

**Les villes portuaires
maritimes
dans la France
moderne**

CAROLINE LE MAO

Les villes portuaires maritimes dans la France moderne

xvi^e-xviii^e siècle



ARMAND COLIN

COLLECTION U

Histoire

Ouvrage dirigé par Michel Figeac

Document de couverture : Frédéric Leizel Balth,
Première partie de la ville et du port de Bordeaux, vue d'optique,
xviii^e siècle, Musée d'Aquitaine, Bordeaux

Le pictogramme qui figure ci-contre mérite une explication. Son objet est d'alerter le lecteur sur la menace que représente pour l'avenir de l'écrit, particulièrement dans le domaine de l'édition technique et universitaire, le développement massif du photocopillage.

Le Code de la propriété intellectuelle du 1^{er} juillet 1992 interdit en effet expressément la photocopie à usage collectif sans autorisation des ayants droit. Or, cette pratique s'est généralisée dans les établissements

d'enseignement supérieur, provoquant une baisse brutale des achats de livres et de revues, au point que la possibilité même pour

les auteurs de créer des œuvres nouvelles et de les faire éditer correctement est aujourd'hui menacée. Nous rappelons donc que toute reproduction, partielle ou totale, de la présente publication est interdite sans autorisation de l'auteur, de son éditeur ou du

Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC, 20, rue des Grands-Augustins, 75006 Paris).



© Armand Colin, 2015

Armand Colin est une marque de
Dunod Éditeur, 5, rue Laromiguière, 75005 Paris

www.armand-colin.com

ISBN 978-2-200-27820-5

Le Code de la propriété intellectuelle n'autorisant, aux termes de l'article L. 122-5, 2^o et 3^o a), d'une part, que les « copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective » et, d'autre part, que les analyses et les courtes citations dans un but d'exemple et d'illustration, « toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite » (art. L. 122-4).

Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles L. 335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

Introduction

« JE VAIS M'EMBALLER POUR MARSEILLE ! Ce sera du fruit presque nouveau pour moi, puisque j'ai eu le temps d'oublier la mer et les poissons ». Ce propos enthousiaste est celui d'August Fryderyk Moszyński lorsqu'il aborde la cité phocéenne en 1786. Le propos de l'aristocrate polonais fait écho à celui d'un fameux gentilhomme anglais qui découvre Bordeaux le 26 août 1787... « Quoi que j'aie pu entendre dire et lire sur le commerce, la richesse et la magnificence de cette cité, ils dépassèrent grandement mon attente ». Nombreuses sont en effet les villes portuaires maritimes françaises qui retiennent l'attention des voyageurs, des artistes, des géographes ou des administrateurs, car elles sont des entités complexes à la croisée de plusieurs identités : la ville, le port, la mer.

On peut, pour les définir, se référer aux dictionnaires du temps, comme ceux de l'Académie ou celui de Furetière. Le port « est une anse ou une avance d'une côte de mer qui entre dans les terres, qui a un fond et un abri suffisant pour le mouillage et le repos des vaisseaux pour y prendre leur chargement, y faire leur décharge, ou pour s'y tenir en sûreté ». Le port est donc d'abord, dans l'esprit des hommes du temps, un port de mer, ce qui conduit à écarter de notre réflexion des villes portuaires fluviales, comme Paris ou Orléans. Lieu de rencontre entre la terre et la mer, espace de refuge face au déchaînement des éléments, le port est le plus souvent un simple havre, un « lieu où la mer s'enfonce dans les terres, propre à recevoir les vaisseaux et à les tenir à couvert des tempêtes » ; c'est un espace que l'on aménage, que l'on entretient, mais qui, malgré les efforts apportés, reste très dépendant des données initiales. De fait, les havres et cales sont nombreux, notamment en Bretagne, mais ils sont dispersés et n'accueillent parfois que quelques barques de faible tonnage, donnant au mieux naissance à des villages de pêcheurs.

Rares sont en effet les ports qui méritent d'être qualifiés de ville. « Habitation d'un peuple assez nombreux, qui est ordinairement fermée de murailles », la ville est avant tout pour Furetière une concentration autant qu'une délimitation, car c'est bien le mur qui la différencie du village. À la

même époque, l'Académie française se veut plus précise, désignant la ville comme un « assemblage de plusieurs maisons disposées par rues et fermées d'une clôture commune qui est ordinairement de murs et de fossés », mais ne dit finalement pas autre chose, quelle que soit l'édition consultée. Parmi les exemples et déclinaisons proposés, la ville maritime est une figure identifiée, Furetière précisant que les villes frontières et maritimes doivent être bien fortifiées.

Les murs suffisent-ils cependant à définir la ville ? Dans son étude consacrée aux cités bourguignonnes, Christine Lamarre souligne l'insuffisance précoce des éléments de distinction anciens, comme le mur, les octrois, l'autonomie administrative, et la variabilité des appréciations, d'une source à l'autre. La nécessité d'établir des cartes oblige à préciser la définition, et les géographes introduisent ainsi une nouvelle notion, celle de la taille, que l'on sent poindre par exemple chez Furetière, mais à un rang secondaire. Sanson, dans son *Introduction à la géographie*, en 1681, insiste sur l'importance de ce critère et propose de distinguer petites, moyennes et grandes villes, idée qui est aussi celle du RP Lubin dans *Le mercure géographique* de 1678. Néanmoins, ils ne résolvent pas la question des seuils. Si Hesseln fonde sa typologie sur le titre urbain et les niveaux de population, Moheau en fait la résidence d'hommes occupés à l'industrie et au commerce, voire un foyer artistique et culturel, retenant le seuil de 2 500 habitants selon le premier critère, 4 000 pour le second.

Fort de ces éléments, l'historien s'interroge : quelles sont les villes portuaires maritimes de la France à l'époque moderne ? Pour toutes les raisons invoquées, il est impossible autant que stérile de vouloir arrêter une liste définitive, mais il serait hasardeux de se lancer dans l'enquête sans essayer d'en esquisser une. Une lecture croisée de sources aussi diverses que la *carte dressée pour la collection des ports de France gravés d'après les dessins de N. Ozanne* ou celle de Cassini, les enquêtes de population ou les dictionnaires nous offrent un premier aperçu de cette France des villes portuaires et suggèrent de retenir une quarantaine de noms (voir annexe 1).

L'histoire d'une partie d'entre elles nous est aujourd'hui bien connue. Ce champ d'études a largement profité de la vogue des magistrales monographies urbaines des années 1970, qui portèrent non seulement sur les grandes cités portuaires, comme Bordeaux ou Rouen, mais aussi sur des villes plus secondaires, telles Caen ou Bayonne. Si les comportements démographiques ou l'urbanisme sont des thèmes privilégiés, le caractère portuaire maritime peut aussi être au cœur de la démarche, en particulier dans les études sur les arsenaux, de Rochefort, Brest, Toulon, Lorient... Mais c'est incontestablement l'étude du commerce maritime qui a produit le plus grand nombre de travaux, et l'on connaît désormais assez solidement l'activité des ports de Bordeaux, Nantes, Rouen, Le Havre, Marseille, mais aussi Dunkerque,

Boulogne... La liste ne saurait être exhaustive. Cette connaissance est complétée par des angles d'approche complémentaires, en particulier l'étude de groupes sociaux clés, qu'il s'agisse des corsaires, des marins et gens de mer et surtout des négociants. On l'aura compris, la bibliographie est foisonnante, d'autant que l'historien peut aussi consulter la belle série des histoires de villes, aux éditions Privat, qui donne à connaître des villes portuaires maritimes secondaires comme Sète, Cannes, Boulogne... Aujourd'hui, les renouvellements historiographiques dans le domaine de l'histoire maritime permettent de décaler le regard, car si les grands ports de commerce continuent à faire l'objet de recherches, ce sont désormais les ports secondaires et les petites villes portuaires qui focalisent l'attention des historiens, comme Saint-Tropez ou Granville.

Mais au-delà de cette approche éclatée en autant de monographies, qu'est-ce qu'une ville portuaire maritime ? Pour l'historien de l'époque moderne, c'est d'abord l'image d'Épinal d'une ville saisie par une incroyable croissance multiforme – démographique, urbaine, commerciale, économique... –, c'est l'image du grand port de commerce et de l'agitation des quais qui se déploient sous le pinceau d'un Vernet, c'est Bordeaux, Marseille ou Nantes... Que l'on cherche à préciser la vision et des exemples moins éclatants viennent à l'esprit : les destins tourmentés de Dunkerque ou La Rochelle, les ports arsenaux de Brest, Rochefort ou Toulon, les petites villes vivant de la pêche comme Dieppe ou Fécamp... Que l'on prolonge encore l'énumération et l'on se heurte assez vite à la question du seuil, des fonctions... Le propos de cet ouvrage sera donc de dépasser le cadre monographique pour tenter une approche synthétique de ces villes. Par-delà la diversité, où se cache l'unité, l'originalité ? La ville portuaire maritime est-elle une ville comme les autres ? N'est-elle qu'une ville comme les autres ?

Chapitre 1

Regards du temps sur les villes portuaires

« UNE BELLE VUE SUR BORDEAUX DEPUIS PLUSIEURS LIEUES ; le fleuve apparaît en quatre ou cinq endroits... Quoi que j'aie pu entendre dire et lire sur le commerce, la richesse et la magnificence de cette cité, ils dépassèrent grandement mon attente. Paris ne répondit nullement à mon attente, car on ne saurait le comparer avec Londres ; mais nous ne devons pas nommer Liverpool pour le comparer avec Bordeaux. La curiosité dont j'avais le plus entendu parler répond le moins à sa réputation : je veux dire le quai... ».

C'est ainsi qu'en 1787, Arthur Young découvre Bordeaux. Il y a, dans son propos, bien des clés de lecture pour entrevoir ce que les contemporains pouvaient connaître des villes portuaires maritimes, pour comprendre l'image qu'ils retenaient de ces cités de France. Young a lu, il a entendu dire, il s'est construit une image mentale de la cité, une représentation qu'il peut enfin confronter à la réalité, par le contact direct avec cette nouvelle ville, dont il appréhende l'altérité par le mode de la comparaison avec un univers plus familier. Telle est la démarche de nombreux voyageurs, étrangers ou non, qui sillonnent la France à l'époque moderne. Et pour ceux qui ne pouvaient faire le déplacement, pour les « voyageurs immobiles » qui rêvaient d'ailleurs dans l'intimité de leur cabinet d'études, la représentation figurée était un substitut à la vision directe, tant les images des villes portuaires se démultipliaient et se diffusaient par l'impression de gravures et de planches.

Les villes portuaires sous le regard des voyageurs

Les récits de voyages, précautions d'usage...

À l'époque moderne, nombreux sont les voyageurs qui traversent les villes portuaires maritimes, livrant des témoignages extrêmement précieux, mais

à utiliser avec précaution. En premier lieu, bien sûr, les dits témoignages et les jugements de valeur qu'ils comportent n'engagent que leur auteur, tant il est vrai qu'une même façade portuaire peut susciter des commentaires opposés. Quelques clefs de lectures permettent cependant de tirer le meilleur parti de ces pièces d'archives. Les voyageurs sont généralement issus d'un milieu social aisé, puisqu'ils ont le temps et la capacité d'écrire et de voyager. Plusieurs sont de noble origine comme La Rochefoucauld, ou le comte Moszyński, tandis qu'Arthur Young est fils d'un gentilhomme campagnard. La nationalité de l'auteur implique un « bagage culturel », le pays d'origine servant souvent de référent pour apprécier, estimer et comprendre ce que l'on observe, mais il faut aussi tenir compte du fait que les « grands voyageurs » sont à même de confronter différentes réalités urbaines portuaires. La motivation du voyage influe encore sur la manière d'écrire, et l'on distinguera par exemple les touristes, tels les Cradock, et les officiers du roi, plus ou moins en mission. En tant qu'administrateur au service de Colbert, chargé notamment d'inventorier les équipements conçus par le chevalier de Clerville, Claude Perrault manifeste un intérêt tout particulier pour l'architecture militaire de Brouage, pour le château du Ha et le château Trompette à Bordeaux. De même, c'est dans le cadre de ses tournées militaires que le comte de Guibert sillonne le pays dans les années 1780, parcourant la France des fortifications de Vauban. Plus largement, les occupations professionnelles peuvent être en lien étroit avec les pérégrinations, comme pour le cartographe Jouvin de Rochefort, auteur du *Voyageur d'Europe*, [...], publié dans les années 1670, ou pour Arthur Young, qui circule en Europe pour recueillir des renseignements concernant principalement l'agriculture. Dans ces cas, le propos est analytique, parfois sec, mais précis dans la description. À l'inverse, chez Chapelle et Bachaumont en 1656, ou Lefranc de Pompignan en 1740, le style se fait poétique, les auteurs optant pour un récit en vers sous la forme de lettres fictives, une formule appelée à connaître une réelle faveur. Mais le voyage est alors largement imaginaire, la prétention descriptive modeste, la volonté ethnologique quasiment nulle, et ce n'est que ponctuellement que l'on peut y glaner quelques éléments. Cependant, chez Jean-Jacques Bouchard, la mise en forme du texte (un récit à la 3^e personne, sous le pseudonyme d'Oreste) ne nuit en rien à la qualité de l'information, puisqu'il consigne des itinéraires précis, des indications de distance, et une abondance de détails.

Par ailleurs, on repère des similarités d'un récit à l'autre, alors même que certains sont rédigés à plusieurs décennies de distance. De fait, voyager est un acte assez largement conditionné. Pour des raisons de sécurité et de commodité, la France est assez tôt sillonnée de grands itinéraires, popularisés par des guides de voyages, telle la *Guide des chemins de France* de Charles Estienne, en 1552, premier guide routier imprimé en langue vulgaire entièrement dédié à la

France. Ces circuits rayonnent depuis Paris, ce qui place les villes portuaires maritimes en position périphérique. Mais il faut tenir compte du fait que les voyageurs étrangers, qui viennent en France ou y passent ont souvent pour destination Paris. Ils arrivent sur le territoire – et en repartent – par la voie maritime ; les villes portuaires sont alors une étape presque obligée.

En outre, il existe des stéréotypes dans la manière « d'écrire/décrire » la ville. Le plus souvent, les voyageurs font une présentation plus ou moins succincte de l'histoire et de la topographie, et recherchent un point de vue révélateur, une « perspective », un « coup d'œil ». À Nantes, c'est la ligne des ponts qui retient l'attention de nombreux voyageurs, parmi lesquels Jouvin de Rochefort en 1672 :

« Ce qu'il y a de plus divertissant à Nantes, sont ses ponts de pierre qui traversent plusieurs îles (...) sur lesquels il était beau de se promener pour voir la vue sur cette belle rivière d'un côté couverte de bateaux qui y descendent des villes qu'elles arrosent et de l'autre des navires et des barques qui viennent de toutes les parties de l'Europe chargées de diverses et riches marchandises qui de Nantes, par la commodité des rivières se transportent dans tout le royaume. »

La plupart du temps, il faut s'éloigner un peu de la ville, et trouver une éminence permettant d'apprécier la perspective. Mrs Cradock se rend ainsi à Lormont, vis-à-vis de Bordeaux, et « de là, nous eûmes une vue de toute beauté. Devant soi, la Garonne ondoie pendant plusieurs milles à travers un pays fertile et riant ; elle est si large dans cette partie de son cours que les centaines de navires à l'ancre semblaient de loin une couvée de canards sur l'eau... ». Ces perspectives donnent lieu à comparaison d'une ville à l'autre. Suivons Arthur Young dans ses pérégrinations. À Rouen,

« la première apparition de cette ville est soudaine et frappante ; mais la route, faisant un zigzag pour descendre plus doucement la côte, présente à l'un de ses coudes la plus belle vue de ville que j'aie jamais contemplée. La cité avec ses églises, ses couvents et sa cathédrale, qui s'élève fièrement au milieu, remplit la vallée. Le fleuve présente une belle nappe, traversée par un pont, avant de se diviser en deux bras qui enserment une grande île couverte de bois ; le reste du paysage, parsemé de verdure, de champs cultivés, de jardins et d'habitations, achève ce tableau en parfaite harmonie avec la grande cité qui en forme l'objet principal ».

Plus au sud, « Bayonne est de beaucoup la plus jolie ville que j'ai vue en France... La rivière est large, beaucoup de maisons lui font face, ce qui, du pont, forme une belle perspective ». En revanche, « la perspective de Marseille n'a rien de frappant », mais à Toulon, « la ville, les navires, la haute montagne sur laquelle ils se détachent, les collines couvertes de plantations et de bastides, s'unissent pour former un coup d'œil admirable ».

Des villes en mutation

Les voyageurs décrivent assez souvent les villes portuaires comme ils décriraient n'importe quelle autre cité, s'attachant aux mêmes éléments. On y cherche les curiosités anciennes, les églises remarquables, les bâtiments publics... C'est ce que fait Moszyński à Marseille. Claude Perrault comme Mrs Cradock, de passage à Bordeaux, se rendent au palais Gallien ou au cimetière de Saint-Seurin où est censé s'accomplir un « miracle », tandis que Young retient de Rouen la cathédrale et ses tombeaux, ou l'*Adoration des Bergers* de Philippe de Champaigne, visite à Caen l'abbaye des Bénédictins. Mais le xviii^e siècle et les mutations du bâti qu'il entraîne font que le regard est attiré par les nouveaux bâtiments publics, ce qui nous vaut par exemple des présentations des théâtres, ces lieux à la mode. La nouvelle salle de la Comédie, à Bordeaux, suscite une longue description de la part de Guibert, dont le style est pourtant habituellement très sec, ainsi que des remarques de la part de Mrs Cradock. Young y consacre plusieurs pages, le préférant à ceux de Nantes et surtout de Marseille.

De même, l'urbanisme retient l'attention – présentation de la ville, largeur des rues, pavage et propreté – et les témoignages opposent de façon récurrente le mépris pour les ruelles sinueuses des cœurs historiques, et les larges artères des quartiers neufs et des villes nouvelles. Pour Young, Dieppe est « vieux et sale » et les Rouennais « ont bien raison d'avoir des maisons de campagne pour sortir de cette grande et vilaine ville, puante, étroite et mal bâtie, où l'on ne trouve que de l'industrie et de la boue ». Dinant chez le directeur général des Fermes établi dans la ville, il fait part de ses remarques et souligne le manque de nouvelles rues à Rouen, en comparaison du Havre, de Nantes et de Bordeaux. Dans ces cités en transformation, le voyageur oppose alors les quartiers. C'est le cas à Marseille, où Young apprécie le quartier neuf, bien bâti, et non l'ancien, « sale, mal bâti et puant ». À Nantes, La Rochefoucauld souligne que « l'intérieur n'en est pas beau parce que c'est une ville ancienne mais les quais et ce qui est au dehors sont fort beaux », avis partagé par Desjobert, qui apprécie les quais de Brancas et de La Gosse, mais critique les rues de la Poissonnerie, « dont les maisons sont bâties en bois et de manière que le haut se touche presque ». Dans Bordeaux, aussi bien Mrs Cradock que La Rochefoucauld opposent les rues larges, bien pavées et s'entrecroisant à angles droits, aux maisons jugées « irrégulières », des avis qui sont déjà ceux du xvii^e siècle, où l'on apprécie le cours du Chapeau Rouge pour sa largeur et ses belles maisons. De même, pour La Rochefoucauld, les rues de La Rochelle sont grandes et bien percées, mais les arcades « donnent un air triste » et privent de lumières. Dès lors, ce sont les villes nouvelles qui suscitent les plus vives louanges pour leur bel ordonnancement, tant au xvii^e qu'au xviii^e siècle. Pour Rochefort, Perrault souligne que ce qui « n'était qu'un village devient de jour en jour une belle

ville par les bâtiments qui s’y font. Suivant les alignements qui sont donnés, les rues sont larges et droites... ». À Brest, Arthur Young admire « une ville bien bâtie, à belles rues régulières » ; à Lorient, « la ville est moderne et régulière ; les rues partent en divergeant de la porte, et sont coupées à angle droit par d’autres, larges, bien bâties et bien pavées : beaucoup de maisons ont vraiment bon air ». Ce dernier jugement est aussi celui de Desjobert, qui estime que la ville de Lorient « est une des plus propres que j’ai vue, on y peut aller en bas de soie blancs malgré la pluie parce qu’elle est fort bien pavée en dos-d’âne et qu’il ne s’y amasse point de crottes ».

Sensibles à leur bien-être matériel, les voyageurs sont une source irremplaçable sur les possibilités et conditions d’hébergement dans les villes portuaires maritimes, qu’il s’agisse des prix pratiqués, des menus servis, ou des punaises de lit qui empoisonnent les nuits de Mrs Cradock à Nantes. Young, pour sa part, vante la qualité de l’hébergement à Dunkerque comme à Bordeaux, détaille sommairement ses repas et les prix acquittés. Les voyageurs offrent aussi des témoignages remarquables sur la société de ces villes. Déambulant dans les rues, fréquentant les auberges, ils côtoient la population et s’étonnent parfois de ses mœurs. Le cosmopolitisme retient leur attention. La chose est évidente dans une cité comme Marseille, où le Suisse Fisch admire le « spectacle merveilleux que celui de ces gens de tant de pays différents, vêtus de leurs costumes nationaux. Je me croyais transporté sur une foire de l’Europe entière. À chaque groupe que je croisais, j’entendais une langue nouvelle ». Mais à l’autre bout de la France, Arthur Young trouve, à Boulogne que « le mélange des Françaises et d’Anglaises donne un aspect bizarre aux rues ; celles-ci sont toutes habillées à leur mode ». Souvent munis de recommandations, et précédés par leur célébrité et leurs titres, les voyageurs fréquentent la bonne société, qu’il s’agisse des élites en général, ou de personnes choisies. On voit ainsi qu’Arthur Young cherche à rencontrer les savants célèbres, et ceux qui sont susceptibles de lui fournir les renseignements recherchés. À Marseille, il se présente à l’abbé Raynal, avec lequel il devise sur la balance commerciale de l’Angleterre, tandis qu’au Havre, il visite l’abbé Dicquemare, célèbre naturaliste, Mlle Le Masson Golft, « auteur d’agréables ouvrages, parmi lesquels un *Entretien sur Le Havre*, 1781 », ou encore M. Le Reisicourt, « capitaine du corps royal du génie, pour qui j’avais aussi des lettres de recommandation » et « MM. Homberg, qui comptent parmi les plus notables négociants de France ».

Les voyageurs et le port

C’est pourtant bien le port qui retient l’attention des voyageurs, en ce qu’il suscite un spectacle tout particulier. Rappelons tout d’abord que dans quelques cas, la ville s’efface derrière son port. C’est particulièrement vrai

à Brest. Pour Jouvin de Rochefort, en 1672, « Brest est le port de mer sur l'Océan le plus grand et le plus assuré de toute la France », idée reprise chez Expilly ou encore Mignot de Montigny, dans ses *Mémoires* en 1750 : « Tout ce que la nature peut offrir de plus avantageux pour la marine se trouve réuni dans le port de Brest ». Le même sentiment domine chez Moszyński, lors de son passage à Sète. Ailleurs, la manière dont le port se dévoile aux yeux des voyageurs conditionne souvent l'impression. L'arrivée par la mer donne une importance particulière aux façades et aux quais, véritable vitrine urbanistique et économique. Les appréciations d'une même réalité peuvent cependant être contrastées, comme en témoignent les quais bordelais, qu'apprécie La Rochefoucauld mais que dénigre Arthur Young : « La grande curiosité dont j'avais le plus entendu parler [...] je veux dire le quai, [...] est respectable seulement par sa longueur et son activité commerciale, mais ni l'une ni l'autre, aux yeux de l'étranger, n'a une grande importance, s'il est dépourvu de beauté ». Le même contraste se retrouve à Nantes, entre Desjobert, qui trouve le quai « fort beau ; le long de la Loire, il y a une rangée d'arbres entre les maisons très bien bâties et la rivière ce qui ressemble un peu aux villes de Hollande », tandis que Young critique ce même quai, qui « n'a rien de remarquable ; le fleuve est encombré par des îles ».

Ce qui caractérise généralement les quais et les ports fréquentés par les voyageurs, c'est bien l'impression d'un foisonnement inextricable, tant sur l'eau qu'à terre. Certes, le propos de Chapelle et Bachaumont se veut surtout lyrique, mais n'en constitue pas moins un éclairage sur l'agitation bordelaise en période de foire : « Sans mentir la rivière était alors si couverte que notre chaloupe eut bien de la peine à trouver une place pour aborder. La foire qui devait se tenir dans peu de jours avait attiré cette grande quantité de navires et de marchands, quasi de toutes sortes de nations pour charger les vins de ce pays, Car ce fameux et riche port / En cette saison a la gloire / De donner tous les ans à boire / Presque à tous les peuples du Nord... » Cet entassement dans la rade est généralement rendu par l'image de la « forêt de mâts » qu'on retrouve sous la plume de bien des auteurs. Le grouillement caractérise aussi les quais, en particulier ceux des grands ports de commerce, comme Marseille. Moszyński s'enflamme : « Tout travaille, construit, calfate, radoube, décharge et transporte. On dirait une fourmière où un badaud aurait peine à passer... Tout y est gai, bruyant, vif, agissant. Quel contraste entre ce tableau trépidant du labeur marseillais et celui que présentent nos Septentrionaux flegmatiques qui se reposent et délibèrent à chaque pas qu'ils font. » La Rochefoucauld ne dit pas autre chose, mais se veut moins impressionniste : « Les gros vaisseaux déchargent les marchandises lourdes ; les chariots circulent avec peine au milieu de l'entassement des caisses et des balles, des traîneaux, des brancards, des brouettes ; le sol est défoncé

et boueux et les chantiers de construction navale, les bâtiments, entrepôts et fabriques qui se partagent le terrain, tout à fait dépourvus d'intérêt. » D'autres ports du royaume inspirent les mêmes remarques. Au Havre, « le commerce occupe tous les quais ; tout y est hâte, confusion et animation » selon Young.

À cette agitation, les visiteurs cherchent une explication, et esquissent quelques considérations sur le commerce. Le propos est lyrique chez Lefranc de Pompignan, qui évoque Marseille en 1740 : « Telles jadis en souveraines / occupaient le trône des mers / Carthage et Tyr, puissantes reines / du commerce de l'univers / Marseille, leur digne rivale / de toutes parts, à chaque instant / reçoit les tributs du Levant / et de la rive orientale... » Il se fait plus analytique chez Young, qui s'étonne de l'atonie urbanistique rouennaise par rapport à des cités comme Bordeaux ou Le Havre : « On remarque, dans ces dernières villes, un négociant s'enrichit en dix ou quinze ans et fait bâtir. Ici, c'est un commerce d'économie, dans lequel la fortune est longue à venir et ne permet pas les mêmes entreprises ».

Le port n'est pas seulement l'incarnation du dynamisme commercial ; il est aussi un loisir et les voyageurs se plaisent à admirer ce spectacle vivant. La promenade sur les quais est un lieu commun des descriptions. Le Polonais Moszyński nous offre un tour du port de Marseille, narrant les activités qui s'y pressent, tandis que le Suisse Fisch y passe son dimanche : « Les pavillons de toutes les nations flottaient au vent et les matelots endimanchés étaient assis sur le pont, les bras croisés, ou allaient et venaient en bande sur les quais ». Chez certains, la promenade se double d'une balade en bateau, très prisée par exemple par Mrs Cradock, à Bordeaux comme à Nantes. Plus encore, le spectacle du lancement d'un bâtiment retient toujours l'attention des voyageurs, qu'il s'agisse de Lefranc de Pompignan, de passage à Toulon, ou de Mrs Cradock, à Nantes en septembre 1785, qui écrit avoir « vu une foule de gens attendant le lancement d'un bâtiment. Je louai deux chaises (...) et j'attendis comme les autres ». De même, Arthur Young, à Lorient, trouve la ville si pleine de badauds avides de voir le lancement du *Tourville* qu'il peine à se loger. Mais l'une des descriptions les plus détaillées est celle de Desjobert, qui narre le lancement, le 3 mai 1780, à l'arsenal de Brest, d'un vaisseau orné de lauriers et de feuillage. Après une messe célébrée à 8h du matin, la foule des spectateurs se joint aux officiers et ingénieurs, tous présents pour la mise à l'eau, à 12h30. « Le vaisseau est passé très près de moi mais je n'ai vu que le ventre et je n'ai pas joui du spectacle en grand ». Plus étonnante semble la visite des galères, à laquelle s'adonne régulièrement Jean-Jacques Bouchard ou encore John Locke, lors de son passage à Marseille.

Le port est donc avant tout un spectacle, mais peu nombreux sont ceux qui cherchent à le comprendre et entrent dans des considérations plus

« techniques ». Alors qu'Arthur Young s'intéresse avant tout à l'agriculture, le port et sa structuration retiennent régulièrement son attention. Il prend une chaloupe à Bayonne pour voir la digue à l'embouchure de la rivière, ce qui lui donne l'occasion d'expliquer sa construction. De même, il livre une longue description de Cherbourg, précise et chiffrée, et offre des abords du Havre une présentation assez fine : « Le goulet, formé par une jetée, est étroit ; mais il s'élargit en deux bassins oblongs, encombrés de plusieurs centaines de navires. » L'analyse est plus approfondie à Toulon :

« La sortie du port de Toulon et de sa rade m'intéressa au plus haut point. Il est impossible d'imaginer un port plus abrité et plus sûr. La partie la plus intérieure semble artificielle, elle est séparée du grand bassin par un môle sur lequel est bâti le quai. Il ne peut y entrer qu'un vaisseau à la fois, mais une flotte y tiendrait à l'aise... Dans le grand bassin, qui a 2 ou 3 milles de large, vous vous croyez entouré de tous côtés par les montagnes, ce n'est qu'au moment d'en sortir que vous devinez où se trouve l'issue qui le joint à la mer. »

Si l'on élargit un peu la focale pour s'intéresser aux bâtiments, l'intérêt est là encore inégal. Il est fort dans les arsenaux, tant à Rochefort qu'à Lorient, pour les rares privilégiés qui s'en approchent. Perrault, attentif officier du roi, détaille à Rochefort la corderie, la fonderie, la forge pour les ancres, les magasins, général et particuliers, le magasin des poudres, le hangar des mâts, l'arsenal des futailles, la forme... De fait, ce n'est pas un hasard si ce sont les arsenaux qui suscitent les commentaires les plus techniques, non seulement parce que les infrastructures y sont plus développées, mais aussi parce qu'elles sont plus rares, et donc plus marquantes pour le voyageur, plus inattendues. On notera cependant le secret qui entoure ces établissements stratégiques s'il en est, objets de toutes les curiosités. « J'avais des lettres de recommandations notables, pour des gens très nobles de Brest [écrit Young], dans le but de me faire voir l'arsenal, mais ce fut en vain [...] ; l'ordre interdisant de montrer l'arsenal soit à des Français, soit à des étrangers, était trop strict. » On en appréciera d'autant plus la précision avec laquelle l'abbé Papon décrit en 1780 l'arsenal de Toulon :

« On est étonné de voir tout ce qu'on a inventé pour perfectionner l'art de la guerre et de la navigation. Parmi les lieux qui composent l'arsenal, on distingue la corderie, faite sur les dessins de M. de Vauban et digne de sa réputation... Le bassin qu'on a fait dans le port pour le radoub et la construction des vaisseaux est encore un bel ouvrage... Quand le vaisseau qu'on veut radouber est dans le bassin, on en ferme l'entrée avec un bateau fait en cône tronqué, chargé de tout ce qu'il y a de plus pesant pour le faire plonger. Il s'entraîne parfaitement dans les rainures, et quand on a pris toutes les mesures convenables pour empêcher l'eau extérieure d'entrer, on fait écouler celle du bassin dans le réservoir dont je viens de parler, auquel aboutissent

vingt-huit pompes qui tirent l'eau à mesure qu'elle arrive. Dans huit heures, on peut mettre le bassin à sec ».

Ponctuellement, le passage de voyageurs est l'occasion de saisir un port en transformation. Guibert, militaire de profession, est sensible aux efforts faits pour transformer Saint-Jean-de-Luz :

« Ce qui ferait de Saint-Jean-de-Luz un point important pour la France, ce serait l'accomplissement du projet qu'on y a entrepris depuis plusieurs années, celui d'une rade artificielle, au moyen de deux jetées de 250 toises chacune, qu'on bâtirait dans la mer. J'irai demain en bateau voir ces travaux, auxquels on emploie, depuis trois ans, quarante milles écus chaque année... Il s'agit de former une baie par deux jetées [...] ce qui donnerait une rade superbe, où l'on entrerait facilement, et qui recevrait une flotte entière des plus gros vaisseaux de guerre. »

La confrontation des récits de voyages nous permet de construire une première représentation de la ville, mais ces multiples fragments, comme autant de pièces d'un puzzle, ne prennent vraiment leur sens que lorsqu'on les confronte aux représentations figurées.

Représenter les villes : de l'esquisse à la peinture

Du « profil » et « pourtraict » de ville au plan

Les représentations des villes portuaires maritimes sont nombreuses et relèvent de différentes traditions, qu'il faut prendre en compte pour mieux les comprendre.

Le profil fut mis à la mode par les peintres hollandais du début du XVII^e siècle, et le genre s'avéra très populaire, notamment en raison de son utilisation par les marins. Ce n'est donc pas un hasard si plusieurs profils de cités portuaires françaises furent réalisés par des artistes hollandais, et Marc Favreau a brillamment mis en lumière le travail d'Herman Van Der Hem (1619-1649) sur Bordeaux. La ville portuaire est souvent représentée depuis la mer ou le fleuve, le dessinateur pouvant choisir de se situer soit au raz de l'eau, soit fictivement en hauteur, comme dans le cas du *pourtraict de la ville de Dieppe*, de Belleforest (1575) dont le premier plan est occupé par la mer sillonnée de bâtiments et la grève, où caracolent de petits personnages, protégée sur la gauche par une jetée de bois. Au deuxième plan, la ville s'étale le long de la côte, et les principaux monuments, identifiés grâce à la légende, se distinguent nettement. La densité de l'habitat s'oppose au caractère champêtre et montueux de l'arrière-plan où figurent cependant à gauche l'alignement des moulins, à droite le château et une partie des remparts.

**Le pourtrait de la ville de Dieppe, par François de Belleforest, 1575,
gravure sur bois (Bnf, Départ. Cartes et plans)**



Le « pourtrait » est un mode de représentation intermédiaire. Comme le rappelle Marc Favreau, « par sa représentation en trois dimensions, le “portrait” de ville est le chaînon entre le panorama et le plan géométral, mais il résulte d’une vision fictive, basée sur la reconstitution, voire l’imagination du dessinateur ou du peintre ». Il apparaît en Europe dans les guides de pèlerinages médiévaux et s’épanouit dans l’Italie du xv^e siècle, avant de gagner les contrées germaniques (*Cosmographie* de Münster en 1544, *Civitates orbis Terrarum* de Hoefnagel et Hogenberg, édité entre 1572 et 1617). Dès les années 1520, le modèle s’exporte en France, mais il est ici affaire de cartographes et géographes, et si l’intérêt se porte d’abord sur Paris, Lyon ou Tours, on trouve dès les années 1560 des vues de Bordeaux ou Rouen, moins parce qu’il s’agit de villes portuaires que parce qu’elles sont centres d’imprimerie. Plusieurs atlas complètent notre panorama, mais les œuvres majeures furent incontestablement la *Cosmographie universelle* de Belleforest en 1575, puis la *Topographie française* de Claude de Chastillon, première entreprise éditoriale de vues topographiques gravées.

Le plan de ville est pour sa part un mode de représentation hérité du monde romain, qui renaît dans l’Italie des années 1440. À la faveur de la

systématisation des mesures des éléments urbains vers 1540, et de la généralisation de la triangulation dans les premières décennies du XVII^e siècle, le plan devient rigoureux et moins pittoresque ; il est instrument de gestion urbaine. Il existe cependant, selon Pierre Pinon, plusieurs catégories de plan. Le « *plan portrait* » est un genre intermédiaire, à savoir une vue cavalière combinant plan et profil. Le propos est de valoriser la cité, par l'ampleur de son développement, la richesse de ses monuments, le prestige de son histoire. Les édifices civils et religieux sont représentés hors d'échelle pour les singulariser dans le paysage urbain, et l'on accentue la démarcation entre les espaces libres et les surfaces bâties. Marc Favreau insiste sur le fait que si ces portraits sont quelquefois associés à des événements, comme des entrées royales ou des sièges (on pensera au *pourtraict de Calais à l'occasion de sa prise en avril 1597*, au siège de La Rochelle par Hogenberg, ou à la *Réduction de Bordeaux* par Tassin, vers 1653), certains possèdent aussi des légendes qui leur donnent une dimension intellectuelle. Le *pourtraict de la ville de La Rochelle avec ses forteresses, comme elle est à présent* offre l'association d'une gravure mettant en valeur l'ouverture sur la « mer océane » et le système de fortifications dont les éléments clés sont identifiés dans une légende, qui indique aussi les principaux monuments et rues, et d'un texte expliquant la genèse des dites fortifications. La vue est prise depuis l'est, parti pris indiqué par la représentation de deux personnages prenant leurs mesures.

Les plans topographiques et/ou géométriques correspondent en revanche plus strictement à la conception actuelle du plan. Se voulant objectifs et donc plus durables, ils offrent une image dématérialisée de la ville. Si celui de Bordeaux est réalisé dès 1755 par Lattré, ce n'est finalement qu'à la fin du XVIII^e siècle que l'on trouve le premier plan géométral de la capitale normande, œuvre des ingénieurs des Ponts et Chaussées. Il semble que l'une des caractéristiques de ces derniers plans du XVIII^e siècle soit d'intégrer les projets urbanistiques, quand bien même ils sont encore incertains. Ainsi, le plan de Rouen de Lattré, dans son actualisation de 1784, intègre une plage hors les murs tout juste viabilisée, mais dont le figuré reprend celui du centre urbain, tandis que les faubourgs sont représentés en détail comme des villages. On entre ici dans la catégorie du « plan projet », tel celui de Bordeaux de 1782, qui figure une place Louis XVI qui ne vit jamais le jour.

La différence entre les genres ne doit cependant pas être trop appuyée. Certaines distinctions s'opèrent tardivement et au-delà de ces différences de genre, quelques principes président à l'élaboration de ces gravures, qui nous servent aujourd'hui de clés de lecture. Le cadrage de l'image répond à l'objectif de l'auteur. Dans le cas de Rouen, J.-P. Bardet souligne un cadrage stéréotypé, qui conditionne la vision de la ville. Sur 55 éditions de vues rouennaises gravées entre 1570 et 1800, 32 sont prises de la côte Sainte-Catherine, qui domine la ville à l'est, 18 de divers points du port, et 5 seulement d'un autre endroit ; peu

de vues, en revanche, de l'intérieur de la cité. Dans tous les cas, on dépasse l'enceinte urbaine pour intégrer les faubourgs et la campagne environnante, plus ou moins bien représentés il est vrai. Le portrait présente les remparts et les rues, individualise les monuments identifiés en légendes, symbolise le parcellaire urbain par des alignements de maisons ; les vues d'optique présentent un grand angle. L'angle de vision est déterminant : généralement à 90° pour un plan, entre 40 et 60° pour de nombreuses vues, afin de voir l'élévation des maisons, de discerner les rues. On retrouve aussi, d'une image à l'autre, les mêmes signes de convention : l'eau est représentée par des traits sinueux, les champs sous forme de carrés et rectangles rayés de lignes parallèles, parfois séparés par des rangées d'arbres, tandis qu'en Bordelais, les vignes prennent la forme d'un \$. Les vues de villes portuaires maritimes comportent aussi, élément fondamental, la représentation de navires, qui contribuent à la décoration de la gravure, d'autant mieux que le fleuve ou la mer sont sur l'image des espaces vierges, en regard de la densité du tissu urbain. La place de l'écrit est aussi un élément fondamental, depuis le foisonnement toponymique de la *Cosmographie* de Münster jusqu'à l'usage d'un seul caractère typographique renvoyant à une légende. Le texte vient en effet éclairer l'image, qu'il s'agisse du titre, parfois très long, désignant plus ou moins précisément la ville et/ou l'événement représenté, ou d'un texte explicatif. Parfois aussi, l'image complète l'image, comme en témoignent les vignettes disposées autour du plan ou de la vue, et qui détaillent certains monuments de la ville. Le plan de Marseille, réalisé par Pierron en 1787, est bordé des vues des monuments marseillais ainsi que des plans d'Aix, Toulon et Antibes. C'est un moyen de représenter des projets : le plan des jardins publics de Marseille, donné par Monbran en 1750, s'accompagne de vues de portes et façades uniformes, dessinées par Hyacinthe Labat de Savignac, malheureusement jamais réalisées... Enfin, profils, portraits et plans obéissent tous au même principe de copie, qui relève parfois du plagiat. Il faut donc raisonner par « familles » : Marc Favreau signale, pour Bordeaux, la « famille Ogerolles » et son *vif portrait de la cité de Bourdeaux*, de 1563, la « famille Tassin » à partir de 1634, la « famille Mérian » (1661). De même connaît-on la faveur de la gravure nantaise de Mérian, dans la *Topographia Galliae* qui impose durablement l'image d'une ville médiévale fermée d'enceintes, entourée de faubourgs désordonnés, vue depuis la rive sud. Il en va de même pour les plans. Jean-Pierre Bardet ne retient pour Rouen, sur plus de deux siècles, que trois plans véritablement originaux : celui de Belleforest en 1575, le Gomboust de 1655 et le Latré de 1782. L'absence de grands chantiers urbains dans le parcellaire hérité du Moyen Âge favorisait le conservatisme cartographique, mis à mal par les multiples « embellissements » des Lumières. Des décalages se font alors parfois sentir. À Bordeaux, le plan de Bellin (1764) n'intègre pas les travaux de Tourny réalisés durant les deux décennies précédentes.