'on dépasse les 300 voire les 400 navires⁶⁸. Au reste, l'émergence de Brouage n'est que progressive. Le port charentais apparaît comme un recours en cas de stocks insuffisants sur les marais de la Baie. C'est en 1411 que pour la première fois un patron de Danzig, Geramis von Buren y charge du sel⁶⁹. Le premier affrètement par des marchands de la ville hanséatique de navires de Zierikse et de Westenschouwen pour la Baie et Brouage date de 1425⁷⁰. D'après les registres fiscaux de Lübeck, Danzig, Riga, Reval, Königsberg, il faut attendre le dernier quart du XV^e siècle pour que la part de Brouage connaisse un essor sensible⁷¹. En 1510, elle atteint 67,2 % du sel déchargé à Danzig⁷².

BROUAGE COMME RECOURS : LES LIEUX DE CHARGEMENT DE SEL DES BATEAUX ENTRANT À DANZIG DANS LES ANNÉES 1474-1476 (W. Stieda, *Schiffsfahrtsregister, Hansische Geschichtblätter*, 1884, 90-94 ; S. Abraham-Thisse, art cité, 151)

	Bateaux venant de la Baie et quantité de sel importé	Bateaux venant de Brouage et quantité de sel importé
1474	71 (545 cents)	2 (22 cents)
1475	2 (13,5 cents)	21 (108,5 cents)
1476	15 (29 cents)	16 (20 cents)

Dans le même temps, se profilait la concurrence du sel portugais. Dès 1403, des Prussiens sont signalés à Setubal. En 1454, le roi Alphonse V accorde aux Hanséates des privilèges à la faveur desquels, cinq ans plus tard, 52 bâtiments franchissent le Sund à destination de Lisbonne⁷³. En 1495, le sel portugais est

66. M. MOLLAT du JOURDIN, « Les marais salants charentais, carrefour du commerce international (XIIe-XVIe siècles) », *Université Francophone d'Eté Saintonge Québec*, 1979, Saint-Jean-d'Angély, 1981, 120-128.

67. V. RAU, *A exploração e o comércio do sal de Setúbal*, Lisbonne, 1951 ; *Estudos sobre a História do sal português*, Lisbonne, 1984 ; A.H. de OLIVEIRA MARQUES, *Hansa e Portugal na Idade média*, Lisbonne, 1959.

68. Cl. BOUHIER, « Les comptes... », *passim*.

69. J.-Cl. HOCQUET, « Le sel des Bretons... », 29.

70. J.-Cl. HOCQUET, « Le sel des Bretons... », 29.

71. H. SAMSONOWICZ, « Le commerce maritime de Gdansk dans la première moitié du XVI^e siècle », *Studia Historiae Oeconomicae* (Poznan), t. 9, 1974, 47-65.

72. H. SAMSONOWICZ, « Le commerce maritime de Gdansk... ».

73. M. MOLLAT du JOURDIN, « Les marais salants charentais... », 128.

moins cher à Danzig que le sel de la Baie⁷⁴. Cependant, en 1510, il ne représente encore que 1,4 % du sel débarqué contre 67,2 % pour celui de Brouage⁷⁵.

A la fin du Moyen Âge s'esquisse un autre horizon, méridional celui-ci, pour les ports sauniers français, les Asturies et la Galice. La dimension politique et fiscale a ici une grande importance. Le 31 octobre 1463, le roi de France, Louis XI supprime la taxe de deux sous par livre sur les marchandises exportées vers la Castille, en particulier le sel d'Aunis, de Saintonge et de Poitou⁷⁶. La mesure était destinée à favoriser l'essor des échanges avec l'allié castillan. L'information sur ce courant est limitée à quelques indices. En 1468, les statuts de la corporation des marins de Luarda exigent de ses membres une licence avant de se rendre à Layron (île d'Oléron)⁷⁷. Des décisions communales prises à Oviedo et Avilès en 1476 et 1487 entendent favoriser l'importation de sel français⁷⁸. Les sels français pouvaient servir ici de complément à de modestes productions locales. Mais la projection asturo-galicienne des ports sauniers français ne prendra toute son importance qu'au XVII^e siècle.

CONCLUSION

Majoritairement issues de ports d'embarquement situés entre Guérande et Brouage, les routes maritimes du sel ont mis en place un espace européen atlantique évolutif mais principalement orienté vers le Nord. Les premiers linéaments de ce réseau apparaissent dès le haut Moyen Âge. Pour très limitées qu'aient pu être alors les quantités transportées, les bateaux naviguant entre Noirmoutier et l'estuaire de la Seine voire les bouches de la Meuse et du Rhin ou encore les îles britanniques n'en dessinent pas moins des lignes de cabotage constituant l'ébauche d'un espace commercial atlantique. Même si elle est impossible à démontrer, une rupture semble se produire avec les invasions normandes. Une pénombre d'environ trois siècles recouvre alors le commerce à longues distances du sel. Le grand cycle des exportations massives vers le Nord s'ouvre dans les dernières décennies du XIII^e siècle et se poursuit jusqu'au XVIII^e ou au XIX^e siècle. La fin du Moyen Âge n'est que le début d'une longue phase qui ne s'achève en définitive qu'aux temps contemporains avec la promotion de la conserve puis du froid comme modes de conservation des aliments.

La description classique des convois hanséatiques venant, chaque année, charger des milliers de sacs de gros sel, à partir des années 1370, dans les zones de mouillages de la Baie, de l'Olonnais, puis de l'île de Ré et de Brouage pourrait

74. H. TOUCHARD, *Le commerce maritime breton...*, 261.

75. H. TOUCHARD, *Le commerce maritime breton...*, 128 et V. RAU, *A exploração...*, *passim*

76. M. TRANCHANT, « La place du sel dans l'économie rochelaise de la fin du Moyen Âge », J.-Cl HOCQUET et J.-L. SARRAZIN (dir.), *Le sel de la Baie...*, 229.

77. « El « novilísimo gremio » de mareantes de Luarda », éd. J. SUÁREZ ÁLVAREZ, *Asturiensia Medievalia*, 2 (1975), 256, art. 39.

78. M. TRANCHANT, « La place du sel... », 230.

suggérer l'image d'une grande simplicité des lignes de transport. Il n'en est rien. Les projections atlantiques des ports sauniers sont d'une grande complexité et ne cessent d'incessantes translations. Elles sont étroitement imbriquées dans le commerce d'autres marchandises, à commencer par le vin et elles s'insèrent dans d'autres courants. Les navires hanséatiques venus de Baltique transportaient à l'aller des grains destinés aux peuplés Pays-Bas ainsi que des matériaux destinés aux chantiers navals. Déchargés, ils gagnaient sur lest les ports sauniers. Produit d'appel, le sel n'était en quelque sorte qu'un fret de retour. Et d'autres marchandises, le fer de la Montaña et les épices apportés par les Espagnols à la Baie et naturellement le vin complétaient les cargaisons.

La composition des flottes suit les aléas de la conjoncture et du dynamisme de tel ou tel pavillon. A partir du milieu du XV^e siècle, les navires bretons et surtout hollandais occupent une place grandissante dans ces trafics. Au tournant des XV^e et XVI^e siècles, la segmentation des lignes gagne encore en complexité. De la France jusqu'au delta de l'Escaut et aux ports de Zélande, la route était largement contrôlée par les marines bretonnes et hollandaises. Des ports de Zélande, où le sel de la Baie était raffiné, en direction de la Baltique dominaient les Hollandais et les Hanséates.

Par delà ces évolutions, un trait majeur doit être relevé. A l'exception de Guérande, les navires des zones d'exportation n'ont joué qu'un rôle le plus souvent marginal. Certes, la marine bretonne dans son ensemble, en prenant une grande place dans la circulation atlantique, a tiré un bon parti de la plus value que représentait le transport du sel. Mais Henri Touchard avait raison d'affirmer que « l'aventure saunière est venue du large » et que « l'étranger, ses marchés, ses commerçants dominant les exportations de la Baie »⁷⁹. Les nébuleuses portuaires exportatrices de sel étaient engagées dans un commerce largement passif, dont les retombées financières leur échappaient. Elles étaient fréquentées non seulement par des gens du Nord en quête d'approvisionnement mais aussi par des marins et négociants du Sud ibérique. Arthur Agats écrivait que les ports du sel de la façade océanique française étaient « le lieu où les peuples du Nord tendaient la main à ceux du Sud ». Ces ports ont joué de la sorte surtout un rôle de relais. L'avenir des affaires des Espagnols, les marchands de Burgos en particulier, n'était pas dans les comptoirs sauniers mais dans les villes, à Nantes ou à La Rochelle, centres de redistribution de leurs produits vers l'Ouest de la France.

79. H. TOUCHARD, *Le commerce maritime breton...*, 19.