

Revue d'histoire maritime

30

ISBN de ce PDF: 979-10-231-2398-2

Les villes portuaires
entre pouvoirs et désordres
(vers 1640 - vers 1815)

Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Chaline,
& Sylviane Llinares

n° 30
Les villes portuaires
entre pouvoirs
et désordres
(vers 1640 - vers 1815)

Sophie Reculin
& Éric Saunier

Quels sont les problèmes spécifiques auxquels ont été confrontés les représentants des pouvoirs de police dans les sociétés portuaires du XVIII^e siècle ? Quels dispositifs et pratiques nouveaux ont-ils dû mettre en place dans des villes où les mobilités et les transformations urbanistiques furent exacerbées ? Ce sont ces questions qui sont au cœur de ce dossier issu d'une journée d'étude organisée au Havre par le Pôle d'études maritimes de la Maison de la Recherche en sciences humaines de l'université de Caen Normandie. Dans une démarche de *policing* caractérisée par l'empirisme, les contributions portant sur les plus grands ports européens (Naples, Anvers), les ports moyens (Cherbourg) et les ports coloniaux de Saint-Domingue témoignent d'une croissance des rivalités entre les autorités policières et du rôle de l'État qui est aux origines des projets réformateurs dont la montée caractérise l'histoire de la police des Lumières.

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

sup.sorbonne-université.fr

Image de couverture : L'intérieur du port de Marseille, vu du pavillon de l'horloge © Rijksmuseum
Graphisme : Atelier Papier

25€

979-10-231-0699-2



PRSH
Pôle de Recherche en
Sciences Humaines et sociales
Université La Havre Normandie

MORSH
NORMANDIE - CAEN
Maison de la Recherche
en Sciences Humaines
CNRS - UNIVERSITÉ DE CAEN

UNIVERSITÉ
U
LE HAVRE
NORMANDIE

HISTEMÉ
EA 7455 HISTOIRE
EX-CRHO TERRITOIRES
UNICAEN MÉMOIRES



Revue d'histoire maritime

30

Les villes portuaires
entre pouvoirs et désordres
(vers 1650-vers 1815)

Les SUP sont un service général de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN PAPIER : 979-10-231-0699-2

Tirés à part en PDF, © Sorbonne Université Presses, 2022 :

| | |
|--|-------------------|
| RHM30. Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815) | 979-10-231-2396-8 |
| RHM30. Éric Saunier · Introduction | 979-10-231-2397-5 |
| RHM30. Alain Cabantous · Troubles et désordres dans les villes maritimes (XVII ^e -XVIII ^e siècles) | 979-10-231-2398-2 |
| RHM30. Sophie Reculin · Éclairer pour policer les villes portuaires maritimes au XVIII ^e siècle | 979-10-231-2399-9 |
| RHM30. Diego Carnevale · Une mer bureaucratifiée : les contrôles sanitaires dans le port de Naples au XVIII ^e siècle | 979-10-231-2400-2 |
| RHM30. Mélanie Tailleur · Les besoins de police dans la ville portuaire dans la seconde moitié du XVIII ^e siècle : l'exemple de Cherbourg | 979-10-231-2401-9 |
| RHM30. Antoine Renglet · Police urbaine et activités portuaires à Anvers au temps de Napoléon (1796-1816) | 979-10-231-2402-6 |
| RHM30. Bernard Gainot · Ordonner et gérer les ports coloniaux : l'exemple de Saint-Domingue (1780-1791) | 979-10-231-2403-3 |
| RHM30. Aymeric Lavielle, Gérard Le Bouëdec & Sébastien Nofficiel · Les élus locaux et nationaux et la défense du port-arsenal de Lorient (1848-1939) | 979-10-231-2404-0 |
| RHM30. Nicolas Gracieux · Le facteur naval dans une guerre civile : Espagne (1936-1939) | 979-10-231-2405-7 |
| RHM30. Jean-Marie Kowalski · 1937-1990 : former et diplômé les officiers de marine issus de l'École navale | 979-10-231-2406-4 |
| RHM30. Camille Gontier · Tradition, patrimoine, développement local : les trois temps des fêtes du patrimoine maritime en Bretagne | 979-10-231-2407-1 |
| RHM30. Pierre Le Bot · La première marine de Louis XV. Une expérience fondatrice | 979-10-231-2408-8 |
| RHM30. Edern Olivier-Jégat · Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792) | 979-10-231-2409-5 |
| RHM30. Comptes rendus | 979-10-231-2410-1 |

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris)

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (29) avait pour thème « Le ballast : pratiques et conséquences ».

Le prochain numéro (30) sera consacré aux « Musées maritimes & identités ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

| | |
|-----------------|---|
| Éditorial..... | 6 |
| Olivier Chaline | |

LES VILLES PORTUAIRES ENTRE POUVOIRS ET DÉSORDRES (VERS 1650-VERS 1815)

| | |
|--|-----|
| Introduction..... | 11 |
| Éric Saunier | |
| Troubles et désordres dans les villes maritimes (XVII ^e -XVIII ^e siècles)..... | 15 |
| Alain Cabantous | |
| Éclairer pour policer les villes portuaires maritimes au XVIII ^e siècle..... | 31 |
| Sophie Reculin | |
| Une mer bureaucratifiée : | |
| les contrôles sanitaires dans le port de Naples au XVIII ^e siècle..... | 55 |
| Diego Carnevale | |
| Les besoins de police dans la ville portuaire dans la seconde moitié du XVIII ^e siècle : | |
| l'exemple de Cherbourg..... | 71 |
| Mélanie Tailleux | |
| Police urbaine et activités portuaires à Anvers au temps de Napoléon (1796-1816)..... | 97 |
| Antoine Renglet | |
| Ordonner et gérer les ports coloniaux : l'exemple de Saint-Domingue (1780-1791)..... | 113 |
| Bernard Gainot | |

VARIA

- Les élus locaux et nationaux et la défense du port-arsenal de Lorient (1848-1939).....147
Aymeric Laville, Gérard Le Bouëdec & Sébastien Nofficial
- Le facteur naval dans une guerre civile : Espagne (1936-1939).....173
Nicolas Gracieux
- 1937-1990 : former et diplômer les officiers de marine issus de l'École navale193
Jean-Marie Kowalski
- Tradition, patrimoine, développement local :
les trois temps des fêtes du patrimoine maritime en Bretagne217
Camille Gontier

CHRONIQUE

- La première marine de Louis XV. Une expérience fondatrice.....233
Pierre Le Bot
- Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792).....241
Edern Olivier-Jégat

COMPTES RENDUS

- Comptes rendus249

Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres

(vers 1650-vers 1815)

TROUBLES ET DÉSORDRES DANS LES VILLES MARITIMES (XVII^e-XVIII^e SIÈCLES)

Alain Cabantous

Professeur émérite à l'université de Paris I, CRHM-IHMC¹

Au regard des nombreuses turbulences urbaines qui rythment le temps de l'Ancien Régime, de quelles spécificités sont revêtus les désordres sociaux dans les villes maritimes ? Si les études très documentées menées par Jean Nicolas ont bien montré que la ville aux XVII^e et XVIII^e siècles est « une matrice rébellonnaire » avec 40 % des émotions pour environ 10 à 15 % des habitants², elles ne disent mot des cités portuaires et passent même sous silence les mutineries à bord des bâtiments. Il s'agit dans ce court exposé, parfois programmatique, d'évoquer non seulement l'existence de mouvements sociaux mais aussi de souligner la part d'originalité que les désordres, entre la revendication collective et les diverses formes de criminalité, peuvent offrir souvent en raison de cet environnement si particulier à la fois dans le temps et dans l'espace.

RÉEL ET REPRÉSENTATIONS

Parmi d'autres, deux citations fixeront déjà une partie des enjeux. En 1702, l'évêque d'Ypres dont dépend la paroisse Saint-Éloi de Dunkerque écrit : « Cette ville est l'une des plus déréglées. L'usure y est passée en loy, elle est composée de toutes sortes de nations, il y vient des gens de toutes sortes de religion, nous y avons des troupes de terre et de mer ; toutes choses peu propices à sanctifier la ville³ [...] ». Presque au terme de la période moderne, en 1776, le procureur général du parlement de Bordeaux estime pour sa part que « la ville attire les

- 1 Je remercie vivement Gilbert Buti pour sa lecture critique et ses suggestions enrichissantes.
- 2 Jean Nicolas, *La Rébellion française. Mouvements populaires et conscience sociale (1661-1789)*, Paris, Éditions du Seuil, 2002 ; Caroline Le Mao, dans sa synthèse récente, expédie le problème en une demi-page (*Les Villes portuaires maritimes dans la France moderne [xvi^e-xviii^e siècle]*, p. 151, Paris, Armand Colin, 2015). Est-ce à dire pour autant qu'il n'existe pas ?
- 3 Alain Cabantous, *La Mer et les Hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*, Dunkerque, Westhoek éditions, 1980, p. 278.

étrangers de tous états et de toutes professions. Les ouvriers, les artisans et plus encore les oisifs et les libertins ; les gens sans aveu y affluent de toutes les provinces du royaume et même de l'étranger et, qu'ils vivent de leur travail ou de leurs forfaits, sont reçus sans aucune précaution⁴ ».

16 Il est évidemment nécessaire de contextualiser ces deux points de vue. Le temps de guerre d'un côté, la forte croissance économique de l'autre sont deux éléments qui ont marqué durablement les villes maritimes tout au long de la seconde modernité. En effet, le dynamisme commercial ou militaire des activités portuaires les a constituées en pôles d'attraction majeurs dans le tissu urbain du royaume de France. L'examen de la croissance démographique souligne le remarquable développement de ces villes, seules à connaître une augmentation aussi forte du nombre de leurs habitants, Lyon et Paris exceptées. Certes beaucoup d'entre elles font face à des fluctuations importantes en ce domaine en raison des aléas politiques (La Rochelle, Dunkerque), de la concurrence (Dieppe, Saint-Malo), des enceintes (Le Havre, Port-Louis), des épidémies (notamment la dernière manifestation de la peste en France : celle de 1720, décimant Marseille, Toulon ou Martignes). Mais, dans l'ensemble, la poussée démographique globale ne fait aucun doute avec des rattrapages souvent exceptionnels. Entre 1650 et 1790, Marseille passe de 60 000 à 120 000 habitants, Bordeaux de 45 000 à 110 000, Nantes de 40 000 à 80 000, Dunkerque de moins de 10 000 à 28 000, Boulogne de 4 000 à 10 000, Brest de 6 000 à plus de 30 000, Cherbourg de moins de 3 000 à plus de 10 000⁵. Or, pour chacune d'elles et sans que cette donnée soit originale, c'est bien l'immigration plus ou moins lointaine, avec l'élargissement progressif de leurs bassins démographiques, qui constitue le moteur essentiel du développement de la population.

On se contentera de quelques exemples significatifs. Au Havre, à la fin du XVIII^e siècle, 42 % de la population n'est pas originaire de la ville ; proportion qui atteint la moitié à Rouen et dépasse le tiers à Bordeaux. À Marseille, au début des années 1790, 5 % au moins de la population est d'origine étrangère⁶. À Brest entre 1660 et 1710, 53 % des époux (hommes et femmes) ne sont pas originaires du lieu ; pourcentage qui atteint presque les deux tiers entre 1720-1790 ; à Nantes pour l'ensemble du XVIII^e siècle, 78 % des époux et 60 % des épouses sont des foraines.

4 Paul Butel & Jean-Pierre Poussou, *La Vie quotidienne à Bordeaux au XVIII^e siècle*, Paris, Hachette, 1980.

5 On pourrait faire le même constat pour les ports d'Europe occidentale. Voir Alain Cabantous, « La ville maritime aux XVII^e et XVIII^e siècles : un modèle original en Europe occidentale », *Liber amicorum Roland Baetens*, Anvers, UFSIA, 2001, p. 231-243.

6 Pierre Échinard & Émile Temime (dir.), *Migrances. Histoire des migrations à Marseille*, t. I, (1482-1830), Aix-en-Provence, Édisud, 1989, p. 63.

Enfin, à Dunkerque, entre 1760 et 1790, au moins l'un des deux conjoints n'est pas un natif dans près des deux tiers des unions célébrées⁷.

Ce développement démographique exogène s'alimente à deux sources bien soulignées dans les extraits ci-dessus mais qui varient selon la taille et la situation géographique des villes : l'arrivée des régnicoles et l'apport des étrangers. Si tous les types d'activité sont touchés par le phénomène, le secteur proprement maritime l'est plus encore. Ainsi, Le Havre y attire non seulement des populations venues de haute et basse Normandie mais encore les originaires d'un grand bassin parisien. S'agissant des étrangers, leur part varie surtout en fonction de la situation des villes. Plus elles se trouvent près des frontières terrestres, Bayonne, Dunkerque, Ostende, Savone ou Anvers, plus leur nombre grandit selon des rythmes variables, attirés, selon le magistrat de Dunkerque en 1705 « par le libertinage et l'esprit de pillage ». Mais la nature des activités océanes joue aussi un rôle. Dans les ports qui s'adonnent à la grande pêche, les recrutements sont massivement régionaux. À Saint-Malo, entre 1698 et 1787, les équipages morutiers viennent pour leur immense majorité de la périphérie malouine, du littoral septentrional breton et surtout du pays de Rance⁸. En revanche, ceux des bâtiments dunkerquois armés pour l'Islande se recrutent aussi aux Pays-Bas et aux Provinces-Unies. Le grand commerce puise sa main-d'œuvre dans des espaces plus vastes encore. À Amsterdam, au XVII^e siècle (1661 et 1665), 20% des gens de mer sont originaires de la ville elle-même, 22% viennent des autres contrées des Provinces-Unies, mais 58% des pays du Nord essentiellement (18,5% des contrées allemandes, 15,5% de Norvège, 7% de Suède, 6% du Danemark)⁹. Enfin, outre les marins, les villes-arsenaux drainent des soldats et des ouvriers pour les chantiers navals dont les effectifs gonflent singulièrement en temps de guerre jusqu'à atteindre la moitié de la population sédentaire. Ainsi d'une manière ou d'une autre et en dépit de quelques contre-exemples flagrants, du côté de la désurbanisation des Provinces-Unies notamment dès la fin du XVII^e siècle, le développement dont font preuve les cités littorales au cours de la seconde modernité garantit des afflux de populations, navigantes ou non.

- 7 Alain Cabantous, André Lespagnol & Françoise Péron (dir.), *Les Français, la terre et la mer (XIII^e-XX^e siècle)*, Paris, Fayard, 2005, p. 368 sq. À Toulon, où la reprise démographique après la peste est plus lente qu'à Marseille, 53% des hommes sont nés hors de Toulon en 1750 pour 39% des femmes (Michel Vovelle, « De la peste à l'ère des Lumières », dans Maurice Agulhon [dir.], *Histoire de Toulon*, Toulouse, Privat, 1980, p. 120).
- 8 André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 2^e éd., 1997.
- 9 Simon Hart, « Gens de mer d'Amsterdam », *Annales de démographie historique*, 1973, p. 145-163.

La concomitance entre les mouvements migratoires d'amplitude et les possibles « désordres » résulte d'abord d'approches purement subjectives liées au statut de l'étranger ou aux représentations répulsives que l'on projette sur lui. Alors que l'encadrement « policier » et judiciaire de ces villes semble ne pas vraiment aller de pair avec la progression démographique¹⁰, les migrants, composés d'un pourcentage non négligeable de jeunes célibataires masculins, apparaissent d'abord comme des gens en délitement d'attaches familiales, bénéficiant ainsi d'une liberté de mouvement qui rend ces gyrovagues, instables donc suspects, individuellement et collectivement. Liberté qui leur permet de bouger au gré des engagements, des chantiers et autres opportunités offertes ou refusées. Cette forme de relâchement socio-topographique se trouve accentuée par l'affaiblissement voire la disparition de leurs structures territoriales traditionnelles (paroisses, communautés et confréries de métier). En outre, peuvent surgir de véritables ruptures culturelles en fonction de l'origine religieuse (présence de catholiques dans les villes protestantes et de migrants réformés dans les villes fidèles à Rome) ou géographique puisque l'arrivée de jeunes issus de terres et de villes de l'intérieur, peu au fait des « choses océanes », rend parfois l'assimilation difficile avec le milieu maritime local.

Potentiellement parlant, les migrants attirés par les ports (*pull on*) le sont pour des raisons économiques. À partir des archives des garnis, Michel Vovelle a bien montré qu'au moment de la Révolution française, le prolétariat flottant arrivé à Marseille venait de la France entière et même pour 10 % des effectifs de la Péninsule italienne. La moitié avait trouvé à s'engager dans les entreprises liées à la consommation urbaine (alimentation, bâtiment), 11 % dans la grosse industrie, et plus du cinquième dans les équipages¹¹. En dépit de cette recherche d'activité, on ne peut écarter d'autres attraits qu'exercent les sites portuaires sur ces gens venus d'ailleurs. Car, en temps de paix comme en période de guerre, les villes littorales semblent devenir le lieu de tous les possibles, celui des ruptures et des basculements de trajectoires personnelles¹². Le tropisme de la mer, pour ceux qui ne la connaissent pas, peut se muer en un espace de l'aventure, bien difficile à saisir, en une relation entrevue ou fantasmée avec l'ailleurs de l'ultra-marin. Représentation sur laquelle jouent d'ailleurs les recruteurs anglais et français

10 Des études précises seraient à mener sur le rapport entre outils de contrôle et croissance démographique.

11 Michel Vovelle, « Le prolétariat flottant à Marseille sous la Révolution », dans *De la cave au grenier*, Québec, Serge Fleury, 1980, p. 105-131.

12 Le temps des conflits et de la course pouvait accentuer cet aspect des choses. Par exemple, Jacques-Louis Ménétra, vitrier parisien, s'engage sur un navire corsaire de Saint-Malo au début de la guerre de Sept Ans avant de désertir quelques semaines après Voir Jacques-Louis Ménétra, *Journal de ma vie*, éd. Daniel Roche, Paris, Montalba, 1982, p. 55-60.

au XVIII^e siècle en quête d'hommes d'équipage. « [Ils] séduisent, écrit Edward Barlow (1659-1703), toute personne dont ils pensent qu'elle vient de la campagne ou qu'elle est étrangère et ne connaît pas leurs habitudes et leurs coutumes ou toute personne dont ils pensent qu'elle est marginale et ne peut pas trouver de travail, errant sans but à travers les rues¹³[...] ». Enfin, les ports apparaissent, souvent à tort mais pas toujours, comme des lieux où s'épanouissent aisément la contrebande internationale à l'exemple du trafic des *smogglers* anglais, les échanges illicites de tabac et d'alcool de Glasgow à Boulogne, les réseaux de recel fréquents le long des quais longtemps mal surveillés¹⁴. L'installation prioritaire de l'éclairage en ces lieux au cours du XVIII^e semble le corroborer¹⁵.

Dès lors, comment établir à une large échelle et sur la longue durée la relation entre délinquance, désordres et immigration¹⁶ ? Peu d'études existent sur ce qui est devenu aujourd'hui une question très sensible et très politique. Les enquêtes menées sur Bordeaux au XVIII^e siècle en soulignent cependant un lien. Parmi les prévenus qui passent devant les jurats de la ville, la part des immigrants finit par atteindre les deux tiers à la fin de la période. De même, pour les écroués du dépôt de mendicité de la ville, plus de 95 % des hommes et 85 % des femmes sont d'origine foraine¹⁷. François-Xavier Emmanuelli souligne lui aussi le rôle, pour Marseille, de l'immigration dans la criminalité du grand port phocéén (entre 52 % et 76 % des crimes et délits y seraient associés) et en fait un point commun avec son homologue aquitain¹⁸. Bien entendu, il conviendrait d'affiner sérieusement ce type d'approche notamment concernant la qualification des « crimes »

13 Edward Barlow, « Journal of his Life at Sea in King's Ships », dans Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, Cambridge, CUP, 1987 ; trad. fr., Fred Alpi, *Les Forçats de la mer*, Paris, Libertalia, 2010, p. 132.

14 Mais ne peut-on faire le même constat pour les ports fluviaux ? Paris ou Rouen ne sont pas en reste pour les trafics illicites.

15 Voir la communication de Sophie Reculin dans le présent recueil. On se référera aussi à l'article de Thierry Allain, « De Brest à Amsterdam. Réflexions autour de l'éclairage public dans les villes maritimes de l'Europe du nord-ouest à l'époque moderne », dans Isabelle Brian (dir.), *Le Lieu et le Moment. Mélanges en l'honneur d'Alain Cabantous*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2015, p. 307-322.

16 Louis Théo Maes avait proposé un programme de recherche sur la criminalité à Anvers au XVIII^e siècle dans la *Revue du Nord*, n° 236, 1978, sans que les résultats aient été apparemment publiés.

17 Noël Laveau, *La Criminalité à Bordeaux au XVIII^e siècle*, mémoire d'études supérieures, en droit, 1970, cité par Paul Butel & Jean-Pierre Poussou, *La Vie quotidienne*, op. cit., p. 300.

18 François-Xavier Emmanuelli, « Lueurs sur la criminalité provençale pendant le règne de Louis XVI », *Provence historique*, vol. 156, n° 223, janvier-mars 2006, p. 21-34. Cependant le même auteur dans un travail précédent écrivait à propos du port phocéén qu'il n'avait pas « l'impression d'un rapport étroit [entre la croissance de la délinquance] avec celle de la population » (*Vivre à Marseille sous l'Ancien Régime*, Paris, Perrin, 1999, p. 152).

puisque un vol n'est pas un homicide, ni une violence verbale, une émeute ou un viol¹⁹.

Quoi qu'il en soit de la nature complexe de ces correspondances, ce sont toujours les étrangers – parfois au sens étroit de « forains » – qui se trouvent soupçonnés ou désignés par les autorités ou les habitants comme de potentiels fauteurs de troubles et de désordres. Ainsi, ce constat sans appel du Conseil d'État privé en 1714 à propos des ports du Labourd :

Il arrive des gens de toutes nations qui viennent trafiquer ou qui passent sans cesse pour aller ou pour retourner dans le royaume d'Espagne ou de Navarre. La ville de Saint-Jean-de-Luz est remplie soit de ses propres citoyens, soit par les étrangers espagnols, portugais, flamands, anglais et autres [lesquels] commettent ainsi que les natifs du pays crimes et larcins²⁰.

20 En 1749, c'est encore le syndic du Labourd, Darancette, qui stigmatise les populations gyrovagues qui hantent les villes maritimes du Pays basque et constituent, selon lui, un danger potentiel :

Je vous dis de chasser les Espagnols qui mendient dans vos paroisses [Saint-Jean-de-Luz, Ciboure] tout autant qu'ils vous paraîtront suspects comme voleurs ou autrement et de les conduire à Bayonne. De chasser les femmes bohémiennes qui augmentent les vols, le libertinage et la débauche et d'arrêter pareillement les bohémiens, les hommes tant du pays qu'étrangers qui fréquentent ces sortes de femmes et qui contractent ce genre de vie, pernicieux au public²¹.

Les zones portuaires apparaissent alors comme le refuge de populations marginalisées, stigmatisées parfois : les soldats en rupture de ban, les marins déserteurs, les vagabonds ou les gens sans aveu, voire les bagnards à Marseille, Toulon puis Brest. L'extrait ci-dessus procure une variante à travers l'évocation des bohémiens du Pays basque à la fois intégrés à l'économie locale puisqu'ils vivent de la mer mais refoulés dans des lieux spécifiques : la colline de Bordagain à Ciboure, le long de la jetée à Saint-Jean-de-Luz.

Ainsi se trouve conforté un système de représentations à l'égard des populations migrantes, et plus spécialement celles liées à la mer, où l'instabilité de « ces oiseaux

19 Voir, pour le XIX^e siècle, Céline Regnard-Drouot, *Marseille la violente. Criminalisation, industrialisation et société (1851-1914)*, Rennes, PUR, 2009, p. 70. L'autrice note que pour les années 1850-1870, les étrangers impliqués dans les « infractions violentes mineures » le sont d'abord pour des rébellions (48,3 % contre 26,5 % pour l'ensemble de la population) et pour des coups (47,9 %).

20 Dominique Robin, *L'Histoire des pêcheurs basques au XVIII^e siècle*, Donostia, Elkar, 2002, p. 136.

21 *Ibid.*, p. 134.

de passage » le dispute à leur dangerosité et leur dangerosité à leur libertinage, source éminente de désordres de toute sorte. Au sein de ce cadre référentiel, le marin, figure de l'éternel indocile, libre de toute attache, aux franges de la société, ne pouvait que porter et qu'entretenir « un esprit de rébellion »²². Affirmation qui pourtant mériterait d'être davantage étayée.

Dans cette approche relative aux multiples turbulences portuaires possibles, il est cependant nécessaire de prendre en compte une autre réalité propre à ces villes qui abritent une proportion non négligeable de marins et de pêcheurs : celle des temps sociaux. Encore peu étudiés, ils sont, dans ces lieux, généralement facteurs sinon de rupture du moins de contradictions et d'antagonismes. En raison du calendrier des campagnes ou de la durée des navigations au long cours, parfois étendues sur plusieurs années, se créent des clivages durables entre population sédentaire et population maritime. Lors des longues absences printanières et estivales des équipages, le rythme urbain du travail et de la vie communautaire se poursuit selon des scansion différentes de celles de l'hiver quand les hommes sont de retour. Lorsqu'une flottille de pêche s'en va, de Fécamp, des Sables-d'Olonne, de Bristol ou des ports néerlandais armant pour la morue ou la baleine, c'est une part très active de la population qui s'éloigne pour longtemps, bouleversant le paysage économique de certaines cités portuaires ; bouleversement qui se poursuit, mais à front renversé, après le retour des bâtiments avec l'intensification des activités temporaires de transformation des produits des pêcheries²³. Que dire alors de l'arrivée d'une escadre dans un port militaire lorsque se déversent sur les quais parfois plusieurs milliers d'hommes (le plus souvent étrangers au dit port) ? La vie sociale collective s'établit donc ici ou là sur un rythme grossièrement binaire, provoquant un décalage d'autant plus flagrant que le débarquement des équipages s'apparente à une source notoire de désordres publics parfois durables. L'ordonnance de janvier 1659 se fait l'écho des excès commis après ces longs séjours en mer :

Ils vont de nuit aux débauches, les après-souppées aux cabarets et en après faire des insolences, s'atroupans plusieurs ensemble, courant les rues avecq armes, tirant des coups de pistolets, remuement des espées, frappement des portes des particuliers et non contants de ce s'atroupans et faisant attrapper insollement des personnes quy peuvent de leur mouvement avoir dévotion d'entendre le service

22 L'expression est de Marcus Rediker, *Between the Devil*, *op.cit.*, dans le titre de son chapitre 5.

23 Alain Cabantous, « Le hareng et son monde. Structures économiques et sociales de la pêche harenguière de Boulogne à Blankenberge de 1650 à 1850 », actes du colloque « Les hommes et la mer du Nord », Boulogne-sur-Mer, 1984, numéro spécial de *Revue du Nord*, 1986, p. 47-72.

divin, font des bals et danses durant ledict service divin soit publiquement aux rues ou dans des maisons particulières²⁴.

Si ces quelques lignes ne concernent pas les seuls troubles occasionnés par des marins, il reste incontestable que l'influence même intermittente de ces derniers, tenue pour néfaste pour et par le reste de la population, demeurerait d'autant plus sensible que, hormis quelques lieux (Liverpool avec ses bassins à flots construits à l'est de la ville après 1730, Nantes peut-être dans la seconde moitié du XVIII^e siècle), il n'y avait pas encore de réelle césure territoriale entre la cité et le port. D'où cette autre caractéristique possible avec une imbrication sociale parfois à l'origine des troubles communs. Même dans le cas des villes militaires comme Plymouth, Venise ou Brest où s'était établie une sorte de séparation topographique marquée entre l'arsenal et la ville, l'osmose rébellionnaire pouvait se constituer en particulier lors de nombreux conflits armés, notamment en France durant la guerre de Succession d'Espagne (1702-1713) donc bien avant les flambées révolutionnaires des années 1790. En 1705 les cordiers du Havre, les employés de Port-Louis ou les ouvriers de Rochefort se soulevèrent pour protester contre les conditions de travail, soutenus, semble-t-il, par les marins présents. La même année à Toulon, les ouvriers ponantais de l'arsenal firent grève faute d'avoir été payés depuis plusieurs mois²⁵. Pareillement à Brest, les difficultés économiques jetèrent sur le pavé les femmes de navigants mais pas seulement elles puisque le non-versement des soldes aggravait la pression de la vie chère. L'année suivante, si difficile pour le royaume, ses armées et ses sujets, l'intendant de la marine du grand port du Ponant n'hésita pas à écrire qu'« un esprit de séditions règne dans toutes les villes maritimes »²⁶.

Simultanément à ces temporalités décalées, à ces défiances justifiées ou non à l'égard des déracinés qui échouent dans les villes littorales, on peut se hasarder à proposer une typologie des désordres qui tient compte autant des structures que de la conjoncture afin de dégager de possibles spécificités.

24 Marcus Rediker, *Between the Devil*, *op. cit.*, p. 138.

25 René Pillorget, *Les Mouvements insurrectionnels de Provence entre 1598 et 1715*, Paris, Pedone, 1975, p. 939.

26 Marcel Giraud, « Marins et ouvriers des ports à la fin du règne de Louis XIV », dans *Hommage à Lucien Febvre. Éventail de l'histoire vivante*, Paris, Armand Colin, 1953, t. IV, p. 343-352. Là encore, un travail plus précis sur la composition sociale de ces mouvements serait à mener. Par exemple, en 1708 dans quelle mesure les matelots brestois qui refusèrent d'assurer de nouvelles tâches comme le service des batteries côtières furent-ils soutenus par les populations côtières ?

ESQUISSE D'UNE TYPOLOGIE

UN CLASSIQUE: LA CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Les crises de la pêche en particulier ont été source de nombreux soulèvements et manifestations. L'important déclin des armements pour la pêche du hareng qui s'amorce à partir des années 1660 dans les ports du Zuiderzee suscita de nombreux soulèvements d'équipage jusqu'à la fin du XVII^e siècle²⁷. Inversement, mais dans le même domaine, le début des guerres, en 1744 ou en 1778, en raison de la difficulté pour les armateurs de former des équipages harenguiers, permit aux pêcheurs à travers « assemblées tumultueuses et illicites » de réclamer une hausse des salaires et de demander le paiement du mois de préparation précédant la saison.

Dans d'autres cas, c'est la pression des armateurs qui contraint les gens de mer à provoquer des troubles. Ainsi en est-il pour la pêche de la morue. Au sortir de la guerre de Sept Ans (1756-1763), le monde marchand de Dunkerque remarque que « chacun se conduit et ne fait que ce qu'il lui plaît. Il est résulté de cette indépendance de chaque particulier un accord pour la dissipation des vivres, pour le défaut du travail et pour l'emploi du temps de paresse²⁸ ». Et après une période difficile et agitée, tous ces équipages furent contraints de ne plus travailler qu'à la part et non au salaire. Du côté anglais, c'est, semble-t-il, l'accroissement du nombre de tonneaux par homme ou, si l'on veut, la surcharge de travail demandée aux hommes moins nombreux pour une capacité marchande en hausse, qui pousse les marins à protester dans les villes et sur les quais. Sans vraiment le démontrer, Marcus Rediker affirme « qu'ils occupent fréquemment les rues par des manifestations bruyantes et rebelles s'impliquant dans presque tous les rassemblements des villes portuaires anglaises en particulier vers la moitié du siècle²⁹ ». Il faudrait y ajouter les agitations importantes des gens de mer et des autres contre la vie chère entre le règne de Louis XIV et la veille de la Révolution autant à Agde en avril 1789 qu'au Havre et à Boulogne en juillet de la même année.

27 En dernier lieu, sur ce point, Thierry Allain, *Le Déclin d'une ville maritime hollandaise. Enkhuizen au XVIII^e siècle*, Villeneuve-d'Ascq, Septentrion, 2015, p. 143.

28 Alain Cabantous, *La Mer et les Hommes*, *op. cit.*

29 L'auteur renvoie en effet à l'ouvrage de Robert Stevenson *Popular Disturbances* et à celui de Jesse Lemish *Jack Tar in the Streets* (1968), mais qui concerne les marins américains avant et pendant la guerre d'Indépendance (Marcus Rediker, *Les Forçats de la mer*, *op. cit.*, p. 306 sq.)

Le rôle de l'État, soucieux d'asseoir son contrôle sur des territoires lointains mais stratégiques, comme en France, et sur les populations indispensables à l'armement des flottes a alimenté de manière inégale mais réelle la constitution de troubles spécialement dans les villes portuaires. Au royaume d'Angleterre, l'*impress service* est un système parfaitement légal afin de recruter des « volontaires » pour la Royal Navy. La traque entreprise par le *press gang* privilégie les bordels, les garnis, les cabarets où sont sensés se trouver marins fraîchement débarqués, déserteurs, vagabonds ou ruraux sans expérience maritime³⁰. Ce type d'action entretint longtemps un climat de tension dans les villes portuaires anglaises où l'opposition au *press gang* était devenue partie intégrante de la culture populaire maritime (André Zysberg³¹), entretenue qu'elle était par des histoires et des chansons. Plus concrètement, à la coercition officielle de la Navy répondait une protestation endémique parfois violente où aux insultes succédaient les attroupements et les bagarres sanglantes.

C'est bien sûr en période de guerre que s'exacerbe l'opposition à cette forme d'enrôlement le plus souvent musclée. Mais les conflits ne concernent pas seulement les marins ou les *press gangs*. Ils touchent aussi les *crimps*, ces débaucheurs de navigants qui œuvrent en faveur du commerce ou de la course. C'est le scénario qui se déroule sur les quais de Bristol, avec les équipages de corsaire, ou de Liverpool, avec ceux des Indiamen de l'East India Company, dans les premières années de la guerre de Sept Ans ou, dans ce port, au début de la guerre d'Indépendance (1775)³². Il faut relever enfin l'opposition des autorités locales (maires et *justices of the peace*) dont la complicité voire les intérêts économiques étroits avec le monde marchand leur faisaient souvent adopter une attitude hostile et répressive à l'égard des recruteurs arrêtés pour atteintes à « l'ordre public » et soupçonnés de favoriser des troubles au sein même de la Navy comme au printemps 1760, à Portsmouth³³. Pourtant, à l'inverse, les édiles n'étaient pas toujours fâchés que le système les débarrassât de personnes tenues pour indésirables.

30 Le système resta en place jusqu'en 1863. On peut se reporter à N. A. M. Rodger, *The Wooden World. An Anatomy of the Georgian Navy*, London, Collins, 1986 (trad : *La Royal Navy et ses hommes. Naissance d'un modèle [1750-1780]*, Villeneuve-d'Ascq, Septentrion, 2018) et à Martine Acerra et André Zysberg, *L'Essor des marines de guerre européennes (1690-1790)*, Paris, Sedes, 1997. Plusieurs passages du journal de Samuel Pepys y sont consacrés ; Voir Samuel Pepys, *Journal*, éd. Robert Latham et William Matthews, Paris, Robert Laffont, 1994, « 24 septembre 1665 », « 1^{er} juin et 15 octobre 1666 », « 29 juin 1667 ».

31 André Zysberg, XXX

32 Michael Macilwee, *The Liverpool Underworld. Crime and City (1750-1900)*, Liverpool, Liverpool UP, 2011, p.69-74.

33 N. A. M. Rodger, *The Wooden World, op. cit.*, p. 241 sq.

Pour sa part, le royaume de France, après avoir connu la presse, recourut à partir des années 1670 au système des classes qui prévoyait un service obligatoire sur les bâtiments de l'État, une année sur trois ou sur quatre, pour tout marin âgé de 15 à 55 ans. Son organisation autour d'une administration à la fois centrale, inspection générale des classes, et locale, les commissaires des classes, suscita dans un premier temps un certain nombre de résistances qui pourtant s'estompèrent peu à peu durant le XVIII^e siècle sous l'effet de sensibles modifications et de quelques avantages accordés aux marins et à leurs familles³⁴. Les troubles et contestations collectives se sont surtout concentrés durant la décennie de la mise en place, dans les années 1670-1680, donc en pleine guerre de Hollande, essentiellement dans les villes portuaires, exception faite du Labourd où la résistance a aussi mobilisé l'arrière-pays durant une dizaine d'années³⁵. Il n'y eut cependant que des soulèvements sporadiques sans révoltes généralisées (la Bretagne, par exemple, n'a pas été touchée). Martigues à plusieurs reprises (1670, 1673, 1677)³⁶, Bayonne en 1670, Dieppe en 1671, Dunkerque en 1678-1680, Aigues-Mortes en 1684 furent des foyers de rébellions caractérisées, marqués par des agitations plus ou moins importantes dont les commis des classes faisaient souvent les frais (comme à Ollioules ou Fréjus³⁷), avant que le mouvement ne s'étiolle et ne se réduise à des revendications éparses et individuelles. Pour autant, cette opposition à l'instauration des classes dépassa largement les seules populations maritimes et put contribuer à entretenir un climat endémique de désordres. En Angleterre, on relève, régulièrement et pour des raisons évidentes, la complicité du monde marchand, en France, celle du clergé dans la protection ou le soutien à la résistance.

RÉVOLUTIONS

Avant les grands soulèvements dans les ports militaires français de 1790-1794 ou ceux des flottes de la Navy à Spitehead ou dans la Nore, en 1797, il est assez souvent difficile de mesurer la part des gens de mer dans les mouvements proprement révolutionnaires³⁸. Lors de la Grande Rébellion anglaise de 1640-1660, la pétition qui circule en janvier 1642 pour soutenir le Parlement contre le pouvoir royal peut

34 Martine Acerra et André Zysberg, *L'Essor des marines*, op. cit. ; Gilbert Buti & Alain Cabantous, *Être marin en Europe occidentale (1550-1850)*, Rennes, PUR, 2016, p. 99-110.

35 Francis Loirette, *L'État et la Région. L'exemple de l'Aquitaine au XVII^e siècle*, Talence, PUB, 1998, p. 257-282.

36 René Pillorget, « Une émeute de gens de mer à Martigues en 1670 », dans *Actes du 93^e Congrès national des Sociétés savantes* (Tours 1968), Paris, CTHS, 1971,

37 *Id.*, *Les Mouvements insurrectionnels*, op. cit., p. 938.

38 La révolution napolitaine, bien que menée dans sa première phase (juillet 1647) par le vendeur de poissons Masaniello, n'implique pas particulièrement les marins

en être un écho positif à condition de pouvoir mesurer la part réelle des marins à la rédaction de ce texte et dans sa concrétisation.

26

Une rumeur a couru parmi nous que cette grande cour redoutait d'être dissoute et sachant trop bien que le bonheur de ce royaume est fait de leurs services, se souvenant des paroles de l'archevêque Cranmer, un martyr dont la mémoire est bénie: « Malheur à l'Angleterre quand il n'y a pas de Parlement » ; nous, voyant et entendant que la ville tout entière est sous les armes, actuellement soldats d'eau douce, nous sommes arrivés aussi vite que possible par le fleuve et avons apporté notre tonnerre de poudre avec les mousquets de la ville, à leur entrée dans la chambre (le Temple de notre sécurité) à la terreur, nous l'espérons de tous les papistes et des ennemis qui se trouvent dans le pays. Nous qui sommes toujours à l'étranger, nous pouvons dire mieux que quiconque qu'aucun gouvernement sur terre n'y est comparable... Voyez l'immense et lamentable désordre qui règne en France, en Espagne ou en Allemagne parce qu'ils n'ont pas de gouvernement semblable. À présent, le royaume est embarqué dans une guerre civile et une puissante armée de papistes et d'athées opposés aux lois du pays a pris les armes contre le Parlement dans le but de détruire ce dernier s'ils le peuvent et de fouler aux pieds nos lois et les représentants de l'Angleterre et de nous asservir tous dans notre religion, nos lois et nos privilèges. C'est à nous, marins, de nous démener pour voir autour de nous ce qu'il y a de mieux à faire parce que nous et nous seuls devons diriger la Navy dont les vaisseaux sont et ont toujours été considérés comme les murs redoutables du royaume contre l'invasion étrangère³⁹.

La conscience aigüe des enjeux dans le processus d'affrontement entre le roi et le Parlement, les références historiques précises, la connaissance de l'environnement politique international dont le texte se fait l'écho ne doivent pourtant pas nous égarer sur la profondeur d'une réflexion globale menée au sein de la Navy à l'aube des bouleversements du royaume des Stuart. Mais si la proclamation émane probablement de quelques officiers de marine acquis à cette assemblée « représentative », la participation potentielle des marins comme force stratégique au cours de cette année cruciale de 1642 demeure une menace et un appui essentiel dans le rapport de force qui s'instaure d'abord dans la capitale⁴⁰. En fut-il de même lors des Gordon Riots de juin 1780 où l'agitation sociale pré-révolutionnaire faillit bien emporter le régime ? Rien n'est moins sûr dans la

présents dans la ville. Voir Alain Hugon, *Naples insurgée. De l'évènement à la mémoire (1647-1648)*, Rennes, PUR, 2011, p. 55-88.

39 Cité dans Gordon Taylor, *The Sea Chaplains. An History of the Chaplains of the Royal Navy*, Oxford, OUP, 1978, p. 70-71.

40 Bernard Capp, *The Cromwell's Navy. The Fleet and the English Revolution*, Oxford, Clarendon Press, 1992.

mesure où, contrairement au XVII^e siècle, les équipages se trouvaient soit sur les théâtres d'opérations de la guerre d'Indépendance, soit dans les villes-arsenaux de Plymouth et Portsmouth éloignées désormais de Londres, épice de révoltes. Plus sûrement, les grandes mutineries de 1797 se fixeront d'abord dans ces zones militaires, entre Portsmouth et l'estuaire de la Tamise en se cantonnant aux seules populations navigantes⁴¹.

Tel n'est pas le cas des nombreux mouvements sociaux et politiques qui touchent la marine française dans le contexte de la Révolution⁴². Entre 1789 et 1794, on assiste non seulement à des soulèvements sur les bâtiments ou sur les quais (à Brest ou Toulon au printemps 1792) mais tout autant à l'union des marins avec d'autres catégories sociales (soldats ou travailleurs des arsenaux) qui provoquent des troubles sérieux et réels dans les villes portuaires concernées : novembre 1789 et mai 1790 à Toulon ; juillet et septembre 1790 à Brest avec des rassemblements de 4 000 à 5 000 personnes selon les périodes. Ils font de ces villes militaires de véritables territoires du désordre.

*

* *

À travers ces quelques rapides notations relatives aux mouvements populaires dans les villes portuaires et les possibles sources de désordre qu'elles provoquent, il serait vain de tenter de résoudre la question hautement idéologique qui mobilisa les historiens modernistes des années 1950-1960 dans le contexte de la guerre froide. De quoi les mouvements et révoltes populaires sont-ils les révélateurs structurels ? Société d'ordres ou sociétés de classes ? Ou l'éternelle opposition entre Roland Mousnier et Boris Porchnev⁴³ ? Il est beaucoup plus opératoire de reprendre la typologie de Jean Nicolas et de souligner à la fois les causes spécifiques et l'originalité possible des mouvements rébellionnaires qui agitent les villes portuaires. Or le schéma précis exposé par Jean Nicolas qui concerne villes et campagnes⁴⁴ ne correspond pas vraiment à ce que l'on perçoit des cités maritimes.

41 Ann Veronica Coats & Philipp Macdougall (dir.), *The Naval Mutiny of 1797*, Woodbridge, Boydell Press, 2011.

42 Alain Cabantous, *La Vergue et les fers. Mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France*, Paris, Tallandier, 1984. Le rôle des troubles dans villes maritimes françaises lors des guerres de religion ou de la Fronde mériteraient, lui aussi, un travail approfondi dans la mesure où des villes comme Calais, Dieppe ou La Rochelle, tenues par les protestants étaient devenues des sites potentiellement ouverts aux Anglais voire aux Néerlandais.

43 Dans son article déjà cité sur Martigues (« Une émeute de gens de mer à Martigues en 1670 »), René Pillorget, élève de Roland Mousnier, interprète ce soulèvement de 1670 comme l'expression d'un conflit exemplaire dans une société d'ordres.

44 Jean Nicolas, *La Rébellion française, op. cit.*, p. 36.

Alors que la question des subsistances concerne près de 18 % des rébellions françaises, elle est beaucoup plus rare sur les littoraux et dans les ports probablement mieux servis en cas de pénurie de blés⁴⁵. À l'inverse, les conflits du travail (5,2 % selon Jean Nicolas⁴⁶) sont probablement plus élevés dans le monde portuaire en raison des bouleversements parfois brutaux qu'il subit, des oscillations de la conjoncture des pêches, de l'accroissement des tonnages et des impératifs de rentabilité commerciale⁴⁷. Au cours du XVIII^e siècle surtout, l'exploitation des ressources maritimes, les rivalités possibles entre communautés⁴⁸, la réglementation imposée par l'État, en France par exemple au sujet des pêcheries fixes (1726)⁴⁹ provoquent des conflits d'usage récurrents et spécifiques aux cités maritimes.

28

Tout comme la lutte contre l'appareil d'État (14,1 %⁵⁰) avec son souci du quadrillage de ces territoires incertains qui, à divers moments, est très prégnant en raison des enjeux stratégiques et dont la lutte contre l'inscription maritime n'est que l'une des illustrations emblématiques mais temporellement limitée. En revanche peu de troubles portuaires contre la fiscalité alors que c'est le poste le plus représenté chez Jean Nicolas (38 %). Mais n'est-ce pas là, au moins en France, l'apanage des villes toujours moins taxées que les campagnes ?

Aussi n'est-il pas illégitime de plaider pour une situation rébellionnaire originale au sein des cités littorales de l'Ancien Régime non seulement à cause de la sensibilité à la conjoncture économique ou de la présence d'une très forte mobilité, creuset de brassages sociaux et culturels, de plus en plus soutenue mais en raison d'éléments plus originaux. L'influence directe de la guerre, la présence souvent agissante des gens de mer, le passage fréquent de troupes ou d'équipages

45 C'est particulièrement vrai lors de la crise frumentaire liée à l'hiver 1709-1710 : voir le cas exemplaire de Marseille. Voir Claude Badet, « La crise de 1709 à Marseille. Les problèmes de ravitaillement en blé (1709-1710) », dans Jean-Louis Miège (dir.), *Les Céréales en Méditerranée*, Marseille, CNRS, 1993, p. 69-84.

46 Jean Nicolas, *La Rébellion française, op. cit.*

47 Toutefois, François-Xavier Emmanuelli relève « la quasi-inexistence de conflits du travail en Provence » dans le second XVIII^e siècle, Marseille excepté en 1774 et 1785 (voir « Aux origines de la Révolution française en Provence », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 254, 1983, p. 560-569). Est-ce si sûr ?

48 Gilbert Buti, « Résonances urbaines des conflits de pêche en Provence (XVII^e-XIX^e siècle) », *Provence historique*, vol. 50, n° 202, octobre-novembre 2000, p. 438-458. Sur les conflits entre les pêcheurs de Marseille et les Catalans qui s'installent dans la ville au XVIII^e siècle, voir Daniel Faget, *Marseille et la mer. Hommes et environnement marin (XVIII^e-XX^e siècle)*, Rennes, PUR, 2011, p. 42-50.

49 Alain Cabantous, « L'État et les communautés maritimes. Autour de la déclaration royale de 1726 », dans Simonetta Cavaciocchi (dir.), *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare, secc. XIII-XVIII*, Trentassetesima settimana di Studi (Prato, 2005), Florence, 2006, p. 936-953.

50 Jean Nicolas, *La Rébellion française, op. cit.*

« forains », l'existence de sites caractéristiques (bagne, arsenal, lazaret) ont pu dessiner les contours d'un climat social souvent tendu. Dans ce cadre, il resterait à affiner la proposition en multipliant les études, en tenant compte du poids démographique et économique des ports et en élargissant le spectre géographique à l'ensemble des villes maritimes de l'Europe occidentale afin de mieux mesurer la place des villes portuaires dans l'instauration, l'éclatement et l'entretien des « désordres ».

CRÉDITS

© Sorbonne Université Presses/Florence Bonnaud · fig. 1, p. 33 ; fig. 7, p. 50 –
© Chromelight/Lisic/Ulco/Irhis · fig. 2, p. 39 – © Archives départementales de
la Gironde · fig. 3, p. 43 – © Archives municipales de Lille · fig. 4, p. 43 – © Musée
du Louvre/Objets d'Art du Moyen Âge, de la Renaissance et des temps modernes
· fig. 6, p. 48 – © Bibliothèque nationale de France/Fonds régional de Basse-
Normandie · fig. 1, p. 73 – © Bibliothèque nationale de France · fig. 2, p. 76-78 ;
fig. 3, p. 122-123 – © Criallo/Ville de Cherbourg-en-Cotentin · fig. 3, p. 86-87
– © Archives départementales de la Gironde · fig. 1, p. 115 – © Archives de la
Martinique · fig. 2, p. 118-119 – D. R. · fig. 5, p. 45.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalassocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XX^e siècle

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956

Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du XVII^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
 - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
 21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
 17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
 16. *La Puissance navale*
 15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
 14. *Marine, État et Politique*
 13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
 12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
 9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
 8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
 7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
 6. *Les Français dans le Pacifique*
 5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
 4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
 - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
 1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*