

La Rochelle, un port attractif

La Rochelle, ville portuaire

Le Rochelais qui découvre en 1886 la description de sa ville écrite cette année-là par Guy de Maupassant peut penser qu'il n'en a pas saisi toute la réalité puisque l'écrivain la réduit à cette vision :

C'est vraiment une ville bizarre et de grand caractère que La Rochelle, avec ses rues mêlées comme un labyrinthe et dont les trottoirs courent sous des galeries sans fin, des galeries à arcades comme celles de la rue de Rivoli, mais basses, ces galeries et ces arcades écrasées, mystérieuses, qui semblent construites et demeurées comme un décor de conspirateurs, le décor antique et saisissant des guerres d'autrefois, des guerres de religion héroïques et sauvages. C'est la vieille cité huguenote, grave, discrète, sans aucun de ces admirables monuments qui font Rouen si magnifique, mais remarquable par toute sa physionomie sévère, un peu sournoise aussi, une cité de batailleurs obstinés, où doivent éclore les fanatismes, la ville où s'exalta la foi des calvinistes et où naquit le complot des quatre sergents¹.

Manifestement l'auteur est passé à côté de la vie très animée générée par le rôle et le poids économiques de la cité depuis des siècles.

La Rochelle aux XV^e et XVI^e siècle est déjà prospère grâce à son port qui accueille des navires de toute l'Europe. Véritable carrefour commercial, elle expédie les vins du Poitou et les céréales vers l'Espagne et le nord de l'Europe. La ville devient une place financière où l'on arme des bateaux. Elle est alors un des grands ports maritimes français. C'est enfin la place forte du protestantisme en France avec ses négociants qui commandent l'activité du port et impulsent les courants commerciaux.

Le siège de La Rochelle (1627-1628), apprentissage de la migration maçonnante en Basse Marche ?

L'influence religieuse de la ville liée à son commerce prospère dérange le pouvoir royal. Pour le nouveau roi Louis XIII et son ministre le cardinal Richelieu, il n'est pas acceptable que l'intégrité du royaume soit menacée par une minorité protestante, de plus, proche des Anglais. Ils décident donc de soumettre la ville par un blocus total. Ils entreprennent des travaux gigantesques : côté terre, une muraille d'une douzaine de kilomètres, dotée de onze forts et côté mer, afin d'empêcher le secours des Anglais, une digue de près de 747 toises² (près de 1 500 mètres de long) qui barre l'accès au port.

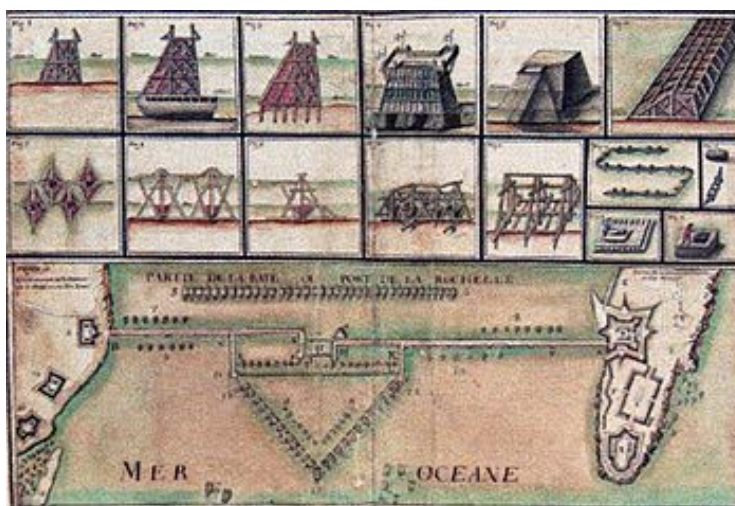


¹ Guy de Maupassant, L'épave 1886.

² Une toise égale 1,94 m

La digue

En septembre 1627, le chantier débute. Cette digue³ était faite pour une part d'une maçonnerie en pierres sèches que la mer devait lier grâce aux divers débris charriés. Cet ouvrage au fort talus orienté vers la haute mer, était formé de deux bras asymétriques. Ses parements présentaient de grandes pierres posées à vif, sans mortier ni ciment. Afin de faciliter la circulation des mousquetaires, le long de sa voie de roulement courait un parapet de charpente de près de sept pieds de large, qui culminait à quatre ou cinq pieds au-dessus de la haute mer. L'édifice était interrompu en son milieu par un goulet de trente toises de larges, laissant passage au flux et au reflux de l'eau afin d'en diminuer la force... Perpendiculairement à chaque bras de l'ouvrage, une jetée de charpente permettait d'amarrer la chaîne formée de vingt barques⁴.



Plan relatif à la construction de la digue de H. Bachot, modifié par C. Masse

La main-d'œuvre

Le territoire de La Rochelle ne peut fournir suffisamment de main d'œuvre. En effet, ses activités centrées sur la construction et la maintenance des bateaux, l'hégémonie du protestantisme font que les maçons catholiques sont peu nombreux.

Le recrutement des ouvriers est confié au maréchal Schomberg, gouverneur du Limousin, et au vicomte Louis-Philippe de Pompadour, lieutenant général du roi en Limousin. Comment s'y prennent-ils ?

Les sources font cruellement défaut pour appréhender la réalité. Seul a été retrouvé un registre consulaire de la mairie de Saint-Yrieix où figure, entre autres, une ordonnance royale du 2 décembre 1627 : *Le roy ayant résolu de faire exécuter promptement une forte chaussée dans le canal qui passe entre les chés au bois et la pointe de Coraille pour détourner et empescher le flux de entrer de la mer au port de la ville de La Rochelle et contraindre tant plustot par ces moyens ses subjectz rebelles d'icelle à la recognoissance de leurs debvoirs et à l'obeyssance qu'ilz lui doibvent, sa Majesté mande et ordonne de faire cueillir et envoyer présentement en son armée, près sa personne, tous les massons et manœuvres valides de ladicte province qui se trouveront en icelle, pour travailler et servir à la construction de la dicte chauce...*⁵.

Trois à quatre cents massons sont attendus. Pompadour, s'adressant le 18 décembre 1627 aux échevins de Saint-Yrieix, précise : *Je vous prie de faire établir un rolle des noms et surnoms, lieux et patrie des massons qui voudront venir, affin de connoître l'argent qui sera besoning pour leur conduite.* Ce rolle n'a pas été retrouvé.

³ C. Masse, Plan particulier de la digue de la Rochelle, feuille 17, XVIII^e siècle, (SHD Vincennes).

⁴ E. Loizeau, La Digue de la Rochelle durant le Grand Siège 1627-1628. Revue de la Saintonge et de l'Aunis, tome XXXII – 2006 ; p.53 à 85

⁵ Communication d'E. Vincent, Extrait du Bulletin philologique et historique du comité des travaux historiques et scientifiques, Paris, 1958

Les volontaires ne devant pas se précipiter, Pompadour dans une lettre du 21 décembre 1627 aux échevins précise : *Je vous prie de ne manquer à faire conduire icy jeudy prochain, vingt-troisième dudit mois, la plus grande quantité de massons vallides et propres à servir qu'il vous sera possible ; et sy aucun faict difficulté de y obeyr, les y contraindre par les rigueurs qu'il faut observer aux affaires de Sa Majesté, qui m'a encore commandé de faire à ce dilligence avecque accélération. Et affin de les y convier avec plus de facillité, je vous promets qu'ils auront chascun trois livres quinze sols pour leur despance de se rendre près de sa majesté et que pour leurs journées, je leur prometz qu'on leur donnera quatre solz de pain chascun et huict solz en argent.... Pour cet effect, qu'ilz apportent leur petit équipage et pour outil un marteau...*

Deux cents massons prennent le chemin de La Rochelle, mais quinze jours plus tard, devant les conditions de travail pénibles et dangereuses, ils décident de quitter le chantier. Le 20 février 1628, ils repartent plus nombreux à La Rochelle et terminent le chantier en six mois.



Richelieu sur la Digue lors du siège de La Rochelle

Quelle présence des bas-marchois ?

Selon Louis Bandy de Nalèche⁶, la participation massive des ouvriers marchois au siège de La Rochelle joue un rôle déterminant dans l'émergence du phénomène de la migration maçonnerie. Elle leur inspira l'idée de se livrer à un métier unique et leur fit choisir la maçonnerie... Rentrés chez eux, avec quelques avances honorablement acquises et une réputation faite dans l'art de bâtir, les Marchois devinrent définitivement maçons.

Il forge ainsi une version selon laquelle c'est une majorité de Marchois qui participent à la construction de la digue et qui de ce fait basculent dans la maçonnerie.

Cette version ne résiste pas à l'analyse. La commune de Saint-Yrieix et le sud du Limousin ont été mobilisés par Pompadour sans doute par commodité car son château est à proximité. Mais contrairement à la Basse Marche, la migration maçonnerie était très peu répandue. Pour trois ou quatre cents individus demandés, seulement deux cents hommes sont mobilisés, munis chacun d'un marteau. Cette dernière précision relative à l'outil peut interroger sur la compétence de certains d'entre eux.

Ces éléments font dire à l'historien Pierre Urien⁷ qu'on peut s'étonner que le siège de La Rochelle ait tenu une si grande place dans l'imaginaire collectif. Pareil retentissement s'explique peut-être par le fait que de tels travaux avaient frappé les esprits par leur caractère extraordinaire et alimenté les récits des veillées pendant plusieurs générations⁸.

En effet si des maçons bas-marchois participent à ce chantier exceptionnel qu'est la construction d'une digue en port de mer, ils sont peu nombreux. Mais lorsqu'ils rentrent chez eux forts de cette

⁶ Homme politique issu d'une famille de la bourgeoisie creusoise, il écrit notamment *Les maçons de la Creuse*. Paris. Dentru, 1859

⁷ A. Urien, *Horizons marins et mémoire d'un terroir*. Etudes creusoises, XVIII^e, Guéret 2003

⁸ A. Merlier, *Types d'émigration limousine*, Etudes rhodaniennes, 1934

expérience, leurs récits aux veillées, la transmission orale frappent les esprits des bas-marchois qui ont pour seul horizon leur paysage bocager. Les témoignages des maçons leur font découvrir une autre réalité mystérieuse et violente, l’océan atlantique. Ils leur content un chantier qui vise à contrôler les éléments naturels, à dompter les forces de la nature alors qu’eux-mêmes subissent au quotidien les aléas climatiques qui permettent la récolte ou, au contraire, la détruisent. Enfin, ces récits à la veillée dessinent des territoires où le travail est mieux rémunéré, où les possibilités d’une vie meilleure existent.

Le dynamisme du commerce rochelais aux XVII^e et XVIII^e siècles

Après un siège de 416 jours qui se conclut par la capitulation des protestants le 28 octobre 1628, la ville est exsangue. Les estimations avancent un nombre de 5 400 survivants sur une population initiale de 28 000 habitants. Mais elle se relève rapidement en renouant avec ses activités maritimes antérieures comme la pêche à la morue sur les bancs de Terre-Neuve. Elle développe de nouvelles activités vers les Antilles⁹ et la Nouvelle-France (Canada)¹⁰. Cependant c’est surtout le commerce triangulaire qui va contribuer à sa prospérité. Entre 1710 et 1792, 427 expéditions négrières partent de ce port vers les côtes d’Afrique puis vers Saint-Domingue.

Les sources sont trop partielles pour construire un tableau d’ensemble du commerce rochelais à cette période. En revanche on peut en présenter siècle par siècle les principales destinations.

	XVI ^e siècle			XVII ^e – XVIII ^e - XIX ^e siècles		
Destination	1523-40	1541-58	1559-99	1611-85	1700-77	1803-72
Terre-Neuve (nombre de départs de morutiers pour chaque période)	25	73	211	68	55	30

Au XVI^e siècle, La Rochelle développe très régulièrement cette activité de pêche sur les bancs de Terre-Neuve, bénéficiant de deux atouts : le sel des marais-salants et l’activité des armateurs. Aux siècles suivants, le nombre de morutiers diminue fortement¹¹.

	XVII ^e siècle							
Destination	1636-41	1642-48	1661	1663	1664	1666	1670-78	1679-86
Antilles (nombre de départs vers les Antilles par an)	entre 12 et 18	entre 28 et 49	7	14	12	20	20 à 30	40 à 55

Au XVII^e siècle, le commerce vers les Antilles débute en 1636. Après un démarrage difficile, l’année 1663 marque un tournant et les années 1663-1686 sont *la belle époque du commerce avec les îles*¹². Ce commerce proche de la pêche à Terre-Neuve voisine avec les liaisons vers les ports ibériques.

⁹ M. Delafosse, La Rochelle et les îles au XVII^e siècle. *Outremers. Revue d’Histoire*. 1949. N°127-128. p.238-281

¹⁰ M. Delafosse, La Rochelle et le Canada au XVII^e siècle. *Revue d’histoire de l’Amérique française*. Vol 4, n°4, 1951

¹² M. Delafosse, La Rochelle et les îles au XVII^e siècle. *Outremers. Revue d’Histoire*. 1949. N°127-128. p.243

	XVII ^e siècle						
Destination	1632-40	1641-50	1651-60	1661-70	1671-80	1681-90	1691-93
Nouvelle-France (nombre de navires partis vers le Canada pour chaque période)	27	50	23	48	51	65	27

Au XVII^e siècle, ce commerce avec la Nouvelle-France se développe irrégulièrement se heurtant au peu de produits à rapporter en France alors que dans le même temps le sucre des Antilles assure un volume de marchandises bien supérieur.

		XVII ^e siècle	XVIII ^e siècle		
Destination	1595	1643-92	1710-30	1730-50	1792
Afrique (nombre d'expéditions pour chaque période)	1	45	26	154	1

Commencé à la fin du XVI^e siècle, ce commerce triangulaire se développe essentiellement au XVIII^e siècle avant de s'interrompre en 1792, deux ans avant l'abolition de l'esclavage. 427 expéditions ont été organisées par environ 70 armateurs et ont mobilisé 220 capitaines. Ces données font de La Rochelle le second port négrier de France derrière Nantes mais devant Bordeaux.

Ainsi, le siècle d'expansion du commerce rochelais au long cours est le XVII^e siècle avec le fort développement des destinations vers les Antilles et le Canada alors que celui vers Terre-Neuve a connu ses heures fastes au XVI^e siècle et que débute le commerce triangulaire qui domine le XVIII^e siècle

Destination	XVI ^e	XVII ^e	XVIII ^e
Terre-Neuve	309	68	55
Nouvelle-France		291	
Antilles		631	
C. Triangulaire		45	181
	309	1 035	236

Nombre d'expéditions annuelles

Un port et une ville en développement

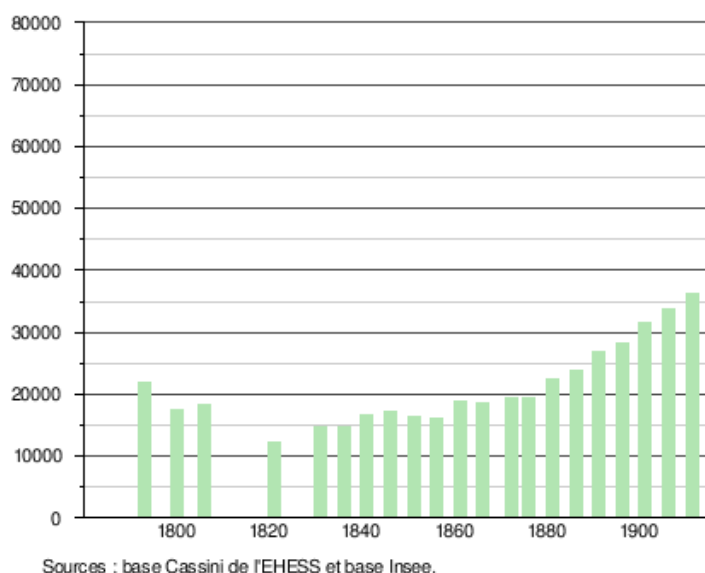
Sa démographie

Son étude est basée sur des estimations, comme c'est la règle pour cette période. Une certitude : la saignée opérée par le siège de 1628 et ses conséquences. En effet vers 1610, la population est estimée à environ 22 000 habitants dont 18 000 de religion protestante¹³. Elle chute véritablement avec les conditions dramatiques du siège (seulement 5 400 survivants), puis à cause de la politique de répression des protestants qui vont être remplacés peu à peu par les migrants catholiques venant du Poitou et du Val de Loire. Elle se redresse alors et en 1676, sa population est estimée à 25 000 habitants. Cette dernière se développe progressivement avec l'arrivée de migrants attirés par les possibilités de travail et/ou d'enrichissement offertes par l'activité commerciale en direction de Terre-Neuve puis des Antilles et de la Nouvelle France, ensuite par le commerce triangulaire. Ces expéditions

¹³ L. Pérouas, Sur la démographie rochelaise, Annales. 1961. 16/6 pp.1131-1140

génèrent à terre une intense activité. Les manutentionnaires, crocheteurs¹⁴, portefaix¹⁵ et voituriers travaillent sur le port au chargement, au déchargement et au stockage des marchandises. Les fournisseurs produisent pour l'avitaillement de ces bateaux en nourriture, matériels et marchandises. Les logeurs et cabaretiers hébergent les équipages qui attendent leur départ. Une administration composée de l'Amirauté, de la Chambre de commerce encadre ce commerce. Les charpentiers de marine, dans les chantiers navals assurent la construction et la maintenance des bateaux.

Au XVIII^e siècle, la seule estimation de 1793 est connue : 22 000 habitants. Quel est son degré de fiabilité ?



Au XIX^e siècle, la population croît régulièrement en absorbant celle de sections de communes voisines (Cognehors, Aytré, Périgny, Laeu). Cet essor démographique conjugué avec une économie prospère génèrent des besoins importants en constructions diverses tant pour le port que pour la ville.

Les ports

Le vieux port

Construit au XIII^e siècle, défendu par la tour Saint-Nicolas et la Tour de la Chaîne c'est le port médiéval le plus ancien de la ville. Tout au long du XVI^e siècle, il permet les échanges avec les autres ports français, l'Espagne et l'Angleterre. Mais il souffre d'un handicap majeur, l'envasement. Au XVII^e siècle, la ville engage des travaux pour résoudre ce problème. Vers 1730, M de Tigné, directeur du génie, écrit dans un mémoire *qu'à peine pouvait-il y entrer des navires de 50 à 60 tonneaux*. Peu de temps après, le cardinal de Fleury décide d'envoyer 1 500 hommes pour le curer. Et de grands travaux sont faits *dans le but, sinon de prévenir entièrement, du moins d'arrêter l'envasement pour l'avenir. On avait perfectionné l'écluse de chasse du canal Mauber, resserré et revêtu de pierres les côtés du canal, abattu le vieux pont de Saint-Sauveur qui brisait la force du courant, et établi dans l'avant port un système de fascinage*¹⁶... *Mais le fléau envahisseur s'était joué de tous les obstacles. De nouveaux travaux furent entrepris : on enleva cinq pieds d'épaisseur de vase ; on remplaça les pieux et les fascines qui traçaient un long chenal dans l'avant-port, d'un côté par un grand terre-plein où fut établi le chantier de construction de navires et de l'autre part cette longue jetée en pierres*¹⁷.

¹⁴ Crocheteur : celui qui place ses charges sur des crochets

¹⁵ Portefaix : celui qui porte des fardeaux

¹⁶ Fascinage : technique consistant à installer des fagots de branches inertes ou vivantes fixés sur des pieux.

¹⁷ Jourdan, Ephémérides historiques de La Rochelle, p.396



Le 22 octobre 1764, une assemblée générale de commerce décide d'importants travaux pour sauver le vieux port de l'envasement. Le 29 avril 1770, démarrent des travaux de désenvasement. On enlève la vase et les pierres qui menacent de combler le port. On ôte environ cinq pieds¹⁸ de hauteur. Les travaux durent jusqu'en janvier 1772.

Un événement météorologique frappe le 6 septembre 1785 la côte et La Rochelle est durement touchée : un *Raz de marée comme aucun marin ne se rappelle en avoir vu. Tout à coup la mer monta dans le port de dix-huit pouces et refluoit avec tant de violence qu'elle a couvert les jetées de l'avant-port, qui étoient à plus de huit pieds au-dessus du niveau de la pleine mer. Ce n'étoit point des vagues, c'étoit vraiment un soulèvement de la mer ; car toute la surface paraissoit être à cette hauteur. Elle auroit passé par-dessus les quais, si l'entrée rétrécie des deux tours ne s'y étoit opposée ; mais il y avoit entre les tours un courant égal à celui d'une écluse ouverte, ce qui a occasionné un ressac si considérable que tous les bâtiments, qui étoient dans le port, ont cassé leurs amarres. Cinq minutes après, la mer a baissé avec autant de rapidité qu'elle avoit monté. Elle grondait dehors avec un bruit considérable. Les vents est-sud-ouest souffloient avec assez de force mais sans être trop violents*¹⁹.

De nouveaux bassins, puis un port en eau profonde

Tous les travaux entrepris n'étant pas au final couronnés de succès, en 1778 est décidée la construction du bassin à flot intérieur qui est achevée en 1808.



Le port de la Rochelle au XVIII^e siècle²⁰

Au XIX^e siècle, la ville développe ses ports :

- de 1806 à 1888, le creusement du canal de La Rochelle-Marans long de 24 km. Même si le creusement, le terrassement et la manutention sont effectués par des forçats et prisonniers de guerre espagnols et italiens, il n'en demeure pas moins qu'il faut de la main d'œuvre spécialisée en taille car ce canal a la particularité de comporter de nombreux ouvrages de pierre (un tunnel de 800 m, de nombreux ponts de pierre, des écluses, des ponts-siphons etc.
- vers 1850 : le réaménagement du Vieux Port avec de nouveaux bassins à flot
- entre 1855 et 1862 : creusement du bassin à flot extérieur
- en 1874 : le bassin de chalutiers
- en 1880 : la création du port en eau profonde de La Pallice avec des jetées, écluses, bassin à flot, formes de radoub etc.

L'aménagement de la ville

Au XV^e siècle, les maisons de La Rochelle sont construites en pan de bois avec hourdis de plâtre. C'est à partir de 1575 que la pierre se substitue au bois. Cette pierre de taille est aussi nommée « carreau »

¹⁸ Environ 1,50 m

¹⁹ Jourdan, Ephémérides historiques de La Rochelle, p.323

²⁰ AD 17

ou «parpaing» à partir de 1596. Elle est apportée par barques des carrières d'Echillais, de Crazannes et de Port-d'Envaux, tandis que le tout-venant - les moellons - est extrait sur place en creusant des caves ou en utilisant des matériaux de démolition. Pour les couvertures, c'est la tuile creuse provenant de Saintonge qui domine.

Aux XVI^e et XVII^e siècles, la plupart des maisons sont en pierre de taille alors qu'au XVIII^e siècle, la pierre de taille est concurrencée par le moellon crépi.

Au XVII^e siècle

En matière d'urbanisme, de nombreux aménagements sont réalisés :

- de 1689 à 1706, la construction de la Porte Royale et de la Porte Dauphine
- 1740 : la création de la Place Barentin suite à la démolition des maisons face à la Grosse Horloge
- en 1742 et les années suivantes, la construction de la Cathédrale
- de 1760 à 1765, la construction de la Chambre de commerce

La construction d'hôtels particuliers puis de demeures de villégiature implantées à l'extérieur de la ville, témoigne des importants profits réalisés par les armateurs et les membres de la bourgeoisie rochelaise. Une *maison rochelaise* apparaît. C'est l'époque du célèbre rez-de-chaussée en retrait par rapport à la rue avec des étages en surplomb sur des piliers et arceaux en pierre, donnant ainsi les rues d'arcades.

Au XIX^e siècle

L'arrivée du chemin de fer et la modernisation du port permettent une forte expansion économique. Elles entraînent également un essor démographique, sa population passant de 12 327 habitants en 1821 à 31 559 habitants en 1901.

La ville aménage et embellit son centre :

- de 1806-1822 : l'établissement du cours Richard (actuel cours Wilson) avec la démolition de nombreuses maisons ;
- entre 1824 et 1830 : le nouveau pavage des rues ; le curage du Port ; la construction de l'asile des aliénés ;
- vers 1830-1850 : les extensions résidentielles vers La Genette (belles villas de pierre, hôtels particuliers) ;
- 1833 : la construction du marché couvert avec sa place à l'intersection des rues Gambetta, Thiers, Pas du Minage, des Merciers et Saint Yon ;
- 1840 : l'ouverture de la rue Jean Guiton (actuelle rue Léonce Vieljeux) avec de belles constructions qui la bordent ;
- 1851-1852 : la construction de la place de l'Hôtel de Ville ;
- en 1880 et 1885 : la construction des pensionnats de l'hôpital psychiatrique de Lafond.

Il est vraisemblable que cet essor depuis les années 1650 attire des tailleurs de pierre et maçons de Basse Marche car les constructions en pierre mais aussi les chantiers de pavage sont abondants.

On a alors besoin de main-d'œuvre spécialisée dans le domaine de la pierre, quand la ville est dotée principalement de charpentiers de navire, de charpentiers de *grosses œuvres* et de forgerons.

Commerce, travaux et bas-marchois à La Rochelle

	XVI ^e siècle	XVII ^e siècle	XVIII ^e siècle	XIX ^e siècle
Commerce	Terre-Neuve à la fin du siècle	Terre-Neuve Canada Antilles C. triangulaire	Terre-Neuve Commerce triangulaire	Développement de la pêche et des conserveries (sardines, thons)
Travaux du port	Siège de 1628		Désensablement du vieux port	Canal avec Marans Bassin à flot extérieur Bassin des chalutiers Port de la Pallice
Aménagement urbain		Construction de la Porte Royale, de la Porte Dauphine. Pavage des rues, etc.	Construction de la cathédrale et de la chambre de commerce. Hôtels particuliers ; maison rochelaise, etc.	Extensions résidentielles vers La Genette. Nouveau pavage. Construction de la place de l'hôtel de ville, etc.
Présence des maçons bas- marchois selon les registres paroissiaux les livrets d'ouvriers	Attestée mais pas quantifiée	6 maçons	12 maçons	35 maçons 94 maçons 118 séjours

Relations entre le commerce, les constructions et la présence bas-marchoise à La Rochelle

Tout au long des trois siècles qu'initie la crise de 1628, La Rochelle va développer ses relations commerciales avec notamment la pêche et le commerce triangulaire. La bourgeoisie entreprenante va perfectionner l'outil portuaire et aménager une grande ville protégée par ses tours. La construction va nécessiter une main-d'œuvre nombreuse et compétente, attirer par les perspectives du travail et d'une vie meilleure.