

Revue d'histoire maritime

30

ISBN de ce PDF: 979-10-231-2401-9

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 navale	193
Jean-Marie Kowalski	
Tradition, patrimoine, développement local : les trois temps des fêtes du patrimoine maritime en Bretagne	217
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 rendus	249
----------------------	-----

Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres

(vers 1650-vers 1815)

LES BESOINS DE POLICE DANS LA VILLE PORTUAIRE
DANS LA SECONDE MOITIÉ DU XVIII^e SIÈCLE :
L'EXEMPLE DE CHERBOURG

*Mélanie Tailleux*¹

Professeure agrégée d'histoire, université de Caen, EA 7455 HISTEMÉ

La police des villes portuaires attire l'attention des chercheurs spécialistes des questions de police, mais aussi de ceux qui s'intéressent aux villes maritimes, parce qu'elle révèle des problématiques spécifiques propres au milieu dans lequel elle s'exerce. La ville de Cherbourg dans ce qu'elle a de spécifiquement maritime a été jusqu'ici assez peu étudiée pour le XVIII^e siècle, car c'est souvent le XIX^e qui apparaît comme le vrai siècle du développement de la ville, celui de l'achèvement de ses transformations, notamment celles des installations portuaires. La police de Cherbourg a aussi fait l'objet de peu d'attention, tant la ville semble d'importance très relative en raison de sa taille et de sa population avant le XIX^e siècle. Cette dernière stagne en effet jusque 1780 en dessous des six mille habitants, puis durant cette décennie dépasse les dix mille habitants, et ne fera ensuite qu'augmenter au siècle suivant². La ville se compose alors de quelques rues et d'un « port » très sommaire avant que sa situation maritime n'en fasse un port militaire de premier ordre dans la stratégie de défense de Napoléon I^{er}, contribuant ainsi à la densification et l'extension de la ville³. Pourtant, sa situation l'inscrit totalement dans le renouvellement des questions historiographiques récentes propres aux études sur les polices, renouvellement visant à s'éloigner de la capitale pour explorer les problèmes inhérents aux villes de province, que ce soit les villes de garnison, les villes portuaires, les villes frontalières... Or, Cherbourg rassemble non seulement toutes ces caractéristiques mais développe aussi ses potentialités militaires et portuaires, dès la seconde moitié du XVIII^e siècle, ce qui en fait un cadre d'étude porteur de nombreux questionnements. Cette police doit en effet faire face non seulement aux problèmes relatifs à ces « types » de villes, mais

- 1 melanietailleux5@gmail.com, université de Caen, esplanade de la Paix. Bat. N – 1^{er} étage – Porte SA 109. CS 1403214302, Caen, Cedex 5.
- 2 Source : Cassini.ehess.fr.
- 3 Edmond Thin, *Cherbourg, bastion maritime du Cotentin*, Condé-sur-Noireau, éd. Charles Corbet, 1991.

aussi régler des problèmes nouveaux ou prenant plus d'ampleur face auxquels la lieutenance de police doit s'adapter pour agir de manière efficace.

L'action de celle-ci doit être resituée dans le cadre de celle de la lieutenance de police qui existe en province depuis 1699. Toutefois, la situation à Cherbourg a ceci de particulier qu'il n'y en a pas avant le milieu du XVIII^e siècle, la fonction de police étant auparavant exercée par les lieutenants de Valognes qui possédaient les deux offices, ces derniers exerçant leurs fonctions à Valognes et déléguant au reste du personnel la gestion de la police à Cherbourg. Il serait faux de dire qu'il n'y a pas de lieutenance de police efficace avant cette date à Cherbourg, mais il n'en reste pas moins vrai qu'une réelle évolution dans son fonctionnement est manifeste quand un lieutenant arrive dans la ville de Cherbourg à partir de 1755. Quelques années plus tard, le lieutenant Demons de Garantot commence à exercer cette charge qu'il occupe durant près de trente ans, jusqu'en 1789. Il montre un grand intérêt pour son office, ouvrant de nombreux questionnements en multipliant les mesures visant à améliorer l'efficacité de la police.

72

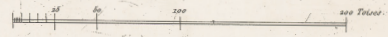
CHERBOURG À L'AUBE DU XVIII^e SIÈCLE

Au début du XVIII^e siècle, Cherbourg était encore une petite ville littorale située aux confins de la Normandie, dépendant de la généralité de Caen et de la subdélégation de Valognes distante d'environ cinq lieues. Elle ne comprend qu'une seule paroisse et une dizaine de rues principales, abritant environ six mille habitants. La destruction des remparts voulue par Vauban – initialement pour faire de cette place un nouveau bastion face à l'ennemi – a laissé place au vide en raison des problèmes de finance que connaît le pouvoir et du peu d'intérêt que représente alors la ville pour celui-ci⁴.

La « ville » comprend alors plusieurs juridictions différentes ayant elles aussi des droits de police, notamment en raison de la proximité du littoral. La première de ces juridictions, qui n'est pas nécessairement pour la ville la plus importante mais l'est pour notre objet d'étude, est la lieutenance de police mise en place de 1699. La lieutenance s'occupe, comme ailleurs dans le royaume, de tout ce qui relève des objets courants de police : vols, tapage nocturne, agressions, fraudes, mais aussi santé

4 Vauban en 1686 préconise la rénovation des ruines du château médiéval afin de rendre l'atmosphère de la ville plus saine et de lui redonner une importance stratégique, mais les travaux sont stoppés en 1689 et l'on décide de la destruction des remparts et du château. Ménant, « Notice sur Vauban et les fortifications de l'Ancien Cherbourg », dans *Mémoire de la société nationale académique de Cherbourg*, Cherbourg, impr. Marcel Mouchel, 1852, p. 1-10, en ligne : <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb344400740>, cité dans : Gilette Tyl, *Étude sur le port et la ville de Cherbourg au XVIII^e siècle*, thèse des chartes, p. 20.

PLAN DE CHERBOURG EN 1686.



52184

GeD 3961

1. Plan de la ville de Cherbourg, en 1686

publique, salubrité, surveillance des mœurs... Son personnel de base se compose depuis sa création d'un procureur, d'un greffier, d'un huissier, d'un commissaire et d'un sergent. Les offices sont rarement vacants et les remplacements entre officiers d'une autre juridiction sont réguliers lors des absences.

74 À côté de la lieutenance de police, il existe également à Cherbourg une vicomté, basée dans une paroisse voisine de la ville, l'abbaye du Vœu, qui a un droit de justice sur une commune voisine qui s'étend jusqu'aux abords de la ville. De plus, comme Cherbourg est une ville portuaire, la lieutenance peut compter sur l'action de l'amirauté, qui couvre un territoire bien plus vaste que la seule paroisse de Cherbourg, mais dont beaucoup de tâches recouvrent des domaines de compétences identiques à ceux de la lieutenance. La différence tient au fait que l'autorité de l'amirauté s'exerce sur les rivages, la navigation, et la frontière entre les deux juridictions est parfois très mince. Enfin, le corps de ville se trouve parfois aussi en charge d'édicter des règlements sur des choses qui touchent à des domaines de compétences de la lieutenance de police comme la circulation, la salubrité publique ou la surveillance des étrangers. La situation cherbourgeoise a ceci de particulier. À partir de 1781, c'est le lieutenant de police qui remplace sur ordre du roi le maire démissionnaire, et cumule jusque 1789 les deux charges, tout en gardant les deux fonctions bien distinctes. Il apparaît que le choix du roi n'est pas sans lien avec l'évolution que connaît la ville.

Les choses commencent à changer pour les Cherbourgeois quand la ville est le théâtre d'importants travaux d'installations portuaires, notamment à des fins militaires. L'évolution est aussi administrative. La ville obtient sa propre subdélégation, et cela se poursuit au siècle suivant. Elle devient la sous-préfecture du département, reléguant ainsi définitivement Valognes au rang de petite ville rurale. Toutefois, l'affirmation de Cherbourg est difficile. Située sur la Manche, à l'extrême pointe du Cotentin, la ville est à l'écart des grands ports de commerce qui se développent de plus en plus, du fait du commerce transatlantique et du cabotage. Ce sont le développement du commerce maritime et le besoin d'un abri sur la Manche qui redonnent de l'intérêt à la localisation de la ville, dès le premier tiers du XVIII^e siècle. D'une part, parce que la mer y est par endroit traversée par de forts courants mettant en difficulté les navires quels qu'ils soient, mais aussi parce que la défaite de la Hougue a montré le défaut d'un port capable d'accueillir les navires militaires sur cet espace. Si Cherbourg n'a pas vocation à être un grand port de commerce à l'échelle du royaume, elle entend pouvoir profiter malgré tout un peu de la formidable dynamique que connaissent les ports atlantiques⁵. Dès 1738, la construction d'un bassin avec deux jetées et un pont tournant voit

5 Alain Leménorel (dir.), *Nouvelle histoire de la Normandie. Entre terre et mer*, Toulouse, Privat, 2004, p. 172-173.

le jour. Il s'agit alors surtout d'accueillir les corsaires de la Manche et de leur offrir un abri⁶. Mais ces premiers ouvrages sont détruits et le port est obstrué en 1758, lors de la descente des Anglais qui ravage la ville pendant quelques jours. Il faut attendre 1763 pour que ce qui avait été détruit soit remis en état, et que les aménagements se poursuivent. Le port est ensuite doté d'une écluse en 1774. L'ensemble portuaire reste modeste mais donne un souffle à la ville.

Au moment où la situation maritime de la cité suscite un peu d'intérêt pour les possibilités commerciales qu'offrirait un port, sa situation stratégique va également retenir l'attention du pouvoir et s'affirmer. Si Cherbourg reste très modeste, elle n'en est pas moins, par sa position, un port frontalier qui fait l'objet d'études de plus en plus nombreuses⁷, cherchant à savoir comment les activités maritimes influencent les communautés urbaines. Elle est aussi un des seuls gros bourgs portuaires du Cotentin. Or, dans ces villes, se créent des territoires « singuliers » par rapport à d'autres cités, bien que présentant également entre elles une grande diversité de situations. Ces ports sont des lieux d'échanges, d'interconnexions, de brassage humain et social, où se mêlent la population autochtone et les populations flottantes de migrants, de marins, d'ouvriers. Les flux générés par l'activité portuaire offrent de surcroît la possibilité de stratégies de contournement, de fraudes, d'exploitation de la marge. Présence d'étrangers, échanges possiblement illégaux, fraudes, toutes ces présences et ces pratiques posent la question d'un encadrement policier spécifique. La frontière n'est pas seulement territoriale (ici très bien symbolisée par la mer), mais elle est aussi économique, religieuse et culturelle. La rupture est d'ailleurs souvent bien comprise des habitants qui peuvent s'en accommoder et en jouer.

D'autre part, Cherbourg fait face à l'ennemi de toujours, l'Angleterre, ce qui la désigne *de facto* comme le dernier avant-poste du Cotentin sur ce long front continu qu'offre la province de Normandie avant que la proximité avec l'Angleterre ne s'éloigne de nouveau vers Granville. Cela rend nécessaire la présence *a minima* de gardes-côtes ou de milices afin de surveiller la mer et de prévenir une attaque ennemie, au mieux de militaires. Toutes les villes portuaires sur la mer sont nécessairement aussi des villes frontière, même si la proximité de l'ennemi, elle, est très variable. La spécificité de Cherbourg tient donc aussi au fait que cet ennemi

6 Joachim Darsel, « Amiralauté de Cherbourg », dans *id.*, « L'amiralauté en Normandie », *Annales de Normandie*, vol. 36, n° 4, 1986, p. 289-314, en part. p. 297, en ligne : https://www.persee.fr/doc/annor_0003-4134_1986_num_36_4_1993, et André Zyzberg, « Propos liminaires Thomas Groult, l'amiralauté et Cherbourg en son temps », dans Éric Barré, *La Bibliothèque d'un juriste normand Le fonds Groult*, Cherbourg, SHD, 2009, p. 7-10.

7 Centre d'études des mondes modernes et contemporains, université de Michel-de-Montaigne – Bordeaux-III, en ligne : <https://cemmc.hypotheses.org/programme>.

R A D E

2a. Carte topographique de la ville en 1787 (base Coriallo de la bibliothèque Jacques-Prévêrt, fonds Amiot, ville de Cherbourg-Octeville)



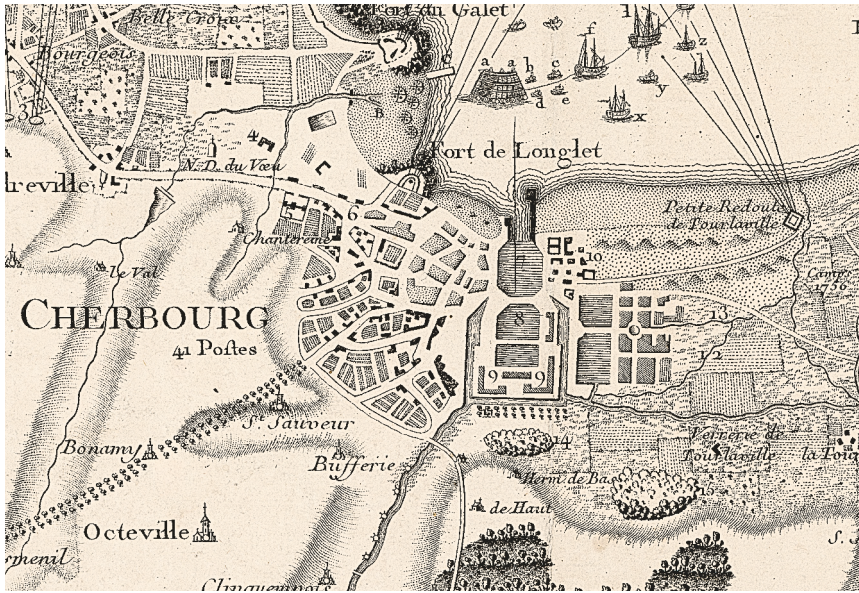
DU PORT ET DE LA VILLE
CHERBOURG
ENVIRONS

Renvois des Chiffres qui se trouvent dans ce Plan

1. Port projeté sur la pointe de Querqueville.
2. Fort et Batterie S^{te} Anne.
3. Hameau des Complete propre à faire une Batterie.
4. Hôtel de St le Duc d'Albrouart.
5. Nouveau Corps de Casernes.
6. Route neuve de Querqueville.
7. Port de la Hille.
8. Bassin au bout du quel on construira un arriere Bâsin.
9. Nouveau ouvrage et Ville neuve à construire.
10. Hôpitaux et Parcs de la Marine.
11. Nouvelle route qui rejoindra celle des Pieux.
12. Ancien lit de la Rivière de Trottebec.
13. Nouvelle direction qu'on doit lui donner.
14. Nouvelle Carrière à exploiter.
15. Montagne et Carrière du Roule dou en entrain la pierre.
16. Carrières des Becquets.
17. Casernes des Becquets.
18. Port des Becquets.

Echelle de 800 Toises.
800

168278



2b. Carte topographique de la ville en 1787 (détail)

soit proche, et dispose de points d'appui possibles dans les îles anglo-normandes, à moins de neuf lieues des côtes françaises. Or, tout au long du XVIII^e siècle, la guerre contre l'Angleterre se fait aussi sur mer, au travers notamment des attaques de corsaires, la Manche étant alors considérée comme le « coupe-gorge » de la marine française⁸. Le pouvoir est donc amené à redoubler d'attention concernant les villes portuaires. Ces dernières sont non seulement potentiellement exposées aux invasions ennemies (Cherbourg en fait les frais en 1758). Elles peuvent aussi être une base stratégique pour le repli des navires ou pour attaquer.

À Cherbourg, après que la vocation défensive de la ville semble être tombée dans l'oubli depuis la fin de la guerre de Cent Ans – le vœu de Vauban d'y voir s'ériger une place fortifiée n'a pas eu de suite –, dans la seconde moitié du siècle, la vocation militaire s'affirme réellement et cela se traduit d'une part par la présence beaucoup plus importante de garnisons dans la ville et par une réorganisation plus marquée des milices et des gardes-côtes, d'autre part par des aménagements matériels d'envergure. La bourgade ouverte à la mer, sans rempart ni ouvrage défensif, va devenir le lieu d'un des plus gros chantiers maritimes d'Europe⁹. Le pouvoir décide de faire de la ville un vrai site défensif, avec la construction

8 Michel de Bouïard (dir.), *Histoire de la Normandie*, Privat, 1987, p. 283.

9 Ménant, « Notice sur Vauban et les fortifications de l'Ancien Cherbourg », dans *Mémoire de la société nationale académique de Cherbourg*, Cherbourg, impr. Marcel Mouchel, 1852, p. 22.

d'une digue de quatre kilomètres, intégrant quatre forts, auxquels serait ajouté plus tard un port militaire. À partir de 1783 les travaux sont lancés. Dès 1784 arrivent trois cents hommes de troupe, puis ce sont plusieurs garnisons et régiments qui viennent s'installer durablement dans la ville pour les travaux. La cité devient une vraie ville de garnison, des casernes sont construites, soulageant la population du logement des troupes. Avec les régiments, affluent aussi des officiers en charge du commandement de ces régiments, exerçant également des fonctions de commandement venant s'ajouter aux différentes institutions déjà présentes : le duc d'Harcourt gouverneur de la ville, de la Bretonnière commandant de la marine, et Dumouriez commandant de la ville.

Ce développement simultané de la vocation militaire et maritime de la ville amène en plus des militaires et des marins d'autres personnes qui vont intéresser et mobiliser l'attention de la lieutenance de police. Ce sont des ouvriers massivement étrangers à la ville et la région, des prostituées des alentours ou d'ailleurs attirées par la présence d'une clientèle importante, des vagabonds... La ville de moins de six mille habitants au début du siècle évolue d'abord lentement, passant à 7 300 habitants en 1778, puis ensuite de manière fulgurante selon Dumouriez, totalisant ainsi dix-neuf mille habitants en 1789. Si l'on s'en tient aux recensements des feux, il semblerait que l'estimation donnée pour 1778 se vérifie. Il y aurait environ 6 534 habitants en 1774, mais « seulement » 10 790 en 1789. Si cela reste une augmentation notable et importante, elle ne serait pas aussi spectaculaire que semble le faire croire le commandant de la ville, même si la croissance démographique est de 65 %. L'évolution la plus significative a lieu en fait dans la seconde moitié du siècle. Peut-être est-il possible de ne pas donner totalement tort au commandant Dumouriez qui prenait peut-être en compte les soldats et ouvriers logeant aux abords de la ville, population flottante qui n'est pas toujours dénombrée dans les recensements, mais qui rentre bien dans le ressort de la police.

L'IMPACT SUR LA POLICE

Toutes ces transformations amènent à s'interroger sur l'impact des changements que connaît la ville sur la police, son organisation et les affaires qu'elle a traitées. Le nombre de délits évolue-t-il vraiment de manière significative ? La vocation militaire et portuaire que prend la ville donne-t-elle une importance particulière à certains *objets de police* ? Certaines pistes semblent s'imposer assez facilement à l'esprit : la surveillance des étrangers liée à la main-d'œuvre massive que demandent les travaux du port, l'ouverture des cabarets, la prostitution due à la présence des militaires... De plus, il est possible que la présence plus grande d'une population flottante et pauvre et les possibilités offertes par le commerce maritime accentuent

les cas de vols et de fraudes et enfin que l'augmentation du nombre d'habitants entraîne une augmentation des délits. Cette dernière hypothèse n'annule pas pour autant l'idée qu'il y ait bien un lien avec la situation maritime de la ville puisque cette augmentation du nombre d'habitants est directement liée à sa proximité avec le littoral et aux aménagements que ce site permet.

S'il n'a pas encore été possible de vérifier toutes ces hypothèses – l'étude des différents objets de police sur une période de plus de vingt-cinq ans demande de poser quelques priorités dans les recherches –, nous avons pu étudier la police des cabarets, la prostitution et le logement des étrangers, soit les délits les plus à même d'évoluer car plus directement liés aux changements dans la ville. Le panorama offert par cette étude permet d'appréhender de manière concrète les évolutions et de montrer qu'il y a bien des mouvements généraux qui se dégagent.

80

L'une des premières conséquences des changements de la ville de Cherbourg ayant un impact sur les objets de la police est l'afflux massif d'ouvriers et de marins. La surveillance et le logement des étrangers font déjà partie des prérogatives habituelles de la lieutenance, mais ces objets deviennent plus prenants qu'ils ne l'étaient auparavant. Désormais ce sont des centaines de personnes nouvellement arrivées et inconnues qui affluent vers la ville en quelques mois.

S'il est possible que dans les villes portuaires la population soit plus habituée à côtoyer des gens de nationalités diverses, elle semble ne pas en être moins méfiante envers les autres habitants du royaume de France. Dans celui-ci où, de manière générale, les logeurs de toutes les villes doivent consigner sur registres les nouveaux arrivants, dans une ville ouverte comme l'est Cherbourg, il s'agit du premier moyen de contrôle à disposition de la police. Deux ordonnances ont pu être retrouvées dans les archives, en 1746 et en 1771¹⁰. Les logeurs doivent préciser pour chaque personne logée son nom, surnom, le pays de naissance, la demeure actuelle, sa qualité, mais aussi l'objet de son voyage et le temps qu'elle pense passer en ville, puis où elle part lorsqu'elle quitte la ville. L'obligation ne s'applique pas seulement aux logeurs professionnels, mais à tout particulier pouvant abriter des gens. Si l'on en croit les archives, la présence des étrangers dans la ville de Cherbourg semble massive. Arthur Young qui visite la ville en 1788 écrit avoir entendu parler de trois mille ouvriers employés aux travaux¹¹. À titre de comparaison, pour Lorient, Gérard Le Bouëdec mentionne entre mille et quatre mille ouvriers pour les constructions du port, formant des colonies dans les faubourgs¹². C'est *a priori* la même situation qui se retrouve à Cherbourg, avec des

10 Archives municipales de Cherbourg, FF 30, Registre 12.

11 Arthur Young, *Voyages en France en 1787, 1788 et 1789*, première traduction complète et critique par Henri Sée, Paris, Armand Colin, 1931, p. 223.

12 Gérard Le Bouëdec « Police et migrants d'une ville portuaire : Lorient au XVIII^e siècle », dans Marie-Claude Blanc-Chaléard, Caroline Douki, Nicole Dyonet

colonies proches de la ville de l'autre côté du port, sur la plage des Mielles. À ces ouvriers s'ajoutent tous ceux qui ne viennent peut-être pas dans le cadre d'une embauche précise, mais qui sont attirés par les possibilités nouvelles offertes par la ville et y espèrent un emploi. Les étrangers arrêtés par la lieutenance montrent que le lieu d'origine peut s'étendre à tout le royaume, puisque certains viennent du Mans, du Havre, de Paris ou même de Bayonne. Il arrive parfois que la police ne puisse pas connaître l'origine des personnes arrêtées, soit parce qu'elle refuse de donner un renseignement pouvant l'identifier, ou à cause de la barrière de la langue. La situation de ville portuaire nécessite l'aide de plusieurs interprètes servant à la fois la lieutenance et l'amirauté. De nombreux éléments témoignent ainsi de cette dynamique d'attraction, aussi perçue par les membres du corps de ville, et les magistrats locaux.

Toutes ces personnes étrangères ne vont pas simplement dormir et passer en ville sans se faire remarquer par la police autrement que par le contrôle des auberges. Les étrangers, les marins en escale, les soldats, vivent au sein d'une sociabilité masculine, célibataire, qui se retrouve notamment dans les lieux de boissons. Leur présence attire également les prostituées. De plus ces derniers ne connaissent pas forcément toutes les règles de police en vigueur ou savent jouer de leur prétendue ignorance. Il est donc logique de penser que leur présence a un impact sur les délits liés aux mœurs.

Parmi ces derniers, il est le non-respect des règlements d'ouverture des cabarets ou des problèmes de tapage en ces lieux. À Cherbourg, il y a en 1784 environ trente-huit cabarets, trois marchands de vin, quatre d'eau-de-vie, et quatre cafetiers. Rapporté au nombre d'habitants, cela donne un débit de boisson pour cent soixante-trois habitants environ¹³. Paris en compte alors un pour deux cents en moyenne (sans tenir compte des différences entre les faubourgs)¹⁴. Le cabaret est souvent perçu par la police comme un lieu propice au délit car il est un lieu d'accueil des étrangers concentrant une population diverse et rassemblant les hommes pour y boire, notamment le soir, de l'alcool. Afin de prévenir les troubles à l'ordre public, le commissaire y effectue des visites à un rythme régulier. Ce lieu fait l'objet d'une attention marquée de la part de la lieutenance, et les règlements se succèdent dans les archives. Après 1780, la lieutenance publie à ce sujet plus d'une ordonnance par an, ce qui laisse à penser qu'elles sont peu respectées, mais

& Vincent Milliot (dir.), *Police et migrants. France 1667-1939*, Rennes, PUR, 2001.

13 Gilette Tyl, *Étude sur le port et la ville de Cherbourg au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 27.

14 Julien Mouchet, *Cabarets, auberges et autres débits de boissons dans le Dauphiné au XVIII^e siècle. D'après les procédures judiciaires d'appel au parlement et l'imposition sur les hôtelleries, auberges et chambres garnies de 1693*, mémoire de master 2, sous la dir. d'Anne Béroujon, spécialité Sociétés et économies des mondes modernes et contemporains, université de Grenoble, 2011, p. 79.

aussi que ce délit retient l'attention des magistrats. C'est d'autant plus vrai que leur nombre augmente de manière significative, avec un pas marqué entre 1784 et 1785, où l'on passe de quatorze à quarante-et-une audiences par an pour ces délits, soit près de trois fois plus. En lien avec cette situation, les discours sur la difficulté à surveiller les cabarets évoluent. Ils se font de plus en plus critiques. En mai 1785, le procureur va lui-même à Équeurdreville, paroisse voisine, pour punir un cabaretier, et l'ordonnance publiée évoque « le concours Extraordinaire de Gens de toute espèce et de tout pays que Les Grands travaux de la Rade et du port attirent dans ce Canton exige d'ailleurs que le siege apporte sur ce plus que jamais la plus grande attention non seulement dans la ville Mais encor dans les paroisses voisines¹⁵ ».

82

La prospérité des cabarets se trouve en partie liée à la présence des soldats et des marins. Mais c'est aussi cela qui rend aux yeux de la police le cabaret plus dangereux encore. Pour toute la période étudiée, les soldats sont présents dans environ un quart des délits concernant les cabarets. En 1785 et en 1786, ils sont impliqués dans presque la moitié des cas : 19 sur 41, en 1785 ; puis 13 sur 28, en 1786. Les marins en revanche sont peu présents dans ces délits. Leur origine n'est pas toujours mentionnée ce qui laisse à penser que beaucoup sont sûrement des marins de la ville ou la région, puisque le commerce de Cherbourg reste assez restreint. Toutefois, la police des cabarets est bien active tout au long de la période, et fait l'objet de nombreux contrôles. Elle s'adapte à l'évolution de la ville, en multipliant les rondes et en élargissant le champ d'action, même si la tentation demeure toujours trop grande pour les cabaretiers d'outrepasser la loi face à une clientèle plus nombreuse.

Le dernier délit étudié lié à la présence militaire et maritime croissante recoupe une autre mission essentielle de la police qui ne doit pas seulement garantir l'ordre, mais aussi la qualité morale des individus : la prostitution. Il ne semble pas y avoir de règlement spécifique sur ce sujet à Cherbourg, du moins les archives n'en comprenaient aucun. Cependant elles sont très complètes sur ces affaires, dans les plumitifs, et un dossier a été conservé comprenant dans leur quasi-totalité les pièces relatives à plusieurs affaires de prostitution de la seconde moitié du XVIII^e siècle. L'ampleur du délit évolue sans conteste en même temps que la ville. Entre 1761 et 1769, il y a seulement dix jugements pour débauche ou prostitution, contre quatre-vingt-cinq entre 1780 et 1789. L'année 1785 apparaît encore une fois comme une rupture, puisque le nombre de délits double par rapport à l'année précédente, passant de sept à quatorze, total qui se maintient par la suite.

La plupart de ces femmes sont arrêtées en hiver comme en été. L'hiver parce que les troupes en garnison sont nombreuses et l'été parce qu'il facilite leur activité, notamment pour les vagabondes sans domicile. Il ne semble pas y avoir

15 Archives municipales de Cherbourg, FF 31, registre 4.

à Cherbourg de forme d'accommodement de la police avec la prostitution. Dans une petite ville, il n'est sans doute pas vraiment besoin de recourir à ces dernières pour obtenir des informations, et peu d'affaires nécessitant des renseignements discrets se présentent. Elles sont donc uniquement perçues comme un danger pour l'ordre moral et les troupes. De façon générale, les polices de province sont plus sévères que celles de Paris envers ce délit¹⁶. La prostitution fait pourtant partie du « paysage » portuaire, mais elle n'est pas pour autant perçue comme un élément normal ou acceptable de l'ordre de la ville. C'est d'ailleurs toujours la prostituée qui subit la répression de cette activité, le soldat même pris en flagrant délit n'étant jamais inquiété par la police. Seul un cas mentionne un soldat emmené au corps de garde, mais il s'agit d'une punition infligée par les militaires à un militaire, le soldat introduisant la prostituée dans la caserne et prenant le risque d'y apporter le danger des maladies vénériennes. Du côté de la police, ce qui revient le plus est la notion de scandale lorsque cette débauche s'affiche, et ce d'autant plus lorsque le nombre d'affaires sur la question va croissant.

La première chose qui apparaît dans l'évolution de ce délit, c'est non seulement sa fréquence plus importante, mais aussi la récurrence de l'idée que Cherbourg devient attractif pour ce type de commerce. Cela est dû principalement à la présence des soldats qui attirent les prostituées. Dans 60 % des cas, les hommes mentionnés comme partenaires des femmes arrêtées sont des soldats. Cette proportion augmente au cours de la période, et il semble que les femmes en question aient tendance à « rouler » de plus en plus près des casernes. Ces dernières peuvent être vagabondes, vivre à proximité des casernes dans un logement de fortune et nourries en partie par le fruit de vols faits par les soldats à la caserne, et parfois sont introduites et cachées au sein des casernes. Toutes les mentions de femmes roulant en campagne à la suite des troupes se concentrent après 1780. Les marins sont aussi des clients potentiels, et la construction du port a également un impact sur leur part dans les délits, puisque s'ils sont présents dans seulement 16 % des cas au total. 88 % des affaires où ils sont impliqués se placent après 1780. Souvent d'ailleurs, soldats et marins sont mentionnés ensemble comme partenaires réguliers des femmes arrêtées. Ainsi, Cherbourg est bien devenue une ville attractive pour les prostituées. Sur la période étudiée, les registres totalisent cent quatre femmes différentes arrêtées (les récidivistes n'étant comptées qu'une fois), dont vingt-quatre sont étrangères à la ville et cinq étrangères à la province. Cela représente donc seulement un quart des femmes en question, mais pour une ville qui reste de taille très modeste cela n'en reste pas moins significatif. Ces femmes étrangères à la Province viennent de Brest et du Havre, parfois pour retrouver un homme,

16 Éric Benabou, *La Prostitution et la police des mœurs au XVIII^e siècle*, Paris, Perrin, 1987.

mais aussi pour gagner un nouveau lieu de débauche après un bannissement, et se faire oublier de la police de leur lieu d'origine. Cela montre bien que Cherbourg est appréhendée comme une ville similaire à ces villes portuaires de plus grande envergure, dans lesquelles on retrouve des garnisons et une fonction militaire stratégique. Si ces cités d'origine marquent un déracinement, elles restent assez proches pour être regagnées assez rapidement, et le type de ville ne dépayse pas trop les habitudes de leur commerce. Cette attractivité est bien comprise par la lieutenance et fait l'objet de multiples discours. Déjà en 1768, la police qui recherche quatre sœurs, toutes débauchées et récidivistes, explique qu'elles ne quittent pas les lieux car elles trouvent « si aisément à satisfaire leur passion¹⁷ » en la ville.

84

La croissance de ces délits pourrait aussi s'expliquer par un changement dans la moralité du XVIII^e siècle car beaucoup de textes contemporains font état d'un relâchement des mœurs plus grand dans la seconde moitié du siècle, et d'un ton alarmiste sur la propagation de la débauche. Mais s'il y a une évolution en ce sens, le cadre juridique ne s'assouplit pas pour autant¹⁸, le but étant de parvenir à en éviter la contagion. La question de la récidive montre combien il est difficile pour ces personnes de changer de vie, ou du moins de lieu où pratiquer ce commerce. Pourtant, la prostituée est souvent une fille non mariée, voire sans famille, donc ne faisant partie d'aucun cadre social pouvant réguler sa conduite, ce qui rendrait plus facile le déracinement. À Cherbourg, ces femmes sont, dans un premier temps, rarement présentées comme « sans papiers » ou « sans feu ni lieu ». Toutes semblent bien connues des habitants et originaires de la ville ou ses alentours. Après 1778, cependant, près du quart des femmes arrêtées sont inconnues. C'est souvent l'insatiable appétit pour le vice, telle une maladie incontrôlable, qui est évoqué par les magistrats pour expliquer la hausse de leur activité. Le fait que la ville devienne de plus en plus propice à ce type de pratiques et propose une clientèle plus large ne sont pas la raison la plus souvent mentionnée, alors qu'elle semble pourtant bien expliquer la hausse de ce délit.

À côté de ces délits, il en est d'autres dont l'évolution a moins pour effet d'accroître la charge de travail de la police à Cherbourg. C'est le cas des abandons d'enfants qui sollicitent peu de temps les commissaires et le personnel de la lieutenance, puisqu'il s'agit souvent simplement de constater l'abandon, d'identifier l'enfant et surtout ses parents, ce qui est rarement possible, puis ensuite de le confier à l'hôpital de la ville. Les abandons d'enfants se multiplient avec les travaux de la ville. Jusqu'en 1784, il y a en effet seulement un à trois enfants

17. Archives municipales de Cherbourg, FF 30, Registre 5.

18. Éric Benabou, *La Prostitution et la police des mœurs au XVIII^e siècle*, *op. cit.*

abandonnés par an alors qu'en 1785, ils sont douze sur une seule année. Chiffres plus parlants : entre 1761 et 1784, soit en vingt-trois ans, il y eut en tout seulement onze enfants abandonnés, alors que dans les cinq années suivantes, on en dénombre quatre-vingt-quinze. Il semble que cette augmentation puisse se lire en lien avec la prostitution, notamment lorsque l'on regarde les mois auxquels ils sont commis. Ils sont en effet plus nombreux de décembre à juin, avec un pic en février et en mai, ce qui implique une conception entre mai et août, soit durant les périodes où il y a visiblement le plus grand nombre de prostituées en ville. De plus, bien que la population augmente sensiblement, celle-ci ne double pas pour autant, mais les abandons d'enfants sont néanmoins quasiment dix fois plus fréquents. Ces enfants sont pour la plupart non désirés, mais un autre phénomène apparaît en lien avec la présence d'une population flottante et pauvre plus nombreuse qu'à l'ordinaire : l'abandon d'enfants plus âgés. Jusque 1784, seuls deux abandons concernent un enfant de plus d'un an, les autres étant tous nouveaux nés. À partir de 1784, quatorze enfants abandonnés ont plus de deux mois, dont dix plus d'un an, et sept plus de deux ans. Abandonner son enfant après plusieurs mois n'a pas la même signification que le faire à sa naissance¹⁹. Cela n'est pas prémédité de longue date, et plus certainement motivé par la pauvreté. Pour six d'entre eux, les parents sont identifiés mais ont quitté la ville. Si cela ajoute un peu de travail à la police tout en étant peu fréquent, il y a pourtant une conséquence indirecte sur ses pratiques, notamment en qui concerne les peines d'enfermement des adultes à l'hôpital qui ne peut plus accueillir tout le monde.

Les délits qui ont été mentionnés jusqu'alors se retrouvent dans chaque ville du royaume, qu'elle soit portuaire ou non mais à côté de ces derniers, il existe aussi d'autres affaires qui ne peuvent avoir cours que dans une ville côtière. Ces délits sont moins nombreux que ceux déjà évoqués, d'autant plus que la ville reste modeste, mais ils sont directement liés aux particularités de sa situation et aux opportunités offertes par la proximité des îles Anglo-Normandes. Ce sont les affaires de contrebande, de fuite de criminels, mais aussi des mariages non consentis par les parents. La frontière, parce qu'elle sépare, offre une chance supplémentaire de se soustraire aux règles. Le développement du port, le nombre de navires un peu plus important qui y accostent augmentent les opportunités de négocier un trajet hors du royaume.

Le cas des mariages à l'étranger, même si ce type d'affaires reste anecdotique, est très révélateur de cette dialectique qui se joue dans ces villes et de l'existence de problèmes particuliers qui ne se retrouvent pas dans toutes les lieutenances de

19 François Langlois, « Les enfants abandonnés à Caen (1661-1820) », *Histoire, économie et société*, 1987, vol. 6, n° 3, p. 307-328, en part. p. 310, en ligne : https://www.persee.fr/doc/hes_0752-5702_1987_num_6_3_1454.



VUE DU PORT

3. Vue du port de Cherbourg au XVIII^e siècle (base Coriallo de la bibliothèque Jacques Prévert, fonds Amiot, ville de Cherbourg-Octeville)



Garneray Pinxit et Sculpsit.

DE CHERBOURG

police. Cela démontre que, même pour les habitants, la frontière est envisagée non seulement comme une barrière, mais aussi comme un lieu de connexion et d'échanges. La proximité des îles Anglo-Normandes en fait un étranger proche, qui n'est pas forcément inquiétant ni inconnu et qui, pour la police, reste un lieu de substitution à l'ordre établi, surtout parce qu'elles marquent une rupture culturelle et ne relèvent pas de la même religion. Dans une société où le mariage est encadré par l'Église, la fuite vers l'étranger – même proche – est ressentie comme un moyen de se soustraire aux règles, et ce d'autant plus que cette transgression n'est pas dans sa réalisation ni très difficile ni hors d'atteinte. Toutefois cette échappée – lorsqu'elle réussit – n'est que temporaire. Outre les cas où la police arrête à temps les coupables et leur passeur, il est deux affaires qui permettent d'appréhender la manière dont se règlent ces délits et dont la police les envisage.

88

Le premier cas connu est traité le 10 janvier 1784 et concerne un jeune couple marié à Aurigny et vivant depuis ensemble, la femme étant enceinte²⁰. Les magistrats se saisissent donc de cette affaire plusieurs jours après qu'elle a eu lieu et doivent agir devant le fait accompli et le scandale que cela provoque dans la population.

Le second cas est une tentative avortée d'un père et sa fille de se rendre à Jersey pour y retrouver le jeune fiancé. Dans ces deux affaires, un des couples de parents s'oppose à l'union. Les termes de la police ne reprennent jamais le mot « mariage », puisque cette union dans un pays étranger et non catholique ne saurait être valide. Pour le premier couple, le mariage est annulé, et leur concubinage relève donc de la débauche. La peine est toujours sévère, le couple étant puni de six mois d'enfermement, avec interdiction de vie commune. La suite de cette union n'a donc rien à voir avec la romanesque échappée du début, et surtout elle menace la vie future de la femme enceinte qui se trouve réduite au statut de fille-mère. Si la police est aussi sévère ce n'est pas uniquement à cause du passage clandestin à l'étranger, mais aussi parce qu'il faut répondre au scandale provoqué par cette union dans la population, et à la remise en cause du rôle de l'Église.

Cette possibilité de jouer sur la proximité de l'étranger semble d'ailleurs bien comprise par certains habitants, puisqu'il est plusieurs cas, notamment de concubinage ou de débauche, où est affirmée par les coupables la volonté de partir se marier à Aurigny pour échapper au scandale de se soustraire à un mariage existant²¹. Les magistrats de la lieutenance font état d'une véritable organisation depuis l'île d'Aurigny, où ces unions seraient courantes et se feraient en moins d'une journée, traversée comprise. Ces couples en effet ne cherchent pas à fuir définitivement leur communauté d'origine, car ils reviennent à Cherbourg

20 Archives municipales de Cherbourg, FF 31, registres 2 et 3.

21 *Ibid.*, registre 2.

une fois le méfait accompli, Aurigny étant seulement le lieu où l'on se soustrait momentanément aux règles établies.

LE TOURNANT DES ANNÉES 1780

Les différents indicateurs montrent donc que les délits augmentent bien au cours de la période. Il y a un écart très visible entre les deux premières décennies de cette seconde moitié de siècle, et celle précédant la Révolution. À partir de 1780, un vrai « tournant » s'opère, notamment entre 1784 et 1785. Les travaux ont commencé environ deux ans auparavant, et leurs premiers effets semblent se faire sentir. Sur les 456 délits de cabaret, prostitution et logement des étrangers, plus de la moitié sont commis entre 1780 et 1789 (étudiée seulement sur les six premiers mois). Le taux d'augmentation entre 1784 et 1785 est de 147 %, ce qui montre bien qu'en plus de l'évolution continue, il y a un moment de rupture et de changement « brusque » dans la charge de travail à laquelle doit faire face la police. Enfin, aucun délit n'apparaît ou ne survient d'un coup au cours de la période ou après les travaux. En réalité, ce sont plutôt leurs formes qui évoluent : les cabarets sont plus souvent ouverts à heure indue, les prostituées roulent après les soldats alors que cela n'était pas mentionné avant. La police doit s'adapter à ces nouvelles « formes », plus qu'à un nouveau type de criminalité. De plus, l'évolution de la ville entraîne une augmentation de tous les délits, ce qui se vérifie aisément par l'accroissement des registres d'archives de la police : au début de la période il y a environ un cahier de plumitifs pour couvrir deux années, puis nous disposons ensuite d'un cahier pour quelques mois seulement. Ainsi, la charge de travail de la police de Cherbourg se trouve bien augmentée par l'évolution de la ville.

L'augmentation des délits et la présence d'une population flottante et jouant parfois de son ignorance des règles amènent la police à réagir afin d'éviter la « contagion » de ces crimes, et de couper court aux envies d'imiter ceux qui s'affranchissent de la loi. Ainsi, la période étudiée montre également une évolution des peines de police à mesure que se multiplient les délits. Plusieurs tendances semblent pouvoir se dégager : augmentation des vacations, augmentation du nombre de peines de prison et durcissement des peines.

Tout d'abord, concernant le logement des étrangers, il s'agit d'un des délits où les peines prononcées sont les plus élevées, et les plus proches des peines annoncées, ce qui est rarement le cas. En 1778, une peine de 300 livres est prononcée contre un logeur n'ayant pas rempli ses obligations puis, entre 1778 et 1781, deux peines de 200 livres sont distribuées. Cet objet de police prend de l'importance avec les travaux, ce qui semble justifier ces peines sévères, peut-être pas systématiquement, mais assez régulièrement pour faire des exemples, et

amener les logeurs à mieux respecter les règles permettant de contribuer au bon ordre, ce qui permet aussi au commissaire de soulager une partie de son travail. Une ordonnance de décembre 1782 évoque la situation nouvelle dans laquelle se trouve la ville, et mentionne la présence importante d'étrangers comme justifiant la sévérité des condamnations :

90

Rien n'est plus interessant que de connaître tous ceux qui arrivent dans une ville. Que ce fut toujours un des soins des plus important de la police : et qu'en ce lieu plus quailleurs, elle doit veiller plus particulièrement sur cet objet. Qu'en effet les travaux de toute espece qui y abondent, et la Guerre et la marine y attirrent continuellement quantité deétrangers on ne peut apporter trop d'attention pour demêler et decouvrir tous les mauvais sujets et tous les gens suspects et dangereux qui peuvent y arriver, et à qui il est si aisé de sy cacher dans la foule, qu'on ne peut donc trop rappeler au peuple et lui mettre sous les yeux lesdeffenses expresses qui ont été faites [...] et qu'on ne peut en mesme tems sevir avec trop de rigueur contre ceux qui ne se conforment pas aux dispositions des loix faites à cet egard. Qu'il nest donc pas étonnant que nous ayons desjà usé de severité, et que sûrement nous allons en user encor davantage²².

Pour les délits concernant les cabarets, les condamnations évoluent également vers plus de sévérité, mais surtout le type de peine change. Avant 1770, l'amende est la peine la plus souvent appliquée, puis elle devient minoritaire et se confond avec les vacations. Si ces dernières restent souvent en deçà de ce que prescrivent les règlements – hormis pour les cas de récidives – elles connaissent une augmentation notable entre 1770 et 1780. Avant 1770, 86 % des vacations ou amendes sont de moins d'une livre, mais ce montant ne concerne plus que 5 % des peines après 1780. Là encore, une différence nette s'affirme dès 1784, puisqu'alors, ces vacations sont toutes au minimum de 3 livres pour ouverture à heures indues. Cela s'explique aussi par l'intervention conjointe de la police avec la patrouille, voire la maréchaussée. D'autre part, avant 1780, une seule peine de prison est prononcée pour les délits alors qu'elle devient très régulière par la suite.

Du côté de la prostitution, les peines étaient de deux types au XVIII^e siècle : le bannissement et l'enfermement en maison de force. Parfois s'y ajoutaient une peine de prison et une amende. On remarque que la police semble se soucier de plus en plus de l'inefficacité du bannissement. Elle est en effet consciente que ce dernier n'empêche pas de continuer ses activités à proximité de la ville. Elle demande de plus en plus le concours de la maréchaussée pour traquer dans les paroisses voisines ceux qui pourraient loger ces femmes. Cela entraîne une augmentation

22 *Ibid.*, FF 31, registre 31, le 6 décembre 1782.

des vacations en proportion et en montant, souvent au-delà de 14 livres. Les peines de prison apparaissent dans près de la moitié des cas au total, mais aucune n'est donnée avant 1770, et 96 % sont prononcées après 1780. Elles sont de cinquante-quatre jours en moyenne, ce qui évolue peu puisque leur apparition est déjà en soi l'évolution notable. Il est possible que la police recoure plus à la peine de prison car cette dernière permet de ne pas surcharger l'unique maison de force de la ville qui accueille aussi les *folles*, les hommes débauchés, et les enfants abandonnés. En revanche, les temps d'enfermement en maison de force augmentent et passent de moins d'un an avant 1780 (onze mois et vingt-six jours en moyenne) contre près de deux ans après (un an, dix mois et vingt jours). Toutefois, ces peines sont assez peu effectuées en totalité, puisque les cas de récidive font souvent apparaître que les femmes en question auraient dû être encore enfermées au moment du délit. Le nombre de bannissements augmente également, mais de manière moins significative, car la prostitution connaît une tendance à l'enfermement. Enfin la peine infamante est la moins prononcée, puisqu'un seul cas est présent dans les archives, en 1785, probablement pour l'exemple. Il est intéressant de noter que cet exemple intervient à un moment où justement une rupture est notable dans le nombre de délits mais aussi dans la sévérité des peines, ce qui peut laisser à penser que la police est bien consciente des changements qui s'opèrent sur ces deux années et ressent le besoin de marquer les esprits. Il s'agit d'une femme récidiviste, accusée de maquerellage, condamnée à une amende de 3 livres (soit un montant très faible comparée aux autres peines) mais elle est bannie pour neuf ans de la province de Normandie, sa paillasse est brûlée et elle est promenée sur un âne, visage tourné vers la queue, avec un chapeau de paille et un écriteau portant « putain et maquerelle²³ ».

L'augmentation des délits auxquels fait face la police entraîne un durcissement des peines. Ces dernières deviennent plus lourdes, tant financièrement que concernant l'enfermement. Les amendes ou les vacations (parfois comprises ensemble), augmentent en nombre et en montant, notamment en raison de l'augmentation du recours à des intervenants extérieurs à la lieutenance. Enfin, les peines de prison, inexistantes avant 1770, se multiplient.

Maintenant qu'il est établi que la ville connaît bien une augmentation du nombre d'affaires et de crimes auxquels il lui faut faire face, il convient de voir si le personnel de la lieutenance a conscience de cette évolution, en étudiant le regard qu'elle porte sur ces changements, et comment elle évolue dans son fonctionnement pour y répondre.

Sur ce point, il convient de dire que la lieutenance n'échappe pas aux besoins d'augmentations des effectifs qui touchent plusieurs institutions de la ville, et

23 *Ibid.*, FF 58, sf.

les lieutenances de police en général, qui s'estiment souvent en manque de personnel. Si les institutions chargées de la police sont trop peu nombreuses à Cherbourg, la lieutenance se dote cependant très rapidement de nouveaux offices dès que les évolutions se font sentir. Le premier office supplémentaire créé est celui de substitut du procureur en 1782, avant même le début des travaux. Puis le lieutenant, qui est très présent, assiste à toutes les audiences, ses absences étant toujours précisées et souvent justifiées (ce qui montre qu'elles ne sont pas considérées comme étant normales désormais), doit nommer à son tour en 1784 un substitut, ne pouvant plus exercer sa fonction comme il le souhaiterait alors qu'il est aussi maire de la ville. En 1787 est nommé un aide-huissier, « attendu la régie et la multiplicité des affaires²⁴ », et en 1788 un aide-commissaire, à la demande du commissaire qui estime qu'il est « extraordinairement occupé par ses fonctions ». Ainsi, tous les offices hormis celui de greffier se trouvent doublés entre 1782 et 1788. Ces dates correspondent bien à l'augmentation importante du nombre d'affaires à traiter.

92

Les bouleversements que connaît la ville font aussi l'objet de discours assez pressants sur les besoins généraux de police, et notamment d'institutions qui en ont la charge. En 1780, alors que la ville a bien entamé son évolution, elle perd une de ces institutions : la vicomté. Les demandes de rétablissement ou de création d'un baillage se multiplient alors en vain. Elles évoquent toutes les changements survenus, la nécessité d'avoir un nombre suffisant d'institutions pour y répondre. Cette affaire permet d'approcher le discours de l'intendance à Caen et du pouvoir sur la ville et ses besoins. Si les officiers de la ville cherchent à convaincre le pouvoir – pouvant donc grossir la réalité – leurs réclamations semblent bien justifiées. Tous évoquent la composition de la population et son augmentation « la population avait reçu des accroissements considérables [...] par l'affluence d'une troupe de peuple que les travaux y attiraient, que le crime s'introduit aisément parmi cette populace indocile et vagabonde²⁵ ». Alors qu'il est question un temps pour le pouvoir de réunir les offices de lieutenants de Cherbourg et Valognes, Demons de Garantot proteste que

[...] jamais ville n'a mérité plus que Cherbourg d'avoir un [lieutenant] de police résident. Cette ville est remplie d'une populace infinie, adonnée à l'ivrognerie, et naturellement tumultueuse, et il y a un concours perpétuel de matelots et d'étrangers de tous les païs, surtout en tems de guerre, comme a present, ou les frégates, les convois, les Corsaires et les prises y abondent. La présence de l'officier

24 *Ibid.*, FF 35, sf.

25 Archives départementales du Calvados, C 1244, sf.

de police y est donc sans cesse nécessaire pour contenir et reprimer cette foule de mauvais sujets qui y fourmillent. Les tapages affreux et les émotions populaires considérables qu'on y a vües autrefois font voir cette nécessité²⁶.

C'est aussi surtout le point de vue du commissaire qui fait état du ressenti de la charge de travail par les acteurs de la police. L'idée principale qui ressort des demandes d'augmentation de personnel est que la charge de travail les dépasse. Tous mentionnent que l'office est chronophage, qu'il faut intervenir la nuit et à toute heure, au détriment de ses affaires personnelles.

D'autre part, la ville demande plus d'offices pour faire face à tout ce qu'elle doit gérer, mais aussi pour acquérir plus d'indépendance car Cherbourg dépend toujours de Valognes, situation qui ne semble plus tolérable alors qu'elle gagne en population et en importance. La plupart des procédures se règlent à Valognes distante de cinq lieues, et l'augmentation des délits fait donc se multiplier les déplacements qui sont de plus en plus ressentis comme contraignants en temps et en coûts. Un mémoire présenté lors des requêtes estime ces déplacements à près de 74 160 livres par an, en supposant trois jours de procès par cas et en comptant le logement, l'entretien des chevaux, la nourriture, et l'abandon des autres affaires²⁷. Cette situation pénible pour les officiers de la lieutenance ralentit la bonne marche de la justice. Surtout, elle est mal acceptée par les officiers d'une ville qui n'a plus beaucoup à envier à Valognes, mais dont les désirs se heurtent au pouvoir qui cherche à réduire les institutions. De plus, les *villes* de même envergure que Cherbourg au début du siècle y font obstacle, notamment Valognes auparavant plus importante en institutions, et qui entre dans un rapport de concurrence. En 1784, les officiers municipaux demandent le transfert à Cherbourg du tribunal de Saint-Sauveur proche de Valognes en faisant valoir les difficultés dues à la suppression de leur vicomté. Les officiers de Valognes plaident que cela serait inutile, et qu'il n'y a pas assez d'avocats à Cherbourg. L'argument peut être vrai puisque s'il n'y a pas de tribunal, les hommes de loi s'installent alors sûrement par commodité à Valognes, mais il est à craindre de les voir refluer vers Cherbourg si la ville devait avoir une nouvelle institution²⁸. La seule juridiction supplémentaire accordée à la ville est la subdélégation en 1785, mais cette dernière n'a aucun effet sur l'administration pratique de la ville et échoue au lieutenant de police, aussi maire, et déjà bien occupé.

Malgré le refus de doter la ville de plus de moyens, elle prend une importance plus grande pour le pouvoir royal, d'une part en raison de sa situation stratégique pour

26 *Ibid.*, C 6184, sf.

27 *Ibid.*, C 6155 et 6079, sf.

28 *Ibid.*, C 1245.

la défense et les travaux de la rade, d'autre part car cela participe d'un mouvement général de centralisme monarchique. Le pouvoir royal tend à grignoter les prérogatives des villes de province, notamment celles ayant de l'importance d'un point de vue militaire²⁹. Il tend alors à avoir un œil plus vigilant sur les personnes chargées de sa gestion quotidienne, ce qui se manifeste de diverses manières : au début du siècle, le roi n'intervient que si un office se trouve sans acquéreur. Puis son droit de regard sur le choix des officiers se renforce, notamment celui de maire que le roi choisit désormais sur une liste établie par les magistrats. Mais en 1781, il intervient directement en nommant Demons de Garantot sans attendre d'autres propositions, et il le maintient à cette fonction malgré les protestations de ce dernier qui demande à plusieurs reprises à en être déchargé. Le commandant Dumouriez, à son arrivée, énonce clairement la situation en déclarant à propos de ces offices que « Cherbourg devient trop intéressant pour abandonner le choix à la multitude³⁰ ».

94

En plus des augmentations d'offices au sein de la lieutenance, cette dernière recourt de plus en plus à la milice bourgeoise, à la patrouille militaire ou encore à la maréchaussée. Il s'agit là d'une modification de plus en plus sensible dans la manière dont la police gère son travail quotidien et fait face aux différentes formes nouvelles que prennent certains délits.

Recréée en 1721 afin d'éviter de recourir à une garnison plus coûteuse, la milice bourgeoise compte environ huit cents hommes en 1751³¹, mais est désarmée en 1758 par les Anglais. Elle n'est rétablie qu'en 1775, avec une organisation très précise, et fait l'objet d'un encadrement plus strict, même si à ce moment les soldats sont beaucoup plus présents dans la ville et prennent le relais de plusieurs choses.

La réaffirmation du rôle défensif de la ville et la présence continue de militaires vont en effet modifier le rôle que ces derniers avaient jusqu'alors dans la ville, et surtout leur implication dans la police. Les soldats sont moins une charge pour la population en cette fin de siècle, puisqu'ils logent désormais dans des casernes aux abords de la ville. La présence de plusieurs régiments et le casernement des troupes entraînent la mise en place d'une patrouille militaire afin de surveiller la ville, mais aussi de chercher les éventuels soldats qui ne respecteraient pas le couvre-feu. Ainsi, les soldats influencent la police de deux manières en tant qu'adjuvant mais aussi comme facteur d'augmentation des délits. Il est fréquent de retrouver ces derniers dans les cabarets, en dehors des heures autorisées, provoquant du tapage et effrayant la population avec leurs armes. Et surtout, ils sont les premiers concernés dans les affaires de prostitution. Les règlements de police tentent d'encadrer leur

29 Alain Leménoel (dir), *Nouvelle histoire de la Normandie*, op. cit., p. 12.

30 Gillette Tyl, *Étude sur le port et la ville de Cherbourg au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 220.

31 Archives départementales du Calvados, C 2115, sf.

présence avec des heures de retraite et l'interdiction de porter les armes en ville. Le respect de ces règles entraîne parfois des conflits entre la police et les soldats responsables de troubles à l'ordre public. Mais les soldats sont aussi adjouvants : la garde militaire est d'abord un renfort aux structures existantes et à la milice pour faire des tours de gardes. De plus, la présence plus grande d'officiers militaires permet de faire peser leur hiérarchie sur les militaires responsables d'infractions et se montrant parfois menaçants à l'égard du commissaire. Cela permet également de pouvoir rapidement mobiliser des forces, et d'offrir un recours rapide au commissaire en cas de difficulté, notamment pour prêter main-forte lors des services nocturnes³². Il apparaît dans les archives que cette collaboration se fait sans heurts, le personnel de la lieutenance n'hésitant pas à appeler la garde quand la situation semble peu engageante. Elle est même usuelle pour les habitants qui parfois requièrent directement l'intervention de la garde militaire.

Enfin, la dernière aide extérieure à laquelle peut recourir la police est celle qui est la plus « en dehors » de la ville, à savoir la maréchaussée. Comme les institutions de police, la maréchaussée fait aussi l'objet de plusieurs demandes pour en augmenter les brigades. L'argument qui revient le plus est le fait que la ville est portuaire. Le département de Coutances dont elle relève est un des plus grands de France, avec huit baillages éloignés les uns des autres. Il y a en tout douze brigades pour couvrir 1 228 paroisses. À titre de comparaison, le département de La Rochelle dispose du même nombre de brigades pour seulement 718 paroisses. Il semble donc nécessaire et justifié d'augmenter le nombre de cavaliers. Un mémoire conservé aux archives départementales du Calvados fait état de ces demandes et des besoins, et l'auteur, conscient du peu de chance d'obtenir satisfaction pour l'ensemble du département, insiste donc surtout sur deux endroits selon lui stratégiques et qui ont fortement besoin d'avoir plus d'effectifs : Granville et Cherbourg³³. C'est leur situation de points de passages vers les îles Anglo-Normandes, de villes portuaires potentiellement lieux de fraude, de crimes, recueils de déserteurs et « asile » pour les coupables qui justifie pour lui ce besoin pressant. De plus, il semble évident que l'agrandissement de la ville vers les faubourgs, qui concentrent notamment les casernes et les colonies d'ouvriers, rend nécessaire le recours plus fréquent à la maréchaussée dans ces espaces en « dehors » de la ville mais qui désormais font aussi partie de la charge de travail de la police.

Les évolutions dans la manière de travailler de la police montrent qu'outre le fait que les procédures semblent de mieux en mieux organisées, le recours à des institutions extérieures à la lieutenance devient beaucoup plus systématique. Pour

32 Catherine Denys, *Police et sécurité au XVIII^e siècle dans les villes de la frontière franco-belge*, Paris, L'Harmattan, 2002, p.32-44.

33 Archives départementales du Calvados, C 2121 et 2124, sf.

tous les délits susceptibles de concerner des militaires, les gardes ou patrouilles des régiments qui prêtent main-forte, les officiers signalent les comportements suspects de vagabondes à la Lieutenance. La maréchaussée prend la relève du commissaire pour effectuer des recherches aux abords de la ville. Cela explique d'ailleurs très certainement l'augmentation des vacations que payent les coupables. Là aussi, une évolution se dessine très nettement dès les dernières décennies de notre étude. Dans le premier quart du siècle, maréchaussée et militaires n'interviennent que dans moins de 3 % des condamnations étudiées, cela passe à 28 % vers 1770, pour culminer à 47 % après 1780.

*

* *

96

Au final, la ville de Cherbourg, théâtre de grands travaux, qui s'affirme comme ville portuaire et passe d'un bourg sans importance à une ville stratégique pour le pouvoir, qu'Arthur Young mentionne comme une ville où partout il y a de nouvelles maisons, de nouvelles rues et qui n'a pas beaucoup d'institutions ni de personnel de police au regard de l'augmentation de sa population, voit croître ses besoins de sécurité et face à cette nouvelle donne, la constatation de Fleury selon laquelle pour la police les présupposées sont « pour la plupart différentes en chaque lieu » et « ne peuvent pas aisément être comprises sous une loi générale » se vérifie³⁴. Les villes maritimes et portuaires sont un observatoire particulier, où se joue un brassage encore plus divers de populations d'origines différentes et cela se vérifie à Cherbourg, qui même sans être un port d'envergure européenne ou mondiale, voit affluer par le commerce des personnes de nationalités et de confessions différentes, notamment protestantes, des étrangers à la province et être l'une de ces *cités indociles*, plus criminogènes. S'il y a une insécurité qui peut être plus grande dans certaines villes portuaires, à Cherbourg, il y a en réalité surtout la présence de certains types de délits qui jouent de la présence du port et peuvent donner une impression d'insécurité plus grande : il y a peu de bagarres ou d'agressions dans les plumitifs, mais les interventions pour tapage nocturne ou ébriété, notamment lorsqu'elles concernent des marins étrangers et des soldats font souvent mention de la crainte ressentie par les voisins qui ont préféré appeler la police. Parallèlement, si on attire aussi plus souvent l'attention sur la dangerosité de ces villes portuaires, c'est surtout parce qu'elles ont un rôle stratégique à jouer que l'on y craint le trouble³⁵. En cela, Cherbourg est alors en train de voir s'ériger la scène de ce que le pouvoir pense être son futur grand rôle défensif.

34 Claude Fleury, *Institution au droit français*, Lyon, éd. Hilaire Baritel, 1962, p. 91.

35 Caroline Le Mao, *Les Villes portuaires maritimes dans la France moderne (xv^e-xvii^e siècles)*, Paris, Armand Colin, 2015, p. 146.

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*