

Guy Saupin, dir., *Les villes atlantiques européennes : une comparaison entre l'Espagne et la France (1650-1850)*. Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2019, 385 pages

Arnaud Exbalin

Volume 48, numéro 1, fall 2020

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1074691ar>

DOI : <https://doi.org/10.3138/uhr.48.1.br04>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

University of Toronto Press

ISSN

0703-0428 (imprimé)

1918-5138 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Exbalin, A. (2020). Compte rendu de [Guy Saupin, dir., *Les villes atlantiques européennes : une comparaison entre l'Espagne et la France (1650-1850)*. Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2019, 385 pages]. *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine*, 48(1), 72–74. <https://doi.org/10.3138/uhr.48.1.br04>

Guy Saupin, dir., *Les villes atlantiques européennes : une comparaison entre l'Espagne et la France (1650-1850)*

Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2019, 385 pages.

Arnaud Exbalin*

Université Paris Nanterre

Ce volume de près de 400 pages coordonné par Guy Saupin est consacré aux villes portuaires atlantiques. Le coordonnateur en est le grand spécialiste puisqu'il a consacré une partie de sa carrière à comprendre, à partir du cas nantais, les hiérarchies, les réseaux portuaires et leurs reconfigurations à des échelles variées. Le texte ici présenté est le produit d'une collaboration entre historiens français et espagnols et pose la question de la comparaison entre la France et l'Espagne.

Les seize contributeurs cherchent en effet à saisir les spécificités des villes portuaires atlantiques à partir d'études de cas positionnées sur un arc chronologique original qui vient rompre avec les périodisations canoniques. On largue les amarres au milieu du XVII^e siècle pour traverser trois siècles et accoster au milieu du XIX^e. Ce cadrage a toute sa cohérence : on glisse d'une première mondialisation de type mercantiliste en lien avec la traite et les « colonies américaines » aux lendemains des révolutions atlantiques et des indépendances à un moment où les États-Unis et la Grande-Bretagne « redistribuent les cartes du commerce atlantique » (10).

Le panel des villes abordées est ample – en cabotant du sud vers le nord : Cadix, Le Ferrol, Avilés, Gijón, Santander, San Sebastián, Bordeaux, La Rochelle, Nantes et Le Havre –, mais exclut donc les villes de la façade littorale portugaise et surtout les villes portuaires situées de l'autre côté de l'Atlantique qui relèvent des empires espagnol et français. Les angles d'attaque du sujet sont variés (urbanisme, société, culture, etc.) avec cependant une prédominance de l'histoire économique et commerciale au détriment d'une histoire sociale, et ce, même si l'introduction fait ressortir de suggestifs points de comparaison entre ports espagnols et ports français quant aux communautés maritimes de l'*underworld* où se mêlent gens de mer, manœuvres, contrebandiers et minorités noires venues des Amériques (26–31).

La dimension géographique et géopolitique est également un fil rouge structurant du volume. Les auteurs prennent le soin, ce qui est appréciable, de situer leur travail dans un terrain précis qui intègre l'importance économique et démographique des hinterlands, l'ouverture croissante des avant-pays, la présence ou non de cours d'eau navigables, le glissement des activités portuaires du fond vers l'aval des estuaires avec dissociation croissante entre la ville et le port, le rôle essentiel des routes maritimes qui font réseaux à l'échelle monde, etc.

* Université Paris Nanterre, 200 Avenue de la République, 92000 Nanterre, France
(arnaud.exbalin@parisnanterre.fr)

L'édition du volume est soignée, l'appareil critique est dense sans être lourd et l'iconographie, bien qu'en noir et blanc, est abondante et souvent commentée : cartes, vues de port, photographies, schémas et plans agrémentent la lecture tout en participant à la démonstration, ce qui n'est pas si commun. L'introduction est une ample synthèse historiographique d'une quarantaine de pages qui vient synthétiser 30 ans de recherche. Cette entrée en matière est d'une telle ampleur qu'elle viendrait presque rendre les apports ultérieurs inutiles. Le modèle des villes portuaires atlantiques pourrait ainsi se caractériser par l'addition successive des trafics commerciaux (avec les ports méditerranéens et ceux de la mer du Nord auxquels il faut ajouter les connexions avec le Nouveau Monde), le développement tardif des activités manufacturières, l'émergence tout aussi tardive des activités bancaires, l'omniprésence de la traite, la longue prédominance du principe de l'exclusif, l'émergence d'une marine de guerre par la création d'arsenaux et le développement des fortifications, le cosmopolitisme des élites commerçantes, le dynamisme d'une société marchande ouverte et conquise à la franc-maçonnerie, etc. Que pouvait-on dire de plus ?

Comme toujours dans les ouvrages collectifs, certaines contributions se détachent en apportant du vent frais à la voile. En voilà trois, sans être exhaustif. Celle de María del Carmen Márquez Gómez (339–372) qui s'évertue – et c'est la seule – à tenter une approche comparative entre la France et l'Espagne à propos de la maison des marchands à Cadix et à Nantes au XVIII^e siècle, qui vivent alors leur siècle d'or. Les négociants investissent massivement dans l'immobilier et étalent leurs richesses dans les façades, les portails et les balcons de fer forgé. En adoptant un changement systématique d'échelle (la parcelle, le lotissement, l'immeuble, la façade), elle fait ressortir le désir de distinction d'une nouvelle classe marchande qui cadre difficilement avec les volontés des autorités municipales « d'ordonnancer la ville » (comprendre uniformiser).

L'article de Caroline Le Mao (149–166) adopte également une approche comparative en étudiant de manière décalée l'impact de la guerre de la ligue d'Augsbourg (1688–1697) non sur les arsenaux, mais sur les dynamiques économiques de Nantes et de Bordeaux qui ont bénéficié de la manne des commandes de la Marine royale aussi bien en matière première (chanvre et bois) qu'en denrées (morue, biscuits, eaux de vie) ou en tissus (couvertures pour les uniformes).

Le cas de Cadix qui supplante Séville au début du XVIII^e siècle dans le monopole du commerce avec les Indes est bien connu, mais Manuel Bustos Rodríguez ouvre de nouvelles perspectives (53–72) en s'intéressant notamment au déclin du port après les années 1790. Les chiffres qu'il avance sont éloquentes : alors qu'à son apogée, dans les années 1780 – période au cours de laquelle les exportations avec l'Amérique augmentaient de 500 % –, le port gaditan exportait et importait 50 fois moins en 1828 et dans le même temps, le nombre d'armateurs passait de 300 à 20 ! Ce déclasserment s'explique par une conjonction de facteurs défavorables : libéralisation du commerce, multiplication des conflits entre 1793 et 1814 (conflit contre l'Angleterre avec le blocus sévère du port en 1797, guerre avec la France et invasion napoléonienne) suivis des indépendances latino-américaines. Ce cas de déclasserment n'est pas unique sur la façade hispano-française et le XIX^e siècle, avec la fin de la traite, l'indépendance de Saint-Domingue et des vice-royautés américaines

et la concurrence croissante des ports anglais et nord-américains, aurait pu être davantage avancé, l'angle du déclin étant une autre manière d'aborder la question du modèle du port atlantique.

Ce modèle existe-t-il par ailleurs vraiment ? Ou plutôt, était-il possible de réfléchir aux contours d'un hypothétique modèle de ville portuaire atlantique sans se référer aux cités précisément situées de l'autre côté de l'Atlantique avec lesquelles elles commerçaient ? En quoi, pour en rester aux cas français et espagnols, l'étude de La Havane, Cartagena de Indias, Veracruz, Le Cap français, Pointe-à-Pitre, La Nouvelle-Orléans – au cœur d'un vaste chantier historiographique prometteur qui n'est jamais cité – auraient-ils pu contribuer à enrichir l'analyse ? C'est pourtant à cette question que Guy Saupin s'attèle dans les dernières lignes de sa conclusion. Gageons que ce sera là le prochain cap à atteindre.

Florence Bourillon, Nathalie Gorochoy, Boris Noguès et Loïc Vadelorge, dir., *L'université et la ville : les espaces universitaires et leurs usages en Europe du XIII^e au XXI^e siècle*

Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2018, 306 pages.

Daniel Poitras*

Coordonnateur de l'Institut d'histoire de l'Amérique française

Contrairement à plusieurs ouvrages collectifs, qui se bricolent en introduction une cohérence après-coup au hasard des textes reçus, celui-ci est animé par une tâche, voire une mission particulièrement engageante : celle d'étudier à travers plusieurs cas les relations entre la ville et l'université, qui ont très peu retenu l'attention de l'histoire urbaine. Plutôt que de mettre en évidence, comme il est habituel dans ce domaine, l'extériorité de l'université par rapport au cadre urbain – sur le mode du *Town and Gown* –, les articles du collectif cherchent à cerner leurs rapports parfois tendus, leurs influences réciproques et leurs évolutions entremêlées.

On peut d'abord apprécier le fait que les directeurs du livre ont choisi une division thématique plutôt que chronologique. La Partie 1 porte sur « Fondations et refondations universitaires », la Partie 2 sur les « Les effets urbains de la présence universitaire » et la Partie 3 sur la « Dissémination des espaces universitaire ». Les cas présentés s'étalent du Moyen Âge à aujourd'hui et concernent principalement quatre pays de l'Europe de l'Ouest : la France, l'Allemagne, l'Italie et l'Espagne.

* Institut d'histoire de l'Amérique française, Département d'histoire, Université de Montréal C.P. 6128, succursale Centre-ville Montréal QC H3C 3J7 Canada (daniel.poitras01@gmail.com)