

Revue d'histoire maritime

30

ISBN de ce PDF: 979-10-231-2399-9

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 bureaucratisée : 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 Laille, 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)

ÉCLAIRER POUR POLICER LES VILLES PORTUAIRES MARITIMES AU XVIII^e SIÈCLE

*Sophie Reculin*¹
Université de Lille 3, IRHIS/UMR 8529

L'éclairage public portuaire au XVIII^e siècle, à travers les travaux menés sur les phares et les études plus ponctuelles réalisées dans des monographies urbaines, n'a pas encore fait l'objet d'une synthèse². Lorsqu'on s'intéresse au sujet, on est naturellement amené à rechercher dans les peintures des *Vues des ports de France* de Joseph Vernet, réalisées entre 1754 et 1765, un détail signalant l'existence d'une lanterne ou d'un dispositif de suspension. Pourtant, on ne trouve aucune trace d'éclairage public dans cette série de dix tableaux. Alors que les lanternes équipent plusieurs ports, les représentations iconographiques sont rares jusqu'au dernier tiers du XVIII^e siècle. Cette absence témoigne du désintérêt des artistes pour un objet qui n'est pas encore considéré comme une marque d'urbanité ou de modernité portuaire. C'est la raison pour laquelle l'iconographie tiendra une place réduite dans cet article dont l'objectif est d'approfondir une problématique soulevée durant notre thèse³. Il s'agira en fait de s'interroger sur l'existence d'une spécificité de l'éclairage portuaire en France, en suivant les trois grandes étapes de son évolution. Dans un premier temps, en 1697, lors de la mise en place des lanternes publiques à chandelle imposées par la monarchie, les villes portuaires maritimes se montrent plutôt réticentes à l'idée de s'éclairer. C'est pourtant dans les ports que les premières innovations techniques apparaissent au cours

- 1 sophiereculin@orange.fr, IRHIS-UMR 8529, université de Lille, site du Pont-de-Bois, 3 rue du Barreau, 59 650 Villeneuve-d'Ascq.
- 2 Francis Dreyer, *Éclairer la mer. Les optiques de phares et leurs constructeurs*, Rennes, PUR, 2016; Jean-Christophe Fichou, *Gardiens de phares (1789-1939)*, Rennes, PUR, 2002; Aline Lemonnier-Mercier, *Les Embellissements du Havre au XVIII^e siècle. Projets, réalisations (1719-1830)*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 2013; Jean-Claude Perrot, *Genèse d'une ville moderne. Caen au XVIII^e siècle* [1975], Paris, Éditions de l'EHESS, 2001, t. III; Josette Pontet-Fourmigué, *Bayonne. Un destin de ville moyenne à l'époque moderne (fin du XVI^e siècle-milieu du XIX^e siècle)*, Pau, J & D Éditions, 1990.
- 3 Sophie Reculin, « *Le règne de la nuit désormais va finir* ». *L'invention et la diffusion de l'éclairage public dans le royaume de France (1697-1789)*, thèse de doctorat en histoire moderne, Lille, université de Lille 3, 2017.

du XVIII^e siècle. Les années 1770-1780 marquent un troisième temps qui correspond à la diffusion de la lanterne à réverbères, grâce à l'essor de la demande d'éclairage urbain.

LES VILLES PORTUAIRES MARITIMES, DES ESPACES PLUS RÉTICENTS À L'ÉCLAIRAGE ?

32 Par l'édit de juin 1697, la monarchie impose aux « principales villes » du royaume l'établissement de lanternes publiques⁴. Un arrêt du Conseil d'État précise que trente villes sont concernées par la mesure⁵. Un tiers d'entre elles appartient à la catégorie des villes portuaires maritimes de plus de 10 000 habitants (fig. 1, ce sont les villes représentées en bleu sur la carte) : Bayonne (environ 10 000 hab. en 1700), La Rochelle (14 000 hab.), Brest (15 000 hab.), Saint-Malo (20 000 à 25 000 hab.), Toulon (25 000 hab.), Caen (27 000 hab.), Nantes (40 000 hab.), Bordeaux (45 000 hab.), Rouen (50 000 hab.) et Marseille (90 000 hab.). Cependant, trois grands ports n'ont pas été retenus : Dunkerque (13 000 hab.)⁶, Le Havre (18 000 hab.), et Rochefort (22 000 hab.)⁷.

Pour autant, les raisons qui expliquent ce choix ne sont pas précisées. La monarchie semble privilégier les chefs-lieux de généralité où réside l'intendant, chargé de veiller à l'application de l'édit, comme dans les ports maritimes de Rouen, de La Rochelle et de Bordeaux. Les habitants doivent également être en mesure de payer la taxe des lanternes. C'est ce qui explique la plus forte proportion de grandes villes comprises dans l'édit. L'établissement des lanternes s'inscrit aussi dans un contexte de guerre, celle de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697). Il permet par une manœuvre fisco-financière, dont les ressorts ont été décrits par Daniel Dessert, de financer le conflit⁸. L'édit de 1697 en décrit les modalités. La monarchie s'engage à verser une rente annuelle pour financer l'illumination publique, qui doit dans un premier temps être « rachetée » au moyen d'une taxe levée sur les propriétaires. En d'autres termes, le nouvel impôt sur les lanternes est un emprunt forcé. Néanmoins, l'objectif financier n'entre pas en contradiction avec une pensée plus stratégique de la monarchie louis-quatorzienne. Après la politique de fortification menée aux frontières, le souverain souhaite policer le

4 Archives nationales [désormais AN], AD + 581, « Édit du roi pour l'établissement des lanternes dans les principales villes du royaume », juin 1697.

5 AN, E 664 B, fol. 396-398, arrêt du conseil d'État, 25 juin 1697.

6 Dunkerque a fait l'objet de plusieurs attaques anglaises entre 1694 et 1696.

7 Les données chiffrées sur la population en 1700 sont tirées de Caroline Le Mao, *Les Villes portuaires maritimes dans la France moderne (xv^e-xviii^e siècle)*, Paris, Armand Colin, 2015, p. 233-234.

8 Daniel Dessert, *Argent, pouvoir et société au Grand Siècle*, Paris, Fayard, 1984.



1. Les villes comprises dans l'édit de 1697

royaume de l'intérieur. Cette idée a conduit en 1667 à la création de la charge de lieutenant de police de Paris, qui a notamment pour mission la mise en place d'un éclairage public moderne⁹. C'est la raison pour laquelle trente ans plus tard, la capitale est la première source d'inspiration pour l'établissement des lanternes dans les principales villes de province.

Toutefois, aux yeux des édiles obligés d'éclairer leur ville, l'objectif de la décision royale est strictement financier. Dès l'été 1697, ils adressent au Conseil d'État des suppliques pour obtenir une exemption de la mesure ou une réduction du montant de l'impôt. Le Havre – qui n'est finalement pas compris dans l'édit¹⁰ – fait partie des rares villes, avec Lille, à faire valoir l'existence d'un dispositif d'éclairage. Les douze lanternes déjà installées sont jugées suffisantes pour les activités du guet et de la garde¹¹. Dans les ports maritimes, la spécificité des conditions météorologiques, de la composition sociale de la ville et de son profil économique sont des thématiques couramment mobilisées à l'encontre de l'établissement des lanternes. Brest, Marseille et Le Havre se plaignent de « l'impétuosité des vents » causant l'extinction des chandelles : aussi bien les vents de mer venant de l'ouest que les vents de terre comme le mistral et la tramontane¹². En 1771, à l'occasion d'une enquête menée par le pouvoir central sur l'emploi du fonds des lanternes, les édiles brestois évoquent aussi le risque d'incendie, en se référant à Portsmouth où les magasins de munitions ont pris feu durant l'été 1770¹³.

34

Le reflux démographique et la paupérisation sont aussi des motifs valables pour réclamer l'exemption de la taxe. La municipalité du Havre souligne, en janvier 1700, que les veuves de matelots chargées d'enfants n'ont pas les moyens de payer¹⁴. La population havraise a en effet diminué de moitié entre 1660 et 1699, passant de près de 20 000 à moins de 12 000 habitants¹⁵. À Marseille, les

9 Michel Auboin, Arnaud Teyssier & Jean Tulard (dir.), *Histoire et dictionnaire de la police du Moyen Âge à nos jours*, Paris, Robert Laffont, 2005, p. 169-172 ; Vincent Milliot, *L'Admirable police. Tenir Paris au Siècle des lumières*, Ceyzérieux, Champ Vallon, 2016.

10 L'édit de juin 1697 est aussi adressé à la ville du Havre, mais la ville n'est finalement pas choisie par le pouvoir central.

11 Archives municipales [désormais AM] Le Havre, DD 51, « Très humbles remontrances des maires et échevins du Havre sur la proposition des lanternes en ladite ville », 8 janvier 1700.

12 AM Marseille, extraits des registres du Conseil d'État, arrêt du 12 août 1698 ; AM Brest, extraits des registres du Conseil d'État, arrêt du 17 février 1701 ; AM Le Havre, DD 51, « Très humbles remontrances des maires et échevins du Havre sur la proposition des lanternes en ladite ville », 8 janvier 1700.

13 AM Brest, DD 3, Guillard à la ville de Rennes, 23 octobre 1771.

14 AM Le Havre, DD 51, « Très humbles remontrances des maires et échevins du Havre sur la proposition des lanternes en ladite ville », 8 janvier 1700.

15 Éric Saunier & John Barzman (dir.), *Histoire du Havre*, Toulouse, Privat, 2017, p. 127.

échevins considèrent que l'éclairage est inutile aux « gens de mer », c'est-à-dire à ceux qui naviguent ou qui ont navigué¹⁶. Ils seraient incapables de payer la taxe et n'en tireraient aucun bénéfice, puisqu'ils résident dans de petites maisons situées dans des endroits inaccessibles. Pour les édiles marseillais, l'éclairage ne serait utile qu'aux « marchands-négociants » ou « gens d'affaires ». Appartenant aux milieux sociaux les plus aisés, ils seraient plus exposés au vol et auraient les moyens de payer la taxe. Ils proposent ainsi de réduire l'étendue du dispositif d'éclairage aux lieux où ces derniers résident : dans la Grand-Rue, à proximité de l'hôtel de ville ; la rue de la Cotterie et au Port, c'est-à-dire essentiellement sur la rive droite¹⁷.

Les suppliques font aussi valoir que la mise en place de l'éclairage public pourrait nuire à certaines activités urbaines dans le contexte de la crise économique qui touche l'ensemble du royaume dans les années 1690¹⁸. À Marseille, la ville préfère utiliser un combustible régional, l'huile d'olive – qui est aussi employée dans les galères du roi – plutôt que du suif pour fabriquer des chandelles, comme l'impose l'édit¹⁹. Au Havre, en raison du déclin du commerce de la morue, les habitants n'auront pas les moyens de payer la taxe sur les lanternes²⁰. Finalement, les arguments invoqués contre la mise en place de la mesure révèlent une culture baroque de la nuit dans laquelle l'éclairage est considéré comme un objet de luxe²¹. Si plusieurs demandes sont similaires à celles des villes de l'intérieur, celles que mobilisent les édiles des villes portuaires maritimes font néanmoins ressortir des spécificités locales ayant trait à la maritimité du territoire²².

16 D'après Alain Cabantous, les gens de mer représentent près de 10% de la population dans les ports (Alain Cabantous, *Dix mille marins face à l'océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles [vers 1660-1794]. Étude sociale*, Paris, Publisud, 1991).

17 AM Marseille, CC 130, « Mémoire envoyé à Monsieur de Pontchartrain », juillet 1697.

18 Sur la crise de 1693-1695, se référer à Marcel Lachiver, *Les Années de misère. La famine au temps du Grand Roi (1680-1720)*, Paris, Fayard, 1991.

19 Patrick Boulanger, *Marseille, marché international de l'huile d'olive. Un produit et des hommes de 1725 à 1825*, Marseille, Institut historique de Provence. Économies modernes et contemporaines, 1996.

20 AM Le Havre, DD 51, « Très humbles remontrances des maires et échevins du Havre sur la proposition des lanternes en ladite ville », 8 janvier 1700.

21 Sur la culture baroque de la nuit dans les fêtes de cour, voir Craig Koslofsky, *Evening's Empire. A History of the Night in Early Modern Europe*, Cambridge/ New York, Cambridge University Press, 2011.

22 Simona Cerutti et Massimo Vallerani, « Suppliques. Lois et cas dans la normativité de l'époque moderne – Introduction », *L'Atelier du Centre de recherches historiques*, n° 13, 2015, en ligne, consulté le 27 avril 2021 : <http://journals.openedition.org/acrh/6545>.

Malgré les nombreuses requêtes envoyées au Conseil d'État, le pouvoir central octroie peu d'exemptions. Six villes en obtiennent dès 1699 : Lille, Valenciennes, Tournai²³, Aix, Toulon et Marseille, soit seulement deux ports maritimes²⁴. L'exemption des trois cités provençales est l'aboutissement d'un long processus de négociation engagé avec le pouvoir central. Ces dernières ont fait le choix de s'associer pour obtenir gain de cause. Il est aussi probable que la permission de ne pas s'éclairer à Toulon et à Marseille s'explique par la présence d'un arsenal. Dans le projet d'illumination de la cité phocéenne de 1697, le nouveau quartier de l'arsenal des galères n'est pas éclairé²⁵, contrastant avec la rive droite du Vieux-Port où se situent le pouvoir échevinal et le nouveau quartier du Cours.

36

Après l'exemption exceptionnelle accordée à Marseille et à Toulon, la monarchie accepte, en 1701, que les villes de Brest²⁶ et de La Rochelle²⁷ cessent à leur tour de s'éclairer. Les deux municipalités font valoir la nécessité d'utiliser le fonds des lanternes pour financer une dépense jugée plus importante que l'éclairage : la construction de casernes. À Bayonne, lorsqu'après plusieurs interruptions de l'illumination publique au début du XVIII^e siècle, les édiles souhaitent la rétablir définitivement dans les années 1760, le maréchal de Richelieu, gouverneur de Guyenne depuis 1755, s'y oppose. L'intendant lui apporte son soutien sous le prétexte que « pendant la nuit il y a des sentinelles à Bayonne comme dans toutes les villes de guerre au moyen desquelles la sûreté publique ne souffre point d'atteinte eu égard à la facilité d'arrêter ceux qui pourroient la troubler²⁸ ». Il peut dès lors sembler paradoxal qu'au même moment le gouverneur de Guyenne appuie les jurats de Bordeaux qui souhaitent également rétablir leur éclairage²⁹. Ce choix s'explique par la présence d'une garnison et par la situation géographique de la ville, proche de la frontière. Finalement, les dépenses militaires font partie des arguments les plus efficaces pour obtenir une exemption.

L'illumination peut même constituer un risque pour les villes portuaires maritimes. C'est peut-être la raison pour laquelle le pouvoir central fait le choix de ne pas éclairer les cités les plus septentrionales, afin d'utiliser la nuit comme une barrière naturelle contre l'ennemi anglais. Comme le rappelle Jean Verdon pour la période médiévale, l'obscurité peut être un atout aussi bien qu'un obstacle

23 Lille a obtenu une exemption de l'édit car elle s'éclaire déjà depuis 1667.

24 AN, E 685 B, f° 340-343, arrêt du Conseil d'État, 31 mars 1699.

25 AM Marseille, CC 130, « Dénombrement des lanternes qu'il faut dans la ville de Marseille », s. d. [1697].

26 AM Brest, DD 3, extrait des registres du Conseil d'État, arrêté du 7 mai 1701.

27 Jean-Baptiste-Ernest Jourdan, *Éphémérides historiques de La Rochelle* [1861], Marseille, Laffitte, 1979, t. II, p. 81, 400.

28 AM Bayonne, DD 161, l'intendant aux échevins de Bayonne, 16 octobre 1761.

29 Archives départementales [désormais AD] Gironde, les jurats de Bordeaux à l'intendant, 16 octobre 1758.

sur le plan militaire. Son utilisation correspond à deux types de guerres faisant appel à deux formes de vertus : la ruse ou la force. Toutefois, le plus souvent, la nuit ne constitue pas le moment le plus propice au combat³⁰. C'est encore vrai durant l'époque moderne. Le combat naval est rendu d'autant plus difficile que la topographie des reliefs sous-marins perd toute visibilité. Alain Cabantous et Gilbert Buti soulignent dans leur étude sur les risques, périls et fortunes de mer, que la majorité des naufrages ont lieu la nuit, durant la saison hivernale, et à proximité des côtes³¹. Outre le problème de visibilité, au XVIII^e siècle, les signaux de nuit qu'ils soient sonores ou visuels sont encore peu développés.

UNE MODERNISATION PRÉCOCE DE L'ÉCLAIRAGE PORTUAIRE

Si durant la première moitié du XVIII^e siècle, les villes-arsenal de Toulon, de Brest et le port de Marseille qui abrite l'arsenal des galères refusent de s'éclairer ou abandonnent précocement l'éclairage public, il n'en va pas de même des ports de commerce de la façade atlantique et de la Manche, comme Caen, Rouen, Bordeaux, Nantes et Saint-Malo.

Dans ces dernières villes, les rythmes annuels et journaliers de l'illumination publique, imposés par l'édit, sont similaires à ceux des villes de l'intérieur. Les lanternes ne sont allumées que durant la saison hivernale, de la fin du mois d'octobre à la fin du mois de mars, et cessent de fonctionner durant les périodes où la lune éclaire. La même observation vaut pour les horaires fixés par les municipalités. On commence à éclairer à partir de dix-sept heures jusqu'à une heure du matin, soit durant près de huit heures.

Les ports de commerce se distinguent des villes de l'intérieur par l'augmentation précoce du nombre de lanternes. À Rouen on compte huit cents lanternes en 1698, 918 en 1715 et 1202 en 1770³². Nantes dispose de quatre cents lanternes entre 1697 et le début des années 1730, 464 en 1743, et 558 en 1767³³. Caen

30 Jean Verdon, *La Nuit au Moyen Âge*, Paris, Perrin, 1998, p. 42.

31 Michel Depeyre, « Chasser dans la nuit... vaisseaux et flottes britanniques la nuit, au XVIII^e siècle », dans Suzy Halimi (dir.), *La nuit dans l'Angleterre des Lumières*, Paris, Presses de la Sorbonne Nouvelle, 2009, p. 37-47; Alain Cabantous & Gilbert Buti, *De Charybde en Scylla. Risques, périls et fortunes de mer du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, Belin, 2018, p. 132.

32 AM Rouen, Chartrier 203, « État de la recette et dépense par le receveur de la ville sur les fonds destinés pour la suspension et entretien des lanternes », 1698; « Adjudication de la chandelle pour l'illumination des lanternes publiques de Rouen », 6, 16 et 21 mai 1715; « Mémoire instructif concernant l'établissement et la dépense des lanternes pour l'illumination de la ville de Rouen », 22 mars 1776.

33 AM Rennes, DD 222, toisage de la ville de Nantes, 27 juillet 1697; AM Nantes, DD 372, procès-verbaux de renable de l'entretien des lanternes, 28 juin 1731, 27 septembre 1743; mémoire au sujet de la fourniture des chandelles, 1767.

possède 257 lanternes en 1740, 285 en 1760, et 370 en 1770³⁴. Seules Metz et Lille connaissent une évolution comparable, sans doute en raison de leur statut de villes frontalières.

L'innovation technique est aussi plus précoce dans les villes portuaires maritimes. En 1697, l'édit impose le modèle de la lanterne parisienne, à seau. Ce sont des luminaires à carreaux de verre, de 54 cm de longueur, de forme octogonale, qui fonctionnent à la chandelle. Ils sont suspendus au milieu des rues, au moyen d'une corde accrochée aux fenêtres du premier étage ou enfermée dans une boîte fixée au mur³⁵. L'édit impose également une distance de dix à douze mètres entre chaque luminaire.

38

En dépit de cette stricte réglementation, des améliorations ponctuelles sont réalisées par les artisans qui obtiennent le marché de l'entretien des lanternes³⁶. Elles semblent davantage concerner les villes portuaires maritimes confrontées à des conditions météorologiques plus défavorables, comme le rappellent les suppliques envoyées au Conseil d'État. Le modèle de la lanterne parisienne subit des transformations. À Brest, pour mieux protéger la flamme du vent, l'entrepreneur propose, dès 1698, de recourber le chapiteau et d'ajouter une petite porte de fer noir pivotante au-dessous du luminaire³⁷. À Saint-Malo dans les années 1770, pour mieux résister à l'air marin et éviter la rouille, les lanternes sont désormais fabriquées en cuivre plutôt qu'en tôle³⁸. Le mode de suspension évolue lui aussi. À Brest, en 1698, sur les deux cent cinquante lanternes que possède la ville, cent quinze sont fixées à des mâts, ce qui va à l'encontre du modèle de suspension parisien³⁹. L'usage de poteaux permet d'éviter que le matériel ne se balance comme c'est le cas avec une corde. On retrouve toutefois ce mode de suspension dans des villes de l'intérieur, mais de façon plus ponctuelle, dans des espaces spécifiques comme les quais et les ponts, c'est-à-dire à proximité de l'eau. Ainsi, les contraintes géographiques dans les villes portuaires maritimes peuvent aussi constituer un moteur en matière d'innovation technique.

34 Jean-Claude Perrot, *Genèse d'une ville moderne...*, *op. cit.*, t. III, p. 663.

35 Pierre Le Vieil, *L'Art de la peinture sur verre et de la vitrerie*, s. I. [Paris], Louis-François Delatour, 1774, p. 224-225.

36 Sur le rôle de l'artisan dans l'innovation technique, voir Liliane Hilaire-Pérez, « L'artisan, les sciences et les techniques (xvi^e-xviii^e siècles) », dans Liliane Hilaire-Pérez, Fabien Simon & Marie Thébaud-Sorger (dir.), *L'Europe des sciences et des techniques (xv^e-xviii^e siècles). Un dialogue des savoirs*, Rennes, PUR, 2016, p. 103-110.

37 AM Brest, DD 3, « État de l'augmentation qu'il convient faire aux lanternes de la ville de Brest », 27 octobre 1698.

38 AD Ille-et-Vilaine, C 445, extrait des « Registres des délibérations de la communauté de ville de Saint-Malo, 15 octobre 1771 ».

39 AM Brest, DD 3, « Toisé des poteaux de bois de chêne fournis par le sieur Louis Plot, entrepreneur », 6 mars 1698.



2. Lanterne à chandelle

Cette reconstitution est le résultat d'un travail de recherche pluridisciplinaire mené sur le pont Notre-Dame de Paris dans les années 1720, réalisé par la société Chromelight, en collaboration avec le Lisic (laboratoire d'informatique Signal et Image de la Côte d'Opale), l'Ulco (université du littoral Côte d'Opale) et l'Irhis (université de Lille 3).

Bordeaux va plus loin dans la modernisation de l'éclairage public. Dès la première décennie du XVIII^e siècle, alors que dans la majeure partie des villes l'illumination reste limitée à la cité intra-muros, les négociants en vin s'associent pour installer des lanternes dans le faubourg des Chartrons afin de favoriser le développement du commerce⁴⁰. La ville cesse ensuite de s'éclairer pour des raisons financières jusqu'à l'arrivée du nouvel intendant de Guyenne, le marquis de Tourny (1743-1757). Ce dernier cherche à embellir et à ouvrir la cité par la destruction des remparts et l'aménagement de promenades⁴¹. C'est dans ce contexte de transformation de la ville que l'illumination publique est progressivement rétablie. L'intendant autorise dans un premier temps, en 1745, un négociant hollandais des Chartrons, Jacob Decourt, à importer cinquante lanternes à huile de Rotterdam⁴². L'achat et l'entretien des lanternes font l'objet d'une souscription publique de douze habitants du quartier des Clarons, situé dans le faubourg des Chartrons. À l'exception de deux habitants, chacun paie la même quote-part qui s'élève à 24 livres, pour un montant total de 282 livres⁴³. Georg Brommer, un négociant et représentant consulaire hambourgeois récemment anobli, paie la plus forte somme (30 livres)⁴⁴.

L'initiative se répand ensuite dans les quartiers alentour. L'année suivante, quatre-vingt-cinq habitants du quartier de la Palu suivent l'exemple des Chartrons⁴⁵. C'est un quartier plus populaire, peuplé de journaliers, de bateliers et de tonneliers, situé au nord des Chartrons, sur d'anciennes terres marécageuses, qui se développe au XVIII^e siècle⁴⁶. Une liste de souscription publique du quartier, datant de 1746, permet d'en savoir plus sur la sociologie de ceux qui souhaitent participer à l'achat de lanternes. Comme aux Clarons, les négociants comptent parmi les plus gros contributeurs. En revanche, la plus importante quote-part

40 AM Bordeaux, DD 10, annonce du bail à rabais des chandelles pour les lanternes, 18 novembre 1706.

41 Paul Butel, *Vivre à Bordeaux sous l'Ancien Régime*, Paris, Perrin, 1999, p. 184-186.

42 AD Gironde, C 1077, « État de cinquante lanternes, leurs fers et assortiments que le S. Decourt a fait venir de Rotterdam », 1750.

43 AD Gironde, C 1077, « Souscription publique des habitants et négociants des Clarons », 1745.

44 Paul Butel, *Les Dynasties bordelaises. Splendeur, déclin et renouveau*, Paris, Perrin, 2008, p. 109; Alain Ruiz (dir.), *La Présence de l'Allemagne à Bordeaux du siècle de Montaigne à la veille de la seconde guerre mondiale*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 1997, p. 52-104; Jörg Ulbert & Gérard Le Bouëdec (dir.), *La Fonction consulaire à l'époque moderne. Affirmation d'une institution économique et politique (1500-1700)*, Rennes, PUR, 2006, p. 247-248.

45 AD Gironde, C 1077, ordonnance de l'intendant pour l'installation de lanternes dans le quartier de la Palu, 29 décembre 1746.

46 Sandrine Lavaud, « La Palu de Bordeaux aux xv^e et xvi^e siècles », *Annales du Midi. Revue de la France méridionale*, vol. 114, n° 237, janvier-mars 2002, p. 24-44.

s'élève à 17 livres. Sans surprise, les métiers qui apparaissent dans la liste sont liés au grand commerce portuaire (négociants, consul, courtiers, notaire), et à la sphère paramaritime, qui dépend directement des activités maritimes (bouchonnier, chirurgiens, voilier, charpentier, menuisier, serrurier)⁴⁷.

Tableau 1. Liste de la souscription publique dans le quartier de la Palu à Bordeaux, 29 décembre 1746

Métiers	Nombre de contributeurs exerçant ce métier	Quote-part en livres
Négociant	5	6-16
Consul	1	16
Courtier	4	13
Notaire	1	13
Bouchonnier	1	6
Chirurgien	2	3-6
Voilier	1	6
Maître d'école	1	4
Boulangier	1	3
Charpentier	1	3
Lanternier	1	2
Menuisier	1	2
Pâtissier	1	2
Serrurier	1	2
Métiers non indiqués	63	2-17
Total	85	1 000

L'illumination publique se répand ensuite de la périphérie vers le centre de Bordeaux. En 1750, des lanternes sont installées dans le cours du Chapeau-Rouge et sur la place Royale⁴⁸. En 1758, en pleine guerre de Sept Ans (1756-1763), l'éclairage est finalement rétabli dans toute la ville, à la demande des jurats. Ces derniers décident à la suite d'un nouveau toisage de faire installer 2 400 lanternes dans « la ville, les faubourgs et le port ». Ces trois espaces sont alors clairement dissociés et mis sur un pied d'égalité. Toutefois, les édiles doivent trouver les moyens de financer un service qui ne peut plus seulement reposer sur les souscriptions publiques des habitants. Ils proposent de payer l'éclairage grâce aux taxes sur les marchandises qui entrent dans le port⁴⁹. Les arguments mobilisés par les jurats auprès de l'intendant en faveur du rétablissement de l'illumination publique sont nombreux. Il permettrait tout d'abord de lutter plus efficacement contre les vols et les crimes nocturnes qui seraient en augmentation, parce qu'il

47 Gérard Le Bouëdec, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique (1690-1790)*, Paris, Armand Colin, p. 249.

48 AD Gironde, C 1077, « État de ce qui est dû pour les lanternes fournies et posées dans le quartier de la rue du Chapeau-Rouge et de la place Royale », 10 mars 1750.

49 AM Bordeaux, DD 10, « Note sur les recettes des droits du roi entrant dans le port pour payer les dépenses de l'entretien des lanternes », 1759.

serait plus facile de prendre la fuite dans un port en s'embarquant sur un navire. L'éclairage permettrait également de renforcer le contrôle policier sur une ville dont la superficie et le nombre d'habitants augmentent, et où le commerce est en plein essor.

L'avance de Bordeaux en matière d'éclairage public n'est pas limitée au domaine technique. Un nouveau type de marché est passé avec la municipalité. Alors que dans la majeure partie des villes éclairées, deux entrepreneurs ou plus, se partagent l'adjudication de l'entretien des lanternes et de la fourniture du combustible, dans la cité bordelaise le contrat n'est passé qu'avec un seul entrepreneur. C'est un négociant, le sieur Corregeolles, qui se charge de l'ensemble du service. Les clauses qu'il propose sont également novatrices. Plutôt que de cesser l'illumination à une heure du matin, celle-ci durerait jusqu'au jour, y compris durant les nuits de pleine lune⁵⁰. Le projet de contrat prévoit également l'augmentation régulière du nombre de lanternes.

42

Les nouveaux luminaires sont achetés à Londres, mais le navire qui les ramène à Bordeaux fait une escale à Rotterdam. La Hollande n'étant alors pas en guerre contre l'Angleterre, les négociants bordelais peuvent continuer à commercer par l'intermédiaire de navires neutres. Un dessin adressé à l'intendant représente les nouvelles lanternes. Ce sont des globes de cristal à deux mèches fichés sur un poteau. Une note précise qu'ils « donnent infiniment plus de lumière qu'une chandelle⁵¹ ». Les lanternes globulaires ont d'abord été installées dans la City, par la Convex Light Company dans les années 1690. Cependant, Londres a commencé à s'éclairer plus tardivement que Paris, à partir des années 1680. La capitale anglaise a longtemps souffert d'une mauvaise image en matière d'illumination publique. Ce n'est qu'à partir du milieu du XVIII^e siècle qu'elle rattrape son retard. Elle a désormais la réputation d'être la ville la mieux éclairée d'Europe⁵². C'est la raison pour laquelle, à l'instar des négociants bordelais, les édiles de Marseille se renseignent aussi sur le modèle londonien lorsqu'ils souhaitent illuminer la ville pour la première fois en 1785⁵³.

50 Cependant, la municipalité préfère continuer les cessations de l'éclairage durant les périodes où la lune éclaire et limiter sa durée jusqu'à trois heures du matin (AM Gironde, C 1078, proposition de bail de Corregeolles, 1758 ; les jurats de Bordeaux à l'intendant, 16 décembre 1758).

51 AD Gironde, C 1078, « Devis des lampes globulaires de cristal », s. d.

52 Malcolm Falkus, « Lighting in the Dark Ages of English Economic History. Town Streets before Industrial Revolution », dans Donald C. Coleman & Arthur H. John (dir.), *Trade, Government and Economy in Pre-Industrial England*, London, Weidenfeld & Nicolson, 1976, p. 248-273.

53 AM Marseille, DD 314, rapport des commissaires sur l'éclairage de la ville et de ses faubourgs, 4 mai 1785.

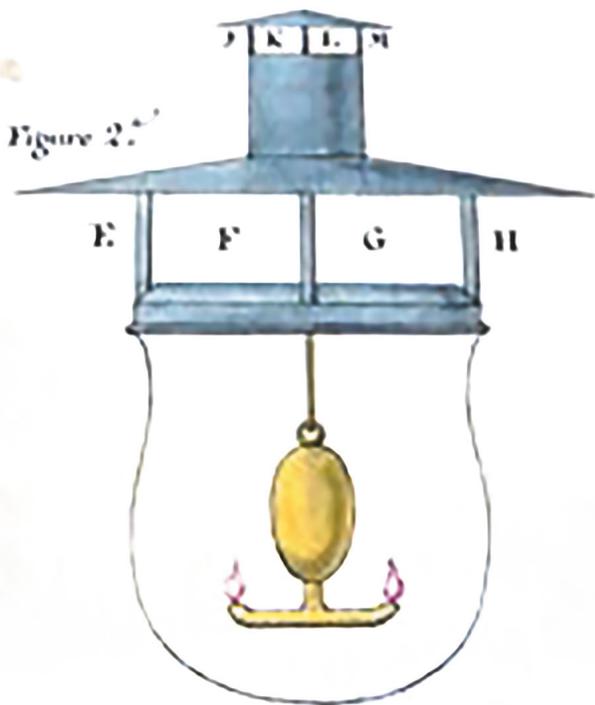


Figure 2.^e

Figure 3.^e



3. Ci-dessus, modèle de lanterne londonienne, années 1750
(AD Gironde, C 1078, mémoire anonyme adressé
à l'intendant, s.d.)

4. Ci-contre, modèle de lanterne amstellodamoise,
années 1709 (AM Lille, carton 1256, dossier 9,
dessin colorisé de lanterne à lampes,
envoyé par les magistrats de Bruxelles, 1709.)



Malgré l'avance bordelaise, la ville la plus précoce dans le domaine de l'illumination publique en France n'est pas un port, mais une ville de l'intérieur, Lille. La cité flamande a commencé à s'éclairer en même temps que la capitale, en 1667. En 1708, les magistrats lillois se renseignent auprès de la ville Bruxelles pour réformer l'illumination publique⁵⁴. Les lanternes bruxelloises s'inspirent de celles d'Amsterdam, autre grand port maritime, qui a commencé à s'éclairer dès 1669⁵⁵. Ce sont des luminaires à huile, à quatre faces, qui sont aussi fixés à un mât.

L'exemple de ces deux villes des frontières intérieure et maritime, prouve que contrairement à l'établissement de 1697, la transmission des savoirs et des savoir-faire ne suit plus un mouvement allant du centre – Paris – vers la périphérie – les villes de province. Les informations et les produits circulent de part et d'autre de la frontière grâce aux relations nouées entre les édiles et les négociants. Dans les années 1760, Bordeaux sert de modèle à Bayonne qui souhaite moderniser son éclairage⁵⁶. Ainsi, les connaissances en matière d'éclairage public circulent aussi au sein du royaume, entre les villes portuaires maritimes.

44

LA LANTERNE À RÉVERBÈRES, UNE TECHNOLOGIE ASSOCIÉE À LA MER

Dans les années 1770, l'installation des lanternes à réverbères qui remplacent les lanternes à chandelle constitue un troisième temps fort dans la diffusion de l'éclairage public.

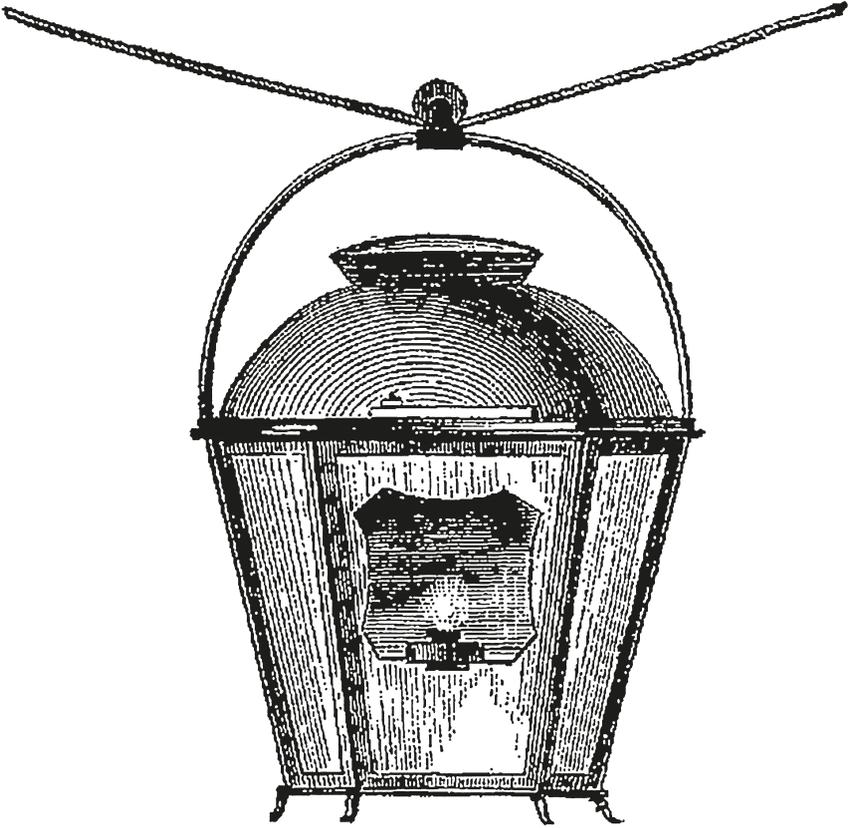
La lanterne à réverbères est une innovation majeure du Siècle des Lumières. Elle est présentée pour la première fois à l'Académie des sciences par l'ingénieur mécanicien Bourgeois de Chateaublanc, dans les années 1740⁵⁷ (fig. 5). Cette période correspond à l'installation à Bordeaux des lanternes londoniennes. Il n'est d'ailleurs pas improbable que ces dernières aient pu inspirer l'inventeur français dans la conception de la lanterne à réverbère. Le premier prototype est

54 AM Lille, Affaires générales, carton 1256, dossier 9, « Réquisition pour l'instruction de l'établissement et entretien des lanternes de Bruxelles », 1709 (l'adoption du modèle amstellodamois à Lille date des années 1720); AM Marseille, DD 314, « Rapport de M^{rs} les commissaires du conseil, sur l'éclairage de la ville et des faubourgs », 23 avril 1785.

55 Lettie S. Multhauf, « The Light of Lamp-Lanterns. Street lighting in 17th-Century Amsterdam », *Technology and Culture*, vol. 26, n° 2, avril 1985, p. 236-252.

56 Finalement Bayonne conserve le modèle parisien, sans doute par souci d'économie: AD Pyrénées-Atlantiques, Bayonne, DD 153, « Ordonnance de Messieurs les maires, sous-maires et jurats, gouverneurs de Bordeaux, juges criminels & de police portant règlement pour les lanternes », 31 janvier 1759.

57 Jean-Gaffin Gallon (dir.), *Machines et inventions approuvées par l'Académie royale des sciences*, Paris, Martin, Coignard & Guérin, 1735-1777, t. VII, *Depuis 1734 jusqu'en 1754*, p. 273-275.



5. La lanterne à réverbères de Bourgeois de Chateaublanc
(Louis Figuier, *Les Merveilles de la science ou description populaire
des inventions modernes*, Paris, Furne, Jouvet et Cie, 1867-1891, t. IV,
Éclairage, chauffage, ventilation, phares, puits artésiens, cloche à plongeur,
moteur à gaz, aluminium, planète Neptune, p. 14.)

un luminaire à huile, dont la cage a la forme d'un cône. On y trouve un réflecteur de lumière installé à l'intérieur du chapiteau, appelé réverbère, qui a la forme d'un miroir concave argenté. Cependant, la lanterne à réverbères ne remporte pas le succès escompté en raison du coût exorbitant de sa fabrication et reste confinée aux espaces privés parisiens, ceux des hôtels particuliers.

C'est le second prototype de lanterne à réverbère qui parvient à s'imposer dans un grand nombre de villes du royaume. En 1763, l'Académie des sciences lance un concours sur « la meilleure manière d'éclairer les rues d'une grande ville », à la demande du lieutenant général de police, Antoine de Sartine⁵⁸. Le nouveau modèle présenté par Bourgeois de Chateaublanc est une lanterne à huile de forme hexagonale qui dispose de plusieurs réverbères installés dans le chapiteau et derrière chaque lampe. Sa lumière est au moins trois fois plus puissante que les anciennes lanternes à chandelle.

46 Bourgeois de Chateaublanc fait partie des lauréats du concours académique, grâce à la protection d'Antoine de Sartine. Fort de son succès, l'inventeur fonde avec un associé, Tourtille-Sangrain, une compagnie d'éclairage public qui obtient en 1769 le marché de l'illumination de la capitale⁵⁹. Désormais, le service est réuni dans les mains d'un seul entrepreneur, comme à Bordeaux. Avoir été lauréat de l'Académie des sciences confère une plus grande légitimité auprès des municipalités qui souhaitent s'éclairer ou moderniser leur dispositif d'éclairage. C'est ce qui explique notamment que la compagnie parisienne parvienne ensuite à s'implanter dans vingt-cinq villes. Parmi les cités portuaires maritimes qui réclament des lanternes à réverbères, certaines possèdent déjà un éclairage public à la chandelle, comme Rouen, Nantes et Bayonne, ou un dispositif plus moderne comme Bordeaux ; d'autres ont abandonné l'illumination publique depuis la première moitié du XVIII^e siècle, comme Brest et La Rochelle ; une autre partie ne s'éclaire pas encore, à l'instar de Marseille et de Toulon. L'implantation nationale de la compagnie, qui prend rapidement le nom de Tourtille Sangrain, s'explique par le puissant réseau de clientèle dont dispose ce dernier, notamment dans l'Ouest. L'associé de Bourgeois de Chateaublanc est né en Normandie. Il a d'abord travaillé à Rouen dans l'industrie de luxe – le lustrage de la soie – avant de se reconvertir dans l'éclairage public. Ses activités l'ont amené à obtenir la protection de la Cour, de Madame de Pompadour et de plusieurs intendants⁶⁰.

58 Académie des Sciences, Manuscrits des Prix (1763-1766), « Prix Sartine » d'éclairage des villes.

59 AN, AD + 984, « Soumission de à M. de Sartine pour l'illumination de Paris pendant vingt années », 8 juin 1769.

60 Darrin Mac Mahon & Sophie Reculin, « Un entrepreneur de lumière », *L'Histoire*, n° 435, mai 2017, p.66-71.

Le soutien d'Antoine de Sartine, d'abord en tant que lieutenant général de police (1759-1774) puis en tant que secrétaire d'État à la Marine (1774-1780), permet à l'entreprise Tourtille Sangrain d'étendre ses activités au marché des phares. Dans une lettre de 1779 adressée à la municipalité du Havre pour qu'elle fasse appel à la compagnie parisienne, Sartine souligne la nécessité d'éclairer les quais et les bords du bassin « qui sont si dangereux que presque tous les ans il s'y noient des matelots et autres gens de mer ». « Comme cet établissement en conservant les marins procureroit encore le double avantage d'assurer la rentrée des batiments dans le port pendant la nuit, et les droits du roi, par l'obstacle qu'on y mettroit à la fraude », il termine sa lettre en proposant que le roi se charge de la dépense⁶¹. Le développement de l'éclairage littoral est alors un élément-clé de la nouvelle politique maritime de la France durant le dernier tiers du XVIII^e siècle. Elle s'inspire notamment du modèle anglais pour la construction de nouveaux phares⁶².

C'est grâce à l'impulsion du pouvoir central que la compagnie Tourtille Sangrain obtient le marché des phares de Sète (1770) ; du Planier, au large de Marseille (1774) ; du cap Fréhel, en Bretagne (1775) ; de l'île d'Oléron (1777) ; des Baleines, sur l'île de Ré (1778) ; de la Hève, au Havre (1779) ; de Barfleur, dans le Cotentin, et d'Ailly, près de Dieppe (1780) ; et enfin de Stiff, à Ouessant, et de Cordouan (1782)⁶³. Il incombe à la compagnie de remplacer le charbon dans les anciennes « tours à feu » par des réverbères, du même modèle que ceux qui sont fabriqués pour l'éclairage urbain. Elle doit aussi les entretenir, se charger de la fourniture de l'huile et de la nomination des gardiens de phare après l'accord préalable de l'administration de la marine⁶⁴.

Dans plusieurs villes portuaires maritimes, le marché de l'éclairage du phare va de pair avec celui qui est passé avec la ville, comme à Marseille, Dieppe et Le Havre, même si les deux contrats ne sont pas signés en même temps. À Marseille, l'éclairage du phare du Planier précède celui de la ville. Construit au XIV^e siècle, le phare de la Cité phocéenne est surélevé en 1774 pour l'installation des réverbères de la compagnie Tourtille Sangrain⁶⁵. L'évènement est commémoré par une médaille

61 AM Le Havre, DD 51, Sartine aux maire et échevins du Havre, 7 mai 1779.

62 Michel Depeyre, « "Chasser" dans la nuit... », art. cit., p. 37-47.

63 La liste d'une partie des phares éclairés figure dans un tableau adressé par la compagnie parisienne aux échevins de Marseille : AM Marseille, DD 314, « État des villes que le Sr Sangrain éclaire par entreprise, et dans lesquelles il a monté l'établissement de l'illumination », 1785 ; Francis Dreyer, *Éclairer la mer*, op. cit., p. 35-41 ; Jean-Christophe Fichou, *Gardiens de phares*, op. cit., p. 21-22.

64 *Id.*, « D'une occupation à un métier : la formation des gardiens de phares (1839 1960) », *Techniques & Culture*, n° 45, 2005, en ligne, consulté le 15 mai 2019 : <http://journals.openedition.org/tc/1511>.

65 Francis Dreyer, *Éclairer la mer*, op. cit., p. 38.



6. Médaille commémorant l'éclairage de la ville de Marseille et du phare, 1786 (conservée aux archives municipales de Marseille)

en argent, commandée par l'entreprise en 1786, portant la légende « *Quescite vigilo* » (« Prenez du repos, je veille ») qui associe clairement l'éclairage urbain à celui du phare⁶⁶ (fig. 6). L'avers représente au premier plan le phare du Planier, dans lequel est inséré un médaillon représentant l'intendant. À sa droite se dresse un coq symbolisant le soleil et la surveillance ; tandis qu'à sa gauche sont esquissés les contours de la ville de Marseille et de son port, au soleil couchant.

L'entreprise parisienne obtient également le marché d'un grand nombre de villes portuaires (fig. 7) : Nantes (1776), Caen (1779), Brest (1781), Dieppe (1782), Morlaix, Landerneau, Rochefort et Lorient (1783), Marseille (1785), Le Havre (1786) et Rouen (1787). C'est avec la ville de Marseille que Tourtille Sangrain passe le marché le plus rentable. La compagnie est chargée d'éclairer toute l'année – donc y compris durant l'été – « la ville, ses faubourgs et l'arsenal ». Si le port n'est pas mentionné, c'est parce qu'il est compris dans la ville et l'arsenal. À Lorient, à Brest et au Havre, le port fait l'objet de traités particuliers, à la demande du secrétaire d'État à la Marine. On l'éclaire durant toute la nuit et toute l'année à la différence de la ville qui conserve un rythme d'illumination saisonnier. Dans la cité brestoïse, le traité passé avec la compagnie pour éclairer la ville (1781) précède celui qui est signé pour l'illumination du port de Brest, des cales, du baigne, et de l'hôpital de Pontanézen (1782)⁶⁷. C'est aussi le cas à Lorient où l'éclairage de la ville (1780) précède le traité passé pour le port (1787). Au Havre, en revanche, le contrat signé pour le port (1780) précède celui de la ville (1786)⁶⁸.

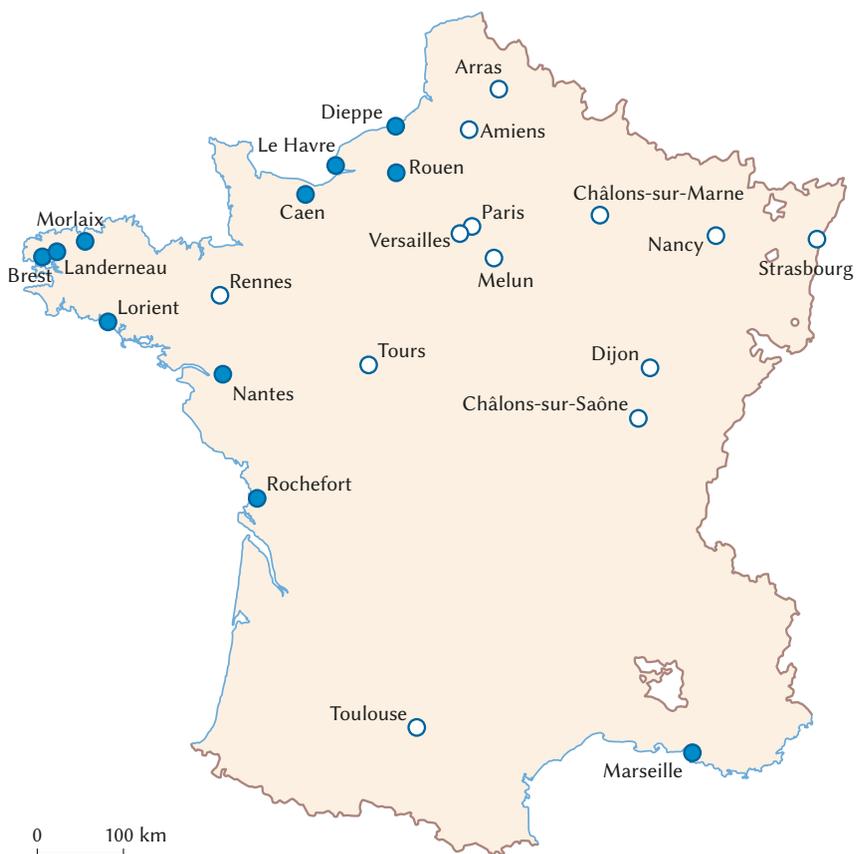
Forte des différents marchés passés pour l'éclairage des phares et des villes, la réputation de la compagnie Tourtille Sangrain est à son apogée dans les années 1780. Elle dépasse désormais les frontières nationales. L'impératrice de Russie sollicite Bourgeois de Chateaublanc pour la construction d'un phare à Saint-Petersbourg⁶⁹. Thomas Jefferson, lors de son séjour à Paris en tant qu'ambassadeur des États-Unis (1785-1789), entre aussi en contact avec la compagnie Tourtille Sangrain. Il cherche à obtenir pour les chasseurs de baleines

66 AM Marseille, DD 314, « Tourtille Sangrain aux maire, échevins et assesseur de Marseille », 24 décembre 1786.

67 Le roi acquiert, en 1779, la terre de Pontanézen pour y établir un hôpital destiné à la marine (Frédérique Joannic-Seta, *Le Baigne de Brest. Naissance d'une institution carcérale au Siècle des lumières*, Rennes, PUR, 2015, p. 75-76).

68 AM Tours, DD 26, « Extrait des traités passés par divers villes avec le S^r Tourtille Sangrain, pour établir et entretenir les illuminations publiques, avec des lanternes à réverbère », 12 novembre 1787 ; Maurice Bernard, *La Municipalité de Brest de 1750 à 1790*, Paris, E. Champion, 1915, p. 255.

69 Louis-François Metra, *Correspondance secrète, politique et littéraire, ou Mémoires pour servir à l'histoire des cours, des sociétés et de la littérature en France, depuis la mort de Louis XIV*, London, J. Adamson, 1787-1790, t. VIII, p. 268-269.



7. Les villes éclairées par la compagnie Tourtille Sangrain, en 1787

de l'île de Nantucket des droits de douane qui leur soient plus favorables qu'avec l'Angleterre. À cette occasion, Jefferson livre dans un rapport une comparaison entre les différentes huiles d'éclairage pour faire la promotion de l'huile de spermaceti⁷⁰. Le terrain est alors favorable pour que l'entreprise noue une relation commerciale avec les Américains. Par l'entremise du marquis de La Fayette, Tourtille Sangrain signe en 1785 un contrat avec des négociants de Boston pour la fourniture de 400 000 livres d'huile de baleine ou spermaceti, pendant six ans⁷¹.

La compagnie Tourtille Sangrain a également pu prospérer grâce à l'apparition de nouveaux acteurs qui contribuent à l'augmentation de la demande de lumière durant le dernier tiers du XVIII^e siècle. Jusque dans les plus petites villes, les municipalités et les habitants réclament l'installation d'un éclairage public ou une modernisation du dispositif existant. Dans les demandes formulées par les édiles des villes portuaires maritimes, la peur de l'étranger est omniprésente. C'est le cas dès les années 1720, à Nantes, où les échevins réclament au contrôleur général des finances le fonds annuel des lanternes pour garantir la sécurité dans une ville où « le commerce maritime attire un grand nombre d'étrangers⁷² ». À Saint-Malo, en 1781, le subdélégué écrit à l'intendant pour lui signaler « qu'il ne peut plus garder le silence plus longtemps » concernant la suppression de l'éclairage qui est à l'origine de plaintes journalières des habitants contre les « matelots » et les « gens de tous pays » qui commettent leurs forfaits de nuit⁷³. À Bayonne, dans une ordonnance de police de 1761, les édiles justifient le rétablissement des lanternes par l'augmentation de la population en un « temps où la course a attiré une infinité d'étrangers⁷⁴ ». Enfin, à Marseille, en 1785, lorsque la ville met pour la première fois en place un éclairage public, les commissaires chargés du rapport ne notent que « rien [n'est] plus utile à la sûreté publique, que l'éclairage des rues pendant la nuit. La ville de Marseille en a sans doute le plus grand besoin. L'accès des étrangers que le commerce y attire, tant de gens sans aveu de toutes les nations, sa population, sa facilité d'y entrer, et surtout d'en sortir, rendent les nuits dangereuses⁷⁵ ».

70 National Archives, Founders Online, Jefferson Papers, « Observations on the Whale-Fishery », 14 novembre 1788, en ligne, consulté le 15 mai 2019 : <http://founders.archives.gov/documents/Jefferson/01-14-02-0064-0005>.

71 AN, AE / B / III / 342, « Contrat entre Pierre Tourtille Sangrain et des négociants de Boston », 1785.

72 AM Nantes, DD 371, les maire et échevins de Nantes au contrôleur général des Finances, 20 octobre 1725.

73 AD Ille-et-Vilaine, Saint-Malo, C 445, le subdélégué Gauthier à l'intendant, 13 octobre 1781.

74 AD Pyrénées-Atlantiques, Bayonne, DD 153, ordonnance de police, 15 décembre 1761.

75 AM Marseille, DD 314, « Rapport de M^{rs} les commissaires du conseil, sur l'éclairage de la ville et des faubourgs », 23 avril 1785.

C'est aussi ce qui ressort des suppliques ou pétitions d'habitants pour l'installation d'un éclairage public au réverbère. En 1787, des ouvriers bordelais réclament aux jurats l'installation de plusieurs lanternes à réverbères dans le quartier de Bacalan, au-delà des Chartrons, pour leur sécurité à la sortie d'un chantier naval à la tombée de la nuit⁷⁶. Les archives nantaises où sont conservées quinze suppliques ou pétitions d'habitants, sont les plus riches pour étudier l'augmentation de la demande. Seules trois requêtes proviennent de la cité intramuros. Toutes les autres sont issues des faubourgs. Elles proviennent du quartier du Petit Bourgneuf, de Gigant, de la place de Bretagne, de la Rosière d'Artois, de Cereste, de Gaste Denier et des Hauts Prés au nord-ouest ; du quartier de Richebourg au sud-ouest ; de la prairie de la Madeleine au sud ; et de la rue de Rennes au nord⁷⁷.

52

La sécurité des habitants est le premier motif évoqué. Dans une pétition très argumentée, un groupe de maîtres tanneurs et de manufacturiers de couvertures se plaint que le quartier de Bourgneuf serve :

[...] d'azile à un très grand nombre d'étrangers tous inconnus. La plus part vendent du vin en guinguet ou autrement et y attirent, principalement la nuit des tapageurs et des libertins de toute espee qui troublent continuellement le repos public. Il ne se passe pas un soir sans qu'il y ait quelque batterie [...]. [Ils] ne sont pas en sûreté, même dans leur maison, le moindre risque qu'ils courent est d'être exposés aux injures les plus grossières que ces misérables vomissent contre eux sans la moindre raison. Il n'est pas rare de voir leurs vitres brisées. Ces yvrognes, presque tous vagabons [...] profitent de la situation désavantageuse du quartier et de l'obscurité qui y regne le soir pour faire leurs mauvais coups⁷⁸.

Le deuxième argument mobilisé par les habitants du quartier de Bourgneuf pour faire installer des réverbères est le développement des faubourgs, grâce au dynamisme commercial de la ville. À la différence des villes-arsenal restées en sommeil durant la seconde moitié du XVIII^e siècle, les ports de Marseille, de Bordeaux et de Nantes bénéficient d'un important essor démographique grâce au développement du commerce maritime. La population de Bordeaux et de Nantes a plus que doublé⁷⁹.

76 AM Bordeaux, DD 10, « Supplique pour installer des réverbères sur un chantier », 17 septembre 1787.

77 AM Nantes, DD 375, « Suppliques et pétitions d'habitants », 1782-1788.

78 AM Nantes, DD 375, « Supplique des marchands maîtres tanneurs et autres manufacturiers de couvertures tous habitants le quartier appelé le Bourgneuf », 1782.

79 Caroline Le Mao, *Les Villes portuaires maritimes dans la France moderne, op. cit.*, p. 109-110.

À Marseille, le développement de l'éclairage public est directement associé aux activités maritimes de la ville. Le Port, situé à proximité de l'hôtel de ville, le long des quais, est d'ailleurs le premier quartier à s'équiper en lanternes. En 1784, vingt-et-un habitants se cotisent pour acheter des réverbères⁸⁰. Près de 66 % des contributeurs participent à hauteur de 3 livres, la plus faible contribution, tandis que deux habitants paient le montant le plus important, 24 livres. L'année suivante, une pétition d'une quarantaine de propriétaires et de locataires du quartier de la Tourette, à l'entrée du Port, réclame aussi l'installation de réverbères. De nombreux requérants appartiennent au milieu des professionnels de la mer, notamment à l'état-major des navires : un capitaine de vaisseau, trois capitaines de navire marchand, un ancien capitaine, un capitaine « dans l'art de la marine ». Un pilote a également signé la pétition⁸¹. Ces derniers se plaignent tout d'abord de la suppression récente d'une lanterne à réverbères. L'absence d'éclairage aurait pour conséquence d'obliger les navigateurs et les pêcheurs à passer la nuit en mer, faute de reconnaître l'entrée du port. Pour éviter d'induire en erreur les navires cherchant à aborder, ils réclament l'installation de plusieurs réverbères. Cette requête est tout à fait exceptionnelle en raison du grand nombre de signataires qu'elle réunit. Elle témoigne également de l'intérêt grandissant des professionnels de la mer pour l'éclairage public.

À première vue, de nombreuses similitudes existent au XVIII^e siècle en matière d'éclairage public entre les villes portuaires maritimes et les villes de l'intérieur. Ces deux catégories de villes se montrent tout d'abord réticentes à une mesure imposée par la monarchie en 1697, dans un contexte de crise économique. Elles possèdent longtemps des rythmes de l'illumination publique identiques, aussi bien dans leur calendrier et leurs horaires que dans la vitesse de diffusion de la lanterne à réverbères. Pourtant, à y regarder de plus près, le destin des villes portuaires maritimes se distingue rapidement de celui des villes de l'intérieur. L'argument des contraintes géographiques – la force du vent notamment – mobilisé contre l'édit, se transforme en atout, moteur d'innovation technique. Il faut néanmoins distinguer les villes-arsenal des grands ports de commerce. Les premières résistent plus longtemps à l'installation de l'éclairage public. Elles n'ont aucune difficulté à convaincre le pouvoir central de la priorité des dépenses militaires sur celles de l'illumination. À l'inverse, plusieurs grands ports de commerce comprennent rapidement l'intérêt de s'éclairer. Les négociants en sont les premiers promoteurs

80 La seule profession indiquée est celle de libraire : AM Marseille, DD 314, « Note des habitants qui se font éclairer par cotisation », 2 septembre 1784.

81 AM Marseille, DD 314, « Supplique des propriétaires et locataires des maisons situées au quartier de la Tourette à l'honorable conseil de la ville de Marseille », 1785.

car l'illumination favorise le développement du commerce maritime. Ils sont même à l'origine d'un nouveau modèle de diffusion spatiale de l'innovation technique. Paris n'est plus la seule source d'inspiration en matière d'illumination. Les négociants se renseignent auprès d'autres grandes villes européennes lorsqu'il s'agit d'établir ou de rétablir l'éclairage public. Dès lors, la transmission des savoirs et des savoir-faire ne prend plus une forme centripète, mais centrifuge. Dans les années 1760-1770, la diffusion la lanterne à réverbères constitue un tournant majeur. Un nouveau type de combustible plus performant, issu de la mer, l'huile de baleine, devient une marchandise très prisée du commerce maritime. La modernisation des équipements et l'allongement de la durée de l'allumage témoignent enfin de l'attention particulière que les pouvoirs publics portent désormais à l'éclairage littoral, comme outil de contrôle des mobilités, dans un contexte de croissance démographique.

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 thalocratie

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*