

## Séminaire d'Histoire de Paris

16 janvier 2015

### Thème : « Autour du fleuve »

- **Marc Suttor, « La navigation sur la Seine et ses affluents à la fin du Moyen Age : questions techniques et économiques »**

Marc Suttor, professeur à l'université d'Artois, spécialiste de la navigation sur la Meuse, a soutenu son habilitation sur le thème : *Fleuves et rivières à l'Ouest de l'Europe*. Ce travail s'intéresse aux fleuves et rivières depuis les Pyrénées jusqu'au Rhin, de l'Antiquité à l'époque moderne et s'appuie sur une approche archéologique et géographique.

L'intervention porte sur la circulation sur la Seine et ses affluents à la fin du Moyen Age. C'est une petite partie de son habilitation. L'étude repose sur des travaux d'historiens, d'archéologues et de géographes, avec une analyse des cours d'eau de l'Île de France. C'est une étude préalable à celle des échanges sur le fleuve qui est ici proposée avec une analyse de chaque type de trafic et un intérêt manifeste pour les marchandises transportées sur l'eau, avec une insistance sur le rôle des villes de Rouen et de Paris. Lire à ce propos la thèse de Christine Jehanno, « *Sustenter les povres malades* ». *Alimentation et approvisionnement à la fin du Moyen âge : l'exemple de l'hôtel-Dieu de Paris*, Thèse de l'Université de Paris I, dir. Claude Gauvard, 2000.

#### I. La navigabilité de la Seine et de ses affluents

Les capacités des cours d'eau à porter des bateaux est variable dans le temps (saisons) et dans l'espace (amont, aval). Il faut également tenir compte des aménagements des berges qui peuvent être des freins à la navigation. Pour que l'on considère une rivière comme navigable, il faut que la navigation soit régulière. Des obstacles à la navigation peuvent se manifester pendant la période des gels, période pendant laquelle la batellerie est immobilisée, et pendant les trop hautes eaux. Autre question importante : la rivière peut-elle accueillir des bâtiments ou des embarcations (moins de 18 m de long)?

La description géographique de la Seine ancienne ne peut pas s'appuyer sur les descriptions actuelles (notamment à cause de la présence des lacs réservoirs aménagés en amont), mais les mauvais passages sont restés les mêmes pendant plusieurs siècles. La Seine est un fleuve long de 770 km et son bassin versant a une superficie de 79 000 km<sup>2</sup>. C'est le troisième fleuve français pour la longueur et le quatrième pour la superficie. Ses affluents principaux sont l'Aube, l'Yonne, la Marne, l'Oise et l'Eure. La confluence avec cette dernière rivière se fait en un point où commencent à se ressentir les marées.

Regardons à présent les profils en travers du fleuve et des rivières affluentes. Avant sa confluence avec l'Yonne, la Seine est encaissée par rapport aux plateaux qui l'encadrent. L'abaissement de la Seine produit un fossé inondable à Paris (marais). Le fleuve se caractérise par la présence d'îles et de pertuis, qui provoquent de forts courants. Les nombreux méandres forcent les bateaux à passer d'une rive à l'autre. Le mouvement de l'eau favorise l'érosion des rives. Le fleuve produit de nombreux atterrissements. Sur les hauts fonds, à l'étiage, ne restent que 40 à 60 cm. Dans les mouilles, on n'atteint qu'exceptionnellement 2 m de profondeur. 56 gués s'échelonnent entre Montereau et la Marne. La présence de barres rocheuses provoque la formation de rapides (cf. Bezons). L'Yonne a une profondeur de 50 cm pendant 195 jours par an. La Marne se caractérise par une grande complexité des îles et des chenaux, et par la présence de bancs de sable. La Seine a un lit reposant sur des argiles et des graviers, avec un chenal bien défini pendant les basses eaux. Le fleuve et ses affluents ont un régime de type fluvial océanique. Le débit moyen de la Seine à Paris est de 234 m<sup>3</sup>/s. Le ratio entre basses et hautes eaux est relativement peu élevé. Les débits sont plutôt réguliers, avec une fréquence

limitée des extrêmes. En relisant les sources les plus fiables, on remarque qu'il y a eu 22 inondations entre le début du XIII<sup>e</sup> et le premier quart du XV<sup>e</sup> siècle et que les inondations de la Seine coïncident avec celles de ses affluents.

La pente du fleuve et de ses affluents est relativement faible (entre 18,4 et 15 cm/km de Paris à Rouen), plus faible que celle de la Loire, d'où la formation de méandres.

Concernant la navigabilité (les navigabilités plutôt) sur la Seine et ses affluents, on peut affirmer qu'en amont, les bâtiments circulent à partir de Nogent au XIV<sup>e</sup> siècle. Philippe le Bel demande des aménagements pour faciliter la navigation et ce projet est accompli au XV<sup>e</sup> siècle. Dès lors, le fleuve est navigable depuis Troyes, sur environ 600 km. Au XIII<sup>e</sup> siècle, le tonnage des bâtiments est comparable à celui des navires de mer. Rouen sépare le secteur de la navigation maritime de celui de la navigation fluviale. La navigabilité est satisfaisante pendant les eaux moyennes et les « bonnes eaux », soit un peu plus de 6 mois par an. Concernant la navigabilité sur l'Aube, les marchands parisiens et champenois demandent au roi en 1410 un prêt pour aménager la rivière. Au XIX<sup>e</sup> siècle, la rivière est navigable à partir d'Arcy-sur-Aube (45 km). Pour l'Yonne, la navigation est possible pendant la moitié de l'année, depuis Cravant. Des chantiers sont prévus pour rendre la navigation possible à partir de Clamecy. D'une manière générale, l'Yonne est navigable à partir d'Auxerre sur 110 km. Des pierres sont transportées jusqu'à Auxerre. L'Essonne et la Juine sont à la limite de la navigabilité. La Marne est navigable à partir d'Épernay (200 km). La circulation sur l'Oise est importante, à partir du confluent de l'Aisne. Sur cette dernière, on trouve des bateaux depuis l'amont de Soissons. Sur l'Eure, la circulation est possible jusqu'à Chartres, pour des embarcations. De nombreux travaux ont été effectués pour permettre la circulation sur ce cours d'eau pour des bateaux. Mais cette navigation gêne le bon fonctionnement des moulins et des pêcheries.

## **II. Les caractéristiques des bateaux**

Il faut distinguer les bâtiments et les barques, mais la terminologie pose problème. Des mots génériques apparaissent dans les sources pour désigner les bateaux.

Dans les registres du tabellionage de Rouen au XIV<sup>e</sup> siècle, on trouve 76 mentions (1360-1390) : 57 « batels », 14 « nefes » et 5 « foncets ». Les « batels » font environ 40 t, les « nefes » font entre 55 et 180 t, quant au « foncet », c'est le plus petit de ces trois bateaux. Dans les archives de la vicomté de Rouen, au XV<sup>e</sup> siècle, on trouve des « foncets », des « varangues », des « cornemuses » (90 t) et des « troncs » (68 t).

Dans la première moitié du XV<sup>e</sup> siècle, il y a 7 types de bâtiments selon les sources parisiennes du parloir aux bourgeois. Naviguant en amont, on trouve des « tasches de Bourgogne » (32 à 40 t), des « marnois » ((10 à 24 t), en aval et sur l'Oise, des « aleaumets » (60 t), des « batels » (mot générique), (aval), et des embarcations, « flettes », « foncets » et « nacelles » (moins de 10 t). Sur les comptes du péage de Meulan, les « nefes » jaugent au moins 30 t : c'est alors le tonnage moyen des navires marchands normands de haute mer. Les plus grosses unités sont des « nefes » ou des « batels » qui circulent entre Paris et Rouen (de 30 à 120 t). Dans la seconde moitié du XV<sup>e</sup> siècle, les registres des Compagnies françaises témoignent d'une augmentation des tonnages.

Les bâtiments jaugent donc entre 10 et 180 t au XIV<sup>e</sup> siècle, entre 10 et 200 t au XV<sup>e</sup> siècle. Ce sont des bateaux à fond plat, qui ne sont pas faits pour affronter la mer (sauf les plus petits d'entre eux). Pour une description approfondie, il faudrait dépouiller les sources notariales et suivre les chantiers de fouille. C'est le cas également pour connaître leur équipement, leur mâture et leur voilure. Concernant le gouvernail, les archives du tabellionage de Rouen mentionnent son existence, mais sans aucune précision. Les registres du parloir aux bourgeois mentionnent les agrès. Les prospections

subaquatiques permettent de découvrir des gaffes, des ancres métalliques... et livrent de précieuses précisions sur les bateaux et leur équipement.

### **III. Les techniques de navigation**

La circulation d'aval en amont se fait par halage : 8 chevaux sont nécessaires pour halier un bâtiment ordinaire. Les chemins de halage ne sont pas toujours en bon état. La corde est attachée au sommet du mât du bateau. Des hommes et parfois des femmes peuvent tracter les bateaux. La présence des méandres fait que le chemin change souvent de rive. La Seine doit être passée par les chevaux à 52 reprises entre Rouen et Paris. Le câble se trouve en haut du mât. Parfois, on utilise la voile. Pour descendre la Seine, c'est le courant qui est utilisé.

Le fond plat des bâtiments facilite l'échouage. Au niveau des moulins installés sur la Seine, des palissades de pieux sont dressées pour permettre aux bateaux de s'amarrer. Le gouvernail est amovible.

Les équipages sont constitués de 3 ou 4 hommes. Pour diminuer les coûts, les bateaux sont amarrés les uns aux autres en véritables convois. La navigation est interdite de nuit ou par temps de brume.

Quelques particularités de la navigation sur la Seine et ses affluents : elle est difficile à hauteur des pertuis, des goulets (maîtres des pertuis). La traversée de Paris est difficile à cause des barques, pontons, moulins, ponts..., mais la municipalité veille à assurer la sécurité de la navigation. Des mariniers sont adjoints aux navigateurs pour leur faire passer la ville. Les épaves sont retirées du fleuve. La traversée devient de plus en plus délicate et de plus en plus rare. La Seine sera bientôt séparée en deux tronçons.

Concernant le flottage, le bois était-il flotté ou transporté ? On remarque des difficultés au moment des débits excessifs à l'étiage ou lors des hautes eaux. En général, le trajet dure 10 jours de Rouen à Paris.

Le passage sous les ponts (Grand Pont) est délicat. Sous le pont aux Meuniers au XV<sup>e</sup> siècle, une seule arche est laissée libre pour la navigation. On constate de nombreux accidents. En 1416 à Melun, un « chableur » est chargé de tirer les bateaux jusqu'à ce qu'ils aient passé le pont. Les moulins sont aussi une source de gêne et de danger pour la navigation, par la localisation de ces roues hydraulique dans le courant. Ils sont nombreux à Paris à hauteur des ponts. Sans compter les pêcheries, comme le domaine piscicole de St-Germain-des-Prés, qui dispose d'installations fixes.

**CCL.** Les fonds d'argile ou de graviers sont stables, largeur et profondeur moyennes du lit mineur sont plus que satisfaisantes. Les variations saisonnières sont importantes mais pas excessives. La pente est faible. Les nombreux méandres favorisent l'érosion des rives. La navigabilité est satisfaisante pendant un peu plus de 6 mois par an. Les gros affluents (Marne, Yonne) portent des bateaux sur des distances importantes. Le bassin est d'une grande homogénéité. Les données (historiques, archéologiques...) permettent de prolonger l'analyse avec des comparaisons. En quoi consistent les avantages de la voie d'eau par rapport aux chemins terrestres ? La viabilité du réseau routier est affectée par les intempéries, encore plus que la voie d'eau. La voie d'eau a des capacités de charge meilleures (cf. Vauban) surtout pour le transport des pondéreux (pierres du Bassin parisien), son coût est moindre (cf. vins de Bourgogne, céréales).

### **Discussion**

**H. Noizet (HN) :** demande une précision sur la période optimale de navigabilité sur la Seine ? Est-ce que ce sont six mois continus ? Il faut exclure les périodes de trop hautes ou de trop basses eaux (ainsi

que les périodes où la Seine est gelée, ce qui est rare). Qu'est-ce qu'on entend par inondation ? Ce n'est pas un synonyme de crue. On peut compter 5 périodes de plus ou moins grande navigabilité pour la Seine. La période de 6 mois évoquée précédemment est la période pendant laquelle les plus gros bateaux sont les mieux chargés. La bibliographie disponible pour la Loire est plus importante que pour la Seine.

**C. Jehanno (CJ) :** la navigation est possible pendant une longue période de l'année. Le flux de marchandises n'est pas directement proportionnel à la qualité de l'eau. Pendant les basses eaux, on utilise de plus petits bateaux, des trains de bateaux. On répartit les charges.

**HN :** les chableurs se chargent-ils de tous les bateaux ? Sont-ils spécialisés dans un type de bateaux ? Que font les bateliers quand la rivière n'est pas navigable ?

A la fin du XV<sup>e</sup> siècle, les archives du parloir aux bourgeois montrent les incidents sur la Seine. L'Essonne est navigable pour des embarcations de moins de 15 m de long.

**C. Bourlet (CB) :** évoque le rythme de passage des bateaux. Dans les comptes des péages, sont signalées les dates de passage des bateaux. Les chiffres sont disponibles sur une courte période.

Où étaient fabriqués ces bateaux ? Dans la documentation interrogée, ce point n'a pas été retenu.

**HN :** rappelle qu'une pirogue a été retrouvée dans le bassin de la Seine.

**B. Bove :** s'interroge sur la typologie des bateaux ? Des noms identiques sont utilisés dans le temps et dans des espaces différents (problèmes des fouilles). Une remarque sur les bâtiments de mer, dont certains remonteraient jusqu'à Paris. Il y a une grande différence entre la section fluvio-maritime et la section fluviale d'un fleuve, donc il y a une différence entre les bateaux de mer et les bateaux de fleuve. Les bateaux de mer de petite taille profitent de situations de navigabilité exceptionnelles pour monter loin en amont. Les exemples sont rares donc mentionnés dans les sources. Un gros bateau à fond plat qui s'aventure dans le domaine fluvio-maritime, éclate : ce sont en effet des bateaux très étirés qui ne supportent pas la houle. Des petits bateaux de fleuve peuvent s'aventurer dans la section fluvio-maritime. La fameuse nef du sceau de Paris avec château avant et château arrière est un fantôme de Parisiens.

Concernant la mention des femmes qui s'occupent de haler les bateaux. En aval de Paris, la pente du fleuve est très faible, tout comme le courant. Le halage humain est donc possible. Sur la Meuse, le halage humain n'apparaît jamais, car la pente est trop forte. Reste le problème de la taille et de l'état des chemins de halage.

**CJ :** des sources montrent des images de navigation sur la Seine.

**CB :** rappelle l'importance des gravures de Paris qui montrent un chemin de halage, un bateau en train d'être halé. C'est une recherche à faire pour les XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles. Les caractéristiques qui font la navigabilité ne changent pas avant le XIX<sup>e</sup> siècle. L'attache du câble se fait au sommet du mât pour éviter les obstacles et pour équilibrer la force de traction par rapport à la charge. Voir les rôles de taille dès le XIII<sup>e</sup> siècle.

**V. Serna (VS) :** Concernant les sources archéologiques, conteste la distinction entre bateaux fluviaux et bateaux maritimes. Cf. fouilles subaquatiques menées par E. Rieth d'un bateau dans l'estuaire de la Canche, c'est un caboteur fluvio-maritime de 15 m de long avec un gros tonnage. Ainsi, la réalité médiévale est beaucoup moins divisée et montre une grande adaptabilité aux circonstances. Le temps de circulation est plus allongé qu'on ne le pense. Si pendant l'étiage, on ne peut rien faire, pendant les hautes eaux, la circulation est difficile mais possible. Des traces d'usure sont visibles au fond des

bateaux, qui ont des chargements composites. Il faut avoir une vision souple et hétéroclite des réseaux de navigation.

**CB** : qui sont les gens qui possèdent ces bateaux ? Y a-t-il des armateurs sur la Seine et ses affluents ? Sur la Meuse, au XVII<sup>e</sup> siècle, la plupart des bateliers sont propriétaires de leur bateau. Ils achètent la cargaison.

Pour Rouen, au XV<sup>e</sup> siècle, des armateurs espagnols s'arrangent avec des bateliers.

- **Pierre-Henri Guittonneau, « La prévôté des marchands et les petites villes sur l'eau au XV<sup>e</sup> siècle : l'exercice de la juridiction de la navigation fluviale d'après les registres urbains et judiciaires »**

Actuellement professeur dans le secondaire à Metz, il a soutenu sa thèse le 15 novembre 2014 à l'Université de Paris IV sur « *Entour Paris* », la capitale et ses petites villes sur l'eau au XV<sup>e</sup> siècle. Il a également publié deux articles dans *Le Moyen Âge*, 2012, 3-4 (t. CXVIII) (« La hanse de Mantes, témoin et acteur des réseaux d'une petite ville au XV<sup>e</sup> siècle ») et dans *Questes* en 2008.

Le thème de la circulation court dans son travail de thèse, avec une attention particulière pour les circulations de marchands, de biens, d'officiers. Il a étudié les villes situées sur la Seine et ses affluents dans un rayon de 50 km autour de Paris. Sa thèse interroge l'attraction et le rayonnement de Paris sur une dizaine de villes et mis en évidence des liens d'interdépendances. Il veut comprendre l'histoire urbaine de la région parisienne par le biais d'une étude globale de cet espace et mettre en évidence les effets multiples de la domination parisienne, sachant que les sources posent problème. C'est un travail d'histoire urbaine, administrative, politique et sociale qui permet un aperçu de la réalité de la domination de Paris sur les petites villes et leur indépendance.

Il a utilisé les sources de la prévôté des marchands, les comptes du domaine, les archives des petites villes, les registres du parlement, pour comprendre la domination parisienne et la manière dont elle était subie/acceptée/refusée par les petites villes.

Il présente une étude de cas, à savoir les interventions parisiennes sur la Juine et l'Essonne. Ce sont des aménagements voulus par la prévôté des marchands de Paris, mais aussi par les Etampois. Il faut partir de l'ordonnance de 1416 (« coutumes ») et des procès, notamment concernant l'entretien des chemins de halage. L'ordonnance de 1416 garantit sécurité des bateliers en séparant les activités de halage et les autres activités (pêcheries, moulins, épaves). Les tensions entre les différents usagers du fleuve sont nombreuses. Mais elles sont contrebalancées par le fait, par exemple, que les moulins sont souvent installés dans des bras de la Seine non navigables. Cette ordonnance montre le souci pour assurer la navigation.

Dans le bassin de la Seine, des travaux sont engagés au XV<sup>e</sup> siècle. Un prêt est demandé à Charles VI pour aménager l'Aube et son affluent la Voire. A la fin du XV<sup>e</sup> siècle, la Barse est entretenue. A la même époque la rivière d'Etampes (Juine) est ouverte à la navigation. Les travaux sur le bassin de la Seine ne sont pas les seuls. On remarque un souci pour la navigation sous Charles VII et son fils, avec l'engagement de travaux pour prolonger la navigation montante (écluses). La circulation par l'eau coûte moins cher que la circulation terrestre.

Cette intervention livre un aperçu des travaux entrepris sur la Juine et l'Essonne à la fin du Moyen âge et pendant l'époque moderne. Il y a eu différentes phases pendant lesquelles la navigation a été ouverte ou fermée. La première mention d'une navigation sur cet espace remonte à Philippe Auguste. Les fonds sont sablonneux d'où la nécessité d'un entretien régulier. Des bâtiments de 10 m de long et

de 3 m de large peuvent passer. Pour les Parisiens, il faut relier Etampes (céréales), d'où l'aménagement de la rivière d'Etampes.

Les sources sont lacunaires pour le Moyen âge, mais on voit une influence des Parisiens sur les activités économiques d'Etampes.

### **I. La rivière d' « Etampes »**

La rivière d'« Etampes » désigne plusieurs réalités comme on peut le lire chez Basile Fleureau, historien d'Etampes. La rivière d'Estampe sonne comme un synonyme de la rivière d'Essonne et de la rivière de Juine. Juine, Essonne, rivière d'Estampes se confondent souvent dans les sources médiévales.

Trois hypothèses peuvent être formulées : ces expressions sont des synonymes pour les hommes du Moyen âge ; ils ont des connaissances géographiques approximatives ; ces rivières sont considérées comme identiques. On remarque une unité de la ligne d'eau depuis Etampes jusqu'à Corbeil (40 km).

### **II. Les usages**

1<sup>er</sup> usage : exploitation de l'énergie hydraulique pour la meunerie. Cf. K. Berthier et P. Benoît. Les moulins se concentrent sur une dizaine de km le long de l'Essonne dans un espace de marais et de tourbières. L'Essonne est une rivière aux dimensions moyennes, facile à barrer et à traverser. Ce sont des moulins à blé et à papier. En amont, les rivières ont un cours forcé : La Louette et la Chalouette ont été dérivées pour alimenter les fossés de la ville fortifiée ainsi que les travaux des meuniers et des tanneurs. Les moines de Saint-Pierre ont eu un rôle dans ces aménagements. Ces moulins sont en activité aux XII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles. Un édit de François I<sup>er</sup> recense les moulins d'Etampes jusqu'à Corbeil.

2<sup>ème</sup> usage : navigation. Les moulins sont un obstacle. La réouverture de la navigation jusqu'à Etampes voulue par les magistrats de Paris qui veulent faciliter la circulation des blés de la Beauce se heurte à l'activité meunière. La navigation attestée auparavant s'est terminée ou s'est endormie. La requête des Parisiens vient après la session du comté d'Etampes à Jean de Foix ; un nouveau port est créé en 1490. 1490 est, selon la tradition, le point de départ de la navigation sur la rivière d'Etampes (Archives municipales d'Etampes). La navigation est bien connue pour période moderne, jusqu'à 1676, année où elle est interrompue. Les projets de réouverture de la navigation au XVIII<sup>e</sup> siècle sont des échecs.

Selon B. Fleureau, après l'injonction d'ouverture, les cours d'eau ont été canalisés pour en faire une voie navigable. Le nouveau port est installé à l'intérieur des murs de la ville ou à leur proximité immédiate. L'exploitation du port n'est pas immédiate. Le creusement du bassin nécessite des expropriations. Un procès est engagé jusqu'en 1527 (Voir registres du parloir aux bourgeois).

### **III. Les interventions parisiennes**

On remarque de nombreux conflits entre les usagers des rivières et des interventions multiples des Parisiens. Dès 1441, ils interviennent à Corbeil contre le prieur de Notre-Dame d'Essonne. Une autre affaire éclate en 1484. En 1476, ils interviennent pour faire ôter une palissade qui empêche la navigation. La circulation des bateaux sur la rivière d'Etampes est une préoccupation des Parisiens (alimentation en blés de Paris). A Etampes, les habitants de Saint-Gilles s'opposent aux habitants de Notre-Dame et Saint-Basile soutenus par les Parisiens à propos d'un marché. C'est une longue procédure qui commence en 1476. Ce différend est une conséquence directe de la guerre de Cent Ans. Les Parisiens veulent maintien du marché à Notre-Dame pour faciliter l'accès des marchandises au port de la ville et accélérer leur départ vers la capitale.

La nature des travaux, leurs acteurs et leurs financements sont connus par un procès engagé entre des mariniers soutenus par les Parisiens contre le prévôt d'Etampes (dans un acte de 1493). Les travaux

ont été engagés par l'officier qui cherche à se faire rembourser par les Parisiens. Les travaux sont à la charge des propriétaires des équipements.

Pour la Juine, les sources manquent pour savoir si les Parisiens ont contribué aux travaux. Les Parisiens sont intéressés pour que la Juine soit aménagée. Louis XI a donné l'autorisation aux Parisiens pour rendre navigable la rivière d'Etampes. La Beauce est en effet importante pour l'approvisionnement de Paris en blé. Le droit de port est donné par le comte de Foix aux Etampois. Si le port est aménagé, il est impossible de savoir le volume des marchandises passant par Etampes et par son cours d'eau. Avant les marchandises arrivaient par voie terrestre (plus rapide que par la rivière). Ce changement est lié aux besoins de sécurité : la route terrestre est coupée par les troubles. La voie fluviale est ouverte pour pallier ces difficultés. Les Etampois y voient un moyen de développer la desserte locale et de relier leur ville à la Seine.

CCL : les sources sont trop peu nombreuses pour décrire complètement les aménagements de la rivière d'Etampes. Les Parisiens veulent développer cette voie navigable avec le soutien du pouvoir royal à partir du XV<sup>e</sup> siècle. Les travaux sont continués au XVI<sup>e</sup> siècle et s'accompagnent de la destruction de moulins et de l'obligation faite aux propriétaires d'entretenir les berges. A partir des XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles, les propriétaires sont de plus en plus réticents face à ce qu'ils considèrent comme inutile. Ces interventions des Parisiens à Etampes sont un exemple parlant qui ne se voit pas ailleurs. Les marchés sont liés aux pouvoirs locaux. La place commerciale d'Etampes est importante pour l'approvisionnement de Paris à la fin du Moyen âge.

## Discussion

**B. Bove** : Peu de sources mais elles sont variées : archives centrales, archives municipales. Cette intervention permet un changement d'échelle, après le cadre général proposé par M. Suttor. Une perplexité face à l'évocation des travaux de canalisation et d'extension de la navigabilité à la fin du XV<sup>e</sup> siècle. Est-ce une mode ? La population remonte et la demande est très forte. On ne dispose pas de documents de correspondance entre Etampois et Parisiens. Y a-t-il des raisons locales pour ces aménagements ? Y a-t-il 1 facteur englobant ? Est-ce un besoin de sécurité ? La guerre est finie, mais des troupes circulent notamment au moment du changement de règne Louis XI – Charles VIII et si ce ne sont pas des troupes, ce sont des rumeurs qui circulent.

**HN** : A partir de ses travaux sur Tours, signale un conflit mené par les habitants d'une paroisse qui voulaient la construction d'un port à la fin du XV<sup>e</sup> siècle. Un précédent à ce type d'ouvrage collectif, c'est la construction des remparts par les habitants pour assurer leur sécurité pendant la guerre de 100 ans. En temps de paix, ils peuvent mettre en place des chantiers civils. Il faut se mettre d'accord, trouver des lieux de discussion, des cadres.

**CB** : le fait que soient créés des ports et des infrastructures est lié à la grande reconstruction et au redémarrage de l'activité sur le fleuve. Le besoin de sécurité n'est pas certain. Ce qui pèse ce sont les avantages de la navigation sur le charroi : coût, quantité et poids des marchandises transportées. Est-ce que les petits bateaux s'arrêtent à Corbeil ?

**HN** : y a-t-il des documents concernant Pontoise et la Viosne ? Les principaux documents utilisés pour étudier Pontoise ont disparu. On n'y voit pas d'opération comme sur la Juine. Des moulins existent ainsi que des accords à la suite de tensions au sujet de ces moulins.

**VS** : Dans les textes étudiés, y a-t-il des mentions de la matérialité de la construction des ports ? Selon les sites archéologiques, il n'y a pas de construit minéral. On dispose de documents de la fin du XV<sup>e</sup> siècle- et du début du XVI<sup>e</sup> illustrant les travaux. Le port a été fait rapidement. Y a-t-il un quai ? Voir les

registres de tabellions à ce propos. Il n'y a pas d'espace matériel pour le port : pas de construction, mais des droits (existence de pieux). Les bateliers ont besoin d'un endroit pour accoster, d'un endroit pour stocker les marchandises. Le port peut être construit pour 10 francs.

**CB** : Le partage de l'espace est important dans une ville comme Paris. Certains bateaux vont à tel endroit, les autres vont à un autre endroit. Les vins de Bourgogne sont concentrés vers l'amont et les vins de la région parisienne vers l'aval. On évite de faire se croiser les bateaux.

**Simone Roux** : Des constructions peuvent apparaître. Des mentions d'ouvrages durables apparaissent dans les sources. Des espaces sont réservés pour entreposer, ainsi que des chantiers. Dans une grande ville comme Paris, l'espace est organisé.

**Cléo Rager** : pose une question concernant la méthodologie pour retrouver les mentions dans les archives du parlement ? Il faut utiliser les catalogues, dépouiller les sources et utiliser les travaux des historiens.

**Prochaine séance : vendredi 6 février : « Hiérarchie des axes de circulation dans la ville »**