

Introduction générale

**La ville atlantique européenne des temps modernes :
perspectives pour une approche conceptuelle**

Guy SAUPIN

Cet ouvrage tire sa justification d'une proposition de contribution à l'approfondissement et à la discussion du concept de ville atlantique européenne à partir d'analyses des réalités espagnoles et françaises dans une période de profondes mutations de deux grandes puissances maritimes dans leur mode d'insertion au sein du monde atlantique. Il s'inscrit comme une étape supplémentaire dans une longue réflexion sur ce type de ville portuaire¹, vivifiée par une importante collaboration avec la recherche espagnole².

Le concept de ville atlantique désigne des villes dont l'insertion dans un espace océanique reliant les continents européen, américain et africain se présente comme le principal moteur de leur développement, tant dans l'accumulation des richesses et leur distribution inégale au sein des diverses composantes sociales de ces entités que dans leur croissance démographique et l'expansion de leur espace bâti. La ville est analysée comme un point nodal de toutes les circulations qui structurent le monde atlantique³, en tant que produit de la symbiose entre ce qui lui vient de son hinterland, de son appartenance nationale et de la somme de ses relations atlantiques à toutes les

1. SAUPIN G. (dir.), *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Âge au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2006, introduction, p. 9-41; *Africains et Européens dans le monde atlantique, XV^e-XIX^e siècle*, Rennes, PUR, 2014, introduction, p. 7-39; PRIOTTI J.-P. et SAUPIN G. (dir.), *Le commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoces et ports (XV^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, PUR, 2008, introduction, p. 7-31.
2. Pour la synthèse la plus récente : FORTEA PÉREZ J. I. et GELABERT GONZÁLEZ J. E. (éd.), *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*, Santander, Autoridad Portuaria/Publicaciones de la Universidad de Cantabria, 2006, bibliographie importante, p. 450-467; DUBERT I. et SOBRADO CORREA H. (éd.), *El Mar en los siglos modernos*, t. I, Saint-Jacques-de-Compostelle, Xunta de Galicia, 2009; GARCÍA HURTADO M. R., GONZÁLEZ LOPO D. L. et MARTÍNEZ RODRÍGUEZ E. (éd.), *El Mar...*, *op. cit.*, t. II. Comme modèle monographique : BUSTOS RODRÍGUEZ M., *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Cadix, Silex, 2005.
3. GREENE J. P. et MORGAN P. D. (éd.), *Atlantic History: a Critical Appraisal*, Oxford, Oxford University Press, 2009; CANNY N. et MORGAN P. D. (éd.), *The Oxford Handbook of the Atlantic World, 1450-1850*, Oxford, Oxford University Press, 2011; VIDAL C., « Pour une histoire globale du monde atlantique ou des histoires connectées dans et au-delà du monde atlantique? », *Annales. Histoire, Sciences sociales*, n° 2, 2012, p. 391-413.

échelles identifiables⁴. La ville est par ailleurs saisie dans sa double dimension de construction sociale matérialisée dans un paysage urbain révélateur de la hiérarchie des activités humaines dans leur contribution à l'essor économique et de l'équilibre mouvant des rapports de force entre tous les acteurs qui cohabitent dans ce point de concentration des échanges atlantiques⁵. Ces derniers sont compris sous tous leurs aspects, matériels et immatériels⁶.

La période 1650-1850 a été retenue afin de mesurer les impacts des profonds changements ayant transformé le monde atlantique, avec toutes les conséquences possibles sur les villes qui étaient les plus engagées dans son système de connexion : apogée d'un premier système colonial de modèle mercantiliste, aggravation des révoltes et révolutions associées aux premières décolonisations, mise en question de la traite négrière et du rapport à l'Afrique, remodelage d'un système d'échanges soumis à la domination de l'axe Grande-Bretagne-États-Unis, entrées décalées dans la Révolution industrielle selon des modalités spécifiques, transformations sociales tant dans l'élite urbaine que dans les bases populaires sous l'influence du capitalisme, engendrant de nouveaux codes identitaires⁷. Dans les deux pays étudiés, il en est résulté une profonde redistribution au sein de la hiérarchie portuaire⁸.

Dans l'optique de dégager les lignes structurantes essentielles de la ville atlantique européenne dans une approche globale de construction sociale matérialisée dans un espace urbain aménagé, il a paru intéressant de questionner les impacts de la dynamique atlantique, entendue sous son double aspect économique et impérial, sur les variations du développement des activités de ses habitants, les spécificités de son profil social et culturel

4. McCUSKER J. et MORGAN K. (éd.), *The Early Modern Atlantic Economy*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000 ; ELLIOT J. H., *Empires of the Atlantic World: Britain and Spain in America, 1492-1830*, New Haven, Yale University Press, 2006 ; ARMITAGE D., « Three Concepts of Atlantic History », dans ARMITAGE D. et BRADDICK M. J. (éd.), *The British Atlantic World, 1500-1800*, New York, Palgrave Macmillan, 2002, p. 11-27 ; COCLANIS P. A. (éd.), *The Atlantic Economy during the Seventeenth and Eighteenth Centuries Organization. Operation, Practice, and Personnel*, Columbia, University of South Carolina Press, 2005 ; LEONARD A. B. et PRETEL D. (éd.), *The Caribbean and the Atlantic World Economy*, Basingbroke, Palgrave Macmillan, 2015.
5. O'FLANAGAN P., *Port Cities of Atlantic Iberia, c. 1500-1900*, Ashgate, Aldershot Burlington, 2008, p. 60-64, 81-102, 216-221, 245-252 et 267-276.
6. LE MAO C., *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne, XVI^e-XVIII^e siècle*, Paris, A. Colin, 2015 ; MARNOT B., *Les villes portuaires maritimes en France, XIX^e-XX^e siècle*, Paris, A. Colin, 2015 ; GUIMERÁ RAVINA A., « Puertos y ciudades portuarias (siglos XVI-XVIII). Una aproximación metodológica », dans FORTEA PÉREZ J. I. et GELABERT GONZÁLEZ J. E. (éd.), *La ciudad portuaria atlántica... op. cit.*, p. 21-44 ; DELGADO BARRADO J. M. et GUIMERÁ RAVINA A. (coord.), *Los puertos españoles: historia y futuro (siglos XVI-XX)*, Madrid, Fundación Portuaria Ministerio de Fomento, 2000 ; GUIMERÁ A., « El sistema portuario español (siglos XVI-XX): perspectivas de investigación », dans GUIMERÁ A. et ROMERO D. (éd.), *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX). Actas del Coloquio Internacional « El sistema portuario español »*, Madrid, Fundación Portuaria Ministerio de Fomento (CEEOP), 1996, p. 125-142.
7. CABANTOUS A., LESPAGNOL A. et PÉRON F. (dir.), *Les Français, la terre et la mer, XVI^e-XX^e siècle*, Paris, Fayard, 2005.
8. SAUPIN G., « Mondialisation et modification des hiérarchies des grands ports de commerce (mi XVII^e-mi XIX^e siècle) : une comparaison entre l'Espagne, la France et la Grande-Bretagne », dans RIVERA MEDINA A. M. et CASTILLO HIDALGO D. (dir.), *Dinámicas portuarias y redes en l'Atlantique en perspective historique, Nuevo Mundo, Mundos Nuevos*, 2016 [<http://nuevomundo.revues.org/69920>].

et les transformations de son paysage construit. La plus grande attention a été portée à la gamme des variations constatées au sein de ces grands axes constitutifs.

Dynamique atlantique et développement urbain

La dynamique économique du système atlantique

Diversité et évolution des trafics commerciaux

Dans la longue durée, l'espace commercial atlantique, d'abord projection européenne avant de se muer en zone d'échanges intercontinentale, additionne progressivement plusieurs types de trafics commerciaux qui interagissent plus ou moins entre eux dans un effet d'entraînement ou pour le moins offrent des alternatives de lancement ou de repli, tant aux marchands qu'aux gens de mer. C'est de cette richesse d'opportunités que se nourrit la dynamique commerciale atlantique, matrice fondamentale orientant le développement des villes qui prétendent en organiser les flux à leur profit⁹.

La pêche, de la dimension côtière à l'extension hauturière, constitue l'activité la plus ancienne et la plus répandue, celle qui continue à animer une très grande dispersion de nombreux ports de taille petite ou moyenne. L'époque moderne lui confère une dimension transatlantique essentielle, surtout à travers la grande pêche morutière autour de Terre-Neuve et la chasse à la baleine dans l'Atlantique nord (B. Michon). Vient ensuite le cabotage atlantique européen dans ses trois dimensions de courte, moyenne et longue distance, la liaison maritime entre la Méditerranée et la mer du Nord ayant été ouverte par les Italiens au xiv^e siècle. Il joue un rôle essentiel pour toutes les puissances atlantiques européennes, surtout pour celles de l'Europe du Nord-Ouest du xv^e au xviii^e siècle¹⁰.

La connexion avec le Nouveau Monde a suscité le commerce de droiture avec les colonies américaines (M. Tanguy). Le quasi-monopole des Ibériques, qui tirent les bénéfices de leur rôle pionnier dans les voyages exploratoires à travers l'Atlantique, laisse place à une concurrence croissante avec les autres puissances maritimes de l'Europe du Nord-Ouest à partir du xvii^e siècle (M. Bustos Rodríguez). Les horizons commerciaux africains s'en sont trouvés totalement modifiés. Dès le milieu du xv^e siècle, les Portugais

9. FERNANDEZ A. et MARNOT B. (dir.), *Les ports du golfe de Gascogne. De Concarneau à La Corogne (xv^e-xx^e siècle)*, Paris, Presses universitaires de Paris-Sorbonne, 2013. FRANCH BENAVENT R., « El proceso de concentración de los negocios y las actividades marítimas en la España Moderna », dans DUBERT I. et SOBRADO CORREA H. (éd.), *El Mar...*, *op. cit.*, p. 191-221.

10. LE BOUËDEC G. et al., « Histoire du cabotage européen aux xvi^e-xviii^e siècles », *Revue d'histoire maritime*, n° 8, 2008 ; POURCHASSE P., *Le commerce du Nord. Les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au xviii^e siècle*, Rennes, PUR, 2006 ; KIMIZUKA H., *Bordeaux et la Bretagne au xviii^e siècle. Les routes du vin*, Rennes, PUR, 2015.

ont initié le drainage de l'or d'Afrique subsaharienne au détriment des marchands musulmans. Ils y ont vite ajouté le commerce des esclaves vers l'Europe du Sud-Ouest, puis de plus en plus vers les colonies américaines avec un basculement des priorités vers 1540¹¹. L'entrée en jeu de toutes les puissances maritimes européennes à partir du XVII^e siècle a fait exploser cette déportation de captifs d'Afrique noire vers les mines et surtout les plantations américaines, avec un apogée au XVIII^e siècle, tout spécialement dans ses dernières décennies, avant que l'interdiction de la traite des Noirs initiée par la Grande-Bretagne en 1807, imposée à l'échelle européenne en 1815, mais partiellement respectée jusqu'en 1867, ne fasse disparaître ce commerce d'êtres humains via l'Atlantique. Sa spécificité n'est pourtant pas dans les 13 millions de captifs déportés, chiffre terrifiant très élevé mais inférieur au bilan délicat à fixer de la traite transsaharienne et orientale (environ 17 millions de victimes), mais dans son caractère concentré dans le temps, essentiellement sur deux siècles (1650-1850)¹². Ceci a été rendu possible par la diversité des circuits maritimes mis en place, avec des systèmes quadrangulaires et de droiture incluant les grands ports brésiliens comme opérateurs, au-delà du classique circuit triangulaire géré à partir des ports européens.

Tout ceci fait bien système¹³ et toute tentative de distinction entre droiture et traite des Noirs est un non-sens. Il s'ensuit une intense activation du commerce intra-européen¹⁴, tant pour la fourniture des marchés africains et américains, principalement en produits manufacturés, que pour la redistribution en Europe des métaux précieux et des produits agricoles coloniaux comme le sucre, le café, le cacao, le tabac, les colorants, le coton... Les indépendances américaines, la montée en puissance de la flotte commerciale des États-Unis, l'avance prise par la Grande-Bretagne dans la Révolution industrielle et les profondes mutations dans les transports internationaux de main-d'œuvre redistribuent les cartes du commerce atlantique dans la première moitié du XIX^e siècle.

11. ALMEIDA MENDES A. de, « The Foundations of the System: A Reassessment of the Slave Trade to the Spanish Americas in the Sixteenth and Seventeenth Centuries », dans ELTIS D. et RICHARDSON D. (éd.), *Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Database*, New Haven/Londres, Yale University Press, 2008, p. 62-90.

12. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU O., *Les traites négrières. Essai d'histoire globale*, Paris, Gallimard, 2004, p. 162-186; ELTIS D. et RICHARDSON D. (éd.), *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*, New Haven, Yale University Press, 2010.

13. MARTÍNEZ SHAW C. et OLIVA MELGAR J. M. (éd.), *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Madrid, Martial Pons, 2005, présentation p. 11-15; LOBATO FRANCO I. et OLIVA MELGAR J. M. (éd.), *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII-XVIII)*, Huelva, Universidad de Huelva, 2013, présentation p. 9-13; SEMINARIO, « El comercio en la España del Antiguo Régimen », *Obradoiro de historia moderna*, n° 17, 2008.

14. LE BOUËDEC G. et KIMIZUKA H., « L'économie atlantique et la reconfiguration des échanges intermédiaires sur la façade atlantique (milieu XVII^e-fin XVIII^e siècle) : circuits et acteurs », dans SAUPIN G. (dir.), *Africains et Européens... , op. cit.*, p. 239-262.

La prolongation dans les activités manufacturières induites

Les ports peuvent y adjoindre une activité manufacturière, soit pour la fabrication des produits destinés aux marchés extérieurs, soit comme centres de transformation des produits agricoles et des matières premières importés des colonies ou des nouveaux pays indépendants. Au-delà des indispensables constructions et réparation navales, elles-mêmes initiatrices d'activités de fourniture des éléments essentiels de la marine à voile (voilerie, corderie, calfatage, menuiserie, tonnellerie, verrerie...), les exemples les plus classiques sont la préparation de l'avitaillement des navires (biscuits), la distillerie, la brasserie, le raffinage sucrier, la torréfaction du café, la préparation du chocolat, le travail des métaux ou des pierres précieuses, la préparation des colorants, mais aussi l'industrie textile depuis les traditionnelles draperies de laine et toileries de lin et chanvre, couronnées par les soieries, jusqu'au grand essor de l'industrie cotonnière à partir du milieu du XVIII^e siècle. Cette dernière soutient le réveil économique de Barcelone et explique son entrée dans les échanges atlantiques, à tel point que les institutions commerciales sont dominées par les intérêts manufacturiers dans la première moitié du XIX^e siècle. Cadix se dote d'une industrie textile à la fin du XVIII^e siècle, sur l'initiative d'entrepreneurs d'origine italienne (M. Bustos Rodríguez). Nantes voit prospérer ses nouvelles activités d'indiennage et de cotonnades animées par le double marché national et africain, grâce à la migration d'entrepreneurs suisses (S. Guicheteau). Notons toutefois une tendance à la dissociation entre l'importation de coton et sa transformation en tissus, à l'exemple des couples Liverpool-Manchester ou Le Havre-Rouen. Dans le second tiers du XIX^e siècle, les ports basques espagnols misent sur l'industrie pour sortir de la léthargie que leur a valu leur exclusion du marché colonial américain en 1778-1785. Bilbao y a trouvé son renouveau, tandis que Saint-Sébastien s'est vite reconvertie vers le balnéaire. Le petit port de Gijón, exportateur du charbon des Asturies, y trouve également sa chance industrielle à partir du milieu du XIX^e siècle, marginalisant définitivement Avilés, son concurrent séculaire.

Toutefois, de puissantes caractéristiques de l'économie ancienne jouent contre cette attraction portuaire. Tant que l'énergie hydraulique et l'utilisation du charbon de bois pour faire fondre le minerai de fer restent prépondérantes, la métallurgie reste attachée aux zones forestières, proches des richesses minérales. Dans le textile, la question de la main-d'œuvre demeure une donnée essentielle, soit pour son haut degré de qualification dans les centres drapiers anciens, soit pour une réduction du coût par externalisation du filage et en partie du tissage vers les campagnes environnantes dans la logique de la proto-industrialisation. La toilerie de lin ou de chanvre a toujours privilégié le recours à la main-d'œuvre rurale. Le passage à la machine à vapeur alimentée au charbon de terre revalorise en théorie la

place portuaire grâce aux importations de combustible, comme l'illustre l'implantation de la fonderie d'Indret dans les années 1780, immédiatement en aval de Nantes. Dans la première moitié du XIX^e siècle, ceci reste marginal car la priorité est au développement des activités industrielles à proximité des gisements charbonniers. Ajoutons que le monde négociant n'a pas manifesté beaucoup d'intérêt pour l'investissement industriel comme s'il s'agissait d'univers culturels économiques assez séparés, la recherche de la vitesse de rotation du capital dans la spéculation commerciale s'adaptant mal à la perspective de l'investissement à longue durée dans l'activité manufacturière. Au XIX^e siècle, Bordeaux et Nantes illustrent bien cette difficulté à évoluer du port colonial vers le port industriel.

La contribution à l'émergence de places financières

L'érection du port atlantique européen comme place financière d'importance pourrait apparaître comme une continuité logique née du besoin croissant de capitalisation d'un commerce international en croissance régulière. Les exemples célèbres ne manquent pas pour l'époque moderne : Anvers au XVI^e siècle, Amsterdam au XVII^e siècle et Londres au XVIII^e siècle en s'assurant une hégémonie durable à travers sa City. Les structures fondamentales du capitalisme commercial de type ancien ont été inventées dans de grandes villes marchandes italiennes aux XIII^e et XIV^e siècles, même si toutes n'étaient pas des ports.

Il s'agit pourtant d'une fausse évidence. Une bonne appréciation de la réalité doit prendre en compte deux dimensions pour établir la qualification de place financière : la facilité à trouver sur place des capitaux pour alimenter l'armement et le commerce maritimes, la propension à faire émerger des structures spécialisées dans les assurances maritimes et la circulation de l'argent à travers l'augmentation des moyens de paiement par la garantie des effets de commerce, la gestion des lettres de change, les opérations de crédit et le soutien à l'investissement. En se basant sur le très large autofinancement régnant dans chaque place de commerce, il est difficile de refuser aux grands ports atlantiques la qualité de place financière. Celle-ci repose toutefois sur des méthodes traditionnelles dans lesquelles les croisements de participation dans les affaires et les relations interpersonnelles continuent à jouer le rôle essentiel. La présence de marchands-banquiers souligne la lenteur de la spécialisation dans l'une ou l'autre activité. Bien des sociétés d'assurances du XVIII^e siècle ne sont que des sociétés regroupant de nombreux négociants de la place pour parvenir à réunir un capital conséquent. La capacité à drainer des capitaux ne produit guère de mutation structurelle : c'est une croissance sans développement. Il en est ainsi à Cadix (M. Bustos Rodríguez), qui a pourtant la réputation de premier marché financier en Espagne, où l'abondance du capital cohabite longtemps avec

l'absence de structure bancaire d'importance¹⁵. Il faut attendre 1785 pour voir s'installer une succursale de la grande banque San Carlos de Madrid. La société Banco de Bilbao n'est créée qu'en 1858.

Une différence majeure sépare les grands ports qui sont des capitales politiques de ceux qui ne sont que des métropoles régionales. L'État, et l'aristocratie qui l'accompagne dans le modèle monarchique le plus fréquent à l'époque moderne, se positionnent comme grands concurrents en tant que principales forces d'attraction des structures bancaires, étant donné l'énormité des sommes exigées pour le fonctionnement du premier et le mode de vie de la seconde. D'où la concentration bancaire à Paris et Madrid, les marchands des grands ports recourant aux services de ces maisons spécialisées pour la gestion de leurs paiements et de leur crédit, mais de manière très marginale pour leurs investissements. Des différences semblent cependant exister entre Bordeaux et Nantes assez autosuffisantes et des places comme Le Havre à proximité de Paris *via* le relais financier de Rouen ou même La Rochelle par le biais de l'influence du réseau protestant.

La dynamique impériale du système atlantique

L'économie politique du système atlantique

L'essor du premier colonialisme européen outre-mer a suscité la construction empirique du modèle économique à travers le mercantilisme impérial caractérisé par le principe de l'exclusif au profit la puissance nationale incarnée par l'État, les divers acteurs liés à sa gestion et les négociants des ports métropolitains. Dans l'idée du rôle essentiel de la balance commerciale dans le partage globalisé d'une quantité fixe monnayable de métaux précieux, les territoires coloniaux ont trouvé leur place comme fournisseurs de ces derniers et des productions agricoles de type tropical exigées par la hausse d'une consommation de luxe et comme marchés protégés en soutien de la production manufacturière métropolitaine. Les moyens politiques de régulation ont additionné la distribution de monopoles à des compagnies à charte, la sélection de certains ports pour le trafic colonial, le régime douanier et la politique d'incitation avec primes et subventions¹⁶.

Il existe une grande différence entre les modes espagnol et français, même si les politiques impériales finissent par se rejoindre dans le dernier quart du XVIII^e siècle à travers l'influence du libéralisme dans le mode de gestion de l'exclusif. Au tout début de son expansion américaine, en fondant la Casa de Contratación dès 1503, la monarchie espagnole établit un monopole sur

15. BERNAL A. M., *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Séville, Fundación El Monte, 1992. BUSTOS RODRÍGUEZ M., *Cádiz...*, *op. cit.*, p. 90-96, 387-390 et 404-432.

16. GRENIER J.-Y., *Histoire de la pensée économique et politique de la France d'Ancien Régime*, Paris, Hachette, 2007.

la liaison maritime entre le Nouveau Monde et la Castille, en réservant cette *Carrera de Indias* à la seule ville de Séville. Devant les difficultés techniques de remontée du Guadalquivir et l'importance de la contrebande dans son estuaire, un transfert irrégulier des armements maritimes et de l'activité portuaire s'opère au profit de Cadix entre les années 1610 et 1679, évolution couronnée par l'installation de la Casa de Contratación en 1717¹⁷. Il faut attendre la première moitié du XVIII^e siècle pour voir se développer le type de compagnie à monopole sur un secteur géographique, dont l'exemple le plus célèbre reste la compagnie guipuzcoane de Caracas, en fonction de 1728 à 1785, localisée à Saint-Sébastien, avec étape à Cadix (M. Gárate Ojanguren).

La monarchie française, jalouse de la réussite hollandaise, a multiplié ce type de compagnie dans l'espace atlantique au long des XVII^e et XVIII^e siècles, dans une alternance entre une ambition globale et des limites géographiques plus resserrées. Ces très nombreuses tentatives, incluant bon nombre de refondations, illustrent la très grande difficulté d'application du modèle au monde atlantique, à la différence de l'océan Indien et de l'Extrême Orient, difficultés rencontrées également par les Provinces-Unies et l'Angleterre, même si la stabilité des compagnies y fut beaucoup plus grande. Dans le modèle français, il fallut à chaque fois organiser la cohabitation avec les marchands privés des ports autorisés qui prétendaient intervenir directement dans le commerce colonial de droiture ou d'esclaves. La différence de capitalisation nécessaire entre les deux types d'armement explique que le privilège intégral s'est souvent vite réduit à cette traite des Noirs, plus particulièrement en Sénégal, tout le reste étant soumis à un versement de taxe d'autorisation ou à une liberté totale pour la droiture antillaise.

Cinq sources de tension sont repérables au sein de cette comparaison des mercantilismes impériaux espagnol et français. La première renvoie à l'hostilité structurelle des élites négociantes des grands ports face aux solutions monopolistiques atlantiques, sauf à pouvoir y développer leurs affaires particulières comme l'illustrent des attitudes malouines ou nantaises. Cette attitude caractérise surtout la France, mais justifie la libéralisation espagnole en deux temps (1765, 1778). La seconde renvoie au degré de pénétration étrangère dans le système de l'exclusif national, ce qui vaut surtout pour l'Espagne suite aux larges complicités déployées par les *cargadores de Indias* à Cadix¹⁸, justifiant les dénonciations de ses rivales comme ville vendue aux étrangers. Tout le réformisme éclairé bourbonien du XVIII^e siècle entend réagir contre cette intrusion qui se solde par un déficit de la balance commerciale et la sortie massive du métal précieux en

17. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ A., « Una ciudad abocada al mar: comercio y sociedad mercantil en el Cádiz del siglo XVIII », dans FORTEA PÉREZ J. I. et GELABERT GONZÁLEZ J. E. (éd.), *La ciudad portuaria atlántica...*, *op. cit.*, p. 388-390.

18. BUSTOS RODRÍGUEZ M., *Cádiz...*, *op. cit.*, p. 130-137 et 400-403.

compensation. Toutefois, Colbert a dû menacer de suspendre les Nantais de la permission pour les îles d'Amérique en 1670 pour obtenir le retrait des participations hollandaises. L'épineux problème de la gestion des privilèges territoriaux à travers les décalages dans la fiscalité douanière a suscité des tensions beaucoup plus fortes en Espagne, surtout à l'époque du réformisme bourbonien, principalement marquées dans la concurrence entre les ports de Bilbao et Santander¹⁹.

La croissance démographique et l'essor économique dans les colonies américaines soutiennent de plus en plus le commerce intra-américain. Les tensions entre les colons et les négociants métropolitains s'en trouvent exacerbées, surtout lors des difficultés d'approvisionnement en temps de guerre. Les monarchies sont obligées de négocier des compromis au cours du XVIII^e siècle. Mais le problème le plus lourd a correspondu à l'intensité des fraudes et du commerce de contrebande, avec des points de concentration que sont tout l'espace caraïbe, l'archipel des Açores et le Pays basque de part et d'autre de la frontière franco-espagnole. Les consuls de France de la côte cantabrique ne manquent d'en souligner l'ampleur dans leurs rapports à la fin du XVIII^e siècle (P. de Diego González). Vu l'importance quantitative de son empire américain, la réponse à cette intensité du commerce illégal a constitué un problème beaucoup plus grave pour la monarchie espagnole, souvent contrainte d'en limiter les effets les plus visibles en orientant la répression dans la récupération d'une partie des profits.

La défense militaire du système atlantique

Il ne peut exister de mercantilisme impérial sans constitution d'une puissante marine de guerre pour défendre les colonies et les routes commerciales. La révolution militaire du XVII^e siècle engendrant la création de vaisseaux spécialisés dans la guerre, initiée par les Provinces-Unies dans leur guerre d'indépendance contre l'Espagne et reprise par toutes les autres puissances maritimes, a exigé la création d'arsenaux, placés soit dans des ports de commerce, soit créés *ex nihilo*²⁰. Après les premiers efforts de Richelieu, la montée en puissance française correspond à l'intense engagement de Jean-Baptiste Colbert dans les premières décennies du règne personnel de Louis XIV. Au sein de l'intérêt irrégulier porté par l'État monarchique à sa Marine au XVIII^e siècle se dessine une hiérarchisation progressive d'un système globalisé des ports arsenaux selon l'évolution des données géostraté-

19. LANZA GARCÍA R., « El puerto de Santander en el siglo XVIII: entre el privilegio y la libertad de comercio », dans FORTEA PÉREZ J. I. et GELABERT GONZALEZ J. E. (éd.), *La ciudad portuaria atlántica...*, *op. cit.*, p. 415-448.

20. PLOUVIEZ D., « Les dynamiques portuaires militaires dans le golfe de Gascogne du XVII^e siècle au Premier Empire », dans FERNANDEZ A. et MARNOT B. (dir.), *Les ports du golfe de Gascogne...*, *op. cit.*, p. 47-60.

giques et de la composition d'une flotte militaire, vers un équilibre croissant de vaisseaux lourds et de frégates plus légères²¹ (M. Acerra).

La création des arsenaux, en dehors des villes de cour, représente la principale cause d'émergence de villes nouvelles en Europe occidentale, surtout dans les pays qui choisissent de privilégier la séparation des fonctions militaires et commerciales, sans systématisation de ce dualisme. La France s'y engage plus résolument que l'Espagne avec les créations de Brest et Rochefort pour l'Atlantique, complétées par celle de Cherbourg à la fin du XVIII^e siècle et la récupération de Lorient après la liquidation de la compagnie des Indes en 1769. Toutefois les espérances placées dans Le Havre et Dunkerque montrent que cette distinction n'a pas été radicale. En Espagne, l'intense effort des Bourbons au XVIII^e siècle pour revenir au premier plan explique les créations de Ferrol pour l'Atlantique et de Carthagène pour la Méditerranée, mais le choix de la baie de Cadix (La Carraca) et de La Havane entérine l'extrême importance des deux pôles anciens de la *Carrera de Indias*. Si la fonction militaire maritime s'avère beaucoup plus urbanisante que son homologue continentale, la mono-activité qui en résulte produit cependant un effet de blocage dans ces villes nouvelles qui peinent à dépasser 25 000 habitants et qui se trouvent surtout totalement livrées au risque de désengagement plus ou moins brutal de l'État dans un contexte de crise globale comme l'illustre dramatiquement l'évolution de Ferrol dans son premier siècle d'existence [A. Martín García].

L'impact du développement des marines de guerre sur les ports de commerce est beaucoup plus complexe que ce que pourrait laisser penser une analyse simpliste à partir du principe de séparation, même dans le cas français. Il existe tout d'abord une articulation conjoncturelle en temps de guerre comme le montre l'exemple de Bordeaux et de Nantes durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1689-1697) [C. Le Mao]. À côté de la course, l'approvisionnement des arsenaux bénéficie de l'enflure de la demande. Les ports d'estuaire des grands fleuves comme Rouen, Nantes, Bordeaux et Bayonne ou situés entre deux rivières bien placées comme La Rochelle, peuvent tirer de leurs hinterlands les matériaux et les produits fabriqués nécessaires à la construction des navires de guerre. Toutefois les investissements de l'État vont plus directement aux producteurs et manufacturiers qu'aux ports intermédiaires. Les réseaux marchands s'avèrent précieux, grâce aux relais des puissances neutres, lorsqu'il faut essayer de préserver au mieux les importations habituelles de matériaux navals de la Baltique.

Par ailleurs, le principal avantage tiré de la fourniture à la guerre maritime, aux arsenaux comme aux places fortes coloniales, semble bien être les privilèges et permissions obtenues en échange pour se maintenir dans les trafics coloniaux classiques. Le grand négociant nantais Joachim

21. PLOUVIEZ D., *La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2014.

Descaux, premier député de la ville au nouveau conseil de commerce en 1702, souligne ainsi le saut qualitatif que cette expérience de gestion de guerre a apporté au grand port ligérien en plein basculement vers l'horizon intercontinental atlantique. L'effet se fait plus structurel dans l'association des ports marchands à la construction navale militaire avec une double ventilation des grands vaisseaux réservés aux arsenaux de premier rang et des navires type frégate confiés aux arsenaux de second rang et même aux ports de commerce. L'évolution du Havre et de Dunkerque montre comment la fonction commerciale, principalement coloniale atlantique, s'affirme lorsque la place rétrograde dans la hiérarchie des ports arsenaux (M. Acerra). Rochefort trouve dans l'approvisionnement des bases coloniales de quoi compenser son effacement dans la construction des grands vaisseaux à cause des difficultés géographiques de son site²².

Même sans arsenal, la présence d'une garnison pour sécuriser une base navale, relais majeur dans la circulation des flottes en temps de guerre, est de grande importance pour l'animation du marché local à travers sa puissance de consommation de produits et de distribution de travail via les financements étatiques. La Corogne en a profité à partir du dernier tiers du xvi^e siècle lorsque les effets de la révolte des Pays-Bas et la montée des tensions avec l'Angleterre se sont additionnés pour conférer toute son importance à la route maritime des Flandres. Il en est de même des ports commerciaux français de la Manche, même si le danger des destructions par bombardements anglais a constitué un frein sérieux, comme le montre la divergence de vues entre Vauban et l'élite négociante sur l'avenir de Saint-Malo au tout début du xviii^e siècle. La destruction de Cadix de 1596, suivie d'une nouvelle tentative avortée en 1625, rappelle que ces périls ont été partagés.

*Les échelles impériales : l'impact financier
des carrières administratives, militaires et religieuses*

La fonction administrative peut contrebalancer le poids relatif de la dynamique atlantique dans le développement global urbain. Il en est ainsi dans les deux grandes capitales provinciales que sont Bordeaux et Rouen où la densité des cours de justice hiérarchiquement placée sous l'autorité d'un parlement produit des effets économiques et sociaux qui concurrencent pendant longtemps l'affirmation de puissance urbaine du grand commerce, tant dans la hiérarchie des revenus et des niveaux de consommation que dans les représentations mentales de la considération sociale. Cependant une promotion dans la distribution étatique administrative peut aussi venir de la reconnaissance de son rôle stratégique dans une mutation du contexte politique extérieur comme à La Corogne dans le dernier tiers du

22. MARTIN S., *Rochefort, arsenal des colonies au xviii^e siècle*, Rennes, PUR, 2015, p. 247-282.

xvi^e siècle²³ ou de sa percée économique comme à Cadix, progressivement au xvii^e siècle et pleinement en 1717, ou encore à Santander en 1801-1802.

Une différence majeure sépare les villes françaises et espagnoles quant à l'impact de l'investissement urbain issu des rémunérations et profits tirés des charges et fonctions exercées dans le cadre impérial. Alors que ce flux financier semble bien marginal dans les ports français, il s'avère majeur dans leurs homologues espagnols et ce d'autant plus qu'ils sont de petite taille comme l'illustrent les exemples d'Avilés et de Gijón sur le littoral asturien où les profits américains se donnent à lire ostensiblement dans la hiérarchie monumentale. De manière plus globale, les édifices religieux comme les églises ou les couvents ont bénéficié dans leur richesse décorative intérieure de la générosité de donateurs alimentée pour une partie significative par une participation à l'entreprise étatique impériale. La visite du patrimoine religieux de Cadix est là pour s'en convaincre. Le décalage des offres découlant des différences d'ampleur géographique des espaces soumis à colonisation en rend compte aisément. Il faut y ajouter cependant la conséquence de deux traditions culturelles divergentes quant au rapport de la noblesse – catégorie sociale captant l'essentiel de ce type de postes – à l'environnement urbain : anciennement et intimement vécu du côté espagnol, nouvellement et partiellement adopté du côté français où le château rural reste la résidence lignagère de référence.

Comparaison des contextes historiques : 1650-1850

La conjoncture espagnole

- La reconstruction de la puissance économique par le réformisme éclairé

On assiste à un glissement progressif du régime de monopole de liaison en faveur de Cadix (1679-1717) vers une libéralisation ouvrant l'exploitation de l'empire américain à un nombre croissant de ports de l'ensemble du littoral espagnol²⁴. Dans un premier temps, le principe du monopole intégral gaditan est érodé par le privilège octroyé aux Canaries en 1718²⁵ et par la création de compagnies de commerce privilégiées à monopole géographique circonscrit comme celle du Guipuzcoa pour le Venezuela en 1728 ou celle de Barcelone pour les îles de Santo Domingo, Puerto Rico

23. MARTÍN GARCÍA A., « El impacto de la actividad portuaria en el mundo urbano de Galicia: A Coruña, Ferrol y Vigo en el siglo XVIII », dans FORTEA PÉREZ J. I. et GELABERT GONZÁLEZ J. E. (éd.), *La ciudad portuaria atlántica...*, op. cit., p. 195-220.

24. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ A., *Cádiz y el Atlántico (1717-1778): El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Séville, EEHA, 1978; Cadix, 1988 (2^e éd.), 2 vol.; id., *El comercio colonial en la época del absolutismo ilustrado. Problemas y debates*, Grenade, université de Grenade, 2003.

25. SOLBES FERRI S., « Los navios de la permisión canaria a Indias (1720-1779): Ensayo de cuantificación del tráfico registrado », dans GARCÍA HURTADO M. R. et alii (éd.), *El Mar...*, op. cit., p. 359-376.

et Margarita en 1755. Dans un second temps, il s'agit d'une large distribution de l'autorisation d'accession à l'ensemble du marché américain, lancée en 1765 et complétée en 1778, aboutissant à la suppression de la Casa de Contratación en 1790. La logique de cette politique réside dans une volonté de relance de l'économie métropolitaine par reconquête du marché colonial en réduisant la part des étrangers. Elle a été principalement formulée par le marquis de La Ensenada, sous le règne de Charles III, souvent associé au modèle du despotisme éclairé en Europe. Il s'agissait de réduire les importations étrangères en développant les manufactures espagnoles, tout en valorisant les exportations de produits agricoles, surtout les céréales et farines de la Meseta. Les réformateurs bourbonniens misaient sur une meilleure intégration du marché national à partir de la suppression des *fueros* de la couronne d'Aragon depuis la *Nueva Planta* de 1707, d'un effort de centralisation administrative autour des intendants, du déplacement des douanes aux frontières extérieures (échec dans le Pays basque) et d'un programme ambitieux de création de grandes routes articulant l'intérieur et les principaux ports des littoraux espagnols. Ces perspectives imposaient la construction d'une puissante marine de guerre spécialisée pour protéger les colonies et les routes maritimes commerciales. Cet effort intense se fit dans le cadre des nouveaux départements maritimes, dotés chacun d'un arsenal dont trois en métropole (Cadix en Andalousie, Ferrol en Galice, Carthagène dans le Levant) et un aux Caraïbes (La Havane). Cette distribution souligne l'importance vitale du monde atlantique dans le redressement de l'Espagne après sa reconfiguration géographique sur la péninsule ibérique lors des traités de paix de 1713-1714 (A. Martín García).

Les principaux effets illustrent cette dynamisation de l'ensemble des littoraux. Cadix ajoute un pôle militaire à son hégémonie commerciale qui résiste bien à l'ouverture de la concurrence. Barcelone sort de sa longue léthargie en ajoutant l'horizon atlantique à ses orientations méditerranéennes anciennes, tout en prenant appui sur le relais de Cadix et en soutenant l'essor de Malaga. Sur la côte cantabrique, les deux nouveautés sont l'émergence spectaculaire de Ferrol dans les années 1760 et 1770 et le décollage commercial de Santander. La Corogne suit derrière, en partie grâce au privilège de port des messageries reçu en 1764, loin devant les autres ports galiciens comme Pontevedra et Vigo ou asturiens comme Avilés et Gijón. Les ports basques entrent dans une phase difficile car le refus des institutions provinciales d'accepter la translation des douanes de la frontière intérieure avec la Castille et la Navarre vers le littoral se paie par la non-admission au marché américain. Saint-Sébastien demeure toutefois protégée par sa compagnie privilégiée jusqu'en 1785 et la réorientation de son capital vers la compagnie des Philippines. Les négociants et les milieux éclairés ont bien recherché des compromis que l'implantation d'une manufacture de tabac en

1783 rendait imaginables, mais la radicalité des positions entre les Provinces et le Trésor ne le permit pas (M. Gárate Ojanguren).

- La mise en échec de la politique du réformisme éclairé

L'addition de plusieurs crises de nature différente a joué contre la réussite de ce programme de redressement. La question de l'engorgement du marché américain par multiplication des initiatives reste un argument fallacieux développé par les négociants de Cadix dont les affaires restent très prospères jusqu'en 1796. La fragilité des jeunes manufactures espagnoles vient plutôt de la concurrence avec celles de l'Europe du Nord-Ouest. Les habitudes héritées de la longue tradition de contrebande s'y sont mêlées, nombre de produits manufacturés importés devenant par une habile suite de reventes marchandises nationales, créant une véritable illusion statistique. Les Catalans ont vite intégré la pratique²⁶.

Mais l'implosion est principalement venue des interactions entre trois grands conflits militaires : les guerres maritimes issues de la Révolution française et de l'Empire napoléonien, la guerre d'Indépendance espagnole face à l'invasion française, et les guerres d'Indépendance dans les colonies d'Amérique centrale et du Sud. La perte d'un marché captif, le recours aux neutres et même la vente de licence aux Français et aux Anglais, la révélation du commerce fondamentalement commissionnaire de Cadix, l'incapacité à soutenir la concurrence sur un marché devenu ouvert aux impérialismes économiques anglais, étatsunien et français ont constitué un véritable cercle vicieux qui n'a guère pu être enrayer²⁷. La crise financière de l'État, très endetté par le coût des guerres, s'est traduite par la brutale contraction des investissements dans la marine de guerre, donc de l'activité des arsenaux. Ferrol en a payé le prix maximal suite à sa monoactivité. Cadix a compensé par sa polyactivité, en dépit d'un rôle commercial atlantique écrasé. S'ensuit une alternance de phases contraires : crise de 1797-1814, relance de 1815-1822, chute brutale de 1823-25 (indépendance du Mexique et du Pérou 1821), instabilité avec échec du port franc 1829-1831, et enfin reprise lente mais régulière jusque dans les années 1860 (M. Bustos Rodríguez). Ce bouleversement global des cadres anciens de la puissance s'est traduit par un basculement dans une instabilité politique entre partisans de la monarchie absolue d'Ancien Régime et partisans de la monarchie libérale. Cadix, suite à la rédaction de la constitution de 1812, a entretenu le principal foyer

26. MARTÍNEZ SHAW C., *Cataluña en la Carrera de Indias*, Barcelone, Crítica, 1981. DELGADO RIBAS J. M., *Cataluña y el sistema de libre comercio, 1778-1818*, thèse de doctorat, université de Barcelone, 1984.

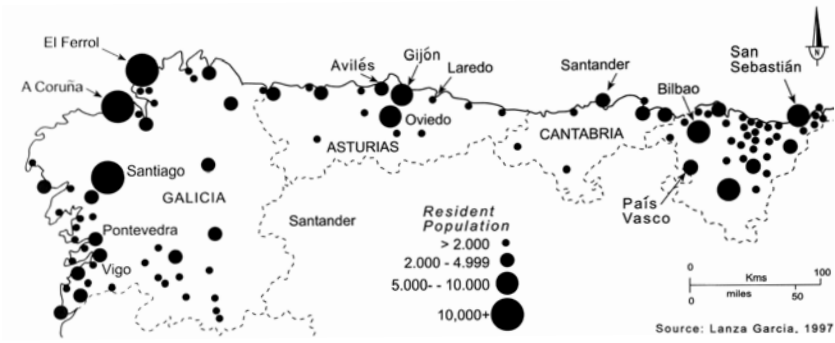
27. FISHER J. R., *El comercio entre España e Hispanoamérica (1797-1820)*, Madrid, 1993; BERNAL A. M., *El comercio libre entre España e Hispanoamérica: 1797-1820*, Madrid, Banco de España, 1993. DELGADO RIBAS J. M., « Los números de Mickey Mouse del comercio colonial español », dans LOBATO I. et OLIVA J. M. (éd.), *El sistema comercial español...*, op. cit., p. 285-302. PRADOS DE LA ESCOSURA L. et AMARAL S. (éd.), *La independencia americana: consecuencias económicas*, Madrid, Alianza, 1993.

de cette seconde option. Les bourgeoisies portuaires se sont partagées. Celles de Barcelone et de Catalogne ont obtenu de nombreux privilèges en échange de leur soutien à Ferdinand VII. Sur la côte nord, elles sont nettement favorables au libéralisme, mais soumises suite à l'intervention française sous Louis XVIII. Le paroxysme des tensions autour de la question douanière explique que la première guerre carliste (1833-1839) ait trouvé son principal foyer dans les provinces basques (P. de Diego González).

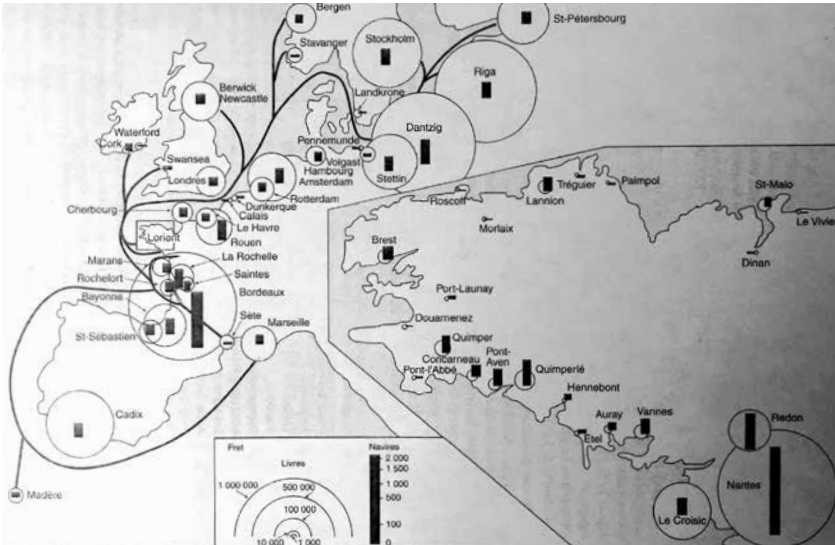
- Les efforts de relance

La base coloniale n'est pas complètement effacée avec le développement intense de Cuba et de Puerto Rico pour l'Atlantique, sans oublier les Philippines. Alors que l'Espagne avait essentiellement eu recours à des puissances étrangères pour le commerce des esclaves, son investissement dans la traite des Noirs au XIX^e siècle prouve combien les bases caraïbes sont considérées de grande importance. Il en sort une nouvelle hiérarchie portuaire dans le commerce colonial. En valeur d'importations dans les années 1840, Barcelone domine nettement, suivie de Santander, puis de Malaga et Cadix à la lutte. La réorientation vers le marché européen fournit la principale alternative. On le mesure pour Cadix avec l'exportation de son sel, mais surtout des vins de Jerez en direction du marché britannique, mais aussi dans les ports de la côte cantabrique sur lesquels les rapports des consuls français cherchent à attirer l'attention. La Catalogne et le Pays basque se distinguent dans la relance par l'industrialisation, dans la continuité du XVIII^e siècle pour la première et simplement à partir des années 1840 pour le second. L'héritage de la fonction financière des places portuaires est revitalisé dans une avancée de la structuration bancaire, dès les années 1840 pour Cadix, dans la décennie suivante à Bilbao (Banco de Bilbao 1857). Saint-Sébastien délègue sa perspective d'industrialisation portuaire au port voisin de Pasajes quand elle voit tout le profit à tirer du tourisme balnéaire naissant. Par ailleurs, la reprise d'un programme militaire pour la Marine au milieu du XIX^e siècle complète le dispositif à Cadix, mais permet surtout le redressement de Ferrol.

La période de 1750 à 1850 profite surtout à Santander et à La Corogne, mais beaucoup moins à Bilbao et surtout à Saint-Sébastien. Dans les Asturies, la croissance de Gijón décline définitivement le port historique d'Avilés. Pontevedra, sans élan, voit monter la concurrence de Vigo. La grande nouveauté est l'émergence de la nouvelle ville-arsenal du Ferrol, avec une croissance très irrégulière enchaînant un vif essor, une grave crise et le début d'une récupération. Ces ports sont en concurrence avec ceux du sud et de l'est, de Cadix à Barcelone.



CARTE 2. – Carte de localisation et hiérarchie des villes portuaires de la côte Nord de l’Espagne au milieu du XVIII^e siècle. Source : O’FLANAGAN P., *Port Cities of Atlantic Iberia, c. 1500-1900*, Ashgate, Aldershot Burlington, 2008.



CARTE 1. – Carte de localisation des ports européens de la façade atlantique à travers le prisme des approvisionnements du chantier de la Compagnie des Indes de Lorient au XVIII^e siècle. Source : LE BOUËDEC G., *Activit es maritimes et soci t es littorales de l’Europe atlantique, 1690-1790*, Paris, A. Colin, 1997, p. 147.

Entre 1750 et 1850, Bordeaux passe du premier au troisième rang des ports français, au profit du Havre qui se hisse du quatrième au second rang. Nantes connaît la plus grave crise en glissant de la seconde place à la cinquième. Rouen se rétablit quelque peu en accédant à la quatrième place, entraîné par l’ascension du Havre. Dunkerque trouve dans l’essor du grand commerce de quoi compenser son affaiblissement militaire. La Rochelle et encore plus Saint-Malo et Bayonne sont devenus des ports de seconde cat go-

Les villes atlantiques européennes – Guy Saupin (dir.) ISBN 978-2-7535-7599-8 – Presses universitaires de Rennes, 2019, www.pur-editions.fr

rie. La présence des arsenaux valorise Brest et Lorient et explique l'émergence de Cherbourg. Rochefort est marginalisé. En Espagne, Cadix perd son leadership au profit de Barcelone et des grands ports de la côte nord.

La conjoncture française

- Apogée et mutation du modèle colonial d'Ancien Régime

Le XVIII^e siècle connaît une très vive croissance du commerce extérieur, dans une interaction bénéfique entre commerce colonial et échanges intra-européens, le rythme d'expansion soutenant avantageusement la comparaison avec le commerce britannique, ce dernier conservant sa suprématie en valeur absolue²⁸. L'idée d'une primauté du colonial comme moteur de l'ensemble grâce à un taux de croissance plus soutenu fait aujourd'hui débat²⁹. Le courant critique estime que cette appréciation sous-estime l'importance du cabotage et des échanges purement européens dans un espace densément peuplé où la diffusion sociale d'une consommation de produits traditionnellement de luxe pourrait être le moteur principal du développement global. Au-delà de ces débats, c'est bien l'articulation étroite de tous ces trafics qui soutient la dynamique de croissance.

Les affrontements maritimes entre la France et la Grande-Bretagne, le plus souvent au profit de cette dernière, ont conduit au renforcement du monde caraïbe, surtout de Saint-Domingue, dans l'ensemble colonial français avec la perte de Terre-Neuve en 1713, du Canada et de l'Acadie et la contraction sévère en Inde en 1763. L'intensification de l'exploitation des Antilles a trouvé sa correspondance dans l'explosion quantitative du commerce des esclaves, suite à l'entrée en concurrence de tous les grands ports français après la guerre de Sept Ans mettant fin à l'hégémonie nantaise en la matière. Sur le siècle, Nantes conserve sa prépondérance avec 42 % de la traite négrière française, devant le couple Le Havre-Honfleur, La Rochelle, Lorient, Bordeaux qui n'y vient que tardivement, et Saint-Malo pour les plus importants³⁰. La hiérarchie est différente pour le commerce colonial dans son ensemble, avec une domination bordelaise à partir des années 1730, et une lutte de plus en plus sévère du Havre et de Marseille pour ravir à Nantes son second rang³¹. Ajoutons quelques essais

28. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU O., *Les négoce maritimes français, xviii^e-xx^e siècle*, Paris, Belin, 1997. Voir les chapitres 1, 4, 5.

29. EMMER P., PÉTRÉ-GRENOUILLEAU O. et ROITMAN J. V. (éd.), *A Deus Ex Machina: Atlantic Colonial Trade and European Economic Development*, Leyde, Brill, 2006.

30. DAGET S., *La traite des Noirs*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1990; PÉTRÉ-GRENOUILLEAU O., *Nantes au temps de la traite des Noirs*, Paris, Hachette, 1998; SAUGERA E., *Bordeaux, port négrier, xviii^e-xix^e siècle*, Paris, Karthala, 2002.

31. MICHON B., *Le port de Nantes au xviii^e siècle. Construction d'une aire portuaire*, Rennes, PUR, 2011; DELOBETTE E., *Ces Messieurs du Havre. Négociants, commissionnaires et armateurs, de 1680 à 1803*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'André Zysberg, université de Caen, 2005.

de diversification vers les Mascareignes (îles de France et Bourbon) avec essai de transfert du modèle antillais, mais aussi vers l'Extrême Orient avec le commerce de Chine.

- Rupture avec les guerres maritimes de la Révolution et de l'Empire

La période 1793-1815 affecte profondément le commerce atlantique à cause de la longueur inhabituelle de la guerre maritime dans laquelle la Marine française ne parvient pas à rivaliser avec la Royal Navy, même avec l'appui de la Marine espagnole (Trafalgar, 1805), mais surtout de la perte de sa pièce maîtresse, Saint-Domingue où la révolte des esclaves engagée en 1791 aboutit à l'indépendance d'Haïti en 1804. Cette conjoncture hostile, dans laquelle viennent interférer les affrontements politiques provoqués par la Révolution, engendre une intense déstabilisation, mal réduite par les solutions de compensation : recours aux neutres dont les États-Unis, utilisation des circuits britanniques, approvisionnements militaires, guerre de course, achats de biens nationaux³²... Les espoirs placés dans la percée sur le marché des États-Unis en retour de l'aide apportée dans la guerre d'Indépendance sont vite déçus. Seul Bordeaux a bénéficié de cette présence jusqu'en 1815, en partie grâce au soutien des capitaux locaux³³.

- Renversement de la hiérarchie portuaire dans la première moitié du XIX^e siècle

L'adaptation à la nouvelle donne après le retour à la paix en 1815 n'a pas été aisée dans tous les ports atlantiques. Dans un espace d'échanges profondément redéfini par les indépendances américaines, l'avance prise par la Grande-Bretagne dans la Révolution industrielle, la rapide montée en puissance de la flotte commerciale des États-Unis et l'extinction progressive de la traite des Noirs sous la pression britannique, les élites négociantes ont souvent succombé à la tentation de la restauration du paradis perdu. Dans une idéalisation du bilan économique du XVIII^e siècle, elles ont abordé la fin des guerres dans une logique de fermeture d'une trop longue parenthèse et de restauration d'un système ayant fait ses preuves, avec les adaptations nécessaires. Ainsi s'explique la tentation de la traite illégale dans une intensification du système de plantations à la Martinique et à la Guadeloupe, mais surtout dans l'île de la Réunion. Il faut bien trois ou quatre décennies pour comprendre combien le monde a changé, y compris cet espace atlantique

32. MARZAGALLI S., « Le négoce maritime et la rupture révolutionnaire : un ancien débat revisité », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 352, avril-juin 2008, p. 183-207 ; *id.*, *Les boulevards de la Fraude. Le négoce maritime et le Blocus continental : Bordeaux, Hambourg, Livourne, Villeneuve-d'Ascq*, Presses universitaires du Septentrion, 1999 ; AUDRAN K., *Les négoce portuaires bretons sous la Révolution et l'Empire. Bilan et stratégies. Saint-Malo, Morlaix, Brest, Lorient et Nantes, 1789-1815*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. de Gérard Le Bouëdec, université de Bretagne Sud, 2007.

33. MARZAGALLI S., *Bordeaux et les États-Unis, 1776-1815. Politiques et stratégies négociantes dans la genèse d'un réseau commercial*, Genève, Droz, 2015.

dont la prépondérance sort plutôt renforcée sous l'effet d'entraînement du croisement d'intérêts des économies des deux grandes puissances que sont la Grande-Bretagne et les États-Unis.

Il en sort un remodelage de la hiérarchie portuaire française, dans lequel l'intégration dans l'espace atlantique ne joue plus un rôle aussi décisif qu'avant et surtout dans lequel les clés de la réussite ont été nettement modifiées³⁴. Marseille se hisse au premier rang grâce à sa bonne maîtrise de la mondialisation dans laquelle l'Afrique prend une place stratégique tant pour l'huile de palme du golfe de Guinée pour son industrie de savonnerie que par les perspectives ouvertes par la colonisation de l'Algérie en 1830. Le Havre se saisit de la seconde place, fort du développement de l'agglomération parisienne, de l'importation de produits américains comme le coton ou le café, en attendant le transport des émigrants vers les États-Unis. Bordeaux, distancé, régresse en troisième position en effectuant sa mutation africaine avec le cycle de l'arachide qui s'ajoute à la gomme au Sénégal³⁵. Rouen se maintient comme pôle industriel textile lié au Havre et comme relais vers le grand marché parisien. Nantes connaît la plus forte dégringolade, avec la plus grande difficulté de reconversion, d'où son engagement massif dans la traite illégale jusqu'en 1830 et son intérêt pour l'île de la Réunion. Dans les années 1830 et 1840, l'écart se creuse entre les deux premiers ports en progression et les trois autres, victimes de récession.

Dynamique atlantique et profils socioculturels des villes portuaires

La population urbaine et la conjoncture des échanges dans le monde atlantique

Le mouvement démographique, reflet des aléas rythmant l'intégration atlantique

Les mutations politiques et les conflits qui s'ensuivent affectent l'ensemble des échanges économiques et culturels animant le monde atlantique. Selon leur type d'insertion dans cet espace marin intercontinental et selon la redistribution des forces entre les puissances maritimes qui entendent s'y imposer, les villes portuaires sont amenées à connaître aussi bien une forte croissance que la stagnation ou même la régression. La période étudiée, articulée autour des révolutions atlantiques et des premières décolonisations, favorise particulièrement ces risques de bascu-

34. MARNOT B., *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle, 1815-1914*, Paris, Presses universitaires de Paris Sorbonne, 2011.

35. MARNOT B., *Le refus du déclin. Le port de Bordeaux au XIX^e siècle*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, 2012.

lement. L'ampleur du changement affecte beaucoup plus l'Espagne que la France, mais dans ces deux exemples les modifications internes des hiérarchies portuaires prouvent que c'est bien l'ensemble du système relationnel des puissances atlantiques qui a été transformé. La longueur inhabituelle (1793-1815) des guerres maritimes issues de la Révolution française et des ambitions de l'Empire napoléonien a provoqué une déstabilisation inédite des villes portuaires espagnoles et françaises, dans la mesure où ces deux puissances ont perdu le contrôle militaire de l'Atlantique.

Le cumul de trois types de conflit affecte plus l'Espagne, même si la France y perd sa pièce coloniale maîtresse avec l'indépendance d'Haïti. La monoactivité militaire expose beaucoup plus, tandis que la plurifonctionnalité protège davantage. La ville nouvelle de Ferrol passe ainsi d'une croissance vertigineuse à une contraction aussi brutale (A. Martín García) tandis que Cadix, dont la population culmine à 77 000 habitants vers 1790, entre seulement en stagnation dans une alternance de replis et de relances (M. Bustos Rodríguez). Pendant ce temps, Santander et surtout Barcelone poursuivent leur décollage ou leur ascension, sans être affectées trop longtemps par un ralentissement. C'est aussi le cas des plus grands ports français, avec un chassé-croisé au profit de Marseille et du Havre au détriment de Bordeaux et de Nantes. L'impact est plus douloureux pour les ports de commerce de second rang comme La Rochelle ou Bayonne. Saint-Malo et Dieppe avaient déjà connu ce déclassement dans la phase de prospérité du XVIII^e siècle. La contraction du budget français de la Marine ne se compare pas à l'effondrement espagnol. Brest et Lorient peuvent se maintenir, Cherbourg poursuivre son décollage. Seule Rochefort fait les frais de sa situation d'arsenal auxiliaire.

Des villes de migrations

Cette évolution irrégulière du mouvement de population est beaucoup plus liée au solde migratoire qu'à l'apport naturel. Plus la ville portuaire est grande, moins elle se distingue du modèle général de son époque quant au mouvement naturel caractérisé par l'entrée dans une transition démographique où se réduisent de forts taux de natalité et de mortalité. Dans le modèle démographique d'Ancien Régime, le solde naturel demeure très faible. La ville portuaire n'est pas à la tête du mouvement de réduction des naissances car les élites négociantes y viennent plus tardivement³⁶ et les catégories populaires particulièrement étoffées. Le taux de mortalité est entretenu par les risques d'épidémies venues des mondes extérieurs, la surmortalité des gens de mer et la mauvaise qualité de vie de son importante

36. MINVIELLE S., *Dans l'intimité des familles bordelaises au XVIII^e siècle*, Bordeaux, Éditions Sud-Ouest, 2009.

fraction prolétarisée³⁷. La réduction des deux courbes y est donc plutôt freinée, ce qui laisse entrevoir une faible amélioration du solde naturel³⁸. On remarque souvent qu'une forte augmentation du flux d'immigration entraîne une dégradation du solde naturel, étant donné la surreprésentation de pauvres dans les nouveaux arrivants.

Les fortes croissances et décroissances sont donc imputables au bilan migratoire. Comme portes de sortie vers le Nouveau Monde mais surtout comme marchés actifs du travail en phase de prospérité, les places portuaires connaissent une circulation intense, soutenue par ailleurs par le trafic maritime lui-même, ce qui légitime l'image de « passoire » forgée à partir de l'étude de Rouen aux XVII^e et XVIII^e siècles³⁹. Si la moyenne des immigrants relevés dans les actes de mariage de Bordeaux passe de 12,5 % (1668-1677) à 41 % (1782-1797)⁴⁰, la ville nouvelle de Ferrol pulvérise ces données avec des taux de 93/80 % pour les hommes et de 79/43 % pour les femmes, au-dessus des chiffres de 80 % et 60 % recueillis à Nantes pour la décennie 1780. Les quatre aires inégales d'origine des immigrés du port-arsenal galicien sont conformes au schéma général établi par les études migratoires⁴¹, avec une forte différence selon les sexes, les femmes provenant essentiellement du bassin démographique proche (A. Martín García). Le profil du mouvement démographique de Santander entre 1750 et 1900 montre que les équilibres entre mouvement naturel et solde migratoire n'enregistrent les mutations économiques qu'avec un certain retard⁴². Ainsi, le solde naturel reste le principal pourvoyeur du taux de croissance de 1752 à 1829, augmentant même son poids à partir de 1787. Il perd ensuite ce rôle au profit du solde migratoire, surtout entre 1860-1877 lorsqu'il devient négatif⁴³.

Le continent américain ayant constitué de très loin le principal horizon géographique de tous les candidats européens au départ, les ports atlantiques ont été marqués par ce rôle de porte de sortie pour un mouvement dont le caractère massif reste postérieur à la période étudiée. Certains ports comme Bordeaux, mais surtout Le Havre en France, ou encore Santander,

37. BOUYER M., *Les marins de la Loire dans le commerce maritime nantais au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2008, p. 117-171.

38. BEAUVALET-BOUTOUYRIE S., *La population française à l'époque moderne, démographie et comportements*, Paris, Belin, 2008.

39. BARDET J.-P., *Rouen aux XVII^e et XVIII^e siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Sedes, 1983, p. 210-224.

40. POUSSOU J.-P., *Bordeaux et le Sud-Ouest au XVIII^e siècle ; croissance économique et attraction urbaine*, Paris, EHESS, 1983.

41. EIRAS ROEL A. et REY CASTELAO O. (éd.), *Migraciones internas y médium-distance en la Península Ibérica, 1500-1900*, Saint-Jacques-de-Compostelle, 1994, 2 vol. Article sur la Galice par REY CASTELAO O., vol. 2, p. 85-131; DUBERT I., *Del campo a la ciudad. Migraciones, familia y espacio urbano en la historia de Galicia, 1708-1924*, Vigo, Nigra, 2001.

42. LANZA GARCÍA R., « Ciudades y villas de la cornisa cantábrica en la época moderna », dans FORTEA PÉREZ J. I. (éd.), *Imágenes de la Diversidad. El Mundo Urbano en la Corona de Castilla (siglos XVI-XVIII)*, Santander, université de Cantabrie, 1997, p. 165-200.

43. LANZA GARCÍA R., « Crecimiento demográfico y transición urbana: el caso de la ciudad de Santander, 1752-1930 », *Investigaciones Históricas*, 2005, n° 25, p. 117-160.

mais surtout La Corogne en Espagne, désigné comme base des messageries en 1764, y trouvent une opportunité supplémentaire pour le soutien de leur activité. Les ports atlantiques deviennent donc des villes de l'attente, les aléas venant ralentir ou redéfinir les projets initiaux des migrants.

Les fluctuations du marché du travail et des migrations transatlantiques intégrant aussi des retours se traduisent par l'importance d'une population flottante qui entoure la partie plus stabilisée de la communauté urbaine. Des problèmes sociaux en découlent directement. Si la migration de passage se fait de plus en plus familiale au XIX^e siècle, celle à perspective d'intégration locale reste marquée par un fort déséquilibre entre hommes et femmes. Outre les risques de violence liés à cette surdensité d'hommes jeunes, attisés par le retour des troupes dans les ports militaires, la situation favorise le développement de la prostitution féminine où la misère de jeunes rurales est vite exploitée par des réseaux criminels prospérant dans la sphère illégale des trafics portuaires. Les villes portuaires se signalent par des taux élevés d'unions illégitimes et d'abandons d'enfants dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, ce qui rend nécessaire la création d'un hôpital à Santander en 1778⁴⁴.

Il en résulte une ambivalence structurelle dans les réactions de la population sédentarisée face à l'arrivée de tous ces migrants, dans une oscillation entre l'acceptation par besoin de main-d'œuvre pour les travaux les plus durs et les plus dégradants dans les phases de prospérité et le rejet, sous l'accusation de vol de travail, lorsque la conjoncture se retourne. Le même dualisme se vérifie dans le champ des représentations mentales partagé entre la peur sociale et la réprobation morale de conduites criminelles et dépravées et la fascination pour le côté aventureux de la rapine et de la violence, au sein d'une contre-société des bas-fonds.

La ville portuaire n'a pas l'exclusive de l'existence de cet *underworld* urbain, mais elle en concentre les effets à cause de son mouvement migratoire spécifique alliant maritimité et forte association de flux d'entrée et de sortie. La ville atlantique en présente même les caractéristiques les plus exacerbées étant donné l'extrême importance des déplacements de population dans cet espace maritime intercontinental. Il n'est pas étonnant que Mateo Aleman ait situé dans la Séville du Siècle d'or les aventures de son héros Guzmán de Alfarache (1599, 1604), dans le même temps où Cervantes y décrivait les modes de vie picaresques de ses deux jeunes immigrants, Rinconete et Cortadillo, face au puissant réseau criminel organisée à partir de la cour de Monipodio, dans une valorisation commune de l'espace portuaire comme sanctuaire de la délinquance, de la prostitution et du crime, à partir de la concentration des tavernes dans le quartier

44. MANTECÓN MOVELLÁN T. A., « Puertos, ciudades y culturas portuarias en la España Atlántica: Construyendo y rompiendo fronteras en la Edad Moderna », dans GARCÍA HURTADO M. R. et REY CASTELAO O. (éd.), *Fronteras de agua...*, *op. cit.*, p. 131-148.

portuaire (El Arenal, Triana et Los Remedios⁴⁵). D'où les indications sur les influences ethniques ou religieuses à travers l'évocation de bandes de Noirs, mulâtres, morisques, gitans... En écho, viennent le faubourg populaire du Jordaan à Amsterdam, lié à l'extension du port au-delà de l'Amstel à partir du XVII^e siècle, ou encore le « Coin du Diable », haut lieu mobile de délinquance tournant autour de l'ancien port. Les sources judiciaires y associent monde maritime et violence : 22 % des inculpés pour agression physique et 33 % pour homicides dans la seconde moitié du XVII^e siècle, respectivement 40 % et 33 % dans la première moitié du XVIII^e siècle.

Se nourrissant de codes sociaux et culturels associant jeunesse, masculinité, ethnicité et honneur populaire individuel et collectif, ces associations de malfaiteurs prospèrent sur un terreau humain associant pêcheurs et gens de mer, travailleurs du port, soldats licenciés, immigrants récents, victimes des accidents de la vie, prostituées, *picaros*, contrebandiers, tueurs... dans un mélange de grande flexibilité d'organisation dominée transitoirement par un puissant réseau hiérarchisé. Lieux essentiels d'information et de sociabilité, articulant le monde de la mer, de la rue et des ateliers ou des boutiques, le traitement des affaires commerciales et la structuration de l'économie souterraine et parallèle, les auberges fonctionnent aussi comme une scène permanente où se donne en spectacle le code de valeurs de la société renversée.

La ville-port cosmopolite : la présence étrangère dans la ville atlantique européenne

La force de l'attraction migratoire amène logiquement des étrangers. Ces derniers se situent à tous les niveaux de l'échelle sociale, mais les plus visibles et les plus déterminants pour le développement de la ville d'accueil sont naturellement ceux qui sont directement partie prenante de son rayonnement commercial au sein des différentes échelles des échanges atlantiques. Même les petits ports des Asturies que sont Avilés et Gijón (H. Carretero Suárez) ont accueilli des étrangers qui se sont glissés dans tous les types de trafic, depuis le cabotage régional jusqu'au commerce intra-européen liant la côte cantabrique avec la France, les Îles britanniques et les anciens Pays-Bas, y compris dans la redistribution de produits coloniaux américains. L'essor du port-arsenal de Ferrol attire bien sûr une minorité étrangère. Les rapports des consuls français montrent l'importance qu'on y accorde, surtout lorsqu'il s'agit d'écarter la concurrence britannique au niveau du travail le plus qualifié (P. de Diego González). Le plus bel exemple est fourni par le retournement total de situation à Cadix, ville souvent dénoncée par ses rivales du XVIII^e siècle comme vendue aux

45. MANTECÓN MOVELLÁN T. A., « Las culturas criminales portuarias en las ciudades atlánticas: Sevilla y Ámsterdam en su edad dorada », dans FORTEA PÉREZ J. I. et GELABERT GONZÁLEZ J. E. (éd.), *La ciudad portuaria atlántica...*, op. cit., p. 161-194.

étrangers⁴⁶ (M. Bustos Rodríguez). Les communautés italienne, surtout génoise⁴⁷, française, et britannique, surtout irlandaise, y tiennent le haut du pavé, accaparant jusqu'à 82 % des revenus dans les années 1750⁴⁸. La méfiance de la Révolution française et la crise du commerce s'additionnent pour quasiment anéantir ce rapport de force de plus d'un siècle⁴⁹. Si les étrangers forment 17 % des chefs de famille sur le recensement de 1773, ils sont tombés à 5 % en 1801. Le nombre des compagnies de commerce françaises se contracte de 70 en 1778 et 62 en 1791 à 45 en 1808 puis 21 en 1815. La plupart sont partis, certains après une phase d'hésitation ; quelques-uns sont restés en demandant leur naturalisation.

L'évolution des présences étrangères dans les ports atlantiques français au long de l'époque moderne reflète très bien les modifications de rapports de force dans la maîtrise des circuits d'échange de cet espace océanique intercontinental⁵⁰. Alors que les Castillans concurrencent les Italiens au XVI^e siècle, les Hollandais imposent leur suprématie au XVII^e siècle après la courte entrée des Portugais dans le premier tiers du siècle, avant de laisser la prépondérance aux Irlandais et surtout aux Allemands au XVIII^e siècle⁵¹, sans oublier quelques Scandinaves et Suisses, ces derniers plutôt dans la manufacture portuaire ou la banque. Belle illustration de l'interpénétration du commerce colonial et intra-européen, avec remontée du centre de gravité du sud vers le nord.

L'absence d'étude dans cet ouvrage ne doit pas faire oublier une spécificité marquante des villes atlantiques à travers la présence plus ou moins marquée d'une minorité noire comme conséquence du commerce des esclaves à partir de l'Afrique noire. Dans une comparaison entre l'Espagne et la France, cette réalité ne correspond pas à la même période et n'a pas la même ampleur. Les ports andalous, mais au-delà les ports du Levant méditerranéen, ont constitué les marchés de redistribution alimentés par les marchands portugais depuis le milieu du XV^e siècle. N'oublions pas que jusqu'aux années 1540, le marché de l'Europe du Sud constitue la première destination pour la déportation de ces captifs⁵². Si la croissance de la demande américaine renverse

46. BARTOLOMEI A., « Les colonies de marchands étrangers en Espagne (années 1680-années 1780) », dans BEAUREPAIRE P.-Y. et POURCHASSE P. (dir.), *Les circulations internationales en Europe, années 1680-années 1780*, Rennes, PUR, 2010, p. 107-120.

47. BRILLI C., « La importancia de hacerse español: la élite mercantil genovesa de Cádiz en el siglo XVIII », dans LOBATO I. et OLIVA J.M. (éd.), *El sistema comercial español...*, *op. cit.*, p. 225-257.

48. BUSTOS RODRIGUEZ M., *Cádiz...*, *op. cit.*, p. 138-167.

49. BARTOLOMEI A., « Les relations entre les négociants français de Cadix et le pouvoir : comportements collectifs et stratégies individuelles (fin XVIII^e siècle) », dans BERTRAND M. et PRIOTTI J.-P., *Circulations maritimes : l'Espagne et son empire (XVI^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, PUR, 2011, p. 117-133.

50. AUGERON M. et EVEN P. (dir.), *Les Étrangers dans les villes-ports atlantiques. Expériences françaises et allemandes, XVI^e-XIX^e siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2010.

51. SCHÜLTE BEERBÜHL M. et WEBER K., « Les négociants allemands à Londres, Cadix et Bordeaux (fin XVII^e-début XVIII^e siècle) », dans BEAUREPAIRE P.-Y. et POURCHASSE P. (dir.), *op. cit.*, p. 94-106.

52. ALMEIDA MENDES A. de, *Esclavages et traites modernes : le temps des empires ibériques, entre Moyen Âge et Modernité, entre Méditerranée et Atlantique (XV^e-XVII^e siècle). Une histoire globale*, thèse d'histoire de l'EHESS sous la dir. de Bernard Vincent, 2007 ; *id.*, « Les réseaux de la traite ibérique dans

ensuite la situation, elle n'annule pas le flux traditionnel, mais le marginalise de plus en plus. Dans une proportion moindre que Lisbonne où la part de la population arrachée d'Afrique noire a pu atteindre 15 % au xv^e siècle, les grands ports de l'époque comme Séville ou Malaga, mais aussi Alicante et Valence, ont vu leur société très influencée par cette immigration forcée⁵³.

Pour les ports français, la réalité est différente, en écartant les quelques individus ramenés par les navigateurs sous forme d'exotisme. Le fait social caractérise le xviii^e siècle. Un premier élément est fourni par les enfants ou les parents envoyés par les rois des chefferies africaines pour leur formation en France. Quantitativement, l'essentiel correspond aux esclaves en provenance des Antilles introduits en France par les propriétaires de plantations à l'occasion de séjours métropolitains ou de demandes des familles négociantes des villes portuaires, elles aussi sensibles à l'exotisme dans un mimétisme avec l'aristocratie parisienne. À côté de la capitale, les grands ports atlantiques forment ainsi les principaux foyers de présence de petites minorités noires⁵⁴. Environ 8 000 personnes de couleur sont passées par la Bretagne sur les 15 000 entrées en France, dont environ 6 000 par le port de Nantes, dans une progression au long du siècle. Seul Lorient y tient aussi un rôle notable avec environ 1 500 entrées. Selon l'enquête de 1778 qui souffre de sous-enregistrement, il y aurait eu au moins 700 Noirs à Nantes, 400 à Bordeaux, mais seulement 70 à La Rochelle, une trentaine à Lorient et une vingtaine à Saint-Malo. Pour les deux grands ports, cela représente respectivement 1 % et 0,4 % de la population. La visibilité est toutefois augmentée par leur concentration dans le quartier portuaire. Outre la domesticité, l'apprentissage d'un métier qualifié forme la seconde raison de cette immigration qui doit demeurer provisoire selon la loi, la condition d'esclave étant comme mise entre parenthèses pour une durée limitée, règle rapidement contournée par les pratiques sociales de tout bord.

Dynamique atlantique et spécificité du profil social de la ville portuaire

Activités atlantiques et structuration sociale

Dans la structuration de la société d'une ville atlantique, le fait urbain et l'échelle dominante de considération de l'époque gardent leur prépon-

l'Atlantique nord. Aux origines de la traite atlantique (1440-1640) », *Annales. Histoire, Sciences sociales*, n° 4, 2008, p. 739-768 (742).

53. ALMEIDA MENDES A. de, « Traités ibériques entre Méditerranée et Atlantique : le Noir au cœur des Empires modernes et la première mondialisation (ca 1435-1550) », *Anais de História de Além-mar*, VI, 2005, p. 351-388.

54. NOËL E., *Être Noir en France au xviii^e siècle*, Paris, Taillandier, 2006 ; *id.* (dir.), *Dictionnaire des gens de couleur dans la France moderne*, Genève, Droz, vol. I, 2011, vol. II, 2013. STELLA A., « L'esclavage en Andalousie à l'époque moderne », *Annales ESC*, 47-1, 1992, p. 35-63.

dérance, l'insertion dans un espace océanique d'échanges spécifiques n'apportant que des retouches. Il en est ainsi de la structure ternaire de la pyramide sociale avec l'existence d'une élite économique et culturelle s'appropriant l'essentiel du pouvoir local et d'un groupe médian établissant le lien avec une large base sociale paupérisée et dominée. Les différences essentielles avec une ville administrative de l'intérieur ressortent surtout d'une diversification des élites, d'une inflation des métiers associés au transport maritime et à l'exercice du commerce à longue distance, d'un poids renforcé de l'ensemble des catégories populaires et d'une fluidité sociale plus forte. Les frontières fondamentales restent les mêmes, que ce soit la supérieure basée sur la propriété, la richesse, l'instruction, la considération sociale validée par l'exercice des responsabilités publiques, mais surtout par la sécurisation de la position dans les périodes de crise et plus encore dans la possibilité de les exploiter pour renforcer sa puissance, ou l'inférieure renvoyant vers la précarité tous les exclus de la propriété, de la qualification professionnelle, de l'instruction et de l'exercice de responsabilités, même secondaires.

L'exploitation des différentes opportunités offertes par l'espace commercial atlantique entretient, tout en la renouvelant, la composante marchande de l'élite urbaine. La trajectoire nantaise du XVII^e siècle en donne une bonne illustration. L'entrée dans l'armement à la grande pêche morutière, sans prétendre rivaliser avec les plus grands ports comme Le Havre ou Saint-Malo, engage toutefois plus fermement dans le commerce actif et lance le mouvement de hiérarchisation de l'aire portuaire au profit de son centre de commandement (B. Michon). Au milieu du siècle, sur les douze marchands les plus engagés, on ne compte que cinq familles anciennement enracinées contre sept plus récemment installées, dont deux seuls immigrés très récents. L'ouverture vers les Antilles, engagée à la fin des années 1630 mais surtout confirmée après l'échec de la compagnie des Indes occidentales (1668-1674), est une inflexion d'une tout autre ampleur qui va porter le port ligérien au premier rang de l'armement maritime français dans le dernier tiers du siècle (M. Tanguy). La sélection des trente marchands les plus investis souligne l'importance du renouvellement avec 17 d'implantation récente, dont 10 immigrés très récents, contre 13 anciens ou très anciens. S'il existe une réelle séparation entre les armements de pêche et du commerce colonial, la part assez forte des anciens illustre un transfert d'activités du commerce traditionnel vers l'Espagne cantabrique au profit de la droiture antillaise. L'enrichissement et la considération sociale obtenus par ces entrepreneurs sur ces nouveaux trafics se mesurent à leur présence dans les institutions marchandes (confrérie de la Contractation et consulat du commerce) et municipales, même si leurs ambitions doivent se limiter aux charges d'éche-

vins, le poste de maire restant quasi réservé à un officier supérieur de la justice royale (présidial et chambre des comptes de Bretagne)⁵⁵.

Dans l'articulation entre les catégories populaires et médianes, la diversification des métiers facilite une fluidité sociale, tant horizontale que verticale, en élargissant pour les acteurs sociaux la gamme des choix possibles dans la gestion de leurs réseaux relationnels centrés sur la parenté et l'endogamie de niveau plus que strictement professionnelle. À côté des quatre grands secteurs classiques que sont les métiers de l'alimentation, de l'habillement, de l'édification des logements et de l'équipement des ménages, la dynamique maritime ajoute ou gonfle tous les métiers du travail portuaire, ceux liés à la construction et à la réparation navale, à l'avitaillement des navires, au logement et à l'alimentation des gens de mer et des voyageurs en transit. Le travail manufacturé à partir des ressources européennes ou américaines, sous forme principalement dispersée de la tradition artisanale, mais de plus en plus dans l'organisation de manufactures importantes où la concentration d'ouvriers précède la révolution mécanicienne, entraîne des modifications sociales qui s'enracinent dans la condition même des travailleurs au cœur de leurs relations avec leurs patrons ou les consommateurs. De nouveaux rapports sociaux structurant le monde populaire se développent dans une tension entre une solidarité de résidents subissant la même précarité et les positions différentes entre les compagnons, les ouvriers et les travailleurs en chambre, les marchands détaillants de l'ordinaire et les vendeurs de rue et ambulants, les confréries organisées de portefaix et les nouveaux immigrants cherchant à s'infiltrer dans le travail du port⁵⁶ (S. Guicheteau).

Il reste très délicat de mesurer l'importance de la dynamique atlantique dans le développement urbain à partir du marché du travail et du profil social urbain, étant donné l'impossibilité de séparer clairement pour nombre de catégories sociales ce qui relève du modèle classique urbain, que la ville soit continentale ou maritime, ou de l'apport spécifique de son insertion active dans l'espace d'échanges océanique. Les recensements espagnols précis de 1753 et 1829 pour Santander, ville ayant connu dans cette période une transformation structurelle comme effet retour de son rôle croissant

55. SAUPIN G., *Nantes au XVIII^e siècle. Vie politique et société urbaine, 1598-1720*, Rennes, PUR, 1996, p. 153-179.

56. GUICHETEAU S., *La Révolution des ouvriers nantais. Mutation économique, identité sociale et dynamique révolutionnaire (1740-1815)*, Rennes, PUR, 2008 ; *id.*, « Les ouvriers nantais de l'an XII », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 110, 2003, n° 3, p. 11-134 ; *id.*, « Y avait-il des ouvrières à Nantes au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles ? », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, n° 114-3, 2007, p. 91-108 ; *id.*, « Insubordination, mauvaise foi, ribote, fainéantise, voilà les qualités d'un grand nombre : les ouvriers du textile à Nantes lors de l'industrialisation (vers 1810-vers 1840) », dans MAITTE C., MINARD P. et OLIVEIRA M. de (dir.), *La gloire de l'industrie, XVII^e-XIX^e siècle. Faire de l'histoire avec Gérard Gayot*, Rennes, PUR, 2012 ; *id.*, « Une expérience statutaire au XIX^e siècle : les portefaix du port de Nantes », dans CARTIER M., RETIÈRE J.-N. et SIBLOT Y. (dir.), *Le salariat à statut. Genèses et cultures*, Rennes, PUR, 2010.

dans les échanges atlantiques, peuvent soutenir une première approximation. En 1829, les gens de mer (262 chefs de famille) et les commerçants (239) ne font qu'un peu plus de 20 % du total, peut-être un quart en prenant en compte la fluidité entre pêcheurs, marins et journaliers (339). L'évolution est surtout caractérisée par la progression des services (317) et du secteur tertiaire en général qui passe de 40,8 % à 47,2 %, alors que le secteur secondaire ne monte que de 18,7 % à 23,1 %. En additionnant les secteurs logiquement les plus reliés aux échanges atlantiques, on aboutit à une estimation de 60 %, sûrement plus proche des deux tiers en intégrant les militaires⁵⁷. La poussée rapide de la tertiarisation, entraînant une croissance du secteur secondaire, se vérifie dans toutes les villes atlantiques espagnoles. À Cadix, elle passe de 60 % en 1713 à 70 % en 1801 tandis que la part du secondaire est stabilisée autour d'un peu plus de 28 % entre 1786 et 1801⁵⁸ (M. Bustos Rodríguez). La variation d'échelle et la confrontation de l'émergence et de la suprématie n'annulent pas la tendance générale.

Une ouverture plus forte de l'élite urbaine

La forme la plus visible de cette spécificité de la société portuaire vient de l'introduction de la concurrence entre les grands marchands en gros, honorés de l'appellation de négociants au XVIII^e siècle, et les groupes supérieurs traditionnels de la société d'ordres que forment le haut et moyen clergé et la noblesse, principalement dans sa dimension robine en France puisqu'il s'agit de la ville. Ici se présente toutefois une différence notable entre les réalités espagnoles et françaises. Quand la monarchie française, en quête de centralisation, a développé une importante administration étatique où la vénalité des charges a suscité un vif intérêt pour tous les lignages fortunés et ambitieux, favorisant l'émergence du groupe social supérieur des officiers du roi de justice et de finances, parfois désigné sous le nom de quatrième ordre ou état à cause de ses prétentions, la monarchie espagnole, fidèle à l'esprit de décentralisation, a principalement utilisé le relais municipal pour l'encadrement du pays. D'où l'intérêt des noblesses pour l'achat des charges de *regimiento* dans les municipalités lorsque celles-ci furent transformées en offices vénaux à partir du xv^e siècle. C'est un mouvement qui associe les plus grandes places commerciales comme Séville ou Cadix⁵⁹

57. MARURI VILLANUEVA R., « Comercio portuario y transformaciones sociales: Santander, 1750-1829 », dans FORTEA PÉREZ J. I. et GELABERT GONZÁLEZ J. E. (éd.), *La ciudad portuaria atlántica...*, *op. cit.*, p. 223-242, spécialement 227-228 et 238-239.

58. PÉREZ SERRANO J., *La población de Cádiz a fines del Antiguo Régimen. Su estructura y mecanismo de renovación (1775-1800)*, Cadix, Fundación de Cultura, Ayuntamiento de Cádiz, 1989 ; *id.*, *Cádiz, la ciudad desnuda. Cambio económico y modelo demográfico en la formación de la Andalucía occidental*, Cadix, Publicaciones Universitarias de Cádiz, 1992.

59. BUSTOS RODRIGUEZ M., *Cádiz...*, *op. cit.*, p. 282-300.

aux plus petits ports comme l'illustre l'attitude des familles de la *hidalgua* supérieure d'Avilès et de Gijón (H. Carretero Suárez).

Dans la contestation de la primauté sociale urbaine de la noblesse, l'exercice du grand commerce international joue un rôle essentiel car c'est, après la participation à la gestion de l'État sous la forme d'affermages (traités en France et *asientos* en Espagne), le moyen d'assurer au plus vite un enrichissement personnel en cas de gestion heureuse de spéculations plus ou moins risquées. L'exemple français montre qu'il faut attendre le XVIII^e siècle pour que des fortunes marchandes puissent rivaliser avec leurs concurrentes nobiliaires, situation largement due à la prégnance du modèle social dominant établissant un net différentiel d'honneur entre les activités militaires, administratives et mercantiles. Il faut attendre la fin du règne de Louis XIV pour que sa législation de reconnaissance du caractère noble du grand commerce commence à être admise par l'opinion, non sans résistances durables. C'est une mutation socioculturelle de grande ampleur. Émerge ainsi la nouvelle catégorie des nobles négociants, c'est-à-dire des très riches négociants entrés dans la noblesse par achat d'une charge de secrétaire du roi près d'une chancellerie de parlement, tout en se maintenant eux et leur descendance dans l'exercice du grand négoce pendant deux ou trois générations. Les plus fortunés sont capables de doter leurs filles de manière très attractives si leur intention est de couronner leur réussite avec des alliances matrimoniales dans l'aristocratie⁶⁰.

Le profil de fonctionnalité de la ville portuaire joue un grand rôle dans la diversification des situations. Il est évidemment beaucoup plus facile pour une élite négociante de s'imposer là où la concurrence est faible, c'est-à-dire dans les villes où la fonction administrative étatique ou ecclésiastique est réduite⁶¹. L'opposition entre Séville et Cadix est flagrante⁶². En France, les exemples de Saint-Malo et du Havre s'opposent ainsi à ceux de Rouen et de Bordeaux⁶³, villes de parlement, avec ceux de La Rochelle et de Nantes⁶⁴ en situation intermédiaire. En Espagne où les pouvoirs locaux restent concentrés sur les municipalités malgré les réformes des Bourbons au XVIII^e siècle, les élites traditionnelles, dont la puissance reste avant tout terrienne, entendent conserver leur prééminence. Il faut une situation géographique très spécifique de presque île comme à Cadix pour expliquer

60. PINEAU-DEFOIS L., *Les grands négociants nantais...*, *op. cit.*, p. 32-200 et 481-497.

61. GUERBER E. et LE BOUËDEC G. (dir.), *Gens de mer. Ports et cités aux époques ancienne, médiévale et moderne*, Rennes, PUR, 2013, p. 145-281. Contributions de M. Tranchant, G. Saupin, D. Le Page, P. Pourchasse, G. Le Bouëdec.

62. BUSTOS RODRIGUEZ M., *Cádiz...*, *op. cit.*, p. 275-281 et 301-321.

63. FIGEAC M., *Destins de la noblesse bordelaise*, Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 1996.
LE MAO C., *Les fortunes de Thémis. Vies des magistrats du parlement de Bordeaux au Grand Siècle, Bordeaux, FHSO, 2006*; GARDEY P., *Négociants et marchands de Bordeaux, de la guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830)*, Paris, PUPS, 2009.

64. LE PAGE D., *De l'honneur et des épices. Les magistrats de la Chambre des comptes de Bretagne, XVI^e-XVII^e siècle*, Rennes, PUR, 2016, p. 329-398.

leur absence ou encore un décollage commercial de grande ampleur comme à Santander et, dans une moindre mesure, à La Corogne pour renverser la situation. Les villes avec arsenal présentent la spécificité d'une élite militaire d'origine extérieure – non galicienne à Ferrol – à la différence des autres niveaux sociaux, ce qui renforce une classique inclination endogamique. Une frontière nette la sépare du niveau urbain médian regroupant les sous-officiers, les fonctionnaires et les techniciens qualifiés de la *Maestranza*, eux-mêmes au-dessus de la masse des ouvriers de l'arsenal, des artisans du secteur privé et des manœuvres à cheval entre les deux. Une mince couche de marchands en gros fait l'articulation entre les niveaux supérieur et médian, mais peine à intégrer la sociabilité militaire de référence (A. Martín García). Il en est de même dans les ports arsenaux français (M. Acerra).

L'utilisation du terme frontière sociale, dans un esprit d'éclairage des lignes de forces de la société urbaine, ne doit pas conduire à la conclusion d'une société bloquée. Bien au contraire, la ville maritime, et tout spécialement celle du monde atlantique, étant donné son rôle moteur dans la mondialisation vue de l'Europe, est aussi caractérisée par une fluidité sociale plus importante qu'ailleurs. Le moteur premier correspond aux voies d'accès à la sphère négociente qui nourrissent cette dernière en compensant une déperdition régulière soit par le haut pour tous les enrichis qui préfèrent passer au genre de vie noble de la gestion rentière, soit par le bas à travers le rejet de tous ceux qui ont été vaincus par les risques de l'entreprise⁶⁵. Trois grandes filières promotionnelles sont ainsi repérables : celle de la mer qui transforme quelques valeureux capitaines de navire en négociants-armateurs, celle de la boutique qui peut faire passer de l'échoppe d'artisan à la boutique de luxe, principalement de produits coloniaux, avant de basculer dans l'armement maritime ou le négoce, et celle de la migration géographique du commerçant menant de l'échelle de la petite ville à celle de la grande place transatlantique, le plus souvent au sein d'une région centrée sur l'hinterland avant et arrière de la porte maritime. Cette dynamique, qui prolonge ses ramifications très loin dans le tissu social, joue le rôle de moteur pour l'ensemble urbain. Même s'il reste virtuel pour le plus grand nombre, le rêve est plus facile dans la ville maritime, tout spécialement atlantique avec en bout de course l'imaginaire américain. L'essentiel reste sa faculté à pousser à l'action des individus d'une grande diversité sociale.

Insertion atlantique et orientation de la sociabilité culturelle

La construction d'une identité urbaine ne peut surgir que de la synthèse en mouvement d'apports différents dans lesquels les individus recherchent une affirmation collective en confrontant leurs points de vue personnels

65. MARTINETTI B., *Les négociants de La Rochelle au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2013, p. 61-106; GARDEY P., *Négociants et marchands de Bordeaux...*, *op. cit.*, p. 113-117, 135-138 et 168-173.

avec ceux des autres membres de la communauté urbaine, tout en réagissant aux points de vue livrés sur eux par des observateurs extérieurs ou par d'autres collectifs dont ils peuvent se sentir proches.

La prégnance du religieux sur la culture urbaine et la lente sécularisation de la sociabilité culturelle forment le premier champ fondamental à observer. La diffusion sociale de la lecture et la diversification des centres d'intérêt des lecteurs, au détriment d'une hégémonie religieuse encore persistante à la fin du xvii^e siècle, fournissent un des marqueurs essentiels pour lequel les rôles des négociants et des militaires sont stratégiques dans les villes portuaires⁶⁶. Les confréries de dévotion de la Réforme catholique se montrent encore très dynamiques au siècle des Lumières, tant dans l'expression de la foi que dans la consolidation des liens sociaux, même si elles doivent de plus en plus partager l'espace socioculturel urbain avec des formes associatives nouvelles, phénomène accéléré par les tensions suscitées par la Révolution française. La monarchie espagnole a d'ailleurs toujours considéré ses ports atlantiques comme une frontière religieuse et idéologique menacée, longtemps par l'hérésie puis par les idéaux révolutionnaires français⁶⁷ (P. de Diego González). L'impact de l'insertion atlantique sur la culture religieuse des villes portuaires doit s'entendre sous de multiples dimensions, depuis les formes de dévotion spécifiques entretenues par les gens de mer jusqu'aux références à la mer et l'outre-mer dans les grands rituels urbains ou la circulation des modèles funéraires dans l'empire espagnol.

L'expansion rapide de la franc-maçonnerie dans le monde atlantique dès les années 1730 fait de l'appartenance à cette sociabilité de la philosophie des Lumières un excellent poste d'observation pour les villes portuaires. On sait par ailleurs que les loges ont beaucoup plus intéressé les négociants que les académies provinciales ou les rencontres de salon, en intégrant même plus facilement des éléments du groupe médian de la société urbaine comme les capitaines de navire, les manufacturiers, les marchands détaillants de produits de luxe... La référence aux valeurs fondamentales de l'universalisme aurait dû constituer un terrain très favorable à l'élite marchande habituée à entreprendre à une échelle mondialisée. On sait que la pratique réelle du cosmopolitisme fut beaucoup plus difficile que ce que l'affichage des idéaux laissait prévoir⁶⁸.

66. QUENIART J., *Culture et société urbaines dans la France de l'Ouest au xviii^e siècle*, Paris, Klincksieck, 1978 ; GARCÍA HURTADO M. R., « Las bibliotecas de las academias de guardias marinas en el siglo xviii », dans REY CASTELAO O. et MANTECÓN MOVELLÁN T. A. (éd.), *Identidades urbanas en la monarquía hispánica (siglos xvi-xviii)*, Saint-Jacques-de-Compostelle, Universidad de Santiago de Compostela, 2015, p. 315-345.

67. TRUCHUELO GARCÍA S., « Comercio y ortodoxia en los puertos vascos. ¿Fronteras de agua ? » ; TORRES ARCE M., « Propaganda, religión e Inquisición en los puertos cantábricos durante la Guerra de Sucesión española », dans GARCÍA HURTADO M. R. et REY CASTEALAO O. (éd.), *Fronteras de agua...*, *op. cit.*, p. 115-130 et 299-316.

68. BEAUREPAIRE P.-Y., *L'Europe des francs-maçons, xviii^e-xix^e siècle*, Paris, Belin, 2002 ; *id.*, *L'Autre et le Frère. L'Étranger et la franc-maçonnerie en France au xviii^e siècle*, Paris, H. Champion, 1998.

Les trajectoires des deux loges du Havre illustrent bien ces phénomènes tout en accentuant certains effets suite à l'entrée tardive du port de la Manche dans la première catégorie des ports coloniaux atlantiques : lenteur et succès partiel de l'entrée de ce type de négociants, fermeture aux étrangers jusqu'à la Révolution, absence de contact avec une loge anglaise (É. Saunier). L'internationalisation montre aussi des concurrences : la construction d'un réseau scandinave pour la loge socialement plus ouverte face à l'horizon antillais pour la loge plus élitiste. Le renforcement de la dimension atlantique et les contacts multipliés avec les autres ports dans la conjoncture révolutionnaire qui affecte Saint-Domingue introduit les Havrais dans le discours de distinction entre la défense des droits de l'Homme et le maintien du mal nécessaire de l'esclavage. La comparaison avec une autre forme d'expression socioculturelle que sont les ateliers collectifs d'écriture d'histoire urbaine montre comment la nouvelle identité atlantique ne peut effacer d'autres références plus anciennes où l'héroïsme de la communauté urbaine peut-être célébré. Dans le cas du Havre, il s'agit de la défense du catholicisme tridentin contre le protestantisme à partir de la mémoire des guerres de religion et de l'hostilité contre l'impérialisme anglais concrétisé par les bombardements durant les guerres, spécialement le souvenir de celui de 1694. S'il existe une cause sociologique dans ces divergences de référence, n'est-il pas excessif de les opposer trop brutalement ? (É. Saunier).

Le vif débat ayant régné au sein de l'Histoire atlantique entre les défenseurs d'un système global intégré et leurs controversistes insistant sur la prépondérance d'Atlantiques nationaux en rivalité, heureusement dépassé aujourd'hui autour d'une convergence sur le nécessaire respect des variations d'échelle au sein de cet immense espace, recommande une plus grande prudence. L'expérience atlantique reste bien celle du grand affrontement entre les puissances maritimes, dominé par l'état des relations franco-anglaises, ce que la période étudiée illustre dans son intensité maximale. Seule la persistance de l'intolérance confessionnelle paraît de plus en plus hors d'âge dans une dimension atlantique avec l'écriture de la constitution des États-Unis. Pour tout remettre en perspective, rappelons la fièvre religieuse au sein de la Révolution française, le rejet de ses bases philosophiques par l'Espagne conservatrice, sublimé lors de la guerre d'Indépendance, et la lenteur de la concrétisation de l'idéal de tolérance en Grande-Bretagne.

Dynamique atlantique et morphologie urbaine

Dynamique atlantique et évolution globale de la forme urbaine

Parler de ville atlantique implique de considérer que sa morphologie spatiale et sa dynamique constructive se nourrissent principalement de son

insertion dans cet espace du capitalisme commercial international⁶⁹. Les caractères spécifiques de site et de situation introduisent des différences plus ou moins importantes dans un même modèle général⁷⁰.

*La question des fortifications :
différence entre villes littorales et de fond d'estuaire*

La guerre maritime exerce une influence sur la transformation de l'espace urbain à travers la question des fortifications. Une fracture s'élargit entre les villes littorales placées sous la menace directe des agressions ennemies, contraintes de déployer une coûteuse politique de construction, d'amélioration et d'entretien de fortifications modernes, adaptées à la puissance de feu des marines de leur temps, et les villes de fond d'estuaire conservant par traditionalisme culturel des murailles médiévales mal entretenues. La quasi-destruction de Cadix en 1596⁷¹, la reconstruction des remparts de La Rochelle en 1687 après leur destruction en forme de punition en 1629 et les bombardements répétés des ports de Dieppe, du Havre⁷² et de Saint-Malo ou la destruction des ouvrages défensifs de Dunkerque suite aux traités de paix défavorables du XVIII^e siècle rappellent la gravité du danger pour les villes de front de mer. La destruction de Saint-Sébastien en 1813 est un cas à part, liée à la reconquête de la ville contre les troupes napoléoniennes. Les autres ports français se débarrassent de leurs encombrantes murailles, non sans débats internes, à partir du second tiers du XVIII^e siècle.

Les effets urbanistiques sont divers. Les fortifications en elles-mêmes ne forment pas une contrainte si la superficie de l'intra-muros est assez ample. Cadix achève ainsi l'occupation de l'ensemble de sa presqu'île en élevant le lotissement San Carlos à la fin du XVIII^e siècle⁷³ (M. del C. Márquez Gómez). Par contre, les seize hectares du Havre obligent à une construction en hauteur. Malgré ses extensions, avec déplacement de rempart dans le premier tiers du XVIII^e siècle, Saint-Malo est obligé de chercher dans la croissance du bourg de Saint-Servan de quoi échapper à l'asphyxie. L'espace portuaire commercial de Dunkerque a longtemps souffert d'étroitesse, bloqué devant les anciennes murailles espagnoles de la ville. Les fortifications

69. PEREDA F. et MARÍAS F. (éd.), *El Atlas del rey planeta. La «Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos» de Pedro Texeira (1634)*, Hondarrribia, Editorial Nerea, 2002 ; LAVAUD S. et SCHMIDT B. (éd.), *Représenter la ville (Moyen Âge-XX^e siècle)*, Bordeaux, Ausonius Éditions, 2012 ; VIGO TRASANCOS A. (dir.), *La ciudad y la mirada del artista. Visiones desde el Atlántico*, Saint-Jacques-de-Compostelle, E. Teofilo, 2014.

70. JEAN-COURRET E. et LAVAUD S. (coord.), *Atlas historique des villes de France*. Parmi les villes portuaires étudiées : Bordeaux (LAVAUD S., 2009), Bayonne (HOURMAT P., 1982), Brest (CLOÛTRE M.-T., 1991), Lorient (NIÈRES C., 1988), Morlaix (TANGUY J., 1986), Saint-Malo (LAURENT C., 1986).

71. BUSTOS RODRÍGUEZ M. (dir.), *El asalto anglo-holandés a Cádiz en 1596 y su contexto internacional*, Cadix, Universidad y Ayuntamiento de Cádiz, 1997.

72. PETER J., *Le port et l'arsenal du Havre sous Louis XIV*, Paris, Economica, 1995.

73. RUIZ-NIETO GUERRERO M. P., *Desarrollo urbanístico de Cádiz durante el siglo XVIII: el barrio de San Carlos*, Cadix, Université de Cadix, 1994.

des villes nouvelles à base d'arsenal ont mieux intégré cette logique de réserve d'espace pour l'extension urbaine⁷⁴. Toutes ces villes portuaires ont bénéficié des compétences des ingénieurs militaires formés dans des corps inspirés des créations de Vauban au tout début du XVIII^e siècle, dans une compétition/collaboration avec les grands architectes des Académies royales et le nouveau corps des Ponts-et-Chaussées dans la seconde moitié du XVIII^e siècle⁷⁵.

L'espace portuaire comme moteur principal de transformation

Dans les deux siècles considérés, la configuration des espaces portuaires connaît d'importantes mutations qui s'accroissent vers la fin de la période, même si les innovations fondamentales naissent d'abord en Angleterre avec la formule des docks de Liverpool et de Londres et si le tournant essentiel est lié à leur connexion au chemin de fer. Toutefois, l'augmentation des tonnages des navires et du volume des marchandises transportées exige la recherche de la meilleure profondeur d'eau et l'extension des surfaces de travail pour les opérations de charge/décharge et de stockage provisoire et prolongé, pour la construction et la réparation navales, ce qui entraîne l'émergence d'une nouvelle logique de séparation du travail portuaire et de la résidence marchande⁷⁶. La question de la protection ou de l'amélioration de l'accessibilité a justifié des efforts d'équipement comme la construction de digues de protection, d'écluses de chasse pour la lutte contre l'alluvionnement et de bassins à flot pour se libérer des contraintes des marées dans les ports de mer, mais aussi les efforts de canalisation et de creusement de chenal dans les ports de fond d'estuaire et dans la plupart des cas la construction de quais pour augmenter la surface de travail tout en améliorant la profondeur en eau. Pendant longtemps la priorité accordée à la force humaine et animale a maintenu le recours aux machines de levage à un rôle d'appoint⁷⁷. Les ports militaires avec arsenaux ont toutefois joué un rôle pionnier dans le perfectionnement de cet appareillage, par exemple à partir de l'amélioration des machines à mâter. L'invention et la diffusion de la machine à vapeur change la donne au milieu du XIX^e siècle.

74. VIGO TRASANCOS A. et MERA ALVAREZ I. (éd.), *Ferrol y las defensas del puerto de guerra del rey. La Edad Moderna: 1500-1800*, Ferrol, Autoridad Portuaria, 2008 ; FERNÁNDEZ CANO V., *Las defensas de Cádiz en la Edad Moderna*, Séville, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1973 ; LECUILLIER G. (dir.), *Les fortifications de la rade de Brest : défense d'une ville arsenal*, Rennes, PUR, 2011.

75. ROUSTEAU-CHAMBON H. (dir.), *Jacques V Gabriel et les architectes de la façade atlantique*, Paris, Picard, 2004.

76. MARNOT B., *Les grands ports de commerce...*, *op. cit.* ; ALEMANY LLOVERA J., « Los puertos atlánticos en el siglo XIX », dans FORTEA PÉREZ J. I. et GELABERT GONZÁLEZ J. E. (éd.), *La ciudad portuaria atlántica...*, *op. cit.*, p. 117-127.

77. SAUPIN G., « Évolution de l'équipement portuaire des grands ports marchands français à l'époque moderne », dans POLÓNIA A. et RIVERA MEDINA A. (éd.), *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX*, Madrid, Casa de Velázquez, 2016, p. 101-121. LE BOUÉDEC G., « Économie atlantique et profil des villes-ports en Europe (XVII^e-XIX^e siècle) », dans SAUPIN G. (dir.), *Villes atlantiques...*, *op. cit.*, p. 50-56.

L'évolution de la forme urbaine du quartier portuaire reste étroitement liée aux conditions géographiques du site, même si la progression des techniques d'aménagement permet de s'en libérer légèrement. Une distinction fondamentale sépare les ports de fond d'estuaire, en position dominante sur la façade atlantique européenne, qui poursuivent une descente vers l'aval, et les ports littoraux où deux situations peuvent être distinguées. Bordeaux, Nantes, Rouen, Bayonne fournissent les meilleurs exemples du côté français; Bilbao, Avilés du côté espagnol. Lorsque le port se trouve en tête d'estuaire comme Le Havre, son expansion préfère une remontée intérieure pour garantir une protection contre les violences de la mer, qu'elles soient naturelles ou humaines. Les positions de fond de baie peuvent susciter des évolutions duales, soit l'étalement latéral pour maintenir la protection si la profondeur en eau est suffisante comme dans le système global des ports de la baie de Cadix, soit la projection vers des rades foraines lorsque la baie est menacée d'envasement comme à La Rochelle. Ainsi l'évolution du port commercial de Cadix ne peut être comprise sans la prise en compte de ceux du Puerto de Santa Maria et de Puerto Real (canal du Trocadero et arsenal de la Carraca à San Fernando), les deux au fond de sa grande baie⁷⁸. Saint-Malo combine d'ailleurs les deux logiques avec son propre port d'échouage dont l'accès est facilité par le fort marnage des marées et son extension vers l'estuaire de la Rance via l'incorporation de Saint-Servan. Saint-Sébastien entre dans ce même modèle lors de sa relance à partir de 1840 en transférant le trafic commercial dans le port voisin de Pasajes, tout en conservant le port de pêche, pour s'étendre le long de sa plage dans une perspective balnéaire⁷⁹. Les sites de rias galiciennes et bretonnes présentent des situations intermédiaires selon leur ampleur comme à La Corogne⁸⁰ où l'extension urbaine glisse de la pointe rocheuse vers la plage à l'intérieur de la ria et au Ferrol⁸¹ où la ville nouvelle s'implante au fond de la première anse très protégée par un étroit goulet ou encore à Brest⁸² ou à Lorient⁸³, dans une opposition entre site de

78. MARTÍNEZ LÓPEZ R. (éd.), *Un mar para la historia de Cádiz : cartografía y estampas de la biblioteca de D. Federico Joly Höhr (siglos XVI-XIX)*, Catálogo de exposición, Cadix, Ministerio de Educación, Deporte y Cultura/Ayuntamiento, 2000; MÁRQUEZ CARMONA L. et ALONSO VILLALOBOS C., « El sistema portuario de la bahía de Cádiz en época moderna a través de la cartografía histórica », dans HARCÍA HURTADO M. R. et REY CASTELAO O. (éd.), *Fronteras de agua...*, op. cit., p. 181-195; MÁRQUEZ CARMONA L., « El sistema portuario de la Bahía de Cádiz en el siglo XVIII », *Revista de Historia de El Puerto (Cádiz)*, 36, 2006, p. 11-47.

79. LARRINAGA C., « L'économie atlantique et le modelage de l'espace urbain au XIX^e siècle. L'influence du port dans le cas de Saint-Sébastien », dans SAUPIN G. (dir.), *Villes atlantiques...*, op. cit., p. 121-135.

80. VIGO TRASANCOS A., *A Coruña y el siglo de las luces. La construcción de una Ciudad de Comercio (1700-1808)*, Saint-Jacques-de-Compostelle, Universidad de Santiago de Compostela, 2007.

81. RODRÍGUEZ-VILLASANTA PRIETO J. A. et TROYA CALATAYUD J. (éd.), *Historia del puerto de Gijón*, Madrid, Ministerio de Fomento/Autoridad Portuaria de Gijón, 2002.

82. PETER J., *Le port et l'arsenal de Brest sous Louis XIV*, Paris, Economica, 1998; CORRE O., *Brest, base du Ponant : structure, organisation et montée en puissance pour la guerre d'Amérique*, thèse de doctorat d'histoire, sous la dir. d'André Lespagnol, université Rennes 2, 2003.

83. NIÈRES C. (dir.), *Histoire de Lorient*, Toulouse, Privat, 1988, chap. III.

rivière très en retrait et ouverture sur rade maritime protégée par les fortifications de Port-Louis.

Les formes de relief influent directement sur la modulation du quartier portuaire, en introduisant quantité de nuances dans la typologie générale. Le caractère d'île ou de presqu'île, l'alternance de buttes et de zones basses, la présence de marais, l'existence d'une confluence sont autant de variables qui contribuent à dessiner la forme portuaire. Dans la descente vers l'aval, Nantes s'étire d'abord en long ruban sur la rive droite de la Loire, contrainte par la présence de puissantes buttes séparées par les vallées des rivières Erdre et Chézine, avant de remplir l'intérieur en escaladant son plateau (G. Saupin), tandis que Bordeaux s'étend en même temps vers l'aval et l'intérieur en asséchant progressivement ses marais (paluds). Toute cette évolution est aussi conditionnée par l'existence ou non d'avant-ports et l'émergence de zones relais suscitées par une confluence ou le besoin d'espace des industries induites.

Enfin, l'exploitation du site géographique ne peut pas être dissociée du contexte politico-militaire de l'époque étudiée. La reconstruction du château Trompette par Louis XIV après la révolte urbaine de la Fronde (1648-1653), particulièrement vive à Bordeaux avec l'Ormée, projette le nouveau quartier commercial des Chartrons plus vers l'aval, obligeant l'intendant Tourny à trouver des solutions urbanistiques de contournement pour mieux assurer la liaison entre villes nouvelle et ancienne au milieu du XVIII^e siècle⁸⁴. Pour les ports littoraux, le retour plus ou moins régulier des guerres maritimes jusqu'en 1815 contraste avec l'entrée dans une longue période de paix sur la façade européenne atlantique jusqu'à la Première Guerre mondiale. Quand Cadix a longtemps ignoré son tombolo comme espace d'expansion en privilégiant l'urbanisation complète de la partie la plus élevée de sa presqu'île vers l'entrée de sa baie⁸⁵, Gijón a construit son « ensanche » sur le sien dans la première moitié du XIX^e siècle, son promontoire d'origine étant entièrement saturé (R. Alvargonzález).

Les concurrences à l'attraction portuaire

Lorsque la ville atlantique entre dans une diversification fonctionnelle, ses autres composantes exercent une influence concurrente dans le modelage de la forme urbaine. Il en est ainsi de la Réforme tridentine dans les villes catholiques où la multiplication des couvents au XVII^e siècle s'est traduite par un fort accaparement de l'espace urbain. Lorsque l'intra-muros était déjà densément construit, ces nouvelles maisons religieuses ont été

84. TAILLART C., *Bordeaux à l'âge classique*, Bordeaux, Mollat, 1997 ; PARISSET F.-G. (dir.), *Histoire de Bordeaux*, t. 5 : *Bordeaux au XVIII^e siècle*, Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 1968.

85. RUIZ-NIETO GUERRERO M.P., *Historia urbana de Cádiz. Génesis y formación de una ciudad moderna*, Cadix, Caja San Fernando, 1999.

renvoyées vers les faubourgs, suscitant ainsi un rééquilibrage dans la configuration générale de la ville mais aussi un risque de blocage de l'expansion urbaine à partir du quartier portuaire. Il en est ainsi à Nantes⁸⁶ où Graslin, grand lotisseur privé du dernier quart du XVIII^e siècle, se heurte au couvent des grands capucins établi sur les hauteurs de la Fosse en 1629, cœur économique de la zone portuaire. Le déblocage vient avec la Révolution, la nationalisation des biens du clergé et leur revente en biens nationaux. S'ouvre ainsi une belle opportunité pour les opérations d'urbanisme et pour les investisseurs privés (G. Saupin).

L'autre contrepoids à l'influence prépondérante du port dans l'évolution globale de la forme urbaine est l'existence d'un pôle traditionnel résidentiel de référence. Celui-ci fonctionne en symbiose avec le modèle social d'Ancien Régime et sa hiérarchie d'états sociaux selon la dignité des fonctions exercées et l'ampleur variable des privilèges associés. L'existence d'un cœur de ville historique marqué par la présence des églises supérieures, des grands couvents médiévaux (sépultures et enfeux), des cours de justice et de l'hôtel de ville conserve longtemps une force prescriptive dans les choix résidentiels des élites urbaines (L. Sazatornil Ruiz). Il se distingue par une forte densité cléricale et nobiliaire, entourée de haute bourgeoisie robe. Il exerce une forte attirance dans le schéma traditionnel d'ascension sociale, dans la concrétisation géographique de la réussite sociale sous l'influence du mimétisme⁸⁷. Un basculement est rendu possible avec l'émergence d'un modèle alternatif vivifié par l'honneur reconnu du négociant. La ville portuaire entre ainsi dans un autre modèle spatial caractérisé par une bipolarité dans le référentiel des quartiers de prestige (G. Saupin).

Contribution du grand commerce à l'évolution du paysage architectural de la ville portuaire

Les équipements publics

Dans les villes portuaires, le commerce international contribue à l'enrichissement en édifices publics qui sont des marqueurs essentiels dans la structuration de l'espace urbain car ils servent de points de repère à la géographie mentale de la représentation urbaine. Le commerce à longue distance soutient l'émergence d'institutions de régulation comme les douanes, un poids public où sont conservés les étalons officiels de mesure, un consulat commercial pour rendre la justice et assurer la représentation marchande avant la séparation des deux rôles en France avec la création des

86. SAUPIN G., « Couvents tridentins et forme urbaine : Nantes du XVII^e au XIX^e siècle », dans ROUSTEAU-CHAMBON H. (dir.), *Nantes religieuse, de l'Antiquité chrétienne à nos jours*, hors série du *Bulletin de la Société archéologique et historique de Nantes et de Loire-Atlantique*, 2008, p. 141-158.

87. BARDET J.-P., *Rouen aux XVII^e et XVIII^e siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Sedes, 1983, vol. I, p. 225-230 et 237-240 ; vol. II, p. 120-124.

chambres de commerce au XVIII^e siècle, mais aussi une bourse de commerce qui exige un édifice après s'être longtemps contentée d'un espace ouvert comme une rue ou une place. Lieux de rassemblement des puissants, élite marchande et officiers publics, ces édifices bénéficient du prestige social de leurs animateurs. Les halles aux céréales, à la viande, au poisson, aux toiles... sont plus liées à la redistribution et à la consommation urbaine, donc au contrôle corporatif et municipal, ce qui n'atténue pas leur importance symbolique pour la population, bien au contraire⁸⁸. Si certains restent logés dans d'autres bâtiments comme par exemple l'hôtel de ville et si la monumentalité n'est pas toujours au rendez-vous, la montée en puissance du grand commerce et l'enrichissement qui s'ensuit favorisent une mise en scène architecturale de cette réussite urbaine collective.

La chronologie d'édification des bourses de commerce à l'exemple de celles d'Anvers, de Londres et d'Amsterdam ou des consulats commerciaux à l'exemple de celui de Séville s'avère un précieux indicateur des prétentions urbaines soutenues par l'alliance du grand commerce et des autorités municipales plus ou moins entremêlés selon les lieux. On peut y associer la construction d'un théâtre, comme espace symbolique de rencontre des élites anciennes et nouvelles, dans le choix de sa localisation et de sa puissance architecturale. Le regroupement de ces équipements dans ou à proximité du quartier portuaire contribue fortement à concrétiser dans le paysage matériel de la ville ce glissement vers le modèle de bipolarité évoqué à propos de la perception mentale hiérarchisée de la forme urbaine par l'ensemble des habitants sous l'influence des préférences affichées par les élites. La monumentalité du grand théâtre de Bordeaux, édifié par l'architecte Louis entre 1773 et 1780, en fait ainsi l'élément le plus fort du système d'articulation entre les villes ancienne et nouvelle.

La construction privée

L'enrichissement commercial facilite l'intervention des milieux commerçants dans la construction urbaine, même s'ils y rencontrent la concurrence des élites administratives à la fortune principalement rentière, traditionnellement intéressées par ce type d'investissement. Limité par l'exigence structurelle de la forte réinsertion des profits dans l'entreprise commerciale, le capital disponible s'est longtemps concentré sur la demande marchande associant depuis toujours la résidence et le travail (M. del C. Márquez Gómez). Cette spécificité, par comparaison avec les besoins des autres élites urbaines, explique la domination absolue du type constructif associant un corps de logis juxtaposant des pièces de travail et d'habitation, en façade

88. POZUETA ECHAVARRI J., « El urbanismo de las ciudades portuarias: influencia y herencia de los puertos en las ciudades españolas », dans FORTEA PÉREZ J. I. et GELABERT GONZÁLEZ J. E. (éd.), *La ciudad portuaria atlántica...*, op. cit., p. 45-84.

de rue, avec des magasins et entrepôts placés autour d'une cour arrière. Si le manque d'espace pousse à la densification, un type plus complexe associe deux corps de logis autour d'une première cour et des magasins autour d'une seconde cour. Une position mitoyenne exige un porche en façade et entre les cours, sauf à disposer d'une sortie secondaire par une rue arrière. Une position d'angle offre plus de souplesse avec possibilités de portails latéraux. Le comptoir marchand est installé prioritairement au rez-de-chaussée ou dans un entresol du corps de logis donnant sur le quai ou la rue principale⁸⁹. Un bel exemple de ce dispositif classique est donné par le quartier Saint-François du Havre, espace marchand à trame régulière dessinée par l'ingénieur militaire italien Bellamarto au milieu du xvi^e siècle, avec la construction sur une parcelle étroite et toute en longueur ouvrant sur le devant sur une rue assez large et sur l'arrière sur une rue plutôt étroite.

Ce modèle fonctionnel basique qui se retrouve dans tous les ports connaît des transformations plus ou moins importantes venant de modifications de la demande négociante, en conséquence directe de l'expansion des affaires, de l'ascension sociale des plus habiles ou des plus chanceux, mais aussi des mutations de sensibilité et de goût perceptibles dans l'ensemble des élites urbaines. L'augmentation du trafic portuaire conduit à un divorce croissant entre le centre de gravité du mouvement portuaire et le cœur de ville, tant ancien que nouveau, dans la concurrence entre la construction navale et l'agrandissement des édifices de stockage. La réussite en affaires se manifeste par une recherche de diversification du portefeuille, favorisant la part de l'investissement immobilier urbain parmi tous les autres malgré l'inclination prépondérante pour le foncier rural. Il ne s'agit pas uniquement de dépenses de prestige qui pourraient être perçues comme un détournement dommageable des investissements productifs. L'immobilier n'est pas séparable du crédit accordé au négociant dans une concrétisation visible d'une partie de ses avoirs, base indispensable de la confiance économique entre partenaires en affaires qui assurent le bon fonctionnement et la résilience des réseaux marchands dans les conjonctures difficiles. Cette précaution est tout à fait compatible avec la valorisation de l'élévation sociale dans une mise en scène de la réussite personnelle et familiale. La montée de l'individualisme et la libération de l'expression des sentiments familiaux au xviii^e siècle se conjuguent à la recherche du confort permis par l'enrichissement pour modifier considérablement la demande négociante quant à la distribution intérieure de ses logis, suivant ainsi la mode aristocratique impliquant une nette séparation entre une partie publique de parade et une partie privée réservée aux joies familiales et à l'intimité personnelle.

Cette complexification fait émerger plusieurs types de construction négociante dans les grandes places portuaires à partir du xviii^e siècle. Le

89. LE MAO C., *Les villes portuaires...*, *op. cit.*, p. 157-184 (chap. 8 : Habitat et urbanisme dans les villes portuaires); PETOUT P., *Hôtels et maisons de Saint-Malo, xvi^e-xvii^e-xviii^e siècles*, Paris, Picard, 1985.

modèle traditionnel est encore fort présent car la ville ne renouvelle que lentement son paysage matériel. Les transmissions par héritage et le marché immobilier tout simplement fonctionnent comme des instruments de conservation d'un mode constructif correspondant aux siècles précédents et simplement retouché pour l'adapter aux temps nouveaux, sans transformation structurelle fondamentale.

Pour les plus huppés, il est tentant de se rapprocher du modèle supérieur de type aristocratique, même au prix d'une simplification en volume. Pour la France, il s'agit de l'hôtel particulier entre cour et jardin dont le succès s'est affirmé dans les faubourgs aristocratiques de Paris à partir du XVII^e siècle. La grande maison négociante de la ville portuaire française est-elle un modèle réduit de l'hôtel particulier parisien ? Cette solution n'est guère retenue dans les grands ports, sauf quelques éclatantes exceptions, mais elle triomphe à La Rochelle (B. Martinetti). La comparaison avec Cadix renvoie vers le succès de la grande maison particulière, de la « *casa palacio* » à la « *casa burguesa* », à la différence près qu'il ne s'agit pas d'une distribution entre cour et jardin mais autour d'un patio intérieur, dans la tradition nobiliaire andalouse et castillane (M. del C. Márquez Gómez). Quand l'intérêt spéculatif se substitue au besoin résidentiel, cela favorise la multiplication des immeubles à destination locative, divisés en appartements, sans présence du propriétaire, dont la « *casa de vecinos* » de nouveau type dans les villes espagnoles est un bon exemple. Comme bon compromis vient le modèle mixte, combinant la résidence du propriétaire dans un appartement de luxe et une hiérarchie d'autres appartements destinés à une clientèle plutôt liée à l'économie atlantique, sans que cette priorité s'avère exclusive. Interférant avec tous ces types constructifs, une autre variable renvoie à l'importance de la fonction travail, intégrale avec comptoir et entrepôts ou limitée aux bureaux nécessaires à la direction de la maison de commerce, selon l'éloignement de l'implantation du centre de la zone portuaire. Selon leur intérêt pour l'investissement immobilier urbain, les négociants peuvent diversifier leurs placements en retenant plusieurs modèles⁹⁰.

La tension entre les programmes d'embellissement des pouvoirs publics et la demande sociale des élites maritimes

Les négociants comme soutiens naturels de l'embellissement urbain

En France, les villes anciennes de province entrent progressivement dans l'embellissement urbain – terme utilisé à l'époque pour désigner les opéra-

90. MÁRQUEZ GÓMEZ M. C., « Les maisons Grou : trois formes d'architecture civile à Nantes au XVIII^e siècle », *Histoire de l'art*, 2004, n° 54, p. 87-102 ; *id.*, « Permanences et métamorphoses à Nantes : le faubourg de la Fosse dans la première moitié du XVIII^e siècle », dans MELLIER Gérard, hors série du *Bulletin de la Société archéologique et historique de Nantes et de Loire-Atlantique*, 2010, p. 307-326.

tions d'urbanisme – au cours du XVIII^e siècle, sous l'influence des réalisations parisiennes du siècle précédent, mais surtout des tensions créées par l'articulation de leur croissance économique et démographique et les conditions géographiques du site et les divergences de vue entre les représentants de l'administration royale et des élites locales, elles-mêmes divisées sur la question. Si Marseille, menacée d'asphyxie par son hyperconcentration sur sa colline historique, a incarné la première grande opération sous la supervision de Jean-Baptiste Colbert au début du règne personnel de Louis XIV, Saint-Malo, pour les mêmes raisons de surdensité sur son îlot, introduit les villes atlantiques dans ce processus dès le premier tiers du XVIII^e siècle⁹¹, enclenchant un mouvement qui, sans être partout de la même intensité, saisit toutes les villes, tout en étant particulièrement magnifié par les transformations paysagères des deux plus grands ports Bordeaux⁹² et Nantes.

Le développement des villes portuaires françaises, la plupart atlantiques, permet de résorber le hiatus existant entre le modèle de la belle ville connu par les réflexions théoriques de la Renaissance italienne, dans une reprise des leçons des réalisations gréco-romaines, et la résistance à la transformation des villes médiévales de type ancien reconstruites sur les ruines des anciennes cités romaines dans une grande liberté d'action des acteurs. D'où l'opposition conceptuelle entre la belle ville à réaliser et la ville dite gothique, érigée en anti-modèle. Alors que la réflexion urbanistique s'était largement réfugiée dans une architecture de papier, l'occasion est donnée de passer à des réalisations concrètes d'envergure, bien au-delà des rares opérations ponctuelles menées aux XVI^e et XVII^e siècles, principalement en édifiant une ville nouvelle à côté de la ville ancienne⁹³. Soulignons l'importance de la dynamique atlantique militaire qui, avec l'implantation de la majorité des arsenaux, a offert la meilleure occasion de la création de villes entièrement neuves⁹⁴. Une évolution de même type caractérise l'histoire urbaine espagnole de cette période, avec un décalage chronologique d'au moins un demi-siècle, sauf en ce qui concerne Cadix étant donné sa position privilégiée jusqu'en 1765 (A. Martín García). Quand Bordeaux et Nantes s'animent à partir des années 1720, Santander et La Corogne⁹⁵ ne le font

91. SAUPIN G., « La ville modèle », dans ANDRIEU J.-Y. (dir.), *Villes de Bretagne. Patrimoine et Histoire*, Rennes, PUR/Cités d'art de Bretagne, 2014, p. 132-153; Saint-Malo, p. 147-148; Brest, p. 136, 152; Lorient, p. 153; Nantes, p. 149-150.

92. FAVREAU M., *Les « Portraits » de Bordeaux : vues et plans gravés de la capitale de la Guyenne du XVI^e au XVIII^e siècle*, Bordeaux, Éd. de l'Entre-deux-Mers, 2007; *id.*, « Bordeaux ou images d'un port fluvial à l'Époque moderne », dans LAUDAUD S. et SCHMIDT B. (éd.), *Représenter la ville... op. cit.*, p. 183-195.

93. LAVÉDAN P., *Histoire de l'urbanisme. Renaissance et Temps modernes*, Paris, H. Laurens, 1959, 2 vol.; CÁMARA MUÑOZ A. et GÓMEZ LÓPEZ C., *La imagen de la ciudad en la Edad Moderna*, Madrid, Editorial Universitaria Ramón Areces, 2011.

94. ROUX A. de, *Villes neuves. Urbanisme classique*, Paris, Desclée de Brouwer, 1997; ACERRA M., « Architecture urbaine et arsenal. De Brouage à Rochefort », dans SAUPIN G. (dir.), *Villes atlantiques... op. cit.*, p. 445-453.

95. VIGO TRASANCOS A. (dir.), *Galicia y el siglo XVIII. Planos y dibujos de arquitectura y urbanismo*, La Corogne, Fundación Barrié, 2011.

qu'au dernier tiers du XVIII^e siècle. Les plans d'embellissement du Havre ne sont toutefois tracés qu'en 1787 et les aléas révolutionnaires en reportent l'exécution sous la Restauration⁹⁶.

Cette révolution urbanistique assurant le passage de l'utopie à la concrétisation s'est accompagnée d'une révolution conceptuelle concernant la définition même de la ville, l'image mentale que s'en faisait la majorité des contemporains. Contre la figure classique de la ville close, isolée de la campagne par ses remparts et sa position dominante dans la hiérarchie des privilèges, s'est imposé le modèle de la ville carrefour, ouverte à tous les flux dans un effort de captation et de régulation pour s'imposer comme centre de commandement d'une aire d'influence en expansion⁹⁷. Alors que la première référence correspondait beaucoup plus à la logique juridique de la société des états privilégiés, la seconde était beaucoup plus adaptée à l'univers mental du grand commerce.

L'exemple de Bordeaux où les programmes des intendants Boucher et Tourny (1730-1760) se sont heurtés à la résistance de la noblesse parlementaire tout en trouvant le meilleur appui dans l'élite marchande enrichie en est un bon symptôme, même si les réalités sont plus complexes que cette opposition binaire. Le principe d'ouverture de l'espace urbain à la circulation des hommes et des marchandises, grâce à la destruction des remparts dans les villes de fond d'estuaire, l'alignement avec élargissement des rues anciennes, la percée de rues nouvelles, la création de vastes places régulières qui soient autre chose que de simples carrefours irréguliers de rues, ont trouvé dans l'essor de l'hygiénisme un allié majeur et durable à partir de la seconde moitié du XVIII^e siècle. En réaction contre les sombres réalités démographiques de la ville-tombeau, le corps médical a pris volontiers la plume pour dénoncer les réalités sordides de la ville ancienne et défendre les orientations salutaires pour la ville nouvelle. Le discours médical restant encore dominé par l'interprétation aériste de la transmission des épidémies, toutes les mesures facilitant la circulation de l'air ont été recommandées. L'inversion du mouvement séculaire de l'expulsion de la verdure du tissu urbain par densification du bâti est devenue la nouvelle priorité d'avenir, d'où la multiplication des avenues plantées, des promenades arborées, jusque sur certaines parties des quais du port, et des jardins publics qu'ils soient d'agrément ou botaniques ou les deux à la fois.

Disposant de capitaux tirés des profits du grand commerce et intéressés par une diversification de leur portefeuille d'affaires, les négociants ont pu ainsi ajouter la fierté de contribuer au progrès dans l'amélioration des conditions de vie de leurs concitoyens en soutenant financièrement par

96. LEMONNIER-MERCIER A., *Les embellissements du Havre au XVIII^e siècle*, Le Havre, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 2013.

97. PERROT J.-C., *Genèse d'une ville moderne : Caen au XVIII^e siècle*, Paris/La Haye, Mouton, 1975, p. 15-53.

leur engagement dans la construction les programmes d'embellissement de leur ville. Par là, le capitalisme commercial établissait sa jonction avec des valeurs fondamentales de la philosophie des Lumières.

*L'investissement négociant
et les grands programmes d'architecture ordonnancée*

Cette coopération n'a pourtant pas pris l'allure d'un long fleuve tranquille. Les études présentées illustrent une fréquente tension entre l'idéal d'harmonie, passant par la rationalité et l'uniformisation, défendu par les corps les plus prestigieux rattachés à l'État et le désir de personnalisation dominant dans le monde du négoce. Ceci renvoie à l'imaginaire socio-culturel du négoce entré tardivement dans la sphère reconnue de la culture et à la situation de nouveau riche dans une société d'ordres et ses idéaux. Face aux résistances à la reconnaissance de l'honorabilité de son activité, le négociant a besoin de l'affirmer publiquement. La construction privée est un champ d'excellence où se joue l'intégration de nouveaux promus au sein de l'élite urbaine, ce qui questionne en profondeur les définitions classiques de l'honneur ou de la considération. La référence traditionnelle à la dignité de la fonction sociale fait face à la célébration du mérite individuel, remplaçant l'héritage génétique lignager dans la promotion familiale et concrétisé par la réussite financière permettant la copie du mode de vie nobiliaire. Ceci traduit une rivalité entre deux systèmes de valeur en concurrence tout en s'interpénétrant par leur manipulation permanente par les acteurs sociaux selon leurs intérêts et le contexte. Les tensions entre les demandes négociantes et les contraintes architecturales des programmes d'embellissement correspondent largement à cette phase de transition qui s'est avérée nécessaire pour que l'honorabilité des entrepreneurs du capitalisme commercial soit évaluée à la hauteur des références traditionnelles liées à la noblesse militaire, robine et rentière. Ainsi se retrouve le décalage chronologique entre la France et l'Espagne⁹⁸.

Ces tensions et décalages s'inscrivent cependant dans une même mutation essentielle : l'établissement du contrôle des pouvoirs publics sur l'initiative privée en matière de construction urbaine. Il s'agit d'une progression lente, marquée de résistances et ponctuée de crises, mais achevée à la fin du XVIII^e siècle. Elle passe par la réglementation des alignements (rectitude et largeur de rue beaucoup plus que hauteur d'édification) et du type de matériaux de construction, avec la substitution de la pierre ou de la brique au système ancien de bois et torchis. En partant du modèle des programmes architecturaux à façades uniformes réalisés autour des

98. SAZATORNIL RUIZ L., « El Muelle, la Calle y la Casa. La ordenación de los espacios portuarios cantábricos en tiempos de la Ilustración », dans POLÓNIA A. et RIVERA MEDINA A. M. (éd.), *La gobernanza...*, op. cit., p. 239-258.

grandes places royales parisiennes ou de la Plaza Mayor de Madrid au xvii^e siècle, les architectes de l'Académie royale ou les ingénieurs militaires cherchent à imposer ce modèle constructif dans les nouveaux lotissements d'expansion (les *ensanches* espagnols). Les exemples de Nantes, Cadix (M. del C. Márquez Gómez), Santander (L. Sazatornil Ruiz) et Saint-Sébastien (R. Alvargonzález) illustrent la complexité des conflits entre pouvoirs publics et investisseurs privés ou autorités de niveau étatique et institutions locales ou lobbies à l'intérieur du monde des promoteurs de la construction.

La satisfaction des besoins de la croissance urbaine a imposé des compromis soit dans l'assouplissement de la rigueur architecturale des programmes urbanistiques, soit dans les variations d'échelle dans l'espace urbain. Ces deux solutions ont été facilitées par l'ouverture d'un débat entre les théoriciens de l'embellissement urbain au xviii^e siècle opposant la défense de la priorité à l'uniformité à celle de la diversité. Selon les lieux, les solutions ont abouti à des équilibres variables. Quelques grandes tendances se dessinent néanmoins : limitation des programmes uniformes aux grandes places et au front urbain sur fleuve ou sur mer, concentration de l'embellissement dans les quartiers des élites qui s'éloignent du cœur historique, paupérisation de la ville ancienne.