

55<sup>e</sup> congrès de la Fédération des Sociétés historiques et archéologiques de Normandie

**Cherbourg, 14-17 octobre 2020**

Organisé par la Fédération des Sociétés historiques et archéologiques de Normandie  
et la Société nationale académique de Cherbourg  
avec le soutien de la ville de Cherbourg-en-Cotentin

## **Ports et lieux d'échange en Normandie : les pôles commerciaux et leurs arrière-pays**

### *Orientations de recherches et bibliographie*

établies par

**Magali LACHÈVRE**, conservateur du patrimoine,  
chef du Service historique de la Défense à Cherbourg,  
et **Éric BARRÉ**, délégué pour la Normandie de la Société française d'Histoire maritime,  
membre associé d'HisTeMe, Université de Caen-Normandie



*Affiche de Lucien Goubert (photographie de Denis Lethimonnier)*

La situation géographique de la Normandie, au carrefour entre la France et l'Angleterre, entre Paris et la mer, le long d'un des plus importants axes fluviaux d'Europe, la destine dès l'Antiquité à un rôle de plaque tournante du commerce national et international. Au cours du Moyen Âge, et jusqu'à l'arrivée du chemin de fer et de l'automobile, fleuves, rivières et océans détiennent le quasi-monopole du transport de marchandises à moyenne et grande échelle, offrant aux cités qui les bordent de formidables opportunités de développement économique dont elles s'emparent avec un succès que le temps long peut confirmer ou démentir, selon les époques, la conjoncture et les évolutions techniques.

Les villes se font ports, les ports créent des villes, chaque entité connaissant un développement propre et pourtant structurellement dépendant des autres : de vassalités forcées en rivalités acharnées, les réseaux portuaires normands se structurent peu à peu dans l'espoir d'atteindre le graal d'un équilibre à l'échelle régionale, mais aussi d'une intégration dans les réseaux économiques du système-monde qui se développe avec les grandes découvertes et l'expansion coloniale. Comment se pensent, se constituent et se pérennisent ces réseaux ?

À l'échelle locale, chaque port est au cœur d'un écosystème territorial dont il est souvent le centre vital mais aussi la seule ouverture sur l'extérieur. Quelles relations d'interdépendance tissent les ports de commerce avec leurs arrière-pays ? Le désenclavement permis par le chemin de fer qui vient bouleverser ces relations au XIX<sup>e</sup> siècle est-il fatal aux ports les plus modestes ?

Qui dit commerce dit marchandises. Comment achemine-t-on, stocke-t-on, distribue-t-on les marchandises du lieu de production au port, d'un port à l'autre, du port à l'étal ? Comment s'organise le circuit des marchandises mais aussi le circuit de l'argent que l'on y investit ? Quels métiers, quelles fonctions voient le jour au fil de la structuration progressive des échanges commerciaux ?

D'abord sommaires voire inexistantes, les infrastructures portuaires se développent peu à peu pour faciliter les échanges commerciaux et développer l'attractivité de chaque port. La cité voit alors émerger, en son sein ou à son côté selon les situations, un espace à part avec ses propres intérêts, ses propres priorités, ses propres codes sociaux, économiques et moraux. Longtemps considéré avec méfiance, le port s'intègre peu à peu à la ville jusqu'à devenir une part revendiquée de son identité au XX<sup>e</sup> siècle. Comment s'opèrent ces mutations ? Chaque port est-il différent, ou peut-on observer des constantes communes ? Existe-t-il un modèle portuaire normand ?

#### **BIBLIOGRAPHIE GENERALISTE**

BAUTIER Robert-Henri, « La circulation fluviale dans la France médiévale », dans *Recherches sur l'économie de la France médiévale. Les voies fluviales. La draperie. Actes du 112<sup>e</sup> Congrès national des Sociétés savantes*, (Lyon, 1987), Paris, 1989, p. 29-30.

BROCARD Madeleine et Observatoire Population et Habitat Le Havre-Seine-Maritime, *Atlas de l'estuaire de la Seine*, Mont-Saint-Aignan, Publications de l'Université de Rouen, coll. Publications de l'Université de Rouen, 1996, 155 p.

Comité régional de Basse-Normandie, *Les ports de Basse-Normandie : Honfleur, Caen, Cherbourg, Granville*, Caen, La Région économique de Basse-Normandie, 1925 196 p.

Conseil général de la Manche et Musée maritime de l'île de Tatihou Saint-Vaast-La Hougue, *Les Normands et la mer : XXV<sup>e</sup> congrès des sociétés historiques et archéologiques de Normandie*, Saint Lô, 1995, 427 p.

DALY G., « Merchants and Maritime Commerce in Napoleonic Normandy », *French History*, 2001, vol. XV, n° 1, p. 26-50.

DARSEL Joachim, « Les Amirautés normandes », *Annales de Normandie (ADN)* 1970 : 01-févr ; 1971 : 3 ; 1972 01-févr ; 1973 : 1 ; 1976 : 01-févr ; 1977 : 02-mars ; 1978 : 1 ; 1980 : 3 ; 1981 : 3 ; 1986 : 4.

DELOBETTE Édouard, « Les ports, havres et rivières navigables de Normandie dans l'enquête des amirautés de 1665 », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 2014. ID : [10.4000/abpo.2867](#).

—, « Guerre de course et commerce maritime en Normandie au temps de Mazarin », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 2017. ID : [10670/1.3e92p5](#).

DESERT Gabriel (dir.), GARNIER Bernard et al., *Atlas historique et statistique de la Normandie occidentale à l'époque contemporaine*, vol. III, *Les communications*, Caen, Centre de recherche d'histoire quantitative, 2000, 271 p.

- DUPRE Philippe, « Les activités maritimes en Normandie à la veille de la Révolution », *Mélanges G. Désert, Cahiers des Annales de Normandie*, 1992, n° 24, p. 225-241.
- , « Les ports de Normandie pendant la Révolution et l'Empire », *DIPOUEST*, 2011. ID : [10670/1.sd55gy](#).
- ESSAR Dennis, « Le Vasseur de Beauphan et les ports de Normandie et de Bretagne au XVII<sup>e</sup> siècle », *Annales de Normandie*, 1993, L.
- COLLINS James B., « La flotte normande au commencement du XVII<sup>e</sup> siècle : Le Mémoire de Nicolas Langlois-1627 », *Annales de Normandie*, 1984. ID : [10.3406/annor.1984.5582](#).
- GIRARD Benjamin., *La Normandie maritime*, Niort, Impr. Lemerancier et Alliot, [S.l.], [S.n.], 1899, 415 p.
- GUILLOT Philippe, « Étude économique et sociale du front de côte entre Orne et Seules », *Annales de Normandie*, 1963. ID : [10.3406/annor.1963.3648](#).
- LEMARCHAND Guy, « Problématique pour une étude des ports de Normandie à l'époque moderne », *Presses universitaires de Rouen et du Havre*, ID : [10.4000/books.purh.7824](#).
- MOLLAT DU JOURDIN Michel, *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen âge. Étude d'histoire économique et sociale*, Paris, 1952.
- MORINEAU Michel, « Au bord de la mer en Normandie avant et après Colbert », *Presses universitaires de Rouen et du Havre*, 2018. ID : [10.4000/books.purh.7825](#).
- PETRE-GRENOUILLEAU Olivier, *Négoces maritimes français (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle). Emergence, essor et mutations d'un capitalisme*, Paris, 1997.
- PIERNAS Gersende, « Présentation des sources relatives aux ports et aux fleuves du Nord de l'Europe conservées aux Archives nationales du monde du travail (Roubaix, France) », *Presses universitaires du Septentrion*, ID : [10.4000/books.septentrion.8130](#).
- PIETRI-LEVY Anne-Lise, BARZMAN John et BARRE Éric (éd.), *Environnements portuaires/ports environments*, actes coll. Le Havre, mai 2001, Presses universitaires Rouen-Le Havre, 2003.
- Ports maritimes, et ports fluviaux au Moyen âge : XXXV<sup>e</sup> Congrès de la SHMES (La Rochelle, 5 et 6 juin 2004)*. Nouvelle édition [en ligne]. Paris : Éditions de la Sorbonne, 2005. Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/psorbonne/12825>>.
- POUSSOU Jean-Pierre, *Espaces coloniaux et espaces maritimes au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1997.
- SADOURNY Alain, « Les transports sur la Seine aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles », *Les Transports au Moyen Âge*, Rennes (1976), *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 85 (1978), p. 231-244.
- SERONDE-BABONAUX Anne-Marie, « II. Les ports de Normandie en 1797 », *Noroi*, 1978. ID : [10.3406/noroi.1978.3705](#).
- VIDALENC Jean, « Journal de la visite des ports depuis Le Havre jusqu'à Saint-Malo, par ordre du Roi, le 8 février 1756 », *Annales de Normandie*, 1963. ID : [10.3406/annor.1963.4533](#).
- , « Les ports normands en 1756 », *Annales de Normandie*, 1963.
- WAUTERS Éric, *Les ports normands : un modèle ? : colloque interdisciplinaire, 28 et 29 mai 1998*, Mont-Saint-Aignan, Publications de l'Université de Rouen, coll. Publications de l'Université de Rouen, 1999, 240 p. (Cf. nouvelle édition en ligne).

## MONOGRAPHIES

### CAEN

- Anciens de la Navale caennaise, *Navale Caennaise, Un siècle et demi d'histoire*, Caen, Imprimerie caennaise, [s.n.], 1998, 136 p.
- BIQUET François, « Prospérité et reconversion économique du port de Caen 1850-2010. Acteurs et enjeux pour la ville et la région », 2016. *Le serveur TEL (thèses-en-ligne)*, ID : [10670/1.rtqp1y](#).
- CASTELJAU Marie-Thérèse de, « Le Port de Caen de 1815 à 1870. Évolution économique et sociale », *Annales de Normandie*, 1959, vol. 9, n° 3, p. 230.
- CCI de Caen-Direction Des Équipements Portuaires, « Port de Caen Ouistreham. Un port en expansion rapide », *Le journal de la Marine Marchande*, 2004, n° 4398, 85<sup>e</sup> année, p. 25-35.
- Comité régional de Basse-Normandie, *Les ports de Basse-Normandie : Honfleur, Caen, Cherbourg, Granville*, Caen, La Région économique de Basse-Normandie, 1925 196 p.
- DUTOUR Françoise, KONINCK Isabelle de et LE ROC'H-MORGERE Louis, *De Caen à la mer : histoire d'un canal*, Caen, Archives départementales du Calvados, 1996, 39 p.

- GIDEL Philippe, *Caen, Dieppe et Cherbourg*, Paris, Dunod, 1922, 160 p.
- LE PETIT Karine, *Carnets de bord : Caen-Ouistreham un port de commerce*, Caen, Centre Régional de Culture Ethnologique et Technique (CRECET), 2005, 124 p.
- PERROT Jean-Claude, *Caen au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1975, 2 vol.
- PLANCHE A., « Le port de Caen », *Études Normandes*, ID : [10.3406/etnor.1972.3027](#).
- POULAIN Christophe, « Une famille de charpentiers de navires et cordiers, les Thibout à Amfreville et Sallenelles-Caen de 1793 à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle », CUC Cherbourg, 1990, 12 p.
- REVEL Jacques, *Fernand Braudel, Caen et l'histoire*, Paris, Hachette littératures, coll. Pluriel. Série L'Histoire en revue, 1999, 215 p.
- STREIFF René, « Le port de Caen et le canal de Caen à la mer », *Études Normandes*, coll. Études Normandes, 1953, p. 269-296.
- STREIFF René, *Le canal de Caen à la mer*, [s.l], [s.n], 1946, 63 p.
- VIGLA François, *Évolution du port de Caen au XIX<sup>e</sup> siècle*, 2 vol., Caen, [s.d], 349 p., vol. 2, annexes.

### CHERBOURG

- CARPENTIER Irène, « Cherbourg : La ville et le port », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 1949. CHEVREUIL René, « Cherbourg, port de commerce », Université de Paris. Faculté de droit, 1937. *Monographies imprimées de Gallica*.
- HAINNEVILLE Renée, « Cherbourg, port transatlantique », *Annales de géographie*, 1923.
- LEFEBVRE Georges et al., « Cherbourg à la fin de l'Ancien Régime et au début de la Révolution », *Annales de Normandie*, 1965. ID : [10.3406/annor.1965.4126](#).
- MARNOT Bruno, « De Cherbourg à Dunkerque ou l'émergence d'un modèle de croissance intégré des ports français au XIX<sup>e</sup> siècle », *Presses universitaires du Septentrion*, 2016.
- PESNELLE Hélène, « Le port de commerce de Cherbourg de 1883 à 1950 : les navires et les hommes », *XIX<sup>e</sup> siècle en mémoires*, 2007. ID : [10670/1.3dkulb](#).
- RAOULX Benoît, « Cherbourg et Caen : deux modèles de relation entre la ville et le port », *Norois*, 1996, vol. 169, n° 1, p. 93-109.
- RIPOLL Fabrice, « Cherbourg, ville-arsenal en crise », *Norois*, 2004. ID : [10.4000/norois.77](#).
- VIGARIE André, « Lorient, Brest, Cherbourg : un conflit permanent entre commerce et puissance navale ? », *Hommes et Terres du Nord*, 1988. ID : [10.3406/htn.1988.3059](#).

### DIEPPE

- BLACHOT L., *Mémoires pour servir à l'histoire de Dieppe* (manuscrit du XVIII<sup>e</sup> siècle), Luneray, 1985.
- LARDIN Philippe, « L'activité du port de Dieppe à travers la comptabilité de l'archevêque de Rouen », *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen âge : XXXV<sup>e</sup> Congrès de la SHMES (La Rochelle, 5 et 6 juin 2004)*, Paris, Éd. de la Sorbonne, 2005 [en ligne].
- MOLLAT DU JOURDIN Michel, *La comptabilité du port de Dieppe au XV<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1951.
- PALLIERES Martin des, « Le port de Dieppe », *Études Normandes*, 1957.

### GRANVILLE

- AUMONT Michel, « La guerre de course à Granville et son effet sur l'économie locale (1688-1815) », *DIPOUEST*, 2013. ID : [10670/1.bmoljd](#).
- DARSEL Joachim, « Le port de Granville au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue de l'Avranchin*, mars 1967.
- GRANDET Florence, « Le Port de Granville au XIX<sup>e</sup> siècle (1820-1914) », *MemHOuest*, 1986.
- MAYEUX-DOUAL Louis Jean Baptiste, « Le port de Granville, 1483-1815 », *Revue du département de la Manche*, janvier 1970.

### LE HAVRE

- BARREY Philippe, « Les débuts de la grande industrie havraise : l'enquête de l'an VI », *SHED*, 1916, 83<sup>e</sup> année.
- , « Le commerce maritime du Havre, du traité de Paris à la rupture de la paix d'Amiens (1763-1803) », *Bull. CTHS, Section des sciences économiques et sociales*, Paris, 1905, p. 230-289.
- CORVISIER André (dir.), *Le Havre et l'estuaire de la Seine*, Toulouse, 1987.
- DARDEL Pierre, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1963.

- , *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Rouen, 1966.
- , « Bilans de marchands de Rouen, du Havre, de Normandie et de l'étranger à la juridiction consulaire de Paris, 1695-1739 à 1792 », *Société d'Histoire de la Normandie*, XVI.
- GILLE Bertrand, « La banque du Havre », *Annales de Normandie*, 1960, 10<sup>e</sup> année, n° 1, p. 35-51.
- LE LAY Étienne, « Le port du Havre. Deuxième partie », *Études Normandes*, ID : [10.3406/etnor.1956.3130](#).
- LEGOY Jean, LIOTARD Martine, MANNEVILLE Philippe, DULAURIER Henri et LEVILLY Erik., *Le Havre, 1567-1986*, Rouen, 1986.
- MALON Claude et BARJOT Dominique, *Le Havre colonial de 1880 à 1960*, Mont-Saint-Aignan, Publications des Universités de Rouen et du Havre ; Caen, Presses universitaires de Caen, coll. Bibliothèque du Pôle universitaire normand, 2006, 674 p.
- MUSSET René, « Cherbourg et le Havre, ports transatlantiques », *Annales de géographie*, 1935.
- RICHARD Robert, « Le financement des armements maritimes au Havre au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue d'Histoire Économique et Sociale*, 1969 p. 5-31.
- , « La flotte de commerce du Havre, 1751-1816. Étude statistique d'après les archives des Classes de la Marine », LEON Pierre (dir.), actes coll. *Aires et Structures du commerce français au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Lyon, 1973, n° 166, p. 201-235, Paris, 1975.
- VIGARIE André, « Le Havre et l'évolution de la pensée méthodologique en économie portuaire et maritime », *Études Normandes*, 1984, n° 3, p. 13-22.
- VILLIERS Patrick, « Armateurs et navires négriers en temps de guerre, la correspondance Foäche, négociants au Havre 1759-1762, le navire la Musette de Nantes, 1781-1796 », Actes coll. *La Traite des Noirs*, Nantes 1985, I, *De la traite à l'esclavage*, Nantes, 1989, p. 453-479.

## ROUEN

- BARDET Jean-Pierre, *Rouen aux XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, 2 vol., 1983.
- BEAUREPAIRE Charles de, *De la Vicomté de l'eau de Rouen et de ses coutumes au XIII<sup>e</sup> et au XIV<sup>e</sup> siècle*, Évreux, 1856.
- BERRIER Pierre, « Le commerce de Rouen au XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles », *Études Normandes*, 1964.
- BOTTIN Jacques, « Grand commerce et produit textile à Rouen (1550-1620) », *BCHEA*, 1990, n° 5, p. 265-279.
- BREARD Charles, *Le compte du clos des Galées de Rouen au XIV<sup>e</sup> siècle*, Rouen, 1893.
- CHEDOT Cyril, « Un port, de Rouen à la mer », *Presses universitaires de Rouen et du Havre*, 2018.
- , « Un port, de Rouen à la mer : Un glissement vers l'aval », *Atlas de l'estuaire de la Seine*, Mont-Saint-Aignan : Presses universitaires de Rouen et du Havre, 1996 [en ligne]
- DARDEL Pierre, « Importateurs et exportateurs rouennais au XVIII<sup>e</sup> siècle. Antoine Guymonneau et ses opérations commerciales (1715-1741) », *Bull. Société libre d'Émulation de la Seine-Inférieure*, 1953, p. 83-150.
- , *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1963.
- , *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Rouen, 1966.
- , « Crises et faillites à Rouen et en Haute-Normandie de 1740 à l'an IV », *RHES*, 1948-1949, p. 53-74.
- FREVILLE Ernest de, *Mémoire sur le commerce maritime de Rouen depuis les temps les plus reculés jusqu'à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle*, Rouen, 1857.
- GRELLET Henri et al., « Rouen grand port moderne I - Conditions géographiques et historiques », *Études Normandes*, 1952. ID : [10.3406/etnor.1952.2984](#).
- LACOUR Chantal, « Rouen, port exportateur. Perspectives d'une vocation nouvelle », *Études Normandes*, 1970. ID : [10.3406/etnor.1970.3073](#).

## AUTRES PORTS

- BARROS Jean, « Le Port de Carteret au XVIII<sup>e</sup> siècle », *DIPOUEST*, 1966. ID : [10670/1.3ffbzv](#).
- BAYLE Jean, *Ports et plages de la Côte fleurie : de Honfleur à Franceville*, Condé-sur-Noireau, Éd. Ch. Corlet, 1997, 340 p.
- BENARD R., « Les armements d'Honfleur et le commerce des esclaves », *Annales de Normandie*, octobre 1960.

- BENON Aurore, « Histoire du port de Carentan au XIX<sup>e</sup> siècle : naissance et évolution d'un petit port de commerce du Cotentin du début du XIX<sup>e</sup> siècle à la Première guerre mondiale », *XIX<sup>e</sup> siècle en mémoires*, 2006. ID : [10670/1.xmbwti](#).
- , « Le port de Carentan au XX<sup>e</sup> siècle : l'histoire d'une reconversion du commerce à la plaisance », *MemHOuest*, 2008. ID : [10670/1.jqj6ne](#).
- BERTAUX Jean-Jacques, « Familles de bateliers à Tribehou (Manche), 1838-1931 », *Annales de Normandie*, 1969. ID : [10.3406/annor.1969.5017](#).
- BIQUET François, « Le duc de Morny et le port de commerce de Trouville-Deauville », *Annales de Normandie*, 2016. ID : [10670/1.sdegcq](#).
- CANU Benoît, « Les ports fluviaux du seuil du Cotentin », *Sur la route de Louviers. Voies de communication et moyens de transport de l'Antiquité à nos jours*, BODINIER Bernard (dir.), Actes du 42<sup>e</sup> congrès des Sociétés historiques et archéologiques de Normandie, Louviers, 2008, p. 271-290.
- CARPENTIER Vincent, « Le portus de Dives-sur-Mer, Calvados. Naissance et physionomie d'un port ducal autour de 1066 », *Environnements portuaires* [en ligne]. Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 2003 [en ligne].
- DUBUC André, « Jumièges de la fin du Moyen Âge à la Révolution », « Jumièges. Congrès scientifique du XIII<sup>e</sup> centenaire », *Annales de Normandie*, 1955 ID : [10670/1.p7zcvv](#).
- MARCIGNY Cyril et LEFORT Anthony, « La probable agglomération portuaire du second âge du Fer d'Urville-Nacqueville : un état de la documentation », *Bulletin de l'AMARAI*, 22, 2009 ; p. 39-82.
- RICHARD Robert, « Navires de Saint-Valéry-sur-Somme dans la Méditerranée occidentale au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Navigation et migrations en Méditerranée*, MIEGE Jean-Louis (dir.), Marseille, 1990, p. 303-322.
- ROSTAND André, « Le port de Diélette (Manche) au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Annales de Normandie*, 1953. ID : [10.3406/annor.1953.4260](#).
- THEILLER Isabelle, « Petite histoire du marché de Duclair à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle d'après un brouillon conservé aux Archives départementales de la Seine-Maritime », *Annales de Normandie*, 2009.
- VANNIER Jean-Marie, *Paris-Granville 150 ans d'Histoire-Aspects économiques, historiques et sociaux*, Inédits et Introuvables Éditions Rééditions du patrimoine normand, 2005, 256 p.

## 1. PORTS ET STRATÉGIES DE RÉSEAUX : ENTRE ÉQUILIBRE ET CONCURRENCE

Destinations, escales ou points de chute, les ports commerciaux normands constituent un réseau en concurrence structurelle : tout navire, toute marchandise qui débarque dans un port est, par définition, un navire, une marchandise qui ne débarque pas dans un autre port, et donc un manque à gagner pour tous les autres. De même, le port qui tisse des liens commerciaux privilégiés avec un port étranger ou une filière de distribution spécifique peut s'assurer un monopole qui lui sera un levier économique précieux. Comment se déterminent et se construisent ces réseaux ? Quelle est l'influence des autres réseaux d'influence sur les réseaux économiques : alliances seigneuriales, réseaux monastiques, initiatives privées ? À l'inverse, les conflits féodaux, politiques ou religieux impactent-ils lourdement l'activité économique des ports ? Quand l'intérêt du commerce prend-il le pas sur les idées ? *Quid* de la contrebande, entre régulation interlope de la paralysie commerciale générée par les tensions internationales et stratégie de contournement d'un système douanier trop protectionniste ?

La rivalité peut vite dégénérer en conflit larvé ou ouvert ; comment les pouvoirs institutionnels, territoriaux ou étatiques, s'impliquent-ils dans l'arbitrage de ces conflits ? Comment le cadre juridique est-il convoqué pour arbitrer, encadrer mais aussi apaiser et structurer les réseaux portuaires ?

La position stratégique de la Normandie entre Paris et le littoral, mais aussi, au Moyen Âge, entre l'Angleterre et l'Europe continentale, donne aux ports normands une place privilégiée qui les inscrit structurellement dans des réseaux prospères, mais en fait aussi des cibles de choix au hasard des conflits : des raids vikings du IX<sup>e</sup> siècle au sac des infrastructures portuaires de Cherbourg en 1756, les ports doivent résoudre une équation délicate entre ouverture maximale aux marchés et protection contre les agressions. Le réseau offre alors des solutions de repli et la position enclavée d'un port peut devenir un atout en temps de troubles. Comment s'articulent ces périodes ?

Sur les fleuves ou canaux, premier vecteur de transport des marchandises au Moyen Âge et sous l'Ancien Régime, la concurrence entre les ports-relais est sévère tant l'enjeu économique est important, aussi bien pour l'autorité institutionnelle qui perçoit des taxes de passage que pour le tissu économique local auquel l'activité portuaire apporte un dynamisme bienvenu. Les circuits fluviaux constituent des réseaux portuaires dans lesquels le ou les grands ports « vassalisent » volontiers les plus petits, qui leur servent d'avant-port, de port de délestage ou de douane. Un grand port comme Rouen phagocyte-t-il l'ensemble du bassin versant normand de la Seine, de Paris au Havre ?

L'essor d'un port se fait généralement au détriment d'un autre. Cependant, au fil de la construction de la Normandie, les différents acteurs et décideurs des ports s'efforcent de dépasser les rivalités individuelles pour élaborer un équilibre que les tensions politiques, religieuses ou sociales, ou encore les conflits, peuvent faire voler en éclats, redistribuant les cartes d'un jeu où chaque acteur a des intérêts croisés mais dont dépend la vitalité économique d'un port et de son arrière-pays. Ainsi, la Première Guerre mondiale, par exemple, apporte-t-elle à Cherbourg un essor imprévu tandis que des problèmes structurels d'aménagement mettent en péril la vitalité du Havre ou de Carentan, quand ce n'est pas la raréfaction de la ressource qui débouche sur des conflits, tel celui qui naît autour de l'ostréiculture entre Barfleur et la Hougue au XVIII<sup>e</sup> siècle. L'intervention des autorités institutionnelles, qu'elles soient seigneuriales, municipales ou étatiques, est à la mesure des enjeux économiques que représente le port : l'investissement de l'État dans les infrastructures et équipements du port de commerce de Cherbourg dans la deuxième partie du XVIII<sup>e</sup> siècle, avant la création du port de guerre, en est un exemple. Quelle logique préside aux interventions de l'État dans le développement des ports de commerce ? Comment sa vision plus globalisante s'articule-t-elle avec les intérêts locaux ? Plus récemment, ce sont les chambres de commerce et d'industrie mais également les entrepreneurs privés qui influent sur la destinée du port, comme Félix Amiot qui relance l'activité halieutique à Cherbourg après la Seconde Guerre mondiale. Comment se structurent les réseaux portuaires en Normandie, des « hanes fluviales » à Ports normands associés ? L'unité politique du duché de Normandie permet-elle une unité commerciale, ou les intérêts locaux se heurtent-ils les uns aux autres ? Quel rôle régulateur joue le pouvoir ducal, puis royal ? Comment le droit est-il convoqué pour arbitrer, délimiter, mais aussi apaiser les relations entre les ports ?

Comment les ports normands s'inscrivent-ils dans une logique de réseaux au niveau national et international, entre alliances et concurrence ? Certains ports se spécialisent dans une destination, une activité ou une marchandise pour devenir une référence en la matière, tandis que d'autres s'efforcent de conquérir sans cesse de nouveaux marchés pour diversifier leur activité. Selon les époques et l'évolution des infrastructures, l'une ou l'autre stratégie peut se révéler payante. La réactivité nécessaire pour évoluer en fonction des besoins et ne pas tomber dans le marasme passe par l'intelligence économique, comme on le voit dans la correspondance et les rapports détaillant les innovations de tel ou tel port rival. La rivalité entre les ports se joue sur l'attractivité, liée à la qualité des aménagements mais aussi aux droits de douane ou de relâche plus ou moins élevés : quel équilibre trouvent les pouvoirs institutionnels pour attirer les marchands tout en s'assurant un revenu ? La stratégie employée nivelle-t-elle les tarifs et les infrastructures, ou chaque port conserve-t-il sa spécificité, trouvant éventuellement une complémentarité bienvenue avec le voisin ?

## BIBLIOGRAPHIE

BAUDOIN Thierry, et al., « Vers de nouvelles polarisations. Le grand estuaire normand et Paris », *Études Normandes*, 2000. ID : [10.3406/etnor.2000.1376](#).

DARDEL Pierre, « Commerce interlope avec les Indes espagnoles. Correspondance adressée de Cadix et de Port-Sainte-Marie à quelques négociants de Rouen (1723-1726) » *Société d'Histoire de la Normandie*, 1958, 16<sup>e</sup> série.

DELOBETTE Édouard., « Les centres de gravité économiques en Europe et leurs incidences portuaires : le modèle havrais à l'époque moderne », *Environnements portuaires*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 2003 [en ligne].

HOOCK J., « La circulation des Hommes et des Biens en Normandie à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle : une étude de cas », *La circulation des marchandises dans la France d'Ancien Régime*, WORONOFF Denis (dir.), Journée d'étude Bercy du 12 déc. 1997, Paris, 1998, p. 7-14.



JOLY Olivier, « Les accès fluviaux des grands ports maritimes en Europe du Nord-Ouest (intermodalité) ...: Présentation publique synthétique (vulgarisation) aux "jeudis du Portcenter - Le Havre : 23/11/2017" », ID : [10670/1.ij6gzzr](#).

LEPICARD S., « Le trafic maritime entre Le Havre et la Russie septentrionale de 1787 à 1848 », *Études Normandes*, 2002, n° 2, p. 23.

MIQUELON Dale, *Dugard of Rouen. French trade to Canada and the West Indies 1729-1770*, Londres, 1978.

MOISY Jean, « Relations maritimes entre Le Havre et la Côte Fleurie », *Cahiers havrais de Recherche historique*, 2001, n° 5, 20 p. 73-83.

RICHARD Robert, « Rouen, carrefour commercial entre les Flandres et l'Espagne au début du XVII<sup>e</sup> siècle », *Circuits commerciaux foires et marchés en Normandie*, 9<sup>e</sup> congrès des Sociétés historiques et archéologiques de Normandie, Valognes, octobre 1974, Rouen, CRDP, 1976, p. 11-24.

## 2. PORTS ET TERRITOIRES

Le port n'existe pas seul : il est le poumon économique de son arrière-pays qui lui fournit en retour la main-d'œuvre mais aussi les matières premières indispensables à son fonctionnement. Cette interaction permanente, vécue différemment selon les périodes et les aires géographiques, est indispensable à l'équilibre général mais peut aussi générer des crises. Ainsi la question essentielle de la gestion de l'eau est-elle source de conflits d'intérêts récurrents entre les ports de rivière, soucieux d'assurer une navigabilité maximale au trafic économique, et les arrière-pays et leurs besoins en énergie hydraulique ou simplement en irrigation.

Souvent en avance sur leurs *hinterlands* dans le domaine social ainsi que dans la réception des idées nouvelles, les ports peuvent vivre de façon très différente de leur arrière-pays les tensions politiques, sociales ou religieuses qui secouent occasionnellement la société normande. Ainsi, les guerres de religion enflamment parfois moins les ports que les arrière-pays car les intérêts économiques des catholiques et des réformés sont étroitement imbriqués ; on peut y voir également la marque d'un libéralisme protéiforme, au sein duquel les enjeux économiques dépassent les enjeux politiques ou religieux. On retrouve la marque de ce pragmatisme dans le vote politique des villes portuaires au XIX<sup>e</sup> et au XX<sup>e</sup> siècle : les ports commerciaux cherchent avant tout la modération car les tensions nuisent au commerce et donc à l'essor de la ville. Quand les sociétés portuaires s'affranchissent-elles ainsi de la tutelle morale des institutions politiques et religieuses ? Comment leurs *hinterlands* plus conservateurs vivent-ils cette évolution ?

Les ports commerciaux développent dans leurs relations avec leur arrière-pays des modèles économiques très hétéroclites, parfois en raison de leur taille, parfois en raison de leur situation géographique plus ou moins enclavée dans leur arrière-pays, parfois en raison de leur fonction : certains ports n'existent que par leur rôle de distribution d'une ressource locale (laine, houille...), d'autres sont avant tout des ports de passage situés sur un axe de communication comme la Seine.

À partir de la fin de l'Ancien Régime et surtout du XIX<sup>e</sup> siècle, le développement des voies de communication terrestres, notamment le chemin de fer, bouleverse en profondeur la cartographie des périphéries. Longtemps, certains territoires n'ont été reliés au reste du monde que par l'axe fluvial dont le port est la clef, conférant à ce dernier une position de domination sur son arrière-pays. Dans ce contexte, comment les petits ports fluviaux vivent-ils le désenclavement progressif des *hinterlands* lié au développement du chemin de fer ? Est-il fatal à certains ? Quelle résilience des ports face aux crises en général, crises de la ressource dans les bassins houillers ou miniers, crise structurelle pour les ports de passage qui voient s'éteindre le trafic de marchandises par voie fluviale sous la Troisième République ? Les ports maritimes arrivent à préserver une activité commerciale ou misent sur la reconversion touristique, mais l'impact économique sur les *hinterlands* n'est plus le même, le port ne partageant plus guère sa vitalité économique. La redistribution géographique territoriale, avec la fusion des communes et les grandes communautés d'agglomération, peut-elle contribuer à restaurer la symbiose entre port et *hinterland* ? Jusqu'à quel point le libéralisme économique, l'internationalisation des échanges, la grande distribution ont-ils contribué à couper les pôles portuaires de leur arrière-pays ?



L'étude des dynamiques démographiques périphériques et urbaines permet de mieux saisir les relations entre port et arrière-pays : le port, pôle d'attractivité important (parfois dénigré en tant que tel pour « vider les campagnes »), est également diffuseur d'une influence culturelle et sociale indéniable et porte ouverte sur la mobilité géographique et sociale. Comment ce phénomène de « siphon » démographique est-il perçu par les sociétés rurales ? Sous l'Ancien Régime, la Normandie est connue pour être en avance sur la diffusion des idées nouvelles : quel rôle jouent les ports dans ce dynamisme des idées ?

Enfin, comprendre le port normand dans son réseau d'influence ne peut se faire en ignorant les relations transmanche et les trafics, licites ou illicites, qui en découlent : là encore, l'influence du port dépasse les limites de la ville pour se diffuser à la fois dans son arrière-pays et dans celui d'outre-Manche, à commencer par les îles anglo-normandes.

## BIBLIOGRAPHIE

BIREE Patrick, « Les moulins hydrauliques à grains et les minoteries de l'alençonnais, XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles. De la lumière à l'ombre, quatre siècles d'évolution », 2015. *Le serveur TEL (thèses-en-ligne)*, ID : [10670/1.uyeabe](#).

CAILLY Claude, « Commerce colonial et proto-industrie textile : l'exemple de l'industrie toilière du Perche (XVIII<sup>e</sup>-milieu du XIX<sup>e</sup> siècles », *Négoce, Ports et Océans, XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, MARZAGALLI Silvia et BONIN Hubert (dir.), Bordeaux, 2000, p. 263-284.

CORNIER Gérard, « La Société Navale Caennaise : Du charbon aux lignes régulières », *Navires et Marine marchande*, octobre 2003, n° 17, p. 22-37.

DEZERT Bernard et al., « Le rôle de l'eau dans les localisations industrielles du bassin de la Seine de Montereau à l'estuaire », *Revue Géographique de l'Est*, 1984. ID : [10.3406/rgest.1984.1546](#).

DIGUET Jean-Pierre, « La dynamique industrielle en Basse-Normandie », *Études Normandes*, 1996, n° 1-2, p. 195-205.

DORNIC François, « L'Industrie du fer en Basse-Normandie et au Perche », *Hors-série des Annales de Normandie*, 1982, vol. 1, n° 1, p. 213-228.

DUPUIS Jean-Marc et Jean-Paul, *Mille ans de moulins à Caen*, Cabourg, Cahier du Temps, 2014, 143 p.

LARDIN Philippe, « Les relations des ports du littoral de la Basse-Seine et de Rouen avec leurs hinterlands à la fin du Moyen Âge », *Revue belge de philologie et d'histoire*, t. 94, 2016, fasc. 4, Histoire médiévale, moderne et contemporaine-Meddeleeuwse, Moderne en Hedendaagse Geschiedenis. p. 959-971.

LECOQUIERRE Bruno, Chapitre VII. *Du fleuve au territoire* in *L'Estuaire de la Seine : Espace et territoire*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 1998 [en ligne].

LEMAREC Yves, « Le port de Caen et les mines de fer de Basse-Normandie. », *Annales de Géographie*, 1912, n° 117, p. 213-229.

PIETRI-LEVY Anne-Lise, *Environnements portuaires*, Mont-Saint-Aignan, Publications des universités de Rouen et du Havre, coll. Publications de l'Université de Rouen, 2003, 509 p.

VIGARIE André, *Les grands ports de commerce de la Seine au Rhin : leur évolution devant l'industrialisation des arrière-pays*, Paris, France, SABRI, 1964, 714 p.

## 3. INVESTISSEMENTS, DISTRIBUTION, COMMERCIALISATION DES MARCHANDISES

Le port est une interface entre la terre et la mer, il est un lieu de passage, tant pour les marchandises que pour les hommes vers des destinations plus ou moins lointaines nécessitant d'embarquer sur des navires de plus en plus spécialisés. Il est un lieu où le pêcheur débarque ses prises à destination non seulement des tables locales mais aussi des tables situées à l'intérieur des terres.

Pour prendre la mer, il faut disposer d'un navire, d'un équipage, trouver des passagers, des marchandises. L'aventure maritime nécessite des capitaux qui ne sont pas uniquement fournis par les armateurs locaux. Au XVI<sup>e</sup> siècle, les expéditions de Jehan Ango, les tentatives d'établissement en Floride ou au Brésil et le début de la colonisation du Canada n'a été rendu possible que grâce à la volonté du roi et, dans certains cas, par son entourage, qui ont investi de l'argent. En l'espèce, ils s'avèrent de véritables capital-risqueurs mais, au-delà du cercle royal, ce sont aussi des entrepreneurs locaux investissant dans le monde maritime pour faire tourner leurs entreprises qui ont besoin de sel, de fer ou

d'autres matériaux. La guerre, elle-même, nécessite des investissements privés au travers de la course. En la matière, les affiches publicitaires de constitution de sociétés par action pour investir dans tel ou tel navire ne manquent pas pour le XVIII<sup>e</sup> siècle. Qui achète des parts dans ce type de société ? Au XIX<sup>e</sup> siècle, la naissance de la Compagnie Générale Transatlantique à Granville s'accompagne de recherches de capitaux à Paris et dans d'autres lieux qui n'ont aucun lien de proximité avec les océans. Qui sont ces investisseurs ? Quelles sont leurs motivations ? Au XIX<sup>e</sup> siècle, une manufacture des tabacs est installée à Dieppe directement sur le front de mer. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, la Société Métallurgique de Normandie édifie sa fonderie à Mondeville, près de Caen. Dans le dernier quart du XX<sup>e</sup> siècle, la société Nestlé construit une usine à Rouxmesnil-Bouteilles, au sud de Dieppe. Il serait possible de multiplier les exemples pour la vallée de la Seine entre Le Havre et Rouen. Quelles sont ces sociétés ? Pourquoi font-elles ce choix ? Quelles procédures ont été mises en place ?

Débarquer, produire, embarquer, mais il faut aussi acheminer tant vers la mer que vers la terre. Durant de nombreux de nombreux siècles, fleuves et rivières sont les voies de communication les plus pratiquées pour le transport de pondéreux. Le point de transbordement ne se trouve pas obligatoirement dans des ports tels que nous les connaissons aujourd'hui.

Faute de cours d'eau, il est parfois nécessaire d'utiliser la route. Les voies romaines ne sont probablement pas destinées uniquement à acheminer des troupes et les courriers impériaux. En Normandie, au Moyen Âge, un certain nombre de chemins sont des chemins relevant uniquement de l'autorité ducal puis royale. Quel est leur rôle dans le transport des marchandises en provenance de la mer ? Certains seigneurs comme celui de Saint-Sauveur-le-Vicomte ou son voisin, le seigneur de Bricquebec, disposent de leurs propres chemins.

À partir de la fin de l'époque moderne, il existe un autre moyen de transport, le train. Son rôle dans le transport des marchandises est manifeste dès la construction de la première locomotive par James Watt dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle. Son développement exponentiel a cependant lieu au cours du XIX<sup>e</sup> siècle.

Le dernier élément concerne plus spécifiquement la distribution et la commercialisation des produits transportés. Comment et qui se préoccupe du transbordement des marchandises dans les nœuds de communication intérieure ? Qui reçoit les marchandises ? Comment sont-elles distribuées et comment sont-elles commercialisées ? Le privé n'est pas le seul acteur, l'État joue un rôle non négligeable, non seulement dans le domaine commercial mais aussi sur le plan humain. Dans le domaine colonial, comment a-t-il assuré la promotion de ses terres ultramarines pour attirer la population, plus spécialement au Canada où bon nombre de Normands ont fait souche ?

## BIBLIOGRAPHIE

BAUDOIN Thierry, « Mondialisation et restructuration des territoires : l'exemple de "Normandie Métropole" dans le pôle parisien, *Études Normandes*, 1998, n° 3, p. 41-54.

BODINIER Bernard, « L'Eure ne s'intéresse guère à l'Outre-Mer », *Les Normands et l'Outre-Mer*, 35<sup>e</sup> Congrès des sociétés historique et archéologiques de Normandie, t. 6, Caen, Annales de Normandie, 2001, p. 67-77.

–, « Voies de communication et moyens de transport en Normandie de l'Antiquité à nos jours, Orientations de recherches et bibliographie », *Société d'études diverses de Louviers et sa région*, 2006, n° 46, p. 93-102.

BODINIER Bernard (dir.), *Sur la route de Louviers ... Voies de communication et moyens de transport en Normandie de l'Antiquité à nos jours*, 42<sup>e</sup> Congrès des sociétés historiques et archéologiques de Normandie, Louviers, FSHAN, 2008, 317 p.

BODINIER Bernard et NEVEUX François (dir.), *Frontières, obstacles, franchissements en Normandie*, Actes du 52<sup>e</sup> Congrès des sociétés historiques et archéologiques de Normandie, Louviers, FSHAN, 2018, 554 p.

COURBEY Roger, *Les ports normands dans l'aménagement du territoire*, Caen, Académie des Arts et Belles-Lettres, 1997, 57 p.

DAVIET Jean-Pierre, « Regards sur l'histoire industrielle du littoral de la Manche », *La historia económica en España y Francia : siglos XIX y XX*, Alicante, Université d'Alicante, 2006, p. 415-425.

- DECOUX Jérôme, « Les péages sur la Seine normande (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle) », *Bulletin de la Société d'Elbeuf*, Bulletin spécial, 1996, p. 101-110.
- GARNIER Bertrand, « Le négociants étrangers à Rouen à l'époque de Richelieu et de Mazarin (1625-1660) », *Annales de Normandie*, 2005, n° 55, p. 247-266.
- GAY François, « Cherbourg entre défi et espoir », *Études Normandes*, 2001, n° 2, p. 17-22.
- , « Prospective et géostratégie en Normandie », *Études Normandes*, 2005, t. 54, n° 1, p. 5-8.
- GENAILLE Gaston, « La foire de Saint-Michel du Tréport au XVII<sup>e</sup> siècle », *Les Amys du Vieil Eu*, 2001, p. 94-100.
- GOBERT-SERGENT Yann, « La concurrence dieppoise dans la pêche harenguière boulonnaise au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle », *Connaissance de Dieppe*, 2004, vol. 20, n° 234, p. 4-5.
- GRISEL Catherine, « Aspects économiques et société du duché de Normandie », *Connaissances de l'Eure*, 2004, n° 133, p. 3-12.
- LABADIE Jean-Yves, « La naissance de l'écluse de Léry », *Connaissance de l'Eure*, 1999, n° 114, octobre 1999, 93 p.
- LABROUCHE Hubert, « La batellerie de Seine », *Causeries lyonnaises, Connaître Lyons-la-Forêt*, n° 30, 2006, p. 1-8.
- LECLERC Michel, « Le port de Pont-Audemer et la Risle maritime (1830-1974) », *Centre havrais de Recherche historique*, 1996, n° 55, p. 93-118.
- LECOUTURIER Yves, « Histoire d'une route de poste : Paris à Cherbourg », *La Dépêche-Bulletin de la Société d'Histoire de la Poste et de France Télécom en Basse-Normandie*, mai 2005, n° 36, p. 3-10.
- LE DEZ Morgan, « Aux origines de l'industrie pétrolière française : le rôle pionnier du Havre [1860-1914] », *Cahiers havrais de Recherche historique*, 2005, t. 53, p. 69-86.
- MOISY Jean, « Le port de Trouville-Deauville pendant la guerre 1914-1918 », *Athéna sur la Touques*, décembre 1999, n° 142, p. 2-21.
- THEILLER Isabelle, « Le ravitaillement de l'abbaye bénédictine Saint-Amand de Rouen et l'approvisionnement des marchés hebdomadaires d'après un papier journal de 1551-1552 », *Production alimentaire et lieux de consommation dans les établissements religieux au Moyen âge et à l'époque Moderne, Actes du colloque de Lille, 16-17 et 18 octobre 2003*, Amiens, CAHMER, 2006, p. 203-216.
- TILLARD Serge, « Caen, Rouen, Le Havre : une dépendance par rapport aux groupes industriels », *Études Normandes*, 1998, n° 3, p. 56-54.
- VANDEWIELE Jean-Luc, « Les chemins de Rouen à Caen : histoire d'une liaison inter-provinciale à l'époque moderne », *Annales de Normandie*, 47<sup>e</sup> année, juin 1998, n° 3, p. 231-258.

#### 4. PÊCHEUR EN SA VIE, PÊCHEUR EN SON MILIEU

La pêche est une activité maritime qui offre un spectacle des plus variés de par ses pratiques. Le pêcheur à pied est voisin du pêcheur en pêcherie fixe. Ces derniers sont relativement proches du pêcheur côtier qui parfois peut se diriger vers les pêches lointaines comme la Grande pêche sur les côtes de Terre-Neuve ou d'Islande, ou la chasse à la baleine. Il est possible, dans un raccourci osé, de considérer qu'elle est le vivier de toutes les autres activités maritimes. Les pêcheurs sont présents sur l'ensemble des côtes de la Manche et, si ce n'est pour les pêches lointaines, il n'est guère besoin d'installations compliquées. En ce domaine, ils constituent un groupe social aussi bien diffus dans de nombreuses communautés d'habitants que compact dans d'autres. Ces simples constats amènent toute une série d'interrogations qui vont au-delà de ce qui concerne l'activité en elle-même.

Une première interrogation porte sur les moyens de repérer les pêcheurs au sein des communautés d'habitants. Quels documents permettent d'en retrouver la trace et que nous apportent-ils ? Il est vrai que la matricule maritime créée par les ordonnances de Colbert facilite grandement les opérations, mais depuis une vingtaine d'années leur dématérialisation rend l'opération des plus délicates. En ce domaine, se pose aussi la question de ceux qui pratiquent une double activité. Que sait-on des marins-paysans qui constituaient une part non négligeable des côtes du pays de Caux ?

Une deuxième interrogation se pose quant à leur organisation. Si nombre de métiers dans les grandes villes disposent de statuts, pour certains remontant à la seconde moitié du XII<sup>e</sup> siècle, ceux-ci semblent inexistants pour la pêche. Pourtant, il apparaît que les marins d'Arromanches disposent d'un système d'entraide qui leur permet si nécessaire de conduire des actions en justice pouvant remonter jusqu'à

l'Échiquier durant le Moyen Âge. Existe-t-il des cours spécialisées ? Quel a été le rôle de l'amirauté de France et de l'inscription maritime en la matière ? L'une ou l'autre ont-elles joué directement ou indirectement un rôle de régulateur, autre que celui des pratiques professionnelles ?

Une troisième interrogation est celle de la place des pêcheurs dans la communauté d'habitants. Les actes de donation réalisés au X<sup>e</sup> et XI<sup>e</sup> siècles montrent que les pêcheurs constituent une bonne part, si ce n'est la majorité, des habitants d'Étretat. À Dieppe, le quartier du Pollet a été très longtemps celui des pêcheurs. En est-il de même dans d'autres lieux ? Quels sont les rapports entre les pêcheurs et les autres habitants ? Il faut aussi tenir compte des hiérarchies. Quels sont les relations entre le patron-armateur ou l'armateur et ses employés même temporaires ? Quelle est la place de l'armateur dans la communauté d'habitants ?

Une quatrième interrogation concerne la place de l'activité halieutique dans le commerce, l'industrie et la géographie même du port. Il est bien évident que l'activité morutière de Granville et de Fécamp a joué un rôle essentiel dans les travaux d'aménagement de leurs ports respectifs au XIX<sup>e</sup> siècle, mais en est-il de même ailleurs ? À Saint-Pierre-Port de Guernesey, la pêche dispose d'un espace qui lui est spécifique ; à Dieppe, c'est tout un bassin qui lui est consacré. À partir de quand et selon quel processus cette différenciation a-t-elle pu se faire ? Est-il possible qu'il y ait eu *a posteriori* des modifications liées au déclin de l'activité ? Est-ce que cet espace existe déjà ou a été le produit de la création des criées au XX<sup>e</sup> siècle ? Cette dernière question en induit d'autres concernant la création des criées et la pratique des métiers qui lui sont liées : personnels administratifs, dockers, mareyeurs ? Comment se faisait la vente des produits auparavant et comment étaient-ils expédiés ? Quels autres métiers étaient liés à l'activité halieutique ? Existait-il des chantiers navals spécialisés dans la construction de navires de pêche ? Sinon, quelle part occupaient-ils dans l'activité des chantiers généralistes ? Quelles industries liées à l'armement et à la transformation des produits de la pêche sont nées dans les ports normands ?

La dernière interrogation porte sur la formation maritime. Tout individu voulant devenir marin recevait sa formation de ses parents ou par la pratique de son métier. Dans ce système, il n'existe aucune différenciation entre les trois marines (de guerre, de commerce et de pêche). Il serait d'ailleurs intéressant de connaître la part des marins-pêcheurs dans les équipages de la marine royale. Certes, en 1626, Richelieu crée les ancêtres des gardes de la marine destinés à devenir officiers de la marine du roi ; Colbert crée en 1666 la première école d'hydrographie à Dieppe pour former les capitaines et les pilotes nécessaires à la marine de commerce et à la pêche avant de les généraliser dans l'ordonnance de Marine de 1681 ; mais il n'existe aucune formation spécifique pour la pêche. En ce domaine, il serait intéressant de connaître l'histoire de ces écoles d'hydrographies, leur composition, les cours suivis... Mais il serait, tout aussi intéressant, de se pencher sur la mise en place d'un enseignement maritime destiné à la pêche dont les lycées maritimes sont les héritiers.

## BIBLIOGRAPHIE

BARRE Éric, « Les actes se rapportant à la vie maritime dans les registres de l'Échiquier de Normandie conservés aux archives départementales de Seine-Maritime (Saint-Michel 1336-Saint-Michel 1497) », thèse de doctorat de l'Université de Caen-Normandie, sous la direction de François NEVEUX, Caen, Université de Caen-Normandie, 2004, 820 p.

–, « La Normandie médiévale et la mer, un essai d'état de nos connaissances », *Recueil d'études offertes au professeur André Zysberg*, Cahiers des Annales de Normandie, 2011, n° 36, p. 317-342.

–, « Salines et tanguières de Normandie au Moyen-Age-Notes sur leur aspect juridique », *Chronique d'histoire maritime*, 1996-I, p. 43-47.

BARRE Éric (éd.), *Journées d'histoire de la Grande Pêche : Premières Journées*, Saint-Lô, SAHM, 2002 ; *Secondes Journées*, Paris, Société Française d'Histoire Maritime 2003 ; *Troisièmes Journées*, Saint-Lô, SAHM, 2007 ; *Cinquièmes Journées*, Saint-Lô, SAHM, 2014.

BARRE Éric et OGIER Darryl, « Aperçu des sources d'histoire maritime du bailliage de Guernesey : le greffe de la Cour royale de justice de Guernesey », *Revue de la Manche*, 2017, t. 59, fasc. 236, p. 9-20.

BARRE Éric, RIDEL Élisabeth et ZYSBERG André (dir.), *Ils vivent avec le rivage, Pêche côtière et exploitation du littoral*, Caen, Centre de Recherches en Histoire Quantitative, 2005, 352 p.

- , *Les nourritures de la mer ; de la criée à l'assiette*, Saint-Vaast-La-Hougue, Caen, Centre de recherches en Histoire Quantitative, 2007, 466 p.
- BARROS Jean, « Le port de Carteret au XIII<sup>e</sup> siècle », *Revue de la Manche*, t. 8, n° 29-30, 1966, p. 9-44.
- , « L'activité maritime du « canton » de Barneville au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue de la Manche*, t. 8, n° 29-30, 1966, p. 3-8.
- BERNET Étienne, *Bibliographie francophone de la Grande pêche*, Fécamp, Les cahiers de Terre-Neuve, 1998, 125 p.
- BIGNOT Gérard, « La pêche autrefois à Dieppe : marins-pêcheurs et chalutiers dieppois durant la guerre de 1914-1918 », *Les Amys du Vieux-Dieppe*, 1999, fasc. CVII, p. 11-35.
- Coll., *Histoire d'un port normand : 1694-1720 [Exposition Dieppe, Médiathèque municipale Jean Renoir, 21 septembre – 25 octobre 1999]*, Paris, Fédération française de coopération entre bibliothèques (*ReDécouvertes*, n° 38), 1999, p. 18-24.
- CORNIER Marguerite, *Pêche à pied et pêche en mer de Sotteville-sur-Mer à Saint-Valéry-en-Caux : des mots, des métiers et des hommes*, Luneray, Édition Bertout, 2003, 80 p.
- DASI Pierre, « Les sociétés littorales autour du Havre de la Sienna, de 1780 au milieu du XX<sup>e</sup> siècle », *Revue de la Manche*, 2013, n° 220, p. 23-43.
- DUPONT-DANICAEN Jean-François, « La vie du marin et particulièrement celui de la grande pêche », *Du berceau à la tombe : les rites de passage*, Actes du 18<sup>e</sup> congrès des sociétés historiques et archéologiques de Normandie », *Revue de la Manche*, 1984, t. 26, n°101-103, p. 135-148.
- DUTOUR Françoise et MATHIEU Jean-Noël, « Pêche et pêcheurs du Pays d'Auge », *Le Pays d'Auge*, mai-juin 2003, 53<sup>e</sup> année, n° 3, p. 18-23.
- GOBERT-SERGENT Yann, « État des gens de mer dans le quartier maritime de Fécamp en 1739, d'après l'inspecteur Sicard », *Annales du Patrimoine de Fécamp*, 2006, t. 13, p. 26-31.
- GOUHIER Pierre, « Port-en-Bessin, 1592-1792, Étude démographique », *Cahiers des Annales de Normandie*, 1962, n° 1, 177 p.
- HEBERT Pierre, « Topographie du port du Havre de 1517 à Port 2000 », *Cahiers havrais de recherche historique*, 2003, t. 61, p. 121-152.
- INGOUF-KNOCKER Paul, « Corderies et cordiers du pays granvillais », *Revue de la Manche*, 1999, t. 41, n° 162, p. 7-61.
- JACQUIN Philippe, « Les pieds rouge du littoral : des villages face à la mer, un exemple d'éco-système océanique », *La pêche en Manche et Mer du Nord, XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle (Cahiers du littoral, Hors-série)*, 1995, p. 129-214.
- MAYEUX-DOUAL Louis Jean Baptiste, « Le port de Granville, 1483-1815 », *Revue de la Manche*, t. 12, 1970, n° 45, p. 2-80.
- MECQUET Gustave, « Une nichée de marins : la famille Mecquet au XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles », *Revue de la Manche*, t. 5, 1963, n° 20, p. 245-281.
- MORANDIERE Charles de LA, *Histoire de Granville*, Avalon, Éditions FERN, 1966 (2<sup>e</sup> éd.), 617 p.
- RICHARD Catherine, « La vie retrouvée d'Arsène Manquest, marin-pêcheur à Quinéville, 1865-1944 », *Revue de la Manche*, t. 48, n° 192, p. 36-68.
- WAUTERS Éric (éd.), *Les ports normands un modèle*, Publications de l'Université de Rouen, n° 265, 240 p.
- ZYSBERG André, Université Inter-Ages de Basse-Normandie (Antenne de Caen), *Depuis l'enfance matelot : pêcheurs et gens de la mé à La Hougue, 1820-1870*, Caen, Presses Universitaires de Caen, 2005, 309 p.

## 5. LE PORT DANS LA VILLE

Que la ville ait créé le port (Rouen) ou que le port ait créé la ville (Le Havre), les deux sont toujours, en Normandie, étroitement imbriqués géographiquement, comme le montre l'étude des cartographies urbaines. Dans le cas des ports de guerre, la carte urbaine peut se développer autour de lui (Le Havre) ou au contraire profiter de sa mise à l'écart (Cherbourg) pour voir l'essor d'un véritable port de commerce en centre-ville. Le développement conjoint de la ville et du port est-il pensé, structuré en amont, ou se fait-il de façon anarchique, en fonction des opportunités du terrain et de la conjoncture économique ? L'organisation spatiale est un enjeu bien compris des autorités seigneuriales puis municipales, voire étatiques pour les plus grands ports. Comment les décideurs institutionnels ou

consulaires concilient-ils le développement d'infrastructures portuaires intégrées et attractives et la vie quotidienne des citoyens ? À quel niveau se prennent les décisions ? La présence d'un port trop enclavé peut contraindre le développement urbain mais aussi le structurer : on le voit avec l'exemple de Cherbourg, contraint à l'Est par son port de commerce mais limité à l'Ouest par la création du port de guerre sous l'Empire, et qui se développe finalement de part et d'autre du port de commerce, cantonnant le port industriel tout au Nord, jusqu'à l'obliger à gagner sur la mer pour se développer. À l'inverse, à Rouen la ville est enserrée entre ses deux ports : comme dans tous les grands ports fluviaux, la présence de ponts, qui empêche le passage des grands navires à voile, oblige à la création d'un port d'amont et d'un port d'aval reliés entre eux par des barges et par des voies terrestres. Quais et entrepôts investissent alors le cœur de ville de part et d'autre de la Seine, imbriquant les espaces et les activités de la ville et du port. Comment se vit cette promiscuité au quotidien ? Comment s'organise-t-elle sur le plan juridique ?

Les aménagements portuaires, qui se développent à partir de la fin du Moyen Âge classique, sont une véritable gageure pour l'attractivité du port : de simples grèves, les ports évoluent peu à peu avec le développement de pontons puis la construction de quais. Dans certains ports, chaque quai se spécialise dans un produit, dans d'autres le quai est loué – ou appartient – à un armateur qui y concentre l'ensemble de ses activités. Comment les autorités institutionnelles choisissent-elles de garder la propriété et le contrôle des quais, ou au contraire de laisser la place à l'initiative privée ? Les raisons en sont-elles uniquement conjoncturelles ou existe-t-il des stratégies propres à chaque port ? Les entrepôts, dévoreurs d'espace, sont eux aussi un enjeu dans la ville : à qui appartiennent-ils ? Sont-ils la propriété des institutions, des armateurs, ou un investissement foncier rentable pour d'autres particuliers ? Si en temps de prospérité la logique économique pousse les armateurs à essayer de maîtriser l'ensemble de la chaîne et des infrastructures, en période de récession la logique s'inverse-t-elle dans un objectif de maîtrise des coûts au plus juste du besoin ? La nécessité d'être toujours plus efficace, toujours plus rapide, fait du port un haut lieu d'innovation technologique. Une course à la créativité se met en place entre la construction navale et les infrastructures portuaires, tenues de s'adapter sans cesse à des navires toujours plus grands, toujours plus performants : quais flottants, engins de levage et de déchargement, entrepôts modulaires... Le port est vecteur et promoteur de la modernité, il avance plus vite que la ville, dans les structures et dans les idées.

La présence, au sein d'une commune, de ce pôle commercial est facteur bien sûr de développement et de dynamisme économique, mais elle amène également des troubles et des tensions et, surtout, elle engendre une communauté complexe, caractérisée par l'interculturalité dans les ports d'envergure internationale et par la présence de communautés spécifiques (étrangers, « portugais » mais aussi dockers et marins) qui dessine également une carte de la ville (débits de boissons, maisons closes, logements, police...), facilitant ou complexifiant, selon les endroits et les périodes, l'acceptation du port par la ville. Les autorités s'efforcent de structurer et d'encadrer cette « ville dans la ville » et l'instabilité sociale qu'elle engendre : séditions, grèves, émeutes mais aussi ascensions sociales rapides, fortunes d'origine douteuse, groupes d'influence, multiplicité des statuts et des origines dans une société traditionnellement fondée sur l'appartenance à un terroir et à un réseau social. Le port, lieu de toutes les audaces, fait éclater ce modèle traditionnel en valorisant le statut économique face au statut familial et social, la prise de risques face à la valeur sûre, en acceptant comme partie constitutive de son identité une population éphémère et une viralité accélérée des idées et des modèles, alors que la ville ne suit pas toujours le mouvement, se crispant parfois sur ses valeurs et ses traditions : on observe alors une ville-port à deux vitesses dont la dichotomie se traduit souvent par une séparation géographique de plus en plus nette entre les deux. Le port est-il ce « creuset des révolutions » voulu par les syndicats et les sociologues ? Évolue-t-il seul ou tire-t-il dans son sillage idéologique et politique l'ensemble de la cité qu'il nourrit ? Comment se constituent ses structures sociales, comment s'intègrent-elles et s'assimilent-elles à celles de la ville originelle ?

L'investissement municipal ou consulaire dans les infrastructures portuaires au XIX<sup>e</sup> et au XX<sup>e</sup> siècle montre, de la part de la ville, une volonté de prise en main mais aussi de contrôle du port, que l'on ne veut plus laisser à l'initiative particulière. Il montre également que se constitue peu à peu une conscience collective et une identité assumée de ville-port : une culture portuaire se crée qui est aujourd'hui souvent assumée et revendiquée (cf. le développement des *port-centers*), tandis que le

port historique devient objet de patrimoine – ou au contraire s’efface devant l’urbanisation ou le tourisme –, le port commercial mutant parfois en port de plaisance. Quels mécanismes sont à l’origine de ces mutations ? Existe-t-il un schéma portuaire ou urbain qui favorise la patrimonialisation du port ? Quelle part tient la volonté politique dans ce phénomène ?

Les différentes représentations du port, documentaires ou fantasmées, que l’on observe dans les arts littéraires ou graphiques écrivent encore une autre histoire du port : celle de sa place dans l’imaginaire collectif, comme un miroir tendu par chaque époque à l’ensemble de la société, littorale ou non. Tantôt objet romantique, symbole de voyage et d’horizon, tantôt milieu dangereux et interlope, le port ne laisse pas indifférent. Mais qui dessine le port, et pour qui ? D’où viennent les commandes picturales du port, et quel est leur objectif ? S’agit-il, comme pour les ports de guerre peints par Vernet, de commandes publiques, ou le choix de ce sujet est-il celui de l’artiste ? Que représente-t-on quand on peint le port, selon l’époque et le lieu : le paysage, l’activité, les hommes ? Dans les écrits, le port est-il sujet d’étude, toile de fond pittoresque pour l’intrigue, ou objet littéraire en soi ? Que dit le port de la société qui le contemple, le lit, le fantasme ?

## BIBLIOGRAPHIE

- BARREY Ph., « La représentation commerciale havraise au XVIII<sup>e</sup> siècle : le Comité des Négociants », *SHED*, Le Havre, 1911, LXXVII, 1910, p. 17-76, 93-148, 221-241 et 335-392.
- BAUDOIN Thierry et COLLIN Michèle (dir.), *Villes portuaires et nouveaux enjeux internationaux : séminaire de l’Association internationale Villes et ports*, Caen, Paradigme, 1991, 214 p.
- BRIOT Jacqueline et BRIOT Claude, *Les Officiers de port : histoire de la police dans les havres et rades de commerce*, Condé-sur-Noireau, Éd. Ch. Corlet, 1989, 160 p.
- CAILLEUX Philippe, « Activités portuaires et espace urbain à Rouen aux derniers siècles du Moyen Âge », *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge : XXXV<sup>e</sup> Congrès de la SHMES (La Rochelle, 5 et 6 juin 2004)*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2005 [en ligne].
- CARPENTIER Irène, « Cherbourg : La ville et le port », *Les Cahiers d’Outre-Mer*, 1949. ID : [10.3406/caoum.1949.1633](#).
- CONTAMINE Philippe, « Équipements et installations portuaires en France, de la fin du Moyen Âge aux Temps modernes », *I porti come impresa economica, Atti della Diciannovesima Settimana di Studi, 2-6 maggio 1987* Florence, 1988, p. 7-19.
- GORCE-FOUILLAND Brigitte de LA, *Les politiques d’aménagement des villes portuaires*, Paris, L’Harmattan, coll. Logiques politiques, 2003, 344 p.
- LE BOUËDEC Gérard, « Économie atlantique et profil des villes-ports en Europe (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles) », *Presses universitaires de Rennes*, 2015. ID : [10.4000/books.pur.20488](#).
- LE DEZ Morgan, « La CIM (1920-1940) : regard sur un acteur portuaire du Havre », *Études Normandes*, 2002, n° 3, p. 5-18.
- MARNOT Bruno, « De Cherbourg à Dunkerque ou l’émergence d’un modèle de croissance intégré des ports français au XIX<sup>e</sup> siècle », *Presses universitaires du Septentrion*, 2016 [en ligne].
- RAOULX Benoît, « Cherbourg et Caen : deux modèles de relation entre la ville et le port », *Norois*, 1996, vol. 169, n° 1, p. 93-109.
- RIPOLL Fabrice, « Cherbourg, ville-arsenal en crise », *Norois*, 2004. ID : [10.4000/norois.77](#).
- VIGARIE André, « Lorient, Brest, Cherbourg : un conflit permanent entre commerce et puissance navale ? », *Hommes et Terres du Nord*, 1988. ID : [10.3406/htn.1988.3059](#).

## INFRASTRUCTURES PORTUAIRES

- BATTESTI A., « Vauban et le port de Cherbourg », *Revue Historique*, 1993, 3.
- BLANCHARD L., LELIEVRE P., « Les ingénieurs du Roi au chevet du port de Honfleur, du grand tournant du règne de Louis XIV à la fin de l’Ancien Régime », *Le Pays d’Auge*, 2008, 58<sup>e</sup> année, 1 p. 24-24.
- CROGUENNEC Michel, « Les docks-entrepôts de Rouen, 1862 - 1940 : un symbole de la modernisation du port », *Études Normandes*, 2001, n° 3, p. 47-59.
- , « Le centenaire du port aux yachts de Rouen ou le rêve d’un port de plaisance à la rouennaise », *Études Normandes*, 2002, n° 1, p. 37-52.
- , *1893-1987, les Chantiers de Normandie : un siècle de construction et de réparation navale en Seine-Maritime*, Darnétal, Petit à petit, 2008, 261 p.



–, « Les appareils de radoub dans les ports haut-normands aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles », *Presses universitaires de Rouen et du Havre*, 2018. ID : [10.4000/books.purh.7837](#).

DUCLOS Éric, *La dynamique foncière de la zone portuaire caennaise*, Caen, [s.n], 1998, 77 p.

ESSAR Dennis et al., « Le Vasseur de Beauplan et les installations portuaires en Normandie et en Bretagne au XVII<sup>e</sup> siècle : une lettre inédite à Jean-Baptiste Colbert », *Annales de Normandie*, 1993.

HEBERT Michel, *Ports, phares et sauvetage en mer dans la Manche*, Condé-sur-Noireau, Éd. C. Corlet, 2007.

### CONSTRUCTION NAVALE

COLLINS James B., « La flotte normande au commencement du XVII<sup>e</sup> siècle : Le Mémoire de Nicolas Langlois -1627 », *Annales de Normandie*, 1984. ID : [10.3406/annor.1984.5582](#).

LAURENT Karl et MOISY Jean, *Trouville, Le bateau du Havre à Trouville* : [exposition, Trouville-sur-Mer, Musée Villa Montebello, du 30 juin au 30 septembre 2012], Cabourg, Éd. Cahiers du temps, 2012. Rédaction du Chasse-Marée, « Le port de Caen et ses navires-Histoire de la "Navale caennaise" », *Le Chasse Marée*, Mai 1994, n° 80 pp. 20-33.

RENAULT François, *Bateaux de Normandie*, Douarnenez, Éd. de l'Estran, 1984, 379 p.

ZYSBERG André, « De Honfleur à Granville. Bâtiments de commerce et pêche pendant la première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle », *Mélanges G. Désert, Cahiers des Annales de Normandie*, 1992, 24.

### PORTS ET SOCIETE

BARZMAN John et BECKER Jean-Jacques, *Dockers, métallos, ménagères*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen, coll. Publications de l'Université de Rouen, 1997, 423 p.

CABANTOUS Alain, *Les citoyens du large : les identités maritimes en France*, Paris, Aubier, Coll. historique, 1995, 279 p.

CARPENTIER Vincent, et al., « Graffiti marins et lecture ethnographique des comportements maritimes aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. L'exemple de "Maltot" à Réville (Manche) », *Revue Archéologique de l'Ouest*, 2001. ID : [10.3406/rao.2001.1165](#).

DECK Suzanne, « Les marchands de Rouen sous les Ducs », *Annales de Normandie*, 1954.

DELOBETTE Édouard, « Ces Messieurs du Havre. Négociants, commissionnaires et armateurs de 1680 à 1830 ». *Le serveur TEL (thèses-en-ligne)*, 2003. ID : [10670/1.6vdimr](#).

ELBERT Joffrey, « Anthro-Seine : mouvements de flots incertains dans l'estuaire », *Dépôt Universitaire de Mémoires Après Soutenance*, 2016. ID : [10670/1.zb0o3i](#).

GIRAULT André, « Une lignée d'armateurs caennais : les Lamy, Un siècle et demi d'histoire », *Mémoires de l'Académie nationale des sciences, arts et belles-lettres de Caen*, 1990, t. XXVIII, p. 123-143.

LEMARCHAND Guy) et MAZAURIC Claude, « Le concept de la liberté d'entreprise dans une région de haut développement économique : la Haute-Normandie, 1787-1800 », *Revue du Nord*, 1989, n° 5, p. 135-153.

LENY Retoux, « L'étranger dans les ports de Normandie orientale au début de la guerre de Cent Ans (1337-1417) », *MemHOuest*, 2016. ID : [10670/1.ypetd3](#).

LOMULLER Louis Marie, *Guillaume Ternaux 1763-1833*, Paris, 1978.

MANNEVILLE Philippe, « Bourgeoisie et bourgeois de statut au Havre (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles) », *Annales de Normandie*, 2001, 3, p. 261-267.

METTAS Jean, « Honfleur et la traite des Noirs au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer*, 1973, 218.

–, « Honfleur et la traite des Noirs au XVIII<sup>e</sup> siècle », *RFHOM*, 1973, LX, n° 218 p.5-26.

MUSSET Lucien, « Les ports en Normandie du XI<sup>e</sup> au XIII<sup>e</sup> siècle : esquisse d'histoire institutionnelle », *Annales de Normandie*, 1983. ID : [10670/1.ex5klv](#).

RICHARD Robert, « Géographie sociale du Havre. Le Grand Quai au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue de la Porte Océane*, 1954, V, p. 1-63.

SAUNIER Éric, « Les révoltes dans les ports maritimes normands au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Cahiers d'histoire. Revue d'histoire critique*, 2005. ID : [10670/1.j9f9z3](#).