

Revue d'histoire maritime

30

ISBN de ce PDF: 979-10-231-2396-8

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

M^RSH
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 Tailleux · Les besoins de police dans la ville portuaire dans la seconde moitié du XVIII ^e siècle : l'exemple de Cherbourg	979-10-231-2401-9
RHM30. Antoine Renglet · Police urbaine et activités portuaires à Anvers au temps de Napoléon (1796-1816)	979-10-231-2402-6
RHM30. Bernard Gainot · Ordonner et gérer les ports coloniaux : l'exemple de Saint-Domingue (1780-1791)	979-10-231-2403-3
RHM30. Aymeric Lavielle, Gérard Le Bouëdec & Sébastien Nofficiel · Les élus locaux et nationaux et la défense du port-arsenal de Lorient (1848-1939)	979-10-231-2404-0
RHM30. Nicolas Gracieux · Le facteur naval dans une guerre civile : Espagne (1936-1939)	979-10-231-2405-7
RHM30. Jean-Marie Kowalski · 1937-1990 : former et diplômé les officiers de marine issus de l'École navale	979-10-231-2406-4
RHM30. Camille Gontier · Tradition, patrimoine, développement local : les trois temps des fêtes du patrimoine maritime en Bretagne	979-10-231-2407-1
RHM30. Pierre Le Bot · La première marine de Louis XV. Une expérience fondatrice	979-10-231-2408-8
RHM30. Edern Olivier-Jégat · Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792)	979-10-231-2409-5
RHM30. Comptes rendus	979-10-231-2410-1

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

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

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

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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

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

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

Comité scientifique

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

Secrétariat de rédaction

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

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

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

Sommaire

Éditorial.....	6
Olivier Chaline	

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

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

VARIA

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

CHRONIQUE

- La première marine de Louis XV. Une expérience fondatrice233
Pierre Le Bot
- Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792).....241
Edern Olivier-Jégat

COMPTES RENDUS

- Comptes rendus249

Éditorial

Olivier Chaline

6

Policiers, douaniers et magistrats le savent bien, un port est un espace difficile à contrôler. Tous les trafics y sont possibles, toutes les entrées ou sorties illégales aussi. Les événements récents nous le rappellent, la santé n'y est pas moins intéressée que l'ordre public. Or, un port défie aisément la surveillance : ses installations peuvent être si étendues, les navires à quai ou sur rade ne peuvent être complètement visités, les multiples professionnels ne sont pas toujours non plus coopératifs. Ces défis contemporains ne sont pas nouveaux. C'est ce que montre le dossier thématique rassemblé par Éric Saunier, de l'université du Havre, qui a eu l'heureuse initiative de mettre en lien les apports du renouveau de l'histoire de la police avec les enjeux propres à l'histoire maritime. Ce faisant, il permet à celle-ci de combler une lacune.

La période ici prise en compte va du milieu du XVII^e siècle à la fin de la période napoléonienne, soit une durée telle que les contributions puissent se répondre efficacement. Alain Cabantous met en perspective les modalités propres aux villes portuaires dans l'ensemble des désordres urbains, sans omettre les formes de violence mises en œuvre par les institutions, telle la presse. L'originalité *rébellionnaire* des villes maritimes s'en trouve soulignée. L'ordre commence avec l'éclairage, comme nous le montre l'article de Sophie Reculin. Les réticences initiales finissent par être surmontées et la lanterne à réverbère qui est celle des phares du dernier tiers du XVIII^e siècle s'impose aussi dans les villes portuaires. Pour tenir à distance l'épidémie qui vient par la mer, les autorités portuaires développent des compétences et des procédures que Diego Carnevale présente dans le cas de Naples au XVIII^e siècle, riche en conflits de juridiction. Grâce à Mélanie Tailleux, nous suivons l'essor de Cherbourg dans la seconde moitié du siècle avec les délits, spécifiques ou non, et les tâches nouvelles dévolues à la police dans un port désormais stratégique. Moderniser et transformer un port de commerce et de guerre pose aussi des problèmes complexes pour faire face

au soudain afflux des navires : tel est le cas d'Anvers étudié par Antoine Renglet entre la réouverture tant attendue de l'Escaut en 1796 et la fin de l'Empire napoléonien qui en avait fait sa première ville portuaire et, involontairement, un haut lieu de la fraude. Enfin, Bernard Gainot offre un angle de vue colonial dans la dernière décennie de l'Ancien Régime avec la spécialisation d'un espace portuaire développement dans les deux grandes villes maritimes de Saint-Domingue, Cap-Français et Port-au-Prince.

Les *varia* nous conduisent d'abord vers la Bretagne avec la substantielle étude de Gérard Le Bouëdec, Aymeric Laville et Sébastien Nofficial sur le rôle des maires et des parlementaires lorientais pour la défense de leur arsenal entre la Seconde République et la déclaration de guerre de 1939. Inspiré par les récentes conséquences navales en Méditerranée des luttes civiles syriennes, Nicolas Gracieux offre une synthèse originale sur la dimension maritime de la guerre d'Espagne (1936-1939) avec les deux camps affrontés et leurs appuis respectifs. Revenons en Bretagne, mais passons à la rade de Brest avec Jean-Marie Kowalski qui met en évidence avec une précision décapante les profonds changements apportés dans ce qui compose la formation à l'École navale des officiers de marine entre 1937 et les années 1990. Enfin, sans quitter l'Armor, Camille Gontier retrace le développement depuis les années 1980 des fêtes du patrimoine maritime ainsi que les métamorphoses et appropriations dont elles font l'objet.

La Chronique vous permettra de découvrir les positions de deux thèses récentes sur la marine française au XVIII^e siècle, celles de Pierre Le Bot à propos de la première marine de Louis XV (1715-1745) et d'Edern Olivier-Jégat s'intéressant aux missions et stations navales (1763-1792), soit un aspect méconnu des missions du temps de paix.

Bonne lecture !

Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres

(vers 1650-vers 1815)

INTRODUCTION

Éric Saunier

Université du Havre, EA HisTeMé (université de Caen Normandie)

Dans l'ouvrage récent qu'il leur a consacré à travers l'exemple de l'observatoire de la ville de Paris où s'est installée la lieutenance de police en 1667, l'historien Nicolas Vidoni¹ propose d'étudier les pratiques policières entre le milieu du xvii^e siècle et la Révolution Française, en plaçant la focale autour des aspects ordinaires de son action matérielle, et non plus des mouvements migratoires ou de la répression des mouvements populaires qui en furent longtemps les approches quasi exclusives². C'est assurément dans cette perspective que se situe la publication de ce dossier dans lequel le lecteur pourra voir, entre l'évocation des lettres de voyage en Orient de Pietro Della Valle et les fonds des archives municipales de Cherbourg ou d'Anvers, la pluralité des sources que mobilisent les chercheurs pour étudier l'action de la police dans les sociétés urbaines à l'époque moderne.

Toutefois, s'il s'agissait de l'inscrire dans les orientations récentes de l'historiographie sur les pratiques de police, ce dossier, fruit d'une journée d'étude organisée par Sophie Reculin et Éric Saunier au Havre en novembre 2018, à l'initiative du Pôle d'études maritimes (PEMAR) de la Maison de la recherche en sciences humaines de l'université de Basse-Normandie, résulte avant tout du constat d'une carence historiographique dans le champ des études maritimes³. Il y a en effet un contraste saisissant entre le regain d'intérêt dont est l'objet l'étude de la ville maritime, et plus particulièrement « la ville atlantique », qui en est sans doute la déclinaison la plus étudiée⁴, et les réticences qu'éprouvent encore les spécialistes de l'histoire maritime à investir la recherche sur les pratiques policières,

- 1 Nicolas Vidoni, *La Police des Lumières (xvii^e-xviii^e siècles)*, Paris, Perrin, 2018.
- 2 Vincent Milliot, « Histoire des polices : l'ouverture d'un moment historiographique », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, vol. 54, n° 2, avril-juin 2007, p. 162-177.
- 3 Quatre des six contributions présentées dans ce numéro sont en effet issues de la journée d'étude « Policer les villes portuaires maritimes au xviii^e siècle », organisée le 15 novembre 2018 au pôle de recherche en sciences humaines de l'université du Havre dans le cadre des activités de l'axe de recherche « Sociétés portuaires et littorales » du pôle maritime de la MRSH de l'université de Basse Normandie.
- 4 Sur le travail autour de ce concept, voir notamment Guy Saupin (dir.), *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Âge au xx^e siècle*, Rennes, PUR, 2006 ;

malgré l'importance des problèmes que posent à tous ceux qui détiennent les pouvoirs de police dans les sociétés portuaires les fortes mobilités humaines liées à l'essor du grand commerce transocéanique et la déstabilisation due aux guerres.

En raison de cette carence historiographique, nous avons choisi d'aborder le sujet par le biais d'une démarche de *policing*, démarche qui consiste à regarder puis analyser les pratiques de police de façon empirique, à travers des études de cas emblématiques en raison de la démographie des villes choisies (Naples, Anvers) ou bien de la croissance des problèmes de police liés à l'affirmation de la fonction militaire au XVIII^e siècle, comme ce fut le cas à Cherbourg. Ces études de cas devaient être précédées, la démarche étant indispensable pour mettre en perspective les conditions d'exercice des détenteurs de la fonction de police, par deux contributions portant sur la nature des désordres caractérisant ces villes et sur les réactions de leurs habitants face à l'introduction de l'éclairage public en 1697, qui fut le nouveau domaine d'intervention relevant véritablement de l'action policière à partir de cette date⁵.

12

S'agissant de la nature des troubles dans la ville portuaire, la contribution d'Alain Cabantous qui ouvre ce dossier montre que « la matrice rébellionnaire », dans un type de ville qui semble avoir été d'autant plus prompte à la révolte qu'elle était un lieu de migrations et de diversification des activités, héritant de surcroît de l'image médiévale d'un lieu de contestation, repose assez peu sur les questions de subsistances – peut-être peut-on voir là la cause du relatif silence sur les révoltes dans les villes portuaires⁶ –, mais beaucoup en revanche sur les conflits du travail, et plus encore sur des tensions dues à la réglementation croissante de l'État, qui est aux origines de la forte résistance des habitants des ports maritimes devant l'arrivée de l'éclairage public, que souligne Sophie Reculin dans sa contribution.

Sont-ce ces spécificités qui expliquent la concurrence croissante entre l'action des représentants de l'État et des agents des autres pouvoirs dans le domaine de l'action policière, qui est le point commun entre les trois situations étudiées à la suite de celle-ci ? Malgré une diversité de comportements et de problèmes dans des villes qui ont aussi été choisies pour leur capacité à nous permettre de regarder l'évolution des questions et des pratiques de police urbaine dans le courant d'un long XVIII^e siècle, les luttes d'influence entre les autorités détentrices des pouvoirs de police, parmi lesquelles figurent au premier plan les pouvoirs municipaux, qui semblent avoir trouvé dans ceux-ci l'occasion de reprendre une part des libertés urbaines perdues au XVII^e siècle, sont en effet des évolutions dont on

id. (dir.), Les Villes atlantiques européennes. Une comparaison entre l'Espagne et la France (1650-1870), Rennes, PUR, 2019.

5 Nicolas Vidoni, *La Police des Lumières*, *op. cit.*, p. 149.

6 Jean Nicolas, *La Rébellion française. Mouvements populaires et conscience sociale (1661-1789)*, Paris, Éditions du Seuil, 2002.

remarque la prégnance, tant à Naples qu'à Cherbourg ou Anvers. À Naples, qui était démographiquement au second rang des villes portuaires dans l'Europe du XVIII^e siècle, Diego Carnevale, étudiant le développement de la police sanitaire après la peste de 1656, qui tua la moitié de la population de la ville (200 000 morts), remarque ainsi, à travers l'exemple de l'action du tribunal de la santé mis en place en 1751, que, malgré la volonté et l'action affichées par les représentants du roi de Naples Charles III, la montée des problèmes sanitaires se traduit moins par l'affirmation de l'État que par le retour en grâce d'un pouvoir communal soutenu par les élites napolitaines. Théâtre de grands travaux d'aménagement, le modeste port de Cherbourg, passé du statut de bourg portuaire à celui de port stratégique dont les problèmes de police ont été analysés dans toute leur diversité par Mélanie Tailleur, voit aussi l'action policière, bien que le rôle de l'État y soit très renforcé par l'arrivée du lieutenant de police en 1755, évoluer peu à peu en faveur des représentants des pouvoirs locaux, notamment lorsque les délits connaissent une forte progression durant les années qui précèdent la Révolution. Cette situation de concurrence des différents pouvoirs est aussi celle qui prévaut à Anvers entre les moments de son annexion au début du Directoire et de l'écroulement de l'empire napoléonien en 1815. Dans le port de l'Escaut, qui fut le berceau de l'économie-monde entre 1530 et 1560, où la navigation libre est rétablie et où l'activité est croissante sur les quais d'une ville qui draine à cette époque de nouveaux travailleurs venus d'ailleurs, Antoine Renglet montre en effet l'existence d'un système policier composé d'une myriade d'agents représentant des autorités différentes, fonctionnant en concurrence pour prendre en main avec succès le contrôle des étrangers, la lutte contre la contrebande et la régulation de l'ensemble des activités urbaines.

Pour achever ce dossier, il était indispensable d'évoquer la situation particulière du port colonial. Répondant à cette perspective, c'est à travers l'exemple des deux plus grands ports de la perle des Antilles, Cap-Français et Port-au-Prince, que Bernard Gainot analyse la montée des pratiques policières destinées à mieux contrôler les mouvements de la rade au port, la circulation sur les quais et celle de l'information. Dans ces villes portuaires originales, le rôle de l'État dans la gestion de la police portuaire s'affirme plus nettement et moins nettement en concurrence. Cette évolution originale est assurément l'un des principaux indices de l'approfondissement de la crise de l'autorité coloniale à Saint-Domingue au moment où y débute la Révolution.

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

Alain Cabantous

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

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

RÉEL ET REPRÉSENTATIONS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

21 *Ibid.*, p. 134.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ESQUISSE D'UNE TYPOLOGIE

UN CLASSIQUE: LA CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

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

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

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

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

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

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

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

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

31 André Zysberg, XXX

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

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

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

RÉVOLUTIONS

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

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

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

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

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

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

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

26

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

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

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

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

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

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

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

*

* *

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

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

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

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

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

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

28

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

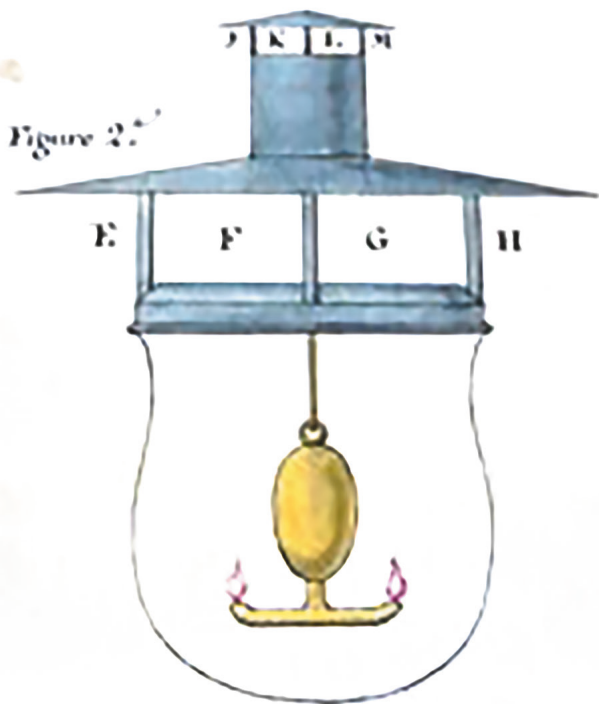


Figure 2.^e

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.

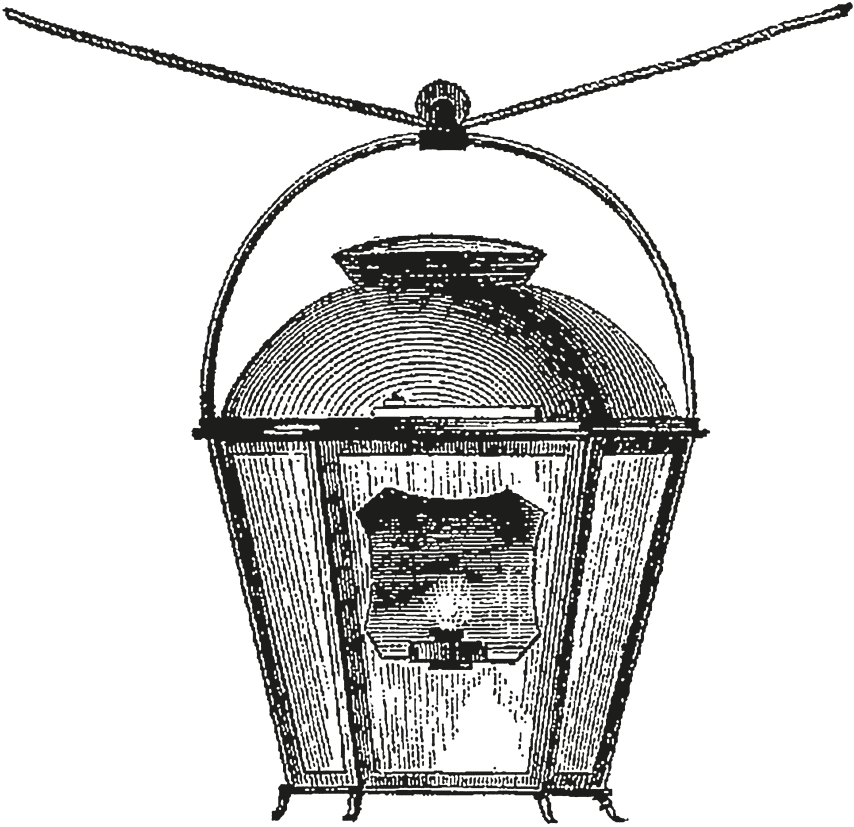
La lanterne à réverbères est une innovation majeure du Siècle des Lumières. Elle est présentée pour la première fois à l'Académie des sciences par l'ingénieur mécanicien Bourgeois de Chateaublanc, dans les années 1740⁵⁷ (fig. 5). Cette période correspond à l'installation à Bordeaux des lanternes londoniennes. 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.

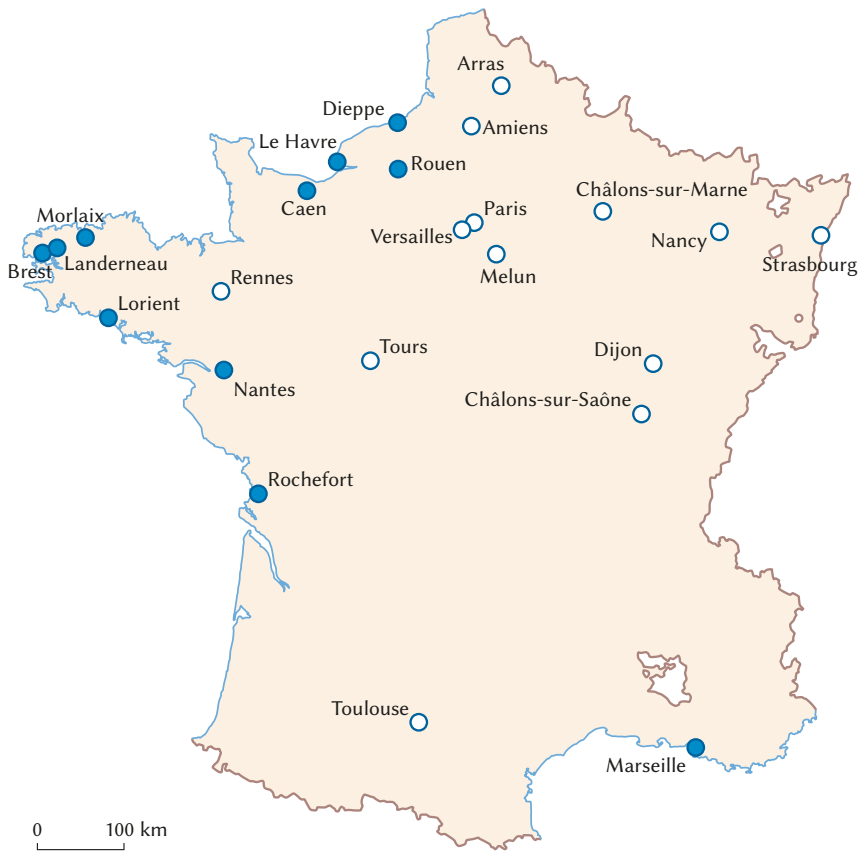
Forte des différents marchés passés pour l'éclairage des phares et des villes, la réputation de la compagnie Tourtille Sangrain est à son apogée dans les années 1780. Elle dépasse désormais les frontières nationales. L'impératrice de Russie sollicite Bourgeois de Chateaublanc pour la construction d'un 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 espece 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.

UNE MER BUREAUCRATISÉE : LES CONTRÔLES SANITAIRES DANS LE PORT DE NAPLES AU XVIII^e SIÈCLE

*Diego Carnevale*¹

Maître de conférences à l'université Federico II

En 1973, dans une étude pionnière sur les magistratures sanitaires et sur la santé maritime, Carlo Maria Cipolla analysait le processus de création de ces institutions dans les villes du nord de l'Italie, en réaction aux épidémies de peste du XIV^e siècle au XVI^e siècle². Après la publication de cet ouvrage de Cipolla, les études sur l'activité des bureaux de santé se sont multipliées, en Italie comme ailleurs, mettant en relief, dans le cas italien, un véritable réseau institutionnel transnational visant à préserver les villes portuaires face aux contagions venant du Levant³. Toutefois, malgré l'importance du port de Naples, les recherches sur les villes des royaumes de Naples et de Sicile sont restées longtemps négligées jusqu'à une période récente⁴.

- 1 Université Federico II, département des sciences humaines, via Nuova Marina 33, Naples (mail : diego.carnevale@unina.it).
- 2 Carlo Maria Cipolla, *Contre un ennemi invisible. Épidémies et structures sanitaires en Italie de la Renaissance au XVII^e siècle*, Paris, Balland, 1992.
- 3 Une récente contribution collective avec une bibliographie remarquable est Paolo Calcagno & Daniele Palermo (dir.), *La quotidiana emergenza. I molteplici impieghi delle istituzioni sanitarie nel Mediterraneo moderno*, Palermo, New Digital Press, 2017.
- 4 Parmi les premières études sur les magistratures sanitaires napolitaines voir : Luigi Sirleo, *La sanità marittima a Napoli, origini e vicende: odierna organizzazione dell'ufficio sanitario del porto Ministero dell'Interno, Direzione generale della sanità pubblica*, Napoli, R. Stab. Tip. F. Giannini & figli, 1910 ; Pasquale Lopez, *Napoli e la peste (1464-1530). Politica, istituzioni, problemi sanitari*, Napoli, Jovene, 1989 ; plus récemment, Brigitte Marin, « Magistrature de santé, médecins et politiques sanitaires à Naples au XVIII^e siècle : de la lutte contre les épidémies aux mesures d'hygiène publique », *Siècles. Cahiers du centre d'histoire Espaces et Cultures*, n° 14, 2001 ; Raffaella Salvemini, « A tutela della salute e del commercio nel Mediterraneo : la sanità marittima nel Mezzogiorno pre-unitario », dans *id.* (dir.), *Istituzioni e traffici nel Mediterraneo tra età antica e crescita moderna*, Napoli, Istituto di Studi sulle Società del Mediterraneo (CNR), 2009, p. 259-298. Concernant la Sicile, voir Giuseppe Restifo, *Peste al confine. L'epidemia di Messina del 1743*, Palermo, Epos, 1984 ; Daniele Palermo, « Oltre la tutela della frontiera : l'attività di disciplina e vigilanza su produzioni e coltivazioni della Suprema Generale Deputazione di

S'il ne constitue pas un cas exceptionnel par rapport aux autres ports européens, ceux des deux royaumes présentent certaines originalités, à commencer leur position géographique en Méditerranée centrale. Véritables « frontières d'Europe » depuis l'Antiquité, ils sont un point de passage privilégié des navires sur la route pour l'Afrique du Nord et pour le Levant⁵. Les trois villes portuaires principales, Palerme et Messine en Sicile, Naples sur le continent comptent parmi les plus peuplées dans l'Europe moderne⁶. Parmi elles, c'est à Naples que les dispositifs de santé maritime ont fait l'objet d'études dans les années 2000⁷. Il est vrai que la deuxième ville de la Méditerranée, après Istanbul, est frappée à plusieurs reprises par la peste entre le XIV^e et le XVII^e siècle, jusqu'au terrible fléau de 1656, qui tua plus de la moitié d'une population estimée autour de 400 000 habitants⁸. Après ce choc, la ville récupéra lentement ses habitants tandis que le gouvernement espagnol cherchait à améliorer les dispositifs de prévention des épidémies mais, avec le XVIII^e siècle, l'on observe un tournant important dans la gestion de la police sanitaire. Entre 1707 et 1734, lors de la domination autrichienne, le nouveau gouvernement décide en effet de centrer sur le port de Naples une politique de concurrence aux autres ports de la mer Tyrrhénienne. Si cette politique ne donne pas les résultats attendus, elle est prolongée après 1734, quand les deux royaumes du sud de l'Italie retrouvent leur autonomie avec l'arrivée sur le trône de Charles de Bourbon⁹. C'est la réorganisation des contrôles sanitaires menée pendant ce XVIII^e siècle bourbonien dans le grand port

Salute Pubblica del Regno di Sicilia », dans Paolo Calcagno & Daniele Palermo (dir.), *La quotidiana emergenza, op. cit.*, p.63-97.

- 5 Sur la conception du royaume de Naples comme frontière d'Europe au XVIII^e siècle, voir Anna Maria Rao, « La Méditerranée : une frontière ? Le cas de Naples au XVIII^e siècle », *Revue internationale d'études du dix-huitième siècle (RIEDS)*, n° 1, « Boundaries in the Eighteenth Century – Frontières au dix-huitième siècle », 2007, p.91-107.
- 6 Il faut remarquer que les royaumes de Naples et Sicile sont dotés d'un vaste réseau de ports – en général pour le petit cabotage – disséminés le long de plus de quatre mille kilomètres de ligne côtière. En effet, la flotte marchande napolitaine est la première d'Italie en tonnage et la huitième en Europe (Ruggiero Romano, « Per una valutazione della flotta mercantile europea alla fine del secolo XVIII », dans *Studi in onore di Amintore Fanfani*, Milano, Giuffrè, 1962, t. V, p.576-591).
- 7 Voir Paolo Calcagno & Daniele Palermo (dir.), *La quotidiana emergenza, op. cit.*
- 8 Parmi les travaux les plus récents sur cet événement dramatique de l'histoire de Naples, voir Idamaria Fusco, *La grande epidemia : potere e corpi sociali di fronte all'emergenza nella Napoli spagnola*, Napoli, Guida, 2017.
- 9 Sur la politique mercantiliste du royaume de Naples, voir Biagio Salvemini, « Crimini di mare, forme del diritto e conflitti mercantilistici nel Mediterraneo centrale: il 're proprio' di Napoli e l'ammutinamento della St. John (1735-1736) », dans Anna Maria Rao (dir.), *Napoli e il Mediterraneo nel Settecento. Scambi, immagini, istituzioni*, Bari, Edipuglia, 2017, p.27-58, et Roberto Zaugg, *Stranieri di antico regime. Mercanti, giudici e consoli nella Napoli del Settecento*, Roma, Viella, 2011.

du sud de l'Italie que cette contribution propose d'analyser, après avoir montré comment la création des magistratures sanitaires a participé précédemment au développement de l'État moderne en Europe¹⁰ en raison de la nécessité de réagir rapidement aux menaces épidémiques, à la peste notamment. Elle nécessite en effet d'attribuer des pouvoirs de décision spéciaux dans une juridiction vaste à un nombre restreint de personnes auxquelles le pouvoir souverain fait confiance. Deux modèles différencient les magistratures sanitaires de Florence, Milan et Venise d'une part qui sont placées sous la tutelle directe du pouvoir central, du modèle napolitain, d'autre part, modèle dans lequel les bureaux de santé sont une émanation du pouvoir municipal.

LA PESTE : UN PROBLÈME POLITIQUE

C'est en 1522 que le juriste lombard Giovanni Francesco da Ripa, professeur à Avignon, publie un traité sur l'administration de la justice et sur la gestion de l'ordre public au cours d'une épidémie de peste¹¹. Ce traité a eu un succès remarquable dans le débat juridique, notamment parce que le droit romain n'avait pas produit de doctrine spécifique sur la manière d'agir en cas d'épidémie. Ce traité devint partout dans l'Europe continentale le texte de référence fondamental pour la gestion administrative des épidémies jusqu'au XVIII^e siècle. La première partie du livre est consacrée à l'administration des contrats et des successions et aux procédures de justice pendant l'épidémie qui doivent être gérées par les juges ordinaires. La deuxième partie concerne les remèdes juridiques pour prévenir la contagion et en limiter les effets dramatiques. Dans cette perspective, on remarque une analogie avec les traités médicaux, comme l'auteur le soulignait d'ailleurs dans son prélude : « *sunt autem illa remedia non medica [...] sed politica et iuridica* », en remarquant l'importance de ces deux derniers : « *ad publicam societatum civilium utilitatem et salutem accomodata* »¹². Parce que les savoirs et les pratiques juridiques – et de l'administration (*politica*) – contribuaient

10 Voir Claudia Moatti & Wolfgang Kaiser (dir.), *Gens de passage en Méditerranée de l'Antiquité à l'époque moderne. Procédures de contrôle et d'identification*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2007, en part. l'introduction.

11 Giovanni Francesco da Ripa, *Illustris de Peste tractatus iuridicus ac politicus*, Leipzig, 1598. L'ouvrage rassemble une vaste série de *consilia* rédigés par l'auteur lui-même quelques années auparavant, à l'occasion de la peste avignonnaise de 1518. Sur cet ouvrage et sur la réflexion juridique autour des épidémies de peste, voir Mario Ascheri, *I giuristi e le epidemie di peste (secoli xiv-xvi)*, Siena, Dipartimento di Scienze Storiche, Giuridiche, Politiche e Sociali, 1997, et Alessandro Pastore, *Le Regole dei corpi: medicina e disciplina nell'Italia moderna*, Bologna, Il Mulino, 2006, p. 38-46.

12 Giovanni Francesco da Ripa, *Illustris de Peste tractatus iuridicus ac politicus*, op. cit., prologue, p. I.

à préserver la santé de la société en reprenant les traités médicaux, la troisième partie du traité est consacrée aux interventions concrètes en cas d'épidémie. Elle inclut la création d'une magistrature sanitaire. Ripa attribue la tâche de combattre la maladie aux institutions municipales de la ville avec l'approbation du pouvoir supérieur (*dominus*), ces institutions devant recruter le personnel médical et les autres personnes, créant parfois des « *magistri sanitatis* » pour rendre plus efficace leur action en leur déléguant certains aspects décisionnels.

Un rôle crucial est attribué aux custodes des portes (« *custodes portarum* »), lesquels doivent prévenir la contagion en filtrant l'accès à la ville¹³. L'instrument de vérification fondamental élaboré en Italie après la peste noire de 1347-1353 était la « patente » (ou « bulletin ») de santé. Ripa consacra des commentaires à la rédaction de ce document devant être faite par un officier préposé, en indiquant nom, prénom, patrie, âge, date et horaire du départ du porteur¹⁴. Le processus de validation de la patente imitait celui qui prévalait pour les sauf-conduits : le document devait indiquer le nom de l'officier et être cacheté avec son sceau (*bullā* en latin)¹⁵. Ripa souligne l'importance d'écrire en lettres et pas en chiffres les dates et les horaires, aisément modifiables. De façon générale, le juriste dénonce le grand nombre d'irrégularités souvent attestées par les juges, comme la vente de patentes blanches, la falsification, et la corruption des custodes des portes.

58

Pour Ripa donc, le pouvoir souverain, représenté localement par l'administration municipale, doit combattre l'épidémie tandis que les juges continuent à régler les affaires de justice. Dans le traité, on remarque aussi qu'il n'y a pas de référence spécifique aux villes portuaires mais les procédures illustrées par le juriste lombard peuvent être adaptées à ces contextes urbains particuliers. L'auteur focalise en fait la quasi-totalité de sa réflexion sur le déclenchement de l'épidémie, mais depuis la peste noire, dans toute l'Italie s'impose l'exigence de prévenir en permanence la contagion par des actions concrètes. L'urgence est devenue quotidienne¹⁶ et, immédiatement, se pose un problème politique. En cas d'épidémie, les facultés attribuées aux organismes qui doivent faire face au fléau sont énormes et les autorités, y compris le souverain, ne peuvent pas accepter l'existence d'un pouvoir concurrent. Pour cette raison, jusqu'au XVI^e siècle, dans la majorité des villes, les

¹³ *Ibid.*, p. 221-224.

¹⁴ *Ibid.*, p. 239-241.

¹⁵ Sur les sauf-conduits, voir Daniel Nordman, « Sauf-conduits et passeports, en France, à la Renaissance », dans Jean Ceard & Jean-Claude Margolin (dir.), *Voyager à la Renaissance*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1987, p. 145-158. Ripa remarque qu'en « Gallia » le mot le plus utilisé est « sauvegarde » (Giovanni Francesco da Ripa, *Illustris de Peste tractatus iuridicus ac politicus*, *op. cit.*, p. 241).

¹⁶ J'emprunte cette expression du titre de l'ouvrage de Calcagno & Palermo (dir.), *La quotidiana emergenza*, *op. cit.*

magistratures sanitaires sont restées temporaires, réunies seulement à l'occasion d'une contagion. Les exceptions mentionnées (Florence, Milan, Venise) sont les magistratures placées sous la tutelle directe du pouvoir souverain.

LES PRATIQUES DE CONTRÔLE SANITAIRE EN MÉDITERRANÉE À L'ÉPOQUE MODERNE : L'EXEMPLE DE PIETRO DELLA VALLE

Comment se déroulaient dans la pratique ces contrôles ? Les récits de voyageurs nous donnent les informations les plus précieuses. Au début de 1626, Pietro Della Valle, un noble romain rentré à Rome après douze ans d'absence, se rend célèbre avec la publication des lettres sur son voyage en Orient¹⁷. Dans cet ouvrage, il décrit avec minutie les difficultés bureaucratiques rencontrées au cours de son itinéraire, ce qui nous permet de mieux saisir des mécanismes de contrôle sanitaire en Méditerranée qui demeureront les mêmes jusqu'au XIX^e siècle.

Au cours de ses déplacements, Della Valle utilise divers documents de voyage délivrés par les autorités rencontrées : ottomanes, égyptiennes, et des consuls européens actifs dans les ports du Levant. C'est le 28 octobre 1625 qu'il arrive à Malte à bord d'une caravelle française, la *Sainte-Anne*, provenant de Chypre. Les passagers sont accueillis à l'entrée du port par la barque de la garde, dont les officiers sont chargés d'examiner les « patentes de santé » du bateau – qui concernent l'équipage et la cargaison – et des passagers¹⁸.

Les procédures de santé maritime en Méditerranée distinguaient les patentes selon les annotations des officiers des ports touchés par le bateau. Une patente dite *nette* signifie qu'il n'y avait aucune présence de peste. Par conséquent, le porteur obtenait la *libre pratique* dans le port d'arrivée. Une patente dite *souçonnée* ou *touchée* indiquait un port en relation avec une région où la peste sévit¹⁹. La patente dite *brute* (*sporca* en italien) indiquait enfin un port de provenance attaqué par la contagion. Dans les deux derniers cas, il fallait établir la durée de la quarantaine et la décontamination éventuelle de tous les objets à bord.

Malheureusement pour Della Valle et ses compagnons, la peste avait récemment frappé Istanbul et d'autres localités turques. À cet égard, les autorités maltaises se

17 Pietro Della Valle, *Viaggi di Pietro Della Valle il pellegrino. Descritti da lui medesimo in lettere familiari all'erudito suo amico Mario Schipano* [...], Roma, nella stamperia di Vitale Mascardi, 1650-1663. Les lettres de Della Valle ont été publiées dans plusieurs langues déjà au cours du XVII^e siècle. La traduction française est presque contemporaine, en quatre tomes, entre 1661 et 1665, avec le titre *Les Fameux voyages de Pietro Della Valle* (Paris, chez Gervais Clouzier).

18 *Id.*, *Viaggi di Pietro Della Valle il pellegrino, op.cit.*, t. III, 1663, p. 455.

19 À Naples le terme pour définir ce genre de patente est *postillata* (avec des postilles) probablement en faisant allusion aux annotations sur la patente apportée par les officiers de santé.

montrent très prudentes, n'examinant les patentes qu'après les avoir immergées dans le vinaigre, considéré comme un agent de décontamination. En effet, la petite île au cœur de la Méditerranée centrale était le premier lieu d'arrivée en Europe occidentale, le long de la route commerciale du Levant. Par conséquent, le port de Malte agissait comme un premier filtre, capable d'alerter les autres ports chrétiens en cas de danger. Les vérifications des documents de Della Valle posent « un peu de difficulté » car sa patente, « faite à Chypre par le consul vénitien, n'était pas claire, comme celle du bateau, faite à Chypre le même jour par le consul français²⁰ ». En absence d'autorités sanitaires dans les ports ottomans, les pays occidentaux confiaient aux agents consulaires la tâche de vérifier la condition des équipages au moment du départ²¹. En raison des suspects, le noble romain et ses compagnons doivent attendre quelques jours sur le bateau afin que les autorités puissent décider les modalités de la quarantaine à appliquer. Pendant ce temps, Della Valle reçoit la visite de plusieurs dignitaires napolitains – chacun restant dans sa barque – qui l'informent d'avoir demandé l'intercession du Grand Maître. Della Valle disposait d'un remarquable réseau de relations à Naples, qu'il décrit lui-même dans ses lettres²².

Enfin, en raison de son rang et de ses amitiés, on lui accorde une quarantaine d'environ vingt jours à passer dans une petite résidence hors de la ville surveillée par les gardiens de santé²³. Cela n'est pas accordé à la *Sainte-Anne*, invitée à quitter Malte et à continuer vers la France. Della Valle suppose que le bateau se voit refoulé parce que le lazaret était plein, ou bien parce que l'île « n'avait pas trop de ravitaillement²⁴ ». D'ailleurs, la peste n'avait pas frappé seulement le Levant. Della Valle signale aussi que dès 1624 la Sicile occidentale était infectée. Grâce à ses relations amicales le noble romain avait obtenu un traitement privilégié, pas seulement pour la patente soupçonnée mais aussi pour une pièce de bagage très particulière qu'il amenait avec lui : le cadavre embaumé de son épouse. Pendant son long séjour au Moyen-Orient, Della Valle s'était marié avec « Sitti Maani », une Arménienne de Trébizonde, et la femme avait perdu la vie au cours du voyage.

20 *Ibid.*, t. III, p. 456.

21 Sur les fonctions consulaires en Méditerranée, voir Arnaud Bartolomei, Guillaume Calafat, Mathieu Grenet & Jörg Ulbert (dir.), *De l'utilité commerciale des consuls. L'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen (xvii^e-xx^e siècle)*, Rome, École française de Rome, 2017.

22 Les lettres de Della Valle elles-mêmes étaient toutes adressées à Mario Schipano, noble napolitain et ami intime de l'auteur.

23 Normalement, l'isolement à Malte avait lieu dans « l'isolotto », soit le petit îlot de Manoel situé dans le centre de la rade de Marsamxett. Della Valle écrit que la durée de sa quarantaine avait été limitée parce que les autorités sanitaires maltaises tenaient en compte aussi le temps du voyage entre Chypre et Malte (Pietro Della Valle, *Viaggi di Pietro Della Valle il pellegrino*, op. cit., t. III, p. 459).

24 *Ibid.*

Della Valle avait commandé son embaumement pour la transporter à Rome et la déposer dans la sépulture familiale. Les vapeurs méphitiques de la putréfaction étaient considérées comme un des principaux vecteurs de maladie contagieuse²⁵, mais le processus d'embaumement était accepté comme une mesure de blocage de la décomposition, notamment en raison de l'usage de résines et d'autres produits parfumés.

Pendant son séjour forcé, Della Valle reçut des visites presque quotidiennes de la part des officiers de santé, secondés par un médecin. Selon le récit du noble romain, les officiers s'excusaient des mesures de contrôle excessives mais la dépendance de Malte de l'extérieur, notamment de la Sicile, pour le commerce et le ravitaillement, imposait d'éviter à tout prix l'isolement de l'île. Les excuses des officiers maltais nous montrent le rôle primordial joué par la confiance dans le système euro-méditerranéen des contrôles maritimes²⁶. Depuis le XVI^e siècle, les États italiens ont développé un réseau de communication et un système de critères communs pour empêcher la diffusion de la peste dans la péninsule. Par conséquent, le contrôle sanitaire sur un bateau commençait avant même son arrivée grâce aux informations parvenues des bureaux de santé des autres pays qui permettaient aux magistrats locaux d'augmenter le niveau de vigilance²⁷. Chaque port agissait dans l'intérêt de toutes les communautés maritimes de la rive nord. La peine pour le contrevenant était l'isolement pour une période indéfinie.

Une fois la mesure achevée, afin de « ne pas recevoir des dérangements ultérieurs ailleurs », Della Valle se fait produire une nouvelle patente de santé par les autorités maltaises incluant la mention du corps de son épouse²⁸. Il quitte l'île le 2 décembre pour Syracuse, où il s'arrête deux mois pour visiter la Sicile orientale. Ensuite, le 21 janvier, il touche Messine, où il se vante d'obtenir « des bonnes patentes de santé » avec l'aide « des amis »²⁹. À chaque étape de son voyage de retour, Della Valle reçoit une nouvelle patente, selon un mécanisme qui reprend celui du laissez-passer. Il est probable que les « amitiés » mentionnées plusieurs fois ont contribué à rendre les opérations plus rapides, mais il n'y a aucun doute sur le fait que le rang ne donnait pas lieu à des exceptions pour obtenir la possession de ce document de voyage.

Della Valle arrive à Naples dans la nuit du 5 février, après avoir touché certains ports le long de la côte tyrrhénienne du royaume. Ne pouvant pas recevoir la visite

25 Voir à ce propos les considérations de Giovanni Francesco da Ripa, *Illustris de Peste*, *op. cit.*, p. 135-143.

26 Pietro Della Valle, *Viaggi di Pietro Della Valle il pellegrino*, *op. cit.*, t. III, p. 462.

27 Nelli-Elena Vanzan Marchini (dir.), *Rotte mediterranee e baluardi di sanità: Venezia e i lazzaretti mediterranei*, Milano, Skira, 2004.

28 Pietro Della Valle, *Viaggi di Pietro Della Valle il pellegrino*, *op. cit.*, t. III, p. 462.

29 *Ibid.*, p. 464.

des officiers de santé (« *soprastanti della sanità* ») en raison de l'heure tardive, l'équipage du bateau reste à bord dans la rade napolitaine³⁰. Le jour suivant, le noble romain obtient la patente sans difficulté et, pour éviter des dérangements, décide de laisser sur le bateau la caisse contenant le corps de son épouse. Il le récupère le jour du départ pour Rome, le 13 mars.

Les lettres de Della Valle donnent ainsi une vue précieuse sur la manière dont agissaient les bureaux sanitaires dans les ports de la Méditerranée au XVII^e siècle. Certes, le voyage de retour du noble romain s'est déroulé durant une crise épidémiologique particulière, mais celle-ci n'avait pas eu lieu dans les villes qu'il a visitées. Les mesures attestées sont de routine, parfois renforcées par les effets d'une conjoncture particulière, les événements épidémiques provoquant des changements dans l'organisation des structures de surveillance sanitaire comme ce fut le cas dans le royaume de Naples où le gouvernement espagnol apporta des modifications importantes à la suite de la peste de Palerme (1624) évoquée par Della Valle.

62

LE TRIBUNAL DE LA SANTÉ GÉNÉRALE DE NAPLES

À Naples, les contrôles sanitaires étaient confiés au pouvoir municipal, et à son organisme représentatif : le tribunal de San Lorenzo, ou « Corps de ville ». L'organisme est formé par un élu du peuple, qui provient des couches non privilégiées de la ville, et par six élus issus de la noblesse patricienne, inscrite dans les *seggi* de la capitale. Les cinq *seggi* (ou *piazze*, ou *sedili*) sont une institution fondamentale du pouvoir communal, pouvoir dans lequel « l'exercice des charges municipales était strictement réservé aux familles nobles qui y étaient inscrites³¹ ». Les députés au gouvernement des *seggi*, en incluant le *seggio* unique du peuple, désignent les sept élus du tribunal de San Lorenzo et les représentants au sein des différentes « députations » citadines. Ces dernières sont des sous-commissions, temporaires ou permanentes, créées sur le modèle du Corps de ville pour délibérer sur des aspects particuliers du gouvernement citadin. Si la députation est aussi pourvue d'un pouvoir juridictionnel, elle s'appelle « tribunal ».

Selon les informations disponibles dès la fin du Moyen Âge, ce sont les élus napolitains qui gèrent directement les dispositifs de contrôle sanitaire de

³⁰ *Ibid.*, p.487.

³¹ Brigitte Marin, « Magistrature de santé, médecins et politiques sanitaires à Naples au XVIII^e siècle », art. cit., p. 48, n. 5. Les *piazze* nobiliaires sont : Capuana, Nido, Porto, Portanova, Montagna-Forcella. Le reste des citoyens napolitains forme une seule *piazza*, appelée du « peuple », qui a la ville entière comme cadre territorial de référence. Chaque *piazza* nobiliaire désignait un élu, à l'exception de celui de Montagna-Forcella représenté par deux élus mais disposant d'un seul vote.

la capitale³². Cependant, en cas d'épidémie, le pouvoir central garde la prérogative de coordonner les actions à entreprendre par le biais des délibérations du Conseil collatéral, organisme qui aide le vice-roi à gouverner le royaume³³. La création d'une députation consacrée aux affaires de santé remonte à 1624, lors de la peste de Palerme, pour faire face à la menace épidémique.

Il s'agit d'une députation provisoire, réunie seulement en cas d'urgence. En situation normale les facultés de cet organisme reviennent au tribunal de San Lorenzo.

Les élus gardent le contrôle exclusif dans ce domaine jusqu'à la peste de 1656, date à laquelle le gouvernement espagnol nomme un officier royal pour contrôler l'activité de la Députation de santé. Cet officier est un conseiller, généralement le président du *Sacro Reggìo Consiglio*, la Cour suprême de justice du royaume. Il prend le titre de *surintendant général de la santé*³⁴. La création de cette charge découle de l'exigence d'une réponse plus rapide aux urgences épidémiques. En jouissant de l'autorité royale, le surintendant dispose les cordons sanitaires et isole les lieux infectés sans devoir s'adresser à un pouvoir d'ordre supérieur.

La Députation de la santé générale de Naples devient un organisme permanent en 1691, pendant l'épidémie de peste de Conversano, dans les Pouilles³⁵. Très rapidement, elle obtient l'appellation de *tribunal* en raison de la faculté qu'elle a d'imposer des amendes aux contrevenants des règlements sanitaires. Le tribunal est doté d'un nombre variable de médecins et de deux *gardiens du port* sur lesquels nous reviendrons³⁶. Il est à remarquer que cette nouvelle organisation provoque une polarisation entre la composante municipale et le représentant du pouvoir royal. Les affrontements ne manquent pas. Toutefois, il est évident que l'autorité de l'office sanitaire est plus grande que par le passé. Pendant la peste de Marseille entre 1720 et 1722, quand le royaume de Naples se trouve sous la domination

32 Luigi Sirleo, *La sanità marittima a Napoli, op. cit.*, p. 8, n. 1, qui signale l'existence en 1502 d'un gardien de santé du port de Naples salarié par le tribunal de San Lorenzo, ainsi qu'un dispositif de quarantaine déjà actif dans l'île de Nisida.

33 *Ibid.*, p. 8-14.

34 En fait, le président du *Sacro Regio Consiglio* était aussi un membre du Conseil Collatéral. Pour cela, en tant que surintendant de la santé, il ne s'occupait pas que de la capitale mais avait aussi la tâche de coordonner les actions de toutes les magistratures sanitaires du royaume.

35 Brigitte Marin, « Magistrature de santé, médecins et politiques sanitaires à Naples au XVIII^e siècle », art. cit., p. 41, et Idamaria Fusco, « The Importance of Prevention and Institutions. Governing the Emergency in the 1690-92 Plague Epidemic in the Kingdom of Naples », *Annales de démographie historique*, vol. 134, n° 2, 2017, p. 95-123.

36 La composition interne du tribunal de santé a varié au cours du siècle, mais il y a au moins deux représentants pour chaque *piazza* nobiliaire et plusieurs représentants du peuple.

autrichienne (1707-1734), le vice-roi impose la fermeture des commerces avec les lieux suspectés. Rien qu'à Naples, plus de cinq cents soldats sont distribués le long de la côte pour prévenir tout débarquement clandestin³⁷. L'isolement strict auquel le royaume est sujet provoque les protestations des négociants locaux et des principaux partenaires étrangers (notamment les Hollandais et les Britanniques), soutenus par les gouverneurs de la douane royale. Le Conseil collatéral, sous l'avis favorable du tribunal de la santé, décide de relâcher le cordon sanitaire en donnant la pratique aux bateaux provenant de lieux non suspects ou seulement partiellement, s'ils ont déjà effectué la purgation de leur marchandise³⁸.

Cet épisode nous confirme le rapport très étroit entre les dimensions politique et sanitaire dans la lutte contre la diffusion des épidémies. Cependant, l'importance et l'ampleur des mesures activées par le gouvernement autrichien montrent une autre attitude institutionnelle, plus radicale et plus orientée vers la protection à tout prix de la santé de la population et de l'ordre social. En effet, le XVIII^e siècle marque un tournant important dans la conception de la santé publique en Europe³⁹.

64

En 1734, avec la montée sur le trône de Charles de Bourbon, le nouveau roi planifie une vaste série de réformes institutionnelles et de nouveaux rapports diplomatiques et commerciaux afin d'accroître la richesse de ses domaines⁴⁰. Dans ce nouveau contexte politique, les ports (commerciaux et militaires) ont un rôle central. Ils sont l'objet d'un plan de requalification, structurelle et administrative, répondant à la politique mercantiliste du nouveau gouvernement. Les activités maritimes sont concentrées dans des espaces définis pour empêcher le petit cabotage d'échapper aux contrôles de sécurité. Le port commercial est divisé en deux parties : le Molo grande et le Molo piccolo⁴¹. Le premier accueille les bateaux de grand tonnage et plus généralement tous les navires qui ne pratiquent pas le cabotage dans le golfe et ses alentours, reçus dans le Molo piccolo. Les institutions chargées de contrôler ces deux espaces reçoivent de nouvelles ressources et de

37 Raffaella Salvemini, « A tutela della salute e del commercio nel Mediterraneo », art. cit., p. 270-271. Ces troupes supplémentaires sont rémunérées avec les ressources tirées d'un impôt extraordinaire.

38 *Ibid.*, p. 271.

39 Voir Stéphane Frioux, Patrick Fournier & Sophie Chauveau, *Hygiène et santé en Europe de la fin du XVIII^e siècle aux lendemains de la Première Guerre mondiale*, Paris, Sedes, 2011.

40 Anna Maria Rao, « Il riformismo borbonico a Napoli », dans Giovanni Cherubini, Franco Della Peruta, Ettore Lepore, Giorgio Mori, Giuliano Procacci & Rosario Villari (dir.), *Storia della società italiana*, t. XII, *Il secolo dei lumi e delle riforme*, Milano, Teti, 1989, p. 215-290. En ce qui concerne la politique commerciale de Charles de Bourbon, voir Roberto Zaugg, *Stranieri di antico regime*, op. cit., p. 80-95.

41 Voir Diego Carnevale, « Surveiller le port : le cas de Naples au XVIII^e siècle », dans Anne Conchon, Laurence Montel & Claude Regnard (dir.), *Policer les mobilités. Europe-États-Unis (XVIII^e-XXI^e siècle)*, Paris, éd. de la Sorbonne, 2018, p. 69-86

nouveaux sièges, ainsi que de nouveaux règlements. Ils reprennent les précédents en précisant les domaines d'application. Concernant le tribunal de la santé générale, un nouveau bâtiment est construit à l'entrée du port, avec un quai particulier pour la felouque de la santé et celle du capitaine du port.

Le projet absolutiste de Charles de Bourbon vise à soustraire aux pouvoirs locaux la gestion de la population et de l'espace urbain. Cette démarche se manifeste à travers les critiques des collaborateurs du souverain sur les modalités de gestion des contrôles sanitaires. Les règlements sur la surveillance des ports avaient été recueillis par le surintendant de la santé, Nicola Gascon, en 1705, à l'usage de membres du tribunal de la santé⁴². Les instructions sont rédigées schématiquement. On compte vingt articles, chacun faisant environ une quinzaine de lignes, de manière à être gardés à l'esprit facilement. En effet, la nature élective et non permanente des membres du tribunal est souvent considérée comme un empêchement pour ses activités. Une dizaine d'années après l'arrivée de Charles, le surintendant de la douane de Naples, le marquis de Squillace, écrit au roi et remarque que les difficultés liées à l'action du tribunal sont dues au fait que ses membres « changent chaque année, et personne parmi eux ne prend à cœur sa propre tâche, ou pour la brièveté du temps qu'ils restent en charge, ou car ils n'ont pas conscience de tous les ordres et les dispositions qui concernent leur office⁴³ ».

Squillace exprimait son jugement au lendemain d'une autre crise épidémique, celle de Messine et Reggio de 1743. Cependant, malgré toutes les difficultés, les autorités bourbonniennes maîtrisent la situation, en empêchant la propagation du mal grâce à un cordon sanitaire très strict. Après la peste de Messine, l'économiste napolitain Carlo Antonio Broggia publie son *Trattato dei tributi, delle monete e del governo politico della Sanità. Opera di stato e di commercio, di polizia e di finanza*⁴⁴. Il s'agit d'un ouvrage consacré aux réformes, notamment fiscales, destinées à enrichir le royaume de Naples. La dernière des trois parties qui composent le traité est dédiée aux politiques sanitaires.

42 Voir « Istruzioni da osservarsi dalli Magnifici Deputati della salute di questa fedelissima Città », dans Lorenzo Giustiniani, *Nuova Collezione delle Prammatiche del Regno di Napoli*, Napoli, nella stamperia Simoniana, 1803-1805, t. IX, p. 189-192. La version la plus ancienne de ces instructions, plus synthétique par rapport à celle de 1705, a été promulguée en 1624 : voir Salvatore De Renzi, *Napoli nell'anno 1656. Ovvero documenti della pestilenza che desolò Napoli nell'anno 1656, preceduti dalla storia di quella tremenda sventura*, Napoli, tipografia di Domenico de Pascale, 1867, p. 251-252.

43 Archivio di Stato di Napoli (dorénavant ASNa), *Segreteria di Stato d'Azienda*, espedienti, 1750, dossier intitulé *Guardiano del porto*, lettre de Leopoldo De Gregorio, marquis de Squillace, du 20 octobre 1745.

44 Carlo Antonio Broggia, *Trattato dei tributi, delle monete e del governo politico della Sanità. Opera di stato e di commercio, di polizia e di finanza*, Napoli, Pietro Palombo, 1743.

Broggia y loue le système vénitien de contrôles maritimes : « On dira que par nature seulement les républiques se gouvernent bien ». Mais l'auteur soutient que cela dépend exclusivement de la bonne politique. Pour lui, « toute sorte de gouvernement [...] peut promouvoir et soutenir la félicité publique⁴⁵ ». Broggia pense que la corruption est le mal principal qui afflige la surveillance sanitaire maritime, cette corruption se manifestant principalement dans le manque d'intérêt et de zèle du personnel préposé aux contrôles. Contrairement à l'avis de Squillace donc, l'auteur pense que la charge de magistrat de santé ne doit pas dépasser les deux ans, afin d'empêcher toute prétention de privatisation de la charge. En revanche, les offices subalternes devraient durer un temps important pour leur permettre de maîtriser les règlements et les procédures. Broggia insiste fortement sur la formation du personnel et des magistrats, soutenant la nécessité de rédiger des instructions spécifiques pour chaque rôle en en organisant l'apprentissage.

66

L'autre focus de la réflexion de l'économiste napolitain est le lazaret duquel dépend la possibilité pour un état de profiter au maximum du commerce sans mettre en péril la santé de la population. L'auteur juge inutile la procédure consolidée de brûler les bateaux et la cargaison provenant de lieux infectés. Selon lui, cela provoque seulement la « contrebande de santé », soit la falsification des patentes et les débarquements clandestins qui peuvent provoquer une épidémie soudaine. De la même manière, Broggia condamne l'habitude de repousser les bateaux provenant de lieux infectés. L'efficacité des procédures de purgation et la réalisation d'un vaste lazaret bien équipé peuvent faire face à ces situations⁴⁶.

On doit considérer la période particulière pendant laquelle Broggia a développé sa pensée. En effet, les années 1720 sont marquées par une compétition commerciale intense dans le bassin méditerranéen. Les villes portuaires utilisent l'instrument du *port franc* pour attirer les négociants en offrant des tarifs réduits, y compris pour les contrôles sanitaires⁴⁷. La longueur des opérations bureaucratiques ou le repoussement des bateaux suspectés peuvent compromettre la capacité d'attraction d'un port. Par conséquent, Broggia suggère de rendre plus efficace l'action des purgeurs des lazarets et de rendre plus clairs – et convenables – les tarifs et les règlements sanitaires⁴⁸.

45 *Ibid.*, p. 441.

46 *Ibid.*, p. 471-474. Broggia propose aussi la création d'un lazaret général géré par tous les pays de la Méditerranée occidentale à situer dans une île neutre (p. 504).

47 Sur tous ces aspects, voir Guillaume Calafat, *Une mer jalouse. Contribution à l'histoire de la souveraineté (Méditerranée, XVII^e siècle)*, Paris, Éditions du Seuil, 2019, p. 309-315.

48 Au sein de cette confrontation entre ports de la Méditerranée occidentale, on utilise aussi des fausses informations sur l'état de santé des ports concurrents : voir *id.*, « La contagion des rumeurs. Information consulaire, santé et rivalité

Les instructions en matière de santé maritime du royaume de Naples sont amendées en profondeur en 1751. Cette dernière réédition introduit plusieurs instructions détaillées pour les officiers et fixe un tarifaire unique pour toutes les opérations de contrôle, dépôt et purgation des marchandises, enfin sur la nécessité de recevoir les patentes imprimées « selon la pratique embrassée par presque tous les magistrats d'Italie⁴⁹ ». Le tribunal de la santé de la capitale est renforcé avec trente députés nobles, onze de la *piazza* du peuple, deux secrétaires, un greffier, deux gardiens du port et un corps de médecins dont le nombre varie au fil du temps⁵⁰. À la tête du tribunal il y a toujours le surintendant nommé par le souverain, qui coordonne les activités de prévention dans tout le pays. Les nouveaux règlements sanitaires modifient donc les procédures de contrôle dans le port de Naples de manière sensible.

RÈGLEMENTS, PRATIQUES, DIFFICULTÉS

Concrètement, le contrôle sur les navires est effectué par les gardiens de santé du port. Il s'agit de figures institutionnelles dont les origines ne sont pas claires. Sur la base des statuts du tribunal, nous savons que deux officiers doivent être nommés par la *piazza* nobiliaire de Porto et par celle du peuple. Les gardiens sont dotés d'un certain nombre d'hommes armés mis à disposition par le tribunal pour surveiller les navires suspects, et d'une felouque dite de la santé avec laquelle ils s'approchent de tous les bateaux à leur arrivée. En outre, ils peuvent compter sur un médecin, et sur une équipe de « purgeurs » (*purgatori*), porteurs engagés à l'occasion pour effectuer les opérations de transport et purgation (purification) de la marchandise potentiellement contaminée⁵¹.

La fonction principale des gardiens de santé est de recevoir et de contrôler la patente de santé présentée par les capitaines. Les instructions de 1705 rappellent que les patentes doivent être imprimées avec l'indication « du patron, marins, et passagers, avec le prénom, nom, signes et patrie, ainsi que des affaires et des

commerciale des ports francs (Livourne, Marseille et Gênes, 1670-1690)», dans Silvia Marzagalli (dir.), *Les Consuls en Méditerranée. Agents d'information (xvi^e-xx^e siècle)*, Paris, Classiques Garnier, 2015, p. 99-119.

49 Lorenzo Giustiniani, *Nuova Collezione, op. cit.*, p. 246-290. En 1743, Messina et Reggio sont frappées par une épidémie de peste, dont les autorités réussissent à bloquer l'expansion non sans provoquer une famine dans les deux villes et dans leurs alentours respectifs. La nouvelle législation de 1751 en matière d'épidémies découle de cette expérience récente.

50 *Calendario e Notizario della corte del Regno di Napoli*, Napoli, nella Stamperia Reale, 1792, p. 131.

51 Lorenzo Giustiniani, *Nuova Collezione, op. cit.*, p. 189-209. Nous avons réalisé l'ensemble des traductions.

marchandises portées⁵² ». Il existe des exceptions pour les navires de guerre, pour lesquels on fait confiance à la parole du commandant, et pour les dizaines de petits bateaux qui circulent dans le golfe chaque jour. Après la publication des nouveaux règlements en 1751, pour la première fois, les autorités napolitaines ordonnent de ne plus considérer les patentes de santé manuscrites comme fiables. N'importe quelle irrégularité d'enregistrement doit susciter l'attention des officiers, par exemple dans le cas où les passagers ne sont pas « décrits en détail » mais indiqués « en abaque », c'est-à-dire seulement avec un chiffre⁵³. Aussi les dommages physiques subis par le document sont jugés comme une manière de tromper les institutions.

68

Les gardiens, après avoir examiné la patente sans l'avoir touchée, doivent interroger à distance l'équipage pour vérifier la correspondance avec le contenu des documents exhibés, comme nous l'avons vu dans le cas de Pietro Della Valle au début du XVIII^e siècle. Si tout est en règle, toute personne présente sur le navire est obligée de souscrire une déposition jurée (*costituto*) sur ce qu'elle vient de déclarer aux autorités. Tout mensonge est puni de la peine capitale. Finalement, la déposition est amenée à terre au bureau du tribunal de santé qui autorise le bateau à entrer dans le port⁵⁴. Le même office produit les nouvelles patentes ou apporte les ajouts nécessaires aux bâtiments en transit.

Lorsque les gardiens du port ont quelque suspicion à l'égard d'un bateau, ils peuvent procéder à une inspection de l'équipage à l'aide d'un médecin du tribunal. Les instructions de 1751 fournissent plusieurs indications sur la manière de conduire les inspections. Entre autres choses, on conseille de faire dépouiller l'équipage, notamment les plus jeunes, « sur lesquels plus facilement la contagion se manifeste », en les examinant plus particulièrement « dans l'aîne et sous les aisselles » tout en gardant une distance de sécurité. Dans les cas où le navire provient du Levant, ou d'un autre lieu suspect, et s'il y a une femme malade, le médecin est obligé de la visiter de la même manière « en prévalent dans ce cas le bien public à n'importe quelle réflexion personnelle⁵⁵ ». Les rapports des gardiens et des médecins sont envoyés au tribunal qui, à son tour, dans les situations plus controversées, est obligé d'informer le surintendant et d'attendre les ordres du gouvernement.

52 *Ibid.*, p. 191.

53 *Ibid.*, p. 252.

54 Jusqu'en 1734, cette opération finale peut seulement avoir lieu le matin entre 9 h et 11 h et l'après-midi entre 13 h et 16 h, pendant l'hiver, et entre 6 h et 8 h et entre 14 h et 17 h l'été : voir *Ibid.*, p. 191. À partir de 1751, les députés de la santé doivent assurer l'ouverture du bureau « à chaque journée, même fériée, tant le matin qu'après le déjeuner » (p. 254). Cela peut être considéré comme un indice de l'augmentation du trafic dans l'escale napolitaine.

55 *Ibid.*, p. 250-251. Dans les cas jugés comme moins dangereux, on demande la collaboration d'une sage-femme.

Normalement, l'équipage est soumis à une période de quarantaine de durée variable dans le lazaret d'observation, bâti sur l'îlot de Chiuppino, situé entre la côte nord-ouest de la ville et la petite île de Nisida. Entre-temps, le navire est surveillé par les gardes du tribunal naviguant sur une autre felouque, louée à l'occasion. Pendant les quarantaines, les gardiens de santé doivent diriger la purification des marchandises susceptibles d'être affectées. Cette opération peut avoir lieu soit dans le lazaret, comme suggère Broggia en suivant l'exemple vénitien, soit dans une partie isolée du quai dans le port, soit encore sur le bateau lui-même⁵⁶. De toute façon, si le cas est jugé comme grave ou très dangereux, le bateau est expulsé, mais pas avant d'avoir inscrit la raison sur la patente « afin que soit de lumière à toute autre députation⁵⁷ ».

Parmi les officiers de santé, les gardiens ont la majorité des responsabilités, mais aussi des facultés. Au début des années 1750, Giannantonio della Spina, gardien de santé et député pour la *piazza* de Porto, adresse à la Chambre royale de S. Chiara, le tribunal compétent – entre autres – pour la résolution des conflits administratifs, un mémoire pour défendre le travail de son collègue de la *piazza* du Peuple, Lorenzo Brunasso, face aux prétentions de la *piazza* du Peuple elle-même qui veut se réappropriier l'office, vendu au père de Brunasso en 1721⁵⁸. Della Spina loue Brunasso pour sa sollicitude, bien que de « graves difficultés » se produisent autour de l'identification des personnes, « lesquelles bien souvent » manquent ou sont en nombre « majorés ou changés par rapport à ce qui [est] décrit dans les patentes des bâtiments »⁵⁹. Pour ne pas parler du fait qu'il a dû rester plusieurs « heures chaque jour sur un petit bateau dans la mer ou pour donner la pratique ou pour suspendre les bâtiments, selon les différentes contingences qui se sont produites ». Et finalement « assister aux déchargements des marchandises non

56 Le chapitre VII des instructions de 1751 indique soigneusement la manière de pratiquer les opérations de purgation selon les diverses marchandises : voir Lorenzo Giustiniani, *Nuova Collezione*, *op. cit.*, p. 279-281.

57 *Ibid.*, p. 256.

58 Voir ASNa, *Real Camera di S. Chiara*, Processi, dos. 16, « Atti per la Piazza del Fedelissimo Popolo di questa città e il Duca Brunasso, circa l'officio di Guardiano del Porto chiamato della Salute, Memoriale di Giannantonio della Spina, attuale deputato guardiano del porto », fol. 27-29. Ce mémoire n'est pas daté mais la cause se déroule entre 1748 et 1753, année de la mort de Brunasso. Les deux gardiens du port sont aussi en rapport de parentèle car la mère de Lorenzo Brunasso est Margherita della Spina.

59 *Ibid.*, fol. 27. Parmi les autres mérites de Brunasso, continue Della Spina, il y a celui d'avoir dû « observer si les lieux d'où [les navires] sont partis étaient ou non sujets au mal contagieux ; si au cours du voyage ils avaient pu pratiquer avec d'autres bâtiments infectés ou barbaresque ; si les marchandises transportées ont été réellement chargées dans les lieux où ils sont partis, ou au contraire prises au milieu du voyage sur d'autres bateaux ; et enquêter sur toutes les difficultés qui se sont passées et qui peuvent se produire à cause des vices dans les patentes ».

susceptibles [de contamination], exposées au soleil pendant l'été, et au manque de clémence des temps et à la rigueur de l'hiver, avec danger et au détriment de sa propre vie aussi⁶⁰ ». Compte tenu de son caractère absorbant, la charge de gardien de santé du port de Naples n'était pas désirable par rapport à d'autres offices.

Malgré les suggestions de Broggia, le système portuaire napolitain n'arrive pas à vaincre la concurrence des autres ports italiens mais il garde un rôle fondamental comme point de passage le long de la route qui vient du Levant en direction de la rive nord-méditerranéenne. Le manque d'efficacité des contrôles sanitaires est toujours attribué par les réformateurs napolitains au pouvoir municipal, que la monarchie n'arrive pas à exclure complètement⁶¹. Cependant, nous attestons l'effort en termes de personnel, travaux publics et législation promue par les souverains pour augmenter l'importance de Naples en tant que place commerciale et centraliser les décisions les plus importantes. Par ailleurs, il ne faut pas négliger la possibilité d'une inefficacité volontaire des institutions de contrôle en raison de la conjoncture politique. Pendant l'Ancien Régime, les bons rapports diplomatiques s'expriment avec l'application de la clause de la nation la plus favorisée⁶². Dans le royaume de Naples cette clause permet aux bateaux appartenant à la nation favorisée de ne pas consigner le « manifeste », à savoir la liste de la marchandise transportée, et ainsi d'éviter les inspections de la douane. Officiellement, le privilège est aboli en 1766 mais il demeure dans la pratique, permettant au gouvernement de varier son attitude de manière informelle selon les circonstances. Les contrôles sanitaires ne sont pas inclus dans les privilèges accordés aux nations les plus favorisées. Cependant la rigueur dans leur application peut créer des retards considérables, endommager les activités des marchands des nations adversaires ou concurrentes, créant ainsi de la gêne très utile pour l'État⁶³.

70

60 *Ibid.*, fol. 28.

61 Encore à la fin du siècle, le réformateur Giuseppe Maria Galanti se plaint de l'administration municipale et de l'organisation du tribunal de la santé : voir Giuseppe Maria Galanti, *Della descrizione geografica e politica delle Sicilie*, Napoli, presso i Socj del Gabinetto Letterario, 1793-1794, t. I, p. 136.

62 Dans le royaume de Naples, les nations les plus favorisées étaient la Grande-Bretagne, la France, le Saint-Empire, le Danemark et les Provinces-Unies.

63 Les marchands français se plaignaient régulièrement de la longueur de contrôles sanitaires dans les ports italiens, jugée spécieuse : voir Gilbert Buti, « L'intendance de la santé de Marseille au XVIII^e siècle : service sanitaire ou bureau de renseignements ? », dans Paolo Calcagno & Daniele Palermo (dir.), *La quotidiana emergenza, op. cit.*, p. 43-63.

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 frontière... 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.

0 50 100 200 400 Mètres.



0 50 100 200 Toises.



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>.

GRANDE



Explication de la remarque ou conduite du Cône

- a. a. Cône à flot sur des Tonnes remorqué devant le Roi le 23 Juin 1786.
- b. Place où il a été en coupant les Soupes des canaux de 4 en 4.
- c. d. e. Les 4 Chaloupes plates et le Ponton le Frédéric Guillaume qui ont fait le Cône sur les Châles marées.
- g. h. i. Divers Pontons placés de distance en distance pour servir de point d'appui.
- l. m. n. O. Châles marqués ou lignes qui ont conduit à sa destination.

- q. r. s. t. u. v. La Cône Flute du Roy, l'Église Navire Hollandais le Frédéric, le S^t Bavo, le Canada Pontons et autres châles marqués qui ont servi à jeter le Cône en place en le coulant.
- x. y. z. Petit Canon à 3 Mises ou état sa Majesté à la suite du Cône celui des Marchands de France et celui des Ingénieurs.
- N^o 1. A. Première Digue caprice faite au Cône pendant sa place.
- B. Châles des 5 Cône qu'on y avait cette Campagne 1787, pour
- C. Digue du Galet

CARTE TOPOGRAPHIQUE DE CHE...
 ET DE SES
 Levées sur les Lieux Par J...
 1788

R A D E

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



DU PORT ET DE LA VILLE
CHERBOURG
ENVIRONS

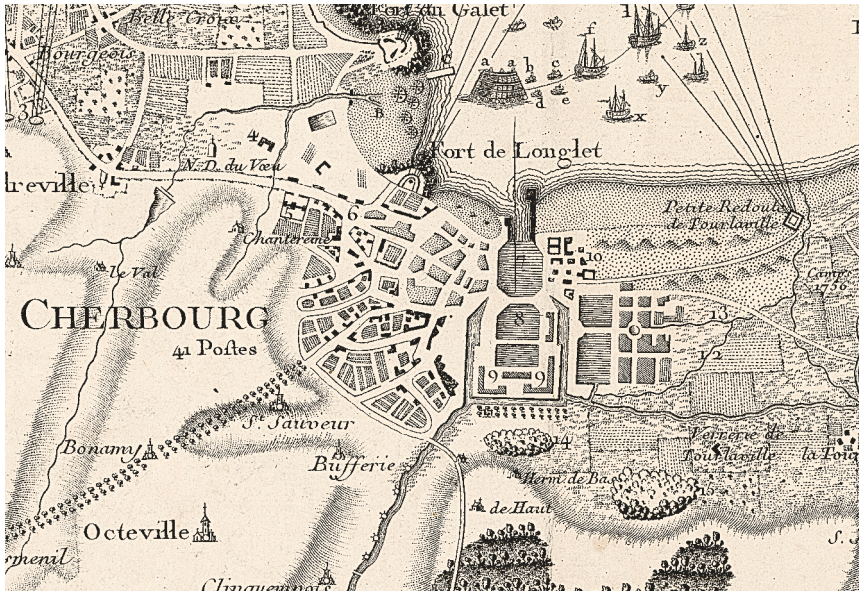
G. B. Ingénieur Geographe.

Renvois des Chiffres qui se trouvent dans ce Plan

- | | |
|---|---|
| 1. Port projeté sur la pointe de Querqueville. | 10. Hôpitaux et Parcs de la Marine. |
| 2. Fort et Batterie S ^{te} Anne. | 11. Nouvelle route qui rejoindra celle des Pieux. |
| 3. Hameau des Complete propre à faire une Batterie. | 12. Ancien lit de la Rivière de Trottebec. |
| 4. Hôtel de St. Duc d'Alençon. | 13. Nouvelle direction qu'on doit lui donner. |
| 5. Nouveau Corps de Casernes. | 14. Nouvelle Carrière à exploiter. |
| 6. Route neuve de Querqueville. | 15. Montagne et Carrière du Roule dou en extrait la pierre. |
| 7. Port de la Fille. | 16. Carrières des Becquets. |
| 8. Bassin au bout du quel on construira un arriere Bâsin. | 17. Casernes des Becquets. |
| 9. Nouveau ouvrage et Ville neuve à construire. | 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 intéressant que de connaître tous ceux qui arrivent dans une ville. Que ce fut toujours un des soins des plus importants de la police : et qu'en ce lieu plus qu'ailleurs, elle doit veiller plus particulièrement sur cet objet. Qu'en effet les travaux de toute espèce qui y abondent, et la Guerre et la marine y attirent continuellement quantité d'étrangers on ne peut apporter trop d'attention pour démêler et découvrir tous les mauvais sujets et tous les gens suspects et dangereux qui peuvent y arriver, et à qui il est si aisé de se cacher dans la foule, qu'on ne peut donc trop rappeler au peuple et lui mettre sous les yeux les défenses expresses qui ont été faites [...] et qu'on ne peut en même temps se servir avec trop de rigueur contre ceux qui ne se conforment pas aux dispositions des lois faites à cet égard. Qu'il n'est donc pas étonnant que nous ayons déjà usé de sévérité, et que sûrement nous allons en user encore 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.

POLICE URBAINE ET ACTIVITÉS PORTUAIRES À ANVERS
AU TEMPS DE NAPOLÉON (1796-1816)

*Antoine Renglet*¹
*Docteur en histoire, chargé de recherches FRS-FNRS/
université catholique de Louvain*

Dans l’imaginaire collectif de la police napoléonienne, la question des ports renvoie généralement aux dispositifs mis en place pour lutter contre les vellétés britanniques envers l’Empire français, notamment par l’application des mesures empêchant l’importation de produits anglais sur le continent. Pourtant, bien loin de pouvoir être réduits à cette seule dimension, les espaces portuaires constituent, sous le régime napoléonien comme à d’autres époques, des lieux où s’entremêlent des problématiques sécuritaires relevant autant de l’intérêt de l’État que du maintien de l’ordre urbain le plus ordinaire qu’il puisse être. L’exemple le plus parlant de cette hybridité policière dans les villes portuaires est peut-être Anvers qui, de centre régional tourné vers la proto-industrie du textile, devient sous le Directoire, le Consulat et l’Empire, un centre de commerce international, le principal arsenal de la marine française et une voie d’accès au continent convoitée par les Britanniques².

Cette destinée prend son essor dès 1795, au moment de l’annexion des Pays-Bas autrichiens à la République française. La navigation libre est, en effet, proclamée dans l’estuaire de l’Escaut après deux siècles d’interdiction imposée par les Provinces-Unies³. Malgré la position idéale de la ville, ses équipements portuaires sont en piètre état à la fin du XVIII^e siècle. Dans l’immédiat, rien n’est véritablement entrepris pour améliorer la situation, notamment parce qu’il faut attendre 1800 pour que les premiers navires de commerce arrivent dans le chef-lieu du département des Deux-Nèthes. À partir de ce moment, les produits

- 1 Bât. A, Domaine du Pont-de-Bois, 3, rue du Barreau, 59650 Villeneuve-d’Ascq (antoine.renglet@gmail.com).
- 2 Jan Parmentier (dir.), *Bonaparte et l’Escaut. Le spectaculaire développement d’Anvers à l’époque française*, Anvers, MAS Books, 2013, p. 41-42.
- 3 Brecht Deseure, « “Sa splendeur et sa décadence sont également célèbres”. Political Uses of the Scheldt Narrative During the French Period », *Tijdschrift voor Geschiedenis*, vol. 123, n° 4, 2010, p. 534-553.

en tous genres, notamment les denrées coloniales, sont massivement importés dans la République française via le port d'Anvers. Pourtant, les infrastructures navales sont de toute évidence inadaptées au mouillage et au déchargement d'imposants navires. Napoléon, qui visite la ville en 1803, considère lui-même que les infrastructures urbaines et portuaires, qui datent du XVII^e siècle, sont obsolètes et inadéquates⁴. Il souhaite que d'importants travaux d'urbanisme soient réalisés afin de moderniser la ville. Entre 1800 et 1805, le préfet du département, d'Herbouville, appuyé par les autorités centrales à Paris et par le Premier Consul, entreprend de grands travaux de modernisation des équipements portuaires. Napoléon ordonne alors la construction d'un bassin d'échouage et d'une cale mouillée à l'intérieur des remparts ainsi que de la réparation des quais le long de l'Escaut. C'est aussi à cette époque que l'installation des chantiers navals est projetée. Ceux-ci sont établis sur le site de l'abbaye Saint-Michel qui est progressivement détruite et remplacée par dix cales et des casernes. La tour de l'église abbatiale est, quant à elle, équipée d'un sémaphore en 1807⁵.

En 1806, Anvers est le premier port maritime et la première base navale de l'Empire français eu égard au nombre d'entrées de navires, de quantité de produits qui y transitent et d'employés affectés à l'activité portuaire (environ six mille selon Anne Winter⁶). Une des conséquences de cette reprise économique est l'augmentation de la pression démographique dans la ville. La population anversoise estimée à cinquante mille habitants au milieu du XVIII^e siècle reste stable jusqu'au régime français durant lequel elle augmente considérablement. Le recensement de 1806 fait état d'une population de soixante mille habitants. Entre 1814 et 1815 cependant, le nombre d'Anversois retombe à cinquante mille⁷. L'origine géographique et socioprofessionnelle de cette population migrante évolue également au cours de cette période. En 1796, le lieu de naissance des immigrants est situé en moyenne à 60 km d'Anvers. En 1808, cette moyenne monte à 179 km, puis retombe à 133 km en 1813, selon Anne Winter⁸. Ces éléments urbanistiques, économiques et démographiques sont d'autant plus importants à prendre en compte pour étudier la police anversoise qu'ils se concentrent à l'intérieur de la ligne des remparts construits au XVI^e siècle.

Du point de vue de l'historiographie, le cas particulier que constitue Anvers à la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle a durablement orienté les recherches vers deux tendances. La première est celle d'une histoire sociale initiée

4 Jan Parmentier (dir.), *Bonaparte et l'Escaut*, op. cit.

5 *Ibid.*, p. 43.

6 Anne Winter, *Migrants and Urban Changes. New Comers to Antwerp, 1760-1860*, Londres, Pickering & Chatto, 2009, p. 103.

7 *Ibid.*, p. 58.

8 *Ibid.*, p. 107.

par les travaux de Hugo Soly et de Catharina Lis⁹. Ces travaux se sont attachés à analyser les évolutions sociales, démographiques et économiques survenues entre le XVIII^e et le XIX^e siècle ainsi que le fonctionnement des institutions locales. La seconde s'inscrit dans la mouvance des études napoléoniennes qui se sont attachées à étudier la police impériale à Anvers à l'aune de la lutte contre les velléités anglaises et du blocus continental. Outre la position stratégique de la ville portuaire et l'intérêt que lui manifeste Napoléon, l'attrait que suscite cette ville sous le Consulat et l'Empire s'explique par les nombreuses sources laissées dans les fonds parisiens par l'impétueux commissaire général Jean-François Bellemare¹⁰. Or, cette historiographie participe largement à la construction surreprésentée – pour ne pas dire fantasmée – d'une police ubiquitaire, avide de complots et étroitement imbriquée avec les plus hautes instances du régime napoléonien¹¹. Le cas d'Anvers est révélateur d'une historiographie de la période napoléonienne qui a mis longtemps avant d'oser aborder la police dans une perspective d'histoire sociale et d'histoire urbaine plutôt que d'histoire strictement politique.

En parallèle, les enjeux du contrôle des ports et de la surveillance du littoral de l'Empire français ont concentré les recherches sur des thématiques telles que la lutte contre la fraude, les mesures prises par le régime pour imposer le blocus continental et les ambitions de la France de détenir une marine militaire plus puissante que les Britanniques. Celles-ci constituent traditionnellement les sujets incontournables des travaux abondant, en tout ou en partie, la question de l'ordre public en milieu maritime, à l'instar de l'ouvrage de Roger Dufraisse sur les douanes¹², ou de la thèse de Silvia Marzagalli sur la fraude à Bordeaux, Hambourg et Livourne¹³. Alors que les acteurs et le fonctionnement de la police dans les villes portuaires du XVIII^e siècle à nos jours suscitent un intérêt grandissant¹⁴, le régime

9 Catherina Lis, *Social Change and the Labouring Poor: Antwerp (1770-1860)*, New Haven, YaleUP, 1986; *id.* & Hugo Soly, *Disordered Lives: Eighteenth-Century Families and their Unruly Relatives*, Cambridge, Polity Press, 1996.

10 Monique Beaussaut, « La police impériale à Anvers de 1810 à 1813 », dans *Revue de l'institut Napoléon*, n° 82, 1962, p. 49-62; José Olcina, « Bellemare, Jean-François (1768-1842). Commissaire général de police », *Revue du souvenir napoléonien*, 1998, n° 417-418, p. 22-31, 53-59; Antoine Renglet, « Un système policier impérial ? Le commissaire général et la police municipale d'Anvers, 1808-1814 », *Crime, histoire et sociétés*, vol. 20, n° 1, 2016, p. 107-127.

11 Catherine Denys, « La police sous l'Empire. Bilan historiographique », dans Jacques-Olivier Boudon (dir.), *Police et gendarme dans l'Empire napoléonien*, Paris, éditions du SPM, 2013, p. 16.

12 Roger Dufraisse, « Régime douanier, blocus, système continental : essai de mise au point », *Revue d'histoire économique et sociale*, vol. 44, n° 4, 1966, p. 518-534.

13 Silvia Marzagalli, *Les Boulevards de la fraude. Le négoce maritime et le blocus continental (1806-1813)*, Lille, Septentrion, 1999.

14 Voir notamment plusieurs contributions dans : Anne Conchon, Laurence Montel & Céline Régnard (dir.), *Policer les mobilités. Europe-États-Unis(xviii^e-xxi^e siècle)*,

napoléonien demeure une zone d'ombre quant aux modalités de contrôle de ces espaces particuliers¹⁵.

En plus des blocages de l'historiographie, la nature hétérogène et lacunaire des sources a également détourné pendant longtemps les chercheurs de ce terrain d'enquête. L'historien désireux de s'aventurer dans les eaux troubles de la police portuaire sous le Premier Empire se confronte, en effet, à un objet polymorphe et changeant. Il faut donc caboter entre les séries afin de recomposer le système policier d'une ville portuaire et d'observer les pratiques des acteurs du *policing*. Il est inconcevable aujourd'hui d'envisager la police portuaire comme l'incarnation d'une institution unique, voire immuable, d'une part à cause des institutions policières elles-mêmes et, d'autre part, parce que le port n'est pas dissociable de la ville, en particulier dans le cas d'Anvers¹⁶. À partir des archives locales, il est dès lors possible de voir comment s'enchevêtrent l'espace urbain et l'espace portuaire ainsi que les individus qui s'occupent de la police du port et sur quelles matières les acteurs de l'ordre public s'activent. En outre, le point de vue municipal permet d'observer l'influence de l'activité commerciale et militaire sur l'organisation et le fonctionnement de la police entre 1796 et 1816.

100

Cette contribution envisage, de manière non exhaustive et par le biais des archives locales, les acteurs et les objets de la police d'un port tel que celui d'Anvers sous le Directoire, le Consulat et l'Empire dans leur multiplicité. Elle montre que ce système policier n'est en rien rigide ou hermétique. Dans cette perspective, l'espace portuaire est envisagé comme un territoire spécifique où s'exercent plusieurs logiques policières¹⁷.

Un découpage chronologique autant que thématique est nécessaire afin de bien mettre en évidence l'objet fluctuant que constitue la police d'une ville maritime telle qu'Anvers. Un premier point s'attache donc à présenter la police du port durant la période de reprise commerciale qui a suivi l'ouverture de l'Escaut à la navigation libre en 1796 jusqu'à la veille de l'instauration du blocus continental en 1806. Dans un deuxième temps, l'analyse se concentre sur la période durant laquelle Anvers fut le principal chantier naval de la marine militaire dans l'Empire.

Paris, éditions de la Sorbonne, 2018.

15 Laurence Montel explique ainsi que la police portuaire s'est surtout développée à partir des années 1820 et pas avant, en raison des conséquences des troubles de la période révolutionnaire et impériale sur l'activité maritime en France (Laurence Montel, « Police des ports et dans les ports : Marseille, Le Havre et Cherbourg [années 1820-1930] », dans *ibid.*, p. 53).

16 Margo De Koster & Pieter Leloup, « Policer le port d'Anvers : contrôles policiers publics et privés, entre complémentarité et rivalité, fin XIX^e-début XX^e siècle », dans *ibid.*, p. 104.

17 Céline Régnard, « Urban Growth and Police Reform in Marseille (1855-1908) », *Urban History*, vol. 43, n° 2, 2016, p. 249-265.

Enfin, dans un troisième point, il est question d'aborder le rôle de la police anversoise dans la lutte contre la fraude, avant et pendant le blocus continental.

POLICER UN PORT DE COMMERCE

Sous le Directoire, la police municipale est la seule autorité à détenir des pouvoirs de police relativement aux infrastructures portuaires et à l'activité qui s'y déploie. Pour dire les choses plus justement, il n'y a pas d'activité portuaire qui nécessite la mise en place d'un dispositif particulier puisque, jusqu'en 1799, les droits imposés par les Zélandais au passage de l'embouchure de l'Escaut découragent les navires de commerce de faire escale à Anvers¹⁸. À regarder au plus près les archives du Directoire, il apparaît effectivement que les occupations liées à l'activité portuaire sont pour ainsi dire inexistantes. Cette police municipale du Directoire repose principalement sur les cinq commissaires de police mis en place dès 1795 et sur un corps de soixante-douze veilleurs de nuit en voie de professionnalisation dont l'origine remonte au XVI^e siècle.

Il faut attendre le début du Consulat pour que le commerce reprenne vraiment. À cette époque, des négociants spécialisés dans l'importation de produits coloniaux venus d'Ostende, de Gand, mais aussi des villes hanséatiques ou même des États-Unis, commencent à s'installer à Anvers¹⁹. C'est par exemple le cas de David Parish qui vient de Hambourg et s'installe en 1803, ou encore de James Ridgway venu de Philadelphie. L'arrivée de navires étrangers en plus grand nombre à partir de 1799 oblige les autorités à renforcer la réglementation du port ainsi que sa police. Les arrêtés du maire d'Anvers relatifs à la police du port constituent un indice du lien direct qui unit la reprise de l'activité commerciale et le besoin de dispositifs de contrôle mieux organisés.

Le 17 germinal an IX (7 avril 1801), le maire promulgue le premier règlement sur la police du port depuis 1686. Il s'agit d'un arrêté pour la police du port et des quais qui met en application le titre III de la loi du 9 et 13 août 1791 relative à la police de la navigation et des ports de commerce. La principale disposition est la nomination d'un capitaine chargé de veiller à la liberté et à la sûreté du port et de la rade. Il doit aussi veiller à la sécurité « sur les quais et chantiers des mêmes ports, ou lestage et délestage, à l'enlèvement des cadavres et à l'exécution

¹⁸ Jan Parmentier (dir.), *Bonaparte et l'Escaut*, op. cit., p. 41.

¹⁹ Hilde Greefs, « Un rêve abruptement interrompu : illusions et désillusions dans la nouvelle élite du commerce international à Anvers », dans François Antoine, Jean-Pierre Jessenne, Annie Jourdan & Hervé Leuwers (dir.), *L'Empire napoléonien. Une expérience européenne ?*, Paris, Armand Colin, 2014, p. 364-365.

des lois de police des pêches et du service des pilotes²⁰ ». Il peut réquisitionner tous les « navigateurs, pêcheurs, portefaix, ouvriers et autres personnes qui ont des relations avec le port et sur les quais²¹ ». Le capitaine peut également mobiliser, s'il est injurié ou menacé, la force publique afin de faire saisir provisoirement celui qui se rendrait coupable d'un tel forfait. Il doit surveiller le passage de l'Escaut à la « Tête de Flandre » et s'assurer qu'aucun bateau ne mouille à cet endroit de passage important. Enfin, le capitaine du port donne les permissions d'entrée et de sortie de navires. Au-delà de ces dispositions, le règlement interdit toute une série de comportements liés à la présence des navires et des marins. Il indique par exemple qu'aucun batelier ne peut jeter du lest ou des immondices hors de son bord. Les bateliers doivent nettoyer l'endroit de déchargement de leurs marchandises une fois que celles-ci ont été enlevées afin de garantir la libre circulation des quais. Quelques jours plus tard, le 26 août 1801, le maire doit prendre un arrêté relatif au déchargement des marchandises sur les quais qui selon lui se fait avec peu de soin. Il confie l'exclusivité du contrôle des déchargements au capitaine du port²². Derrière l'impression de monopole sur la police portuaire, le capitaine du port est, en réalité, obligé de s'appuyer sur les officiers de la police municipale pour remplir ses missions par manque d'hommes à sa disposition mais aussi parce que le port n'est pas matériellement séparé de la ville. Entre 1801 et 1807, les arrêtés du maire qui ont pour objectif de réglementer le chargement et le déchargement des marchandises ou l'entreposage de matériaux sur les quais attribuent d'ailleurs leur exécution uniquement au capitaine du port et aux officiers de la police municipale²³. Il n'est donc pas rare que les commissaires de police ou leurs auxiliaires constatent des infractions dans l'espace normalement sous l'autorité du capitaine du port. Le 29 floréal an IX (19 mai 1801) par exemple, le commissaire de police de la première section dresse un procès-verbal relativement à un vol de pierres appartenant à la commune sur le quai du « Wref ». Le 4 juin 1804, les veilleurs de nuit surprennent quant à eux, dans leur tournée, deux individus occupés à voler sur le quai au foin du bois d'Inde importé par le négociant David Parish²⁴.

Au-delà de la mise en place de la capitainerie, l'entrée de navires de commerce dans le port contraint la police anversoise à organiser le contrôle des individus

20 Aucun employé affecté au pilotage des navires entrant au port d'Anvers n'est cependant prévu par la municipalité avant 1816 (Auguste Van den Bogaert, *Recueil d'ordonnances, règlements et arrêtés émanés de l'autorité locale d'Anvers*, Anvers, Van Merlen et fils, 1852, p.69-70).

21 *Ibid.*, p. 136.

22 *Ibid.*, p. 140-141.

23 *Ibid.*, p. 203, 215.

24 Felixarchieff te Antwerpen [FAA], Modern Archief [MA], n° 448/8, n° 1337.

embarqués à bord, notamment les étrangers. Hilde Greefs comptabilise cent quatre-vingt-quatre navires intercontinentaux qui accostent à Anvers entre 1801 et 1807. La plupart viennent des États-Unis, des ports de New York, Philadelphie ou Charleston²⁵. Jusqu'en 1803, aucune mesure particulière n'existe cependant à l'égard de ces bâtiments et des individus qu'ils transportent. Très rapidement, les marins étrangers débarquent en ville où ils fréquentent les cabarets et les lieux de débauche. Le 30 thermidor an X (18 août 1802), le commissaire de police de la troisième section fait arrêter deux matelots « nègres » pour trouble du repos public dans une maison de débauche²⁶. La sanction du maire, qui consiste à les faire reconduire à bord de leur navire, donne une idée de l'insuffisance des dispositifs policiers dédiés à la surveillance de l'activité maritime. Déjà en 1801, conscient de cette faiblesse du contrôle sur les matelots étrangers, le maire d'Anvers explique dans une lettre adressée au commandant de la place que les « moyens employés pour remédier à ces abus sont difficiles à prendre » mais que « d'un autre côté, les aubergistes sont obligés de faire une déclaration et que par-là [les autorités sont] à même de connaître les étrangers [présents en ville] »²⁷. Les autorités urbaines se contentent au final d'exercer sur ces individus une police des étrangers somme toute assez classique et qui repose sur la déclaration de séjour auprès du propriétaire de l'établissement de logement²⁸.

Ce problème de la présence des matelots en ville est partiellement réglé par un arrêté du maire du 23 germinal an XI (13 avril 1803), qui reprend *in extenso* l'essentiel de l'ordonnance de l'échevinage d'Anvers du 22 octobre 1787, relative aux cabaretiers et logeurs et à l'heure de la retraite bourgeoise, à laquelle sont simplement ajoutées les dispositions propres aux matelots. Le motif de cet arrêté est l'inconvénient « qui pourrait résulter contre l'intérêt du commerce si au moment du départ des navires les marins des équipages pouvaient être retardés pour paiement de dettes que ceux-ci auraient contractées chez les logeurs, cabaretiers ou autres²⁹ ». Selon les dispositions de ce règlement, les marins, pour loger en ville, doivent être « porteurs d'une permission en règle [des] citoyens préfets, magistrats de sûreté, commissaires du gouvernement près les tribunaux, président desdits tribunaux et [de] celui de commerce, [du] consul des États-Unis, [des] quatre juges de paix, [ou des] cinq commissaires de police³⁰ ». Après 1803

25 Hilde Greefs, « Un rêve abruptement interrompu », art. cit., p. 368.

26 FAA, MA, n° 448/8, n° 1004, 30 thermidor an X.

27 FAA, MA, n° 2682/5, n° 625, 25 vendémiaire an X.

28 Vincent Milliot, « La surveillance des migrants et des lieux d'accueil à Paris du XVI^e siècle aux années 1830 », dans Daniel Roche (dir.), *La Ville promise. Mobilité et accueil à Paris (fin XVII^e-début XIX^e siècle)*, Paris, Fayard, 2000, p. 29.

29 Auguste Van den Bogaert, *Recueil d'ordonnances, op. cit.*, p. 173-174.

30 FAA, MA, n° 2682/10, n° 1101, 20 floréal an XI.

en effet, plusieurs marins étrangers sont arrêtés pour avoir été trouvés en ville sans une telle autorisation, à l'instar de William Criquet et Robert Constable, deux matelots saisis par le commissaire de police de la troisième section pour s'être trouvés indûment dans une maison de débauche³¹.

En 1805, une seconde disposition vient renforcer le contrôle des étrangers arrivés à bord des navires de commerce. En vertu de l'article premier du décret impérial du 22 nivôse an XIII (12 janvier 1805), lorsqu'un « navire de commerce français ou étranger arrive dans un port, aucune personne de l'équipage, aucun passager ne peut débarquer sans la permission³² » des autorités locales, soit le préfet, soit le maire. Un règlement du ministère de la Police pour l'application de ce décret prévoit que les autorités de police soient les premières à monter à bord afin prioritairement de passer « en revue les hommes composant l'équipage et les passagers » et de prendre « connaissance de leurs papiers »³³. À Anvers, avant même ce décret, pour autoriser la descente des passagers d'un navire, le préfet d'Herbouville prescrit aux commissaires de police de la première et de la deuxième section de faire « la vérification à bord des vaisseaux des rôles d'équipage, des passeports et des papiers des passagers³⁴ » et d'en adresser un rapport à la municipalité qui lui est ensuite transmis comme en atteste le registre aux actes du bureau de police³⁵.

Malgré l'intense correspondance que le problème des marins – étrangers ou non – suscite, leur contrôle avant de débarquer ne constitue pas la principale raison pour laquelle la police municipale s'intéresse à eux. D'ailleurs, entre avril 1801 et août 1805, soixante-dix marins sont arrêtés par les commissaires de police. Seulement vingt-six d'entre eux sont des étrangers : anglais, suédois, américains... arrêtés tantôt pour défaut de passeport, tantôt pour des motifs totalement différents. Parmi ces soixante-dix marins, quarante-trois sont signalés, verbalisés ou arrêtés parce qu'ils ont commis, la plupart du temps au contact des habitants d'Anvers, des troubles sur la voie publique, parce qu'ils sont auteurs de tapage ou qu'ils ont été trouvés à des heures indues dans des cabarets. Par exemple, le 8 pluviôse an X (28 janvier 1802), le nommé Charles Hendricks

31 FAA, MA, n° 448/8, n° 1503, 30 fructidor an XII.

32 Yves-Claude Jourdain, *Code de la compétence des autorités constituées de l'Empire français ou collection des dispositions constitutionnelles, législatives, administratives et judiciaires en ce qui concerne les attributions de l'Empereur des Français, des autorités administratives, judiciaires, civiles, militaires, et de tous les fonctionnaires de l'Empire*, t. II, Paris, Garnery, 1811, p. 38.

33 Archives nationales à Paris [ANP], sous-série F7 [F7], n° 3004, règlement pour l'exécution du décret impérial du 22 nivôse an XIII.

34 ANP, F7, n° 3683/1, rapport du préfet des Deux-Nèthes au ministre de la Police générale, 16 brumaire an XIII.

35 FAA, MA, n° 448/8, n° 1676, 30 ventôse an XIII.

ainsi que deux matelots anglais sont arrêtés par le commissaire de police de la troisième section pour tapage dans un cabaret³⁶. Le 30 fructidor de la même année (17 septembre 1802), le commissaire de police de la quatrième section rédige, quant à lui, un rapport au sujet du capitaine d'un navire à quai et de ses matelots qui ont été aperçus en train de fumer dans la cabine de leur embarcation remplie de poudre³⁷.

POLICER UN CHANTIER NAVAL

Le blocus continental et surtout le décret de Milan du 17 décembre 1807, qui empêche la navigation neutre, réduisent de nouveau Anvers, du point de vue commercial, à l'état d'un port sans accès direct à la mer³⁸. Le nombre d'entrées de navires de commerce chute d'ailleurs et se maintient à un niveau presque nul jusqu'à la fin du régime napoléonien³⁹. Économiquement, le blocus continental et l'intensification de la guerre ont comme conséquence le recul de l'activité commerciale. Comme le souligne Hilde Greefs, « entre 1800 et 1805, le tonnage entrant dans le port d'Anvers se multiplie par sept et 265 navires de mer y jettent l'ancre pendant la seule année 1805⁴⁰ ». En revanche, plus aucun bâtiment de commerce n'y entre de 1808 à 1815⁴¹. Les registres du bureau de police entre 1808 et 1811 comptabilisent seulement soixante-quatorze items dans la catégorie *commerce* et seize items dans la catégorie *marine de commerce* pour un total de 5 264 entrées. Même si la ville retrouve sa condition de port sans accès à la mer, les négociants mettent en place des stratégies pour éviter ces difficultés et poursuivre leurs activités grâce au ravitaillement par les ports hollandais⁴². Le *smogglage*, autrement dit la contrebande organisée par les marins anglais, prolifère également sur le littoral de la mer du Nord. Le repli du commerce maritime est par ailleurs partiellement compensé par le développement des échanges continentaux et par l'essor de l'activité industrielle. La diminution de l'activité du port de commerce est cependant concomitante du développement des chantiers navals.

En 1803, Napoléon décide, en effet, de faire d'Anvers le principal chantier naval de la marine française. Il nomme Pierre-Victor Malouet commissaire général de la marine afin de présider à la création de l'arsenal en remplacement du nommé

36 FAA, MA, n° 448/8, n° 231, 8 pluviôse an X.

37 FAA, MA, n° 448/8, n° 1029, 30 fructidor an X.

38 Hilde Greefs, « Un rêve abruptement interrompu », art. cit., p. 368.

39 Anne Winter, *Migrants and Urban Changes*, op. cit., p. 103.

40 Hilde Greefs, « Un rêve abruptement interrompu », art. cit., p. 364.

41 Anne Winter, *Migrants and Urban Changes*, op. cit., p. 103.

42 Voir Hilde Greefs, « Un rêve abruptement interrompu », art. cit., p. 360-375.

Thivaud qui occupait jusqu'alors le poste d'agent maritime⁴³. Le commissaire de la marine dispose notamment d'hommes afin d'organiser des patrouilles pour surveiller l'arsenal. Comme il détient également des pouvoirs de police sur le port, il entre cependant rapidement en concurrence avec la police municipale. Ainsi, le commissaire général de la marine conteste la disposition du préfet qui charge les commissaires de police de contrôler les navires entrés au port avant que leurs passagers ne puissent en descendre en prétextant que « rien de ce qui se faisait dans le port ne doit se faire par d'autres agens que par ceux de la marine et que la police de la rade lui appartenait exclusivement, que le rivage étoit la borne du pouvoir civil⁴⁴ ». Il arrive que, de leur côté, les commissaires de police dressent des procès-verbaux contre les patrouilles de la marine car celles-ci ont outrepassé leurs compétences. Ainsi, le 28 ventôse an XIII (19 mars 1805), le commissaire de police de la cinquième section dresse un procès-verbal contre une patrouille de la marine qui a arrêté et incarcéré arbitrairement dans sa prison un civil⁴⁵.

106

Le développement rapide des infrastructures navales d'Anvers conduit en février 1808 à transformer la fonction de commissaire général de la marine en préfet maritime, fonction existante depuis le 7 floréal an VIII (26 avril 1800). Malouet est maintenu à ce poste jusqu'au 9 février 1809. Pierre Clément de Laussat lui succède jusqu'au 9 mars 1812⁴⁶. Il est alors remplacé par Kersaint qui reste en fonction jusqu'en mai 1814. Le préfet maritime, bien qu'il ait des compétences administratives importantes, est placé sous les ordres directs du ministre de la Marine. Il est chargé « de la direction des services de l'arsenal, de la sûreté des ports, de la protection des côtes, de l'inspection de la rade et des bâtiments qui y sont mouillés⁴⁷ ». Le préfet maritime a sous ses ordres des appariteurs de la marine qui doivent contrôler les navires. Il peut aussi compter sur la gendarmerie maritime dont une brigade est présente à Anvers à partir de 1811. Celle-ci semble cependant avoir très peu de contacts avec les autorités civiles locales. Hormis une demande du maire formulée aux commissaires de police *intra-muros* afin de trouver un logement aux gendarmes maritimes, les archives du bureau de police de

43 Pour un aperçu biographique des préfets maritimes de l'Empire, voir : Gérard Olivier, « Les préfets maritimes sous l'Empire », *Revue de l'institut Napoléon*, vol. 132, 1976, p. 3-19.

44 ANP, F7, n° 3683/1, rapport du préfet des Deux-Nèthes au ministre de la Police générale, 16 brumaire an XIII.

45 FAA, MA, n° 448/8, n° 16771, 13 ventôse an XIII.

46 Robert Falk, *La Marine française et Anvers (1795-1813). Aspects politiques, administratifs et sociaux du port et de l'arsenal d'Anvers sous le régime français*, mémoire de licence inédit, université libre de Bruxelles, 1985, p. 47.

47 « Préfecture maritime », dans Thierry Lentz (dir.), *Quand Napoléon inventait la France. Dictionnaire des institutions politiques, administratives et de cour du Consulat et de l'Empire*, Paris, Tallandier, 2008, p. 520.

la municipalité ne contiennent aucune trace de leur activité⁴⁸. Vraisemblablement, la gendarmerie maritime est essentiellement présente sur les chantiers navals dans l'enceinte de la citadelle et de l'abbaye saint Michel qui est *de facto* un espace est sous le contrôle policier des militaires.

La mise en place à une allure effrénée de l'arsenal d'Anvers amène toutefois rapidement de nombreux ouvriers de marine à s'installer à l'intérieur de la ville⁴⁹. Réorganisé par un arrêté, le 7 ventôse an XI (26 février 1803), le corps des ouvriers de la marine militaire est composé des charpentiers, perceurs, calfats, voiliers, poulieurs, tonneliers et scieurs de long exerçant leur métier dans les ports et lieux maritimes qui se sont fait enregistrer auprès de l'administration de la marine. Ces maîtres d'ouvrage sont appelés pour travailler dans les ports et arsenaux de la même manière que les conscrits le sont pour servir aux armées. Ils peuvent donc, au même titre que les conscrits auprès des armées, être considérés comme déserteurs et punis comme tels. Un décret du 25 janvier 1808 les qualifie d'ailleurs « d'ouvriers militaires de la marine⁵⁰ ». Les ouvriers de la marine arrêtés par les commissaires de police ne le sont toutefois pas pour un motif de désertion. Celle-ci est probablement proportionnellement moins importante parmi les ouvriers que parmi les conscrits affectés aux unités de combat.

En plus de la conscription ouvrière, l'installation des chantiers navals de la marine militaire française et la position stratégique d'Anvers y drainent de nombreux soldats, notamment des marins embarqués sur des vaisseaux de guerre. Les différentes autorités ayant des compétences de police sur la ville sont régulièrement mobilisées afin de procéder à des arrestations de militaires absents de leur navire. À partir du Consulat et tout au long de l'Empire, les déserteurs de la marine sont une cible privilégiée de la police d'Anvers. Des opérations sont montées par les autorités civiles en étroite collaboration avec les autorités militaires afin d'arrêter les marins déserteurs. Le 11 prairial an XIII (31 mai 1805), le préfet des Deux-Nèthes, à la demande du préfet maritime de Dunkerque, organise pendant la nuit « une recherche générale dans la ville d'Anvers et ses environs⁵¹ ». Vingt-quatre individus sont arrêtés et « examinés par un enseigne du port en présence de l'adjoint de la mairie chargé de la police⁵² ». Quatorze de ces individus sont arrêtés à tort tandis que les dix autres sont en réalité des matelots de navires étrangers, principalement américains, encore nombreux en cette année 1805.

48 FAA, MA, n° 2682/37, art. 27, n° 540, 9 avril 1811.

49 Jan Parmentier (dir.), *Bonaparte et l'Escaut*, op. cit., p. 102.

50 « Ouvriers de la marine », dans Thierry Lentz (dir.), *Quand Napoléon inventait la France*, op. cit., p. 489.

51 ANP, F7, n° 3683/1, le préfet du département des Deux-Nèthes au secrétaire d'État chargé du deuxième arrondissement de police général, 15 prairial an XIII.

52 *Ibid.*

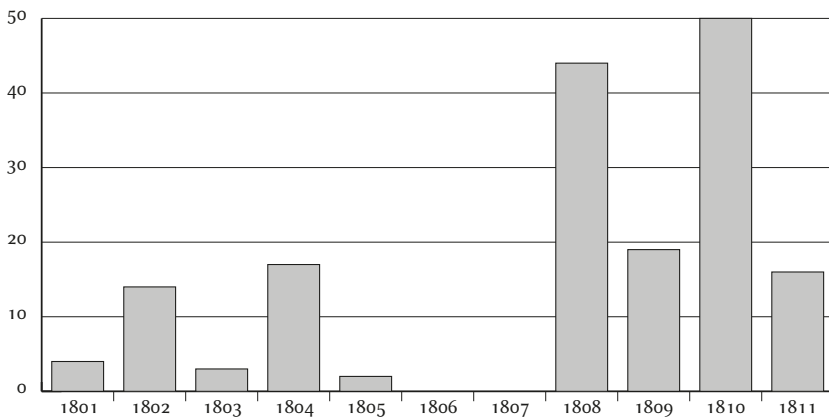
Ils sont tous remis en liberté. Le lendemain, une nouvelle opération est organisée. Sur treize individus arrêtés, seuls trois sont réellement des déserteurs de la marine. Cet exemple montre aussi qu'une ville telle qu'Anvers attire potentiellement des déserteurs désireux de s'embarquer pour un navire étranger.

Dans une large mesure, la police des marins et des ouvriers des chantiers navals échappe donc à la municipalité. Comme pour leurs homologues de la marine marchande, les matelots et les ouvriers de la marine militaire sont soumis à une autorisation de leurs supérieurs pour résider en ville et ils subissent inévitablement les contrôles de la police municipale dès lors qu'ils fréquentent les lieux publics. Comme pour les matelots arrivés à bord de navires commerciaux, les ouvriers des chantiers navals sont généralement arrêtés parce qu'ils ont commis des troubles sur la voie publique, sont auteurs de tapage ou ont été trouvés à des heures indues dans des cabarets. Sans surprise, les ouvriers de la marine sont totalement absents des actes dressés par les commissaires de police jusqu'en 1803, lorsque Napoléon décide de faire d'Anvers le principal lieu de construction de sa flotte de guerre. Dès 1804, ils sont déjà vingt-et-un à être arrêtés.

108

En parallèle, le nombre croissant d'ouvriers employés sur les chantiers navals et de soldats présents en ville conduit à une augmentation du nombre de prostituées. C'est là encore une conséquence indirecte mais significative de l'activité de la marine militaire sur la police anversoise. Le graphique ci-dessous fait d'ailleurs état d'une augmentation importante des arrestations de prostituées à Anvers entre le Consulat et l'Empire.

Tableau 1. Nombre de prostituées arrêtées à Anvers
d'après les registres du bureau de police, 1801-1805, 1808-1811 (n = 169)



Les filles arrêtées ont été comptabilisées à partir des registres du bureau de police conservés pour ces années, les années 1806, 1807, 1812 et suivantes n'étant malheureusement pas documentées. Comment expliquer, au demeurant, cette

évolution ? Premièrement, les circonstances qui permettent d'arrêter les filles publiques – telles que le racolage, le défaut de passeport, les tapages commis ci et là – restent nombreuses. En outre, les motifs pour lesquels les prostituées se retrouvent signalées dans les archives de la police municipale ne sont pas toujours en lien direct avec leur occupation de fille publique. C'est ainsi que, par exemple, le 30 janvier 1811, une prostituée nommée Digne Foulon est arrêtée en chemise de nuit, alors qu'elle s'apprête à se jeter dans le canal. Deuxièmement, contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, la réglementation, comme la visite sanitaire mise en place le 16 prairial an XII (5 juin 1804)⁵³, augmente les occasions de saisir les prostituées lors d'un contrôle. Elles peuvent, en effet, être arrêtées si elles ont manqué à la visite, si elles sont atteintes de maladies vénériennes, si elles ne se sont pas déclarées auprès du commissaire de leur quartier, ce qui n'était pas le cas avant la mise en place de cette réglementation. Le 29 juin 1810, Thérèse Wirrebrouck est ainsi arrêtée par le commissaire de police de la deuxième section pour ne pas s'être déclarée auprès de lui. Elle figure dès lors dans les registres du bureau de police, même si le maire, après avoir reçu le rapport du commissaire, fait prendre des renseignements sur cette fille et ordonne de la mettre en liberté sur le motif qu'elle « se conduit paisiblement », lui enjoignant simplement « de se mettre en règle »⁵⁴. Troisièmement, l'augmentation des arrestations traduit une circulation croissante du nombre de filles publiques à Anvers sous le régime français. Le développement du port commercial sous le Consulat, puis l'installation des chantiers navals sous l'Empire, drainent de plus en plus d'ouvriers, de marins et de militaires⁵⁵. À cet égard, les autorités militaires sollicitent, comme sous l'Ancien Régime, la police de la ville afin de chasser les prostituées des casernes. Le général commandant la garnison donne en effet, à plusieurs reprises, des ordres afin qu'« un grand nombre de filles [soient] arrêtées⁵⁶ ».

POLICER UNE PLAQUE TOURNANTE DE LA FRAUDE

À côté du contrôle des individus, dès le début du Consulat, le contrôle des marchandises importées et déchargées est principalement du ressort de l'administration des douanes. Un arrêté des consuls du

53 Auguste Van den Bogaert, *Recueil d'ordonnances*, *op. cit.*, p. 189.

54 FAA, MA, n° 2682/37, art. 18, n° 186, fol. 101v.

55 Hypothèse formulée par Catharina Lis, « Een politieel-medische ordre: de reglementering van de prostitutie in West-Europa, in het bijzonder te Antwerpen, tijdens de eerste helft van de 19^{de} eeuw », dans *L'initiative publique des communes de Belgique (1795-1940). Actes du 12^e colloque international, Spa, 4-7 septembre 1984*, vol. 2, Bruxelles, Crédit communal, 1986, p. 573.

56 FAA, MA, n° 2682/37, art. 18, n° 184, f° 101v.

29 fructidor an XI (16 septembre 1801) réforme cette institution. Anvers est le siège d'une direction générale, intégrée à la quatrième section de la direction générale établie à Paris. À Anvers, comme dans de nombreuses autres villes frontalières, une myriade de « préposés organisés en brigades militarisées agissent sur le terrain⁵⁷ ».

Les archives de la police municipale éclairent surtout sur certaines dérives qui peuvent naître de l'action des douaniers dans l'espace urbain. Ainsi, en fructidor an IX, plusieurs anciens employés des douanes font l'objet d'une enquête de la part des commissaires de police de la première et de la deuxième section pour s'être livrés à des actes de contrebande en faisant croire à des contrôles alors qu'ils ne travaillaient plus pour cette administration. La faiblesse numérique des préposés, la modicité des salaires et la lenteur de leur versement contribuent à multiplier, dans les rangs inférieurs de la hiérarchie douanière, les opérations illicites⁵⁸. D'autres procès-verbaux de police font par ailleurs état de violences portées contre les employés douanes, à l'instar du préposé Guillaume Cadoudal qui, le 28 floréal an XIII (18 mai 1805), décède des suites d'une violente altercation avec un pêcheur de morue qu'il contrôlait⁵⁹. En revanche, le 28 brumaire an XII (20 novembre 1803), ce sont les employés des douanes à Anvers qui n'hésitent pas à abattre d'un coup de pistolet François Broeckhoven qui, en réaction à leur interpellation, avait abandonné sa charge de marchandises prohibées et tentait de s'enfuir⁶⁰.

Le peu de traces de collaboration entre les commissaires de police et les préposés des douanes s'explique par plusieurs facteurs attribuables notamment à la faiblesse des effectifs policiers⁶¹, à la quantité et à la diversité du travail qui leur incombe dans une ville telle qu'Anvers et, surtout, aux connaissances techniques que nécessite la lutte contre la contrebande et auxquelles les policiers municipaux ne sont pas nécessairement sensibilisés. En effet, les commissaires de police des villes sont avant tout des *généralistes* de l'ordre public urbain avant d'être des spécialistes de la police économique, à l'instar des employés des douanes. Bien qu'il faille relativiser les connaissances techniques et la qualité de ces derniers, il n'est pas impossible que les policiers municipaux considèrent la lutte contre la fraude comme une prérogative dont les douanes ont à se charger et qu'ils n'agissent dans ce domaine que comme leurs auxiliaires. Le 10 fructidor an IX (28 août 1801), le commissaire de police de la troisième section d'Anvers rapporte ainsi au maire que la nuit, « en faisant sa

57 « Douanes (direction générale) », dans Thierry Lentz (dir.), *Quand Napoléon inventait la France*, op. cit., p. 240.

58 *Ibid.*, p. 182.

59 *Ibid.*

60 FAA, MA, n° 448/4, n° 1162, 28 brumaire an XII.

61 Silvia Marzagalli, *Les Boulevards de la fraude*, op. cit., p. 209.

ronde, il a rencontré un homme portant un ballot, que présumant être de la fraude, il l'a conduit à la douane où il s'est trouvé renfermé dedans six pièces de velours de fabrique anglaise⁶² ». Le commissaire de police s'est donc contenté, dans le cas présent, de saisir l'individu et a laissé aux douaniers le soin de vérifier la marchandise.

À partir de 1806 et de l'instauration du blocus continental, la lutte contre la fraude se renforce drastiquement. Moutls produits anglais, dont l'importation est sévèrement punie, entrent pourtant dans l'Empire par Anvers depuis les ports hollandais⁶³. Le 30 janvier 1808, Fouché écrit à Napoléon : « Le ministère anglais a établi à Anvers le centre de la contrebande. C'est à cette ville qu'aboutit presque toute la correspondance relative à l'introduction des marchandises anglaises et, quelques fois, à des projets plus criminels encore [...]. Il est important d'établir sur ces points une surveillance proportionnée aux moyens que l'ennemi peut y trouver⁶⁴ ». Pour endiguer la fraude qui sévit le long des côtes d'Ostende à Flessingue, il est donc décidé d'établir un commissaire général de police à Anvers. Nommé à ce poste le 18 février 1808, Jean-François Bellemare incarne une institution emblématique de la police napoléonienne mais qui n'est cependant qu'un dispositif parmi d'autres dans la lutte contre la contrebande⁶⁵. Contrarié dans ses tentatives d'assujettir la police municipale, son action se détourne essentiellement vers les côtes et non dans les villes où les policiers municipaux restent en première ligne dans la lutte contre la fraude. Pour le commissaire général Bellemare, les polices urbaines sont d'ailleurs inefficaces dans la lutte contre les *smoggeurs* qui déchargent leurs marchandises sur les côtes, non pas parce que ces opérations ont généralement lieu de nuit et hors des villes mais parce que les agents des municipalités ne comprennent pas « l'intérêt de servir la police générale⁶⁶ ». D'après les registres du bureau de police, les commissaires particuliers ont quand même à leur actif quelques beaux succès dans la lutte contre la fraude. Les perquisitions aux domiciles des négociants sont une pratique commune dans les villes portuaires⁶⁷ et notamment à Anvers. Le 28 mars 1805, le préfet ordonne aux commissaires de police des première et deuxième sections d'effectuer

62 FAA, MA, n° 2682/5, n° 400, 10 fructidor an ix.

63 Hilde Greefs, « Un rêve abruptement interrompu », art. cit., p. 372.

64 ANP, F7, 3004, Fouché à Napoléon, 30 janvier 1808.

65 Antoine Renglet, « Un système policier impérial ? », art. cit., p. 107-127. Sur les commissaires généraux, voir également : Édouard Ebel, « Les commissaires généraux, gardiens de la cité ? », dans Jacques-Olivier Boudon (dir.), *Police et gendarmerie dans l'Empire napoléonien*, op. cit., p. 57-74.

66 Jean-François Bellemare, cité par Catherine Denys, « Comment contrôler les territoires de contrebande à l'époque du Blocus continental ? La police napoléonienne à l'épreuve dans les ports de la mer du Nord (1805-1813) », dans Marguerite Figeac-Monthus & Christophe Lastécouères (dir.), *Territoires de l'illicite et identités portuaires et insulaires, du xv^e au xx^e siècle*, Paris, Armand Colin, 2012, p. 244.

67 Silvia Marzagalli, *Les Boulevards de la fraude*, op. cit., p. 189.

des visites domiciliaires chez plusieurs négociants. Des marchandises prohibées sont saisies par le commissaire chez quatre d'entre eux⁶⁸.

112

Vue d'en haut, c'est-à-dire depuis le pouvoir central parisien, la police des ports à l'époque napoléonienne peut apparaître comme le domaine réservé du ministère de la Marine et des Colonies dont les préfets maritimes dépendent directement. Vues d'en bas, la multiplicité, l'hétérogénéité et l'adaptabilité des acteurs de la police du port sont une évidence. Celle-ci découle de l'imbrication de l'espace portuaire et de ses activités ainsi que des nombreux individus que celle-ci draine à Anvers. Les interactions entre les différentes institutions détenant des pouvoirs de police dans l'espace portuaire, qu'il s'agisse des commissaires de police, du capitaine du port, des douanes, de la gendarmerie... démontrent que la sécurité d'un tel lieu ne découle pas forcément d'un processus de centralisation. De surcroît, le système policier qui s'organise afin de contrôler les activités liées à la présence du port de commerce et des chantiers navals évolue en même temps que ces derniers. Ainsi, en dépit de l'arsenal législatif et institutionnel embryonnaire organisé par l'État, les autorités qui dépendent du gouvernement doivent composer avec les pouvoirs locaux et les officiers de la police municipale qui détiennent le plus de ressources humaines afin de sécuriser l'espace portuaire.

En 1814, la ville d'Anvers est assiégée pendant plusieurs mois par les puissances alliées. En mai, les autorités françaises se retirent de la ville, laissant notamment treize vaisseaux de ligne encore en construction dans les chantiers navals qui cessent de fonctionner⁶⁹. Les navires de commerce commencent à revenir dès 1815. À la fin de cette année et tout au long des premiers mois de 1816, les autorités locales sont contraintes de réorganiser la police du port en raison de la reprise de l'activité commerciale. Entre le 30 décembre 1815 et le 25 avril 1816, les autorités communales et provinciales ne prennent pas moins de huit arrêtés de police afin de réglementer le pilotage des navires, la police des quais, le déchargement des marchandises, la visite des bateaux entrés au port, etc.⁷⁰ Si plusieurs représentants de l'État, à l'instar du préfet maritime et du commissaire général de police, ne sont plus présents, les institutions de police locale mises en place lors du régime français, à savoir les commissaires de police et la capitainerie, constituent le socle à partir duquel est édifié la police du port d'Anvers dans la seconde moitié du XIX^e siècle⁷¹. Jusqu'aux années 1860, en effet, la police municipale d'Anvers reste le principal organe à détenir des pouvoirs de police sur le port⁷².

68 FAA, MA, n° 448/4, n° 1679, 7 germinal an XIII.

69 Jan Parmentier (dir.), *Bonaparte et l'Escaut*, op. cit., p. 102.

70 Auguste Van den Bogaert, *Recueil d'ordonnances*, op. cit., p. 256-268.

71 Margo De Koster & Pieter Leloup, « Policer le port d'Anvers », art. cit., p. 110.

72 *Ibid.*

ORDONNER ET GÉRER LES PORTS COLONIAUX : L'EXEMPLE DE SAINT-DOMINGUE (1780-1791)

*Bernard Gainot*¹

Maître de conférences de Paris I-Panthéon Sorbonne

Une planche illustrée de *La France militaire* d'Abel Hugo représente « un marché à Saint-Domingue² », sans plus de précisions, ni de lieu ni de date. De fait, si le plan central représente une scène de marché, qui se tient dans une grande cohue, l'arrière-plan est dominé par les voilures des trois-mâts, donc à proximité d'un port. Une maison sur la gauche peut être un bâtiment de quai, poste de douane, corps de garde, ou entrepôt. La séparation entre les deux espaces (la rue du marché, le quai) se fait par une murette, sur laquelle sèchent des produits mal identifiés, vraisemblablement des Calebasses.

Il reste à préciser le contexte, et la vraisemblance de cette scène, qui sacrifie au goût du pittoresque, particulièrement marqué pour les tableaux des provinces françaises, un genre extrêmement populaire dans la première moitié du XIX^e siècle. Les personnages représentés confèrent une atmosphère « africaine », femmes de couleur avec des paniers à vivres sur la tête, porteurs et mulâtres noirs ou métis. On peut songer au « marché aux nègres » qui se tenait effectivement à proximité des quais de la grande métropole de Saint-Domingue, Cap-Français. Le groupe central est constitué de trois militaires de couleur, portant l'uniforme réglementaire, dont un officier à bicorne et redingote, dans la silhouette duquel certains se sont complu à évoquer Toussaint-Louverture. Le contexte est bien celui d'après l'abolition de l'esclavage, mais on peut le situer plus précisément dans les années de la pleine puissance du gouvernement de Toussaint-Louverture, entre 1798 et 1801, années d'une relative reprise des échanges et d'une forme d'émancipation sociale de l'ancienne société servile, bien différente du visage offert au cours de la guerre d'indépendance et du début de l'État d'Haïti. Il est d'ailleurs significatif que le titre de la gravure fasse référence à « Saint-Domingue » et non à Haïti.

1 45, rue d'Ulm, 75005, Paris (bgainot@orange.fr).

2 Abel Hugo, *La France militaire. Histoire des armées françaises de terre et de mer (de 1792 à 1837)*, Paris, H.-L. Delloye, en cinq volumes, 1838. Gravure sur bois de Lacauchie.

Quelle crédibilité accorder à ce type de représentations *a posteriori*, de surcroît marquées par une vigoureuse poussée du sentiment national caractéristique de ce « moment 1840 » de la monarchie de Juillet³ ? On sait combien sont rares les images de cette révolution coloniale, et à quel point furent surinterprétés les tableaux des combats de la guerre d'Indépendance, dessinés par Auguste Raffet pour une des autres grandes sommes de cette période, l'*Histoire du Consulat et de l'Empire* d'Adolphe Thiers, qui parut également dans les années 1840⁴. Mais la discussion sur la part de nostalgie d'une grandeur coloniale passée, d'anachronisme, de clichés orientalistes, dans ces productions, excède le propos de cette contribution.

114

En convoquant la gravure de cette scène de marché, je souhaite attirer l'attention sur son originalité, et son agencement. Originalité de la perspective, tout d'abord ; les représentations des ports coloniaux relèvent des *marines*, une perspective à focale variable, qui part toujours du large. Elle est constitutive de la construction de l'espace colonial, qui privilégie l'approche maritime, et qui souligne le développement de l'urbanisme dans la continuité du lieu de mouillage, de l'aiguade primitive au quai fonctionnalisé. Or, dans la gravure d'Abel Hugo, la perspective est inversée, le port n'est plus qu'un décor de fond, auquel les personnages centraux tournent en quelque sorte le dos, ou du moins en masquent la perspective. Ils ne se concentrent plus sur l'Exclusif colonial, cordon ombilical entre la métropole et sa colonie, marqué par l'échange lointain et l'extraversion, mais sur la production vivrière, sur l'autosuffisance, garantie de survie, et anticipation de l'autonomie. Ce renversement de perspective est une autre façon de suggérer qu'une révolution, qui n'est pas que politique et juridique, a bien eu lieu à Saint-Domingue.

Agencement des espaces ensuite, au terme d'une évolution caractéristique de cette seconde moitié du XVIII^e siècle ; inséparable du port aux origines de la colonie, la ville s'en émancipe de plus en plus jusqu'à former deux univers, non pas opposés, mais bien distincts l'un de l'autre. Tandis que les quais, de plus en plus fonctionnalisés, se distinguent de moins en moins, dans leur aspect et dans leur gestion, des ports métropolitains, la ville perd aussi de sa singularité de « taverne du grand large » pour ressembler à n'importe quelle métropole provinciale. Paradoxes de la créolisation qui veut qu'un sentiment d'identité se développe dans un cadre mental qui gomme de plus en plus les singularités tropicales. Paradoxe

3 Sophie-Anne Leterrier, *Le XIX^e siècle historien. Anthologie raisonnée*, Paris, Belin, 1997.

4 Adolphe Thiers, *Histoire du Consulat et de l'Empire, faisant suite à l'Histoire de la Révolution française*, Paris, Paulin, 1845, t. IV. Le livre XVI, « Rupture de la paix d'Amiens », traite longuement de la révolution de Saint-Domingue : la gravure emblématique de Raffet se trouve p. 202.



Vacoulin Del. & Sculp.

Un marché à Saint-Domingue.

1. *Un marché à Saint-Domingue*

impérial également qui tend à uniformiser les modes de gouvernement des espaces, au moment où les populations (du moins les libres, quelle que soit leur origine) affirment des velléités de contrôle des institutions locales.

La perspective impériale, c'est une appréhension globale de l'espace qui va découper des lieux fonctionnalisés et complémentaires. C'est l'objet de la première partie. Le port tend à se distinguer de la ville, tout en étant relié à elle par de multiples capillarités, dont les marchés justement⁵. Mais les liens sont également institutionnels, l'extension régaliennne du contrôle policier étant l'une des dimensions cruciales de la gestion impériale⁶. Dans une deuxième partie, nous avons voulu étudier la façon dont une administration uniformisée (c'est-à-dire peu différente dans ses structures de l'administration des ports métropolitains) s'efforce de gérer la mobilité spécifique du port colonial. Nous sommes bien conscients de la très grande diversité que recouvre cette expression de « port colonial » : faute d'une étude exhaustive, nous nous sommes limité à quelques cas emblématiques de cette évolution de la fin de l'Ancien Régime, avant tout les deux grands ports de Saint-Domingue, Cap-Français et Port-au-Prince, sans nous interdire une excursion vers Saint-Pierre de la Martinique, qui leur ressemble par plus d'un aspect, à l'exception toutefois de la profondeur de l'*hinterland*. Pour la Guadeloupe, nous renvoyons au travail tout à fait novateur de Anne Pérotin-Dumon sur Basse-Terre et Pointe-à-Pitre⁷, qui a inspiré nos propres réflexions sur plus d'un point. Enfin, dans une dernière partie, nous verrons que, parmi les modalités diverses du contrôle de la mobilité (trajets de la rade au port, circulation sur les quais, ordre et hygiène publics, transbordements divers du fret, etc.), le contrôle de l'information se révèle crucial, et bien davantage encore en période de conflits (extérieur, ou intérieur dans le contexte révolutionnaire). La perte progressive du monopole du contrôle de l'information est un indice de l'approfondissement de la crise de l'autorité coloniale au début de la Révolution. Le nouveau pouvoir métropolitain va s'efforcer d'y remédier en transformant la gestion de la police portuaire, mais la crise sociale est telle que la réforme administrative ne saurait la contenir.

-
- 5 À Cap-Français, le marché des Blancs, qui se tenait tous les dimanches depuis les quais jusqu'à la Place d'Armes était précisément l'un de ces espaces intermédiaires. Les divers produits apportés de France par les matelots s'échangeaient contre des produits vivriers, et très souvent des produits issus de l'interlope : voir Louis-François Médéric Moreau de Saint-Méry, *Description topographique, physique, civile, politique et historique de la partie française de l'isle de Saint-Domingue [1797]*, Saint-Denis, Publications de la Société française d'histoire d'outre-mer, 2004.
- 6 Bernard Gainot, « Considérations sur la police aux colonies », dans Gaël Rideau & Pierre Serna (dir.), *Ordonner et partager la ville (xvii^e-xix^e siècle)*, PUR, 2011, p. 195-210.
- 7 Anne Pérotin-Dumon, *La Ville aux îles, la ville dans l'île. Basse-Terre et Pointe-à-Pitre, Guadeloupe (1650-1820)*, Paris, Karthala, 2000.

DÉLIMITER DES ESPACES FONCTIONNALISÉS DANS LA VILLE COLONIALE

L'INTERFACE

L'espace antillais s'appréhende, au temps des grands voiliers, par la mer, et la ville-port est toujours le cordon ombilical qui relie la rade et l'espace utile dominé par les habitations. C'est la « ville dans l'île », selon la belle expression d'Anne Pérotin-Dumon. Le port s'est développé à partir de l'aiguade, le quadrillage urbain n'en étant qu'un prolongement ultérieur.

Toutefois, au XVIII^e siècle, le complexe colonial (port, ville, habitation) assure la primauté de certaines régions, qui se hissent au rang de lieux emblématiques de la scénographie de la puissance monarchique. À ce titre, si les ports métropolitains figurèrent d'abord ces lieux emblématiques, un rattrapage se produit dans la dernière décennie de l'Ancien Régime : l'atelier de Nicolas Ozanne s'intéresse aux ports coloniaux.

Parmi d'autres, arrêtons-nous à la représentation du Port-au-Prince en 1780, gravée par Jeanne-Françoise Ozanne, à partir d'un dessin de son frère Nicolas⁸ (fig. 2). La rade, bien abritée, mais encombrée d'écueils et parsemée de hauts-fonds, présente au mouillage un alignement de vaisseaux, qui se tiennent à une certaine distance du rivage. Barques, caïques et felouques font le lien entre ces vaisseaux et la ville, que l'on distingue à l'arrière-plan. À l'origine, lorsque la ville fut fondée en 1751, le rivage était inégal et très découpé. En 1780, il est possible de repérer deux lieux bien distincts⁹ : sur la gauche de la gravure, qui correspond à la partie septentrionale de la ville, les vaisseaux sont alignés de façon tellement serrée que l'on ne distingue guère le rivage. C'est le port marchand, entièrement réservé au commerce, à l'exception d'un tout petit espace pour le service du roi, à l'extrémité nord, au débouché d'un débouquement (passage entre deux hauts-fonds). Sur la partie méridionale, la ville nouvelle, bien alignée, apparaît avec davantage de clarté. C'est le port du roi, que ne touchent pas les gros bâtiments de guerre, mouillés bien plus au large que les bâtiments marchands, à l'image de la frégate et du trois mâts qui figurent au premier plan de la gravure.

8 *Le Port-au-Prince dans l'isle de Saint-Domingue, vu du mouillage, tiré d'un Recueil de différents ports des Isles Antilles dessinés en 1780* par Nicolas Ozanne, et gravé par Jeanne-Françoise Ozanne; réunis à la Collection des ports de France, gravés par le sieur Gouaz (place Saint-Michel à Paris).

9 La distinction de ces deux lieux, port marchand et port du roi, apparaît clairement sur le *Plan de la Ville, des rades et des environs de Port-au-Prince dans l'Isle de Saint-Domingue*, dressé par René Phelipeau, Paris, 1785. Ce plan est reproduit dans l'ouvrage de Alexandre-Stanislas de Wimpffen, *Haïti au XVIII^e siècle. Richesse et esclavage dans une colonie française*, Paris, Karthala, 1993, hors texte.



J. Ozanne del.

LE PORT AU PRINCE DANS
Vu du
Tiré d'un Recueil de différents Ports
Réunis à la Collection des Ports

à Paris Chez le Citoyen Graveur, rue St. Hyacinthe, la

2. *Le Port-au-Prince dans l'Isle de Saint-Domingue, vue du mouillage*, Elie Lescot, *Haïti. Images d'une colonisation (1492-1804)*, éditions Orphie, 2004, p. 94, planche 81, gravure de Jeanne-Françoise Ozanne



Joanne /^o Ozanne sculp

L'ISLE DE S.^T. DOMINGUE,

Mouillage

des Isles Antilles dessinée en 1780.

de France, Gravée par le S.^r Gouaz

1^{re} Porte Cochère à gauche en entrant par la Place S.^t Michel.

Quelques bâtiments, très rares, s'approchent du rivage, ayant un plus faible tirant d'eau. Ce sont les bâtiments négriers dérivés du commerce triangulaire (Port-au-Prince ne figurant pas parmi les destinations prioritaires de ce type de trafic), et les bâtiments de commerce, ou armés en course, qui viennent des États-Unis en ce temps de la guerre d'Indépendance, mais dont la présence se perpétue et s'amplifie après 1783 dans le cadre de l'assouplissement des règles de l'Exclusif pour répondre aux nécessités du ravitaillement de la colonie.

À l'extrémité sud, la batterie Sainte-Claire marque la limite des aménagements du rivage. Outre la reconstruction de la ville après le tremblement de terre de 1764, la grande nouveauté urbanistique fut l'édification des quais, qui donnent de la régularité au rivage, et de la fonctionnalité au port. Le quai de Rohan dessert le port marchand, le quai du Roi dessert la marine de guerre et le commerce autre que la droiture. Le plan directeur, adopté le 2 décembre 1784, vient encore perfectionner la régularité du bord de mer, augmentant la hauteur des remblais à partir desquels les quais sont édifiés, multipliant les cales maçonnées pour le transbordement des voyageurs et des marchandises.

120

Les aménagements du port de Cap-Français (fig. 3) sont antérieurs et ont servi de modèle à ceux qui vont se généraliser dans la colonie au cours de la décennie 1780-1790 (Les Cayes, Jérémie, Saint-Marc, Léogâne). Jusqu'en 1721, le rivage était inégal, couvert d'immondices, profondément entamé par l'action de la mer : l'aménagement de ces quais, le principal d'entre eux étant le quai Saint-Louis, fut une conquête progressive et opiniâtre sur la mer¹⁰. Vers 1765, cinq cales majeures ordonnent les liaisons terre-mer : la cale royale est pour le transbordement des bâtiments de l'État, la cale Saint-Laurent pour les bâtiments marchands, la cale des Passagers, où abordent les barques et chaloupes, enfin la cale Lefebvre, et la cale Le Brasseur, cette dernière étant la cale d'apparat par où transitent les personnages importants et les délégations.

Ainsi, le quai, axe structurant du port, émerge à l'horizon de la ville, cette dernière développant des activités et une sociabilité séparées de l'activité marchande et de la fonction militaire. À l'origine, comme on peut encore le voir en 1791 sur une autre planche de Nicolas Ozanne, représentant le petit port de Jacmel, sur la péninsule méridionale, tout est indistinct. C'est la batterie fortifiée qui occupe tout le premier plan, les navires mouillent sans ordre dans la rade, le rivage se limite à une plage sablonneuse non maçonnée, dominée par l'alignement des entrepôts, les autres bâtiments se limitant à quelques baraques

¹⁰ *Ville du Cap dans l'Isle de Saint Domingue*, plan dressé par Jacques-Nicolas Bellin pour *Le Petit Atlas maritime, recueil de cartes et plans des quatre parties du monde*, Paris, 1764.

non alignées, les liaisons terre-mer se faisant non par des cales, mais par une jetée en bois¹¹.

Cet aspect général est bien rendu par Stanislas de Wimpffen, qui aborde à Jacmel en avril 1789 :

Quand j'honore Jacmel du nom de ville, il ne faut pas, Monsieur, prendre cette expression à la lettre, car jamais une centaine de baraques de planches répandues sur la grève, ou éparpillées sur le talus et le plateau d'un monticule rocailleux n'ont constitué ce que l'on nomme une ville et c'est pourtant, à l'exception du Cap-Français, l'histoire de toutes celles de Saint-Domingue. Un seul particulier riche a eu l'audace de bâtir ici en pierres une maison passable, au risque de la voir crouler au premier tremblement de terre. Quoiqu'il en soit, cet amas irrégulier de cases (c'est ainsi que l'on nomme ici une maison), intersecté par quelques lacunes de verdure, forme, en arrivant de la mer, un coup d'œil assez pittoresque.

Une baie très sûre dans la belle saison, un bon mouillage, des défrichements qui ont beaucoup accru la culture de ce quartier y attirent tous les ans une vingtaine de navires qui y trouvent leur chargement en sucres, café et coton¹²...

Toutefois, l'uniformisation des aménagements progresse, et l'évolution va tendre à rapprocher le port colonial du port métropolitain, dans son aspect, dans sa gestion¹³. La colonie n'est plus une périphérie lointaine, mais une province de l'Empire, administrée comme les autres provinces sur un mode uniforme. Ce qui n'est pas sans implications sur la façon de la défendre et de la conserver, et donc sur le réaménagement des fonctions de la ville et du port.

11 *Baye de Jacquemel, Isle de Saint-Domingue*, eau-forte de Nicolas Ponce d'après un dessin de Nicolas Ozanne, 1791, tiré du *Recueil de différents ports des Isles Antilles*, *op. cit.*

12 Alexandre-Stanislas de Wimpffen, *Haïti au XVIII^e siècle*, *op. cit.*, lettre IX, p.92-93.

13 Cette donnée, pourtant évidente à la lecture des ordonnances de police et des règlements d'urbanisme, est catégoriquement niée par Pierre Pluchon, le chantre du particularisme créole, dans la note (c) de la page 175 de l'édition de Wimpffen, *Haïti au XVIII^e siècle*, *op. cit.* : « La ville coloniale française n'est pas soucieuse d'esthétique, ni de symbolique, comme en Italie, en Espagne, en France et dans l'Amérique ibérique. Elle n'a d'autre objet que le commerce, aussi n'est-elle qu'un port sans agrément [...] Enfin la ville coloniale française ne remplit aucune fonction d'intégration nationale, en répétant le cadre urbain traditionnel de la métropole dans ses éléments le plus chargé de sens. L'ordre urbain colonial est un désordre, où l'on bataille sans réussir à imposer une police, l'hygiène et la sécurité. »

VILLE DU CAP
dans l'Isle de S^t Domingue.

- | | |
|---|--------------------|
| A. Fort Projecte | B. La Paroisse |
| C. Fontaine | D. Les Jesuites |
| E. Cimetiere | F. Le Gouvernement |
| G. Cazernes | H. Les Religieuses |
| J. Maison du Roy ou se tient le Conseil | |

Echelle de Deux Cent Toises

60 100 200



BIBLIOTHEQUE DES AFFAIRES ETRES
ARCHIVES
S. P. L. Geographie
1784

L E P

1784



3. Ville du Cap, dans l'Isle de Saint-Domingue

C'est en effet au fil de mémoires contradictoires sur la défense des colonies, qui se multiplient à la fin de l'Ancien Régime, que l'on appréhende le mieux la place du port, non plus seulement par rapport au complexe colonial, mais par rapport à l'ensemble du territoire. Malouet expose clairement un point de vue traditionnel, mercantiliste, qui ne prend en compte que le complexe colonial :

En Europe, où la terre produit toutes les choses nécessaires à la vie, les villes peuvent être considérées comme une assemblée de gens qui s'occupent sous leurs toits, s'amuse ou se reposent, et qui tiennent à leurs gages les gens de la campagne, pour fournir à leur entretien et à leur subsistance. À Saint-Domingue, c'est tout le contraire, les villes sont établies que pour le service des Habitants, dont elles sont les magasins et l'entrepôt... Chaque ville est un atelier relatif au sucre, au café, coton, indigo, et aux gens qui les cultivent ; tout le monde y est occupé. Les places vacantes sont incontinent remplies par les arrivants de France qui se présentent pêle-mêle, bons, mauvais, médiocres, et s'arrêtent au premier poste¹⁴.

124

Il en découle, en matière de défense, que la guerre de campagne (ou guerre de postes) est extrêmement difficile à mener. Or, ce type de guerre est préconisé par les officiers du Génie, qui partent de deux postulats radicalement nouveaux : la guerre coloniale, c'est avant tout la guerre de postes, menée par des détachements mobiles appuyés sur des camps fortifiés (les « cordons »). Le second postulat est qu'une colonie ne se défend pas par le littoral, mais par le contrôle de postes élevés, qui convergent sur une puissante fortification à l'intérieur de l'île. Le brigadier général Dumas, qui a servi tant à l'île de France qu'à Saint-Domingue ou dans l'Amérique septentrionale, est très clair sur ce point : « Toute colonie, soit île, soit presque île ou continent, dont on n'aura pas saisi le centre par une fortification redoutable, ne sera pour l'État possesseur qu'une jouissance précaire¹⁵. » Malouet récuse point par point cette orientation : les grands ouvrages en pierre (les postes fortifiés) sont inutiles et coûteux. La poudre de guerre, matériau stratégique s'il en est, s'altère et se décompose en quatre ans, les munitions de bouche ne peuvent être conservées

14 Pierre-Victor Malouet, *Collection de mémoires sur l'administration des colonies*, Paris, Baudouin, an X (1802), en cinq volumes, le tome IV se référant plus particulièrement à Saint-Domingue, p. 125-126.

15 Dumas, brigadier des armées du roi, ancien commandant général des îles de France et Bourbon, *Traité de la défense et de la conservation des colonies*, 1777, bibliothèque du Service historique de la Défense, 6/1/G20, chap. XVI, p. 55-56. Pour un aperçu de l'ampleur du débat sur la défense des colonies (et, par voie de conséquence, de la place respective des ports et de l'intérieur), on peut se reporter à la collection Prével du SHD : *Mémoires sur la défense des colonies*.

dans les magasins sur plus d'un an. Les longues marches forcées, les nuits au bivouac épuisent et déciment une troupe de soldats, tout particulièrement ceux qui viennent d'Europe. Donc, dix soldats bien acclimatés sont mieux préparés au service aux colonies que trente-six soldats qui viennent d'Europe ; c'est une donnée qui finit par s'imposer comme une évidence. Mais sept hommes de mer bien en forme valent mieux que dix soldats acclimatés. Il s'ensuit que la marine seule peut protéger efficacement les colonies¹⁶. C'est l'entretien d'une escadre, qui croise en permanence d'une station navale à une autre, qui doit être prioritaire. La meilleure de ces stations navales, c'est un magnifique port, à l'abri des vents dominants, susceptible en outre d'abriter un « arsenal naturel ». Ce port, c'est le Fort-Dauphin, « à la frontière espagnole, à portée de tout secours, et de la plaine la plus fertile de la colonie¹⁷ ». Le point de vue mercantiliste développé par Malouet associe étroitement l'intérêt économique et l'intérêt stratégique, la riche plaine fertile est la plaine du Nord couverte d'habitations sucrières, et la proximité de la frontière espagnole tient compte du commerce interlope qui développe une véritable économie parallèle à partir des produits de contrebande importés par les navires états-unis à Monte-Christi, dans la colonie espagnole, quelques lieues en aval de Fort-Dauphin.

Ce faisant, le choix de Fort-Dauphin est aussi clairement opposé à la constitution de la grande base navale du môle Saint-Nicolas, voulue par le Génie, à l'extrémité de la péninsule du Nord-Ouest, dans une région où l'activité économique, menacée par des sécheresses récurrentes, est peu développée. Dans le cas du môle Saint-Nicolas, qui va devenir la seule ville de la colonie où le peuplement blanc est significatif (40 %), le choix stratégique (contrôle du canal qui sépare Hispaniola de Cuba, et donc surveillance de la grande voie maritime qui relie la Jamaïque et la Floride) a bien évidemment primé sur le choix du complexe colonial.

La concentration de la fonction militaire dans un port spécifiquement aménagé à cet usage est un autre élément d'une évolution générale des aménagements portuaires coloniaux. Les installations militaires tendent à disparaître des quais. Redoutes, forts et batteries, s'échelonnent autour de la rade, et sur les mornes. Les casernes sont installées à proximité de l'hôtel du gouvernement, c'est-à-dire dans un lieu fort éloigné du rivage. C'est le cas, tant à Cap-Français qu'à Port-au-Prince. Le complexe militaire (casernes, magasins du roi, arsenal) est entièrement découplé de l'aménagement portuaire laissant entre eux toute l'étendue de la ville. Il n'est pas jusqu'au magasin à poudre qui ne soit éloigné du rivage, pour se

¹⁶ Pierre-Victor Malouet, *Collection de mémoires sur l'administration des colonies*, *op. cit.*, p. 229.

¹⁷ *Ibid.*, p. 230.

trouver, comme au Port-au-Prince, à la sortie de la ville, dans « un espace fermé par une haie vive¹⁸ ».

L'espace urbain tout entier, coïncé entre le port et le complexe militaro-politique, devient un enjeu stratégique crucial en période de troubles et de lutte armée pour le contrôle du pouvoir en temps de révolution. C'est tout particulièrement le cas à Cap-Français, en juin 1793, lorsque les équipages de la flotte fidèles à Galbaud se lancent à l'assaut des troupes fidèles aux commissaires civils Sonthonax et Polverel retranchées à l'Hôtel du gouvernement et à l'arsenal. Entre ces deux pôles, toute la ville est devenue champ de bataille¹⁹. L'incendie qui la ravage témoigne de cette *reductio ad bellum*.

À Cap-Français, en 1780, le parc d'artillerie, qui jouxtait le magasin du roi, près du rivage, sur la partie septentrionale de la ville, est déménagé sur ordre du Conseil de guerre, qui a jugé que les établissements d'artillerie devraient être regroupés sur le terrain de la Fossette, à l'entrée orientale de la ville, point de départ vers l'intérieur, les mornes du Haut-du-Cap, et le système fortifié de Vertières. C'est à partir de la même époque que se multiplient les vues de la ville du Cap, non pas à partir de la rade, mais à partir de ce chemin du Haut-du-Cap. Ce décentrement du regard est un autre indice de l'évolution des espaces, la ville se distinguant du port et de la rade.

126

LE RÔLE DE LA POLICE : ADMINISTRER ET ORDONNER LA MOBILITÉ

L'espace du port, ainsi délimité, est l'objet d'une administration particulière. C'est « un service public établi dans une circonscription administrative du domaine public dont les limites sont fixées par un acte administratif de délimitation²⁰ ».

Les « officiers de port » exercent ce service public. Ils doivent « surveiller quotidiennement les navires et les quais. Ils sont ainsi à même d'observer des atteintes à l'ordre public général. S'ils ne disposent pas de compétences policières en la matière, ils collaborent cependant étroitement avec les services

18 Médéric-Louis-Elie Moreau de Saint-Méry, *Description topographique, op.cit.*, t. II, p. 1024.

19 Le récit synthétique et détaillé que donne de ces journées Jeremy Popkin est fondamental, et nous ne pouvons qu'y renvoyer le lecteur (Jeremy Popkin, *You Are All Free. The Haitian Revolution and the Abolition of Slavery*, CUP, 2011). Il permet notamment de comprendre comment la topographie des combats de rue (arsenal, Hôtel du Gouvernement, casernes) conditionne la décision politique (commandements militaires, commission civile).

20 Paul Chauveau, *Traité de droit maritime*, Paris, Librairies techniques, 1958, p.67.

de police traditionnels, en particulier les agents ayant la qualité d'officier de police judiciaire²¹ ».

L'ordonnance de marine de 1681 instituait des maîtres de quais, nommés par les autorités municipales des grands ports, comme Dunkerque, Le Havre, Bayonne, ou Bordeaux. Puis, la monarchie chercha à unifier les institutions, en plaçant ces maîtres de quais sous le contrôle de l'amirauté, de laquelle relève l'ensemble de la navigation. Nul négociant, nul marin ne peut équiper un navire ni entreprendre un voyage au long cours sans son autorisation. En théorie, ce sont les officiers de l'amirauté qui s'occupent de tout ce qui regarde la police des ports, l'entretien, les mouvements sur les quais, le chargement et le déchargement des marchandises, les courtiers interprètes²².

ORGANISATION DU CONTRÔLE DES QUAIS DES PORTS COLONIAUX

Cette organisation est alignée sur celle des ports métropolitains, l'ordonnance de marine de 1681 pouvant s'appliquer sans avoir à composer avec des pouvoirs locaux, puisque les villes coloniales n'ont pas d'autorité municipale. Ce sont les officiers de l'amirauté qui nomment les maîtres de quais, devenus capitaines de port après 1763.

Le capitaine de port est chargé de veiller que le lest ne soit placé qu'aux points indiqués, qu'aucun bâtiment négrier ne mouille avant la visite du médecin et/ou du chirurgien du roi, et que le carénage (révision, réparation, entretien) ne soit réalisé que dans des lieux spécifiques (cales sèches). Il doit accorder la plus grande attention à deux opérations stratégiques : l'une est le débarquement de la poudre, son acheminement et son stockage à la poudrière. Produit stratégique de première importance, la poudre est l'objet d'un monopole rigoureux, et la matière première de l'Exclusif, concurrentiellement avec les produits du complexe colonial. La deuxième opération n'est pas moins importante, et relève du monopole de l'information. Les capitaines marchands sont conduits, en débarquant, par un factionnaire du corps de garde, à la capitainerie du port qui enregistre les reçus, puis au bureau de poste, afin d'y apporter les paquets dont ils sont chargés pour le gouvernement de la colonie, d'un côté, pour l'intendance, de l'autre.

Les capitaines sont assistés, pour l'exécution de leurs tâches, par des garde-quais, fonction créée par ordonnance royale du 6 octobre 1780.

21 Bertrand Vendé, *Les Polices dans les ports maritimes*, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2005, p. 135.

22 Jacqueline & Claude Briot, *Officiers de port. Histoire de la police dans les havres et rades de commerce*, Condé-sur-Noireau, éd. Charles Corlet, 1989.

La conservation des rades des villes du Cap et de Port-au-Prince, qui se comblent journellement par les décombres et les immondices qu'on y jette, ainsi que sur les quais, et la salubrité desdites villes exigeant qu'il soit remédié à cet abus ; Nous, en vertu des pouvoirs à nous confiés par Sa Majesté, avons réglé et ordonné, réglons et ordonnons ce qui suit.

Art. I^{er}. Il sera établi dans chaque Ville du Cap et du Port-au-Prince une escouade, composée d'un chef et quatre hommes, sous le titre de *Gardes-Quai*, laquelle sera sous les ordres du capitaine de Port.

Art. II. Cette escouade sera chargée de veiller à l'entretien et propreté des quais, à ce qu'ils ne soient point encombrés et à ce qu'il ne soit jeté aucuns décombres et immondices à la mer le long desdits quais.

Art. III. Il sera planté des bornes en pierre et aux dépens du Roi sur lesdits quais, à l'effet de désigner les endroits où pourront être placés les bois et autres marchandises provenant des déchargements des navires, et qu'on ne peut enlever sur-le-champ, de manière que les rues qui bordent les quais soient libres, ainsi qu'un espace de vingt à trente pieds sur lesdits quais le long de la mer.

Art. IV. Les propriétaires ou commissionnaires chargés des objets déposés sur les quais, seront tenus de les faire enlever dans huit jours, et même plus tôt, sur l'ordre du capitaine de port, si cela est nécessaire pour le bien du service et pour le déchargement des nouveaux bâtiments entrés.

Art. V. Les gardes des troupes et des milices prêteront main-forte à la réquisition du premier garde-quai, pour arrêter les contrevenants aux articles II et III. Lesdits contrevenants seront conduits au Corps de garde de la Place, pour être ensuite ordonné ce qu'il appartiendra. Quant aux contrevenants à l'article IV, le Capitaine de port en rendra compte au commandant de la place, s'ils refusent de se mettre en règle dans les vingt-quatre heures²³.

Les cinq garde-quais portent un uniforme bleu, doublure, veste et culotte blanches, parements bleu ciel, boutons blancs timbrés d'une ancre. Ils sont armés d'un mousqueton. Leur tâche essentielle est de veiller à la fluidité de la circulation, et à la propreté des quais. Ils empêchent les embarras, les encombrements « qui nuisent aux mouvements du commerce ». Ils s'opposent aussi à ce que toute la longueur du quai d'une grande ville ne soit qu'« une latrine continue, le point de réunion d'immondices, dont la vue et l'odorat blessent cruellement les sens, indépendamment de ces effets sur la santé ». On a élevé un petit édifice sur la partie

23 Moreau de Saint-Méry, *Lois et constitutions des colonies françaises. Ordonnance du Roi, donnée au Cap-Français*, 6 octobre 1780, signée François-Reynaud de Villeverd & Joseph-Alexandre Le Brasseur.

nord du quai Saint-Louis²⁴ pour servir de corps de garde. À l'opposé, en 1786, sur le quai de Bellecombe au sud, deux maisons en bois sont élevées, dont l'une est le domicile et le bureau du capitaine du port, Massot. La même année pourtant, un autre texte défendait expressément à toutes personnes de construire des bâtiments sur les quais. Ces derniers doivent avoir une perspective totalement dégagée, afin d'avoir un espace optimal de mobilité. Outre les mouvements du commerce et des voyageurs, on prévoit des lieux réservés à la promenade des citadins. La place Le Brasseur au nord, de même que le quai du Marais au sud, sont plantés d'arbres.

Mais l'ordonnance qui crée les garde-quais ne donne pas satisfaction, et l'amirauté (donc le Bureau des colonies) fait machine arrière le 16 novembre 1782. Les cinq factionnaires sont remplacés par un seul inspecteur des quais, placé sous les ordres du capitaine du port. En cas de besoin, il peut avoir recours à la réquisition de la troupe de polices, qui dépend du Conseil souverain. Les interventions se placent dans le cadre des interventions de simple police en milieu urbain, ce qui va à l'encontre de l'ambition de faire du port un espace autonome, autoadministré.

LES INTERVENTIONS ORDINAIRES DE SIMPLE POLICE

L'ordre public vise principalement à assurer une circulation fluide, et à garantir l'hygiène publique. Les nombreux plans directeurs d'urbanisme ont visé à éloigner les bâtiments du rivage, en les intégrant aux îlets, quartiers géométriques alignés. Ainsi, à Cap-Français, le quai nord, ou quai Saint-Louis est-il bordé de quatorze îlets, avec vingt-sept emplacements numérotés qui correspondent aux bâtiments placés autrefois face au rivage ; les magasins des négociants, les entrepôts qui servent d'abri aux passagers, les auberges, cafés, billards. On trouve également les bains publics, qui ne sont autre chose que des lieux de prostitution : « On n'y a pas la police sévère de ceux de Paris, où les sexes sont partagés, le mari et la femme, où ceux qui se considèrent comme tels peuvent aller au même bain et à la même baignoire, circonstance qui attire aussi peut-être plus d'amateurs²⁵. »

Travail de Sisyphe : la bonne tenue des quais reste, au fil des ans, et ce quels que soient les dispositifs institutionnels mis en place pour remédier aux problèmes mêlés d'ordre public et d'hygiène publique, la préoccupation majeure des administrateurs, qui se plaignent – mais c'est aussi un exercice de style du fonctionnaire d'autorité, de la non-application récurrente des règlements :

Étant informés de l'inexécution de l'article sept du titre premier du livre quatre de l'ordonnance de 1681, et ayant égard à la requête des différents habitants

24 Médéric-Louis-Elie Moreau de Saint-Méry, *Description topographique*, op. cit., t. I, p. 300.

25 *Ibid.*, t. I, p. 312.

propriétaires qui bordent le quai de cette ville, et aux charges qui leur sont imposées, Nous (gouverneur De Bellecombe et intendant De Bongars), en vertu des pouvoirs à nous accordés par Sa Majesté, défendons à tous particuliers de laisser plus de trois jours sur le rivage de cette rade aucunes espèces de marchandises ou matériaux qui puissent embarrasser le quai, notamment d'y mettre tremper des feuilards et des cuirs, ainsi que d'enlever les roches qui y seront jetées pour établir les mouillages nécessaires à la décharge des barques et autres embarcations. Enjoignons au capitaine de port de tenir la main à l'exécution de la présente, et de faire transporter à la Maison de la Providence tous les effets qui se trouveront sur le dit rivage après le délai de trois jours, aux frais des propriétaires desdits effets, pour le gardiennage desquels ils seront tenus de payer au profit de la dite Maison une somme de trente livres par jour. Sera la présente publiée et affichée sur le quai de cette ville au son du tambour, afin que personne n'en prétende cause d'ignorance et enregistré au greffe de la subdélégation²⁶.

Pierre-Victor Malouet accorde de même une place importante aux « Considérations sur la police des ports » dans son *Essai sur Saint-Domingue*²⁷. Comme pour les questions de défense, il y apporte son inflexion personnelle, puisque ses vues sur la police sont intrinsèquement liées à la réhabilitation des pouvoirs de l'intendant, et par là même de l'administration civile, aux dépens des pouvoirs du gouverneur.

Après avoir rappelé, lui aussi, la primauté de la police des quais (« les quais informés d'une ville opulente sont sans cesse embarrassés, et ne présentent aucune de ces facilités nécessaires au commerce »²⁸), il met résolument l'accent sur le contrôle des personnes :

Une recrue de deux mille hommes de tous états débarque annuellement dans les ports de la colonie. Le premier ordre à établir, c'est sur ces nouveaux venus, en leur faisant déclarer à leur arrivée leurs noms et qualités, leurs moyens, et les obligeant de se faire insérer en leur qualité nouvelle aussitôt qu'ils en auraient une dans le pays ; ils se trouveraient au bout d'un certain temps placés dans l'une des classes utiles, où l'on connaîtrait ceux qui, dépourvus de facultés, vivent aux dépens du public, et peuvent lui devenir à charge²⁹.

26 Moreau de Saint-Méry, *Lois et constitutions des colonies françaises*, op. cit., *Ordonnance des administrateurs* (signée gouverneur De Bellecombe et intendant De Bongars) concernant le quai de la ville du Cap, 13 décembre 1783.

27 Pierre-Victor Malouet, *Collection de mémoires sur l'administration des colonies*, op. cit., t. IV, chap. v, « De la police des gens de mer à Saint-Domingue », p. 317.

28 *Ibid.*, p. 306.

29 *Ibid.*, p. 299-300.

La question de l'ordre public vient essentiellement du nombre massif de désertions dès que les équipages touchent les ports coloniaux. Malouet rappelle qu'il déserte six cents matelots par an dans les ports de Saint-Domingue.

À cette donnée, qui concerne surtout les navires en provenance de la métropole (et d'abord les bâtiments de guerre, qui enrôlent des équipages classés), s'ajoute le fait que les gens de mer ne connaissent pas le système des classes aux colonies. Il n'y a pas de matelots créoles, à l'exception des gens de couleur libres qui ne possèdent pas de terre, et qui n'ont pas de métier.

Ces matelots de couleur libres suscitent globalement les soupçons des autorités, qui ont tendance à considérer que leur statut est usurpé, et que, dans la réalité, ce sont des cas de petit marronnage, l'enrôlement dans un équipage, sous la direction d'un capitaine peu regardant sur la légalité des statuts, et en contrepartie sur le paiement des salaires, étant une voie majeure de l'affranchissement clandestin³⁰.

Le contrôle des gens de mer inclut plus largement les rixes et la fréquentation des prostituées, qui, tout comme le contrôle des laissez-passer, sont paradoxalement l'objet d'un bureau des classes, dirigé par un sous-commissaire de la Marine, qui dépend du tribunal de l'Amirauté.

Ils reçoivent et ils visent le rôle de l'équipage à l'arrivée du bâtiment ; ils passent la revue de l'équipage et des passagers. Ils certifient le débarquement, après avoir enregistré les plaintes. C'est à l'intendant qu'ils rendent compte au jour le jour de toutes ces opérations. Le contentieux est renvoyé devant le tribunal de l'amirauté : on reste exclusivement dans le cadre de l'administration civile.

Au passage, Malouet donne son point de vue sur la question des désertions, qui est selon lui négligée et qui devrait faire l'objet d'une réglementation spécifique. Il faudrait notamment ne pas se contenter des déclarations des capitaines, et tout particulièrement des capitaines de barques qui font le cabotage. La tolérance générale pour les désertions est trop grande, d'une part parce que les créoles en tirent profit, et, d'autre part, parce que les autorités ont d'autres préoccupations. Sans doute, également, mais Malouet n'en parle pas, en raison des sous-effectifs de la police, comme dans le cas des garde-quais. Les marchands espèrent tirer un profit des déserteurs (mais tout autant des gens de couleur au statut équivoque) pour le petit cabotage et la pêche. Les habitants cherchent également à en tirer profit, en proposant de prendre un grand nombre d'entre eux comme *pionniers* (c'est-à-dire fossoyeurs et terrassiers sur les habitations). L'État fait de même, en enrôlant dans les ateliers de fortifications et sur les corvées de routes ces marrons et déserteurs démasqués.

Ce sont les officiers de la Royale qui sont ici directement en cause. Ils exploitent les failles de la législation portuaire coloniale, notamment les ambiguïtés quant

30 Anne Pérotin-Dumon, *La Ville aux îles, la ville dans l'île*, *op.cit.*

aux attributions du bureau des classes, à l'étendue des pouvoirs du commissaire de marine, avec lequel ils se placent, comme en métropole, en constante rivalité :

J'ai été informé que les officiers de la Marine ne veulent reconnaître aucunes règles pour les classes et la navigation à Saint-Domingue ; qu'au lieu de demander à l'ordonnateur le remplacement des gens de mer dont ils ont besoin, ils aiment mieux compléter ou renforcer leurs équipages par la violence ; qu'ils enlèvent, à main armée, les matelots des navires marchands, sans mesure comme sans proportion, et gênent ainsi les opérations du commerce ; qu'enfin ils refusent de déposer leurs rôles d'équipages et de passagers au bureau des classes, soit à leur arrivée, soit à leur départ ; d'où résultent à la fois l'impossibilité de connaître les mouvements des gens de mer, la facilité pour les débiteurs de mauvaise foi de se soustraire à leurs créanciers, et le trouble dans les familles qui ne peuvent constater le sort des personnes qui se sont embarquées. L'intention du Roi, à qui j'ai rendu compte de ces abus, est que les officiers de la Marine se conforment scrupuleusement aux ordonnances rendues tant pour la police des classes que pour celle de la colonie, et Sa Majesté vous ordonne de tenir la main à leur exécution. Il sera prescrit à l'avenir aux commandants des vaisseaux de ne point s'écarter des dispositions de ces mêmes ordonnances³¹.

132

Faute de cette main-d'œuvre quasiment gratuite et recrutée dans la clandestinité, les autorités ont recours aux ateliers de « nègres du roi », tout particulièrement dans les arsenaux. Ce sont des esclaves préemptés par l'autorité publique à l'arrivée des cargaisons. Ils étaient destinés aux travaux publics, mais ils ont aussi un statut semi-militaire, puisque ce sont des forces auxiliaires du Génie, préposées à l'entretien des fortifications³².

En fin de compte, Malouet considère que le développement d'un arsenal dans la colonie, par exemple au Fort-Dauphin, permettrait de régler ce problème des gens de mer clandestins. Par quoi, les problèmes de la défense rejoignent les considérations sur la police.

Le particularisme colonial se révèle pour certains domaines de surveillance, qui occupent une place secondaire pour les autorités policières métropolitaines mais capitale pour celles des Antilles. Telle est la question des poisons, véritable

31 Moreau de Saint-Méry, *Lois et constitutions des colonies françaises, op. cit., Lettre du ministre aux administrateurs, sur l'assujettissement des officiers de la Marine aux ordonnances sur la police des classes et sur celle de la colonie, datée du 17 février 1781.*

32 L'exposé du statut si important et bien mal connu de cette main-d'œuvre spécifique excéderait les limites de cette contribution. Je me permets de renvoyer à Bernard Gainot : « "Celui qui t'enlèvera ce fusil voudra te rendre esclave" : La circulation des armes en contexte colonial », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 393, 2018, p. 125-150.

miroir de la mentalité coloniale obsidionale, donc marqueur fondamental de la culture créole³³.

Toutefois, en cette phase terminale de l'Ancien Régime, c'est la circulation de l'information qui vient au premier plan, et qui illustre le mieux la dialectique des particularités locales, et des configurations impériales.

LA LUTTE POUR LE MONOPOLE DE L'INFORMATION, UNE AUTRE FACETTE DE LA DESTRUCTION DE L'EXCLUSIF COLONIAL

LE CONTRÔLE DE L'INFORMATION

L'ordonnance royale du 31 juillet 1763 organise la correspondance officielle entre la métropole et ses colonies, ce qui est une autre forme, beaucoup moins évoquée que la relation économique, de la relation exclusive.

Art. III : Il partira tous les mois, et autant que faire ce [*sic*] pourra le 10 de chaque mois, un de ces paquebots du port de Rochefort : le Commandant et l'intendant de la marine dans ce port, remettront à l'officier qui commandera le paquebot, des paquets séparés pour chaque colonie, de toutes les lettres consignées, qui leur auront été adressées pour les colonies de la Guyane, des Îles du Vent et sous le Vent, et pour celle de la Louisiane.

L'officier-commandant fait route d'abord vers Cayenne (où il remet les paquets en provenance de métropole et reçoit en retour le paquet des lettres rassemblées dans toutes les parties de la Guyane) puis vers la Martinique (où il effectue les mêmes opérations pour toutes les lettres des îles du Vent) enfin vers Saint-Domingue. Là, il doit « atterre au Cap et non ailleurs », pour y effectuer le même type d'opérations, en provenance des autres parties de Saint-Domingue, mais aussi de la Louisiane.

Art. XII : Ordonne Sa Majesté à l'officier qui commandera le paquebot, de faire son retour au port de Rochefort, et non ailleurs, à moins d'une nécessité

33 *Ibid.*, *Ordonnance des administrateurs concernant les poisons*, datée du 3 novembre 1780 (« Les poisons et autres drogues dangereuses sont introduits chaque année en grandes quantités puis étalés indiscrètement dans les magasins des capitaines de navires, d'où ils passent dans ceux des marchands, graisseurs, etc. La question est récurrente : il y a déjà des textes qui prohibent et règlementent sévèrement l'introduction des poisons : édit de 1682, déclaration du roi du 30 décembre 1746, arrêts et règlements des conseils supérieurs de la colonie de Saint-Domingue des 7 février, 12 juillet 1738, 11 mars 1758, 17 avril 1772. Je renvoie sur ce thème à Caroline Oudin-Bastide, *L'Effroi et la terreur. Esclavage, poison et sorcellerie aux Antilles*, Paris, La Découverte, 2013.

indispensable ; dès qu'il aura mouillé au bas de la rivière, il enverra un officier de son bord, porter à Rochefort la malle des lettres qu'il aura prises à Cayenne, à la Martinique, et à Saint-Domingue, lesquelles y auront été cachetées du sceau de chaque colonie ; ledit officier les remettra au commandant de la Marine de Rochefort qui, après avoir vérifié si lesdits cachets sont entiers, en donnera un reçu au Commandant du paquebot, et fera remettre au bureau de la Poste, toutes les lettres contenues dans les dites malles, afin qu'elles puissent partir, par le premier courrier, pour leur destination dans le Royaume³⁴.

Comme pour l'Exclusif en matière commerciale, ces règles strictes ont vocation à être contournées. La contrebande couvre ici la prolifération des fausses nouvelles. Mais elles peuvent être également assouplies au fil des ans, donnant lieu à une importante production de règlements et d'ordonnances dans les années 1780, sur le fonctionnement de la Poste aux lettres.

134 Si la centralité des règles de la distribution du courrier sur le port n'est pas remise en question, le service est sous-traité à « des bureaux libres pour la réception, l'envoi et la distribution des lettres de France aux colonies, et des colonies en France ».

Art. I : les armateurs, les négociants et les particuliers de tous états, seront libres d'expédier leurs lettres et paquets de papiers, ainsi qu'ils le jugent a propos, sans néanmoins qu'aucuns armateurs, négociants, courtiers ou autres puissent, au préjudice des bureaux établis pour la Poste maritime, tenir des bureaux publics pour la réception, l'envoi et la distribution des lettres, ni annoncer ou désigner des sacs ou coffres destinés à recevoir les lettres du public pour les colonies³⁵.

Le règlement des administrateurs concernant la Poste aux Lettres, daté du 8 juillet 1783, renforce la centralité de la distribution du courrier. Outre le fait que « la police des postes appartiendra à M. l'intendant ou à ses subdélégués dans les différents départements, et les directeurs seront tenus de leur rendre compte dans tous les cas où le service l'exigera, et de s'adresser à eux s'il survenait quelques difficultés à ce sujet » (article XVII), le contrôle des capitaines des navires marchands est renforcé :

34 Archives nationales, Imprimerie royale, BSG Z fol. 477 (documents datés du 30 janvier 1761 au 20 mars 1764. Inv. 364, pièce 1341, *Ordonnance du Roi portant règlement au sujet des paquebots destinés à la correspondance des colonies*). Pour les conditions générales de la circulation de l'information, voir le travail de master 2 de Stéphane Mandelbaum, *La Décision en situation de conflit colonial (1750-1810)*, Academia, janvier 2020, disponible en ligne.

35 Moreau de Saint-Méry, *Lois et constitutions des colonies françaises Ordonnance du Roi, concernant le service des bureaux de la Poste Maritime, et ordonnance des administrateurs en conséquence*, 4 juillet 1780.

Art. XXII : Voulons que les capitaines de port des lieux où aborderont les navires en cette colonie, soient tenus d'avertir ou faire prévenir les dits capitaines marchands qu'ils ne pourront descendre à terre qu'avec les sacs de lettres qui leur auront été confiés.

Art. XXIII : Aucun capitaine de navire ne pourra obtenir son billet de sortie du capitaine du port qu'il n'ait justifié, par un certificat du directeur de la Poste, de la remise qui lui aura été faite du sac des lettres.

Des dispositifs pratiques complètent les règlements de service ; des courriers de terre sont organisés vers Port-au-Prince, desservant les quartiers du Nord et de l'Ouest, doublés par un second service pour les quartiers du Sud, à partir de 1784 :

Le public sent aujourd'hui l'utilité du nouvel établissement d'un second courrier par semaine dans la partie du Sud ; mais cet avantage resterait imparfait, si ce même établissement n'avait également lieu dans les parties du Nord et de l'Ouest, surtout en temps de guerre, où la correspondance d'un port à l'autre ne saurait avoir trop d'activité.

Nous, ayant égard aux représentations qui nous ont été faites à ce sujet, soit par le commerce, soit par les habitants, et en vertu des pouvoirs à nous donnés par Sa Majesté, avons ordonné et ordonnons ce qui suit.

Il y aura à l'avenir deux courriers par semaine du Port-au-Prince au Cap, et les jours de leur départ et de leur arrivée demeureront fixés, ainsi qu'il suit, savoir :

Du Nord à l'Ouest. Le premier courrier partira du Cap tous les jeudis à midi précis et arrivera à Saint-Marc le vendredi à midi, en partira le même jour à six heures du soir pour se rendre au Port-au-Prince le samedi soir.

Le second courrier partira tous les dimanches à midi précis, arrivera à Saint-Marc le lundi soir [...]³⁶.

Des formulaires annexes précisent le calendrier et la localisation des courriers et des bureaux. Ainsi, les routes terrestres de Saint-Domingue ne sont pas que des routes de desserte des habitations, ou encore des routes stratégiques exploitées par les officiers du Génie ; ce sont aussi, comme ce qu'elles furent en métropole quelques décennies plus tôt, des routes de postes gérées par l'administration civile. En arrière du port et de la ville, se dessine un véritable réseau qui tient tous les points de l'Empire à la manière d'une toile, qui ne se limite plus au dessin du réseau stellaire (en étoile) qui était celui du système mercantiliste classique.

36 *Id.*, Ordonnance des administrateurs, portant établissement d'un second courrier, par semaine, dans les parties du Nord et de l'Ouest, donnée au Cap le 17 novembre 1781, signée «Jean-Baptiste de Tastes de Lillancour, et Joseph – Alexandre Le Brasseur au gouverneur».

N'en déplaise à ceux qui ne voient que le particularisme colonial, les provinces d'outre-mer évoluent considérablement dans les années qui suivent la guerre d'Amérique et se rapprochent à grands pas du modèle et de la gestion des provinces métropolitaines.

Mais c'est au cours de cette progression vers l'uniformité impériale que le déclenchement de la Révolution vient perturber le mouvement.

LA PERTE DU CONTRÔLE DE L'INFORMATION, ET LA PROLIFÉRATION DE LA RUMEUR

Face au gouverneur, et surtout face à l'intendant, qui prétendait être l'interlocuteur prioritaire, privilégié et quasi unique du Bureau des colonies, se dresse l'Assemblée coloniale. Cette dernière prétend avoir un droit de regard, au moins équivalent, à celui de l'intendant, sur tout le courrier provenant de la métropole.

136 Et, derrière l'Assemblée coloniale, qui se poserait volontiers en pouvoir constituant pour toute la colonie, se profile la révolution municipale, sur un territoire qui ne connaissait pas l'institution municipale. À travers la formation des municipalités, ce qui est en jeu, c'est le contrôle de la force publique sur les quais, sur la rade, le contrôle de la circulation des hommes et des nouvelles. C'est comme si la révolte parlementaire (les revendications des assemblées coloniales) faisait sentir ses effets en même temps que la constitution tumultueuse des municipalités et des gardes nationales, alors que les deux phénomènes étaient en métropole disjoints dans le temps ; l'autorité des gouverneurs ne pouvait qu'être à son tour chancelante.

Dans cette confusion propre à toute période de transition, rumeurs et fausses nouvelles se répandent.

Prenons un exemple tout à fait significatif, la façon dont la colonie de Saint-Domingue a appris ce qui s'est passé dans le courant du mois de juillet, entre Versailles et Paris. La nouvelle ne parvient que le 24 septembre au Cap, ce qui est conforme aux délais habituels de traversée (de sept à huit semaines, pour le trajet aller en droiture).

Le colonel de Vincent, qui commande le régiment de troupes régulières du Cap, apprend peu avant son retour en ville « toutes les nouvelles vraies et fausses qui se sont répandues depuis l'arrivée du navire la *Fides* de Marseille, et d'un autre du port de Nantes, qui a confirmé celles du premier ».

Ces nouvelles d'Europe réchauffent les imaginations dans la colonie, « et il s'en est fallu de bien peu de choses qu'il n'arrivât une scène bien fâcheuse à la Comédie, dimanche dernier, sans la prudence de M. le baron de Cambefort³⁷ ».

37 Archives nationales, CARAN, Paris, C9A/166. *Lettre de De Vincent au comte DePeinier, Le Cap, 24 septembre 1789*. De Peinier est le gouverneur de la colonie,

Ce dernier met en cause un certain Du Chesneau « qui a fait tout ce qu'il fallait pour occasionner les plus grands malheurs³⁸ ». On le soupçonne d'avoir dévalisé le courrier. Mais les circonstances du délit sont bien loin d'être claires. Les paquets de lettres auraient été dérobés avant l'arrivée des navires au Cap, ou bien détournés subrepticement vers le territoire espagnol, certainement dans ce haut lieu de l'interlope qu'est Monte Cristi. Puis Du Chesneau passe à cheval la rivière du Massacre pour poser le pied sur la rive française. Du moins, est-ce la version très confuse qu'en donne Du Chesneau lui-même dans sa missive :

Je ne prévoyais pas qu'un bulletin fit autant de sensation ; cependant vous avez vu que je l'ai tronqué. Je désirerais avoir l'honneur de vous voir cette nuit sur la place d'Armes ; j'irai sans aucune escorte quoique 500 jeunes gens veuillent m'accompagner. Je compte sur la parole d'honneur d'un gentilhomme, elle vaut mieux pour moi que les canons de Maastricht.

Je vous remettrai le bulletin, à qui dois-je donner une dépêche pour Monsieur De Vincent ? Il m'est enjoint de ne le remettre qu'à lui. Le paquet est mouillé, ayant passé deux rivières à l'Espagnol à la nage, la bride de mon cheval dans les dents³⁹.

Que contenait donc le paquet qui devait être remis au colonel De Vincent ? Un précis des événements survenus en France en juillet 1789, qui sont un témoignage du fait que « le règne des beys est terminé, et que la raison et la philosophie vont triompher ». De fait, c'est une salve de rumeurs invérifiables touchant des personnalités de la Cour, et artificiellement raccrochées aux affaires de la colonie, par le biais de la mise en cause de l'intendant Barbé-Marbois, la bête noire de l'Assemblée coloniale :

Le procureur général De Fleury a été mandé aujourd'hui. Ordre d'informer contre l'auteur des troubles. Madame de Polignac a été nommée par M. de Mirabeau, comme ayant été dans l'Orangerie de Versailles pour répandre des sommes à l'effet de tirer sur les états-généraux. Elle s'est sauvée à Liège.

Le Broglie est décampé, son hôtel est incendié. M. de la Farre, évêque de Nancy, le duc de Choiseul Praslin et Bergasse sont députés en Angleterre au nom des états pour demander M. de Calonne. On veut savoir en quelles mains sont passés les 150 millions.

Cambefort le commandant de toutes les forces armées de Cap-Français. À ce titre, il supervise les forces de police.

38 *Ibid.*, *Lettre du baron de Cambefort*, datée du Cap, 21 septembre 1789, adressée au gouverneur général De Peinier.

39 *Ibid.*, *Bulletin de Du Chesneau, avocat au parlement de Paris, à Monsieur le baron de Cambefort, avocat par intérim au Cap.*

Du consentement des États, M. De Guichen est fait ministre de la Marine. M. De Caraman, ministre de la Guerre, M. De Lambert garde des sceaux, M. De La Vauguyon ambassadeur d'Espagne aux Affaires Etrangères, M. De Verat le remplace en Espagne. Le duc de Castries, ambassadeur en Suisse.

Aujourd'hui, députation pour la colonie. Les représentants ont reçu les dépêches de M. Du Chilleau par la flûte du Roi. Le paquebot le *Stanislas* venant de l'Inde, relâché au Port-au-Prince, parti le 26 juin, ayant 26 jours de traversée. M. De Praslin et M. Gouy d'Arsy ont dénoncé 27 abus d'autorité contre le Sieur De Marbois.... M. de Merceron, conseiller au parlement de Paris, nommé intendant de Saint-Domingue. M. De Marbois sera envoyé à Marainville. M. De la Châtre nommé au gouvernement de Saint-Domingue, partira dans les premiers jours d'août. Les députés de Saint-Domingue ont demandé le cordon bleu pour M. Du Chilleau, avec le gouvernement du Poitou que lui remettrait le duc d'Orléans qui aurait reçu celui de l'Alsace vacant par la mort de M. De Stainville [...] ⁴⁰.

Signe des temps : la diffusion de la fausse nouvelle interfère avec celle du port ostentatoire de la cocarde tricolore. Cambefort a trouvé tout le monde avec des cocardes « semblables à celles offertes au Roi ». Six jeunes gens députés sont venus lui en offrir une, qu'il a acceptée comme symbole du « bon ordre et pour faire respecter les volontés du Roi ». Il espérait par là calmer l'effervescence suscitée par la réception des pseudo-nouvelles, mais les jeunes gens du Cap se sont solidarisés avec Du Chesneau, qui l'ont « soustrait au châtement que sa conduite lui aurait attiré de la part des tribunaux », en lui permettant de prendre la fuite.

De Vincent a clairement vu toutes les implications que pouvait avoir la perte du contrôle de l'information ; pour lui, le gouverneur De Peinier doit impérativement passer de Port-au-Prince à Cap-Français pour faire tomber la tension suscitée par cette affaire, car « le régime des colonies défend impérieusement plus que partout ailleurs, les attroupements effrénés ». L'information est éminemment une question d'ordre public, mais aussi un repère de légitimité, car « [De Peinier] [est] regardé comme un père commun à tous les colons ⁴¹ ».

Les habitants ont nommé des comités, à la fois pour correspondre entre eux, et avec le Comité résidant à Paris. Les administrateurs ont pensé que leur rôle n'était pas de s'y opposer, même si « tant de mouvements réunis ne peuvent manquer d'ébranler la soumission des nègres. C'est le grand objet de [l']appréhension [des administrateurs] ⁴² ».

⁴⁰ *Ibid.*, *Bulletin du 25 juillet de Paris, du 1^{er} août de Bordeaux, arrivés au Port-au-Prince par le Caton, capitaine Vauguy, apporté au Cap en 48 heures par M. Chesneau.*

⁴¹ *Ibid.*, *Lettre de Vincent à M. DE Peinier, le 18 octobre 1789.*

⁴² *Ibid.*, *Compte-rendu de l'état actuel de Saint-Domingue.* La date a été effacée, mais De Peinier indique que c'est une relation des événements entre le 18 août et le

Vous avez vu, par notre lettre du 14 décembre dernier que l'assemblée du Cap avait intercepté deux paquets contenant, sur la lettre qu'elle nous a écrite, l'un une lettre particulière ; l'autre une lettre ministérielle avec un projet d'ordonnance pour la convocation d'une assemblée coloniale, et qu'elle se proposait de les faire publier par la voie de l'impression avec ses observations. Cette publication a eu lieu ; nous avons l'honneur de vous en adresser un exemplaire. La lettre particulière que l'on disait adressée à M. De Marbois, et contenir des instructions que la malignité se plaisait à noircir, a été reçue par les citoyens les plus sensés comme un nouveau témoignage de votre sollicitude pour cette colonie mais la multitude a accueilli avec acclamations les observations de l'Assemblée du Cap, que vous trouverez à la tête de cet imprimé⁴³...

La concurrence que se livrent les administrateurs et l'Assemblée coloniale pour le monopole de l'information débouche rapidement sur la confusion des pouvoirs, et redouble les effets de la diffusion de fausses nouvelles sur le déroulement des événements.

Concurrence qu'il est possible de voir à l'œuvre pour la réception du décret du 8 mars 1790, qui concerne le droit de citoyenneté. Les libres de couleur qui remplissent les conditions pour être citoyens actifs pourront-ils exercer leurs droits dans les futures élections primaires ? L'Assemblée coloniale va clairement chercher à mobiliser l'opinion publique coloniale, en laissant entendre que les Amis des Noirs influencent les prises de décision métropolitaines.

Et, pour justifier l'Assemblée de ce qu'elle n'adhère que conditionnellement au décret national du 8 mars, on a cherché à répandre des alarmes sur la disposition de l'article 4 du résumé des instructions, en faisant entendre que les gens de couleur libres, qui pourraient tirer avantage pour prétendre jouir du droit de citoyens actifs... L'assemblée générale était pourtant informée que la motion de l'abbé Grégoire à ce sujet avait été rejetée, mais elle ne s'est pas empressée à arrêter la fausse information de cet article, quoiqu'elle en eut été requise⁴⁴.

L'une des racines du problème réside bel et bien dans la suspension du régime de l'Exclusif colonial.

Tous les ports d'amirauté sont ouverts aux étrangers, et comme la Marine royale n'a d'autre utilité que d'empêcher cette fraude, on lui coupera les vivres... Ces citations (lecture publique des lettres échangées avec les autorités) n'ont évidemment d'autre but que d'exciter le peuple que l'on trompe ou que l'on séduit,

27 novembre 1789.

43 *Ibid.*

44 *Ibid.*, *Lettre du port-au-Prince du 21 juin 1790, adressée à Monseigneur* [La Luzerne, ministre de la Marine et des colonies]

à l'égard de la police de mer pour empêcher l'introduction dans la colonie de gens suspects, elle a été faite ici avec autant de rigueur et plus de décence qu'au Cap, où les commissaires se sont toujours emparés et se saisissent encore de paquets et lettres dont l'ouverture se fait dans le sein de l'assemblée⁴⁵.

Les commissaires dont il est question dans cette citation sont les quatre commissaires mandatés par l'Assemblée coloniale pour partager la ville en districts, et lever une milice patriotique, c'est-à-dire concrètement pour réaliser la révolution municipale. Cette décision est présentée comme une réaction défensive face aux « prétentions des gens de couleur étayées dit-on d'un décret de l'assemblée nationale⁴⁶ ». Tout se tient ; le contrôle des quais, le contrôle de l'information, et la question politique de l'égalité des droits.

140 Le ministre La Luzerne attire l'attention du gouverneur sur le désordre qui règne dans les relations entre métropole et colonie depuis la perte du monopole de l'information (conséquence, naturellement, de la fin de l'Exclusif colonial).

Je ne sais, Monsieur le Comte, si vous aurez reçu une lettre particulière de moi, en date du 28 décembre 1789. Elle est importante en ce qu'elle vous mettra sur vos gardes et vous prouvera qu'on ne se contente pas d'intercepter mes dépêches, qu'on en fabrique de fausses, et qu'on vous les adresse pour vous induire en erreur. Celle que vous avez reçue sans signature et en date du 28 juillet n'est point de moi. Il est utile que vous en soyez instruit et que vous vous teniez sur vos gardes⁴⁷.

L'initiative est passée des bureaux du ministère de la Marine à l'Assemblée nationale constituante, qui va s'efforcer de remettre un peu d'ordre dans le contrôle des quais, et donc dans la police des ports coloniaux. C'est l'objet des lois des 28 septembre et 12 octobre 1791, relatives à l'administration des ports et de la marine, la suite du rapport de Defermon, présenté au nom du comité de marine⁴⁸. La loi reprend tout d'abord les dispositions d'un décret du 9 août 1791, adopté sur rapport du même Defermon (Titre V). Les tribunaux d'amirautés, les maîtres de quais, les experts et visiteurs, et tous autres préposés à la police maritime des ports de commerce sont et demeurent supprimés. Ce sont les tribunaux de commerce qui vont les remplacer. Il y a des juges élus installés par le conseil général de la commune⁴⁹.

45 *Ibid.*, *Compte-rendu de l'état actuel de Saint-Domingue*, *op. cit.*

46 *Ibid.*, *Compte-rendu au Conseil d'État, le Port-au-Prince, le 12 février 1790*.

47 *Ibid.*, *Lettre particulière du ministre au gouverneur-comte De Peinier, 20 février 1790*. Cette note est un post-scriptum apposé en marge du compte-rendu précédent.

48 *Archives parlementaires*, t. XXIX, p. 283 : titre III ; *Des officiers de police dans les ports, et de leurs fonctions*.

49 *Ibid.* Ce décret devient le titre V de la loi des 28 septembre et 9 octobre 1791.

Il sera nommé des capitaines et lieutenants de port pour veiller à la liberté et sûreté des ports et rades de commerce et de leur navigation, à la police sur les quais et chantiers de mêmes ports, au lestage et délestage, à l'enlèvement des cadavres, à l'exécution des lois de police des pêches et du service des pilotes (article 1).

Les officiers de port seront nommés par le conseil général de la commune de chaque ville de leur établissement (article 5). La police des ports est donc municipalisée.

Les capitaines et lieutenants de port seront nommés pour six ans. Les officiers préposés pour les visites ne seront nommés que pour un an ; les uns et les autres pourront être réélus (article 8). Le mode de nomination des capitaines et lieutenants de port est l'élection. Des modèles de procès-verbaux d'élections sont d'ailleurs proposés à l'article 9.

Les capitaines et lieutenants de port pourront, dans les cas où ils seront injuriés, menacés ou maltraités dans l'exercice de leurs fonctions, requérir la force publique, et ordonner l'arrestation provisoire des coupables (article 16).

*

* *

L'intention du pouvoir métropolitain est la continuité administrative, qui fait disparaître la gestion particulière de l'espace portuaire aux colonies. La spécificité des ports coloniaux disparaît-elle au sein de ce dispositif législatif qui uniformise l'administration portuaire dans son ensemble ? De fait, le 8 février 1793, sous la Convention nationale, si les mesures d'ensemble sont maintenues et confirmées (municipalisation, élection, prépondérance des capitaines de port, réquisitions), des ajustements spécifiques sont adoptés pour les ports coloniaux, sur proposition de Claude-Nicolas Guillermin, au nom des comités de marine et des colonies réunis. L'administration des ports coloniaux, outre les ordonnateurs, et les chefs d'administration, est composée de contrôleurs, pour Saint-Domingue et la Martinique. Des sous-chefs d'administration font le service des chefs à Sainte-Lucie, Port-au-Prince, Tabago et Bourbon.

Il y a en outre trois gardes-magasins, un à Cap-Français, un au Fort-Royal de la Martinique, un à l'île de France. Ailleurs, ce sont des sous-gardes-magasins (Port-au-Prince, Basse-Terre, Sainte-Lucie, Tabago, Saint-Denis, Pondichéry). Ce sont les ordonnateurs et chefs d'administration qui régleront à titre provisoire, de concert avec les commissaires civils, le nombre d'officiers et commis nécessaires au service⁵⁰.

À cette date toutefois, l'ordre sur les quais est devenu un problème subalterne par rapport à la crise sociale qui déstabilise l'ensemble de l'ordre colonial. C'est

50 *Ibid.*, t. LVIII, p. 388 sq. et p. 529 sq. pour le décret faisant suite au rapport de Guillermin, le 14 février 1793.

la ville dans son intégralité, port compris, qui est devenue le champ clos des affrontements révolutionnaires. En outre, le lien métropole-colonies est rompu *de facto* par le conflit international. Aux Antilles, la marine britannique impose un blocus qui, outre la désorganisation totale des liaisons maritimes régulières, bouleverse la gestion réglementée de l'espace portuaire. L'interlope se développe à tous les niveaux et impose son agenda propre.

Varia

LES ÉLUS LOCAUX ET NATIONAUX ET LA DÉFENSE
DU PORT-ARSENAL DE LORIENT (1848-1939)

Aymeric Laville

Titulaire du master d'histoire contemporaine de l'université de Bretagne-Sud (1 et 2), professeur certifié d'histoire-géographie au lycée Jean-Monnet de Crépy-en-Valois

Gérard Le Bouëdec

Professeur émérite d'histoire maritime à l'université de Bretagne-Sud (Temos-CNRS)

Sébastien Nofficial

Docteur en Histoire contemporaine de l'université de Bretagne-Sud, professeur agrégé d'histoire-géographie au lycée hôtelier du Touquet, chargé de cours à l'université du Littoral

Le 9 août 1896, quand le président de la République, Félix Faure, ancien ministre de la Marine, vient à Lorient, il est accueilli à la porte de l'arsenal. La réception a lieu à la préfecture maritime et sa visite rappelle les entrées royales car les autorités locales attendent quelque chose en retour, un bassin ou le dragage des passes de la rade que le ministre de la Marine promet lors de cette réception présidentielle. Si le maire est invité au banquet, Félix Faure ne se rend nullement à l'hôtel de ville. Cet épisode rappelle un élément fondamental de la vie politique dans un port militaire comme Lorient où la marine est le premier employeur de la ville et de ses environs : cette vie se trouve complètement conditionnée par le rapport à l'État¹. Le pouvoir civil (la municipalité) et économique (la chambre de commerce) connaît ainsi des difficultés pour s'affirmer face à la marine, même

1 Gérard Le Bouëdec & Christophe Cérino, « Rapports à l'État, conflits et politisation des sociétés littorales du Ponant (xvii^e-xix^e siècle) », dans Laurent Bourquin & Philippe Hamon, *Conflits extérieurs et politisation (xiii^e-xix^e siècle)*, Rennes, PUR, 2012, p. 129-165.

avec pugnacité. Cela provoque également le positionnement d'une municipalité plutôt de gauche, républicaine ou radicale-socialiste, parfois pacifiste, dans un département conservateur, royaliste particulièrement en Morbihan, administrant une ville de production d'engins de guerre d'une entreprise d'État. Enfin, ce rapport impose aux élus le souci prioritaire de la défense de l'emploi que marque leur observation attentive du budget annuel de la marine si décisif.

148 Tout tourne finalement autour du contrat moral, si contraignant pour l'État, entre la marine et la main-d'œuvre des ports arsenaux. Or le rythme des investissements dans le plan de charge – les constructions de navires – comme dans l'infrastructure portuaire et industrielle est directement tributaire des capacités financières de l'État et des fluctuations de sa politique navale. D'ailleurs, la ville-port-arsenal vit au rythme des guerres et des potentialités de conflits. L'État n'a pas les mains libres pour mener sa politique militaire et industrielle. Il doit tenir compte à la fois du contre-pouvoir politique local qui vit le regard fixé sur le budget de l'État : celui-ci conditionne les plans d'équipement et de charge qui déterminent le niveau de l'emploi, et de la sorte, le niveau de la population ouvrière qui en dépend totalement, n'ayant pas d'alternatives d'emploi en dehors de l'arsenal. En dernière analyse, toute baisse du plan de charge, tout désengagement sont assimilés à une violation de cet engagement moral de l'État et à une trahison des intérêts nationaux, pour reprendre les termes d'un article de *L'Armoricaïn* de Brest du 8 août 1833². Or les évolutions de la hiérarchie du dispositif maritime militaire introduisent des incertitudes. À partir du Second Empire, le projet de ne conserver que trois arsenaux majeurs, un sur chaque façade maritime, privilégie Toulon, Brest et Cherbourg. Les menaces qui pèsent sur Lorient se renforcent et deviennent récurrentes : en 1851, 1871, 1878, 1882-83, 1891, 1895 et 1907-1908, l'existence de Lorient comme port-arsenal de l'État est mise en question. Aussi les élus de la ville inscrivent systématiquement leur action dans le cadre d'une stratégie de défense des intérêts lorientais auprès du ministère de la Marine.

Le premier conflit mondial paraît garantir l'avenir du port-arsenal : pendant les quatre années de guerre, Lorient multiplie les missions³. L'arsenal construit des canonnières fluviales puis trente-six unités de patrouilleurs et remorqueurs patrouilleurs, des dragueurs de mines, et militarise des chalutiers réquisitionnés dans le cadre de la lutte anti-sous-marine. Parallèlement, le site lorientais se développe avec l'usine de pyrotechnie de l'île Saint-Michel qui confectionne le

2 Gérard Le Bouëdec, « L'État et les ports bretons de Brest et de Lorient de Colbert au xx^e siècle », dans Gilbert Nicolas (dir.), *La Construction de l'identité régionale. Les exemples de la Saxe et de la Bretagne (xviii^e-xx^e siècles)*, Rennes, PUR, 2001, p.43-54.

3 Gérard Le Bouëdec & Christophe Cérino, *Lorient, ville portuaire. Une nouvelle histoire des origines à nos jours*, Rennes, PUR, 2017, p. 193-195.

montage final d'obus de petit calibre et le centre d'aviation maritime dont les hydravions ont pour missions la protection des convois et la lutte anti-sous-marine. L'utilité du port-arsenal de Lorient semble donc à nouveau démontrée en 1918.

Pourtant, le contrat moral qui lie la marine et la main-d'œuvre de l'arsenal de Lorient est une nouvelle fois remis en cause au début des années 1920, quand l'État décide de réorganiser la construction navale en se séparant de certains arsenaux. En effet, confronté à la nécessité de réduire la voilure, tant d'un point de vue financier qu'industriel, le Conseil supérieur de la marine dans son avis du 6 mars 1920 indique « qu'il n'y a aucun inconvénient du point de vue militaire et qu'il y aurait tout intérêt du point de vue budgétaire à céder le plus tôt possible l'arsenal de Lorient⁴ ». Cette décision voit la réactivation du réseau d'élus parlementaires lorientais afin de protéger la ville de ce projet très hostile qui ferait l'effet d'un cataclysme tant d'un point de vue économique que social : au sortir de la guerre, l'arsenal emploie plus de six mille personnes⁵. Il faut attendre 1926 pour que le sort du port-arsenal soit scellé : seule l'activité de construction navale est gardée avec pour spécialisation des unités légères de la marine : avisos, torpilleurs, contre-torpilleurs et croiseurs légers. Pour autant, les élus continuent leur action, avec le soutien de la presse locale, dans une double optique. Premièrement, protéger l'arsenal de nouveaux projets qui conduiraient à sa suppression, véritable épée de Damoclès qui demeure sur son existence au travers de projets ponctuels, notamment en 1929 avec la charge du sénateur Henry Lémery. Deuxièmement, développer les activités de la marine présentes à Lorient, ce qui se fera grâce au travail efficace des élus lorientais, mais aussi par la force des choses, la montée des tensions internationales conduisant à redonner de l'importance à Lorient dès 1935.

LES POUVOIRS LOCAUX LORIENTAIS ET LA MARINE DE 1848 À 1914

LA FORTE PRÉSENCE POLITIQUE DE LA MARINE ET LA PEUR DU VOTE OUVRIER

À Lorient, la ville s'est construite autour des établissements de la marine. Ainsi l'hôtel de ville, le lycée, le commissariat central, la caisse d'épargne, le tribunal civil, la bourse du travail, le cinéma, le bureau de bienfaisance, la bibliothèque municipale, les halles, la cité des œuvres sociales dans l'ex-hôpital maritime se déploient à moins de cent mètres du mur de l'arsenal. Le pouvoir est à la préfecture maritime. Il faut du temps pour que s'affirment le pouvoir civil de l'hôtel de

4 Service historique de la Défense, Vincennes, 1 BB⁸ 41.

5 Gérard Le Bouëdec & Christophe Cérino, *Lorient, ville portuaire*, op. cit., p. 196.

ville et celui économique de la chambre de commerce. Aussi faut-il débusquer la place du pouvoir municipal, et au risque de faire un anachronisme, il lui revient traditionnellement la charge d'assurer la gestion sociale d'un développement saccadé si caractéristique des villes-ports militaires. C'est donc par une lecture sociale des budgets, des plans de charge et d'investissements que la municipalité réagit. Ce qui se comprend car, tout particulièrement depuis la mise en chantier à marche forcée de l'arsenal de Cherbourg au début du Second Empire, les autorités de la marine réfléchissent à une réduction du dispositif des ports-arsenaux, dont Lorient et Rochefort feraient les frais. Ce cadrage général du contexte lorientais éclaire le rapport entre marine et politique.

150 Dans ces villes de la marine, les uniformes et les matricules indiquent le positionnement de chacun dans la hiérarchie des emplois civils et militaires. À Lorient, contrairement à Brest, la présence moins affirmée du grand corps des officiers généraux n'a pas constitué un élément structurant du jeu politique local. Lorient est une ville républicaine et radicale, puis socialiste dans un département qui reste fortement monarchiste. Elle ne connut pas la situation particulièrement tendue de Brest confronté à un antimilitarisme particulièrement fort, qu'Yves Le Gallo analyse en indiquant que l'antimilitarisme brestoïse « se ramène à un sentiment complexe où interviennent la haine du galon, le refus de l'autorité et l'impression que pouvaient avoir certains civils d'appartenir à une humanité subalterne⁶ ».

Mais le rétablissement du suffrage universel même relatif après 1848 a créé une peur du vote des ouvriers de l'arsenal d'autant plus redoutables qu'ils sont majoritaires dans le corps électoral. La peur du suffrage universel lors de son instauration en 1848-1850 apparaît tant le vote ouvrier déstabilise le jeu politique municipal lorientais⁷. Il apparaît intolérable « car on ne peut admettre que, par le fait de l'existence d'un arsenal d'État, les propriétaires, les marchands et les artisans se trouvent placés hors de droit commun⁸ ». « Le mal vient de l'intervention dans les élections municipales d'agglomérations d'ouvriers attachés aux arsenaux d'État, souvent manipulés par les démagogues⁹ ». Cette inquiétude se prolonge lors des scrutins nationaux, ainsi lors du plébiscite du 28 décembre 1851, le préfet maritime lance un appel aux ouvriers pour qu'ils se ne laissent pas tenter par les discours anarchistes : « La prospérité de la ville dépend de l'existence du port militaire

6 Marie-Thérèse Cloître, *Histoire de Brest*, Brest, CRBC, 2000, p. 181.

7 Gérard Le Bouëdec, *Le Port et l'arsenal de Lorient. De la compagnie des Indes à la marine cuirassée. Une reconversion réussie (xviii^e-xix^e siècles)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994, p. 763-777.

8 *L'Abeille du Morbihan* du 5 janvier 1850, cité dans *ibid.*, p. 763

9 *Ibid.*, *L'Abeille du Morbihan* du 28 décembre 1851.

et de l'arsenal. L'existence du port militaire de l'arsenal dépend surtout de la stabilité du gouvernement et les ouvriers comprendront qu'ils voteraient contre eux en votant contre le gouvernement¹⁰. » La période de l'Empire constitue une période d'apprentissage de la démocratie locale. La réforme des scrutins locaux, en concentrant tous les ouvriers de l'arsenal dans la seule section du port, la candidature officielle, l'intégration dans les conseils municipaux d'officiers souvent en retraite et l'intervention du préfet maritime à la veille des élections permettent de contenir et de relativiser le poids de l'arsenal dans la vie politique lorientaise. Avec l'avènement de la République, Lorient, dans un département monarchiste, se différencie naturellement et avant tout comme une ville républicaine et radicale-socialiste. Entre 1870 et 1914, Édouard Beauvais, Simon Ratier, Paul Guieysse, Louis Nail, comme maire, député ou député-maire, qui plus est francs-maçons, ont marqué la vie politique lorientaise.

LE RÔLE DES MAIRES DE LORIENT DANS LA DÉFENSE DU PORT-ARSENAL

Dans une ville port-arsenal militaire s'impose l'idée qu'il faut des élus qui s'investissent dans les dossiers « marine et défense » que ce soit le maire parfois député ou les parlementaires et qu'ils sachent les défendre au plus haut niveau. Dans tous les cas, quelle que soit l'orientation politique des maires, députés et sénateurs, leur priorité est la défense de l'arsenal et du port militaire. Avant 1848, les députés, jamais maires, sont des officiers généraux¹¹ ou des ingénieurs qui représentent Lorient au parlement. Ensuite Dupuy de Lôme et Paul Guieysse s'inscrivent en partie seulement dans cette continuité. Les royalistes et conservateurs, Dahirel (député de 1848 à 1852 et de 1871 à 1875), Le Mélore de la Haichois (député-maire très napoléonien de 1852 à 1869), Dupuy de Lôme (député en 1869-1870), Audren de Kerdrel (député de 1871 à 1876, puis sénateur de 1876 à 1899), les républicains et radicaux Simon Ratier, Paul Guieysse et Louis Nail s'investissent à différents niveaux, maire, conseiller général, député, membre des commissions, ministres (des colonies pour Guieysse, de la marine marchande pour Louis Nail). Leurs interventions, y compris à travers des brochures ou par la presse, traduisent la fragilité de Lorient dans le dispositif de la défense maritime voire la menace sur l'existence même du site. C'est cette menace qui déclenche les réactions. Il est logique qu'elle soit plus facilement identifiable au sommet de l'État, car c'est lors de débats

¹⁰ *Ibid.*, *L'Abeille du Morbihan* du 11 décembre et du 28 décembre 1851.

¹¹ Emmanuel Halgan, contre-amiral, pair de France, directeur du personnel de la marine (1819-1830), Ange René Mackau, contre-amiral, futur ministre de la Marine (1830-1834), Le Déan, ingénieur en chef de la marine (1834-1842), Eugène Frédéric Adolphe Coudrais, directeur de la comptabilité du ministère de la Marine.

budgetaires, de rapports de commission parlementaire ou extra-parlementaire que la menace surgit. Les députés et sénateurs sont donc aux premières loges pour réagir d'autant que le pouvoir municipal paraît affaibli car de nombreux maires font des passages très courts à l'hôtel de ville. Sur les vingt maires qui s'y sont succédé de 1850 à 1919, treize n'ont pas dépassé les deux ans de mandat, dont sept qui n'ont pas passé le cap de l'année. À l'exception du maire de l'Empire Le Mélorel de la Haichois qui fit un bail de dix-neuf ans jusqu'à sa mort en 1869, dans un contexte très favorable pour le plan de charge de l'arsenal, seuls quatre maires ont exercé durant six à huit ans : Beauvais, l'Helgouach, Esvelin et Nail. La municipalité est avant tout préoccupée par la dimension sociale, ce qui se justifie par la composition sociale, le corps électoral, la fragilité de l'économie lorientaise, et se traduit par la présence d'une gauche républicaine puis radicale-socialiste souvent franc-maçonne. Seules quelques fortes personnalités à la fois élus locaux et nationaux ont pesé sur les choix de la marine. Il ne s'agit pas de faire l'éloge du cumul des mandats, mais il faut convenir que les mandats de député-maire et conseiller général donnent une plus grande audience aux démarches de l'élu. Simon Ratier incarne ces élus cumulards. Républicain franc-maçon opposant farouche à l'Empire, amnistié, il devient dans les années 1870 conseiller général, député puis maire. Mais le profil le plus abouti est celui de Louis Nail¹². En juillet 1914, Louis Coudurier, directeur de *La Dépêche de Brest*, en fait le portrait : conseiller général en 1898 puis président du conseil général en 1913, maire de Lorient de 1904 à 1912, député de 1910 à 1920, il insiste sur sa capacité à porter les grands dossiers maritimes lorientais, le port en eau profonde kergroise, les travaux de déroctage et de curage dans les rades et les passes, la construction si décisive pour l'avenir de l'arsenal du troisième bassin du radoub, le déplacement sur Lorient des essais des cuirassés *Courbet* et *Provence*. En fait ce leader politique lorientais s'est construit une réputation et une trajectoire comme spécialiste des dossiers marine et finances. Il est successivement rapporteur du programme naval au parlement en 1911, du budget du ministère des Finances en 1913 et de celui de la Marine en 1915, sous-secrétaire d'État à la Marine, chargé de la marine marchande, sous les présidences du conseil de Briand et Ribot, du 29 octobre 1915 au 4 juillet 1917, puis de ministre de la Justice, vice-président du Conseil, dans le gouvernement Clemenceau du 10 janvier 1917 au 18 janvier 1920.

¹² François Frey, *Catalogue d'exposition pour le 60^e anniversaire du port de pêche*, Vannes, Chambre de commerce et d'industrie du Morbihan, 1987, p. 33.

DE L'APPRENTISSAGE À LA MATURITÉ DES PARLEMENTAIRES LORIENTAIS (1869-1914)

LES PREMIERS DÉFENSEURS DE LORIENT AU SEIN D'UN NOUVEAU RÉGIME PARLEMENTAIRE : DUPUY DE LÔME ET SIMON RATIER (1869-1879)

La fin du Second Empire et la mise en place définitive d'un régime républicain parlementaire à partir de 1875 offrent aux députés et sénateurs qui représentent Lorient, l'occasion de se faire entendre davantage. Le droit d'amendement offert réellement aux parlementaires à la fin des années 1860 puis le contrôle du budget et l'initiative des lois détenus par les chambres après 1871 permettent aux élus de la nation de défendre plus aisément les intérêts de leurs électeurs qu'auparavant.

En 1869, à la mort de Le Mélorel de la Haichois, Dupuy de Lôme est élu député. Cette élection traduit l'intérêt de la presse locale pour la défense des intérêts du port-arsenal de Lorient. Car cette dernière, comme *L'Abeille de Lorient*, ou plus tard *Le Nouvelliste*, est un instrument de défenses des intérêts locaux et à ce titre de véritable relais de la stratégie de défense des intérêts lorientais qu'adoptent tous les élus. Jean-Jacques Julien, Charles Gousset ou Eugène Grouhel, journalistes-éditorialistes de *L'Abeille de Lorient* sous l'Empire n'ont pas réellement à défendre l'arsenal ni le port militaire dont le plan de charge est satisfaisant, mais Eugène Grouhel n'hésite pas soutenir la candidature de Dupuy de Lôme, un local au profil si exceptionnel, aux élections partielles de 1869, après la mort de Le Mélorel de la Haichois. C'est le candidat idéal, à un moment critique. N'est-il pas le vrai patron de la construction navale militaire du Second Empire ? Son profil est impressionnant. Ingénieur de première classe, grand officier de la Légion d'honneur en 1863, membre de l'Académie des sciences en 1866, depuis 1857 directeur des constructions navales et du matériel, c'est-à-dire celui qui prend les décisions avant de les soumettre aux ministres sur de nombreux dossiers et notamment sur la construction des navires cuirassés et sur les aménagements des infrastructures industrielles nécessaires à leur construction. Les réponses corrosives de Dupuy de Lôme au préfet maritime de Lorient Gueydon sur les nouveaux ateliers des bâtiments en fer de Lorient sont très révélatrices de ce pouvoir du directeur du matériel qui devient en 1867 inspecteur général du génie maritime. De plus depuis 1860, le gouvernement le nomme conseiller d'État en service extraordinaire hors section. Comme commissaire du gouvernement, il lui incombe la tâche de défendre devant le corps législatif (l'assemblée des députés) le budget de la marine impériale. Le pouvoir technicien se retrouve au plus haut sommet de l'État pour peser sur les choix techniques et financiers du ministère de la Marine du Second Empire. Ce contact avec le pouvoir fit tomber la barrière qui sépare le serviteur de l'État de l'homme politique. En 1869, à l'occasion d'un

renouvellement du corps législatif et dans un contexte où le pouvoir impérial, discrédité, subit les assauts de l'opposition républicaine, il est le candidat officiel du gouvernement sur la circonscription de Lorient où son élection est un plébiscite. Avec 88 % des voix, il écrase son adversaire alors que le scrutin est en général un échec pour le gouvernement. Si le député cherche à avoir une tribune au corps législatif pour défendre la marine avec son prestige et ses compétences, ses électeurs lorientais, comme l'écrit l'éditorialiste de *L'Abeille de Lorient*, n'attendent que ses interventions pour assurer l'avenir du plan de charge du port-arsenal¹³. Car, à n'en pas douter, l'ancien directeur du matériel et Ploemeurois d'origine saura défendre les intérêts de Lorient. Le rédacteur de *L'Abeille de Lorient* conclut son article ainsi : « Nous faisons des vœux pour que la situation du budget de la marine permette d'allouer successivement chaque année des fonds pour entreprendre d'un intérêt si considérable pour notre port¹⁴. »

154

La chute du Second Empire et les élections de février 1871 envoient à l'Assemblée nationale fraîchement élue un nouveau représentant de Lorient. Audren de Kerdrel, parent de Dupuy de Lôme, revendique la défense des intérêts de Lorient au Parlement, mais n'a guère l'occasion de le démontrer¹⁵.

C'est donc à la fin des années 1870 que se révèle le lien entre contrôle parlementaire et activité des élus locaux lorientais pour la défense du port-arsenal. Lors de la discussion du budget de l'exercice 1878, au début de cette même année, le député Ernest Lamy dénonce devant la Chambre des députés l'organisation des cinq arsenaux, trop nombreux à son goût¹⁶. Dans la commission du budget dont il fait partie, ses arguments se heurtent au rapporteur Paul Bethmont, député de Rochefort et défenseur des intérêts de ce port. Il obtient toutefois devant la Chambre, la nomination par le ministre de la Marine l'amiral Pothuau d'une commission mixte extra-parlementaire chargée de travailler sur les améliorations à entreprendre dans la gestion de la marine et de ses arsenaux. Devant le danger que représente cette commission quant au maintien des ports-arsenaux de Lorient et de Rochefort, les députés respectifs de ces ports, Ratier et Bethmont, intègrent cette commission. Ils s'y emploient à saborder tout rapport en faveur de la suppression ou de la spécialisation des ports. Parallèlement, le député-maire de Lorient, Simon Ratier, fait émettre un vœu par le conseil municipal de Lorient en faveur du maintien du port-arsenal morbihannais. Il s'assure aussi de la prise

13 *L'Abeille du Morbihan*, éditorial d'Eugène Grouhel, juin 1869, médiathèque de Lorient.

14 Gérard Le Bouëdec, *Le Port et l'Arsenal de Lorient*, op. cit., p. 659.

15 Archives municipales (AM) de Lorient, 1D27, Délibération du Conseil municipal (CM) de Lorient du 3 août 1875.

16 Séance de la Chambre des députés du 12 février 1878, *Journal Officiel de la République Française (JORF)*, 1878, t. I.

en compte du danger par les localités voisines : Auray émet un vœu comparable à celui de Lorient. Ratier peut finalement annoncer au conseil municipal de sa ville, en octobre 1879 et après la visite d'une délégation de la commission dans le port, que la spécialisation ne sera pas proposée dans le rapport de cette délégation¹⁷. Cinq ans plus tard, les députés attendent encore la publication du rapport de la sous-commission des ports, rapport nécessaire à la poursuite des travaux de la commission¹⁸. Les efforts de Lamy, qui réitère ses critiques sur l'organisation des ports dans son fameux rapport sur le budget 1879 de la marine, déposé en novembre 1878, sont donc neutralisés par Ratier et surtout Bethmont, vice-président d'une commission dont les ministres de la marine successifs lui laissent la direction¹⁹.

LES CONSÉQUENCES DES FAIBLES RELAIS PARLEMENTAIRES SUR LES ENJEUX LOCAUX DANS LES ANNÉES 1880

Les années 1880 voient les menaces parlementaires envers le port de Lorient se multiplier. Depuis la mort de Ratier en mars 1880, c'est Mathieu qui le remplace au Palais-Bourbon. Son étude sur le budget de la marine pour l'exercice 1883, rédigée en 1882, peut défendre la place des cinq ports militaires en France d'autant plus facilement qu'il ne rencontre aucun contradicteur dans la commission du budget. Ce rapport semble d'autant plus important pour Lorient qu'au même moment, le conseil municipal de la ville s'alarme de la volonté du ministre de la Marine Édouard Barbey de transformer le port en simple port de construction, voire de le supprimer²⁰. Dans les années suivantes, la commission du budget incline de manière durable pour la spécialisation voire la suppression du port de Lorient, de Rochefort ou des deux. Le clivage au sein de cette commission s'effectue dorénavant autour de la place à donner à l'industrie privée. L'industriel Ménard-Dorian (rapporteur du budget de la marine en 1884, 1886 et 1887) et le Guadeloupéen Gerville-Réache (rapporteur en 1885, 1888, 1889 et 1890) s'emploient chaque année, au nom de la commission du budget, à réclamer la réforme de l'organisation des arsenaux.

Face à cette pression régulière et à partir de 1885, Lorient ne dispose plus de député pour être représenté à la Chambre. Les élections de 1885 se sont en effet déroulées au scrutin de liste dans le cadre du département. Or, dans un

17 AM Lorient, 1D28, Délibération du CM de Lorient du 7 octobre 1879.

18 Séance de la Chambre des députés du 14 décembre 1884, *JORF*, Débats de la Chambre, session extraordinaire, 1884.

19 Séance de la Chambre des députés du 29 novembre 1882, *JORF*, Débats de la Chambre, session extraordinaire, 1882.

20 AM Lorient, 1D34, Délibération du CM de Lorient du 12 novembre 1890.

département conservateur comme le Morbihan, le vote ouvrier lorientais est isolé et parmi les six députés conservateurs élus, aucun n'est lié directement à Lorient. Ce scrutin prive donc Lorient de son député au profit d'un royaliste, Lamarzelle, en 1885, ce qui est vécu comme une catastrophe autant politique qu'économique. Les attaques au Palais-Bourbon se concentrent alors d'autant plus facilement sur ce port, Gerville-Réache rédigeant même une proposition de loi tendant à la spécialisation du port de Lorient en 1886²¹. Face à ces menaces, les réclamations du conseil municipal ne semblent pas trouver d'écho à Paris. Le manque de relais national que représente un député se fait cruellement sentir. À défaut de soutien dans les rangs des députés au Palais-Bourbon, c'est à la rue Royale que Lorient trouve son défenseur. À deux reprises, des ministres de la Marine s'opposent aux députés réclamant la fin ou la spécialisation de Lorient. En mai 1885, l'amiral Galiber l'explique à la commission du budget²². En juin 1889, c'est devant la Chambre tout entière que l'amiral Krantz affirme : « On a parlé de la suppression de plusieurs ports. Eh bien, je souhaite qu'on n'y procède jamais. Au moins, ne le conseillerai-je pas en ce moment²³. »

LA COORDINATION ENTRE LE CONSEIL MUNICIPAL ET LE DÉPUTÉ GUIEYSSE POUR LA DÉFENSE DES INTÉRÊTS LORIENTAIS

Le retour à la Chambre d'un député de Lorient en la personne de Paul Guieysse en février 1890 peut donc paraître comme un soulagement pour les autorités lorientaises qui retrouvent un défenseur de leurs intérêts à la Chambre. Ce polytechnicien ingénieur hydrographe, fils du commissaire de la Marine Eugène Guieysse, est un véritable savant, directeur de l'égyptologie à l'Institut des hautes études, membre suppléant du Collège de France, président de l'Institut des actuaires français, un républicain très convaincu et défenseur de la république contre les monarchistes qui se présentèrent contre lui. Car il faut le dire, après avoir été conseiller général (1881-1889), il fut le député de Lorient pendant vingt ans de 1890 à 1910, époque où les maires défilent à grande vitesse à l'hôtel de ville. C'est le plus long bail à l'Assemblée d'un député lorientais, il fut même quelques mois ministre des Colonies dans le cabinet Bourgeois de novembre 1895 à mars 1896, mais il échoua toujours dans sa conquête de la mairie. Cela ne l'empêcha pas,

21 « Proposition de loi tendant à introduire deux économies dans le budget de la Marine et quelques modifications dans sa forme, par M. Gerville-Réache » dans *JORF*, Documents de la Chambre, 1886, Session extraordinaire, Annexe no 681.

22 Archives Nationales (AN), C//3306, Procès-verbal de la commission du budget pour l'exercice 1886, séance du 27 mai 1885.

23 Séance de la Chambre des députés du 17 juin 1889, *JORF*, Débats de la Chambre, Session ordinaire, 1889.

comme leader du groupe des députés des ports militaires à l'Assemblée, de défendre le sort des ouvriers des arsenaux en général tout autant que leurs entreprises et de veiller aux intérêts lorientais. Guieysse ne tarde d'ailleurs pas à être mis à contribution. Dès 1890 puis en 1894-1895, la menace d'une spécialisation du port de guerre en port de construction ressurgit à l'occasion de la discussion du budget de la marine. Le député est à chaque fois au cœur de la stratégie de défense : c'est lui qui prévient le conseil municipal lorientais du danger. En 1890 comme en 1894-1895, la stratégie est la même : interventions de Guieysse à la Chambre²⁴ et d'Audren de Kerdrel au Sénat²⁵ et émission d'un vœu par le conseil municipal de Lorient²⁶. En 1894, face à la gravité du moment, le conseil municipal envoie une délégation à Paris rencontrer le gouvernement, délégation introduite par Guieysse et Audren de Kerdrel²⁷. Toutefois, cette capacité d'intervention lorientaise au Parlement n'a pas forcément la capacité d'influence escomptée sur le ministère : en septembre 1891, le conseil municipal de la ville se plaint de « l'état de délaissement » du port militaire au profit des industries privées²⁸. En 1893, une partie du régiment d'artillerie de Marine quitte la ville pour Cherbourg²⁹. Les interventions conjointes de Guieysse et Audren de Kerdrel, qui ont relayé le vœu du conseil municipal et présenté ses représentants au ministre de la Marine, n'ont rien changé.

Si jusqu'à présent, les efforts conjoints des élus locaux et nationaux lorientais se sont concentrés sur la sauvegarde d'un port militaire de construction et d'armement, une nouvelle stratégie prend forme à partir de 1895. Celle-ci pourrait se définir par la formule « obtenir afin de conserver » et continue de s'appuyer sur une étroite coordination entre la municipalité et le député de Lorient. Les élus lorientais cherchent dorénavant à obtenir l'amélioration du capital matériel du port militaire afin d'en éloigner les menaces de suppression. Dès mai 1895, ces élus veulent s'assurer de l'attention du ministre de la Marine sur le problème de l'approfondissement des passes menant au port : ils offrent de participer aux frais d'études et de travaux³⁰. À la fin de cette même année, averti par Guieysse

24 Séance de la Chambre des députés du 14 novembre 1890, *JORF*, Débats de la Chambre, Session extraordinaire, 1890, Séance de la Chambre des députés du 12 mars 1895, *JORF*, Débats de la Chambre, Session ordinaire, 1895.

25 Séance du Sénat du 20 décembre 1890, *JORF*, Débats du Sénat, Session extraordinaire, 1890, Séance du Sénat du 3 avril 1895, *JORF*, Débats du Sénat, Session ordinaire, 1895.

26 AM. Lorient, 1D34, Délibération du CM de Lorient du 12 novembre 1890.

27 AM Lorient, 1D84, Délibérations du CM de Lorient du 5 juin 1895.

28 AM Lorient, 1D34, Délibération du CM de Lorient du 15 septembre 1891.

29 AM Lorient, 1D35 et 1D36, Délibérations du CM de Lorient des 11 février, 18 mars, 10 avril, 22 juillet et 13 septembre 1893.

30 AM Lorient, 1D84, Délibérations du CM de Lorient des 11 mai et 16 novembre 1895.

du projet d'école supérieure de la Marine repris par le nouveau ministre Lockroy, le conseil municipal émet, sans succès, un vœu pour demander que Lorient soit choisi comme siège de cette école³¹. La question de l'approfondissement des passes de Lorient est reprise par le projet d'outillage des ports de guerre déposé par Lanessan en janvier 1900. Ce projet répond avant tout à la crise de Fachoda et à la perspective d'une guerre contre le Royaume-Uni. Lanessan veut que Lorient « puisse servir de stationnement à une division de croiseurs et fournir un refuge assuré aux bâtiments de combat en cas de guerre³² ». Aussi, au dragage de la rade, le projet ajoute l'allongement de la forme de radoub n° 2 à 160 mètres. Guieysse s'assure qu'aucun amendement en séance plénière ou en commission de la Marine, dont il est membre, ne vienne remettre en cause les travaux prévus pour Lorient³³. Il s'assure ensuite de l'avancement des études préparatoires aux travaux³⁴. La municipalité de Lorient ne s'en tient pas là pour autant. En février 1908, elle émet le vœu de la construction d'une troisième forme de radoub afin de mettre la pression sur une Marine qui étudie le projet³⁵.

Mais ces travaux d'adaptation du port aux nouveaux bâtiments de guerre ne mettent pas Lorient à l'abri des menaces traditionnelles. Les rapports sur les budgets de la Marine 1908 et 1909, rédigés par Chaumet, réclament la spécialisation de Lorient³⁶. Cela provoque évidemment l'intervention de Guieysse à la Chambre³⁷. Cette nouvelle menace provoque une stratégie à deux niveaux des élus lorientais. Le conseil municipal décide d'envoyer une délégation à Paris en même temps qu'il mobilise les communes alentour pour donner plus de poids à ses revendications³⁸. Guieysse quant à lui obtient la nomination par la commission de la Marine d'une sous-commission d'enquête sur le port de Lorient pour défendre son port. Celle-ci

31 AM Lorient, 1D84 et 1D85, Délibérations du CM de Lorient des 7 décembre 1895 et 25 janvier 1896.

32 « Projet de loi relatif à l'outillage des ports de guerre et à l'établissement des bases d'opération de la flotte, particulièrement à Bizerte, présenté par M. de Lanessan, ministre de la Marine » dans *JORF*, Documents de la Chambre, 1900, session ordinaire, Annexe n° 1376

33 AN, C//5619, Procès-verbal de la commission de la marine, séance du 19 février 1900.

34 Séance de la Chambre des députés du 24 février 1905, *JORF*, Débats de la Chambre, 1905, session ordinaire.

35 AM Lorient, 1D94, Délibérations du CM de Lorient des 3 février et 16 mars 1908.

36 « Rapport sur le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1908 (ministère de la Marine), par M. Charles Chaumet », *JORF*, Documents de la Chambre, 1907, Session extraordinaire, Annexe n° 1235 ; « Rapport sur le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1909 (ministère de la Marine), par M. Charles Chaumet », *JORF*, Documents de la Chambre, 1908, session extraordinaire, Annexe n° 2020.

37 Séance de la Chambre des députés du 28 novembre 1907, *JORF*, Débats de la Chambre, 1907, session extraordinaire.

38 AM Lorient, 1D94, Délibérations du CM de Lorient des 3 et 29 septembre 1908.

se rend à Lorient au milieu du mois de novembre 1908, soit deux mois après la visite d'une délégation de la commission du budget³⁹. La sous-commission rencontre l'ensemble des dirigeants militaires du port, les syndicats ouvriers et les autorités lorientaises, municipalité et chambre de commerce. Finalement, Chaumet et la commission du budget acceptent de rétablir les crédits et de faire voter seulement un projet de résolution sur la réorganisation générale de la Marine⁴⁰. Ainsi, le 1^{er} avril 1909, la commission de la Marine saisie de cette résolution conclut au maintien des deux arsenaux, conclusion dont Guieysse s'empresse de faire part au conseil municipal de Lorient le jour même⁴¹.

L'OBTENTION DE LA TROISIÈME FORME DE RADOUB ET LE RÔLE DU DÉPUTÉ-MAIRE NAIL

L'alerte passée, les autorités lorientaises peuvent de nouveau se concentrer sur le troisième bassin de radoub. L'occasion se présente au moment même où le maintien de l'arsenal de Lorient est décidé par la commission de la marine. Le 25 mars 1909, la Chambre des députés décide de nommer une nouvelle commission d'enquête sur la marine dont les investigations porteront sur l'artillerie, le matériel de la flotte et les formes de radoub⁴². Les prévisions de la Marine concernant les formes de radoub présentées à la Chambre n'incluant pas le troisième bassin de Lorient, le conseil municipal se hâte d'émettre un vœu pour l'obtenir. Les autorités lorientaises profitent également du passage de la commission d'enquête à Lorient en mai 1909 pour la convaincre de la nécessité de la construction de cette forme⁴³. Un mois plus tard, la commission reçoit une délibération de la Chambre de commerce de Lorient dans le même sens⁴⁴. Finalement, lorsque le projet de loi est déposé par l'amiral Boué de Lapeyrère en février 1910, il inclut la construction d'une troisième forme de radoub à Lorient⁴⁵. Deux semaines plus tard, Guieysse ne peut donc que se féliciter lors de la discussion du budget 1910⁴⁶. Il n'a plus alors

39 AN, C//7342, Procès-verbal de la commission de la marine, séances des 11, 12 et 13 novembre 1908; AM Lorient, 1D94, Délibération du CM de Lorient du 29 septembre 1908.

40 AN, C//7342, Procès-verbal de la commission de la marine, séance du 18 novembre 1908.

41 AN, C//7342, Procès-verbal de la commission de la marine, séance du 1^{er} avril 1909.

42 Séance de la Chambre des députés du 25 mars 1909, *JORF*, Débats de la Chambre, 1909, session ordinaire.

43 AM Lorient, 1D95, Délibération du CM de Lorient du 8 mai 1909.

44 AM Lorient, 1D95, Délibération du CM de Lorient du 12 juin 1909.

45 « Projet de loi navale sur la constitution de la flotte, présenté par M. le vice-amiral Boué de Lapeyrère, ministre de la Marine » dans *JORF*, Documents de la Chambre, 1910, session ordinaire, Annexe n° 3068.

46 Séance de la Chambre des députés du 24 février 1910, *JORF*, Débats de la Chambre, 1910, session ordinaire.

qu'à surveiller le projet de loi au sein de la commission de la marine à qui il a été renvoyé et ne peut qu'être satisfait lorsque Chaumet – qui réclamait la suppression du port de Lorient quelques années auparavant – écrit dans son rapport que « la construction de la forme n° 3 doit être envisagée dès maintenant » à Lorient⁴⁷.

Les élections de 1910 voient la défaite de Guieysse face au maire de Lorient, Louis Nail. Le puissant élu local – maire de Lorient, président du conseil général du Morbihan – devient député et très vite s'impose, on l'a vu, à la tête de commission ; n'est-il pas dès 1911 rapporteur du programme naval avant d'accéder à des postes ministériels ? Louis Nail poursuit l'œuvre de Guieysse à la Chambre pour défendre Lorient. Le port militaire est une nouvelle fois menacé par un rapport sur le budget de la marine 1911, rédigé par le député de l'Indre, Bénazet. Celui-ci réclame la spécialisation de Lorient en port de construction⁴⁸. Nail, nullement affolé, calme son conseil municipal prêt à envoyer une délégation à Paris. Considérant que Lorient n'est attaqué « que par des tendances », Nail se contente de faire émettre un vœu par le conseil, préférant attendre la discussion du budget pour intervenir, ce qu'il fait effectivement à la Chambre en mars 1911⁴⁹. Cet épisode peut être révélateur de la capacité d'un député, au courant des jeux d'influence du Palais-Bourbon, à définir plus efficacement une stratégie de défense des intérêts lorientais en tant que maire. L'une des préoccupations majeures du Conseil municipal est de limiter le nombre de ses interventions auprès des pouvoirs politiques nationaux afin de ne pas en diminuer la portée. Il faut donc choisir les occasions pertinentes. Cet épisode mis à part, l'activité de Nail à la Chambre en faveur de Lorient consiste surtout à s'assurer de la décision de construction du troisième bassin de radoub. Or, à la suite de la démission de Chaumet nommé au gouvernement, Nail obtient en mars 1911 la fonction de rapporteur du projet de loi navale sur la constitution de la flotte, projet qui contient les dispositions relatives aux formes de radoub⁵⁰. Si la décision de construire le bassin de Lorient semble acquise, les délais de mise en œuvre ne semblent pas jusqu'alors prioritaires. Nail réclame depuis des mois la construction immédiate de cette forme dont les

47 « Rapport fait au nom de la commission de la marine chargée d'examiner le projet de loi navale sur la constitution de la flotte, par M. Charles Chaumet » dans *JORF*, Documents de la Chambre, 1910, session ordinaire, Annexe n° 3204.

48 « Rapport sur le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1911 (ministère de la Marine), par M. Paul Bénazet », *JORF*, Documents de la Chambre, 1910, session extraordinaire, Annexe n° 368.

49 AM Lorient, 1D96, Délibération du CM de Lorient du 17 décembre 1910; séance de la Chambre des députés du 9 mars 1911, *JORF*, Débats de la Chambre, 1911, session ordinaire.

50 AN, C//7420, Procès-verbal de la commission de la marine, séance du 21 mars 1911.

travaux ne sont alors prévus qu'à partir de 1914⁵¹. Une fois rapporteur, Nail obtient de la commission de la marine, en juin 1911, l'anticipation des travaux à Lorient, avancés ainsi à 1912⁵². Le vote de la loi à partir du rapport Nail ne posant que peu de problèmes à la Chambre comme au Sénat, celle-ci est promulguée le 30 mars 1912.

DÉBOIRES ET RÉUSSITES D'UN LOBBYING PARLEMENTAIRE LORIENTAIS (1918-1939)

UN ARSENAL REMIS EN CAUSE : ENJEUX NATIONAUX, LOCAUX ET IMPLICATION DES ÉLUS LOCAUX

Au début des années 1920 et devant la nécessité de réduction des dépenses de l'État, trois projets de réorganisation des ports-arsenaux se succèdent pour aboutir à une décision à la fin de 1926. Le premier projet émane du ministre de la Marine, Adolphe Landry, en mars 1920, après consultation du Conseil supérieur de la marine⁵³. Il vise à diminuer le nombre des arsenaux métropolitains et remet en cause l'arsenal de Lorient. Deux options sont envisagées : la cession à une entreprise privée ou la suppression pure et simple. Les parlementaires lorientais s'organisent donc pour défendre le port-arsenal et rencontrent le ministre. Finalement, le projet fait long feu : en 1921, aucune entreprise ne s'est manifestée pour la reprise des installations.

Au début de la même année, Gabriel Guist'hau, qui a succédé à Landry Rue Royale, défend un nouveau projet de réorganisation des arsenaux. Cette fois, ce n'est que la réduction des attributions de l'arsenal plutôt que sa cession qui est envisagée⁵⁴. De port-arsenal, Lorient deviendrait un établissement hors des ports, chargé uniquement des constructions neuves et grandes refontes⁵⁵. Si l'on ne reconnaît plus aucun rôle au port militaire, l'arsenal possède en revanche des installations industrielles de premier ordre ; « [son] outillage très moderne, l'excellence de ses fabrications, son personnel ouvrier d'élite⁵⁶ » sont reconnus. Cette évolution entre les deux projets s'explique de plusieurs manières.

51 AN, C//7420, Procès-verbal de la commission de la marine, séance du 24 novembre 1910.

52 AN, C//7420, Procès-verbal de la commission de la marine, séance du 15 juin 1910.

53 Service historique de la Défense de Lorient, K3, 102, a, 1.

54 Aymeric Laville, *L'Arsenal de Lorient pendant l'entre-deux-guerres (1920-1926)*, mémoire de master 1, université de Bretagne Sud, 2009, p. 41-44.

55 Brest et Toulon seraient les deux seuls arsenaux, Cherbourg et Bizerte deux points d'appui, et il y aurait trois établissements hors des ports : Lorient, Indret et Ruelle.

56 « À la Chambre. La réorganisation des arsenaux. Le discours de M. Raiberti », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 24 novembre 1922.

Premièrement, l'État cherche à faire des économies, mais pas à n'importe quel prix et il est hors de question de brader l'arsenal. Ensuite, l'action des parlementaires morbihannais semble avoir eu un impact. Enfin, la visite du ministre à Lorient lui a permis de se rendre compte de la qualité du site. En janvier 1922, Gabriel Guist'hau est remplacé par Flaminius Raiberti qui garde la même ligne de conduite que son prédécesseur. C'est d'ailleurs lui qui défend le projet de loi Guist'hau dont le vote à la Chambre intervient en novembre 1922. Le vote débouche sur une approbation du projet par l'Assemblée nationale. Cependant, le Sénat n'a pas le temps d'adopter ce texte en raison d'un programme trop chargé et de la fin de la législature⁵⁷.

162

En octobre 1924, le projet Guist'hau est abandonné par le nouveau ministre de la Marine Jacques-Louis Dumesnil⁵⁸, qui dépose son propre projet en avril 1925. Pour Lorient, cela ne change rien : le rôle qui lui est réservé est de nouveau celui d'un simple chantier de constructions neuves. Mais ce projet n'est pas repris par Georges Leygues lorsque celui-ci s'installe Rue Royale. Le nouveau ministre fixe le sort des ports de guerre par décret en septembre 1926. Il se passe ainsi de tout débat parlementaire et met fin à un dossier ouvert six ans auparavant. Le décret affecte à Lorient le statut d'établissement hors des ports et le rôle de chantier de constructions neuves et de grandes refontes. La conclusion du dossier est dure pour la ville de Lorient. Malgré l'implication des parlementaires lorientais durant ces six années d'incertitude, l'arsenal devient un établissement de second ordre, étant entendu que Brest et Toulon sont les deux plus importants. Les parlementaires lorientais ne peuvent que constater le résultat : c'est une défaite après la mobilisation qui a été la leur pendant six ans. Ils n'avaient en effet pas ménagé leur peine en rencontrant régulièrement les ministres de la Marine et en se faisant entendre au Parlement au cours des débats sur les budgets de la marine ou du projet de loi Guist'hau.

La grande période de remise en cause de l'existence de l'arsenal de Lorient s'achève en 1926. Pourtant, des répliques apparaissent jusqu'au début des années 1930. Dès 1929, Henry Lémery, sénateur radical-socialiste de la Martinique, demande la suppression progressive, mais totale de l'établissement lorientais dans un rapport rédigé au nom de la commission sénatoriale de la marine dont il est membre⁵⁹. Contrairement à la période 1920-1926, l'action

57 « Rapport portant fixation et affectation des établissements industriels de la Marine dans la métropole et l'Afrique du Nord », *JORF*, Projets de lois, propositions, rapports, etc., n° 333, 1929, p.6-7.

58 « Le ministre de la Marine promet de maintenir les arsenaux et de leur fournir du travail », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 22 octobre 1924.

59 « Rapport portant fixation et affectation des établissements industriels de la Marine dans la métropole et l'Afrique du Nord », *JORF*, Projets de lois, propositions,

du lobbying lorientais est décisive. Alphonse Rio, président de la commission de la Marine au Sénat et élu morbihannais, fait échouer le projet. Si le danger est écarté en 1929, d'autres reprennent les arguments du sénateur de la Martinique, notamment René La Bruyère⁶⁰ qui demande en 1934 la suppression progressive de l'arsenal de Lorient. Elle n'aboutira pas et c'est la dernière remise en cause de l'entre-deux-guerres.

En revanche, après cette date, les attributions de l'arsenal de Lorient sont progressivement revues à la hausse, souvent grâce à l'action des parlementaires morbihannais. En particulier, en 1935, Lorient obtient la construction d'un nouvel hôpital maritime⁶¹ et l'affectation de la sixième division de torpilleurs⁶². Cette affectation rétablit *de facto* le statut de port de guerre à la ville de Lorient. C'est cependant un choix par défaut fait par la marine : la division de torpilleurs n'est envoyée à Lorient qu'en raison de l'encombrement de l'arsenal de Brest et de l'indisponibilité des autres ports de la marine. En revanche, la construction du nouvel hôpital maritime redonne du prestige à Lorient. Initialement prévu pour l'immédiat après-guerre, le projet est mis en sommeil en raison de l'incertitude planant sur le rôle de l'arsenal. Le coût de l'hôpital (15 millions de francs⁶³) est trop important pour un établissement de la marine n'accueillant plus d'équipages. La finalisation du projet est donc en grande partie due au sénateur Rio qui, grâce à ses rapports privilégiés avec le ministre de la Marine, obtient les crédits pour l'hôpital.

Lorient redevient un port-arsenal de plein droit en 1939 grâce au rétablissement de la préfecture maritime, après un premier projet avorté en 1938. La zone couverte par la préfecture est plus vaste que précédemment et fait de Lorient l'arrondissement maritime métropolitain le plus important puisque la zone gérée par la préfecture s'étend de la pointe de Penmarch à la frontière espagnole⁶⁴ ». La menace de guerre joue assurément un rôle important dans cette décision et celles qui suivent. On assiste en effet à la mise en place d'études et de projets pour l'agrandissement de l'établissement lorientais et à la diversification de ses activités⁶⁵ : ateliers à torpilles, bassin de radoub pour navires de 35 000 tonnes,

rapports, etc., n° 333, 1929, p. 35-36.

60 René La Bruyère est un ancien commissaire de la marine à la retraite qui devient historien de la marine durant l'Entre-deux-guerres.

61 Aymeric Laville, *L'Arsenal de Lorient pendant l'entre-deux-guerres (1927-1939)*, mémoire de master 2, université de Bretagne Sud, 2010, p. 91-94.

62 *Ibid.*, p. 94-98.

63 « Les travaux de construction du nouvel hôpital maritime vont commencer », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 11 janvier 1933.

64 « Le rétablissement de la préfecture maritime », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 23 mai 1939.

65 Aymeric Laville, *L'Arsenal de Lorient pendant l'entre-deux-guerres*, *op. cit.*, p. 86-90.

apportements pour croiseurs et sous-marins, usine et flottille d'hydravions qui doivent permettre à Lorient de retrouver une place de premier rang dans la hiérarchie des établissements militaires, et une utilité militaire non négligeable.

LE LOBBY LORIENTAIS : COMPOSITION ET MODE D'ACTION

Ces décisions en faveur de l'arsenal de Lorient sont le résultat de l'action continue d'un lobbying lorientais très structuré et actif qui occupe autant que possible l'espace politique et « médiatique » pour faire valoir ses idées. Les acteurs de ce lobbying sont les parlementaires morbihannais d'une part, la presse locale comme *Le Nouvelliste du Morbihan* d'autre part.

164 Dès l'annonce du projet de cession de l'arsenal de Lorient en février 1920, les parlementaires de deux chambres du Parlement se réunissent pour définir une ligne commune de défense. Ce mouvement est constitué à l'initiative de Louis Nail, maire de Lorient (1904-1912) puis député du Morbihan (1910-1920). Successivement sous-secrétaire d'État à la Marine, sous-secrétaire d'État à la Marine marchande et ministre de la Justice, il dispose d'un réseau politique suffisamment développé pour prendre la tête du lobby lorientais jusqu'à sa mort en octobre 1920. Alphonse Rio et Pierre Bouligand prennent sa suite à la tête du lobby. Alphonse Rio fait ses armes aux côtés de Louis Nail avant d'être élu sénateur en 1924. Il est membre de la commission sénatoriale de la marine de 1924 à 1942 qu'il préside à partir de 1931. Il est aussi secrétaire d'État aux Ports, à la Marine marchande et aux Pêches de 1924 à 1942. En 1932, il est nommé président de la Ligue maritime et coloniale. En 1929, il participe à la conférence de Londres sur la limitation des armements et est l'envoyé de la France pour la Conférence mondiale de Genève sur le désarmement en 1932. Par la suite, il est aussi président de l'association des grands ports français et membre de l'Académie de marine. Enfin, de septembre 1939 à juin 1940, il est le ministre de la Marine marchande. Pierre Bouligand ne bénéficie pas d'une carrière aussi éclatante, mais a le mérite de marquer avec Alphonse Rio la présence du lobbying lorientais dans les deux chambres du Parlement. Il est en effet élu de manière continue de 1919 à 1930, année de sa mort.

Ces deux hommes politiques importants sont secondés tout au long de l'entre-deux-guerres par d'autres élus morbihannais. En fait, avant 1924 il n'y a qu'un seul député membre de la commission de la Marine de la Chambre des députés. Entre 1924 et 1928, ils sont quatre, en réponse aux projets de remise en cause de l'arsenal de Lorient. Par la suite, ce chiffre varie de deux (1928-1932 et 1936-1940) à trois (1932-1936). Le nombre de parlementaires lorientais à la commission de la marine du Sénat est inférieur à celui de l'Assemblée, mais les sénateurs qui y représentent Lorient sont d'une carrure tout autre que celle des députés. On pense notamment

à Alphonse Rio, accompagné de 1924 à 1927 du sénateur Lamy, et de 1933 à 1941 par Edmond Filhol de Camas⁶⁶.

Les actions de lobbying lorientais sont diverses : rencontres avec le ministre de la Marine (dix-huit contacts en tout entre avril 1920 et décembre 1926, soit un contact tous les quatre mois environ⁶⁷), lettres envoyées au même ministre, participation aux débats sur le budget de la marine, interpellations diverses à la Chambre de députés. La réorganisation des arsenaux ne fait l'objet que d'un seul débat à la Chambre puisque seul le projet de loi Guist'hau y est discuté. À cette occasion, le député Pierre Bouligand est le seul à prendre la parole pour défendre Lorient. Il réfute d'abord l'idée que la réorganisation soit gage d'économies puis tente de démontrer que les réductions de personnel proposées empêcheraient Lorient de jouer son rôle⁶⁸. En effet, le projet de loi prévoit la suppression d'une part importante du personnel de la direction des mouvements du port alors que l'activité de construction et d'essais dévolue à l'établissement morbihannais doit augmenter. En avril 1926, c'est le sénateur Brard qui tente d'intervenir lors du débat sur le budget de la marine et qui est finalement reçu par le ministre : il n'hésite pas à demander directement la résolution des problèmes de réduction du personnel à Lorient et des crédits pour agrandir notamment la forme de radoub n° 3, la plus grande du site. Après le décret de 1926, l'action des parlementaires morbihannais se fait plus discrète, mais paradoxalement plus efficace. L'action directe laisse place à la veille. Il n'y a plus de projet de suppression de l'arsenal de Lorient donc l'opposition dans les débats parlementaires n'a plus lieu d'être et les contacts avec les ministres se font plus rares. Entre 1927 et 1939 nous n'avons trace que d'une seule rencontre entre les parlementaires lorientais et un ministre de la Marine⁶⁹. Ce qui n'empêche pas certaines réussites des parlementaires lorientais : Alphonse Rio permet la construction d'un nouvel hôpital maritime ; les parlementaires morbihannais obtiennent le déplacement sur la rive gauche et l'agrandissement des bâtiments disponibles pour les deux écoles d'instruction de la marine. La presse locale constitue le second pilier du lobbying lorientais. Ainsi, entre avril 1920 et septembre 1926, deux éditions par mois en moyenne du *Nouvelliste du Morbihan* ont pour thème la remise en cause de l'arsenal⁷⁰. Après 1926, les articles sur la question se font plus rares jusqu'à la publication du rapport du sénateur Lémery en 1929. Après 1926, les articles concernent surtout l'activité de construction

66 Edmond Filhol de Camas, sénateur du Morbihan de 1933 à 1941 (gauche démocratique).

67 Aymeric Laville, *L'Arsenal de Lorient pendant l'entre-deux-guerres*, op. cit., p. 67-68.

68 « La réorganisation des arsenaux », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 25 novembre 1922.

69 Aymeric Laville, *L'arsenal de Lorient pendant l'entre-deux-guerres (1927-1939)*, op. cit., p. 75.

70 *Ibid.*, (1920-1926), op. cit., p. 69-71.

de l'établissement lorientais (attribution des séries de bâtiments, mouvements de bâtiments, essais de bâtiments) ou l'évolution de l'organisation immobilière de l'arsenal. Bien sûr, les grands événements comme la construction de l'hôpital maritime, le retour au statut de préfecture maritime ou celui du statut de port d'attache sont fortement couverts par le journal.

SUPPRIMER OU GARDER LE PORT-ARSENAL DE LORIENT : QUEL ARGUMENTAIRE ?

Si une partie de la presse locale comme *Le Nouvelliste du Morbihan* est favorable à l'arsenal de Lorient, une autre partie s'oppose au maintien de l'établissement lorientais. Un auteur se fait notamment remarquer par une écriture prolifique sur le sujet : René La Bruyère. Son objectif avoué est la suppression pure et simple de l'arsenal et ses arguments font écho à ceux développés par le sénateur de la Martinique, Henry Lémery.

166

Les arguments développés contre Lorient sont stratégiques, économiques et liés à ses infrastructures et son site géographique. L'absence de valeur militaire de Lorient est d'abord mise en avant. Selon les partisans de la fermeture du site, l'ancien rôle de Lorient – protéger l'entrée de la Loire – peut très bien être assuré par Brest. Sur le plan économique, la situation de la France oblige l'État à faire des économies en ne conservant que les arsenaux les plus importants : Brest, Toulon et Cherbourg pour la France métropolitaine. De plus, les détracteurs de l'arsenal de Lorient sont persuadés que les chantiers privés construisent plus vite et à moindre coût que les arsenaux. Par conséquent, ils demandent l'affectation de la quasi-totalité des unités du programme naval aux chantiers privés. Dès lors, le besoin en arsenaux diminue et permet de se séparer de certains d'entre eux. Enfin, les détracteurs de Lorient affirment que son arsenal est mal organisé et ne dispose que d'un matériel désuet. Ils ne cessent de réaffirmer que Lorient ne peut construire la plupart des unités du programme naval en raison de la faible largeur et faible profondeur de la rade.

Face à ces critiques, la réflexion des parlementaires lorientais intègre Lorient dans un schéma national au lieu de poursuivre la défense d'intérêts locaux comme la peur des conséquences sociales sur trois mille ouvriers de la fermeture ou cession de l'arsenal à une industrie privée. Cette intégration dans des enjeux globaux est ce qui diffère entre l'arsenal de Lorient et l'arsenal de Rochefort. Pour ce dernier, ses défenseurs n'arrivent pas à l'intégrer dans un plan national et donc à défendre les intérêts de l'arsenal charentais.

Les opposants au port-arsenal de Lorient ne cessent de l'attaquer au prétexte qu'il construit plus lentement que les chantiers navals privés et dans une qualité inférieure, que le matériel disponible est désuet, le personnel employé à ne rien faire et le site impropre à construire des navires en toute sécurité. Le lobby lorientais

démontre le contraire. Au sujet des constructions, si l'on prend pour base d'étude l'ensemble que représente la flotte de combat disponible en 1939⁷¹, force est de constater que l'arsenal de Lorient n'en a construit qu'une faible partie. Ainsi, Lorient a construit deux des sept cuirassés, le *Courbet* et le *Provence*⁷², mais aucun porte-aéronef. En revanche, le nombre d'unités légères construites à Lorient est plus important. Sur les trente-deux contre-torpilleurs et vingt-six croiseurs de la flotte de combat en 1939, Lorient en assemble respectivement neuf et cinq. Soulignons la construction de neuf avisos pour des séries représentant un total de dix-huit unités. Anomalie importante, aucun des trente-huit torpilleurs n'est assemblé sur les cales de l'arsenal⁷³. Une exception notable, la construction de deux sous-marins de 1 500 tonnes à Lorient. On voit donc le peu de constructions qui s'illustre d'ailleurs par un plan d'occupation des cales de construction loin d'atteindre les 100 %. En revanche, concernant l'activité d'essais des nouveaux bâtiments de la marine, Lorient reçoit soixante-sept unités sur un total de cent quatre-vingt-dix-sept. C'est donc 34 % des bâtiments de la flotte de combat de 1939 qui sont allés pour travaux (construction, réparations importantes, refontes, essais) à Lorient. Cette part passe à 56 % si on ne tient compte que des unités de surface (la construction de sous-marins à Lorient ne revêtant qu'un caractère exceptionnel, Cherbourg étant l'arsenal de l'État chargé de ce type d'unité)⁷⁴.

Lorient construit donc peu. Mais, à défaut, construit-il vite ? Pour le dire, il faut d'abord identifier par rapport à quoi on mesure cette activité. Est-ce par rapport aux attentes initiales de la Marine ? Est-ce par rapport au temps de construction des chantiers privés ? Dans les deux cas, l'arsenal se défend honorablement, les parlementaires lorientais ont raison sur ce point. Les attentes de la marine sont surpassées, ce qui a pour conséquence des distinctions exceptionnelles au personnel de l'arsenal. Citons, pour exemple, les cas en février 1929 d'un ingénieur en chef de première classe du génie maritime et le cas de deux ingénieurs des directions de travaux de deuxième classe. Le premier reçoit du ministre un témoignage officiel de satisfaction pour ses services dans l'exécution du programme naval au port de Lorient. Les deux suivants sont distingués par des félicitations en raison de leur activité et leur dévouement dans l'exécution du programme naval de contre-

71 Jean Randier, *La Royale, la torpille et le missile, de la fin de la Grande Guerre à nos jours*, Le Touvet, éditions Marcel-Didier Vrac, 1998, p. 75-76.

72 Ces cuirassés ont été construits par l'arsenal de Lorient avant la Première Guerre mondiale. Voir Henri Darrieus & Jean Queguigner, *Historique de la marine française (1922-1942)*, Saint-Malo, L'Ancre de marine, 1996, t. II, p. 14.

73 La construction de toutes les séries de torpilleurs est confiée intégralement aux chantiers privés de construction navale.

74 Au sujet de l'organisation des essais à Lorient, voir Aymeric Laville, *L'Arsenal de Lorient pendant l'entre-deux-guerres (1927-1939)*, op. cit., p. 41-51.

torpilleurs de Lorient⁷⁵. La capacité de Lorient à construire au moins aussi vite que les chantiers privés est plus difficile à prouver. Quand on compare l'étude du temps moyen de construction entre bâtiments d'une même série, les écarts sont assez significatifs et pas toujours à l'avantage de l'arsenal morbihannais. Ainsi, le temps moyen de construction des unités de la série *Jaguar* à Lorient est de 21,5 mois, dans les chantiers privés, il est de 16,75 mois. Pour la série *Guépard*, la durée de construction n'est toujours pas en faveur de Lorient avec 17,5 mois contre 13,25 mois pour l'industrie privée. En revanche, le temps de construction des bâtiments de la série *Fantasque* est en faveur de Lorient avec 22 mois, contre 23,75 mois pour les chantiers privés. La construction de croiseurs offre l'étude la plus intéressante puisque Lorient, Brest (spécialisé dans la construction des unités lourdes) et les chantiers privés construisent tous des unités de la série *La Galissonnière*. Les arsenaux de l'État s'en sortent mieux que ceux du privé. Avec 25 mois de construction pour Brest et Lorient, ils construisent plus rapidement que leurs homologues privés (26,1 mois)⁷⁶.

La situation des constructions ne semble donc pas avantageuse pour Lorient de prime abord. Peut-on expliquer ces écarts par des facteurs externes ou sont-ils uniquement l'expression de l'incapacité de Lorient à produire plus vite ? Trois explications peuvent être avancées. Comme tous les autres arsenaux de l'État, celui-ci n'a pas produit de bâtiments conséquents pendant la guerre et durant l'après-guerre, la reprise ne se fait que tardivement. Les services sont désorganisés et le savoir-faire des ouvriers est en partie perdu à cause de la guerre encore en 1927⁷⁷. Il faut aussi comprendre qu'à la différence des chantiers privés, Lorient possède des activités annexes qui peuvent compliquer l'organisation de la construction. On pense ici notamment aux deux écoles d'instruction de la marine qui ne cessent de prendre de l'importance au cours de l'entre-deux-guerres. Il faut aussi penser à l'activité d'essais qui mobilise du personnel et entraîne des mouvements dans le port. À partir de 1935, il faut compter avec le retour de Lorient au statut de port d'attache. Enfin, il ne faut pas oublier que les constructions faites à Lorient sont la plupart du temps des prototypes⁷⁸. C'est bien souvent à Lorient que revient la tâche de régler les problèmes imprévus dans la construction des unités légères de contre-torpilleurs et d'organiser leur chaîne de production. Bénéficiant de

75 Pour ces deux exemples, voir « La direction des Constructions navales de Lorient à l'honneur », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 2 mars 1929.

76 Aymeric Laville, *L'Arsenal de Lorient pendant l'entre-deux-guerres (1920-1926)*, op. cit., p. 33-36.

77 « M. Georges Leygues expose sa situation devant la commission de la marine », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 1^{er} mars 1927.

78 Aymeric Laville, *L'Arsenal de Lorient pendant l'entre-deux-guerres (1927-1939)*, op. cit., p. 35.

ces travaux, il est logique que les chantiers privés construisent plus rapidement. D'ailleurs, il faut rappeler que pour les *Fantasques*, Lorient construit plus vite que les chantiers privés, or ce sont ces derniers qui sont chargés des prototypes. Pour les autres séries, Lorient construit moins vite, mais est chargé des prototypes⁷⁹. L'argument selon lequel les arsenaux de l'État produisent moins vite paraît donc quelque peu erroné et la position des parlementaires lorientais justifiée.

Comment expliquer l'importance que Lorient revêt pour les essais des unités de la marine ? Cela semble tenir à deux choses : des bases de vitesse de qualité en premier lieu, et ensuite un personnel de qualité. Ce sont les premières qui permettent d'effectuer les essais de tout type de navires, aussi bien du croiseur avec un tirant d'eau important que des petits avisos, en passant par les contre-torpilleurs. Dans ce domaine, la base de vitesse ayant le plus d'importance est celle dite *des Glénan*. Elle devait à l'origine servir pour les essais des cuirassés de type *Danton*⁸⁰. Enfin, Lorient dispose d'un personnel de première qualité pour les essais. De nombreuses unités battent des records lors de leurs essais. C'est la preuve d'une bonne construction des navires, mais aussi que le personnel effectuant les essais sait pousser et guider le bâtiment au meilleur de ses capacités. Par exemple, en 1929, le contre-torpilleur *Guépard* bat un record de vitesse⁸¹. L'objectif de l'essai est d'atteindre la vitesse de 37 nœuds, le bâtiment arrive à pousser jusqu'à 38,45 nœuds. Cet exploit en fait le bâtiment le plus rapide au monde.

Enfin, les critiques sur les caractéristiques mêmes de Lorient ne sont pas totalement honnêtes. Dire qu'il faut supprimer les arsenaux car ils coûtent cher (en matériel et main-d'œuvre) et produisent peu et mal, alors que dans le même temps il est demandé d'affecter la moitié du programme naval aux chantiers privés, est fallacieux. Les critiques sur la faible largeur et profondeur de la rade sont compensées par la présence de la forme de construction qui permet de supprimer totalement les risques de mise à l'eau de navires.

Finalement, la défense des intérêts lorientais à Paris est plus importante après 1870 qu'avant car, sous l'Empire, le plan de charge de l'arsenal et du port militaire est satisfaisant et le député-maire bonapartiste Le Mélorel de la Haichois n'est donc pas pressé d'intervenir par les intérêts lorientais. Entre 1870 et 1914, la défense des intérêts de Lorient est le fait de quelques fortes personnalités à la fois élus locaux et nationaux qui ont pesé sur les choix de la marine : Ratier (conseiller général, député puis maire), Audren de Kerdrel (sénateur), Guicyssse (député)

79 « Veut-on la disparition de l'arsenal de Lorient ? », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 5 mars 1938.

80 Pour les caractéristiques de la base de vitesse, voir « Comment détermine-t-on la vitesse d'un bâtiment en essais ? », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 19 avril 1929.

81 « Le navire le plus rapide du monde », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 3 avril 1929.

et Nail (conseiller général puis président du conseil général, maire de Lorient, député). Dupuy de Lôme, sénateur inamovible entre 1877 et 1885, n'intervient pas directement en faveur de Lorient : il en laisse le soin à de Kerdrel. Les capacités d'influence de ces parlementaires sont toutefois limitées par la solidarité entre les représentants des ports militaires. Les députés de ces ports forment d'ailleurs un groupe parlementaire. Certains points semblent hors du cadre d'intervention de ces parlementaires : il en est ainsi de la répartition des constructions entre les ports militaires. Les parlementaires lorientais cherchent donc avant tout à sauvegarder le port militaire et l'arsenal tout en veillant à l'amélioration de leur outillage.

170

Quant à la période de l'entre-deux-guerres, elle a vu l'arsenal de Lorient passer par tous les états. Il est remis totalement en cause au début des années 1920, en raison de facteurs nationaux compliqués : une inflation galopante, des dettes de guerre à rembourser, une économie poussive. L'État cherche à faire des économies. La marine participe à cet effort notamment par la réduction du nombre des arsenaux. S'ajoutent à ces raisons économiques les conditions militaires qui appuient l'hypothèse de la suppression du port-arsenal de Lorient. La rade de Lorient n'est pas aussi grande que celle de Brest et Toulon et il n'est pas possible de s'y mouvoir aussi facilement. Cela empêche donc Lorient d'être un grand port de guerre et voit donc son importance diminuer par rapport aux deux autres arsenaux. Mais de nombreux arguments poussent finalement l'État à opter pour une simple réduction des activités lorientaises plutôt que la suppression pure et simple de l'arsenal. Tout d'abord, l'arsenal de Brest est le seul capable d'assurer la construction des unités de la flotte d'après-guerre. Cependant, il ne peut à lui seul assurer tout le travail, un autre chantier naval est indispensable. Lorient est choisi grâce à la qualité de son personnel, de la modernité de ses installations et d'une praticabilité de la rade plus évidente que pour l'arsenal rochefortais. En 1926, l'arsenal est maintenu, mais sous une forme amoindrie, il devient un établissement hors des ports. Les qualités du site et les enjeux locaux rejoignent finalement les intérêts nationaux. Rappelons que c'est le lobbying lorientais qui le premier a rappelé que Lorient répondait à ces liens entre politique nationale et enjeux locaux.

Par la suite, l'avenir de l'arsenal est plus éclairci. La présence des parlementaires lorientais dans les structures décisionnelles permet à la fois d'empêcher les projets contre Lorient de passer, et de redonner à Lorient une partie de ses prérogatives. En recevant plus de 50 % de la flotte de surface de 1939, il donnera donc raison à ceux qui l'ont défendu. La constitution du lobbying, laborieuse dans les premières années puisque les parlementaires ne s'inscrivent pleinement dans les commissions de la marine qu'à partir de 1924 et que le résultat de 1926 peut être vécu comme un échec, est pleine de réussite après le décret Leygues. Peu à peu, grâce à la veille des parlementaires lorientais, l'arsenal puis le port-arsenal retrouve ses pouvoirs. Tout

donne l'impression que l'État revient sur sa décision et refait de Lorient un centre de premier ordre pour la marine : un nouvel hôpital maritime construit à partir de 1933 ; le rétablissement du statut de port d'attache à partir de 1935. L'année 1939 couronne le retour en grâce de Lorient en regagnant le statut de préfecture maritime, la construction de nouveaux bâtiments pour les deux écoles de la Marine présentes sur le site et par des projets d'agrandissements sans précédent, qui permettraient à l'arsenal d'accueillir les plus gros cuirassés de la flotte. Il faut y voir ici, en plus des qualités de travail lorientaises, l'influence certaine des risques croissants de guerre contre l'Allemagne, qui pousse à remettre en état et développer les structures militaires. La presse locale participe de concert avec les parlementaires à la défense de l'arsenal de Lorient en informant la population des débats et projets le concernant. Elle débat aussi avec les autres journaux par articles interposés. L'exemple le plus illustratif est celui de l'opposition entre René Michel, journaliste du *Nouvelliste du Morbihan* et spécialiste du quotidien lorientais pour les questions maritimes et René La Bruyère, commissaire de la marine et historien de la marine qui écrit des articles à ce sujet pour divers journaux.

LE FACTEUR NAVAL DANS UNE GUERRE CIVILE : ESPAGNE (1936-1939)

Nicolas Gracieux

Entre neutralité naïve, voire hypocrite, des démocraties britannique et française et neutralité interventionniste des dictatures soviétiques, allemandes et italiennes, la guerre civile espagnole a été la grande tragédie européenne de l'entre-deux-guerres. Aucun pays tiers n'a réellement souhaité aider l'Espagne à mettre à un terme au conflit sanglant que fut la guerre civile. Chacun a semblé y trouver son intérêt. Une situation qui n'est pas sans rappeler les crises syrienne et libyenne que nous vivons depuis 2011 où, autour de ces deux pays meurtris, plusieurs clans diplomatiques s'affairent et s'affrontent de façon indirecte, y compris sur mer, pour soutenir un camp et par la même occasion étendre ou établir son influence dans la zone.

S'intéresser à la guerre d'Espagne, c'est penser au siège de l'Alcazar de Tolède, à la bataille de l'Ebre ou au bombardement de Guernica, des drames et des opérations avant tout terrestres. Les historiens de la guerre d'Espagne, Antony Beevor en tête, évoquent la question maritime de façon anecdotique¹. En France, le vice-amiral d'escadre René Sabatier de Lachadenède a réalisé une thèse très fouillée sur le rôle de la marine française dans le conflit espagnol². Michael Alpert semble cependant être l'un des rares historiens à avoir consacré une étude complète sur tous les aspects maritimes de la guerre d'Espagne³. Dans un tel conflit, à la fois guerre civile, guerre idéologique, guerre internationale, quel point commun entre la stratégie d'approvisionnement ou le soutien matériel de chaque camp ou la défense des intérêts diplomatiques des pays tiers ? La mer. Bien que méconnu, le facteur naval joue pourtant un rôle essentiel dans une guerre civile, souvent sous des formes très variées et tout en étant une cause de tension internationale. La crise espagnole en constitue la parfaite illustration.

- 1 Antony Beevor, *La Guerre d'Espagne*, Paris, Calmann-Lévy, 2006.
- 2 René Sabatier de Lachadenède, *La Marine française et la guerre civile d'Espagne*, Vincennes, éd. du Service historique de la Marine, 1993.
- 3 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, Barcelona, Crítica, 2008.

Avant d'être broyée par la guerre civile, l'Espagne a d'abord cherché à reconstruire son outil naval après sa désastreuse défaite contre les États-Unis en 1898. La marine née de cet effort de reconstruction s'est ensuite retrouvée fracturée en deux camps, nationaliste contre républicain, aux stratégies navales totalement opposées. Enfin, l'internationalisation de la guerre d'Espagne s'est traduite par une présence accrue des forces navales britanniques, françaises, allemandes et italiennes le long des côtes espagnoles, multipliant ainsi les incidents déjà réguliers contre la navigation commerciale neutre.

RECONSTRUCTION ET DIVISION DE L'OUTIL NAVAL ESPAGNOL

174 Après 1898, l'Espagne a accepté de consentir un effort politique, financier et industriel assez significatif afin de reconstruire son outil naval totalement anéanti par la guerre contre les États-Unis. Malgré un contexte politique particulièrement agité, l'Armada a pu retrouver une flotte respectable, à la mesure des moyens de l'Espagne. Mais cette force navale, déjà soumise à de sérieuses tensions politiques intérieures, a fini par éclater en deux camps avec le soulèvement nationaliste de juillet 1936.

Après la défaite contre les États-Unis en 1898, l'Espagne perd ses dernières colonies d'Amérique et d'Asie. La période politique ouverte par cette lourde défaite va se révéler particulièrement agitée. Si l'Espagne réussit à ne pas être aspirée dans le tourbillon de la Grande Guerre, les années qui suivent laissent entrevoir les premières fractures. La guerre du Rif (1921-1926) constitue un premier avertissement avec la débâcle de l'armée espagnole lors de la bataille d'Anoual. Sur mer, la marine espagnole fournit un appui logistique et un soutien d'artillerie aux forces terrestres, mais elle doit déplorer la perte accidentelle du cuirassé *España*, échoué en 1923 sur des récifs⁴. L'arrivée au pouvoir de Primo de Rivera en 1923 après un coup d'État ouvre paradoxalement une période de stabilité propice à un certain développement économique dont la marine espagnole profite également. Mais la crise économique de 1929 et les tensions avec l'armée que Primo de Rivera cherche à réformer, provoquent le départ de ce dernier en 1930. La monarchie se trouve alors dangereusement affaiblie.

La victoire électorale des républicains en avril 1931 provoque l'abdication et l'exil d'Alphonse XIII et la proclamation de la II^e République. Le nouveau régime poursuit la réforme de l'armée en promettant une réduction des effectifs

4 Dionisio García Florez, *Buques de la Guerra Civil Española, Buques de la Guerra Civil Española: Acorazados y Cruceros*, Alemena, 2002, p. 21.

en échange d'une profonde modernisation⁵. Si l'avènement de la II^e République n'entraîne pas de chasse aux officiers monarchistes, la marine subit néanmoins les premiers effets du changement de régime. Les grands navires portant des noms liés à la monarchie reçoivent de nouveaux noms en accord avec le nouveau régime républicain : le croiseur léger *Principe Alfonso* est ainsi rebaptisé *Libertad*. Les règles de la discipline ainsi que les conditions d'avancement des officiers sont également réformées⁶. Des tensions commencent à apparaître entre les officiers et les équipages où l'influence communiste commence à se répandre, notamment avec la création de comités politiques. Mais l'opposition anti-républicaine demeure encore faible au sein de la marine⁷. Ainsi, bien que secouée par ces changements, l'Armada Española reste fidèle à la République : elle est ainsi pleinement mobilisée contre la tentative de soulèvement des mouvements d'extrême gauche dans les Asturies en octobre 1934 où la flotte fournit à un appui d'artillerie aux forces terrestres chargées de lutter contre la rébellion⁸. La victoire du Frente Popular aux élections du 24 mars 1936 va pourtant changer la donne.

C'est donc dans un contexte politique particulièrement évolutif que la marine espagnole va se reconstruire entre 1898 et 1936. Après la perte de plus de dix croiseurs⁹, l'Armada voit ses moyens restants concentrés sur la défense de l'Espagne, du Maroc espagnol, des Canaries et des quelques possessions espagnoles en Afrique. Le vote de la Ley Ferrándiz (du nom du ministre de la Marine) en 1908 est la première étape de cette renaissance. Ce programme naval sur huit ans, bien plus réaliste que les précédents, prévoit notamment la construction des trois petits dreadnoughts de la classe *España*¹⁰ avec l'assistance anglaise des chantiers Vickers & Armstrong. La Ley Ferrándiz réforme également en profondeur la marine et ses infrastructures, tout en s'inscrivant des tensions internationales annonçant la crise de 1914¹¹. Mais la Première Guerre mondiale entraîne un certain retard, de nombreuses pièces étant bloquées en Angleterre. À partir de 1915, le vice-amiral Miranda, ministre de la Marine, poursuit l'œuvre de Ferrándiz avec

5 Philippe Nourry, *Histoire de l'Espagne des origines à nos jours*, Paris, Tallandier, 2013, p. 504-505.

6 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, op. cit., p. 18-26.

7 *Ibid.*, p. 18-26.

8 *Ibid.*

9 Alberto Campanera i Rovira, *Los Cruceros Españoles, Crónica versus Historia 1875-1975*, Alcobendas, Real de Catorce, 2014, p. 28-82.

10 Classe *España* : 15 700 tonnes, 139 mètres, 19 nœuds, 8 × 305 millimètres, 20 × 101 millimètres. Les cuirassés classe *España* sont les dreadnoughts les plus petits du monde.

11 Agustín Rodríguez González, « El Almirante Ferrándiz: recreando la Armada tras 1898 », dans Agustín Guimerá Ravina (dir.), *El Liderazgo Estratégico, una aproximación interdisciplinar*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018, p. 153.

un programme de croiseurs légers, de sous-marins et de contre-torpilleurs¹². Mais les retards répétitifs aboutissent à la mise en service de navires déjà ou sur le point d'être obsolètes. En 1922, la Ley Cortina autorise la construction des trois croiseurs légers modernes de la classe *Principe Alfonso*¹³. Enfin, en 1928, l'Armada commande les deux croiseurs lourds *Canarias* et *Baleares*¹⁴, une troisième unité étant abandonnée au profit de contre-torpilleurs supplémentaires¹⁵. La plupart de ces unités sont construites par la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), une société fondée en 1908 sous l'égide de l'amiral Ferrándiz et associant les grands industriels espagnols aux chantiers britanniques Vickers, Armstrong, Withword & John Brown¹⁶.

176

Le rôle des Britanniques dans la renaissance de la marine espagnole est crucial puisque toutes les unités construites à partir de 1908 sont conçues à partir de plans anglais ou avec l'aide technique de chantiers britanniques. Les discussions entre l'amiral Ferrándiz et Lord Fisher jouent ainsi un rôle clé dans la naissance des cuirassés de la classe *España*¹⁷. Les croiseurs de la classe *Canarias* sont ainsi entièrement fondés sur le design des croiseurs lourds anglais de la classe *Kent*. À la veille de la guerre civile, la marine espagnole a donc retrouvé un rang respectable et dispose d'un format relativement équilibré et adapté aux besoins et aux moyens du pays. La menace principale est alors l'Italie fasciste dont les ambitions en Méditerranée poussent le gouvernement espagnol à planifier un renforcement des forces légères et sous-marines, de l'aéronautique navale ainsi que de la défense des Baléares et du Maroc espagnol¹⁸.

Le soulèvement nationaliste ne prend pas totalement la marine par surprise. Dès avril 1936, des officiers de l'armée interrogent la marine sur son possible soutien en cas de soulèvement contre le gouvernement du Frente Popular, dont les dernières réformes ont accru les tensions avec les forces armées (réintégration des marins exclus pour activités subversives, développement des cellules politiques communistes ou franc-maçonnnes parmi les équipages)¹⁹. Le soutien de la marine est alors considéré comme un facteur clé de la réussite du soulèvement. Sans elle,

12 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, op. cit., p. 18-26.

13 *Ibid.*, p. 160. Classe *Principe Alfonso*: 7 900 t, 176 m, 34 nœuds, 8 × 152 mm, 4 × 101 mm.

14 Classe *Canarias*: 10 000 t, 193 m 33 nœuds, 8 × 203 mm, 8 × 120 mm.

15 César O'Donnell, « Les croiseurs espagnols du traité de Washington *Canarias* et *Baleares* », *Navires & Histoire*, n° 23, 2004, p. 64.

16 Hermenegildo Franco Castañón, *Sin Perder el Norte: Tres Siglos de Historia en la Zona Marítima del Cantábrico*, Valladolid, Quirón, 2003, p. 153.

17 Agustín Rodríguez González, « El Almirante Ferrándiz: recreando la Armada tras 1898 », art. cit., p. 166.

18 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, op. cit., p. 26.

19 *Ibid.*, p. 30-39.

impossible de transporter les troupes d'Afrique du Nord dans la Péninsule ou de s'emparer du port de Cadix nécessaire au débarquement des troupes africaines. Ainsi, avant même le soulèvement, les tensions sont si fortes et les soupçons si généralisés que certains officiers sont, par précaution, relevés de leur commandement. C'est notamment le cas à bord du cuirassé *Jaime I* ou de certains sous-marins. Au début de mois de juillet, cherchant à dissuader tout soulèvement, le gouvernement déploie quelques navires de guerre légers dans les ports des régions sensibles.

Le soulèvement de l'armée est finalement déclenché le 17 juillet 1936. Chaque camp cherche alors à s'assurer la loyauté des unités de la flotte. Côté gouvernemental, le président du conseil et ministre de la Marine José Giral tente, par des messages répétés adressés à tous les navires par le centre radio du ministère à Madrid, de dissuader les équipages de suivre les officiers rebelles. Ces messages sont parfois entendus : les équipages du contre-torpilleur *Churruca* et du croiseur *Miguel de Cervantes* chassent ainsi leurs officiers pour rester du côté du gouvernement. Le croiseur *Libertad* reçoit l'ordre de bombarder Cadix, aux mains des rebelles, avant de se replier sur Tanger avec d'autres unités fidèles à la République. La grande base navale de Carthagène reste aux mains du gouvernement grâce à la loyauté des troupes sur place et à des officiers de marine peu décidés à se soulever. Dans certains cas, la situation tourne à l'affrontement meurtrier comme à bord du cuirassé *Jaime I* ou du croiseur *Cervera* à cale sèche à Ferrol et cerné par les nationalistes²⁰.

Au 1^{er} août 1936, la scission de l'Armada Española est consommée. Le gouvernement de Madrid peut encore compter sur la majorité des unités, soit un cuirassé, trois croiseurs légers, seize contre-torpilleurs, sept torpilleurs et douze sous-marins²¹. Le gros des unités est concentré en Méditerranée, souvent à Tanger, ce qui ne manque d'ailleurs pas de créer quelques tensions avec les puissances neutres qui souhaitent éviter une propagation du conflit à la zone internationale de Tanger. De leur côté, les nationalistes ont réussi à rallier un cuirassé, un croiseur léger, un contre-torpilleur et quatre torpilleurs²². Ces unités sont réparties entre Ferrol, Cadix et Ceuta. Si la supériorité numérique des républicains est écrasante, les nationalistes ont cependant réussi à s'emparer des croiseurs lourds *Canarias* et *Baleares* en achèvement à Ferrol. Ces deux unités, les plus modernes d'Espagne, constituent un atout précieux pour renverser l'équilibre des forces.

20 L'équipage et le commandant refusant de rejoindre les nationalistes, ces derniers attaquent le navire immobilisé qui tente de résister en bombardant l'arsenal avec ses canons de 152 mm. Voir *ibid.*, p. 54-55.

21 *Ibid.*, p. 61-65.

22 *Ibid.*, p. 61-65.

Début août 1936, les multiples tensions politiques qui ont traversé l'Espagne ont fini par avoir raison de la marine espagnole. Plus de cinq cents officiers et marins républicains et nationalistes sont morts dans le soulèvement et ses suites immédiates (exécution, fusillades)²³. La flotte, patiemment reconstruite depuis 1898 est désormais scindée en deux camps prêts à s'affronter pendant plus de deux ans.

L'AFFRONTEMENT DES DEUX MARINES

178 Avec seulement trois navires véritablement opérationnels au début de la guerre, les nationalistes sont dans une position critique alors que le soutien de la marine est essentiel pour la réussite du soulèvement. Malgré cette infériorité numérique, les nationalistes adoptent une stratégie agressive de suprématie maritime, alors que les républicains se limitent à une stratégie défensive, refusant ainsi d'exploiter leur supériorité numérique. Mais les deux flottes doivent composer avec leurs faiblesses respectives directement provoquées par le conflit.

Malgré la faiblesse initiale de ses moyens, les forces navales nationalistes se réorganisent rapidement afin de prendre le dessus sur les républicains. Le capitaine de frégate Francisco Regalado, bientôt remplacé par le capitaine de vaisseau Francisco Moreno²⁴, est désigné commandant en chef de la flotte tandis que l'amiral Cervera est nommé chef d'état-major²⁵. Les nationalistes s'emploient aussi à s'assurer de la fidélité des marins aux idées et valeurs de leur camp. Initialement, les maigres moyens disponibles vont d'abord être concentrés dans le nord de l'Espagne, en mer Cantabrique. L'objectif est de couper les approvisionnements maritimes de la République. Mais les tensions créées avec les Britanniques en raison de l'arraisonnement de plusieurs navires neutres rendent cette première tentative de blocus peu efficace. La stratégie navale nationaliste change ensuite de dimension avec la mise en service du croiseur lourd *Canarias*, le 6 septembre 1936. Avec cette unité de premier rang, les nationalistes peuvent ambitionner de débloquer le détroit de Gibraltar pour faire passer les convois des troupes encore bloquées en Afrique du Nord. C'est chose faite le 29 septembre, lorsque les croiseurs *Canarias* et *Cervera* coulent le contre-torpilleur républicain *Ferrándiz* dans le détroit²⁶, libérant ainsi le passage pour plusieurs milliers d'hommes. Après avoir assuré le passage des troupes d'Afrique, la marine

23 *Ibid.*, p. 71.

24 Ce dernier est promu contre-amiral fin 1936.

25 *Ibid.*, p. 135-139.

26 *Ibid.*, p. 153. Commandé par un jeune officier de 27 ans, élu par un équipage sans grande expérience, le *Ferrándiz* n'avait aucune chance face à la puissance de feu du *Canarias*.

nationaliste oriente désormais toute sa stratégie sur la lutte contre le ravitaillement maritime républicain.

Avec la mise en service du croiseur lourd *Baleares* fin 1936, les nationalistes disposent d'une force de trois croiseurs puissants et rapides, parfaitement adaptée tant pour des opérations de raid contre le trafic commercial adverse que pour des bombardements côtiers, comme l'attaque des stocks pétroliers d'Almería fin 1936²⁷. En outre, la crainte de perdre l'une de ses précieuses unités pousse l'état-major nationaliste à éviter, autant que possible, le combat d'escadre avec la marine républicaine. Cette stratégie de guerre au commerce impose une agressivité opérationnelle dont la marine nationaliste ne se départira jamais tout au long du conflit. Si, comme nous le verrons, les nationalistes se voient parfois contraints de limiter leurs actions face au trafic commercial britannique, les navires marchands soviétiques transportant le matériel militaire destiné aux forces gouvernementales sont impitoyablement interceptés et coulés. De même, grâce aux renseignements fournis par l'Italie et l'Allemagne, la plupart des navires marchands républicains sont interceptés malgré leurs tentatives de camouflage : le cargo *Mar Cantabrico* en provenance des États-Unis est coulé par le *Canarias* en mars 1937 et tout son équipage est exécuté²⁸.

La guerre commerciale est également menée en coordination avec les opérations terrestres. Ainsi, l'offensive des troupes de Franco dans le nord du pays, au Pays basque et en Cantabrie, conduit la flotte nationaliste à s'y déployer pour lutter contre le trafic qui ravitaille Bilbao et Santander. En dépit de l'absence d'opposition navale républicaine lors de ces opérations, les nationalistes perdent le cuirassé *España* coulé par une mine le 30 avril 1937 au large de Santander, alors qu'il tentait d'arraisonner un navire anglais. La flotte bombarde aussi Malaga en 1937, en appui d'une offensive de l'armée. L'absolue nécessité d'asphyxier les forces républicaines conduit finalement les nationalistes à prendre de plus en plus de risques à partir de l'été 1937. Outre l'appel à un soutien plus actif de la part des forces allemandes et italiennes, la marine nationaliste accepte désormais d'attaquer les convois républicains lourdement escortés. Le 7 septembre 1937, lors de la bataille du Cherchel, le *Baleares* tente d'intercepter un convoi d'armes en provenance d'Union soviétique escorté par l'ensemble de la flotte républicaine²⁹. Cette stratégie agressive subit un coup d'arrêt lors de la bataille nocturne du cap Palos du 6 mars 1938 où le croiseur *Baleares* est coulé par les navires républicains³⁰. Malgré cette défaite, le sort de la guerre a basculé et la marine

27 *Ibid.*, p. 158.

28 Antony Beevor, *La Guerre d'Espagne*, *op. cit.*, p. 401.

29 Dionisio García Florez, *Buques de la Guerra Civil Española*, *op. cit.*, p. 183-184.

30 *Ibid.*, p. 189-190.

nationaliste domine les eaux espagnoles à la fin de l'été 1938. L'aide soviétique se raréfiant, les forces républicaines sont en recul et la marine républicaine ne sort plus de Carthagène. Au total, le blocus nationaliste a intercepté près de 400 000 tonnes de navires, soit environ 50 % de la flotte marchande espagnole d'avant-guerre³¹.

En face, les républicains sous-exploitent leur supériorité numérique et perdent ainsi, peu à peu, la maîtrise des eaux espagnoles au profit de la marine nationaliste³². Comme son ennemie, celle gouvernementale doit d'abord de se réorganiser suite à la défection de nombreux officiers ralliés au soulèvement. Tout comme dans la marine russe en 1917, cette réorganisation est marquée par un fort esprit révolutionnaire. Afin d'être en adéquation avec les valeurs défendues par les républicains, on nomme un jeune officier de 38 ans, le capitaine de corvette Miguel Buiza y Fernandez Palacios, comme commandant en chef de la flotte³³. En parallèle, des comités gouvernementaux sont créés à bord de chaque navire³⁴. Ces comités politiques exercent un réel contrôle sur la vie à bord, la discipline et les décisions opérationnelles, donnant ainsi à l'équipage le sentiment qu'il contrôle le commandement du navire. Sans doute plus encore que les nationalistes, les républicains, sous l'influence des conseillers soviétiques, politisent intégralement la conduite de leur marine. Une politisation encore renforcée par la création des délégués politiques de la flotte en décembre 1936.

Sur le plan opérationnel, bénéficiant encore de toute sa légitimité politique, le gouvernement joue d'abord la carte juridique contre les nationalistes : le 20 juillet 1936, le gouvernement déclare que les navires aux mains des rebelles ne doivent pas être reconnus et traités comme des navires espagnols, avec les conséquences juridiques et politiques que cela implique. Mais la déclaration reste sans effet. Sur mer, les républicains se montrent relativement actifs au début du conflit mais les déficiences du commandement mettent en échec ces premières initiatives. Plusieurs sous-marins sont déployés en septembre 1936 au nord du pays pour bloquer le ravitaillement des forces nationalistes depuis l'Allemagne. Faute d'une stratégie et d'une coordination efficace entre les unités républicaines, ce blocus ne produit finalement que peu de résultats³⁵. De même, faute de renseignement fiable, aucune opération sérieuse n'est menée pour intercepter les

31 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, op. cit., p. 319.

32 Adolfo Morales Trueba, « El marco del liderazgo naval español durante la Segunda República », dans Agustín Guimerá Ravina (dir.), *El Liderazgo Estratégico, una aproximación interdisciplinar*, op. cit., p. 197-218.

33 *Ibid.*, p. 117.

34 *Ibid.*, p. 118.

35 Mais également en raison de nombreux problèmes techniques rencontrés par les sous-marins républicains et d'un manque de discipline des équipages voir Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, op. cit., p. 145.

convois de troupes nationalistes qui traversent le détroit de Gibraltar³⁶. Autre gaspillage de temps et de moyens : une tentative avortée de débarquement à Majorque fin août 1936³⁷.

Cette stratégie offensive est finalement abandonnée au profit d'une stratégie défensive dédiée à la protection des voies de communication maritimes, et tout particulièrement les convois de matériels militaires en provenance d'URSS. Sous la houlette du jeune attaché naval soviétique Nikolai Kouznetsov³⁸, vingt-six livraisons de matériel militaire sont effectuées par l'URSS rien qu'en 1936³⁹. C'est d'ailleurs à l'occasion d'une mission de protection d'un de ces convois soviétiques que se déroule la bataille du Cherchel en septembre 1937. Mais plus que la menace nationaliste, les républicains doivent également composer avec la menace italienne. Le torpillage du croiseur *Cervantes* par un sous-marin italien devant Carthagène, le 22 novembre 1936, affecte sérieusement les capacités de la flotte républicaine et l'incite à encore davantage de prudence⁴⁰. En limitant de plus en plus leurs sorties, les forces gouvernementales laissent peu à peu le contrôle des eaux aux nationalistes. Mais surtout, la combativité en est cruellement affectée. Il faut toute l'influence des Soviétiques pour tenter de relancer l'action offensive. Des officiers russes sont ainsi envoyés prendre le commandement de certains sous-marins. Poussée par Kouznetsov, la flotte républicaine attaque le port de Malaga puis affronte la flotte nationaliste près de Carthagène au printemps 1937⁴¹. Mais ces actions restent sans lendemain. La supériorité aérienne adverse croissante⁴², la perte du cuirassé *Jaime I*⁴³, le recul des forces terrestres républicaines et la réduction puis la fin de l'aide soviétique condamnent toute nouvelle action offensive. La destruction du *Baleares*, le 6 mars 1938, est la dernière opération d'envergure des forces navales républicaines qui passent l'essentiel de la fin de la guerre à l'ancre à Carthagène. Le conflit sur mer s'achève piteusement le 5 mars 1939 : faute d'avoir convaincu le gouvernement Negrin d'entamer les pourparlers de paix, et encerclés par les troupes nationalistes, l'amiral Buiza et ses officiers se révoltent et la flotte républicaine quitte Carthagène pour rejoindre Bizerte et y être internée⁴⁴.

36 *Ibid.*, p. 101.

37 *Ibid.*, p. 104-109.

38 Nikolai Kouznetsov deviendra par la suite commissaire du peuple à la marine puis commandant en chef de la flotte soviétique de 1939 à 1955.

39 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, *op. cit.*, p. 194-205.

40 Dionisio García Florez, *Buques de la Guerra Civil Española*, *op. cit.*, p. 130. Le *Cervantes* ne sera remis en service qu'en mars 1938.

41 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, *op. cit.*, p. 237.

42 Perte d'un contre-torpilleur et d'un sous-marin en mer Cantabrique en 1937 (*ibid.*, p. 256).

43 Le cuirassé *Jaime I* est victime d'une explosion interne le 17 juin 1937 à Carthagène.

44 Antony Beevor, *La Guerre d'Espagne*, *op. cit.*, p. 532-533. Au total, trois croiseurs, huit contre-torpilleurs et un sous-marin sont internés à Bizerte par les autorités

Tout au long du conflit, et malgré des stratégies totalement différentes, les forces républicaines et nationalistes rencontrent des difficultés, plus ou moins similaires, pour mener à bien leurs opérations. La première, et sans doute principale, difficulté concerne les moyens humains. La marine de la République compte des équipages complets mais manque cruellement d'officiers pour les commander. Tous les officiers d'état-major ont rejoint les nationalistes. Le commandement des grandes unités est confié à de jeunes officiers peu gradés : le commandement du cuirassé *Jaime I* est ainsi attribué à un lieutenant de vaisseau et celui d'un croiseur à un capitaine de frégate. Le manque de qualification technique est également prégnant. Pour tenter d'y remédier, le gouvernement de José Giral autorise la nomination de toute personne, quel que soit son poste, au grade ou à la fonction nécessaire pour la mission confiée⁴⁵. La situation s'améliore légèrement à partir de 1937 avec la création de l'Escuela Naval Popular qui permet de fournir de nouveaux cadres à la marine⁴⁶. La discipline et les qualités s'en trouvent renforcées, comme le démontrera la très bonne tenue au combat de l'équipage du *Libertad* lors des batailles de Cherchell et du cap Palos. L'URSS apporte également sa contribution en fournissant plus de soixante-dix officiers pour compléter l'encadrement des équipages. Souvent placés à la tête des forces sous-marines, ces officiers soviétiques n'inverseront cependant pas le cours des opérations malgré quelques tentatives comme l'attaque manquée du croiseur nationaliste *Cervera* en mai 1937⁴⁷.

À l'opposé, la marine nationaliste compte de nombreux officiers dans ses rangs. Mais les marins et les hommes d'équipage, majoritairement favorables à la République, font défaut. Ce manque est partiellement comblé par l'apport de marins de la marine marchande favorable à la cause nationaliste⁴⁸ et par des volontaires phalangistes. Outre le manque de moyens humains, les forces nationalistes comme républicaines font également face à des difficultés matérielles. Dès le début de la guerre, les nationalistes contrôlent les principaux arsenaux (La Corogne, Ferrol, Cadix) et disposent ainsi des infrastructures industrielles nécessaires à l'entretien de leurs unités. Pour autant, l'achèvement des croiseurs lourds *Canarias* et *Baleares* capturés à Ferrol s'avère problématique : certaines pièces telles que les télémètres de tir sont encore en Angleterre tandis qu'une partie de l'artillerie principale et secondaire n'était pas encore livrée. Le besoin impératif d'achever ces deux navires pour renforcer les forces

françaises. Après la chute de la République et la reconnaissance du régime de Franco, ces navires sont rétrocédés à l'Espagne en avril 1939. Voir René Sabatier de Lachadenède, *La Marine française et la guerre civile d'Espagne*, op. cit., p. 330-331.

45 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, op. cit., p. 116.

46 *Ibid.*, p. 321.

47 *Ibid.* p. 251-252.

48 *Ibid.* p. 135-139.

nationalistes impose des solutions de compromis : on installe des télémètres provenant de batteries côtières, une partie de l'artillerie secondaire est récupérée sur d'autres navires et l'artillerie principale n'est que partiellement installée à la mise en service des navires⁴⁹. Le *Baleares* entre ainsi en service sans ses deux tourelles arrière qui sont installées quelques semaines plus tard. Enfin, l'autre difficulté matérielle est tout simplement le manque de moyens pour remplir les missions assignées. Certes les nationalistes disposent des meilleurs navires, mais en trop faible nombre pour se permettre de les exposer trop fréquemment. La solution vient alors d'Italie. Malgré les réticences du comte Ciano, Mussolini accepte en avril 1937 de livrer quatre vieux contre-torpilleurs et quatre sous-marins aux nationalistes. Les équipages italiens continuent même d'opérer les sous-marins en attendant la formation des équipages espagnols en Sardaigne⁵⁰. Et comme cela est encore insuffisant, le vieux croiseur léger *Republica*, désarmé à Cadix depuis 1935, est entièrement reconstruit et modernisé en quelques mois à Ferrol et remis en service en juin 1938 sous le nom de *Navarra*⁵¹. Un maigre apport pour compenser la perte du *Baleares*. Enfin les nationalistes comptent aussi sur l'appoint de plusieurs bous⁵². Dans le camp adverse, si les républicains n'éprouvent pas de difficultés liées à un manque de moyens, il convient néanmoins de signaler que les unités sont parfois victimes de tentatives ou d'actes de sabotage lors de travaux d'entretien⁵³.

Mais ce serait une grossière erreur que de croire que les affrontements et les stratégies opérationnelles décrites précédemment se sont déroulées à huis clos. Certes les protagonistes sont espagnols et les affrontements ont eu lieu dans les eaux espagnoles. Mais le facteur naval a largement débordé du cadre espagnol pour être très largement internationalisé pendant toute la durée de la guerre.

L'INTERNATIONALISATION DU CONFLIT

L'internationalisation de la guerre d'Espagne trouve un fort écho sur mer. Au nom d'une neutralité parfois ambiguë, le Royaume-Uni et la France cherchent à limiter les opérations des deux belligérants tout en protégeant leurs ressortissants et leur trafic commercial. À l'opposé, le soutien de l'Italie et l'Allemagne à la cause

49 Dionisio García Florez, *Buques de la Guerra Civil Española, op. cit.*, p. 141, 176.

50 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar, op. cit.*, p. 337-339.

51 Dionisio García Florez, *Buques de la Guerra Civil Española, op. cit.*, p. 65-68. Cette reconstruction en un temps record transforme profondément le navire qui finit par arborer une silhouette évoquant le cuirassé de poche allemand *Admiral Scheer*, un visiteur régulier des eaux espagnoles.

52 Chalutiers réquisitionnés et armés par les nationalistes pour des missions de patrouille côtière.

53 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar, op. cit.*, p. 226-227.

nationaliste se traduit par une importante présence navale dans les eaux espagnoles, l'Italie adoptant une posture souvent bien plus agressive que l'Allemagne. Une concentration de forces étrangères qui s'accompagne inévitablement d'incidents.

Dès le début du conflit, Londres adopte une position juridique simple : ni les nationalistes et ni les républicains ne pouvant se prévaloir du statut de belligérant, ces derniers n'ont donc pas le droit de contrôler le trafic maritime neutre. Après avoir sérieusement envisagé un soutien à la République espagnole, Léon Blum et le Front populaire, sous pression du Parlement et de Londres, alignent finalement la France sur la position britannique afin de préserver leur alliance face à l'Axe. Mais cette sévère neutralité est quelque peu biaisée par l'image exécrationnelle dont le gouvernement espagnol, majoritairement de gauche, jouit auprès des autorités britanniques pour qui, à l'exception peut-être d'Anthony Eden alors ministre des Affaires étrangères, la menace principale reste le communisme. Aussi, la neutralité britannique adopte rapidement une certaine bienveillance pour la cause nationaliste. La Royal Navy s'interpose à Algésiras pour dissuader la marine républicaine de bombarder le port tenu par les nationalistes⁵⁴, tandis que les autorités britanniques font pression pour que les navires républicains réfugiés à Tanger au lendemain du soulèvement quittent cette zone internationale considérée comme territoire neutre⁵⁵. Autre intervention discutable : la Royal Navy empêche le croiseur républicain *Cervantes* de contrôler un cargo allemand soupçonné de transporter du matériel militaire vers Melilla⁵⁶. L'autre objectif clé de Londres est d'éviter au maximum l'implication des puissances européennes dans ce conflit intérieur, au risque que la crise ne s'étende à toute l'Europe. Un pacte de non-intervention est signé par vingt-sept pays (dont l'Italie et l'Allemagne) le 23 août 1936. Cette première initiative britannique est encore insuffisante et n'arrête pas, malgré les plaintes du gouvernement espagnol, le flux régulier de navires civils allemands et italiens qui arrivent dans les ports tenus par les nationalistes. Enfin, les marines françaises et anglaises vont s'employer dès le début du conflit, et en coordination avec les autres puissances (y compris l'Allemagne), à évacuer les ressortissants étrangers. Fin 1937, la marine française aura ainsi évacué 26 100 personnes de diverses nationalités⁵⁷.

Londres entame des discussions à l'automne 1936 avec la France, l'Italie, l'Allemagne et l'URSS pour mettre en place un système de contrôle autour des

54 Antony Beevor, *La Guerre d'Espagne*, op. cit., p. 201.

55 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, op. cit., p. 90.

56 *Ibid.*, p. 106.

57 René Sabatier de Lachadenède, *La Marine française et la guerre civile d'Espagne*, op. cit., p. 9.

eaux espagnoles⁵⁸. Les discussions aboutissent en mars 1937 : sans Moscou⁵⁹, Londres, Paris⁶⁰, Berlin et Rome se répartissent des zones de patrouilles où les navires inspectés verront leur identité contrôlée mais pas leur marchandise. En cas de soupçon, l'information est remontée au pays de pavillon du navire contrôlé, à charge pour ce pays d'effectuer les contrôles complémentaires. Étrangement, grâce à ce système, plus aucun incident ne sera répertorié à bord des navires allemands, italiens ou soviétiques⁶¹... Mais la question du contrôle du trafic commercial n'est pas le seul point de tensions diplomatiques entre les pays européens. La guerre sous-marine pratiquée par l'Italie contre le trafic maritime soviétique et républicain provoque de multiples incidents en Méditerranée. Plus d'une vingtaine de navires espagnols, soviétiques, anglais ou français sont attaqués ou coulés par des unités officiellement inconnues⁶². L'ampleur prise par cette piraterie sous-marine conduit les puissances européennes, toujours sous l'égide de Londres, à négocier un accord pour éradiquer ce phénomène. Les accords de Nyon du 14 septembre 1937 aboutissent à une nouvelle répartition de zones de patrouille entre la France, la Grande-Bretagne et l'Italie : tout sous-marin surpris en train d'attaquer un navire dans ces zones sera coulé. Cette nouvelle politique, rendant beaucoup plus difficiles les attaques italiennes, porte rapidement ses fruits. Enfin, la dernière préoccupation de Londres concerne la protection de ses ressortissants et du trafic maritime en mer Cantabrique, en particulier lors du siège de Santander et de Bilbao en 1937. Si la Royal Navy ne souhaite d'abord pas s'engager dans la protection du trafic neutre afin d'éviter tout incident avec les forces nationalistes ou républicaines, la nécessité d'évacuer en sécurité les ressortissants britanniques, puis la pression du Parlement après le bombardement de Guernica le 26 avril 1937, obligent le gouvernement britannique à s'impliquer davantage. Le déploiement du plus grand navire de guerre du monde, le croiseur de bataille HMS *Hood*, est une mesure de dissuasion forte à l'égard des belligérants

58 Allemands, Italiens et Soviétiques font volontairement traîner les discussions afin de permettre le passage, avant la mise en place des contrôles, du matériel nécessaire aux troupes de Franco mais également des éléments destinés à la future légion Condor et aux troupes italiennes, ainsi que des aviateurs soviétiques en soutien des forces républicaines (Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, op. cit., p. 283).

59 L'URSS n'ayant pas la capacité de déployer sa flotte dans la zone, elle ne participe pas à ces patrouilles.

60 Côté français, le dispositif spécial de Méditerranée (DSM) est créé et voit le déploiement régulier, pendant toute la durée du conflit, des croiseurs *Duquesne*, *Suffren*, *Colbert*, *Émile Bertin* et de plusieurs contre-torpilleurs et torpilleurs (John Jordan & Jean Moulin, *French Cruisers 1922-1956*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2013, p. 175).

61 Antony Beevor, *La Guerre d'Espagne*, op. cit., p. 401.

62 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, op. cit., p. 308-309.

qui s'en prendraient au trafic maritime britannique⁶³. Une présence navale britannique qui va peu à peu se renforcer dans le nord de l'Espagne pour assurer la protection des convois de réfugiés fuyant Bilbao. À l'image de Londres, Paris va également assurer une présence navale conséquente⁶⁴ dans le sud du golfe de Gascogne pour défendre les navires français contre les contrôles intempestifs des nationalistes, mais également pour évacuer les réfugiés, y compris des troupes des Brigades internationales retraitant face à l'avancée des troupes nationalistes dans le nord de l'Espagne⁶⁵. Royal Navy et marine nationale se muent alors en forces navales humanitaires.

L'Italie et l'Allemagne n'ont pas les scrupules du gouvernement britannique. Dès le début du soulèvement, l'Allemagne met en place un pont aérien pour permettre le transfert d'une partie des troupes rebelles depuis Maroc. Mais l'essentiel des moyens matériels allemands, tant ceux destinés aux troupes nationalistes que ceux de la légion Condor, doivent arriver par la mer. Au nom de la liberté de navigation, Berlin déploie d'importants moyens pour assurer la sécurité de ses transports maritimes. La plupart de ces navires de transport sont équipés de moyens de communication très modernes pour maintenir une liaison permanente avec l'état-major de la Kriegsmarine à Berlin ainsi qu'avec les unités allemandes présentes sur zone⁶⁶. La Kriegsmarine engage en effet l'essentiel de ses moyens dans la crise espagnole. Sous le commandement du vice-amiral Carls, les cuirassés de poche *Deutschland*, *Admiral Scheer* et *Admiral Graf Spee* et les croiseurs légers *Königsberg*, *Nuremberg* et *Leipzig* seront régulièrement déployés le long des côtes espagnoles. À noter que ces déploiements sont scrutés par les autres marines, dont la marine française, qui surveillent de près les mouvements navals allemands et italiens, notamment aux Baléares, proches des lignes de communication entre l'Afrique du Nord et la France⁶⁷. À partir de mars 1937, afin de pouvoir continuer leurs livraisons d'armes en dépit de la mise en place du système de contrôle du trafic maritime, les Allemands adoptent différents stratagèmes en camouflant l'identité de leurs navires marchands ou en naviguant sous le pavillon de pays non liés par les accords de non-intervention et de contrôle⁶⁸. Le trafic maritime allemand est tel que les mouvements de navires allemands dans les ports espagnols augmentent

63 *Ibid.*, p. 270.

64 La marine française va jusqu'à déployer deux cuirassés de la classe *Bretagne*, alors pièces maitresses de l'escadre de l'Atlantique (voir René Sabatier de Lachedenède, *La Marine française et la guerre civile d'Espagne*, *op. cit.*, p. 157-159).

65 *Ibid.*, p. 157-159.

66 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, *op. cit.*, p. 165-167.

67 René Sabatier de Lachedenède, *La Marine française et la guerre civile d'Espagne*, *op. cit.*, p. 63-64.

68 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, *op. cit.*, p. 165-167.

de plus 160 % entre 1935 et 1937⁶⁹. La Kriegsmarine apporte également son soutien aux forces navales nationalistes en transmettant la position des navires républicains rencontrés en mer. Des opérations sous-marines contre le trafic maritime soviétique sont aussi discrètement engagées dans le cadre de l'opération *Ursula* à l'automne 1936⁷⁰. Enfin, les Allemands n'hésitent pas à saisir des navires républicains à titre de représailles suite à des contrôles de navires civils allemands par les républicains⁷¹.

La stratégie de Rome se montre par contre beaucoup plus agressive que la politique adoptée par Berlin. La crise espagnole s'inscrit en effet dans la stratégie de Mussolini de faire de la Méditerranée une nouvelle Mare Nostrum. En apportant un soutien massif à Franco, Rome espère, cas de victoire nationaliste, obtenir en retour des bases dans les Baléares pour renforcer ses positions en Méditerranée occidentale⁷². Le soutien italien aux nationalistes constitue donc un véritable investissement au service d'une politique italienne qui dépasse largement le cadre espagnol. Ce soutien massif passe par un important soutien logistique et matériel mais aussi par la surveillance, puis la traque, des convois soviétiques en provenance de la mer Noire⁷³. Puis l'Italie franchit une étape supplémentaire. La marine italienne réalise des bombardements navals nocturnes de Barcelone en février 1937, pour le compte des nationalistes, puis engage en secret ses sous-marins contre les transports soviétiques. Le souci de ne pas apparaître comme violant les accords de non-intervention pousse Rome à attribuer la disparition de plusieurs navires à des mines ou des accidents. L'obsession du secret conduit également la Regia Marina à faire passer les équipages espagnols suivant des formations à la guerre sous-marine en Sardaigne pour une délégation brésilienne⁷⁴. Cette guerre sous-marine italienne produit rapidement ses effets et paralyse la marine républicaine dans ses ports, surtout après le torpillage du croiseur *Cervantes* le 22 novembre 1936 par le sous-marin *Torricelli*⁷⁵. Les opérations italiennes prennent encore plus d'ampleur à l'été 1937 : de la mer Égée à la Méditerranée occidentale, sans marque de nationalité, tels des pirates, les sous-marins italiens attaquent tous les navires susceptibles de ravitailler la République espagnole. Seuls les accords de Nyon en septembre 1937 contraignent finalement l'Italie à cesser

69 *Ibid.*, p. 167.

70 *Ibid.*, p. 159-169. Cette campagne sous-marine ne donne finalement aucun résultat, excepté le torpillage du sous-marin républicain C-3 par l'U-34.

71 René Sabatier de Lachadenède, *La Marine française et la guerre civile d'Espagne*, *op. cit.*, p. 101.

72 *Ibid.*, p. 177-179.

73 La Regia Marina va déployer jusqu'à huit croiseurs au sud de la Sicile en août 1936 pour surveiller les convois soviétiques (*ibid.*, p. 178).

74 *Ibid.*, p. 179.

75 Dionisio García Florez, *Buques de la Guerra Civil Española*, *op. cit.*, p. 130.

ses opérations sous-marines. La marine italienne intervient une dernière fois dans le conflit lorsqu'en mars 1939, sur demande de Franco qui craint un ralliement à l'URSS, elle déploie une importante force navale pour tenter d'intercepter la flotte républicaine fuyant Carthagène vers Bizerte⁷⁶.

Une marine gouvernementale encadrée par les Soviétiques, une marine nationaliste soutenue par les forces navales italiennes et allemandes, une présence navale française et britannique : pendant près de trois ans, avec le déploiement de plus d'une cinquantaine de navires de guerre étrangers⁷⁷, les eaux espagnoles contiennent tous les ingrédients nécessaires pour provoquer des incidents ou des tensions diplomatiques multiples, qu'ils soient volontaires ou accidentels. La première cause de ces incidents demeure, de loin, la problématique du contrôle des navires marchands étrangers. Un sujet particulièrement sensible du point de vue des Britanniques qui demeurent très attachés à la liberté de navigation malgré la crise, tout en souhaitant initialement ne pas être impliqués dans le conflit. Dès 1936, la tentative d'inspection par les forces républicaines du cargo allemand *Palos* provoque de sérieuses tensions avec l'Allemagne qui saisit plusieurs navires marchands gouvernementaux en rétorsion tout en menaçant d'attaquer directement les forces républicaines⁷⁸. Mais la marine allemande intervient aussi parfois comme *médiatrice* pour désamorcer des situations critiques : l'arraisonnement du cargo anglais HMS *Thorpehall*, le 6 avril 1937, devant Bilbao par le croiseur nationaliste *Cervera* provoque l'arrivée immédiate des destroyers britanniques qui menacent le navire nationaliste. Le cuirassé de poche *Admiral Graf Spee* doit alors s'interposer et les officiers allemands finissent par convaincre les nationalistes de relâcher le navire britannique pour éviter une crise diplomatique⁷⁹. Un incident similaire entre le HMS *Hood* et le croiseur nationaliste *Cervera*, qui tente d'intercepter deux cargos anglais à la limite des eaux espagnoles, survient en avril 1937⁸⁰. Certains incidents sont également dus, officiellement, à des méprises en raison du manque d'entraînement des assaillants. Ainsi, le 3 février 1937, le cuirassé anglais HMS *Royal Oak* est bombardé par l'aviation républicaine qui le confond avec le croiseur nationaliste *Canarias*⁸¹.

76 Erminio Bagnasco & Augusto de Toro, « Le corazzate delle classi *Conte di Cavour* e *Duilio* (1911-1956), Parte 1^a », *Storia Militare*, n° 47, janvier 2020, p. 103-104. La force italienne comprend les cuirassés *Conte di Cavour* et *Giulio Cesare* et les quatre croiseurs lourds de classe *Zara*.

77 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, *op. cit.*, p. 293.

78 *Ibid.*, p. 169-168.

79 *Ibid.*, p. 267.

80 *Ibid.*, p. 270.

81 *Ibid.*, p. 293-294. Vu du ciel, avec quatre tourelles doubles et une unique cheminée centrale comme le *Canarias*, le *Royal Oak* peut en effet être confondu avec le navire amiral nationaliste par des pilotes peu entraînés.

Les Français ne sont pas épargnés : le contre-torpilleur *Maillé-Brézé* et les torpilleurs *Frondeur* et *Fougeux* sont également bombardés par les républicains en 1936 et 1938⁸². Les tensions avec les nationalistes suite à divers arraisonnements ou attaques de navires français conduisent à restreindre les escales de la marine dans les ports nationalistes⁸³. Certaines tensions dans les ports contrôlés par les nationalistes sont aussi provoquées par l'asile politique concédé par les commandants français à des personnalités républicaines cherchant refuge à bord des navires français en escale⁸⁴. Mais La France subit également le contrecoup de sa proximité avec l'Espagne. Plusieurs navires républicains basés sur la côte cantabrique trouvent ainsi refuge dans les ports français. En 1937, les nationalistes montent une opération secrète pour tenter de s'emparer du sous-marin républicain *C-2* réfugié à Brest tandis que le contre-torpilleur *Diez*, fuyant Santander et Gijón, rejoint Falmouth puis Le Havre pour y être réparé⁸⁵. Un autre incident sérieux, lié à la politisation du conflit espagnol en France, est évité de justesse : la capture fin 1936 aux chantiers de La Seyne-sur-Mer du sous-marin le *Tonnant* par l'équipage et des ouvriers proches du parti communiste pour le remettre aux républicains⁸⁶. Ce phénomène touche même les équipages à la mer, notamment à bord du croiseur *Duquesne* déployé en Espagne en août 1936 et où éclate un début de contestation parmi l'équipage⁸⁷.

Mais l'incident le plus grave intervient le 29 mai 1937 devant Ibiza : alors au mouillage en train d'observer les mouvements de la flotte gouvernementale, le cuirassé de poche *Deutschland* est bombardé par l'aviation républicaine, entraînant la mort de trente et un marins allemands et en blessant plus d'une centaine. Furieux, Hitler veut officiellement entrer en guerre contre la République espagnole puis se ravise sous la pression de son ministre des Affaires étrangères Von Neurath. Après avoir d'abord planifié une attaque contre le cuirassé républicain *Jaime I*, les représailles allemandes se traduisent finalement par le bombardement de la ville d'Almería par le cuirassé de poche *Admiral Scheer* le 31 mai 1937⁸⁸.

82 John Jordan & Jean Moulin, *French Destroyers*, *op. cit.*, p. 218.

83 René Sabatier de Lachadenède, *La Marine française et la guerre civile d'Espagne*, *op. cit.*, p. 275.

84 *Ibid.*, p. 10-11.

85 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, *op. cit.*, p. 256-258. Après avoir subi des réparations au Havre, le *Diez* tente rejoindre Carthagène en 1938 mais il est intercepté et mis hors de combat par les forces nationalistes. Échoué devant Gibraltar, le navire est saisi par les Britanniques puis restitué aux nationalistes en 1939.

86 René Sabatier de Lachadenède, *La Marine française et la guerre civile d'Espagne*, *op. cit.*, p. 68.

87 *Ibid.*, p. 7.

88 Gerhard Koop & Klaus-Peter Schmolke, *Pocket Battleships of the Deutschland Class*, Editions Seaforth Publishing, 2014, p. 47.

Le bombardement du *Deutschland* a aussi d'importantes répercussions diplomatiques. L'Allemagne quitte le comité de non-intervention le lendemain de l'attaque. En parallèle, Moscou doit faire pression sur le gouvernement de Madrid pour faire annuler sa décision d'attaquer tous les navires allemands en représailles du bombardement d'Almería par la marine allemande⁸⁹. Finalement, sous prétexte d'une attaque sous-marine contre le croiseur léger *Leipzig* au large d'Oran en juin 1937, une crise diplomatique éclate entre l'Allemagne et la France et la Grande-Bretagne qui aboutit à la suspension des travaux du comité de non-intervention le 27 août 1937⁹⁰.

L'intense activité navale étrangère dans les eaux espagnoles a recouvert diverses formes, souvent radicalement opposées et à l'image de ceux qui en étaient à l'origine : protection des ressortissants et du trafic maritime neutre par les démocraties anglaise et française, soutien logistique et participation officieuse aux opérations de Hitler et Mussolini. Une répartition claire des rôles mais qui ne s'est pas déroulée sans incident et qui n'est sans rappeler le jeu de certains pays dans les eaux syriennes aujourd'hui.

*

* *

Peu fréquent ou peu connu, le facteur naval dans une guerre civile apparaît pourtant, dans le cas de la guerre d'Espagne, comme un élément essentiel dans la stratégie des belligérants et de ceux qui les soutiennent. Toute l'aide soviétique nécessaire à la République espagnole arrive par la mer tandis que les nationalistes adoptent, avec le soutien germano-italien, une stratégie de blocus décisive contre les forces républicaines.

Mais comment ne pas s'empêcher, en étudiant la tragédie vécue par l'Espagne entre 1936 et 1939, de penser à la tragédie vécue par la Syrie et la Libye depuis 2011 ? Et en s'intéressant au volet naval des opérations des pays étrangers impliqués en Syrie, comment ne pas penser à la guerre d'Espagne ? Depuis 2015, la Russie s'engage dans une intervention active de soutien au régime de Bachar Al Assad. À l'image des livraisons allemandes et italiennes aux forces nationalistes il y a plusieurs décennies, la flotte russe de la mer Noire apporte un soutien matériel permanent aux forces du régime syrien ainsi qu'aux forces russes déployées sur place. Tartous est ainsi devenu la plus grande base navale russe en dehors des eaux territoriales de ce pays, et Lattaquié la plus importante base aérienne ! De même, les tirs de missiles de croisière sur la Syrie par les navires russes croisant en Méditerranée rappellent également les opérations de bombardements navals ou les attaques sous-marines des forces allemandes ou

89 Antony Beevor, *La Guerre d'Espagne*, op. cit., p. 402.

90 *Ibid.*, p. 403-404.

italiennes contre les positions républicaines. Les opérations de la marine russe s'inscrivent finalement dans la droite ligne de celles menées par l'Allemagne et l'Italie en Espagne. L'internationalisation du conflit, à l'image de ce que nous avons pu voir en Espagne, trouve également un certain écho en Syrie. Alors que la Russie soutient le régime Assad, les États-Unis, le Royaume-Uni et la France soutiennent la rébellion. Ce soutien passe par une présence navale permanente sur zone, et parfois, par des interventions directes dans le conflit. Les frappes occidentales contre les sites chimiques syriens en avril 2018 ont, pour partie, été effectuées avec des missiles de croisière tirés depuis la mer. Ce parallèle entre Syrie et Espagne s'applique aussi pleinement à la guerre civile en Libye où le contrôle du respect de l'embargo de l'ONU sur les armes est facteur de tensions entre les grandes puissances, comme en témoigne le récent incident entre la marine française et la marine turque.

Finalement, depuis 2011, les eaux syriennes et libyennes et leurs approches ressemblent étrangement aux eaux espagnoles entre 1936 et 1939.

1937-1990 : FORMER ET DIPLÔMER LES OFFICIERS DE MARINE
ISSUS DE L'ÉCOLE NAVALE

Jean-Marie Kowalski
École navale – Sorbonne Université

Dans son rapport de fin de commandement, le capitaine de vaisseau (CV) de Bigault de Cazanove, commandant l'École navale de 1969 à 1972, synthétise en ces termes sa vision de la formation après trois ans passés à la tête de l'école installée dans l'anse de Poulmic :

Le maintien d'un niveau scientifique élevé à l'École navale [...] est une nécessité, un impératif catégorique, si nous ne voulons pas préparer une marine de deuxième rang, et ceci en dépit des attaques et mauvais coups continuels d'une grande partie des officiers de marine [...] La formation professionnelle [...] a atteint un développement maximum [...] enfin et surtout, il faut faire des jeunes gens qui nous sont confiés des hommes de caractère, des officiers ayant clairement le sens du service de l'État et du loyalisme¹.

Ces quelques phrases résument l'essentiel des termes du débat relatif à la formation des officiers de marine dispensée par l'École navale : directives reçues de la tutelle, place de la formation scientifique dans une école formant des marins et des chefs militaires, mais aussi représentation de la formation dans le corps des officiers.

Plusieurs questions sont ici soulevées. La première d'entre elles est celle de savoir ce qu'est un officier et ce que l'on attend de lui dans les forces au fil d'une carrière longue et dans des spécialités fort éloignées les unes des autres. Il s'agit aussi de savoir quelle est la représentation que l'on se donne du contexte de l'action et de ce qui peut être attendu d'une école de formation initiale associant cadres civils et militaires. On doit en outre se demander qui est légitime pour poser le cadre de la mission d'une institution placée au service de la marine, et dirigée par d'anciens élèves², eux-mêmes nourris de leur propre souvenir de leur scolarité

1 Rapport de fin de commandement, 14 septembre 1972, SHD Brest, 10 M 1972/1.

2 Le CV de Bigault de Cazanove constitue une exception notable dans l'histoire récente de l'école. Il n'a en effet pas été formé à Brest mais à Dartmouth, où il suivit les cours du Royal Naval College en 1941.

passée. Dès lors, vient s'ajouter la question de la tutelle exercée sur l'école et du cadre dans lequel celle-ci s'exerce.

Les archives de l'École navale, conservées au Service historique de la Défense de Brest³, permettent d'embrasser une vaste période historique, qui s'étend de 1938 à nos jours. Autrement dit, elles permettent de comprendre les relations de l'école avec sa tutelle au lendemain de la réforme de l'enseignement de 1937 et de la reconnaissance du diplôme d'ingénieur la même année par la commission des titres d'ingénieur (CTI) jusqu'à la période contemporaine. Le reste des archives disponibles concerne la vie quotidienne de l'unité et son soutien⁴.

Dégager les évolutions de la tutelle de l'École navale et le contexte des prises de décision à travers le temps apparaît ici comme un préalable à la compréhension des objectifs de la formation et du rapport complexe entre formation et diplomation, dont les enjeux se concentrent sur la question de la place de la formation académique, notamment scientifique, et de son articulation avec la recherche.

194

DES CHOIX DE FORMATION GUIDÉS DAVANTAGE PAR LES ÉVOLUTIONS TECHNIQUES ET PAR DES IMPULSIONS POLITIQUES QUE PAR L'ÉVOLUTION DES OPÉRATIONS OU LA STRATÉGIE

École de la marine destinée à fournir à cette dernière les cadres dont elle a besoin pour l'ensemble de ses unités, l'École navale est dès sa création guidée dans ses choix par sa tutelle. Toutefois, celle-ci subit des évolutions significatives qui modifient profondément au fil du temps le poids respectif des acteurs de la formation des officiers dans un contexte académique, institutionnel, opérationnel et technique changeant. Intéressée en premier lieu par des objectifs de formation professionnelle et technique, celle-ci n'en reste pas moins attachée à l'obtention d'un diplôme dont les critères de délivrance sont avant tout académiques.

3 Sous-série 10 M.

4 Cette étude prend pour terme la fin des années 1980, avec le lancement des principales réformes de la formation qui posèrent les bases de l'école contemporaine. Ces documents sont essentiellement constitués de correspondances avec la direction du personnel, mais aussi avec d'autres établissements d'enseignement supérieur ou avec des entreprises. Elles contiennent également de nombreux rapports de fin de commandement et plans de formation qui fournissent une image précise des contenus d'enseignement. À ces documents s'ajoutent les archives de l'enseignement supérieur (Archives nationales) ainsi que celles du Service historique de la Défense de Vincennes. Nous remercions par ailleurs les personnes qui ont bien voulu apporter leur témoignage oral, et tout particulièrement Mme Edwige Avice, secrétaire d'État auprès du ministre de la Défense (1984-1986).

Créée par l'ordonnance du 1^{er} novembre 1830, commandée par un officier supérieur puis un officier général à partir de 1972, l'École navale est accompagnée dès 1834 par un conseil de perfectionnement chargé de la conseiller dans l'évolution des enseignements dispensés⁵. L'examen de la composition de ce conseil et de sa présidence permet de dégager une série de caractéristiques. En premier lieu, la tutelle s'est progressivement déplacée d'un commandement local à l'échelon central de la Marine, et plus spécifiquement la direction du personnel. Par ailleurs, ce conseil s'est progressivement enrichi de l'intégration de personnalités extérieures, issues essentiellement de représentants de l'enseignement supérieur et de la recherche. Le décret du président Grévy du 14 août 1882 fait présider le conseil par l'amiral commandant la deuxième région maritime. Seize ans plus tard, en 1898⁶, c'est le sous-chef d'état-major général de la Marine qui préside le conseil, qu'intègrent désormais deux enseignants (un de lettres et un de sciences). Le directeur du personnel participe également à ce conseil. Ce dernier occupe une place de plus en plus prépondérante à partir de 1901⁷, année à partir de laquelle le commandant de la deuxième région maritime est tenu de l'informer de toute correspondance entretenue avec le ministère. Le conseil de perfectionnement ne concerne alors plus la seule École navale mais l'ensemble des écoles de la marine. Il intègre quatre personnalités choisies parmi des officiers généraux de la marine ou des représentants de l'enseignement supérieur⁸. À ces écoles, viennent s'ajouter en 1911 l'école d'application et l'école supérieure de la marine. La création d'un poste d'inspecteur général des écoles de la marine, confié à un vice-amiral, s'accompagne d'une précision du rôle des représentants de l'enseignement supérieur, qui conseillent la marine sur les questions relatives aux admissions ou aux professeurs civils. En 1912, le lien est fait entre l'école d'application nouvellement créée et l'École navale par la mise en place de la « division des écoles de l'océan ». Le décret du Gouvernement provisoire du 20 juillet 1945⁹ confirme cette évolution. Le conseil de perfectionnement englobe désormais l'École navale, l'École des élèves ingénieurs mécaniciens, l'École des élèves officiers de marine, l'École d'application des enseignes de vaisseau. Il est présidé par le ministre de la Marine, et les prérogatives des représentants de l'enseignement supérieur restent les mêmes qu'en 1912. D'autres membres pourvus d'une voix consultative

5 Ce conseil a été maintenu jusqu'à la transformation de l'École navale en établissement public le 1^{er} janvier 2017.

6 Décret du 31 août 1898, *JORF* du 1^{er} septembre 1898, p. 5451.

7 Arrêté du 14 février 1901, *JORF* du 18/02/1901, p. 1185-1186.

8 Arrêté du 15 mars 1901 (*JORF* du 17 mars 1901, p. 1796).

9 *JORF* du 26 juillet 1945, p. 4647.

peuvent être intégrés. Toutefois, en dépit de cette ouverture, la marine limite à un champ restreint le rôle des personnalités scientifiques et académiques.

Le choix d'une gouvernance essentiellement militaire, dans laquelle le rôle de l'échelon central se renforce, tout en autorisant une ouverture limitée au monde de l'enseignement supérieur tient sans doute moins à une méfiance envers ce dernier qu'à la représentation qui prévaut alors du rôle des sciences dans le processus de sélection des élèves et de la place de la formation scientifique académique. Celle-ci est en effet considérée comme un préalable à une formation professionnelle technique. Une attention toute particulière est apportée au programme du concours d'admission à l'école et à ses modalités, plus encore qu'aux contenus d'enseignement. Le rôle des parties académiques dans le conseil de perfectionnement est à ce titre essentiel pour permettre à l'école d'attirer à elle les élèves qui disposent des connaissances nécessaires en vue de suivre une formation technique. Le rapport de Delcassé, ministre de la Marine¹⁰, dresse un constat clair : « Le développement du matériel naval, la diversité des appareils employés à l'heure actuelle à bord des bâtiments de combat exigent chez les officiers appelés à diriger les services d'un navire de guerre, des connaissances techniques de plus en plus étendues et approfondies. » Près d'un demi-siècle plus tard, en 1957, la décision de passer à deux années de préparation au concours à partir de la promotion 1959 fait naître l'espoir que seront désormais admis des candidats bénéficiant d'une formation scientifique plus solide, tandis que l'on vise simultanément une diminution de la formation théorique à bord de la *Jeanne d'Arc*¹¹. Les programmes de l'École navale et de l'école d'application sont révisés en ce sens. Les élèves ingénieurs mécaniciens sont intégrés dans ce processus¹². Le rapport de fin d'instruction de la promotion 1956-1958 pointe « l'insuffisance de la formation scientifique de base des élèves » que les nouvelles dispositions relatives au recrutement devraient permettre de pallier à partir de 1959¹³. Une grande attention est donc portée aux programmes des classes préparatoires aux grandes écoles scientifiques, dont on attend qu'elles permettent de recruter des jeunes gens dotés des connaissances scientifiques requises. Dans ce contexte, on comprend mieux les doutes exprimés dès 1972 par le CV de Bigault de Cazanove à propos de la capacité des élèves issus de l'école militaire de la flotte (EMF) créée

¹⁰ Rapport au président de la République, 3 juin 1911, *JORF* du 7 juin 1911, p. 4441-4442.

¹¹ Instruction particulière du VA écoles du 28 octobre 1957 (SHD Brest, 10 M 1957/5).

¹² L'École des élèves ingénieurs mécaniciens est intégrée à l'École navale en 1966.

¹³ SHD Brest 10 M 1958/5. Soucieuse de maintenir la qualité de son recrutement, sans pouvoir désormais allonger la durée de préparation du concours, la direction du personnel décide logiquement en 2010 de changer de « banque » de concours en intégrant les écoles du groupe « Centrale-Supélec » en lieu et place du concours CCP, dès la promotion 2011.

en 1971 à suivre les mêmes cours que les élèves issus du concours scientifique¹⁴. Se dessine ainsi à la faveur de ces évolutions l'identité d'une école destinée à former les cadres de la marine, en les préparant à un métier perçu comme technique qui requiert un socle de connaissances scientifiques. Se pose dès lors le dilemme soulevé par le contre-amiral (CA) Fuzeau, après l'avertissement donné par la commission des titres d'ingénieurs lors de l'audit de 1984 : « S'il devenait nécessaire de modifier plus profondément les programmes d'enseignement, si la durée de la scolarité devait être augmentée durablement, se poserait alors une question de principe : faut-il sacrifier un ensemble complet, équilibré et donnant apparemment toute satisfaction à l'obtention d'un titre d'ingénieur¹⁵ ? » La visite d'audit de la commission des titres d'ingénieur le 19 avril 1984 est un moment critique pour la gouvernance de l'école. La conclusion du rapport de la mission dirigée par Yves Mirochnikoff est sans appel :

L'école est isolée du monde scientifique et technique. Elle est loin de tout établissement d'enseignement supérieur, ce qui se ressent au niveau du corps professoral. Sa vocation principale actuelle est de former des officiers de marine capables de naviguer et ayant une certaine connaissance des matériels utilisés à bord. Ce ne sont pas des ingénieurs mais, compte tenu des stages de spécialisation effectués au cours de la carrière, ce seront d'excellents praticiens.

Le rapport est également sans détour sur les insuffisances de la tutelle. Il souligne à propos du conseil de perfectionnement : « C'est un organisme très lourd pouvant prendre seulement des orientations principales. Ne s'est pas réuni depuis 1977 (!!)¹⁶. » Non seulement le conseil de perfectionnement ne s'est pas réuni depuis sept ans, mais la dernière instruction de la direction du personnel donnant des directives sur l'enseignement à l'école date d'avril 1977. En 1985, c'est donc le commandant de l'École navale lui-même, le CA Jammayrac, qui écrit au directeur du personnel pour lui proposer une nouvelle rédaction de cette instruction¹⁷, afin de la mettre en cohérence avec le conseil de perfectionnement qui se tient en 1985 sous la présidence d'Edwige Avice, secrétaire d'État auprès du ministre de la Défense.

Le processus de rapprochement des critères de formation de l'enseignement supérieur subit une accélération brutale dans le contexte du milieu des années 1980, avec pour corollaire une modification de la gouvernance de l'école par le développement de la recherche, sous l'effet d'une injonction politique forte.

14 SHD Brest 10 M 1972/1, rapport de fin de commandement. Le CV de Bigault de Cazanove est le premier commandant de l'école à commander trois ans. Son successeur, le CV Dyèvre (promu CA) fut le premier officier général commandant l'École navale.

15 SHD Brest 10 M 1984/1, rapport de fin de commandement.

16 AN 19960451 13.

17 Lettre du 14 octobre 1985, SHD Brest 10 M 1985/12.

Dès 1985, la question du développement d'une activité de recherche est posée ouvertement¹⁸. Celle-ci n'est pas conçue comme une finalité, mais comme une contrainte statutaire des enseignants chercheurs, dont les statuts viennent d'être revus en France par la loi de 1984. Afin d'assurer l'attractivité de l'école, il convient selon la direction de permettre à des chercheurs affectés temporairement de disposer des installations leur permettant de mener leurs travaux.

Une nouvelle orientation est donnée aux projets de fin d'étude des élèves dès l'été 1984, pour les appuyer sur des travaux de recherche, et à partir de janvier 1985, l'amiral est épaulé par un conseiller scientifique, nommé sur recommandation du conseil de perfectionnement. Le conseil ne se saisit toutefois pas de ce sujet, qui reste entre les mains de l'école : la politique de recherche peine à se définir, et la tutelle ne perçoit pas immédiatement l'intérêt qu'il peut y avoir à disposer d'une entité de recherche au sein de son école. Dès lors, les thématiques susceptibles d'intéresser à la fois l'école et la marine tardent à émerger. Sous l'impulsion du CA Orsini, l'École navale propose ses premières orientations, qui la conduisent à se rapprocher de la délégation générale de l'armement (DGA). Les installations scientifiques se développent, en particulier le tunnel de cavitation. Fin 1986, l'ouverture d'un laboratoire est décidée pour septembre 1988, avec trois principes qui seront ensuite répétés à l'envi : cohérence avec la vocation maritime de l'école, non-concurrence avec les autres établissements d'enseignement supérieur, et acquisition d'équipements de qualité pour des résultats publiables.

198

Un conseil de la recherche scientifique de l'École navale est créé le 1^{er} mars 1988 pour examiner et évaluer les projets de programme envisagés par le laboratoire¹⁹. Il est présidé par le commandant de l'école. Cette évolution marque une rupture par rapport aux pratiques antérieures de la tutelle dans la mesure où la recherche échappe ici au conseil de perfectionnement, dont les préoccupations se recentrent sur la formation, alors que l'École navale entre dans une nouvelle ère, où recherche et formation doivent entretenir des liens beaucoup plus étroits que par le passé. À la même époque, se pose déjà la question de l'évolution du statut de l'établissement, dont on envisage la transformation en établissement public administratif²⁰, avec la possibilité de créer une fondation pour collecter des financements²¹.

18 Voir la fiche adressée au directeur du personnel le 9 décembre 1985 (SHD Brest 10 M 1985/12).

19 SHD Brest, 10 M 1988/13.

20 Voir fiche du 10 avril 1987 adressée au DPMM. Le statut d'établissement public n'est alors envisagé que pour le futur laboratoire de l'école, qui n'a quant à elle pas vocation à changer de statut (SHD Brest 10 M 1987/3).

21 Voir la fiche du 30 juin 1988 adressée au DPMM. L'idée – restée sans suite – est soufflée au CA Orsini par M. Pineau-Valencienne. Le but est de développer la

Conçue au départ comme une forme de « mal nécessaire » liée au statut des enseignants-chercheurs que l'école se trouve contrainte de recruter à partir du milieu des années 1980, la recherche n'intègre pas pleinement les compétences du conseil de perfectionnement. Cette instance peine en outre depuis déjà plusieurs années à proposer les orientations stratégiques d'une école qui évolue désormais dans l'environnement d'un enseignement supérieur qui s'est considérablement développé autour d'elle.

PRISE EN COMPTE DU CONTEXTE TECHNIQUE

À quoi une école destinée à former des officiers de marine prépare-t-elle ses élèves ? La question est sans doute moins triviale qu'il n'y paraît au premier abord car elle invite à s'interroger sur les principaux facteurs d'évolution des contenus de formation. Ces contenus évoluent-ils à la faveur du retour d'expérience opérationnel, de l'évolution du contexte géopolitique, d'éléments de prospective stratégique, d'évolutions du contexte social, ou encore du progrès technique ? Parallèlement, se pose inévitablement la question de savoir qui assume la responsabilité de définir ces nouvelles orientations.

Le conseil de perfectionnement est depuis les origines de l'École navale le lieu d'expression privilégié du besoin de la Marine, mais ses propositions sont généralement formulées par l'école elle-même, et la périodicité de ses réunions est aussi aléatoire que son organisation est lourde. Deux tentations s'opposent de manière récurrente dans les propositions formulées : celle de l'affirmation d'une formation essentiellement professionnelle, marquée par une modération voire une critique des composantes académiques, et celle d'une ouverture sur l'enseignement supérieur et la société civile. Cette dialectique permanente porte en vérité davantage sur la définition de l'officier de marine : un marin, amené à commander des hommes, dans un contexte technologique évolutif. Si les deux premiers termes du débat font l'objet d'un consensus relatif, c'est autour du troisième que se cristallise l'essentiel des tensions.

Pourtant, si l'on observe la simple chronologie des grandes évolutions de la formation dispensée, on observe qu'elles sont généralement concomitantes de grandes évolutions technologiques ou de l'apparition d'une nouvelle génération de bâtiments de combat. Le constat de l'évolution du contexte technologique dressé en 1911²² est directement lié au renouvellement de la flotte, dont le programme de 1912 affiche un format ambitieux. Tandis qu'arrivent de nouvelles

recherche et d'améliorer ainsi la formation, selon le modèle développé par l'École polytechnique.

22 Rapport au président de la République, 3 juin 1911, *JORF* du 7 juin 1911, p.4441-4442.

classes de cuirassés dans la deuxième moitié des années 1930, la formation est à nouveau revue en profondeur et les diplômes d'ingénieurs délivrés sont reconnus par la commission des titres. Il en va de même lors de la modernisation de la flotte entamée sous la présidence du général de Gaulle : l'entrée dans l'âge de la dissuasion, le développement de la lutte anti-sous-marine, de l'aéronautique s'accompagnent d'une ambition renouvelée pour l'école, qui aboutit à l'inauguration de ses nouveaux bâtiments en 1965.

200 La concomitance des évolutions de la formation et des évolutions techniques traduit les préoccupations d'une armée qui se pense comme une armée technique, et doit préparer ses officiers à maîtriser des systèmes complexes. Cette préoccupation n'est pas propre à l'École navale : dans le contexte particulièrement difficile de la fin de la seconde guerre mondiale, alors que l'école peine à assurer la formation la plus élémentaire au métier de marin dans les locaux inadaptés de Clairac, le directeur par intérim de l'école des élèves ingénieurs mécaniciens²³ formule ses propositions détaillées de réforme : il recommande de ne pas allonger les études, de prendre en compte l'évolution des armes et du matériel, d'alléger les programmes, de les rendre plus pratiques au regard des connaissances déjà acquises avant l'école : « Il faut admettre la nécessité d'une formation intellectuelle militaire et technique en contact avec les réalités [...]. Il faut sortir [les élèves] de cette ambiance de "bachotage" du travail pour la note, viser à étendre leur culture générale. [...] Les programmes techniques suivent l'évolution du matériel : on y ajoute tous les ans sans jamais réduire les études à allure rétrospective²⁴. »

Quelques mois plus tard, il n'est pas possible de réintégrer les bâtiments de Brest, sévèrement endommagés par la guerre, et l'école s'installe à Lanvéoc-Poulmic. Tout est alors à reconstruire. Face au défi de la recreation intégrale d'une école privée de tout, le CV Cabanier, futur chef d'état-major de la marine (CEMM) du général de Gaulle, écrit au contre-amiral en charge des écoles pour lui proposer lui-même la rédaction d'une instruction relative à l'École navale. Il pose en outre les principes d'une méthode permettant de répondre dans l'urgence aux défis qu'il lui appartient de relever et réclame la tenue d'un conseil de perfectionnement pour prendre position sur l'épineuse question de l'implantation géographique de l'école²⁵. À la même époque, c'est vers le CNRS et le ministère de la production industrielle qu'il se tourne pour constituer la documentation de base d'une école à reconstruire intégralement.

Les interventions de l'état-major sur les programmes sont rares. Elles prennent place dans le cadre des relations des écoles avec leur tutelle, et relèvent d'ajustements

23 Ingénieur mécanicien en chef de deuxième classe Caillart.

24 SHD Brest, 10 M 1943/1945, lettre du 15 avril 1945.

25 SHD Brest, 10 M 1943/1945, note du 16 octobre 1945.

plus que de réformes de fond, qui appartiennent au conseil de perfectionnement. On observe ainsi en 1958 qu'à la faveur de la commission mixte réunissant l'École navale et l'École d'application des officiers de marine (EAOM), peu après l'entrée en fonction du CA Galleret comme amiral-écoles, ce dernier demande aux commandants de l'école et de la *Jeanne d'Arc* de prendre en compte l'évolution des techniques, avec l'entrée dans l'âge du nucléaire et des missiles. « Sans que cela constitue une addition sensible aux programmes d'instruction, la direction des écoles compte inclure dans les programmes, pour tenir compte des directives de l'état-major général, une rubrique "armes nouvelles" (armes atomiques, engins) qui sera étoffée au fur et à mesure de la réception de la documentation nécessaire²⁶. »

L'école ne part pourtant pas de rien : la physique nucléaire est déjà au programme de formation, la sécurité antiatomique au programme de l'EAOM. La question des « engins » est quant à elle ajoutée au programme d'artillerie, qui est alors toujours enseignée à l'école.

En 1985, immédiatement après l'avertissement lancé par la CTI²⁷, il ne s'agit plus d'apporter de légères modifications aux programmes, mais bien de réformer en profondeur la formation. Le commandant de l'école propose au directeur du personnel militaire de la marine (DPMM) des objectifs particulièrement clairs pour chaque discipline enseignée. Pour les sciences, il s'agit de « donner aux élèves une formation théorique de haut niveau qui leur permettra de s'adapter ultérieurement aux responsabilités techniques d'un officier et à l'évolution des technologies », mais aussi de « leur assurer une formation pratique permettant de mesurer les contraintes liées à la conception, à l'utilisation et à l'entretien des matériels »²⁸. Pour les officiers de la filière ST (mécaniciens), l'ambition est légèrement moindre : « ... suivre l'évolution des technologies et de participer à l'évolution des matériels ». Dans toutes les disciplines, quelles qu'elles soient, les objectifs ne sont que l'acquisition de notions fondamentales, et l'école reste le principal moteur des nouvelles orientations prises par la formation.

Les évolutions proposées sont en vérité majeures : rompant avec une longue tradition qui faisait de la formation scientifique un prérequis pour suivre une formation technico-pratique, l'école propose que l'adaptation à la technique se fasse ultérieurement. Après avoir allongé la durée de préparation du cours en 1959, elle est désormais obligée d'allonger la durée de formation de ses élèves officiers en y intégrant la formation scientifique comme un élément de la formation des futurs officiers, et non comme un simple prérequis. D'autre part, la proposition formulée

26 SHD Brest 10 M 1958/5. Le CA Galleret vient alors de succéder au vice-amiral (VA) Périès à la tête des écoles de la Marine. Les échanges de la commission mixte révèlent une volonté de professionnaliser les enseignements.

27 Commission des titres d'ingénieur. L'audit de l'École navale a lieu le 19 avril 1984.

28 SHD Brest, 10 M 1985/10, lettre au DPMM du 25 mars 1985.

conduit à revoir à la baisse les ambitions pour les élèves officiers mécaniciens, qui suivaient jusqu'alors une formation beaucoup plus robuste que leurs camarades de la filière « opérations » dans le domaine technique.

FAIBLE PRISE EN COMPTE DU RETOUR D'EXPÉRIENCE OPÉRATIONNEL

Préparer les futurs officiers à maîtriser des systèmes techniques complexes est un objectif permanent, et ce n'est qu'en de très rares occasions que les questions opérationnelles sont mises en avant pour justifier des choix de formation. Il n'y a guère que lors des vifs débats relatifs au choix d'un lieu pour l'implantation de la nouvelle École navale que des éléments de cette nature sont avancés, mais ils ne concernent en aucune manière la formation scientifique.

202 Trois critères essentiels pour la formation des élèves officiers ont déterminé le choix de Lanvéoc-Poulmic²⁹. Le premier fut celui de la qualité du plan d'eau, qui rend aisée la navigation des embarcations à voile ou motorisées dédiées à la formation maritime, mais plus à distance que l'ancienne école du port militaire de Brest. Le deuxième critère fut celui des terrains disponibles aux abords immédiats de l'école. En effet, la densité de l'habitat autour du site de Saint Pierre y rendait pour ainsi dire impossible la pratique des activités d'infanterie. Pourtant, cette partie de la formation des officiers de Marine est considérée comme importante, à la lumière du retour d'expérience de la guerre d'Indochine. Enfin, le site du Poulmic jouissait d'un atout considérable dans le contexte de l'après-Seconde Guerre mondiale, celui de la proximité avec un terrain d'aviation, qui devait permettre aux « bordaches » de se familiariser avec la troisième dimension aérienne, dont la primauté était alors un des enseignements majeurs du dernier conflit mondial. Le commandant de l'École navale formule explicitement le vœu d'une « organisation vers la mer et le ciel »³⁰. Le cas de la prise en compte du contexte opérationnel dans le choix du site de reconstruction de l'École navale inaugurée en 1965 reste donc un cas à part dans l'histoire de l'institution.

DES INTERVENTIONS POLITIQUES RARES MAIS DÉCISIVES

Une dimension politique apparaît enfin. La première a laissé des traces architecturales, avec l'inauguration du grand bâtiment des élèves en février 1965 par le général de Gaulle : le président de la République souligna en effet que les

29 Voir Jean-Marie Kowalski, « D'une rive de la rade de Brest à l'autre : une nouvelle École navale pour une nouvelle marine », *Revue d'histoire maritime*, n° 21, « Les nouveaux enjeux de l'archéologie sous-marine », 2015, p. 435-459.

30 Service Historique de la Défense-Vincennes, 3 DD2 611, lettre au préfet maritime du 4 janvier 1957.

élèves de cette nouvelle école seraient une nouvelle génération, différente de celle de leurs aînés : « Votre destination, Messieurs, sera de ce fait, sans nul doute, très différente de ce que fut celle de vos aînés et vous aurez, vous avez déjà à vous adapter pour faire la guerre, le cas échéant, à des conditions de service, de vie, d’instruction et de formation qui sont très nouvelles. » La rupture générationnelle apparaît ici comme un aspect central du discours gaullien. Mentionnant les « grandes épreuves » auxquelles la marine devait se préparer, de Gaulle ajouta en incise : « Je ne parle pas seulement du passé, je parle de l’avenir », avant de poser en ces termes la relation entre la nation et sa marine : « Et pour ce qui est du pays, il s’agit, quand cela concerne la marine, d’en avoir une qui existe pour lui et non pas seulement pour elle³¹. » Le projet politique se déclina alors en une série de choix et d’orientations visant à façonner un nouvel officier de marine, contrastant fortement avec le profil – réel ou supposé – des générations antérieures. Lancé en 1957, le projet de reconstruction de l’École navale, qui voit son aboutissement avec la visite présidentielle, consacre en vérité l’affirmation d’une philosophie de formation innovante, destinée à satisfaire les besoins d’une marine mise au premier plan par l’évolution du contexte stratégique³².

L’intervention du politique dans la formation est également très sensible lors de la réforme des enseignements du milieu des années 1980. En juillet 1984, Edwige Avice est en effet la première femme nommée au poste nouvellement créé de secrétaire d’État auprès du ministre de la Défense. Cette dernière porte un intérêt tout particulier à la formation dans les grandes écoles militaires et au développement de l’esprit de défense. Elle prend donc la présidence du conseil de perfectionnement de l’École navale en décembre 1984, après le passage de la CTI qui a fortement incité l’école à « sortir de son isolement scientifique et technique³³ » en se mettant au niveau des autres grandes écoles et universités. Les orientations définies conduisent à réformer la formation sur un modèle universitaire : enseignements organisés en UV, création d’un département « génie maritime » et d’un département « robotique ». Il s’agit là d’un tournant politique fort : les considérations militaires n’apparaissent pas dans les directives données, qui visent en priorité à se mettre en conformité avec les exigences de l’enseignement supérieur. Bien qu’elle se fonde sur un constat partagé avec la CTI,

31 SHD Brest, 2011 ZH 039.

32 La presse quotidienne régionale consacre alors de pleines pages à l’inauguration. *Le Télégramme* désigne l’École navale comme une « moderne université » (17 février 1965). Il rapporte également les propos du général de Gaulle : « Vous serez les premiers à avoir entre les mains l’arme atomique », sans oublier sa rencontre avec les Français libres au monument des Tas de Pois.

33 Voir AN 19960451 13, commission des titres d’ingénieur, mission du 19 avril 1984 à l’École navale, rapport final du 3 juillet 1984.

l'implication de la secrétaire d'État poursuit un triple objectif, indépendant de celui de la commission. La qualité de l'enseignement dispensé à l'École navale ne permet en effet pas d'établir les liens souhaités avec l'enseignement supérieur ou d'autres écoles militaires étrangères, la référence étant alors l'US Naval Academy d'Annapolis aux États-Unis. Il s'agit en outre par cette ouverture de dispenser aux futurs officiers une culture humaniste de haut niveau, trop peu représentée. Enfin, l'enjeu sociétal majeur est alors celui de la féminisation du corps des officiers, entamée en 1983 selon une démarche très progressive³⁴. Le 12 novembre 1986, lors des discussions sur le budget de la Défense, Edwige Avice mentionne l'École navale en déclarant à propos des écoles militaires :

Elles sont en quelque sorte le creuset de l'institution de défense, mais ces écoles constituent aussi un lien puissant avec le monde civil [...]. Ces écoles ont connu ces dernières années de nombreuses améliorations qualitatives, ainsi qu'une politique générale d'allongement de la durée des études ou de renforcement de l'enseignement scientifique. Elles se sont un peu ouvertes aux personnels féminins. [...] Les écoles militaires ne peuvent pas vivre à l'écart des évolutions du pays. C'est pourquoi aussi il importe de savoir si les liens avec les universités seront maintenus, en particulier grâce aux conseils de perfectionnement, aux jurys d'examen et pour la reconnaissance des équivalences de diplômes avec les écoles d'ingénieurs civils et le troisième cycle universitaire. Le problème s'est notamment posé pour l'École navale et pour Saint-Cyr.

Le politique joue alors un rôle de premier plan dans le rapprochement du monde militaire avec l'université, dans un contexte où la qualité de l'enseignement dispensé à l'École navale paraît très éloignée des normes exigibles d'une grande école délivrant un diplôme d'ingénieur.

Préparant ses élèves à la maîtrise de systèmes techniques complexes, l'École navale a principalement fondé les évolutions de la formation dispensée sur le constat des évolutions de l'environnement technologique naval. En dépit des transformations de l'enseignement supérieur, rendues perceptibles dans son environnement proche par le développement de l'université et des autres écoles brestoises, celle-ci n'est pas explicitement encouragée par sa tutelle à se rapprocher de ce nouvel écosystème et reste privée des moyens de le faire. Le coup de semonce de 1984 provoque des évolutions salutaires, sans pour autant que les évolutions de sa gouvernance et de son statut ne lui permettent de mener à bien toutes les réformes envisagées.

34 Source : entretien du 11 mars 2020.

DIPLOMATION ET FORMATION : LE « GRAND ÉCART »

La complexité des rapports entretenus avec la formation académique soulève la question de la place accordée au diplôme d'ingénieur, que l'école est habilitée par la CTI à délivrer dès 1937. Si la formation des officiers de marine est pensée comme une formation professionnelle qui exige des connaissances scientifiques préalables, on peut s'interroger sur les finalités d'un diplôme d'ingénieur dont les exigences académiques semblent parfois venir s'opposer à celles de la formation professionnelle attendue. Une forme de consensus se dégage sur la formation générale de l'officier, dont les contours évoluent au fil du temps entre formation humaine et formation maritime, mais l'objectif de diplomation n'est pas entendu comme le corollaire de cette formation, entretenant une forme de malentendu autour de la question du diplôme.

MALENTENDU ORIGINAL

Pourquoi l'École navale délivre-t-elle un diplôme d'ingénieur ? La question est quelque peu biaisée : qu'ils soient issus des classes préparatoires ou non, les élèves de l'École navale pouvaient déjà en effet avant 1937 être ou bien ingénieurs de l'École navale ou bien ingénieurs mécaniciens de la marine.

Il importe donc de revenir sur les considérations qui ont conduit la marine à demander la reconnaissance du titre d'ingénieur par la CTI, dès 1937, au prix d'une réforme de la formation vivement contestée dès sa mise en œuvre. Le décret signé le 12 décembre 1937³⁵ par Albert Lebrun, Président de la République, attribue le titre d'ingénieur diplômé aux anciens élèves de l'École navale et aux anciens élèves ingénieurs mécaniciens de la marine. La lettre adressée par César Campinchi, ministre de la Marine pour justifier la demande d'attribution du titre d'ingénieur précise :

En raison de la sélection sévère qui préside aux admissions à l'École navale à l'école des élèves ingénieurs mécaniciens de la marine, du niveau élevé des matières scientifiques exigées à l'entrée puis enseignées à ces écoles, enfin de la pratique constante d'un matériel technique très moderne, les officiers de marine et ingénieurs mécaniciens de la marine possèdent des titres au moins équivalents à ceux qu'ont acquis les élèves de certaines écoles délivrant des diplômes d'ingénieur. La reconnaissance d'un titre d'ingénieur diplômé aux anciens élèves de l'École navale et de l'école des élèves ingénieurs mécaniciens apparaît en conséquence comme indispensable pour sauvegarder leurs intérêts moraux et matériels en

35 *JORF* du 19 décembre 1937, p. 13853.

particulier dans le cas où, pour des raisons diverses, ils s'orientent vers des carrières civiles, ayant un caractère technique.

Un peu plus de trois ans après la loi du 10 juillet 1934 instituant le titre d'ingénieur diplômé, l'École navale est en mesure d'attribuer ce titre à ses anciens élèves. Plusieurs facteurs viennent motiver cette demande, au premier rang desquels un besoin de reconnaissance par rapport aux autres formations scientifiques permettant d'obtenir des diplômes, au regard de la sélection, des enseignements reçus et de la technicité des matériels. La justification principale est ici celle de la reconversion dans une carrière civile des officiers de marine arrivés au terme de leur carrière militaire.

206 Reconnaissance sociale et réinsertion dans la vie civile apparaissent au premier plan d'une décision qui place l'École navale sur le même plan que les autres écoles ingénieurs dont le diplôme est désormais reconnu par la CTI. Le choix de la marine pour son école n'est pas ici motivé par les nécessités du métier. La question se pose donc des rapports entretenus par la formation reçue, le métier d'officier de marine, et la diplomation.

DES RÉTICENCES FORTES FACE À LA TENTATION DE L'ACADÉMISME

Quelques mois plus tard, les réactions du CV Barnouin, commandant de l'École navale, face aux évolutions de la formation, sont révélatrices d'une tension permanente entre les objectifs d'une formation qui se considère comme professionnalisante et le niveau scientifique que les systèmes techniques à mettre en œuvre sont réputés exiger.

Le 29 avril 1938, le commandant de l'École navale adresse ainsi un dossier relatif à l'allégement du programme d'enseignement au vice-amiral commandant en chef et préfet de la deuxième région maritime à Brest³⁶. Quelques mois seulement après l'attribution du titre d'ingénieur, la priorité est d'alléger des programmes, fixés par l'arrêté ministériel du 27 août 1937, qui ne peuvent pas être assimilés par les élèves. La missive énonce les nombreux travers d'une formation jugée impropre à développer le sens marin et l'esprit de promotion d'élèves trop enfermés dans leurs études. En quelque soixante-quinze pages, le CV Barnouin formule une série de propositions dans lesquelles le titre d'ingénieur n'est jamais mentionné. Seule compte la nécessité de former des marins, dans une scolarité qui n'associe que très marginalement des enseignants civils, pourtant présents depuis les origines de l'école. Enfin, la formation au commandement des futurs officiers est tout simplement absente des programmes.

36 SHD Brest, 10 M 1938/1.

L'essentiel de l'instruction est alors délivré par des cadres militaires, et malgré les ambitions affichées, l'état des lieux de la formation à la fin de l'année 1937 pointe paradoxalement de sérieuses lacunes en formation maritime, dues à un manque de personnel, de moyens, mais aussi de temps passé à la mer. Les propositions formulées par le CV Barnouin conduisent à la mise en place d'un plan d'urgence qui diminue de 11 % de volume horaire scientifique, sur ordre du ministre, qui prend en considération les propositions de l'école, fondées sur les réactions de ses élèves et de ses cadres. Avant la guerre, l'École navale consacre environ les deux tiers du temps de formation à la formation maritime, et pourtant la hiérarchie de l'école juge cette formation insuffisante. À peine installée dans de nouveaux bâtiments, dotée d'un nouveau programme, l'école peine à prendre ses marques.

Le 5 mai 1938, le CV Barnouin adresse son rapport sur la formation au CV Auphan, qui vient de prendre ses fonctions de commandant de la *Jeanne d'Arc*. Usant d'un ton direct, Barnouin dit : « [Le rapport] contient des propositions concrètes qui permettront, je l'espère, de commencer à remédier à deux inconvénients que nous avons constatés dès nos prises de fonctions, vous et moi – l'abus du mandarinate et le défaut de sens marin – chez nos *midships*³⁷. »

La critique porte donc sur les programmes, mais aussi sur une pédagogie jugée inadaptée. Il poursuit en précisant que cette révision du programme n'est pour lui qu'une étape vers une transformation plus radicale nécessitant de toucher à la structure même de la formation. Il ajoute enfin que ces problèmes sont d'autant plus sensibles que l'école est désormais à terre et que la situation doit pouvoir s'améliorer dès que les travaux auront été entrepris sur le port militaire pour permettre aux *midships* d'accéder facilement aux embarcations. C'est en effet pour permettre l'accès à des installations techniques que l'École navale avait été mise à terre, à Lanion dans un premier temps, avant de rejoindre le site de Saint-Pierre.

La tension persistante entre les objectifs de formation de marins et les exigences d'un environnement technique complexe nourrit des réflexions récurrentes au fil des rapports. Sur la période étudiée, tous les rapports de fin d'instruction ou presque relèvent une faible appétence des élèves pour les enseignements scientifiques, modérée tout juste parfois par l'espoir exprimé que les réformes futures de la formation scientifique permettront de corriger ce travers. Nombre de rapports de fin de commandement des commandants de l'école soulignent quant à eux ce qu'ils considèrent comme une formation équilibrée que rien ne devrait remettre en cause, au risque de bouleverser les grands équilibres mentionnés³⁸ :

37 SHD Brest, 10 M 1938/1.

38 SHD Brest, 10 M 1964/3. Le 10 septembre 1964, le rapport de fin d'instruction de la promotion 1962 souligne : « Dans l'ensemble, la promotion 1962 a peu travaillé les disciplines scientifiques. Les résultats obtenus dans celles-ci (mathématiques, électrotechnique, électronique, physique nucléaire, etc.) sont très faibles. »

qualité du corps enseignant jugée souvent médiocre en dépit de la présence de professeurs agrégés détachés qui donnent satisfaction, et faible investissement d'élèves peu intéressés par des enseignements jugés peu en lien avec leur futur métier forment les principaux ingrédients d'une critique récurrente.

Pourtant, le 2 septembre 1965, le CV Bourdais, commandant l'école, écrit à propos de la promotion suivante : « Dès leur arrivée, les élèves ont été avertis de l'importance accrue donnée à la culture scientifique. Ils se sont mis, avec plus d'ardeur qu'on ne pouvait le supposer, au travail de préparation du CES de TMP [techniques mathématiques de la physique]³⁹. » Les résultats sont pourtant médiocres : 43 % de réussite. En deuxième année de CES d'électronique, seulement deux sur cinquante-quatre réussissent.

208

Ce demi-échec peut être attribué en partie à la dispersion des études à l'École navale où les élèves passent sans transition des matières académiques à des activités militaires ou maritimes. Cette dispersion est inévitable, et rend les études scientifiques plus difficiles à l'École Navale qu'en Faculté. Mais l'absence de professeurs qualifiés est la cause principale des résultats insuffisants dans ces disciplines.

Quand des professeurs qualifiés venus de l'université sont recrutés, leur enseignement passe pour inadapté à l'auditoire : « Le cours de TMP a été enseigné en 1963-1964 par un professeur de faculté qui s'est peu adapté à son auditoire. » Quand ce n'est pas le caractère universitaire des enseignements qui est dénoncé, c'est la jeunesse des recrues qui explique l'échec : « Un jeune scientifique qui vient faire ses débuts de professeur à l'École navale ne sait pas encore à quel niveau il doit se situer ni quelle orientation il doit donner à son cours. Il a tendance au début à trop vouloir calquer son cours sur celui des facultés et il lui faudrait un ou deux ans d'expérience pour donner un enseignement adapté aux besoins de l'École navale et de la marine. »

Le 18 octobre 1984, en pleine réflexion sur la refonte des programmes, la communication du directeur des études destinée aux élèves sur la formation scientifique résume l'incompréhension qui demeure sur la finalité d'une partie des enseignements. Après les avoir invités à lire la phrase de l'amiral Leenhardt : « Le besoin de connaissances scientifiques pour la mise en œuvre des matériels se révélera de plus en plus fort. », le capitaine de frégate (CF) d'Hautuille conclut par une citation de Baudelaire : « Il faut travailler, sinon par goût, du moins par désespoir, puisque, tout bien vérifié, travailler est moins ennuyeux que s'amuser⁴⁰. »

39 SHD Brest, 10 M 1965/5.

40 SHD Brest, 10 M 1985/4.

Il existe une forme de paradoxe propre à une école et une marine soucieuses de conserver le titre d'ingénieur, tout en distinguant dès les origines de manière explicite les objectifs de formation et de diplomation. Ce paradoxe se nourrit du décalage entre des objectifs professionnels revendiqués, mais rarement décrits, et un cadre technique général d'exercice du métier peu documenté, laissant à l'École navale le soin d'émettre elle-même des propositions dans un contexte incertain.

Cette incertitude favorise l'émergence d'une animosité parfois non dissimulée de la part d'anciens élèves prompts à critiquer vertement les évolutions de la formation. Le 2 février 1972, le CV de Cazanove⁴¹, écrit à la fois au DPMM⁴² et à l'Association des anciens de l'École navale (AEN) pour se plaindre d'un article de la revue des anciens, *La Baille*, remettant en cause les évolutions de la formation d'une école qui perdrait son âme, à une époque où l'École navale se réforme : acquisition de son premier ordinateur, premières relations avec la jeune université de Bretagne Occidentale, réception de nombreux hôtes de marque, dont l'amiral Gorchkov, et mise en valeur la toute nouvelle résidence du commandant de l'école, conçue comme un moyen de rayonnement. Le 5 février 1972, il écrit à l'AEN :

Le résumé de la « bonne étude » sur l'École navale paru dans le dernier bulletin de l'AEN, est venu raviver l'inquiétude et l'impression désagréable ou amusée que donnent ici, aux officiers et aux élèves, ces études sur l'École. [...] Cet article, s'il était pris au sérieux, ne manquerait pas de toucher également le moral et la cohésion de l'équipe d'officiers instructeurs responsables de leur formation. Sa lecture par les officiers des autres grandes écoles militaires françaises risque d'annihiler les efforts entrepris pour justifier la réputation que l'École navale mérite toujours. Sa communication très probable aux fédérations et associations d'ingénieurs, ou à la presse, au moment où vont être déterminées les équivalences de diplôme à l'échelon européen, risque d'entraîner une dévaluation du diplôme d'ingénieur E.N.⁴³.

La remise en cause des évolutions de l'école est alors vive : niveau de formation scientifique, peu de cas fait des traditions, place insuffisante accordée à la voile, manque de culture générale, formation maritime jugée médiocre, crise des vocations, rythme de la formation, rien n'est épargné à l'École navale dans *La Baille*, au point de provoquer la colère de son commandant.

41 Le CV de Cazanove fut le troisième et dernier ancien membre des Forces navales françaises libres (FNFL) à commander l'école après les CV Cabanier et Lahaye. Il fut également le premier commandant à occuper ce poste trois ans.

42 VA Bourdais, ancien commandant de l'école.

43 SHD Brest, 10 M 1972/1.

En 1972, la querelle des anciens et des modernes fait rage, variation autour du thème connu d'une formation qui préparerait aujourd'hui moins qu'hier les jeunes officiers à leur futur métier, mais à la différence de 1938, ce n'est pas le commandement de l'école qui porte la critique.

FORMATION DE L'OFFICIER ET FORMATION PROFESSIONNELLE : CONSENSUS ET MUTATIONS PROFONDES

210

Si les débats sont toujours vifs au fil du temps sur la place des enseignements scientifiques et sur la formation professionnelle, une forme de consensus semble se dégager sur la formation générale de l'officier de marine, sans pour autant que ce consensus soit formalisé avec clarté, et sans que les éléments constitutifs de sa formation soient bien établis. En revanche, les aspects strictement professionnels de la formation subissent des transformations importantes qui tendent à les rejeter hors de la formation initiale, au profit d'une formation scientifique dont la nécessaire connexion aux réalités du métier est maintes fois rappelée.

Bien que le périmètre des différents domaines de formation évolue au fil du temps, de grandes tendances semblent pouvoir se dégager, qui permettent d'établir un triptyque de la formation, organisée autour de la formation de l'officier, du marin militaire, et de l'ingénieur. Trois périodes semblent se dégager : l'avant-guerre, selon le programme mis en œuvre en 1938, les années 1960, avec la réforme de l'enseignement concomitante de l'inauguration de l'École navale, et la crise de 1984, dont les conséquences sont perceptibles aujourd'hui encore.

1938 : UNE FORMATION MARITIME, PEU SCIENTIFIQUE

En 1938, on ne distingue pas encore les trois grands domaines de la formation en vigueur aujourd'hui⁴⁴. La formation au métier l'emporte de beaucoup, dans la mesure où c'est une formation générale d'officier de marine que l'on vise. L'École navale de 1938 forme avant tout des marins⁴⁵, auxquels on attribue un titre d'ingénieur : les bases de la navigation y occupent une place importante, aux côtés des rudiments de l'artillerie, de la mise en œuvre des torpilles et des transmissions. En revanche, la formation scientifique est d'autant plus réduite qu'elle s'apparente dans plusieurs disciplines à une formation professionnelle. Conçue comme

44 Le triptyque « marin, officier, ingénieur » est venu remplacer en 1985 la répartition tripartite entre formation générale, formation professionnelle et formation scientifique qui était jusqu'alors en vigueur.

45 La FMM (formation au métier de marin) représente 62,35 % du volume de formation, la FS (formation scientifique) 23,46 % et la FHM (formation humaine et militaire) 14,20 %.

préalable à une formation technique, elle est alors limitée. Le concours permet quant à lui de recruter des élèves dont le profil intellectuel est jugé nécessaire pour suivre une scolarité exigeante. Enfin, la formation humaine de l'officier de marine est alors quasi inexistante. Elle est constituée pour moitié d'histoire et de langues, et pour moitié d'infanterie. La formation pratique au commandement est totalement absente des programmes, et la formation d'officier se limite aux échanges entre cadres de contact et élèves, sans que les contenus de cette formation soient formalisés et inscrits dans les objectifs.

À LA VEILLE DE L'INAUGURATION DE LA NOUVELLE ÉCOLE, UNE DOMINANTE PROFESSIONNELLE FORTE

La logique qui perdure est celle d'une formation qui se veut professionnelle, mais dans laquelle se dessinent certains des équilibres contemporains. La part consacrée à la formation humaine a fortement augmenté par rapport à ce qu'elle était avant la guerre⁴⁶. Les évolutions entamées à partir du milieu des années 1950 ont permis l'introduction d'une formation militaire et morale, d'une formation civique et sociale, de conférences d'intérêt général, de cours de géopolitique ainsi que la mise en place d'un voyage d'études à Paris. L'École navale se considère toujours comme une école professionnelle, dans laquelle les enseignements scientifiques sont en dessous de la place qu'ils occupaient en 1938. Si leur volume reste faible, on observe cependant l'introduction de disciplines telles que l'électronique, l'électrotechnique ou encore la physique nucléaire, qui amorcent une transformation de la formation par la prise en compte de disciplines qui ne font pas partie des enseignements scientifiques des classes préparatoires aux grandes écoles (CPGE). Le différentiel avec la formation humaine s'explique par la prise en compte des activités obligatoires de sport dans cette dernière.

1984: AVANT LA « CRISE », UNE FORMATION ÉQUILIBRÉE EN APPARENCE, MAIS PEU SCIENTIFIQUE

Qu'en est-il lorsqu'éclate la crise 1984 ? Il convient ici de distinguer les filières OT (opérations) et ST (mécaniciens)⁴⁷.

Avant 1984, la formation humaine occupe une place légèrement plus importante que le reste de la formation. La formation scientifique est montée en puissance,

46 La FHM compte pour 31,97 % du temps de formation, la FMM 50,24 % et la FS 17,79 %.

47 Pour les officiers mécaniciens, la FHM représente 35,40 % des enseignements, la FMM 33,35 % et la FS 31,26 %. Pour les officiers de la filière opérations, la FHM représente 34,88 %, la FMM 47,38 % et la FS 17,74 %.

mais on observe que certains éléments relèvent plus de la formation maritime, qui voit sortir de son périmètre certains cours tels que ceux qui concernent l'énergie et la propulsion. La formation scientifique croît également par introduction d'éléments nouveaux, tels que les cours d'informatique, considérés alors comme des cours de sciences appliquées. Toutefois, la répartition de cette formation scientifique en trois composantes (sciences fondamentales, sciences appliquées et techniques de base) témoigne de la réalité d'un enseignement peu scientifique dans lequel la formation technique représente plus de la moitié des enseignements, et les sciences fondamentales un tiers seulement. Leur caractère appliqué est quant à lui très faible. Ces chiffres doivent être mis en perspective avec le fait que le temps de formation est limité par des stages, activités de tradition, activités militaires en tout genre, qui font que l'école évalue *in fine* que la part de la formation scientifique des mécaniciens n'est en vérité que de 18 % du temps théoriquement disponible pour la formation, dans la mesure où les élèves ne sont véritablement disponibles pour la formation que pendant un peu plus de la moitié de leur temps de présence à l'école. Un élève officier mécanicien ne passe alors en réalité que 6 % de son temps à suivre des cours de sciences fondamentales.

La formation est plus déséquilibrée encore pour les officiers de la branche opérations, dont la formation scientifique est toujours réduite, et reste au niveau des années 1960, même si les contenus ont quant à eux quelque peu évolué. L'École navale demeure pour ces officiers, qui forment l'essentiel des promotions, une école professionnelle qui forme au métier de marin, dans laquelle seule la formation humaine joue un rôle plus important que par le passé. Les sciences fondamentales ne représentent alors que 20 % de la formation scientifique, soit moins de 4 % de la formation, et moins de 2 % du temps passé à l'école. En d'autres termes, les élèves de la filière opérations ne suivent quasiment pas de cours de sciences. Les matières scientifiques et techniques sont ainsi qualifiées de « teinture » par la CTI qui conclut : « Si pour des matériels conventionnels à évolution lente (ex. diésels) l'école est encore à un niveau convenable, pour des techniques à évolution rapide (ex. électronique, informatique) elle n'a pas su s'adapter et la lourdeur des structures lui permet difficilement des modifications convenables et en temps utile⁴⁸. » Non seulement le volume des enseignements scientifiques est insuffisant, mais l'incapacité structurelle à s'adapter de l'école lui interdit alors d'évoluer qualitativement.

48 Voir AN 19960451 13, commission des titres d'ingénieur, mission du 19 avril 1984 à l'École navale, rapport final du 3 juillet 1984.

En seulement un an, au prix de fortes contraintes pour les élèves et leurs cadres, le volume global de la formation scientifique double pour les élèves de la filière opérations. L'objectif de huit cents heures de formation scientifique déterminé par la DPMM est atteint immédiatement⁴⁹. Ce volume d'enseignement correspond à celui des ENSI. Il s'agit désormais d'atteindre un niveau scientifique permettant de suivre les cours d'école de spécialité, puis les cours de spécialisation des grandes écoles d'ingénieurs. L'ouverture vers l'université et l'industrie est alors une priorité. Le volume d'enseignement scientifique s'accroît dans des proportions encore plus importantes pour la filière des mécaniciens. Si la formation peut être considérée comme équilibrée pour les élèves de la filière opérations, on observe pour les mécaniciens une forte diminution de la proportion de formation maritime⁵⁰. Des matières nouvelles sont introduites dans la formation scientifique, mais on observe que parallèlement, la formation humaine des officiers gagne alors en volume, tout en restant dans les mêmes proportions que dans les années précédentes. L'accent est davantage mis sur la capacité à commander, confirmant une évolution entamée dès la deuxième moitié des années 1950. Une tendance lourde se dégage à partir de ce moment : celle d'une formation humaine et militaire visant à donner les bases militaires, tout en développant la capacité à commander et à comprendre l'environnement d'action.

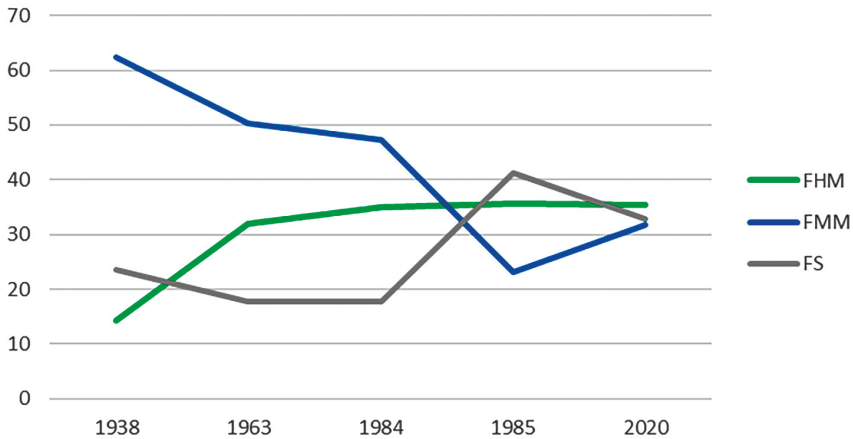
Dans le domaine scientifique, les transformations sont très profondes, car c'est un double mouvement qui s'opère. Le premier voit les enseignants chercheurs progressivement remplacer les professeurs agrégés sans pour autant s'y substituer totalement. Le second voit la formation maritime se vider progressivement de ses éléments de spécialité, et se recentrer sur les compétences nautiques. Les autres composantes (notamment détection et transmissions) se muent progressivement en enseignements scientifiques des disciplines académiques liées à ces domaines. Par ailleurs, la formation maritime fait figure de pionnière de la révolution numérique dans la mesure où dès 1984, les études sont lancées pour doter l'école d'un simulateur de navigation, qui permettra de substantielles économies de temps de formation et d'argent⁵¹.

49 Voir AN 19960451 13, dossier « École navale » de la CTI, annexe à la lettre n° 11 DEF/DPMM/ECOLE/NP du 19 février 1985.

50 La FHM représente 35,74 % des enseignements des officiers de la filière opérations, la FS 33,21 % et la FMM 31,05 %. Pour les officiers mécaniciens, la FHM représente également 35,74 %, la FS 41,16 % et la FMM 23,10 %.

51 La démarche est particulièrement innovante, aucune marine au monde n'étant alors dotée d'un tel outil. L'économie envisagée est substantielle : on estime alors le coût horaire d'un simulateur à 210,50 francs contre 2530 francs de l'heure pour un bâtiment-école.

Dès lors, la conservation d'une vocation professionnelle forte continue d'être affirmée de manière récurrente par la hiérarchie de l'école, tiraillée entre les exigences universitaires de la diplomation et ceux de la formation. Les problèmes deviennent dès lors très pratiques : dans les partiels⁵² dirigés par des enseignants chercheurs au sein de la nouvelle entité de recherche, l'école souhaite affecter des officiers mariniens issus des spécialités concernées afin d'assurer les fonctions de chefs d'ateliers permettant d'assurer le lien avec l'environnement professionnel. D'autres partiels, dédiés davantage à la formation, doivent quant à eux être dirigés par des officiers. Atteindre ces objectifs requiert des moyens humains et matériels importants dans un contexte où la ressource humaine se fait rare au cours des années 1990 et plus rare encore à la fin de la décennie avec la fin du service national, qui prive l'école de la ressource toujours renouvelée jusqu'alors des assistants, remplacés ultérieurement par des enseignants-chercheurs et des doctorants.



1. Évolution de la répartition des enseignements

Dans son discours prononcé lors de l'inauguration le 30 janvier 1989, Jean-Pierre Chevènement, ministre de la Défense, affirmait à propos du laboratoire de l'École navale : « Je suis heureux de noter que le choix des disciplines qui y seront développées est le résultat d'une collaboration étroite entre la marine nationale et la direction des constructions navales, et que ce choix est orienté vers l'une des préoccupations essentielles du moment, puisqu'il est lié à la discrétion de nos bâtiments⁵³. » Par cette affirmation, il se plaçait dans une tradition ancienne, reliant la formation des officiers à la technique des bâtiments plus qu'aux opérations, mais il donnait une orientation nouvelle à l'école, en lui confiant la mission de satisfaire les besoins de la Marine en matière de recherche,

52 Départements.

53 SHD Brest, 10 M 1989/10.

mission qui n'avait jusqu'alors pas été celle des marins, et qui l'était encore moins depuis que les ingénieurs du génie maritime avaient cessé d'être placés sous l'autorité de l'état-major de la Marine avec la création de la DMA⁵⁴ en 1961. Cette nouvelle mission, très innovante par rapport à la tradition scientifique et industrielle française, ne put cependant s'appuyer rapidement ni sur les instances nécessaires à la coordination entre parties concernées ni sur les structures propres à un établissement d'enseignement supérieur nécessaires au développement de la recherche.

L'impératif d'une formation scientifique de qualité soutenue par une recherche servant les intérêts de la Marine était affirmé, sans pour autant renier la vocation première de l'école. Dédiée essentiellement à la formation de marins jusqu'en 1940, l'École navale a progressivement intégré la nécessité de former des chefs militaires. Les évolutions amorcées après 1984 marquent le début d'une troisième étape d'autant plus cruciale que la formation scientifique, considérée initialement comme un prérequis d'une formation technico-professionnelle, fait à partir de cette date face aux enjeux de sa transformation en objectif d'une formation initiale diplômante préparant au premier emploi d'officier et donnant les capacités de poursuivre une formation de spécialité.

Installée sur un site voué en 1945 à n'accueillir que les « bordaches », l'école est parvenue à s'intégrer dans l'écosystème d'un enseignement supérieur qui s'est développé autour d'elle, en accueillant toujours plus d'élèves... parmi lesquels seuls les « bordaches » et quelques étudiants civils suivent une formation scientifique.

54 Délégation ministérielle pour l'armement, ancêtre de la DGA.

TRADITION, PATRIMOINE, DÉVELOPPEMENT LOCAL :
LES TROIS TEMPS DES FÊTES DU PATRIMOINE MARITIME
EN BRETAGNE

Camille Gontier

Université de Bretagne Occidentale, LABERS EA 3941

Fruit d'une recherche doctorale en cours, notre article consiste en une analyse des fêtes du patrimoine maritime en Bretagne selon une approche sociologique. Dans ce cadre, nous nous attachons essentiellement à comprendre la fonction sociale des fêtes et leur contribution à la construction d'une « culture maritime » contemporaine. Cependant, nous nous appuyons aussi sur une démarche historique, qui, même modeste, permet de retracer la genèse de ces événements et de donner à voir dans quel contexte social et culturel ils se sont inscrits. Il faut à ce propos souligner que notre travail bibliographique permet de constater que, contrairement à l'histoire, la sociologie française ne connaît de courant *maritimiste* structuré et encore moins institutionnalisé. Plus largement, l'étude de la bibliographie maritime dresse un classement marqué entre les différentes disciplines. Ainsi, les géographes du social et du culturel qui ont développé la notion de maritimité¹ sont des références en la matière et illustrent la position « charnière » que cette discipline se voit parfois attribuer². Les ethnologues se sont penchés quant à eux sur les cultures et les pratiques contemporaines de la mer (statuts et identité des plaisanciers³, place des femmes dans la course au large⁴, rapport au territoire chez les iliens⁵). L'anthropologie maritime revendique pour sa part une spécificité épistémologique en parallèle des autres branches

- 1 Françoise Péron & Jean Rieucou (dir.), *La Maritimité aujourd'hui*, Paris, L'Harmattan, 1996.
- 2 Jean-François Staszak, « La géographie », dans Jean-Michel Berthelot (dir.), *Épistémologie des sciences sociales*, Paris, PUF, 2012, p. 77-116.
- 3 Stéphanie Brulé-Josso, « Les plaisanciers et le vrai marin », *Ethnologie française*, vol. 42, n° 4, 2012, p. 733-745.
- 4 Cécile Le Bars & Philippe Lacombe, « Les navigatrices de course au large. Une socialisation professionnelle spécifique », *Ethnologie française*, vol. 41, 2011, p. 717-726.
- 5 Frédérique Chlous-Ducharme, « L'archipel de Molène et "l'Autre bord" », *Ethnologie française*, vol. 34, n° 1, 2004, p. 113-122.

de l'anthropologie sociale⁶, et les travaux d'Aliette Geistdoerfer éclairent la complexité des sociétés professionnelles halieutiques⁷. Les historiens comme Alain Cabantous⁸ se sont intéressés aux traditions maritimes festives, religieuses et populaires des XVII^e et XVIII^e siècles ou analysaient les caractéristiques marchandes⁹ et militaires de notre passé maritime¹⁰. Dans ce rapide tableau, il apparaît que la sociologie reste en retrait quant à la compréhension de la maritimité contemporaine. Même les grands rassemblements festifs et populaires, pourtant phénomènes marquants d'une évolution sociale et culturelle dans notre rapport au maritime, n'ont pas fait l'objet d'études sociologiques poussées. Ici et là les sociologues ont examiné les pratiques nautiques ludo-sportives¹¹, ou encore les relations entre professionnels et patrimonialisation¹² des cultures maritimes et des espaces portuaires¹³. Pourtant, en raison de l'ampleur de leur organisation, de leur succès populaire et des enjeux économiques et territoriaux qui s'y rattachent, les fêtes maritimes bretonnes peuvent être considérées comme des événements sociaux de première importance. Les pouvoirs publics et acteurs politiques ne s'y sont pas trompés en soutenant les fêtes par un investissement économique et logistique considérable. Ce constat conforte l'idée d'un rapport ambigu entre les Français et la mer¹⁴, auquel la communauté scientifique des sciences humaines et sociales n'échapperait pas totalement. Cette ambiguïté se caractérise par une société de plus en plus imprégnée de représentations maritimes traduites par

-
- 6 Yvan Breton, « L'anthropologie sociale et les sociétés de pêcheurs : réflexions sur la naissance d'un sous champ disciplinaire », *Anthropologie et Sociétés*, vol. 5, n° 1, 1981, p. 7-27.
- 7 Aliette Geistdoerfer, « L'anthropologie maritime : un domaine en évolution : hors cadre traditionnel de l'anthropologie sociale », *Zainak*, n° 29, 2007, p. 23-38.
- 8 Alain Cabantous, « La mer, la ville et la fête aux XVIII^e et XIX^e siècles dans la France du Nord : histoire d'une dépossession », *Revue du Nord*, vol. 69, n° 274, 1987, p. 605-622.
- 9 Gérard Le Bouëdec & Gilbert Buti, « La France et la mer à l'âge industriel : les mutations idéologiques et techniques », dans Alain Cabantous, André Lespagnol & Françoise Péron (dir.), *Les Français, la terre et la mer (XIII^e-XX^e siècle)*, Paris, Fayard, 2005, p. 452-482.
- 10 Alain Boulaire, *Brest et la marine royale de 1660 à 1790*, thèse sous la dir. de Jean Meyer, université Paris-Sorbonne, 1988.
- 11 Yves Leloup, « Symbolique de la haute mer et exacerbation identitaire. De l'invention d'une tradition à ses usages politiques », *Sciences sociales et sport*, n° 6, 2013, p. 103-122.
- 12 Anne Guillou & Philippe Lacombe, « Brest, ville maritime », *La Ville maritime. Temps, espaces et représentations*, Actes du colloque de Brest, 9-11 juillet 1996.
- 13 Philippe Lacombe, « Le patrimoine maritime, frénésie et/ou contournement ? », dans Françoise Péron (dir.), *Le Patrimoine maritime. Construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*, Rennes, PUR, 2002, p. 115-120.
- 14 Nacima Baron-Yellès, « Le tourisme à la conquête des littoraux », dans Alain Cabantous, André Lespagnol & Françoise Péron (dir.), *Les Français, la terre et la mer, op. cit.*, p. 688-725.

un « désir de mer » diffus et attirée par les loisirs du littoral¹⁵. Mais elle reste ignorante de la réalité sociale et professionnelle du monde maritime et surtout des grandes mutations qu'il a subi depuis les années 1950. Ainsi, tout se passe comme si les activités maritimes, dans leurs richesses et leur diversité, n'étaient jamais vraiment entrées dans la construction d'une culture nationale partagée, à l'inverse des Anglais et des Hollandais¹⁶. Nous nous proposons ainsi d'examiner les rapports sociaux et culturels qui construisent notre maritimité et de mesurer l'importance de la fête comme média principal de ce rapport, puisque les rassemblements du patrimoine maritime sont devenus aujourd'hui des grands rendez-vous du calendrier événementiel. Mais qu'entend-on aujourd'hui par fêtes du patrimoine maritime ? Dresser un état des lieux montre que de nombreux événements font référence à la mer et à la culture maritimes sous ses différentes expressions. Dans ce contexte, les fêtes se distinguent à la fois par leur histoire et par leurs caractéristiques. Parmi celles-ci, il faut relever la place centrale du bateau traditionnel autour duquel l'ensemble du mouvement patrimonial français s'est construit et dont la fête permet la valorisation. En tant que nouvel objet festif, un rendez-vous du patrimoine maritime est donc, d'abord et avant tout, une fête des bateaux et des usages qui leur sont attachés. Ainsi, notre propos sera de comprendre la genèse de ces fêtes, puis leur évolution durant la grande période de patrimonialisation des activités maritimes afin d'en dresser la typologie actuelle. Notre problématique articulera trois temps distincts des fêtes maritimes : la prise de conscience d'une tradition, le temps de la patrimonialisation, puis le temps de la réappropriation locale.

LES TROIS TEMPS DE LA FÊTE DU PATRIMOINE MARITIME

À L'ORIGINE DES FÊTES, UN HÉRITAGE INCORPORÉ DES TRADITIONS MARITIMES LOCALES

Les fêtes du patrimoine maritime sont nées au début des années 1980 à Pors Beac'h, un petit mouillage de la rade de Brest. Le site abrite depuis le milieu des années 1970 l'activité du Groupe finistérien de croisière, une association de formation à la voile, parmi laquelle nous retrouvons Jakez Kerhoas, Henry Gourvès et Gilbert Lemoigne, les fondateurs des premières fêtes maritimes.

15 Jean-Pierre Augustin, « Le patrimoine maritime comme élément de restructuration des territoires littoraux », dans Françoise Péron (dir.), *Le Patrimoine maritime, op. cit.*, p. 365-370.

16 Françoise Péron, « Au-delà du fonctionnel, le culturel et l'idéal », dans Alain Cabantous, André Lespagnol & Françoise Péron (dir.), *Les Français, la terre et la mer, op. cit.*, p. 726-789.

C'est en effet à leur initiative que naît un premier rassemblement des bateaux anciens et si en 1980 la fête se résume à l'accueil du rallye des « Old Gaffers » malouins, les éditions de 1982 et 1984 prendront une tonalité nettement plus culturelle. Surtout, elles permettront la rencontre d'une tradition maritime et de son public et verront la conjonction des militants du patrimoine maritime naissant (revue le *Chasse-Marée*, Fédération régionale pour le patrimoine maritime). Entre la genèse locale certes prometteuse mais encore limitée (dix mille participants à Pors Beac'h 1984) et le triomphe brestois de 1992 (un million de festivaliers), il n'y aurait point de rupture conceptuelle, mais seulement une évolution exponentielle du nombre de participants, une couverture médiatique de plus en plus importante, des effets sociaux, culturels, économiques démultipliés. Or, notre travail montre que les toutes premières fêtes ne peuvent se réduire totalement à une genèse localisée et « miniaturisée » des grands rassemblements patrimoniaux de la période 1986-2000. Bien entendu, les fêtes de Pors Beac'h et celles qui suivront à Douarnenez puis à Brest ont en commun la place accordée aux bateaux et au patrimoine culturel immatériel, formant « une vue générale de la matière maritime traditionnelle bretonne¹⁷ ». Mais ce qui domine dans la conception des premières fêtes, c'est l'intérêt pour une culture maritime traditionnelle plutôt que patrimoniale, et la volonté d'associer étroitement la population locale à la réussite de l'évènement. Ainsi, il faut souligner la prédominance de la dénomination traditionnelle des fêtes à la fois dans les documents d'organisation et dans les articles de presse de l'époque. En ce sens, le dossier préparatoire de l'édition 1984 insiste sur la tradition nautique dont le site de la fête serait dépositaire, ou encore sur la cohabitation des différentes activités maritimes : la plaisance moderne côtoie une flottille de bateaux de pêche et notamment de coquilliers, navires emblématiques de la rade dont les régates au temps de la voile attiraient déjà une foule de spectateurs¹⁸. Ainsi, les toutes premières fêtes maritimes sont présentées, au choix, comme des fêtes de la tradition maritime bretonne¹⁹, des rassemblements de gréements traditionnels ou de vieux gréements, un regroupement de « vieilles coques » ou d'amoureux de la vieille marine. Le terme de patrimoine n'est pas encore dominant, loin de là. Ce constat s'applique d'ailleurs jusqu'aux fêtes maritimes de Douarnenez 1986 et 1988, présentées respectivement comme « la fête internationale de la voile traditionnelle »²⁰, ou comme le rassemblement de « six cents voiliers anciens

17 Programme des fêtes de Pors Beac'h 1982.

18 *Ar Vag*, n° 3, 2004, p. 112.

19 « En dro d'ar mor 1984 », esquisse du projet de fête sur la culture maritime.

20 *Chasse-Marée*, n° 24, juillet 1986.

en fête »²¹. Autant de termes qui disparaîtront de la sémantique employée par les organisateurs et les médias à partir des années 1990 : le rendez-vous de Brest 1992 est bien cette fois celui du patrimoine maritime²². Notre propos est donc ici d'insister sur la lente maturation du patrimoine maritime en tant qu'objet principal des fêtes actuelles, et de montrer que la diversité des termes employés pour rendre compte des rassemblements souligne la nature des représentations propres à une culture maritime en redécouverte. La pluralité des termes, des titres, des appellations montre justement comment ce mouvement s'est en fait d'abord appuyé sur une appellation traditionnelle avant de devenir pleinement un mouvement patrimonial, et il nous semble important de distinguer les deux logiques afin de mieux comprendre l'origine même des fêtes maritimes. Nous nous appuyons ainsi sur la distinction entre tradition et patrimoine avancée par Laurent-Sébastien Fournier qui remarque que « sous des apparences semblables, les deux notions sont en réalité très différentes²³ ». Ainsi, la tradition serait d'abord le maintien dans le présent de références culturelles et de normes du passé malgré l'évolution irrémédiable des sociétés. Cette acception de la tradition implique donc une vision du temps linéaire et un rapport dialectique entre le passé de la tradition et le présent de la modernité, alors que d'autres sociétés développent un rapport au temps cyclique, excluant de fait la rupture irréductible entre passé et présent²⁴. Dans le même temps, la tradition en tant que construction repose sur la sélection d'un certain nombre d'éléments du passé et non pas sur le maintien immuable de l'ensemble des caractéristiques sociales et culturelles d'une société. Cela dit, il apparaît que si la tradition naît d'une première prise de distance entre ceux qui la construisent et la société dont elle est issue, elle revendique le maintien d'une certaine filiation, d'un héritage culturel transmis et non totalement reconstruit à postériori. Cette distanciation initiale est d'ailleurs souvent le fait d'acteurs issus des sociétés traditionnelles mais disposant d'un important capital culturel qui les distingue, sensibles à l'évolution rapide et selon eux irrémédiable des cultures locales ancestrales et souhaitant par la sauvegarde de leurs traits remarquables établir « une première image de l'identité régionale²⁵ ». Dans cette perspective, la tradition se distingue de la notion de patrimoine qui

21 Supplément au journal *Le Télégramme* du 10 août 1988.

22 *Chasse-Marée*, n° 65, juillet 1992.

23 Laurent-Sébastien Fournier, « Le patrimoine, un indicateur de modernité. À propos de quelques fêtes en Provence », *Ethnologie française*, vol. 34, n° 4, 2004, p. 717-724.

24 Gérard Lenclud, « La tradition n'est plus ce qu'elle était... Sur la notion de tradition et de société traditionnelle en ethnologie », *Terrain*, n° 9, 1987, p. 110-123.

25 Laurent-Sébastien Fournier, « Le patrimoine, un indicateur de modernité », art. cit., p. 717-724.

implique un potentiel à exploiter. Autrement dit, là où la tradition préserve des éléments rassurants du passé, le patrimoine implique certes la conservation de ces éléments mais selon une logique de réinvestissement à même de garantir la construction des sociétés futures. Cette distinction éclaire selon nous la genèse des fêtes maritimes et la façon dont ces événements ont pu être considérés comme la survivance des traditions maritimes et partant, influencer sur les dénominations de l'époque. Ainsi, le lieu des premières fêtes ainsi que l'origine locale des organisateurs ne sont pas sans significations : la presqu'île de Plougastel-Daoulas a maintenu, plus longtemps qu'ailleurs, une activité de pêche à la voile puisque la motorisation des bateaux ne sera complète qu'après 1953 et que les derniers coquilliers ayant travaillé à la voile ne seront désarmés qu'en 1984²⁶. Cet environnement se distingue donc des autres sociétés maritimes par la continuité technologique et matérielle dont il peut se prévaloir, ou à tout le moins par une intégration plus douce des mutations que le monde de la pêche connaît entre 1950 et 1980²⁷, maintenant peut-être un peu plus vivement la correspondance entre le territoire et les professions qui faisaient en partie le propre des sociétés traditionnelles²⁸. Lors de notre entretien avec Gilbert Lemoigne, nous avons pu mesurer l'importance de la survivance de cet environnement dans la construction de la culture maritime des fondateurs des fêtes. Pour notre interlocuteur, natif de la commune, issu d'une famille de paysans et de marins et passant une grande partie de son temps libre sur les grèves de la rade, la construction d'une sensibilité maritime liée à la pêche, à l'ostréculture, aux chantiers navals, bref à la société maritime de l'époque semble être une évidence. Pour autant, il ne s'agit pas ici d'une pure logique de reproduction sociale et culturelle au sein d'un milieu cohérent et homogène puisque notre interlocuteur poursuit des études supérieures et devient professeur d'anglais, participe aux activités sportives et culturelles qui lui sont localement proposées, profitant ainsi d'une certaine ascension sociale par rapport à son milieu d'origine. Mais c'est justement cette distance sociale qui rend la position des fondateurs des fêtes particulièrement intéressante. À l'image des lettrés « inventeurs des traditions », nous avançons que la sensibilité et la culture maritime des premiers organisateurs des fêtes s'est construite d'une part par immersion, d'autre part par la participation à des activités nautiques en plein essor et enfin que la perception de cette culture s'est faite par l'évolution de leur trajectoire sociale, évolution qui les a amenés à développer un goût et une

26 *Ar Vag*, n° 3, 2004, p. 153.

27 Jean-René Couliou, « Souvenirs et contraintes du temps qui passe pour les pêcheurs contemporains de la Bretagne méridionale », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, n° 117, 2010.

28 *Ibid.*

sensibilité pour la culture maritime locale. Nous constatons alors un chevauchement culturel, une transmission des traditions maritimes incorporées par une réappropriation à la fois festive et associative. En cela, cette première distanciation ne peut se comparer à la rupture culturelle et sociale qui favorise les phénomènes de patrimonialisation²⁹ et qui va marquer le deuxième temps des fêtes maritimes.

MUTATION PATRIMONIALE DES FÊTES: COMMENT SE CONSTRUIT LA DYNAMIQUE SOCIALE DU PATRIMOINE MARITIME.

En 1986, les fêtes maritimes quittent la rade de Brest pour s'installer à Douarnenez. L'équipe du *Chasse-Marée* (une revue d'histoire et d'ethnologie maritime fondée en 1981) prend alors en charge le rassemblement après avoir collaboré aux rendez-vous de Pors Beac'h. Le bassin du Rosmeur accueille quatre cents bateaux, deux mille cinq cents marins, et cent mille spectateurs³⁰. C'est un succès inespéré qui intronise les fêtes maritimes comme des rassemblements de grande ampleur, dépassant largement le cercle des initiés et amoureux des *vieux gréments*. Forts de ce succès, les organisateurs décident de reconduire l'évènement à l'été 1988 et, là encore, tous les éléments d'une fête réussie se conjuguent : plus de trois cent mille spectateurs, cinq mille marins armant huit cents bateaux sont présents sur les quatre jours de l'évènement³¹. Enfin, forts de la croissance exponentielle des rassemblements, les organisateurs veulent franchir un nouveau palier en changeant une nouvelle fois le site de la fête. Le port de Brest, avec ses capacités d'accueil incomparables, devient le théâtre d'un rassemblement maritime international inédit : deux mille trois cents bateaux représentant vingt nations et un million de visiteurs se pressent sur les quais. Fidèle à sa fonction nouvelle, la fête devient le moyen le plus puissant de dynamiser la renaissance du patrimoine maritime. En cela, Brest et Douarnenez 1992 représentent l'aboutissement de la démarche initiée par les pionniers du mouvement patrimonial : la fête est un rendez-vous conçu pour les marins et leurs bateaux, l'ensemble des caractéristiques de la culture maritime doit y trouver sa place, les spectateurs non avertis se fondant dans la dynamique d'acculturation maritime afin de mieux appréhender une tradition en plein renouveau. Les fêtes maritimes deviennent des événements d'envergure nationale, pleinement ancrées dans l'ère de la communication de masse et la production « d'images frappantes et médiatiques », selon la formule

29 Philippe Jarnoux, « Le patrimoine maritime en France : une idée tardive », dans Françoise Péron (dir.), *Le Patrimoine maritime, op. cit.*, p. 203-206.

30 *Chasse-Marée*, n° 25, septembre 1986.

31 *Chasse-Marée*, n° 38, novembre 1988.

de Françoise Péron. Par ailleurs, le format des fêtes et surtout leur succès inattendu et spontané montrent que l'idéologie patrimoniale des fondateurs a rencontré son public. Pour les organisateurs, il s'agit d'abord de rassembler les acteurs du mouvement patrimonial maritime en plein développement selon une logique de valorisation interne mais aussi de démonstration à but politique : « On a donné aux bénévoles, aux associations, aux marins et aux artisans, l'occasion de démontrer leur savoir-faire. L'enjeu des fêtes est de soutenir le mouvement en faveur du patrimoine maritime et de sensibiliser les acteurs locaux et les collectivités sur l'intérêt de telles démarches³². » Dans un second temps, l'idée est de sensibiliser le public aux différentes expressions du patrimoine maritime afin de diffuser largement l'idéologie du « patrimoine maritime vivant ». Les fêtes maritimes de la période 1986-1992 sont donc d'abord l'expression festive d'une communauté culturelle fondée non pas sur un attachement territorial, traditionnel ou socioprofessionnel à une activité historique, mais sur la construction intellectuelle d'un nouveau rapport aux héritages maritimes. Cette évolution est importante dans la mesure où la revue élabore une démarche globale de défense et de valorisation de la culture maritime qui dépasse la transmission traditionnelle pour construire un processus de patrimonialisation selon une logique de « reconstruction créative³³ ». Dans ce cadre, l'aspect festif est essentiel mais il est surtout un levier de développement et de reconquête du patrimoine maritime dont tous les aspects doivent être valorisés : les navires sauvés sont au centre de la dynamique mais la manière de naviguer, la musique, le cinéma, la nourriture sont autant d'éléments constitutifs d'une « vraie culture maritime³⁴ ». Aussi, les organisateurs souhaitent promouvoir un véritable art de vivre, une philosophie générale de la maritimité authentique, en opposition à la société moderne dont la plaisance contemporaine serait l'archétype repoussoir. Cette philosophie renouvelle « l'ethos maritime » de l'époque en opposant aux loisirs nautiques issus d'un rapport prométhéen et positiviste à la nature³⁵ une approche à la fois sensible aux héritages maritimes du passé et plus intégrée aux éléments naturels. En cela, les fêtes maritimes contemporaines s'inscrivent dans le contexte postmoderne des sociétés occidentales qui « renvoie au malaise créé par la déterritorialisation des hommes, par l'apparition des non-lieux impliquant une difficulté à former des identités spatialisées. L'homme post-moderne cherche alors à recréer des identités fantasmées et la soif de patrimoine ethnologique vient

32 *Chasse-Marée*, juin 2006, « 20 ans de fêtes », hors-série, dir. Bernard Cadoret.

33 Jean Davallon, « Le patrimoine : "une filiation inversée" ? », *Espaces Temps*, n° 74-75, « Transmettre aujourd'hui. Retour vers le futur », 2000, p. 6-16.

34 *Chasse-Marée*, n° 24, juillet 1986.

35 Jean Corneloup, « La forme transmoderne des pratiques récréatives de nature », *Développement durable et territoires*, vol. 2, n° 3, 2011.

illustrer cette demande³⁶ ». Les pérégrinations géographiques des fêtes montrent d'ailleurs que, plus que le lieu en tant que tel, c'est bien le concept même des fêtes, dans sa fonction et dans son contenu, qui prévaut sur la logique strictement territoriale. Ainsi, le choix de Douarnenez comme site d'accueil n'est pas seulement une réponse logistique au succès populaire grandissant des rassemblements de Pors Beac'h. Douarnenez, dans l'imaginaire des fondateurs du *Chasse-Marée*, est le port emblématique d'une culture maritime exemplaire, là où, plus qu'ailleurs, une société littorale s'est économiquement puis socialement édifiée en osmose avec les ressources et les contraintes de son milieu naturel³⁷. Le choix de la revue porte en lui une signification sociologique précise qui montre comment une génération de jeunes gens du littoral issus des classes moyennes éduquées se sont réapproprié intellectuellement les héritages maritimes traditionnels afin d'en faire des objets patrimoniaux. Cette tendance n'est pas une exception isolée dans une société qui serait résolument moderniste : en effet, la redécouverte des traditions maritimes coïncide avec la montée des logiques patrimoniales de la fin des années 1970 et du souhait de la société française de voir réhabiliter cette culture. Pour Pierre Nora, la période est marquée par « l'inflation brutale et désordonnée de tous les objets du patrimoine³⁸ » et de nouveaux champs intègrent ce processus tels que l'architecture, les traditions et arts populaires, le tissu industriel et urbain. Par ailleurs, si la nature même des objets patrimoniaux s'étend sensiblement, il semble aussi que leur usage social se modifie en intégrant à la fois les constructions identitaires et les logiques économiques. Ainsi, Guy Di Méo remarque que « un peu partout, aujourd'hui, le patrimoine est décrété pour marquer la singularité des lieux et des territoires. Il est instrumentalisé afin de "faire la différence" dans un contexte de concurrence économique exacerbée des territoires³⁹ ». À ce titre, les fêtes du patrimoine maritime sont aussi des événements culturels qui impliquent une logique économique puisqu'il faut, *a minima*, assurer le financement des rassemblements, garantir leur équilibre budgétaire, attirer un public nombreux et des partenaires fidèles. Ainsi, après l'apogée de la période patrimoniale, les fêtes maritimes vont intégrer les logiques entrepreneuriales de l'industrie festive et culturelle.

36 Dominique Crozat & Laurent-Sébastien Fournier, « De la fête aux loisirs : événement, marchandisation et invention des lieux », *Annales de géographie*, n° 643, 2005, p. 307-328.

37 Jean-Michel Le Boulanger, *Douarnenez de 1800 à nos jours. Essai de géographie historique sur l'identité d'une ville*. Rennes, PUR, 2000.

38 Pierre Nora, *Présent, Nation, Mémoire*, Paris, Gallimard, 2011, p. 96-114.

39 Guy Di Méo, « Le patrimoine maritime, un besoin social contemporain », dans Françoise Péron (dir.), *Le Patrimoine maritime, op. cit.*, p. 185-191.

Après le succès de Brest et Douarnenez 1992, les organisateurs historiques se désengagent et passent le relais aux acteurs locaux. Le maintien des fêtes maritimes démontre l'existence d'un processus d'appropriation par des organisateurs locaux, même si les logiques d'engagement diffèrent selon les territoires : très mobilisés depuis les premières éditions, les Douarnenistes créent une association dédiée à l'organisation des rassemblements du patrimoine. Ils souhaitent par ailleurs retrouver une certaine autonomie à l'égard de l'édition brestoïse en proposant un rassemblement bisannuel centré sur l'esprit d'origine des fêtes maritimes. Ici, la mobilisation associative des premières éditions se formalise avec le soutien de la municipalité, mais cette dernière ne prend pas directement en main la destinée des futurs rassemblements. D'une certaine façon, la création d'une structure indépendante traduit le dynamisme global du mouvement patrimonial local et sa volonté de produire un événement mêlant l'esprit marin des fondateurs et une culture associative constitutive de l'identité de la ville. Pour Brest, il s'agit d'abord de créer une structure de circonstance dans laquelle se retrouveront les différentes parties prenantes de l'évènement (les partenaires privés et publics). Fait significatif, le maire de la ville préside de droit le conseil d'administration de l'association. Puis, afin de garantir la continuité des expériences, l'association Brest Événements nautiques est créée en 2009 et doit promouvoir l'organisation des grands événements maritimes. Les fêtes de Brest intègrent ainsi une stratégie institutionnelle de valorisation du territoire par la redécouverte de sa culture maritime. En ce sens, ce sont les pouvoirs publics qui s'emparent de la question patrimoniale et qui, en conséquence, assument principalement le financement, la conception et l'organisation des rassemblements. La collectivité démontre par là même sa volonté d'asseoir son développement économique sur la mer⁴⁰ mais aussi de construire une maritimité nouvelle capable de refonder une identité locale questionnée par les mutations économiques des années 1980-1990⁴¹. Ainsi, la passation entre les acteurs historiques et les responsables locaux n'est pas une simple question organisationnelle. Il s'agit d'un tournant majeur dans la conception des fêtes maritimes dans le sens où les rassemblements intègrent

40 Annick Cleac'h, « La reconversion du vieux port de commerce de Brest en un espace festif et marchand », dans François Péron (dir.), *Le Patrimoine maritime, op. cit.*, p. 273-278.

41 Frédérique Chlous-Ducharme & Philippe Lacombe, « La voile scolaire à Brest, ferment d'identité maritime », dans Nicolas Bernard (dir.), *Le Nautisme, acteurs, pratiques et territoires*, Rennes, PUR, 2005, p. 191-200.

pleinement les logiques, les enjeux, mais aussi les nouvelles contingences économiques et politiques des organisateurs. L'objectif n'est donc plus seulement d'exprimer une culture maritime traditionnelle, ou de permettre la cohésion d'une communauté maritime réunie par l'idéologie du patrimoine maritime vivant. Pour Douarnenez, l'évènement se transforme en un festival articulant culture maritime et programmation artistique et devient l'unique raison d'être d'une structure unificatrice des dynamiques associatives et économiques locales. Pour Brest, les fêtes intègrent pleinement le discours institutionnel et sont un outil de promotion du territoire et de ses « possibles⁴² » : l'évènement est présenté comme l'épicentre des compétences, des atouts, des dynamiques qui participent à la valorisation et à la notoriété du territoire⁴³. En cela, il s'agit de renforcer l'attractivité de la métropole par une mise en scène des éléments patrimoniaux⁴⁴, de favoriser le tourisme culturel, de pérenniser des projets patrimoniaux structurants, de rebâtir des identités locales ou encore de fédérer les énergies associatives. Ce faisant, les fêtes maritimes changent successivement de titre afin d'adapter l'évènement aux attentes d'un public hétéroclite qui bénéficie par ailleurs d'une offre de loisirs événementiels de plus en plus conséquente⁴⁵. Pour Douarnenez, la fête des marins laisse sa place à un titre-slogan : « Temps Fête Douarnenez – festival maritime ». On peut alors souligner l'absence, pour les grands évènements, de toute référence à la notion de patrimoine dans les dénominations utilisées.

EN FORME DE CONCLUSION, UNE TYPOLOGIE DES FÊTES DU PATRIMOINE MARITIME

Genèse traditionnelle, rupture patrimoniale, croisement des enjeux culturels économiques et territoriaux : les trois temps décrits plus haut donnent à voir l'évolution conceptuelle des fêtes maritimes et la façon dont nos sociétés intègrent des éléments du passé à la construction du présent. Pour autant, le passage d'un modèle de fête à un autre n'implique pas la disparition totale des logiques précédentes. Ainsi, nous avançons que les fêtes maritimes se construisent aujourd'hui selon deux modalités principales, l'une communautaire et l'autre sociétaire pour reprendre la classification de Ferdinand Tönnies.

42 *Sillage* (revue de la ville de Brest), n° 190.

43 *Ibid.*

44 Delphine Guex, « Mises en scène patrimoniales et développement territorial : un modèle inspiré des Alpes », *Revue d'économie régionale & urbaine*, 2014, p. 885-904.

45 Céline Barthou *et al.*, « L'inscription territoriale et le jeu des acteurs dans les évènements culturels et festifs : des villes, des festivals, des pouvoirs », *Géocarrefour*, vol. 82, n° 3, 2007.

L'héritage des fêtes traditionnelles et patrimoniales perdue encore aujourd'hui même si les grands rendez-vous n'y font plus explicitement référence. Cependant, le calendrier des fêtes du patrimoine montre qu'encore aujourd'hui, des rassemblements du patrimoine maritime se maintiennent (Fête des vieux gréements de Paimpol, anniversaires d'associations ou d'embarcations emblématiques...). La fête pensée selon un objectif uniquement patrimonial développe aujourd'hui un modèle de rassemblement communautaire consacré à l'affirmation des acteurs du patrimoine maritime, où le public est « de surcroît » et qui vise à la réactivation des mythes issus d'une culture maritime revisitée, expurgant les caractéristiques *profanes* du nautisme moderne pour réhabiliter la véritable maritimité, celles de la marine à voile, du cabotage et de la pêche. Dans ce cadre, le bateau est l'objet-roi du contenu mythique, le signifiant symbolique le plus emblématique du message signifié par la fête, selon la typologie festive proposée par Albert Piette⁴⁶. Nourritures, boissons, musiques et danses, expositions, projections, tous les éléments qui participent de la fête communautaire sont intégrés dans une perspective qui vise à sacrifier une nouvelle maritimité.

228

À l'opposé, les fêtes maritimes les plus emblématiques sont représentatives de la festivité moderne en ce sens qu'elles ont fait l'objet d'un processus de marchandisation, de standardisation mais aussi d'une distinction entre les marins, les organisateurs et les spectateurs. La fête devient spectacle, manifestation populaire de grande audience et au large spectre social. Ce faisant, elle développe ses propres logiques économiques mais aussi philosophiques dans le sens où son utilité sociale n'est plus seulement destinée à conforter une communauté consciente d'elle-même. Elle est l'objet d'une appropriation par les acteurs du territoire, qu'ils soient issus de la société civile ou des collectivités publiques, dans le but d'affirmer l'identité maritime de la région et de bénéficier des retombées positives (ou socialement perçues comme telles) qu'entraînent les rassemblements du patrimoine. L'étude des modalités organisationnelles de ces événements montre d'ailleurs que les logiques économiques des entreprises du secteur culturel sont largement intégrées dans la conception des fêtes sociétares.

Fort de cette classification, il s'agit de comprendre ce qui détermine le rapport au patrimoine maritime, de préciser les éléments culturels, sensibles et idéologiques

46 Albert Piette, « L'intervalle festif. Hypothèses théorique et problématique de recherche », *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. 85, 1988, p.325-342.

qui le construisent aujourd'hui. Il s'agit aussi de mesurer la fonction sociale du patrimoine maritime : est-il d'abord perçu comme un outil d'affirmation et de développement des territoires en mutation ou est-il encore un moyen de distinction pour ses acteurs ? Enfin, comment comprendre la fonction et la signification de la fête dans la construction de la maritimité aujourd'hui : en quoi, plus que dans d'autres pays européens dotés d'une culture maritime comparable à la nôtre, la fête est-elle un moyen pour transmettre et diffuser le patrimoine ?

Chronique

LA PREMIÈRE MARINE DE LOUIS XV.
UNE EXPÉRIENCE FONDATRICE

Pierre Le Bot

Sorbonne Université, FED 4124, histoire et archéologie maritimes

Thèse préparée sous la direction d'Olivier Chaline et soutenue le 5 janvier 2021 en visioconférence. Présidé par Sylviane Llinares, le jury était composé de Martine Acerra, Caroline Le Mao et Luca Lo Basso.

Jusqu'à présent, les quelque trente années qui séparent le traité de paix d'Utrecht de 1713 et la reprise des hostilités entre la France et la Grande-Bretagne, en 1744, n'ont guère suscité l'intérêt des historiens de la marine française. De ce chapitre méconnu, que retient-on généralement ? L'impression qui a longtemps dominé l'historiographie traditionnelle est celle d'une « décadence de notre marine¹ ». De fait, c'est un véritable effondrement qui a commencé pour la marine de Louis XIV à partir des années 1707-1709 : les effectifs ont alors entamé une chute vertigineuse qui se poursuit, par-delà la mort de Louis XIV, jusqu'en 1721, date à laquelle la marine du roi ne compte plus que vingt-cinq vaisseaux environ. Ainsi la Régence du duc d'Orléans apparaît-elle généralement comme le moment le plus sombre de l'histoire de la marine française d'Ancien Régime. L'idée a en revanche fini par s'imposer que le deuxième quart du siècle eût été une phase sinon de reconstruction, du moins de renouveau pour la marine. On s'accorde en effet à considérer que le comte de Maurepas, qui fut secrétaire d'État à la Marine de 1723 à 1749, sut mettre à profit le peu de moyens dont il disposait pour reconstituer une « ombre de flotte » et favoriser un certain nombre d'améliorations techniques, à l'origine d'une très nette supériorité de la construction navale française². Dès lors,

- 1 Suivant les termes de Georges Lacour-Gayet, *La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XV* [1902], Paris, Honoré Champion, 1910, p. 2. L'ouvrage est tout à fait représentatif de cette veine historiographique.
- 2 Idée qui s'est notamment affirmée grâce aux travaux de Patrick Villiers (*Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, Société Dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie, 1991, t. I, p. 210-233) et Martine Acerra (*Rochefort et la construction navale française, 1661-1815*, Paris, Librairie de l'Inde, 1993, t. I, p. 229-234; t. II, p. 235-242, repris dans Martine Acerra & André Zysberg, *L'Essor des marines de guerre européennes [1680-1790]*, Paris, SEDES, 1997, p. 66-69).

le besoin paraît se faire sentir de distinguer, par opposition à la marine de la guerre de Sept Ans – laquelle nous est aujourd’hui plus familière³ –, une « première marine de Louis XV », qui n’a jamais fait l’objet d’aucune étude spécifique. C’est à quoi l’on a voulu remédier ici.

ARCHIVES

L’enquête a été menée, pour l’essentiel, dans la série B (dite du « service général ») du fonds marine ancien des Archives nationales. Ont notamment été ouverts quatre-vingt-trois cartons de la sous-série B² (« Lettres envoyées »), contenant les dépêches et instructions expédiées au jour le jour, d’abord par le Conseil de marine puis par le secrétaire d’État⁴. Leur lecture a permis de reconstituer la chronologie des décisions relatives à la construction et à l’entretien des vaisseaux, tout en éclairant une partie des choix qui furent faits pendant cette période.

234

Complétant ce que l’on a coutume d’appeler la « correspondance des ports », la sous-série B₃ (« Lettres reçues ») a quant à elle fourni cent trois cartons, dont chacun contient une liasse de lettres adressées au Conseil de marine ou au secrétariat d’État, lesquelles mettent en lumière la façon dont on percevait, sur le terrain, les décisions prises en haut lieu, les réflexions qu’elles suscitaient et les contraintes ou les objections auxquelles elles se heurtaient⁵.

Traditionnellement très prisée des historiens, la sous-série B⁴ (« Campagne ») a également été mise à contribution avec dix-huit cartons pour la période envisagée, dont le contenu se révèle indispensable pour connaître les conditions dans lesquelles le matériel naval fut employé à la mer et au combat, la façon dont il réagit à l’usage qui en fut fait, et les leçons qui en furent tirées⁶.

3 Sur le volet maritime et colonial de ce conflit, qui a fait ces dernières années l’objet d’un profond renouvellement historiographique, voir notamment les ouvrages de Jonathan R. Dull, *The French Navy and the Seven Year’s War*, Lincoln, University of Nebraska Press, 2005 ; Daniel A. Baugh, *The Global Seven Years War (1754-1763). Britain and France in a Great Power Contest* [2011], London/New York, Routledge, 2014 ; Bertrand Fonck & Laurent Veysseyre (dir.), *La Guerre de Sept Ans en Nouvelle-France*, Paris/Québec, PUPS/Septentrion, 2011 ; *id.*, *La Fin de la Nouvelle-France*, Paris, Armand Colin/ministère de la Défense, 2013 ; Edmond Dziembowski, *La Guerre de Sept Ans (1756-1763)*, Paris, Perrin, 2015.

4 Archives nationales [désormais AN], Marine, B² 253-255, 257-338.

5 AN, Marine, B³ 231, 238-239, 259, 265, 287, 289, 296, 304, 309, 311-312, 316-318, 321, 324, 326, 328, 331-333, 338-340, 345-347, 350-352, 354, 358-359, 361-362, 364-365, 367, 370-371, 373, 376-377, 379, 381-382, 386-387, 392-393, 397-398, 401-406, 409-411, 413-414, 416-419, 421-422, 424-428, 431, 435-437, 439-440, 447-452, 456-458, 460, 462, 466, 468-471, 473, 480-482, 486-487.

6 AN, Marine, B⁴ 38-45, 50-59, 61-62, 310.

On s'est également plongé dans la sous-série B¹ (« Décisions »), généralement négligée quant à elle. Il se trouve en effet qu'une grande partie de ce sous-ensemble, soit vingt-sept cartons, concerne la période ici envisagée⁷. On y trouve, d'une part, les registres des délibérations qui eurent lieu au Conseil de marine dans les années 1715-1721, et d'autre part les archives du travail du roi pendant la période 1728-1748, c'est-à-dire de l'entretien que Louis XV accorda chaque semaine à Maurepas pour que ce dernier lui rende compte des affaires de son département et prenne ses ordres sur différents sujets⁸. Sont venus s'y ajouter les seize cartons de la « collection Maurepas » de la bibliothèque de l'université de Cornell, où sont conservés la plupart des papiers que le ministre emporta dans son exil en 1749⁹. Rarement consultés, ces « papiers Maurepas » contiennent en effet, outre plusieurs centaines de lettres et quelques dizaines de documents issus du travail du roi, trois mémoires particulièrement amples, lesquels constituent manifestement les derniers vestiges d'une série aujourd'hui disparue de rapports adressés chaque année au roi pour lui rendre compte de l'état de sa marine.

ENJEUX

Or, à la lecture de ces archives, c'est une autre chronologie qui, d'emblée, se dessine. On ne tarde pas à s'apercevoir en effet que c'est au plus tard en 1719, c'est-à-dire en pleine Régence, que la construction d'une nouvelle marine fut décidée et entreprise. Aussi est-on conduit à réévaluer le rôle du Conseil de marine et de son chef, le comte de Toulouse, que l'on a eu jusqu'ici tendance à négliger¹⁰. Du même coup, c'est la nature et l'importance du rôle joué par Maurepas pendant le reste de la période qui sont remises en question, et qu'il convient, par

7 AN, Marine, B¹ 1-5, 12-16, 36-37, 39, 45-47, 56-65.

8 Sur le travail du roi, voir Michel Antoine, *Le Conseil du roi sous le règne de Louis XV*, Genève, Droz, 1970, p. 278-280.

9 Cornell University Library, « Maurepas collection », # 4614, 1-16. Voir, pour une première approche de ce fonds et de son histoire, les articles de John C. Rule, « The Maurepas Papers: Portrait of a Minister », *French Historical Studies*, vol. 4, n° 1, printemps 1965, p. 103-107 ; « Jean-Frédéric Phélypeaux, comte de Pontchartrain et Maurepas: Reflections on His Life and His Papers », *Louisiana History: The Journal of the Louisiana Historical Association*, vol. 6, n° 4, automne 1965, p. 365-377.

10 Créé au mois de septembre 1715, en même temps que les autres conseils de la Polysynodie, et placé sous la direction du comte de Toulouse, amiral de France, le Conseil de marine survécut, comme le Conseil des finances, au tournant autoritaire de la Régence en 1718, et demeura en place jusqu'au mois de mars 1723. Force est de constater qu'on ne saurait citer le moindre ouvrage qui lui soit spécifiquement consacré. Aussi faut-il s'en rapporter à l'article, nullement négligeable d'ailleurs, mais un peu vieilli tout de même, de Charles Chabaud-Arnault, « Études historiques sur la marine de France: XII. La marine française sous la Régence et sous le ministère de Maurepas », *Revue maritime et coloniale*, n° 109, juin 1891, p. 447-458.

conséquent, d'examiner de plus près qu'on l'a fait jusqu'à présent¹¹. C'est d'autant plus vrai qu'à l'autre extrémité de la période, les sources invitent à nuancer l'idée, traditionnellement admise, d'une guerre de Succession d'Autriche qui se serait relativement bien passée pour la marine française et aurait démontré la supériorité de son matériel, validant ainsi les choix effectués pendant la paix. Il était donc nécessaire, on le voit, de reprendre la question à nouveaux frais.

Qu'on ne s'attende pas à trouver dans cette thèse une histoire de la marine au sens classique du terme, dont on aborderait, par le menu, toutes les facettes, de l'administration centrale aux infrastructures, en passant par les finances, l'approvisionnement ou encore le personnel. En effet, c'est l'instrument naval qui sera au centre de l'analyse, autrement dit le matériel, mais en tant qu'il fut conçu, produit et entretenu en vue de l'emploi que l'on prévoyait d'en faire. On est effectivement frappé à la lecture des sources par le fait que les hommes qui présidèrent aux destinées de la première marine de Louis XV éprouvèrent le besoin de *modéliser* l'instrument dont ils estimaient que la France avait besoin. Telle est la démarche que l'on voudrait ici saisir et mettre en lumière, en faisant le rapprochement avec ce que l'on appelle aujourd'hui dans nos états-majors le « raisonnement capacitaire », lequel aboutit à la définition d'un « modèle d'armée », doté des « capacités » nécessaires pour atteindre les objectifs qui lui sont assignés. Dès lors, différentes questions se posent. Quel fut le « modèle de marine » retenu ? Comment, par qui et dans quel cadre fut-il élaboré et adopté ? S'avéra-t-il soutenable sur le long terme ? Comment réagit-il à l'épreuve du feu et de la mer ? Quelles leçons en tira-t-on ? La réponse à ces questions s'articule autour de ce qu'on a cru être les trois principaux paramètres de ce modèle, sur lesquels on savait manifestement pouvoir jouer alors, tantôt pour réduire les dépenses, ou au contraire pour rééquilibrer le rapport des forces, tantôt pour adapter l'instrument à l'usage qu'il était question d'en faire.

11 En dépit des travaux et des publications qui lui ont naguère été consacrés de part et d'autre de l'Atlantique, Maurepas demeure l'un des plus célèbres inconnus de son siècle. On mentionnera cependant les ouvrages, malheureusement décevants, de Maurice Filion, *Maurepas, ministre de Louis XV* (Montréal, Leméac, 1967) et *La Pensée et l'action coloniale de Maurepas vis-à-vis du Canada. 1723-1749, l'âge d'or de la colonie* (Montréal, Leméac, 1972); la thèse, restée inédite, de Richard D. Bourland, « Maurepas and His Administration of the French Navy on the Eve of the War of the Austrian Succession (1737-1742) », thèse de doctorat, Indiana, université de Notre-Dame, 1978, laquelle n'apporte d'ailleurs rien de bien neuf par rapport à l'historiographie française du XIX^e et du début du XX^e siècle; et, pour finir, la biographie d'André Picciola, *Le Comte de Maurepas. Versailles et l'Europe à la fin de l'Ancien Régime*, Paris, Perrin, 1999, qui n'inspire pas toujours une très grande confiance.

RÉSULTATS

Dans une première partie (« Établir »), on s'est attaché à montrer que l'adoption par le roi d'un « nombre réglé de vaisseaux » ou, comme nous le dirions de nos jours, d'un certain « format » des forces navales, était alors, compte tenu de ses implications en matière de prestige, de puissance et de dépense, le principal enjeu de l'élaboration d'un modèle de marine. Ainsi Louis XIV avait-il « établi » sa marine à cent cinquante vaisseaux et frégates en 1671. Ce faisant, le projet du Roi-Soleil aurait été, si l'on en croit Maurepas, de se doter de l'une des premières marines d'Europe, capable de faire jeu égal avec celles de l'Angleterre et des Provinces-Unies, qui se disputaient alors la première place sur mer. Mais, à partir de 1709, Louis XIV avait cessé de pouvoir subvenir à l'entretien de ses vaisseaux, ce qui avait provoqué l'effondrement de sa marine. Nul ne semble donc avoir douté après 1715 que l'entretien d'un tel instrument naval était au-dessus des moyens d'une France désormais affaiblie et ruinée. Ainsi les projets du Conseil de marine témoignent-ils d'une volonté de trouver, en la matière, une juste mesure. Son chef et ses membres semblent avoir été convaincus qu'avec quatre-vingts vaisseaux et frégates, la France conserverait les moyens de se défendre sur mer. C'est pour mettre cette marine sur pied que le régent accorda au Conseil, à partir de 1719, de substantielles augmentations de fonds, qui lui permirent de s'engager dans d'importants travaux de construction. Dès 1725, pourtant, le duc de Bourbon décida de revoir ce projet à la baisse. Souhaitant diminuer les fonds de la Marine d'un tiers pour augmenter les forces de terre, à un moment où la guerre paraissait sur le point d'éclater avec l'Autriche et l'Espagne, il réduisit en effet les forces navales à proportion. Ainsi la première marine de Louis XV fut-elle finalement établie à cinquante-quatre vaisseaux et frégates seulement. Or, il fallut attendre la guerre de Succession d'Autriche, dont les premières opérations révélèrent l'excessive faiblesse de cette marine, pour que Maurepas se décide à proposer au roi de la « rétablir » et de se donner les moyens d'en augmenter significativement les forces. Sans aller jusqu'à proposer à Louis XV la mise sur pied d'une marine capable de faire jeu égal avec celle de George II, le secrétaire d'État lui recommanda en 1745 de doubler ses forces navales et de les porter à cent vaisseaux et frégates, ce qui était suffisant, d'après lui, pour résister aux cent vingt-cinq vaisseaux de la Royal Navy. Contrairement à ce qui s'était passé en 1725, il s'agissait donc cette fois d'augmenter les dépenses pour pouvoir mettre sur pied et entretenir l'instrument naval dont on estimait avoir besoin. Or, tout indique que c'est ce projet qui finit par s'imposer en 1748, et auquel le roi resta fidèle jusqu'à la fin de son règne, en sorte que Maurepas peut, à bon droit, passer pour l'architecte de ce que l'on pourrait appeler la « deuxième marine de Louis XV ».

Une seconde partie (« Entretien ») met en lumière les principales contraintes qui pesaient alors sur la mise sur pied d'un modèle de marine donné, c'est-à-dire sur la construction et, surtout, sur l'entretien à long terme d'un nombre préétabli de vaisseaux. On s'est d'abord attaché à établir la chronologie des travaux qui lui donnèrent le jour et prolongèrent son existence pendant un quart de siècle. Il s'avère alors qu'avec pas moins de vingt-six vaisseaux et frégates, le Conseil de marine joua un rôle décisif dans l'édification de la première marine de Louis XV. Il fallut en effet attendre la veille de la guerre de Succession d'Autriche pour que le nombre des bâtiments construits sur l'ordre de Maurepas dépasse enfin celui des vaisseaux bâtis à l'initiative du Conseil de marine. Par rapport à ce que l'on croyait savoir de leurs rôles respectifs, la surprise est donc de taille. Aussi est-on conduit à s'intéresser de plus près à la politique de construction du Conseil de marine, d'autant que les résultats auxquels il parvint et qui n'ont rien de négligeable demeurent, à l'évidence, très en deçà des objectifs qu'il s'était initialement donnés. Mérite notamment d'être souligné le fait qu'il s'engagea dans un effort de construction sans précédent depuis les premières années de la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Or, depuis lors, les arsenaux avaient connu de longues années de pénurie et d'inactivité, pour ne pas dire de misère. Aussi le Conseil de marine semble-t-il s'être montré trop ambitieux, contribuant à désorganiser et ralentir les constructions qu'il cherchait pourtant à accélérer, ce qui devait avoir de lourdes conséquences par la suite. Faute d'avoir suffisamment de bois en réserve, les constructeurs n'avaient eu d'autre choix en effet que d'employer ceux de fraîche coupe, à mesure qu'ils leur étaient livrés. Or, quelques années plus tard, beaucoup des vaisseaux qu'ils avaient bâtis étaient déjà en grande partie pourris. Le risque était, si le problème durait, voire prenait de l'ampleur, de faire s'effondrer le « modèle de marine » que l'on venait mettre en place, lequel avait été fondé sur le postulat qu'un vaisseau bien entretenu pouvait durer vingt ans. Aussi Maurepas prit-il le problème très au sérieux et s'efforça-t-il d'y remédier, notamment en amassant de grandes quantités de bois dans les arsenaux pour leur laisser le temps de sécher avant leur mise en œuvre et en faisant délibérément durer les constructions, comme il était de coutume outre-Manche afin que les membres des vaisseaux aient le temps, une fois mis en place, de sécher à l'air libre. En fin de compte, pourtant, toutes ces précautions devaient se révéler vaines : les premières campagnes de la guerre de Succession d'Autriche mirent au jour la fragilité d'une grande partie de l'instrument naval français, qui se brisa, pour ainsi dire, au premier effort que l'on fit pour l'employer. Or, de ce naufrage, Maurepas tira la leçon que les vaisseaux construits dans les ports du Ponant ne pussent durer plus de dix à douze ans, ce qui signifiait qu'il aurait fallu, pour renouveler le matériel et le conserver en bon état, construire ou refondre chaque année deux fois plus de vaisseaux qu'on ne l'avait fait jusqu'à présent.

Dans une troisième partie, enfin (« Composer »), on s'est attaché à montrer que le choix d'un certain « système de guerre », impliquant ce que nous appellerions aujourd'hui des besoins opérationnels spécifiques, se traduisait par la préférence donnée à certains rangs de vaisseaux, compte tenu de l'idée que l'on se faisait de leur potentiel. Or, quel que fût le système de guerre retenu, c'est à partir d'un éventail de possibilités finalement assez réduit qu'il fallait choisir. On ne distingue guère en effet que sept à huit modèles de vaisseaux dans la première marine de Louis XV, dont on s'est attaché à dégager ce que l'on pourrait appeler l'« idéal type », lequel a ensuite été associé, suivant l'usage des contemporains, à un nombre de canons qui est, le plus souvent, purement indicatif. Une fois cette typologie mise en place, on s'est efforcé d'expliquer les choix qui furent faits en la matière, tout au long de la période. Ainsi s'avère-t-il que le Conseil de marine s'attacha à mettre sur pied une marine taillée pour ce qu'il est convenu d'appeler la « guerre d'escadre ». De toute évidence, le comte de Toulouse avait pour ambition en cas de guerre de reprendre la mer à la tête de ce que l'on appelait alors une « armée navale », autrement dit d'une formation de plusieurs dizaines de vaisseaux évoluant « en corps d'armée ». C'est ce qui explique pourquoi le Conseil de marine avait prévu de faire bâtir dix vaisseaux à trois ponts de 104 et de 90, que leurs gros canons et l'épaisseur de leur côté rendraient à la fois redoutables et pratiquement invulnérables dans un combat en ligne, de même que vingt vaisseaux de 74, lesquels étaient à peine moins lourdement armés que les trois-ponts, tout en étant plus légers et plus manœuvrants. Enfin, pour compléter l'armée navale, on devait leur adjoindre vingt vaisseaux de 64, ceux de 56 ayant manifestement été jugés trop faibles pour entrer en ligne. Imposant sur le papier, cet instrument naval n'était cependant encore qu'ébauché lorsque le Conseil de marine fut supprimé. C'est ce qui permit à Maurepas de le remanier et de l'adapter, peu à peu, à un autre usage. Renonçant à mener une guerre d'escadre, ce qui était de toute manière hors de portée de la marine telle qu'elle avait été établie en 1725, le secrétaire d'État opta en effet pour ce que l'on a coutume d'appeler la « guerre de course ». Suivant en cela les conseils de Duguay-Trouin, Maurepas prévoyait en effet en cas de rupture avec la Grande-Bretagne de former de petites « escadres séparées » ou « particulières », composées d'une demi-douzaine de vaisseaux et de frégates chacune, qui éviteraient la rencontre des forces navales ennemies et s'attaqueraient aux convois et aux flottes marchandes. Or, si les vaisseaux de 74 pouvaient, à la rigueur, convenir à cet emploi, on pouvait fort bien s'en tenir à ceux de 64 et de 56, lesquels étaient moins coûteux à construire et à armer. Ainsi s'explique la préférence qui fut pendant longtemps donnée par Maurepas à ces deux derniers modèles de vaisseaux. Les premières opérations de la guerre de Succession d'Autriche démontrèrent cependant, notamment le combat qui eut lieu au large de Toulon le 22 février 1744, qu'il n'était pas toujours possible

d'éviter un affrontement en ligne et que l'absence de gros vaisseaux, notamment à trois ponts, se faisait alors cruellement sentir. Quant à la guerre de course, sa mise en œuvre fut gênée par les qualités nautiques pour le moins décevantes de la plupart des vaisseaux du roi, dont le moins que l'on puisse dire est que rien n'indique qu'ils étaient, à cette date, mieux conçus ou plus réussis que les meilleurs bâtiments de la Royal Navy. Le moins que l'on puisse dire est donc que la première marine de Louis XV se montra, somme toute, assez inoffensive pour l'ennemi.

OCÉANS ET MARINE FRANÇAISE EN PAIX, MISSIONS ET
STATIONS NAVALES (1763-1792)

Ederm Olivier-Jégat

Université Bretagne Sud, Lorient, laboratoire TEMOS CNRS UMR 9016

Thèse préparée à l'université Bretagne Sud sous la direction de Sylviane Llinares et soutenue à Lorient le 31 août 2020. Le jury était présidé par Caroline Le Mao et composé de Gilbert Buti & d'Olivier Chaline. Ce travail universitaire comprend un volume tripartite de 643 pages.

241

« Jamais la Marine, pendant la paix, n'avait été dans une aussi grande activité quant au nombre de bâtiments en commission¹ »

Pierre-Victor Malouët, *Collection des opinions de M. Malouët, député de l'Assemblée nationale*, 1761.

À l'origine de cette thèse de doctorat, nous retrouvons une question simple : que fait la marine de guerre durant les périodes de paix ? Interroger les périodes de paix ne va pas de soi dans un siècle jalonné de guerres. Souvent les historiens passent d'une guerre à une autre, insistant moins sur les périodes de paix hors de l'évènement historique. Pourtant, la paix est une période charnière qui peut tenir de la de léthargie ou au contraire être profondément tournée vers l'avenir. La paix et la guerre sont sœurs, jamais éloignées l'une de l'autre, toujours représentées en opposition, l'une étant complémentaire de l'autre.

La période chronologique de notre étude s'étend de 1763 à 1792, soit la fin de la guerre de Sept Ans à la veille des guerres révolutionnaires. L'adoption d'un cadre géographique large à l'échelle du monde pour les principaux théâtres d'opérations français permet d'approfondir d'un regard spécifique le développement des stations navales françaises. Sous l'impulsion d'une politique motivée entre autres par la revanche sur l'Angleterre, les décennies postérieures à la guerre de Sept Ans se révèlent extrêmement dynamiques tant en termes de construction

1 Pierre-Victor Malouët, *Collection des opinions de M. Malouët, député de l'Assemblée nationale*, t. I, 1791, p. 224.

que d'activité navale. L'objectif de la recherche était également d'interroger l'idée du désarmement massif et de la mise en sommeil des armements en période de paix. Enfin, nous avons à cœur de travailler et d'étoffer les connaissances sur l'opérationnel naval en dehors des affrontements, revendiquant l'attachement à une histoire de la marine en mer, méthodologiquement liée au renouvellement de l'histoire navale qui invite à sortir du point de vue terrien en extrayant la navigation d'une parenthèse entre deux terres et en la plaçant comme un moment historique en tant que tel.

242

Il nous fallait premièrement connaître la réalité de l'activité de la marine en période de paix en dressant un état des lieux quantitatif inédit. Sur les vingt-quatre années examinées (1763-1777 et 1784-1792), le corpus de référence constitué, qui s'appuie sur un très long dépouillement des fonds de la Marine aux Archives nationales, comprend un peu plus de mille deux cents armements. Avec quelques fluctuations ponctuelles, l'activité navale s'avère globale et continue de 1763 à 1792. Les pics d'armement que connaissent les décennies 1760 et 1770 constituent lors de la décennie 1780 l'assise moyenne de la mobilisation. Nous observons aussi un doublement du temps de campagnes entre les décennies 1760-1770 et 1780. Signe qu'elles constituent nouvellement un socle organique de la projection navale française, et alors que les tensions budgétaires s'intensifient à partir de 1787, l'effort militaire et financier n'est pas remis en question. Aussi, la marine est-elle passée d'une force navale permanente depuis Louis XIV à une force navale permanente et active sous Louis XVI.

Pour mener à bien une partie des missions assignées en période de paix, la plus grande majorité des navires de guerre se concentre au sein de noyaux de projection que constituent les stations navales. La marine définit à la fin de l'Ancien Régime un nombre restreint de cinq stations navales principales, rattachées à des zones d'intérêts économiques, avec ou sans emprises territoriales : celle de Terre-Neuve, de l'océan Indien, des côtes occidentales d'Afrique, du Levant et des Antilles.

La représentation cartographique des flux stationnaires, résonnant comme un oxymore naval et esquissant le visage des stations navales laisse transparaître un polymorphisme opérationnel. Pour les stations navales de l'Amérique (îles du Vent, îles Sous-le-Vent et Saint-Pierre-et-Miquelon), la mise en œuvre d'un système stationnaire et l'existence d'une complémentarité entre les stations antillaises et celle de Terre-Neuve sont à souligner démontrant que la contrainte cyclonique peut être aussi une opportunité opérationnelle. Dans les Antilles, l'essentiel des forces navales est concentré en Martinique et en Guadeloupe tranchant avec l'absence de centralité du dispositif au Levant. Dans l'océan Indien, la dispersion des forces est flagrante, contrainte par un théâtre d'opérations de plusieurs millions de kilomètres carrés. Avec l'Inde comme centre opérationnel de la station, l'archipel des Mascareignes reste le cœur logistique.

Hors des conflits, la Marine ouvre sa sphère d'activité et son répertoire d'action : lutte contre la contrebande et la piraterie, exploration, expérimentation technique, hydrographie, diplomatie, logistique, formation, etc. Cette dispersion de la projection démultiplie d'autant les expériences à partir desquelles la marine capitalise car chaque théâtre d'opérations constitue en quelque sorte un laboratoire. Au sein de chaque station navale, la marine développe tout ou partie de ces missions, dissociant ce régime d'une seule concentration de force militaire qui se résumerait à une action de protection coloniale passive.

Aux Antilles, jamais la France n'avait investi autant de moyens pour endiguer l'interlope. Toutefois la position de la marine est complexe, tiraillée entre les aspirations opposées du commerce métropolitain et des colons. Dans le même temps, alors que le contrôle de la contrebande se généralise dans les Antilles, le malaise des officiers de la marine transparaît chez plusieurs témoins étudiés, pour qui cet emploi est dégradant. Nonobstant les forces centrifuges en présence, la marine veille à maintenir avec les moyens à sa disposition dans les entrepôts et dans les périphéries une autorité face aux trafics interlopes.

En Méditerranée, la politique de soutien du commerce levantin par la mise en œuvre de routes patrouillées et de croisières navales donne satisfaction et permet à la France de protéger le mieux possible les chrétiens et de maintenir l'essentiel du trafic maritime face aux prédatations étrangères. Cette surveillance demande toutefois un investissement notable pour maintenir un continuum naval, confirmant de la sorte la nécessité d'une permanence en mer.

Dans l'océan Indien, si l'activité de la station ne dure que quelques années, elle n'en demeure pas moins remarquable. L'effort de documentation, de cartographie et d'exploration est mené tambour battant dans l'intention de rattraper le retard accumulé sur la rivale britannique. Néanmoins, la fermeture des comptoirs hollandais, à l'issue du retournement de l'alliance avec les Provinces-Unies, rappelle à la France la difficulté, sinon l'impossibilité, de la projection sans le soutien logistique d'une base navale ultramarine en Inde.

Le déploiement des stations qui aurait pu s'effectuer uniquement dans le bassin caribéen depuis une lutte ciblée contre la contrebande est de ce fait élargi à l'ensemble des principaux espaces économiques vitaux pour le commerce extérieur de la France. Au-delà donc d'une réponse circonstancielle, le développement des stations, initié par Choiseul et Sartine, généralisé par le maréchal de Castries, pointe l'affirmation d'une politique navale globale et structurante à l'ensemble des zones d'intérêts économiques.

Le troisième et ultime axe de réflexion évalue quant à lui les ressorts de cette projection navale en paix. Dès 1784, la génération victorieuse de la guerre d'Indépendance américaine prend en main les stations navales. Grâce

à l'armement de nombreuses unités de guerre, la marine crée de nouvelles opportunités de commandements et d'embarquements pour les officiers comme pour les équipages, consciente que le savoir-faire et le capital technique acquis durant la guerre peuvent être perdus en quelques années. Elle s'évertue ainsi à maintenir des armements, observant volontiers la station ainsi que la paix comme un cadre et un moment idéal pour mettre en œuvre une école de la mer. La mise à l'eau de petites unités favorisées par la lutte contre la contrebande permet ainsi d'offrir des commandements aux enseignes comme aux gardes de la marine tandis que les escadres d'évolutions annuelles forment les cadres de la marine à la complexe conduite de division. Même en l'absence de conflits et de batailles, le maintien en condition opérationnelle reste d'actualité d'autant que la durée des campagnes s'aligne progressivement sur celles en guerre. Dans le même temps, afin d'accueillir dans la durée ces unités de guerre, la nécessité de disposer de plateformes portuaires ultramarines devient plus évidente. Ce faisant, les stations forcent les autorités françaises à réinterroger la nécessité de bases navales ultramarines et ses besoins.

Toutefois, l'investissement de la France en matière de ports militaires en situation coloniale est inégal. Dans le bassin Caribéen, le développement de Cap-Français à Saint-Domingue est à souligner, en complément du faible arsenal de Fort-Royal à la Martinique. Seule l'île de France dispose d'une base navale importante, mais éloignée à plus de 4 000 km du sous-continent indien, elle ne permet pas aux Français d'intervenir rapidement en Inde. Tant en matière de durée de campagne que d'infrastructures portuaires coloniales, la France opte pour une politique singulière. Celle-ci tient parfois du numéro d'équilibriste, cherchant à trouver un juste milieu entre allongement des campagnes et limitation du temps de présence des bâtiments de guerre en station afin d'épargner de coûteuses réparations dans les colonies. À l'image des infrastructures portuaires, la main-d'œuvre est réduite quand elle n'est pas inexistante. D'où s'ensuit l'emploi actif des stationnaires. Grâce à l'activité et à l'inventivité des équipages, les ports permettent aux bâtiments de guerre français de se maintenir en station le temps escompté malgré une assise fragile et rapidement saturée. Les tensions les plus observables concernent l'approvisionnement des bâtiments stationnaires. Bien que plus coûteux, c'est le ravitaillement réalisé principalement en interne qui est choisi par la marine, grâce à l'utilisation de sa flotte de charge, et une mise à profit du gisement logistique des bâtiments de guerre de relève arrivant de la métropole. Néanmoins, cette politique laisse apparaître des failles logistiques que la Royale aura du mal à combler tout au long de la période. La montée en puissance des stations entraîne de nombreux retards et ruptures d'approvisionnement qui ne sont contrebalancés que faiblement ou à grands frais par un approvisionnement local au sein des colonies, consécutif d'un faible développement des hinterlands

coloniaux français. Au-delà des décaissements imprévus, l'accroissement des effectifs mis en exergue se traduit mécaniquement par l'augmentation des dépenses de la marine. Les stations navales seules coûtent aux finances royales entre quatre et dix millions de livres par an. Que le financement des armements dépasse le budget consacré à la construction navale est un indicateur autant symbolique que précieux pour mesurer la bascule qui s'opère ; les administrateurs de la marine estiment préférable de voir les bâtiments de guerre en mer plutôt que rangés fièrement dans les arsenaux.

Comptes rendus

Évelyne Bermond-Picot, *À vos marques. Les marques des marchands du XIII^e au XIX^e siècle*, Villeneuve-d'Ornon, éditions G.L.I., 2020, 184 pages.

Nous connaissons de mieux en mieux le monde du négoce, les échanges et leurs circuits, les différentes formes de transports maritimes et fluviaux, mais les études restent encore trop limitées sur les arrimages des cargaisons, leur conditionnement et les marques. Sensibilisé par mes travaux notamment sur les approvisionnements de la Compagnie des Indes à la question des marques, j'ai souhaité, en voyant l'annonce sur le site du GIS d'Histoire et sciences de la mer de la publication du livre d'Évelyne Bermond-Picot, préfacé par Anne-Marie Cocula-Vaillières, en faire le compte-rendu. Ce livre, riche d'une nombreuse documentation, qui couvre plusieurs siècles avec une prédilection pour le XVI^e siècle, avec de nombreux exemples en France, Angleterre, Empire, Suisse, permet de faire le point sur cette question.

La marque n'est pas la signature mais avec le temps, elle devient le cachet d'authentification qui peut s'y substituer dans certains cas, surtout quand la marque gravée sur une bague permet de l'imposer comme un tampon. Mais pour comprendre ce qu'est la marque, il faut comprendre sa finalité et son emplacement d'imposition.

C'est un usage pour l'authentification des documents de transport (charte-partie, connaissance) et des marchandises où elles sont inscrites et gravées sur les différents conditionnements (tonneaux, caisses, balles). C'est une précaution d'abord nécessaire pour l'identification et la récupération des cargaisons, et ensuite utile pour les expéditeurs qui confient à des maîtres et capitaines le destin de leurs marchandises. Quand les cargaisons d'un navire sont issues de plusieurs chargeurs, le connaissance, ou tout autre document notamment notarié, est rédigé de telle sorte que la marque figure en face du descriptif de la marchandise de chaque chargeur pour bien les distinguer. L'auteur précise en exemple que le texte indique que les barriques sont marquées de la marque inscrite en dehors du texte. Ces marques permettent aussi de distinguer dans une cargaison de vin les différentes qualités, le chargeur fournissant dans le connaissance la légende pour interpréter les marques apposées sur les barriques. Ces marques peuvent reproduire celles qui accompagnent la commande. Dans le cas de la compagnie des Indes, il s'agit de pouvoir différencier les marchandises commandées qui ne font que transiter par le port de Lorient à destination des comptoirs avec des sous-marques accolées à CDI qui sont les initiales de ceux-ci, des marchandises marquées CDI à l'usage du port de Lorient. « Le tout marqué et numéroté comme en marge », sur le connaissance permet, quand la cargaison arrive à destination d'identifier

clairement parmi les différents conditionnements, de boucaud, barriques, caisses et balles, les marchandises extrêmement diverses d'une cargaison.

Si sur les correspondances, la signature semble dominer largement, la marque figure outre la signature sur de nombreux documents notariés que présente l'auteur : contrat d'association, prêt à la grosse, prêt d'argent en général, vente, achat, mais aussi contrat de mariage, contrat d'apprentissage. L'autrice donne l'exemple de ces marques très stylisées qui sont déposées auprès des autorités pour se prémunir contre la fraude. Ainsi les marchands de la nation allemande de Lyon (originaires d'Augsbourg, Nuremberg, Ulm et Strasbourg) déposent en 1579 auprès des autorités un tableau de leurs marques pour la foire de Lyon. Elle publie également les tableaux au XVI^e siècle des marques des marchands de Bilbao, des comtés de Cheshire et du Lancashire et la marque de Schröder et Schyller bien plus tard en 1887 déposée auprès du tribunal de Bordeaux.

250 Mais progressivement la marque devient une marque-signature qui figure sur les différents documents notamment à l'aide d'une bague gravée qui devient un véritable tampon. Cela favorise la diffusion du modèle du « quatre de chiffre » aux XVI^e-XVII^e siècles. Elle est non seulement apposée sur les différents actes mais aussi inscrite ou gravée sur les différents conditionnements dans le Bordelais, en Savoie, Alsace, dans des villes marchandes suisses et allemandes. Cette marque est même utilisée par des pêcheurs des ports de la mer du Nord et de Baltique pour affirmer la propriété de leurs engins de pêche. Mais le « quatre de chiffre » sort du cadre strictement commercial pour devenir un marqueur social qui est appliqué sur les façades des résidences de marchands ou utilisé par les donateurs pour signifier leur financement de vitraux d'églises.

Cet ouvrage nous montre que notre lecture des documents marchands ne doit pas négliger ces signes d'appartenance des cargaisons. Ils nous informent sur les modalités et les procédures des transports et des relations commerciales entre partenaires. Ces marques peuvent éclairer le processus administratif de la fraude : le faux-connaissance pour déguiser certes la destination, mais aussi la composition de la cargaison, la falsification de la qualité d'un produit comme le vin, l'absence de déclaration d'une partie de la cargaison, les fausses identités. Si le port est lieu de contrôle, comment les autorités portuaires et douanières exploitent-elles ces marques pour vérifier la légalité et la conformité des opérations commerciales en confrontant la cargaison avec les documents d'accompagnement. Ce temps de la procédure apparaît très rarement dans les travaux fussent-ils excellents¹.

Gérard Le Bouëdec,
professeur émérite à l'université de Bretagne Sud

1 Marguerite Figeac-Monthus, Christophe Lastécouères (dir.), *Territoires de l'illicite, ports et îles, de la fraude au contrôle (XVI^e-XX^e s.)*, Paris, Armand Colin, 2012, 400 p.

Gérard Rolloy, *Négociants bayonnais du XVIII^e siècle. Commerce maritime et vie politique*, Paris, Les Indes savantes, « Le temps de l'histoire », 2018, 406 p.

Gérard Rolloy a multiplié dans cet ouvrage les extraits d'archives (avec beaucoup de correspondances), ce qui en fait un recueil documentaire riche. Et il les a utilisés pour bâtir une analyse qui se déploie chronologiquement, en trois étapes : une vie de relative sérénité dans les années 1750-1760 ; une activité troublée par la guerre maritime dans les années 1770-1780 ; et enfin une traversée tourmentée des années révolutionnaires jusqu'en 1794. C'est plutôt donc un demi-siècle qui est scruté dans le cadre de cette histoire qui entrecroise l'économie marchande et maritime, la sociologie et la politique.

En fait, il s'agit d'abord moins d'une histoire bayonnaise que d'une histoire internationalisée puisque le négoce de Bayonne est fort actif en Espagne, notamment à Cadix, par le biais de réseaux de redistribution des biens importés (cacao, cochenille, sucre, tabac, cuirs, etc.). Ce port-relais est une plateforme d'import-export vers le sud mais aussi vers l'Europe du Nord-Ouest. Aussi les aléas se multiplient-ils quand la guerre maritime vient perturber ces flux. Les déconvenues dues aux corsaires sont ainsi nombreuses, bien que des armateurs arment des corsaires français de leur côté (des frégates armées de canons). Et les échanges avec les pays neutres pâtissent de ces obstacles. Enfin, quand l'Espagne se joint à l'ennemi, sont remis en cause non seulement le commerce mais aussi la vie même des marchands bayonnais installés à Cadix (cité de soixante-cinq mille habitants contre seulement dix mille à Bayonne) et la tranquillité des zones basques frontalières, où des familles ont des propriétés. Sans se vouloir une histoire du négoce de cette cité-port, le livre ne manque pas de faire vivre les branches d'activité qui procurent revenus, fortune et position sociale aux dynasties familiales qui constituent le cœur de l'étude ; et les affaires de crédit sont elles aussi évaluées, en insistant sur les risques d'asymétrie d'information et l'enjeu de la confiance et du capital de réputation (p. 71, p. 150).

En effet, Gérard Rolloy suit deux douzaines de familles (Lalanne, Cabarrus, Laserre, Bretous, Batbedat, etc.) sur deux ou trois générations, celles qui constituent une communauté de bourgeoisies, d'affaires, d'influence. Elles sont les actrices de la chambre de commerce (créée en 1726), du tribunal de commerce, de la mairie (par le biais des échevins), de la bourse des marchands. Elles négocient entre elles les changements à apporter à l'équipement maritime, les règles de la vie marchande. Elles se concurrencent pour obtenir la ferme des revenus d'une cité mal gérée – attribuée en 1757-1769 à Bernard Laserre, d'une dynastie devenue quelque peu l'héroïne de cette enquête. Elles s'affrontent même à propos du maintien ou non du « port franc » qui permet à Bayonne de développer sa

fonction de « pôle-relais » (*hub* en anglais). Mais elles convergent le plus souvent quand il s'agit de déterminer des positions communes face aux désirs exprimés par les autorités parisiennes. Des stratégies matrimoniales classiques consolident l'entrecroisement bourgeois, et l'ouvrage devient alors une sorte de saga raisonnée de la consolidation de ces élites.

Malheureusement, cet essor et ces équilibres sont perturbés par la Révolution française. Certes, pendant quelques semestres, ces bourgeois jouent le jeu de la réforme, et le livre foisonne de documents relatant l'analyse des faits parisiens et locaux tout à la fois. De toute façon, ils continuent à tenir les rênes du pouvoir, et en 1791-1792, Charles Laserre est même élu maire puis président du tribunal de commerce, en pleine marche vers la République. Puis il faut louvoyer afin de tenir compte du rééquilibrage du pouvoir, avec une assemblée populaire parfois véhémement et exigeante, des autorités militaires renforcées et les effets des mutations de l'exécutif à Paris. Gérard Rolloy soupèse avec doigté ces adaptations et parvient à déterminer la philosophie de ces élites : elles rejettent le « modérantisme » qui condamne les nouveaux pouvoirs ; elles réussissent à forger un corpus d'idées qu'on pourrait qualifier de centre gauche, avec prudence et lucidité, en plaidant sans cesse pour la préservation de la liberté des marchés, mais en s'accommodant d'autant plus mal de la pression des « sections parisiennes » qu'elle s'exerçait au détriment de la liberté économique (p. 371).

252

Toutefois, le durcissement du régime des montagnards les place soudain dans le champ de la suspicion contre les « accapareurs », les manipulateurs des prix des biens de consommation. Un contrôle strict s'abat sur les échanges maritimes afin de veiller à ce que les marchands n'exportent pas des marchandises qui pourraient être utiles à la population. Et, finalement, Laserre est lui-même arrêté en septembre 1794 et exécuté... Mais le livre s'interrompt soudain, sans qu'on sache si ces élites marchandes, foncières et immobilières ont pu prendre leur revanche en 1795-1798 et quel a été leur rôle sous le Directoire et le Consulat.

Hubert Bonin,
Sciences Po Bordeaux & GREThA-Bordeaux Université

Arnaud Bartolomei, *Les Marchands français de Cadix et la crise de la Carrera de Indias (1778-1828)*, Madrid, Casa de Velázquez, 2017, 416 p.

Cet ouvrage, fruit de la thèse d'Arnaud Bartolomei, maître de conférences à l'université Côte d'Azur, se propose d'étudier la communauté marchande française établie dans la ville de Cadix, capitale du commerce hispano-américain, dans une période de crise allant de 1778, année de l'instauration du *comercio libre*, à 1828, après l'indépendance des colonies espagnoles d'Amérique et la disparition de toute réglementation relative à la Carrera de Indias. Pour ce faire, l'auteur met en lumière la vie, les pratiques et la capacité de résistance de ce groupe marchand à une époque où ses positions dans le grand commerce hispano-américain se trouvaient menacées. À partir de l'étude d'un groupe d'environ cinq cents marchands français, Arnaud Bartolomei analyse la manière dont les acteurs économiques étaient amenés à se déterminer et à se positionner dans la période tourmentée de la Révolution française, des guerres napoléoniennes et de l'émancipation des colonies espagnoles d'Amérique.

L'ouvrage s'inscrit dans la continuité d'une production historiographique déjà riche relative aux situations de crise et de déclin marchand à l'époque moderne. Ainsi, l'étude de Manuel Covo sur les négociants huguenots ou celle de David Hancock sur les commissionnaires écossais mettent en évidence l'attitude des acteurs économiques en situation d'échec. De plus, les communautés négociantes étrangères établies en Espagne aux XVII^e et XVIII^e siècles ont fait l'objet de nombreux travaux. Que l'on songe aux analyses de Didier Ozanam, Antonio García Baquero, Pedro Collado Villalta ou Manuel Bustos Rodríguez, ces études ont permis d'approcher le poids économique et l'organisation des Français, qui formaient la communauté marchande étrangère la plus prospère parmi les colonies étrangères de la ville andalouse. Arnaud Bartolomei prolonge et renouvelle ces travaux en mettant plus précisément en lumière les logiques de décision de ces acteurs économiques en période de crise à partir de l'étude de leur environnement familial, social et culturel. L'ouvrage met en exergue un repli général mais également l'hétérogénéité de ces marchands et de leurs attitudes face à ces difficultés.

La description des mécanismes et des flux commerciaux polarisés par Cadix font ressortir la centralité du port andalou dans les réseaux d'échanges hispano-américains. Cadix détenait en effet le monopole du commerce colonial espagnol depuis 1679, avantage renforcé par le transfert de la Casa de Contratación en 1717. S'appuyant sur les archives d'une vingtaine de maisons de négoce, l'analyse fait ressortir les avantages comparatifs spécifiques de ces réseaux marchands. Malgré la perte du monopole gaditan avec les décrets du *comercio libre* en 1778, la mise en œuvre d'un tarif douanier protectionniste et la fin de privilèges douaniers – comme le *Convenio d'Eminente* – ou encore les aléas du contexte international, le commerce gaditan demeura dans un premier temps

prospère en raison de l'ancienneté et de l'importance de ses colonies étrangères qui animaient les échanges transatlantiques. Selon Arnaud Bartolomei, la rupture décisive n'intervient qu'en 1823, avec la mise en place d'échanges directs entre les négociants européens et les nouvelles républiques américaines.

Le maintien relatif des positions commerciales françaises à la fin du XVIII^e siècle traduit alors la capacité d'adaptation des négociants. Plusieurs maisons diversifient leurs activités et mettent en œuvre de nouvelles stratégies afin de survivre. Elles s'impliquent notamment dans le commerce des produits manufacturés anglais ou des toiles de Silésie. De même, la course apparaît comme une activité rentable à l'époque du blocus britannique. Cependant, le déclin de la colonie est manifeste dans les années 1790, après l'exécution de Louis XVI, la rupture des relations diplomatiques franco-espagnoles et du commerce hispano-américain. La communauté marchande ne parvient pas à maintenir les avantages dont elle bénéficiait.

254

Dans un dernier chapitre très réussi, l'auteur analyse les relations de ces étrangers avec leur environnement social local, entre désir d'intégration et volonté de retour en France. Arnaud Bartolomei envisage la question plus générale de la condition des étrangers en Europe à la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle. Par exemple, les procédures de naturalisation et les mariages avec des femmes espagnoles permettaient aux Français de s'immiscer dans le commerce de la Carrera de Indias, que la législation espagnole réservait aux seuls Espagnols. En dépit du contexte tourmenté des années 1790 et des premières décennies du XIX^e siècle, une minorité décide néanmoins de demeurer à Cadix en raison des attaches familiales, des liens noués et de l'intégration de ces individus dans la société gaditane. L'ouvrage apporte ainsi une contribution à la délicate question de la fabrique du national en situation d'extranéité, des stratégies identitaires des Français et de leur insertion au sein des communautés locales. L'auteur montre ce que supposait, pour ces individus, le fait de demeurer à Cadix, de faire le choix de l'intégration ou, au contraire, du départ.

L'ouvrage d'Arnaud Bartolomei constitue ainsi un apport historiographique précieux et essentiel. Grâce à un vaste travail documentaire, l'étude apporte un regard renouvelé sur la présence commerciale française dans le monde hispanique au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles. L'auteur s'appuie sur une bibliographie riche et des sources françaises et espagnoles variées. Riche par la documentation exploitée, l'ouvrage présente de surcroît de réelles qualités pédagogiques ; les trente-sept figures ainsi que les dix-sept annexes judicieusement sélectionnées constituent un outil précieux. Évitant les simplifications et les facilités, l'auteur donne à voir les dynamiques, les stratégies et la capacité de résistance d'un monde marchand en situation de repli.

Sylvain Lloret

Agrégé d'histoire-géographie, docteur en histoire moderne

Robert Bickers, *China Bound. John Swire & Sons and its World (1816-1980)*, London, Bloomsbury, 2020, 534 p.

Le quasi bicentenaire de la société John Swire & Sons (JSS), créée en 1816 à Liverpool, a fourni au spécialiste de l'histoire chinoise Robert Bickers, de l'université de Bristol, de quoi analyser comment elle est devenue l'un des géants économiques de Chine et d'Asie du Sud-Est. Il s'est notamment servi des archives transmises à la SOAS (London University-School of Oriental and African Studies). Les cités-ports chinoises ont gardé la mémoire des *hongs*, les grandes sociétés commerciales, d'abord autochtones – d'où le musée des *hongs* à Canton/Guangzhou –, puis étrangères, notamment à Hong Kong, avec Jardine Matheson, Inchcape et Butterfield & Swire, qui rayonnaient dans les concessions étrangères en Chine, en liaison avec leurs banquiers et grâce à leurs compradors, les gérants des relations avec les communautés d'affaires locales².

255

UN LEVIER DE LA THALASSOCRATIE ANGLAISE

Les forces commerciales des cités-ports anglaises se font les leviers de la thalassocratie britannique en Chine, dans la colonie de Hong Kong et dans les concessions. Richard Swire, son frère Samuel et son cousin John saisissent l'opportunité d'y construire une aire d'influence européenne en partant de Canton, en pleine expansion démographique et économique ; deux fils de John, William et John Samuel, prennent la relève, d'où le nom John Swire & Sons (JSS).

JSS perce en tant que grande société transocéanique, par le biais d'une activité de navigation entre Liverpool (avec une ligne directe rejoignant Guangzhou dès 1836), puis aussi Londres, et l'Asie-Pacifique. L'armement maritime devient le socle de la compagnie jusqu'à nos jours, d'abord entre la métropole (Liverpool, puis Londres) et les ports de l'Asie-Pacifique et de la mer de Chine, grâce à l'Ocean Steam Ship Company. La filiale China Navigation Company relie Hong Kong, Shanghai et les ports à concession, et elle dessert les escales du Yang Zi ; une société en partenariat (avec Holt), Blue Funnel, unit Hong Kong et le Japon, puis aussi divers pays ou colonies du Pacifique – dans le cadre d'un cartel établi en 1879 par les compagnies concurrentes ; s'y ajoute en 1900 un grand chantier naval à Hong Kong, pour la construction et la réparation de navires. Outre les trajets des Européens entre l'Asie et le Royaume-Uni, des navires du groupe transportent des

2 Voir les liens <https://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/488add48-3533-4a5d-96c1-f4d7938b6473> et <https://swirenews.swire.com/200Anniversary/index.html>.

migrants chinois vers l'Australie et Singapour, et pendant quelques années vers l'Afrique du Sud, en une imbrication entre les outre-mers des intérêts britanniques.

256

Les cargos bénéficient surtout des échanges de marchandises et denrées entre l'Europe et l'Asie et de la collecte des cargaisons le long des côtes et en amont des fleuves jusqu'aux ports importants par des réseaux de bateaux de cabotage (*feeders*). Cette complémentarité est évidente puisque JSS se lance dans le négoce grâce à une association entre deux familles, d'où Butterfield & Swire en 1867, avant que les Butterfield se retirent dès 1868. Elle contrôle des entrepôts et quais spécialisés à Shanghai (1866) et Hong Kong (1870) puis dans diverses cités-ports de Chine, au fur et à mesure de la pénétration au cœur de la vie marchande de ce pays. Sa première vocation est de distribuer des produits britanniques, lainages et cotonnades, puis toute une gamme de produits européens dans le large outre-mer de l'Est asiatique, en échange de thé, d'étain ou de tabac asiatiques ; puis la diversification des flux développe plus encore cette activité. Armement maritime et négoce unissent leurs moyens pour approvisionner les troupes britanniques lors des guerres civiles chinoises quand elles doivent défendre les bastions des concessions (comme en 1863-1866 ou dans les années 1920), lutter contre la piraterie fluviale ou maritime, ou affirmer la présence du pouvoir hégémonique de la thalassocratie londonienne en mer de Chine.

Certes, il faut parfois lutter contre l'expression du ressentiment nationaliste chinois, comme à Guangzhou ou sur le Yangzi dans les années 1870 ; mais peu à peu la cohabitation entre les firmes britanniques et chinoises s'établit et leurs intérêts s'entremêlent grâce au commerce d'entrepôt et aux réseaux des compradors. À Hong Kong, par chance, le statut colonial facilite l'expansion de JSS : en transférant des techniques utilisées à Liverpool, elle y construit la plus grande sucrerie d'Asie en 1881 et le sucre Taikoo perce en Chine urbaine ouverte à de nouveaux modes de consommation.

UN CAS D'ÉTUDE EN HISTOIRE D'ENTREPRISE

Robert Bickers ne consacre pas d'analyses structurées à soupeser la stratégie du groupe. Il en attribue l'impulsion aux intuitions des dirigeants, aptes à appréhender le potentiel offert par tous ces marchés asiatiques. Il ne mobilise pas les outils du champ qu'est l'*histoire d'entreprise*. Manque en particulier une reconstitution des comptes et du chiffre d'affaires du groupe et de ses filiales et des effectifs du personnel administratif. Mais ses récits finissent par aboutir au même résultat quand ils apprécient les avancées tactiques dans tel ou tel port, les opportunités de diversification saisies quand sont anticipées des possibilités de

développement, et, souvent, la façon dont JSS dessert l'étau concurrentiel, soit par la négociation d'accords ou d'ententes, soit en approfondissant ses relations avec ses agents chinois (et aussi japonais et australiens), tout en gardant son enracinement dans les communautés de Liverpool et désormais aussi de Londres.

Une bonne gestion explique que JSS résiste aux récessions et crises bilanciellles qui éliminent une majorité de concurrents et elle se crée un capital de réputation en tant que « grand et ancien », en chinois : Taikoo. Sa force est de développer des réseaux de relations avec les diverses communautés d'affaires en Angleterre et en Chine, puis aussi à Yokohama et en Australie. Son esprit d'entreprise la pousse à se diversifier et à pénétrer les réseaux fluviaux chinois. La consécration est obtenue quand le siège est transféré de Liverpool à Londres en 1880 : elle devient l'un des symboles de la réussite de la thalassocratie impérialiste en Asie-Pacifique. Comme Jardine Matheson, Swire aura incarné la puissance de feu du capitalisme britannique en Asie-Pacifique, dans les concessions chinoises, mais aussi dans les fleurons du Commonwealth (Australie, notamment), que ses compagnies maritimes reliaient entre elles.

Au-delà de la reconstitution des carrières des hauts cadres d'origine européenne, Robert Bickers analyse aussi les relations sociales à l'intérieur des sociétés du groupe, leur mode de recrutement local, pour la main-d'œuvre de base, leur aptitude à prendre en compte les corpus de mentalités au sein d'un système de soumission double, à la fois celui des entreprises et celui du pouvoir colonisateur. Une forme banale de paternalisme autoritaire prévaut, mais les quelques milliers de salariés chinois employés dans les ports maritimes ou fluviaux (dans les entrepôts et sur les quais, dans les deux usines) accèdent à un niveau de vie plus stable que l'emploi informel dominant dans l'économie grise des grandes villes. Il décrit également l'enracinement de JSS dans ses espaces d'action, par le biais des compradors et de leurs agents, des courtiers maritimes, et aussi grâce aux portefeuilles de relations construits autour des lieux de sociabilité européenne (clubs, etc.). L'entrecroisement informel des cultures et des réseaux a sans cesse consolidé le groupe.

LA RECONVERSION PROVOQUÉE PAR L'HISTOIRE CHINOISE

JSS et ses filiales sont confrontées à la guerre civile et à la guerre contre le Japon dans les années 1930. Elles doivent louvoyer avec les autorités japonaises entre 1937 et 1945, négocier comment survivre et surtout préserver le personnel. Puis l'écroulement du système impérialiste européen en Chine après la victoire communiste explique le repli contraint du groupe JSS. On doit d'abord négocier durement avec le nouveau pouvoir afin d'assurer le transfert des actifs et du passif, d'où des indemnités à payer avant d'obtenir le droit de rapatrier les cadres pris en otages sur place, comme ceux qui ne peuvent quitter Shanghai qu'en juin 1955.

Une nouvelle stratégie prend corps. L'abandon du trafic côtier ou fluvial (Yangzi, rivière des Perles) et l'étatisation de l'économie expliquent que JSS délaisse désormais l'activité de négoce. Elle s'affirme en actrice de la transformation de Hong Kong en un pivot de l'outre-mer britannique où celui-ci entame son redéploiement jusqu'à la réintégration en Chine en 1997 : Jock Swire (président jusqu'en juin 1966) y séjourne en février-mai 1946 afin d'esquisser le redéploiement de son groupe ; ses intérêts convergent avec ceux d'un autre symbole de la puissance britannique dans cet outre-mer, HBSC (Hong Kong & Shanghai Banking Corporation), d'où un partenariat constant. Elle tire parti du boum des échanges commerciaux suscité par la puissance démographique et industrielle d'une Hong Kong érigée en grande métropole de l'économie asiatique mondialisée, et ce, avec le concours persistant et efficace. Pendant un demi-siècle, l'armement maritime CNC anime depuis la cité-port des liaisons sur le Pacifique ; le chantier naval tient bon, mais la concurrence japonaise et sud-coréenne impose une fusion avec un concurrent en 1973 dans United Dockyards (trois mille deux cents salariés). Enfin, CNC ne rate pas la révolution de la conteneurisation à partir du tournant des années 1970. Ces succès justifient que JSS commémore glorieusement en 1967 le centenaire de son installation à Hong Kong.

Un grand tournant est pris quand JSS décide de se lancer dans l'aviation ; tandis que la société britannique BOAC gère des liaisons mondiales, elle lance quant à elle Cathay Pacific Airlines, qui se spécialise dans les relations entre Hong Kong et l'ensemble de l'Asie-Pacifique. Malgré des batailles concurrentielles parfois intenses, CPA réussit à s'imposer en animatrice des circuits entre la colonie britannique et nombre de pays du Pacifique, comme l'Australie ou la Malaisie, mais aussi le Japon, la Corée ou l'Inde : de 9 345 en 1949, le nombre de passagers transportés bondit à 504 369 en 1969 et 2 880 000 en 1980.

UNE FIRME PUISSANTE DANS UNE ASIE MONDIALISÉE

Dorénavant, au XXI^e siècle, JSS s'est érigée en partie prenante dynamique et réactive de la mondialisation de l'Asie-Pacifique, en puissance maritime et aérienne, tout en restant enracinée à Hong Kong, en particulier avec une grosse société d'investissements immobiliers (Swire Properties), qui a débuté par la mise en valeur des espaces portuaires délaissés par les filiales. Elle a réussi à évoluer des outre-mers impérialistes (Hong Kong, concessions en Chine) et des cités-ports chinoises aux territoires globalisés d'une Asie animatrice de la croissance mondiale, sans être éliminée par ces mutations : le *hong* du XIX^e siècle a échappé au darwinisme capitaliste en sachant réinventer son portefeuille d'activités stratégiques.

R. Bickers montre bien les parcours stratégiques suivis par la direction de JSS. Cette mue est symbolisée par le nouveau nom de Swire Group adopté

en janvier 1974 et par des effectifs de cent trente mille salariés en 1980. Les états-majors évoluent fortement. D'une part, les relève transgénérationnelles s'effectuent, sans secousses : la firme reste familiale, mais s'adapte au grand capitalisme, dans le cadre d'une « organisation de firme » ramifiée du haut de la société mère aux filiales importantes. D'autre part, son envergure de transnationale exige la constitution de groupes de hauts dirigeants managériaux, d'où l'appel progressif à de plus en plus de diplômés de grandes universités ou écoles et d'où aussi la diversification ethnique et nationale : un mode de gestion de carrières et de professionnalisation se développe. Elle reste ancrée à Londres et Hong Kong, mais sa culture d'entreprise devient beaucoup plus ouverte et plurielle ; cela s'exprime d'ailleurs dans des supports de communication institutionnelle qui se multiplient, comme des journaux internes.

À la fois saga familiale relatant les aventures capitalistes et impérialistes en Asie du Sud-Est et en Chine et histoire d'entreprise déployant et adaptant des stratégies solidement conduites, le livre de Robert Bickers fournit un pan fort utile à la compréhension des systèmes productifs qui se sont succédé dans cette aire géoéconomique.

Hubert Bonin,
Sciences Po Bordeaux & GREThA-Bordeaux Université

EN COMPLÉMENT

- Sheila Martiner & Francis Hude, *The Senior John Samuel Swire (1825-1898). Management of the Far Eastern Sipping Trades*, Liverpool, Liverpool UP, 1967.
- Weng Eang Cheong, *Mandarins and Merchants: Jardine Matheson & Co, a China Agency of the Early Nineteenth Century*, London & Malmö, Curzon Press, 1978.
- Maggie Keswick (dir.), *The Thistle and the Jade: A Celebration of 150 Years of Jardine Matheson & Co*, London, Octopus Books, 1982.
- Stephanie Jones, *Two Centuries of Overseas Trading: The Origins and Growth of the Inchcape Group*, London, Basingstoke, Macmillan, coll. « Studies in Business History », 1986.
- Robert Blake, *Jardine Matheson: Traders of the Far East*, London, Weidenfeld & Nicholson, 1999.
- Howard Cox, Huang Bioa & Suart Metcalfe, « Compradors, Firm Architecture and the "Reinvention" of British Trading Companies: John Swire and Sons' Operations in early twentieth-century China », *Business History*, vol. 45, n° 2, avril 2003, p. 15-34.
- Malcom Falkus, *The Blue Funnel Legend: A History of the Ocean Steam Ship Company, 1865-1973*, London, Palgrave Macmillan, 1990.
- Gavin Young, *Beyond Lion Rocks: The Story of Cathay Pacific Airways*, London, Hutchinson, 1988.

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 thaloassocratie

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*