

Conferència
La Méditerranée des villes.
Perspectives d'histoire comparée

BRIGITTE MARIN

Aix-Marseille Université
École française de Rome

Le Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (Mucem) a ouvert ses portes en 2013, à l'occasion des événements culturels qui ont marqué le territoire du département des Bouches-du-Rhône lorsque Marseille a été capitale européenne de la culture. Ce musée national, décentralisé en région, a complètement refondu une section de son exposition permanente, «La Galerie de la Méditerranée», avec la réalisation d'une nouvelle muséographie, semi-permanente (2017-2020), consacrée aux villes de la Méditerranée, inaugurée en novembre 2017 sous le titre «Connectivités».¹ L'exposition, qui réunit 350 œuvres et documents, est annoncée par le Mucem comme une présentation inédite des cités en Méditerranée, axée sur leurs connexions, dont l'intention est de faire dialoguer les grandes cités des XVI^e-XVII^e siècles et les métropoles d'aujourd'hui. À travers les villes, l'ambition est d'appréhender les grands enjeux de l'espace méditerranéen. Une façon de rappeler le poids du phénomène urbain en Méditerranée aujourd'hui: on connaît les risques que font peser sur l'habitabilité même de cette mer la littoralisation de son occupation humaine, la difficile gestion des

1. Voir le catalogue de l'exposition, *Connectivités: cités, villes, mégapoles en Méditerranée*, Mucem, Marseille, 2017. <https://www.mucem.org/programme/exposition-et-temps-forts/connectivites>.

déchets et des pollutions provenant des immenses agglomérations qui la bordent. Mais le propos vise aussi à mettre en évidence les héritages d'une urbanisation précoce et dense, en évaluant le rôle joué par les villes dans le passé: un rôle fonctionnel et relationnel, constant depuis l'Antiquité. Rappelons qu'à l'époque moderne la Méditerranée est, pour l'essentiel, mise en images à travers des «portraits» de ville (Fig. 1). Porteurs de messages idéologiques et politiques, ils forment un ensemble consistant de représentations qui en mettent en scène la monumentalité, les richesses et les pouvoirs concentrés dans les cités. La Méditerranée sur laquelle nous portons notre regard aujourd'hui, nous la voyons aussi, nécessairement, à travers ces images, à travers le filtre de ce langage figuratif et littéraire reçu en héritage. L'exposition nous invite également à penser la Méditerranée, à partir des villes, comme un espace d'interconnexions et de discontinuités.

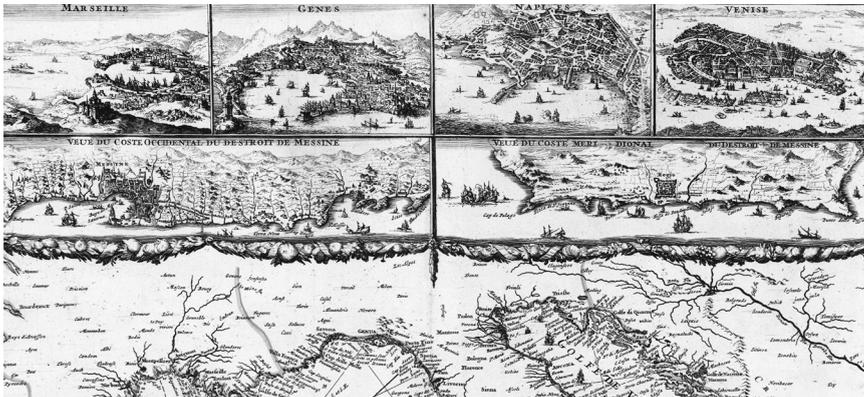


FIGURE 1. *Carte nouvelle de la Mer Méditerranée où sont Exactly Remarqués tous les Ports, Golfes, Rochers, Bancs de Sable &c. à l'usage des Armées du Roy de la Grande Bretagne, gravée par Romain de Hooge, Amsterdam, Mortier, 1694. Détail avec les vues des ports de Marseille, Gènes, Naples et Venise.*

«Connectivités» s'articule en deux parties, l'une historique, l'autre contemporaine. Cette dernière est centrée sur deux mégapoles, Le Caire et Istanbul, et sur deux métropoles en évolution: Casablanca et Marseille. Dans la partie historique, la Méditerranée de Philippe II,

telle que Fernand Braudel l'a magistralement éclairée au milieu du siècle dernier,² guide les pas du visiteur. Villes et ports animent le récit de la rivalité entre l'Empire ottoman et celui des Habsbourg. Les héroïnes de ce parcours sont: Istanbul, capitale d'Empire; Venise, ville de marchands; Alger (avec Tripoli et Tunis), enjeux de pouvoirs, buts d'expéditions de conquête avec leurs moments de succès et d'échecs, bases de la course barbaresque; Gênes et sa finance; Séville, porte des Indes; Lisbonne, qui passe sous la domination de Philippe II avec l'héritage de la Couronne du Portugal en 1580. Les villes sont présentées comme des carrefours d'échanges et des enjeux d'affrontement. Si cette exposition s'inspire de Braudel, elle ne donne cependant guère de clefs pour contextualiser, dans l'historiographie de la Méditerranée et des cités de cette mer, ce moment singulier. Comment les villes prennent-elles place dans la vision braudélienne de la Méditerranée? Quelles approches en guident la perception et la compréhension? À partir de quelles études nouvelles cette interprétation de la place des villes dans l'histoire de la mer Intérieure s'est-elle enrichie et modifiée depuis lors?

1. *Les villes dans l'historiographie de la Méditerranée*

Les villes, «comme ailleurs, écrit Fernand Braudel, [...] vivent d'une prise sur l'espace par leurs faisceaux de routes, leurs ruptures de charge»; en d'autres termes, «pas de villes sans marché et sans routes; elles se nourrissent de ce mouvement»;³ «chaque ville est faite de mouvements qu'elle engloutit, arrête à son profit, puis relance».⁴ L'organisation même de l'espace urbain répond à ces dynamiques marchandes, comme

2. Fernand BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Armand Colin, Paris, 1949 (édition de la thèse soutenue en 1947). L'ouvrage, remanié et réédité en 1966, connaît par la suite de nombreuses rééditions et traductions.

3. Fernand BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Armand Colin, Paris, 1966, pp. 286-287.

4. BRAUDEL, *La Méditerranée*, p. 288.

le montre l'exemple de Venise: le cœur de la ville se situe autour de la place de Rialto, où se pressent les boutiques et où se forment les plus hautes densités de population.⁵

Marqué par les leçons de géographie de ses maîtres de la Sorbonne, Braudel plante un paysage de la Méditerranée des villes qui accorde une part essentielle au milieu, à la situation géographique, à ces rencontres de routes génératrices de l'urbain. Aussi les villes de Méditerranée sont-elles avant tout présentées comme des nœuds de communication, dont elles tirent les ressources de leur expansion. «La carte des villes coïncide, écrit-il, dans son ensemble et ses détails, avec la carte routière». Les routes, comme celle qui remonte de Tarente à Ancône en passant par Bari, puis se poursuit jusqu'au Pô par Bologne, Modène, Parme et Plaisance, ou celle qui conduit de Medina del Campo, à Valladolid, Burgos et Bilbao, sont des «alignements de villes». ⁶ Ce rapport étroit entre ville et communication dessine une partition dans la distribution urbaine:

Il est clair qu'en Méditerranée occidentale, les grandes villes se pressent près de la mer, route universelle, tandis qu'à l'intérieur des terres, elles sont plus rares, desservies par des routes terrestres, de moindre rendement. Vers le Sud et l'Est de la Méditerranée, par contre, de grandes villes islamiques retirées à l'intérieur des terres correspondent à l'appel précis de très puissantes routes désertiques.⁷

Milieu physique et contraintes naturelles, routes et échanges, banque et affaires, fonctions marchandes et industrielles, dessinent sous la plume de Braudel un visage de la Méditerranée des villes, où ces dernières vivent au rythme de sa vie économique. Les villes sont en quelque sorte des reflets de la conjoncture qui marque le xvi^e siècle en Méditerranée: elles croissent sur le plan démographique, surmontant les diffi-

5. Braudel appuie sa démonstration sur deux cartes extraites de Daniele BELTRAMI, *Storia della popolazione di Venezia dalla fine del secolo XVI alla caduta della Repubblica*, CEDAM, Padoue, 1954, p. 289.

6. BRAUDEL, *La Méditerranée*, p. 290.

7. *Ibidem*.

cultés des disettes et des épidémies; leurs libertés s'amenuisent face aux États territoriaux qui les enveloppent; moteurs du mouvement, elles signalent les premiers signes d'essoufflement ou de blocage que le xvii^e siècle accentuera.

Dans la vision braudélienne, c'est le destin de la Méditerranée toute entière qui oriente celui des villes, plus que les villes ne le conduisent, ni n'en sont véritablement les actrices.

Par rapport à cette interprétation du fait urbain méditerranéen, que nous ont appris les développements de l'histoire urbaine des dernières décennies? D'une part, les histoires singulières, intérieures, locales, des cités de la Méditerranée, tant en ce qui concerne leurs espaces, leurs sociétés que leurs économies, nous sont infiniment mieux connues aujourd'hui, après plus d'un demi-siècle de recherche. Les villes, considérées essentiellement par Braudel, comme les «témoins» d'une conjoncture qui les dépasse et à laquelle elles réagissent diversement, sont désormais conçues comme productrices de faits sociaux, de cultures et d'identités, à la croisée des enracinements et des mobilités humaines. D'autre part, l'historiographie de la Méditerranée s'est enrichie d'images de la mer Intérieure qui, tout en se référant souvent à l'interprétation braudélienne, en ont pris progressivement les distances, en ont complexifié, révisé, réajusté les contours sur la base d'études originales. Les renouvellements de l'histoire de la Méditerranée à l'âge moderne, en particulier ces deux dernières décennies, ont orienté l'étude même des villes. En effet, on a assisté dans les années 1990 et 2000 à un intérêt croissant pour la Méditerranée et à une intensification des recherches, en relation avec une nouvelle centralité et actualité de cette région, balayant un large spectre de préoccupations, de l'écologie et de l'«habitabilité» future de la Méditerranée aux crises politiques, en passant par les risques patrimoniaux, les enjeux migratoires, religieux ou mémoriels.⁸ Les renouvellements issus de ce mouvement ont pesé sur la façon d'aborder le fait urbain selon, me semble-t-il, trois orientations majeures.

8. Pour un bref aperçu de ces orientations, on pourra se reporter à mon article «Historiographie», dans D. Albera, M. Crivello et M. Tozy, dir., *Dictionnaire de la Méditerranée*, Actes Sud, Arles, 2016, pp. 624-640, et à la bibliographie citée en référence.

En premier lieu, une perspective maritime a mis l'accent sur les grandes cités portuaires et leur rôle dans les échanges, les rencontres, les mixités culturelles, comme nœuds de connexion des hommes et des biens, matériels et immatériels. La «Grande Mer» de David Abulafia est animée par les cités portuaires, avec leurs communautés de marchands, et par le commerce maritime.⁹ L'accent est mis sur la façon dont les hommes, à travers les âges, ont exploité les potentialités et les richesses de la mer, les connexions et les interactions entre les sociétés à travers la voie maritime. En adoptant ce point de vue, le rayonnement des grands ports et de leur population cosmopolite, avant la montée des nationalismes au xx^e siècle, est puissamment mis en lumière. L'histoire maritime a longtemps été dominée par celle des trafics, à travers l'exploitation de la documentation d'enregistrement des embarcations à l'entrée des ports, indiquant leurs provenances, leurs cargaisons, leurs équipages, par celle des circuits marchands et des capitaux. Les enquêtes quantitatives, sur lesquelles se fondait l'histoire économique et commerciale des décennies précédentes, ont progressivement cédé la place à l'histoire des pratiques sociales et des interactions culturelles. L'attention s'est déplacée sur les techniques et l'organisation de la navigation, les droits et les juridictions maritimes, les sociétés de gens de mer, les communautés et les réseaux marchands, avec un vif intérêt pour les réseaux interconnectés. Dans ce contexte, Francesca Trivellato a apporté une contribution majeure à la compréhension du commerce interculturel.¹⁰ Son étude s'attache à un groupe de marchands sépharades installés à Livourne en 1590, acteurs de premier plan du commerce entre la Méditerranée et l'Europe catholique: ils se spécialisent dans le commerce des pierres précieuses avec l'Inde et parviennent à tisser des relations commerciales entre la péninsule italienne, l'Empire ottoman, l'Europe atlantique du Nord, entre la Méditerranée et l'Océan

9. David ABULAFIA, *The Great sea. A Human History of the Mediterranean*, Penguin, Londres, 2011.

10. Francesca TRIVELLATO, *The Familiarity of Strangers. The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in Early Modern History*, Yale University Press, New Haven, 2009.

Indien, dans la première moitié du XVIII^e siècle. Il ressort de cette étude une Méditerranée connectée à travers les réseaux du commerce sépharade, appuyés sur des villes: Livourne, Alep, Lisbonne et Goa aux Indes portugaises.

En second lieu, ces dernières années, la Méditerranée comme aire de contacts culturels, comme espace de rencontres, de frictions et d'hybridations, a sans doute fait l'objet des études les plus nourries. Dans ce domaine, deux interprétations antagonistes dominent traditionnellement et irriguent encore largement l'historiographie actuelle. D'un côté, une Méditerranée sillonnée de bateaux, dominée par les échanges et les valeurs mercantiles, a mis l'accent sur le cosmopolitisme urbain, sur le creuset citadin des cultures et de leur mixité. D'un autre côté, une image plus noire de guerres inlassables, de croisades et de piraterie, et l'usage récurrent de la notion de «frontière», ont aussi considérablement influencé la vision des villes et accentué les écarts entre les villes de ces deux rives, en soulignant des caractères spécifiques et tranchés les opposant. En particulier, une tradition orientaliste a distingué des principes d'organisation, religieux et étatiques, propres aux villes du monde islamique. L'esprit communal, les pratiques et la culture civiques, les institutions du gouvernement local qui ont marqué les identités urbaines en Europe, leur resteraient tout à fait étrangers avant la période coloniale et les réformes ottomanes (Tanzimat). Cette vision dichotomique a été récemment discutée, grâce à de nouvelles recherches attentives à la place et au rôle des notabilités dans les villes ottomanes, ainsi qu'à leur implication dans les affaires de la cité.¹¹

Enfin, un intérêt renouvelé pour les composantes du milieu naturel, pour leur évolution de très longue durée, et pour les impacts anthropiques à toutes les périodes de l'histoire, a ouvert de nouvelles perspectives à la compréhension de cette «part du milieu» chère à Fernand Braudel. Mais la nature n'est plus envisagée comme un donné préexistant et déterminant; elle s'inscrit dans un processus historique

11. Nora LAFI, *Esprit civique et organisation citadine dans l'Empire ottoman (XV^e-XX^e siècles)*, Brill, Leyde, 2018.

d'échelle plurimillénaire dans lequel les hommes ont leur part. La gestion des ressources, celles de la mer, des forêts, des matériaux de construction, des risques environnementaux et des approvisionnements (en eau et en grain), ou encore les questions sanitaires, ont également constitué de nouveaux ferments pour les études urbaines. Un récent ouvrage sur Naples à l'époque moderne, centré sur les catastrophes, qu'il s'agisse d'éruptions volcaniques, de tremblements de terre, d'inondations ou de pestes, montre comment le milieu urbain a réagi à ces événements, en termes de stratégies de communication, politiques, religieuses, scientifiques, de réponses sociales ou d'expressions culturelles et artistiques.¹²

Si les monographies se sont multipliées, nous manquons en revanche d'études comparées et de grandes synthèses sur le monde urbain méditerranéen. Ainsi, nous ne disposons pas d'équivalent, pour l'aire méditerranéenne, de la synthèse proposée par Marino Berengo à l'échelle de l'Europe.¹³ Sans doute à cause de la difficulté à faire converger des traditions d'études très différentes et qui communiquent peu entre elles: d'un côté, la ville occidentale, de l'autre la ville arabe et ottomane. L'irréductibilité de ces deux modèles antagonistes d'organisation des espaces et des sociétés traverse l'histoire urbaine; elle a organisé des communautés de recherche guidées par des questionnements qu'elles ne partagent guère.

Toutefois, une entreprise de comparaison sur la longue durée, de l'Antiquité au XIX^e siècle, a marqué à la fois les études urbaines et les études méditerranéennes. Il s'agit du programme lancé en 1992 sur les «mégapoles» par Claude Nicolet, alors qu'il était directeur de l'École française de Rome.¹⁴ Ce vaste programme collectif a considé-

12. D. Cecere, C. De Caprio, L. Gianfrancesco et P. Palmieri, éd., *Disaster Narratives in Early Modern Naples. Politics, Communication and Culture*, Viella, Rome, 2018.

13. Marino BERENGO, *L'Europa delle città. Il volto della società urbana europea tra Medioevo ed età moderna*, Einaudi, Turin, 1999. Voir aussi *Histoire de l'Europe urbaine*, dir. par J.-L. Pinol, 6 tomes, Le Seuil, Paris, 2003.

14. C. Nicolet, R. Ilbert et J.-C. Depaule, dir., *Mégapoles méditerranéennes. Géographie urbaine rétrospective*, Maisonneuve & Larose, Paris, 2000.

ablement fécondé la recherche, donnant lieu par la suite à divers prolongements, grâce à ses propositions stimulantes et à l'effort intellectuel qu'il avait suscité pour dresser des parallèles entre des villes distantes les unes des autres, sur le plan géographique comme du point de vue chronologique.

2. *L'exceptionnel urbain: «mégapoles» méditerranéennes*

Ce programme de recherche des années 1990 n'englobait pas toutes les villes; il était centré sur une catégorie de l'urbain particulière, sur des formes d'urbanisation extrême, c'est-à-dire quelques très grosses agglomérations de la Méditerranée – des «exceptions admirables» pour reprendre les termes de Claude Nicolet. L'idée de ces enquêtes comparatives avait été fournie à l'initiateur du programme par un «modèle» qu'il avait à l'esprit, celui de la Rome antique, républicaine et impériale – la Rome d'Auguste est estimée à un million d'habitants –, assorti d'une hypothèse:

On partira de la constatation empirique, écrit-il, que ces 'mégapoles' constituent, du fait même de leur dimension et de leur rôle exceptionnel, un milieu urbain nouveau dans lequel, semble-t-il, s'inversent la plupart des facteurs qui caractérisent la vie urbaine 'normale' du réseau continu des villes petites ou moyennes.¹⁵

Les dimensions de la ville pouvaient en effet avoir des incidences variées: sur l'identité urbaine (comment était ressenti et exprimé ce caractère exceptionnel par les contemporains); sur l'administration interne (approvisionnements, conditions sanitaires, sécurité) et ses pratiques; sur l'ampleur des phénomènes d'immigration et les questions sociales afférentes; sur la place de la ville dans le système urbain (importance de son hinterland, de ses relations avec le territoire, de son

15. Cf. présentation du programme par Claude Nicolet, *Courrier du CNRS*, été 1994, pp. 75-76.

rayonnement; capacités à structurer à son avantage l'espace des échanges). Au Moyen Âge, compte tenu de la réduction drastique du phénomène urbain en Occident après la chute de Rome, c'est en Méditerranée orientale qu'il faut rechercher les très grandes villes.¹⁶ Byzance, puis Istanbul, mais aussi les grandes capitales arabes, de Bagdad à Grenade, lient leur fortune à celle des princes et au rayonnement de leurs pouvoirs. Parallèlement, comme l'a remarqué M. Aymard,

[...] la Méditerranée occidentale chrétienne voit, à partir des XI^e-XII^e siècles, apparaître un nouveau type de ville, qui vient s'inscrire dans un espace économique de type également nouveau: de la Catalogne et du Levant à l'Italie du nord, ces villes et l'espace qu'elles animent autour d'elles vont pouvoir jouer, jusqu'au XVII^e siècle au moins, leur rôle d'intermédiaires entre un monde méditerranéen dont leurs marchands et leurs flottes organisent les échanges intérieurs et une Europe continentale qui développe son économie, son agriculture, ses manufactures et son propre réseau urbain mais continue à demander à la Méditerranée une part importante de ses biens de luxe et de ses biens culturels.¹⁷

Ainsi, à travers l'attention portée aux « mégapoles » s'esquisse une analyse comparative du phénomène de l'urbanisation à l'échelle du bassin méditerranéen.

16. En complément du volume précédemment cité, cette dimension urbaine de la Méditerranée médiévale a été explorée, collectivement, dans J.-C. Garcin, dir., *Grandes villes méditerranéennes du monde musulman médiéval*, École française de Rome, Rome, 2000. À partir du IX^e siècle, Bagdad, sous le califat abbasside, avec un site très étendu (6 000 ha) occupé de façon discontinue, comprend une population estimée à un million ou un million et demi d'habitants jusqu'à son déclin au XIII^e siècle. Le Caire est la plus importante des villes musulmanes de Méditerranée à partir du XIV^e siècle, avec une population de 300 000 habitants environ. L'Égypte n'est alors pas plus peuplée que la plaine du Pô, mais elle concentre en un unique pôle urbain le poids de cinq grandes villes italiennes (Milan, Venise, Padoue, Vérone, Pavie).

17. Maurice AYMARD, «La Méditerranée chrétienne et l'essor du monde moderne (XIII^e-XVIII^e siècles) - Espace et économie urbaine: métropoles, mégapoles, mégalopolis», dans C. Nicolet, R. Ilbert et J. C. Depaule, dir., *Mégapoles méditerranéennes*, p. 115.

Quel est le poids démographique des villes à l'époque moderne? Fernand Braudel avait mis en évidence la croissance générale du xvi^e siècle, les progressions démographiques nettes et constantes pendant tout le siècle, de l'Italie à la Turquie. En Méditerranée musulmane comme en Méditerranée chrétienne, cette croissance affecte les plus petites comme les plus considérables des cités. Cet accroissement démographique est «puissance ou gêne, équilibre ou fragilité». ¹⁸ Au cours de l'époque moderne, on observe aussi l'affirmation des capitales, en relation avec la puissance des États territoriaux. L'armature urbaine et les hiérarchies entre les différentes villes sont la conséquence de la dynamique des espaces économiques et politiques dont la ville peut parvenir à tirer les ressorts de sa propre expansion.

La hiérarchie urbaine, en Méditerranée, à l'âge moderne, est coiffée par Istanbul. C'est l'effet de la construction d'un nouvel empire en Méditerranée, la plus grande construction politique dans cette zone depuis l'empire romain. Lors de son occupation, en 1453, la ville est tombée à 20 000 habitants, mais elle en compte déjà 100 000 avant la fin du xv^e siècle et un million en 1600. Elle vit des prélèvements effectués sur un vaste empire, à la fois maritime et terrestre, européen et asiatique. Comparable à la Rome impériale, elle récupère l'héritage de Byzance. Capitale d'un état multiethnique, multiconfessionnel et multilingue, elle concentre des richesses provenant de trois continents. Les minorités religieuses (Grecs, Arméniens, Juifs) contrôlent, grâce à leurs réseaux étendus dans toute la Méditerranée, les branches du commerce les plus rentables et les finances impériales. Le Caire, la seconde ville de l'Empire (270 000 habitants en 1517) et Istanbul constituent des exceptions urbaines, des formes de concentration maximale d'hommes et de biens dans un monde méditerranéen aux ressources limitées [fig. 2].

18. BRAUDEL, *La Méditerranée*, p. 299.



FIGURE 2. *Cairus, quae olim Babylon, Aegypti maxima Urbs*, Matteo Florimio (1550–1600).

La dimension urbaine du bassin occidental s'est en revanche fortement réduite après la chute de Rome. Au Moyen Âge, les centres urbains restent modestes, et ce n'est qu'avec les débuts de la période moderne que certaines villes, dans la Péninsule italienne, atteignent les 100 000 habitants. Se forme alors ce que Fernand Braudel a appelé le «quadrilatère développé», à savoir un une aire d'intense urbanisation en Vénétie, en Lombardie, en Toscane, où Venise, Milan, Florence, Gênes, se présentent comme de petites métropoles économiques. Au Sud de l'Italie, Naples fait figure d'exception, de «monstre démographique»: seconde ville d'Europe et de Méditerranée, par rang de taille,¹⁹ elle at-

19. Londres ne compte que 50 000 habitants en 1500, alors que la population de Paris atteint déjà plus de 200 000 habitants au début du XIV^e siècle. Au XVIII^e siècle,

teint 350 000 habitants à la veille de la peste de 1656 et concentre 10% de la population du Royaume. Les motifs de son expansion sont essentiellement politiques. Sa population jouit de nombreux privilèges concédés par les Aragonais au xv^e siècle, puis sous la domination espagnole à partir du siècle suivant. La concentration des organes administratifs comme des grands ordres religieux accentue encore sa force d'attraction sur le reste du pays. Cette grande ville, perçue par les contemporains comme parasitaire à partir de la fin du xvii^e siècle, se présente comme un grand centre de consommation de la rente féodale, foncière et fiscale, mais parvient aussi à se hisser au rang des capitales culturelles européennes en canalisant les énergies intellectuelles du royaume. Rome tient quant à elle une place exceptionnelle en Méditerranée, par son caractère unique de capitale du monde catholique. D'importants flux financiers convergent, de l'ensemble des espaces catholiques, bien au-delà de la Méditerranée, vers cette cité où la Papauté récupère l'héritage antique pour en faire la base d'un nouvel urbanisme. À la fin de l'époque moderne, la Méditerranée a perdu son primat urbain face à l'expansion des villes de l'Europe du Nord-Ouest, comme le montre le cas de Londres, capitale politique, centre de l'économie-monde occidentale, qui atteint 2,5 millions d'habitants au milieu du xix^e siècle.

L'étude du phénomène urbain, en Méditerranée, ne se limite pas aux très grandes concentrations de population, même si ce sont, de longue date, les centres qui ont attiré la plus grande attention des historiens. Aussi, dans les pages qui suivent, je m'attacherai, sans aucune perspective d'exhaustivité, et en m'appuyant essentiellement sur l'historiographie du bassin occidental, à trois orientations qui ont, cette dernière décennie, fortement contribué à organiser le champ des études urbaines en Méditerranée: l'histoire maritime et portuaire; l'histoire du risque alimentaire, des marchés régulés et de la gestion des pénuries; enfin la question de la citoyenneté et, plus largement, des appartenances locales.

Londres se classe au premier rang (575 000 hab. en 1700; 950 000 en 1800 contre 750 000 pour Paris à la même date).

3. *La ville et la mer*

La parution récente d'un volume consacré aux relations de Naples avec la mer Méditerranée, issu d'un colloque de 2013,²⁰ peut servir de point de départ pour illustrer les apports d'une nouvelle approche de l'image de la Méditerranée à partir du fait urbain.

Notons d'abord le choix du xviii^e siècle. Fernand Braudel, à rebours d'une vulgate historiographique qui datait le déclin de la Méditerranée de la découverte des nouveaux itinéraires maritimes transocéaniques, s'était attaché à démontrer la prospérité durable de la Méditerranée au cours d'un long xvi^e siècle étendu jusque vers les années 1650 dans la seconde édition (1966) de *La Méditerranée...*, avant l'entrée dans une régression économique à l'échelle mondiale, face à l'affirmation du monde atlantique centré sur d'autres puissants pôles urbains: Amsterdam, Londres, puis New-York à partir des années 1920-1930.

Les recherches sur la Méditerranée du xviii^e siècle offrent désormais une autre image de cette mer: des embarcations multiples, de toutes tailles et provenances, s'y croisent activement, assurant une dense circulation des hommes et des biens.²¹ La mer Intérieure voit ses connexions s'accroître, tandis que les acteurs de ces circuits se diversifient, tout comme les routes par lesquelles transitent ces flux. Parmi les apports les plus neufs de la récente historiographie, notons l'identification, loin des grands mouvements économiques, maritimes, financiers, et des grandes places de commerce qui intéressaient Braudel, de figures commerciales modestes, enracinées dans les communautés locales, opérant sur des circuits courts et faiblement monétarisés, mais denses et diffus. Ils témoignent de la vivacité des échanges au moment du «déclin» de la Méditerranée et se manifestent, spatialement, par une

20. A. M. Rao, dir., *Napoli e il Mediterraneo nel Settecento. Scambi, immagini, istituzioni*, Edipuglia, Bari, 2017.

21. Voir par exemple B. Salvemini, dir., *Lo spazio tirrenico nella 'grande trasformazione'. Mercè, uomini e istituzioni nel Settecento e nel primo Ottocento*, Edipuglia, Bari, 2009.

poussière portuaire de petites escales, de mouillages, qui échappent aux contrôles des structures présentes dans les grandes villes-ports.²² Ces acteurs parviennent à investir les niveaux supérieurs des échanges, alimentant ainsi des formes encore peu étudiées de l'économie d'Ancien Régime.²³ Par ailleurs, l'affrontement entre les deux empires rivaux, ottoman et espagnol, qui constituait le grand enjeu militaire, politique, économique et culturel du XVI^e siècle, et dont Braudel avait fait la grande ligne interprétative de son récit des événements dans la troisième partie de sa thèse sur la Méditerranée de Philippe II, n'occupe plus le devant de la scène. Le théâtre méditerranéen n'est plus dominé par l'affrontement permanent entre Chrétienté et Islam; il s'ouvre à de nouvelles influences, celle de l'Autriche d'abord, puis de la Russie après la guerre russo-turque de 1768-1774. Un des premiers marchés à s'en trouver transformé est celui du blé.²⁴

Les villes offrent dans cette perspective des lieux d'observation essentiels, si on les approche de l'intérieur, si l'on prend en examen les points de vue et les modes d'agir de leurs protagonistes comme par exemple les consuls, nommés dans tous les ports principaux de la Méditerranée et qui forment un très dense réseau activant la circulation des informations, non seulement commerciales (trafics, guerre de course, fraudes et contrebande), mais aussi culturelles, en tant qu'intermédiaires et instruments de la connaissance de l'autre (usages locaux, cultes et conversions, révoltes, etc.). Le regard s'élargit aussi aux nombreux acteurs qui prennent part à la vie maritime: non seulement les grands marchands, mais les gens de mers, marins, pêcheurs, petits caboteurs, capitaines, équipages, artisans, porte-faix, esclaves et galériens, qui forment une part consistante des sociétés urbaines des grands

22. Annastella CARRINO et Biagio SALVEMINI, «Porti di campagna, porti di città. Traffici e insediamenti del Regno di Napoli visti da Marsiglia (1710-1846)», *Quaderni Storici*, 121 (2006), pp. 209-254.

23. Biagio SALVEMINI, «Negli spazi mediterranei della 'decadenza': note su istituzioni, etiche e pratiche mercantili della tarda età moderna», *Storica*, 51 (2011), pp. 7-51.

24. Maurice AYMARD, «Conclusioni. Per una storia del Mediterraneo nel Settecento», dans Rao, dir., *Napoli e il Mediterraneo*, p. 261.

centres urbains méditerranéens. Comme l'indique Anna Maria Rao, l'histoire de Naples, dans ses relations avec la Méditerranée, reste encore à approfondir à partir de la vie des hommes qui les ont construites, «de leurs projets, de leurs pensées, de leurs pratiques».²⁵ En d'autres termes, comment les pouvoirs, l'Église, les élites regardaient-ils la mer depuis les espaces internes et côtiers de la ville, comment cette mer conditionnait-elle les consommations et la culture matérielle, quelles ressources offrait-elle au peuple urbain? Comment favorisait-elle la présence de groupes de diverses provenances géographiques et religieuses, juifs, musulmans, convertis, renégats, galériens, etc. En interrogeant la dimension maritime et portuaire, la «marittimità», d'un centre urbain aussi consistant sur le plan démographique, et défini par des observateurs contemporains comme une «frontière d'Europe», ultime rempart contre l'altérité religieuse, politique et culturelle des pays nord-africains et du Levant ottoman, plutôt qu'espace de contact et d'hybridation, l'étude porte à notre connaissance des matériaux inédits sur la vie sociale et culturelle de la capitale. Elle permet de dresser un nouvel inventaire des questionnements, et invite à des confrontations avec d'autres réalités portuaires, comme par exemple Marseille, grande place de commerce, qui s'affirme comme un des ports céréaliers les plus importants de la Méditerranée au XVIII^e siècle.

Un récente recherche collective²⁶ s'est proposé de prolonger la réflexion sur les relations ville/mer, espaces urbains/espaces portuaires, en s'attachant à une comparaison entre ces deux cités; non pas dans la perspective économique de quantifier les marchandises et les hommes qui en sortent ou y pénètrent, ni dans une approche morphologique du développement des espace portuaires, mais dans une visée d'histoire urbaine, attentive à articuler espaces et société, et donc à évaluer le poids et les conditionnements des dynamiques maritimes sur l'ordonnement des territoires urbains.

25. Rao, dir., *Napoli e il Mediterraneo*, p. 21.

26. *Territoires portuaires à Marseille et à Naples au XVIII^e siècle. Espaces, usages et images*, recherche coordonnée par Anna Maria Rao et moi-même dans le cadre d'un programme Hubert Curien «Galilée».

Dans un contexte de croissance urbaine et de développement des échanges maritimes, les peintres posent un nouveau regard sur les espaces portuaires au milieu du XVIII^e siècle. Pensons à la série des ports de France, 24 tableaux commandés par le marquis de Marigny, surintendant des Bâtiments, Arts, Jardins et Manufactures de Louis XV, au peintre Joseph Vernet en 1753 (Fig. 3); ou à l'émergence, à Naples, d'un modèle de représentation permettant d'embrasser l'ensemble du littoral urbain, par un double point de vue, associant une vue orientale et une vue occidentale de la ville (Fig. 4). Ces représentations nouvelles reflètent l'articulation entre politiques mercantiles, réaménagement des structures portuaires et des fronts de mer urbains, et nouveaux usages sociaux de l'espace. L'intérieur du port de Marseille (vu depuis le Pavillon de l'Horloge) et *L'entrée du port de Marseille* de Joseph Vernet donnent à voir un port au cœur de la ville (vues intérieure et extérieure), sur lequel pèse fortement la présence de l'arsenal des galères voulu par Louis XIV à la fin du XVII^e siècle, emplacement ensuite cédé à la Ville qui y réalise un lotissement dans



FIGURE 3. Le port de Marseille, dessin d'après Joseph Vernet, XVIII^e siècle.



FIGURE 4. Antonio Joli, vue du littoral oriental de Naples, vers 1750.
Reggia di Caserta.

la seconde moitié du XVIII^e siècle. Les vues de Naples d'Antonio Joli renvoient à une autre configuration articulant espaces urbains et zones littorales. Elles mettent en images les grands travaux d'aménagement portuaire et littoral réalisés par les Bourbons à partir des années 1740, la séparation entre le port militaire et le port de commerce. Aux usages commerciaux se surimposent de nouvelles fonctions récréatives, avec la réalisation d'embellissements sous la forme de promenades aristocratiques: celle de la Via Marina, dans les années 1740, de la Riviera di Chiaia, dans les années 1780, tendent à éloigner de ces littoraux urbains les gens de mer, pour situer leurs habitations dans des faubourgs côtiers plus éloignés. Les différences à la fois économiques et morphologiques entre ces deux situations urbaines et portuaires ne doivent pas cacher des points communs qu'il conviendrait de vérifier sur d'autres cas d'étude: la densité et l'intensité des conflits de compétences sur les espaces littoraux et portuaires où se superposent de nombreuses juridictions, et le cadre qu'elles offrent aux mobilisations sociales pour les ressources que constitue l'espace littoral. À Naples, gouvernement local et pouvoir local s'affrontent au sujet de la construction de la Via Marina, un

projet repoussé, dans un premier temps, par la municipalité pour son coût économique et social; puis le conflit se poursuit sur la question de la gestion des rues maritimes.²⁷ À Marseille s'opposent, d'un côté, l'Amirauté et la Marine pour lesquels la rive sud du port est un espace différencié du reste de la ville à cause des activités liées à l'arsenal, et nécessite une police particulière; de l'autre, le Corps de Ville pour lequel le port ne se distingue pas de la ville, à laquelle il est pleinement intégré. D'ailleurs, la chaîne du port qui marque symboliquement l'entrée dans la ville relève, de tout temps, de l'administration des échevins, comme les portes de la ville.²⁸ Dans les deux cas, discussions et circuits de décision sont ultérieurement compliqués par une appétence inédite des élites pour le bord de mer urbain, et par de nouveaux usages immobiliers et récréatifs qui nécessitent de nouvelles aménités en ces lieux. Une attention spécifique portée aux pratiques sociales et aux compétences territoriales permet de saisir ces complexités, ainsi que les ressorts effectifs de transformations urbaines parfois inabouties.

4. *La spatialité des échanges et des approvisionnements urbains*

La dimension spatiale des échanges a fait l'objet ces dernières années d'une réflexion spécifique grâce à une attention majeure envers la production et le façonnement des lieux et des édifices, dans leur matérialité, dans leurs arrangements physiques, entendus comme des constructions sociales qui, en retour, conditionnent et contraignent les pratiques de l'espace. Ainsi, l'analyse des lieux d'échange, «au sein d'un espace urbain grevé d'institutions, de droits, de juridictions enchevêtrées et

27. Brigitte MARIN, «Trasformazioni portuali a Napoli nel Settecento. La nuova strada della Marina e il paesaggio del litorale orientale», dans Rao, dir., *Napoli e il Mediterraneo*, pp. 193-212.

28. Audrey ROSANIA, «Le bassin portuaire: un contrôle disputé entre l'hôtel de ville et la Marine», dans B. Marin et C. Regnard, dir., *Police! Les Marseillais et les forces de l'ordre dans l'histoire*, Éditions Gaussen, Marseille, 2019, pp. 62-65.

elles-mêmes mouvantes»²⁹ a fait l'objet de plusieurs publications, qui ont fait ressortir certains traits particuliers de la ville méditerranéenne: la circulation des formes architecturales, empruntées, adaptées, réappropriées; la présence d'édifices destinés à l'accueil des marchands de passage et à l'entreposage de leurs marchandises. Ces *fondaci*, «d'origine antique, s'inspirant de modèles byzantins et de la tradition islamique du *dar el-wakâla*, *khan* ou fondouk»,³⁰ ont connu des destins fort différents selon les contextes urbains: nouvelles destinations d'usage et formes de patrimonialisation, comme dans le cas des *fondaci dei Tedeschi* et *dei Turchi* à Venise,³¹ transformation en logements populaires dès le xvii^e siècle et jusqu'à l'époque contemporaine, à Naples par exemple.

Par ailleurs, des études récentes sur les systèmes d'approvisionnement en grain des villes du bassin méditerranéen de l'Antiquité jusqu'à la fin de la période moderne, ont mis en évidence la place centrale des greniers céréaliers dans les espaces urbains de la Méditerranée.³² L'urbanisation précoce et continue de cet espace n'aurait pas été possible sans la mise en place de systèmes annonaires faisant intervenir les adminis-

29. W. Kaiser, dir., *La loge et le fondouk. Les dimensions spatiales des pratiques marchandes en Méditerranée. Moyen Âge – Époque moderne*, Karthala/Maison méditerranéenne des sciences de l'Homme, Paris, 2014, p. 10. Voir aussi, par exemple, T. Colletta, dir., *Città portuali del Mediterraneo. Luoghi dello scambio commerciale e colonie di mercanti stranieri tra Medioevo ed età moderna*, FrancoAngeli, Milan, 2012.

30. Kaiser, *La loge et le fondouk*, p. 11.

31. Dans un contexte d'essor de la fréquentation du port de Venise par les navires musulmans au xvi^e siècle, naît l'idée d'instituer un *fondaco* dédié, sur le modèle de celui existant pour les «Allemands» (*Fondaco dei Tedeschi*, créé au xiii^e siècle, réaménagé en centre commercial depuis 2016 après avoir abrité un temps les bureaux des postes italiennes). D'abord située dans une ancienne auberge à proximité de Rialto, ce *fondaco* est installé au début du xvii^e siècle dans l'ancien Palais du duc de Ferrare, sur le Grand Canal; restauré en 1869, il abrite le musée d'histoire naturelle. Voir Mathieu GRENET, «Institution de la coexistence et pratiques de la différence: le *Fondaco dei Turchi* de Venise (xvi^e-xviii^e siècle)», *Revue d'histoire maritime*, 17 (2013/1), pp. 273-301.

32. B. Marin et C. Virilouvet, dir., *Entrepôts et trafics annonaires en Méditerranée. Antiquité-Temps modernes*, École française de Rome, Rome, 2016.

trations publiques à des degrés variables pour garantir aux populations urbaines des subsistances en quantité suffisante et à bon prix. Les céréales, fortement soumises aux aléas climatiques et aux difficultés de transport, mais essentielles dans l'alimentation des populations, ont, plus que toute autre denrée, suscité la surveillance et la réglementation des autorités politiques, de l'organisation de la production agricole jusqu'au contrôle des marchés urbains. Comme l'a souligné Fernand Braudel,

[...] la Méditerranée n'a jamais vécu sous le signe de la surabondance, sa gêne même, la recherche de compensations l'ont obligée à certaines habiletés. Étudier les problèmes du blé, c'est atteindre une des faiblesses de sa vie et, en même temps, saisir cette vie dans sa pleine épaisseur.³³

Aussi l'entrepôt, même s'il n'est pas un édifice exclusivement présent dans l'espace méditerranéen, joue, dans les villes qui bordent cette mer, un rôle essentiel pour la bonne marche d'un système dans lequel les prix des denrées alimentaires sur les marchés urbains, en particulier des céréales, étaient régulés par les stocks. Ce sont en effet ces provisions qui permettaient de contenir les prix du marché en y émettant, lors des mauvaises années agricoles, du blé à bas prix, acheté lors de meilleures années et conservé dans ces réserves. Cette régulation des prix du marché par la conservation de réserves, modalité dominante d'intervention des autorités publiques dans cet espace soumis à de forts aléas climatiques, nécessitait la construction, l'entretien et la gestion de lieux de stockage de capacité parfois considérable [fig. 5]. Le contrôle exercé par les autorités sur une partie des subsistances, sur leur production, leur transport et leur distribution, s'opérait par conséquent en grande partie grâce à des entrepôts qui étaient autant de points stratégiques dans les circuits de l'approvisionnement. Le fonctionnement concret des opérations de stockage et de distribution, à partir de ces greniers, le personnel qui en était chargé, la comptabilité de leur administration, restent encore, le plus souvent, mal connus et peu étudiés. Pourtant, ces équipe-

33. BRAUDEL, *La Méditerranée*, p. 517.



FIGURE 5. Grenier de Terra Nova, détail de la vue perspective de Venise de Jacopo de' Barbari, 1500.

ments urbains sont de bons observatoires pour comparer les univers urbains méditerranéens, car ils sont à la fois indicateurs de la production disponible à faible distance, des formes de financement de l'agriculture (selon des modalités d'achats anticipés pour remplir les greniers publics), de l'organisation du marché céréalière et de ses contraintes, des politiques publiques (part de la consommation placée sous tutelle publique), des régimes alimentaires et de leurs transformations. En d'autres termes, dans le monde urbain, les entrepôts céréalières sont des lieux-clés, pour l'économie agricole, la stabilité politique et la garantie de l'ordre public, la subsistance et la santé des populations urbaines.

Leur étude soulève trois ordres de problèmes: techniques de conservation, modalités de gestion et équilibre économique.

Parce que les céréales se conservent moins bien que d'autres denrées, comme l'huile et le vin, leur stockage est plus risqué, ce qui a pu engager leur prise en charge par les pouvoirs publics. Mais les situations varient fortement d'une localité à l'autre, en fonction de la qualité et de la provenance du blé emmagasiné, des conditions climatiques et du système annonaire local. Deux modes de conservation se présentent: l'enfouissement dans des fosses hermétiquement closes et le grenier de surface. Ce dernier autorisait des mouvements plus fréquents, mais nécessitait aussi des soins continuels pour éviter la détérioration des céréales et donc un personnel nombreux.

La gestion de ces équipements fait intervenir à la fois les formes de la propriété et les modalités de rotation des stocks emmagasinés, en fonction de la qualité du grain amassé comme du circuit de transformation (en farine, en pain, en biscuits, etc.). L'institution d'un grenier public était toujours un investissement considérable, en termes économiques, administratifs, politiques et financiers. Aussi, à la fin du Moyen Âge, les grands magasins sont-ils encore rares. Dans un contexte de croissance urbaine, la gestion d'un entrepôt public permanent se répand, au cours des siècles suivants, sans pour autant être systématique. Même quand les villes ont institué des magistratures annonnaires stables, un entrepôt permanent est loin de toujours constituer un équipement indispensable. Dans une grande ville comme Barcelone, au xv^e siècle, les réserves sont emmagasinées dans des édifices dispersés, et une ville comme Marseille ne se dote jamais de greniers publics, bien que la question soit débattue pendant tout le xviii^e siècle. Les autorités publiques s'appuyaient sur un patrimoine de greniers existant, aux mains de familles éminentes ou d'institutions ecclésiastiques. Le passage de ces dépôts multiples et décentrés, reposant sur des réserves de brève durée, à un magasin central permanent n'est pas un phénomène général, mais dans bien des cas le vaste grenier public représente un moyen fondamental au travers duquel intervenir sur le marché des subsistances, grâce à des magistratures spécialisées permanentes et structurées, munies d'importants moyens financiers. Les grands greniers centralisés, de propriété publique, des capitales d'État comme Rome, Naples ou Madrid, forment de vastes complexes archi-

tecturaux, plusieurs fois agrandis et réaménagés au cours de la période moderne. Ainsi, à Rome, le premier grenier public est édifié en utilisant les ruines des termes de Dioclétien en 1575. Il connaît plusieurs agrandissements en 1609, 1612 et 1639, formant un ensemble imposant. À Madrid, un nouvel édifice est construit dans les années 1660 et assume une fonction politique, économique et sociale centrale. Tout le ravitaillement de la capitale finit par reposer sur ce *pósito* dans la première moitié du XVIII^e siècle, avant la crise agraire des années 1760 et la libéralisation du commerce du grain en 1765. S'ouvre alors une nouvelle période où coexistent un secteur commercial émergent, libéré des contraintes de la réglementation annonaire, et les réserves du *pósito* en cas d'urgence.³⁴

Le poids économique des greniers publics gérés par les institutions annonaires citadines, dans le commerce céréalier, dépend pour beaucoup de la part des besoins pris en charge par les autorités publiques et de celle laissée à l'initiative des particuliers, ou, en d'autres termes, du degré d'interventionnisme des administrations annonaires. Cette proportion, qui correspondait à des exigences politiques et sociales, résultait aussi de l'évaluation que faisaient les contemporains des facilités, ou des difficultés, que le marché urbain avait de se ravitailler en céréales, en provenance d'un arrière-pays plus ou moins producteur, ou par le moyen d'importations, notamment maritimes pour les villes portuaires. Ces diverses circonstances faisaient considérablement varier, d'un cas à l'autre, ou selon les périodes, l'ampleur des fonctions commerciales des entrepôts publics, et de leurs emprises dans le tissu urbain.

34. José U. BERNARDOS SANZ, «Territorio e infraestructura de almacenamiento en el abastecimiento de pan a Madrid (siglos XVI-XVIII)», *Mélanges de l'École française de Rome. Italie et Méditerranée*, 120/2 (2008), pp. 541-554.

5. *Citadinité, mobilités, appartenances: quelles traductions dans l'espace physique de la cité?*

L'histoire sociale et politique a accordé une place importante, depuis une vingtaine d'années, aux études sur la «citoyenneté» urbaine – on parle aussi de «citadinage» ou «droit de bourgeoisie» – qui fait des villes autant de lieux singuliers d'exercice de droits exclusifs et locaux, réservés à un groupe limité d'habitants, avec des critères d'accès, variables selon les cas, même s'ils ont des points communs (durée de la résidence, propriété urbaine, contribution aux taxes, mariage local, etc.).³⁵ Ces droits et ces privilèges étaient attribués à des individus disparates, et souvent pendant un temps seulement de leur existence, quand ils résidaient dans un lieu et y exerçaient leurs activités, ce qui fait de la «citoyenneté» une qualification toujours circonstancielle, liée à la condition temporaire de l'individu. Aussi, les droits de citoyenneté renvoient-ils à un système de classification sociale qui reposait moins sur les qualités de l'individu (statut, richesse, métier, etc.) que sur les pratiques sociales (résidence, paiement des taxes, participation à la défense de la cité ou à sa vie cérémonielle, etc.). La «citoyenneté» est donc un point de rencontre des normes juridiques et des pratiques sociales; elle met en relation l'individu et l'institution. Certes, les droits de citoyenneté sont bien un ensemble de privilèges formalisés sur le plan juridique; ils répondent à des mécanismes d'inclusion et d'exclusion. Mais ils sont en eux-mêmes insuffisants à faire un bon bourgeois; ce sont plutôt des comportements socialement reconnus comme tels qui le qualifient. En d'autres termes, il ne suffit pas d'obtenir, sur le plan formel, le droit de bourgeoisie, il faut être en situation de le mettre en pratique pour le conserver, et de l'activer régulièrement pour ne pas le perdre. Si la «citoyenneté» est bien une qualité inscrite dans les normes juridiques – on peut donc justifier formelle-

35. Cf. S. Cerutti, R. Descimon et M. Prak, dir., «Cittadinanze», *Quaderni Storici*, 30/89 (août 1995).

ment de ce droit –, ses effets concrets, son actualisation, ne se révèlent que dans des pratiques.

Les acquis sur ces questions sont désormais clairs. D'une part, le droit, obtenu formellement, en répondant aux critères en vigueur, en obtenant le titre juridique le cas échéant, n'est reconnu par la communauté que s'il est mis en œuvre concrètement. D'autre part, il y a de vastes marges de reconnaissance informelle, par la communauté d'appartenance, du droit à se comporter comme un «bourgeois», même en l'absence du titre formel, c'est-à-dire de la concession de ces privilèges par les autorités. Des études approfondies ont montré que ces droits étaient le plus souvent exercés sur la base d'un consentement social, et que le titre formel n'était demandé aux autorités qu'en cas de besoin.

Le *cittadino* est défini par un ensemble complexe de normes de comportement, certaines fixées par la loi, d'autres par un usage tacite; elles sont liées à son degré de participation à la société urbaine et à sa contribution économique, militaire ou civile.³⁶

Ce filon d'études s'est enrichi, plus récemment, de prolongements qui déplacent un peu le regard, en s'interrogeant sur la place et les possibilités d'action des acteurs ordinaires, sur la façon dont leurs pratiques mobilisent les ressources et les droits rendus accessibles par les institutions. Au-delà des statuts juridiques et des normes qui pouvaient conférer la qualité de «citoyen» d'une ville, il s'agit de comprendre comment les habitants des villes anciennes se comportaient en citadins, par quelles médiations ils accédaient aux ressources de la ville (logement, travail, services), mais aussi selon quelles modalités ils participaient à la gestion même de la cité. La «citadinité», comprise comme un ensemble de conduites manifestant une adhésion et une participation, de divers degrés, à la vie civile, conditionne et englobe alors la «citoyenneté» qui ouvre l'accès à des droits particuliers, et dont un acte formel peut venir reconnaître une acquisition déjà confirmée, sur le

36. Anna BELLAVISTIS, «Per cittadini metterete...». La stratificazione della società veneziana cinquecentesca tra norma giuridica e riconoscimento sociale», *Quaderni Storici*, 30/89 (août 1995), p. 362 (la traduction de la citation en français est mienne).

plan des pratiques sociales, par la communauté. À côté d'une interrogation sur l'appartenance inscrite dans les statuts, sanctionnée par l'administration, l'enquête historique s'ouvre ainsi à des considérations sur les pratiques participatives. En mettant l'accent sur le lien des sujets, individus ou groupes, avec l'objet urbain, la notion de «citadinité» invite en outre à une recherche attentive aux manières de faire dans et avec l'espace, c'est-à-dire à la spatialité des pratiques sociales. Enfin, elle fait glisser l'enquête des pouvoirs et des élites, dans la fabrique de la ville, vers les «gens ordinaires» et, dans les processus de transformation urbaine, vers les opérations innombrables sur l'espace effectuées au quotidien. Car même exclus des catégories juridiquement reconnues dans le langage des institutions – patriciens, citoyens, bourgeois –, les habitants vivent des expériences sensibles, saisissent des occasions, engagent des actions «qui restent possibles au faible»³⁷ et qui contribuent à conformer les espaces et leurs usages sociaux, par des appropriations, des inscriptions dans des tissus de relations, des connaissances pratiques.

La question de l'apprentissage des compétences citadines est d'autant plus cruciale si l'on considère la forte mobilité qui anime les métropoles de l'âge moderne. Les villes de l'Ancien Régime étaient des sociétés plurielles, dont l'existence et la croissance étaient étroitement liées aux flux migratoires. La présence d'habitants nés ailleurs y était importante, ce qui pose de façon cruciale la question de l'apprentissage des comportements citadins locaux, de la formation, du maintien ou du renouvellement des identités urbaines. Comment, d'une part, les habitants participaient-ils à la gestion citadine et, d'autre part, comment les nouveaux arrivants faisaient-ils l'apprentissage de ces compétences une fois installés en ville? Comment s'exprimait la qualité de «citadin», dans un ensemble de savoirs, de comportements, de capacités à agir? De ces questions ont surgi des intérêts nouveaux pour les formes d'encadrement des populations «par le bas», à l'échelle du voisinage, du quartier, comme sur la multiplicité des agents de basse condition sociale chargés

37. Michel DE CERTEAU, *L'invention du quotidien. I. Arts de faire*, Gallimard, Paris, 1990, p. 57.

de fonctions de gestion urbaine au quotidien et médiateurs entre les couches populaires et les officiers, les administrateurs.

Un autre déplacement des questionnements est lié à une lecture de la société urbaine au prisme de la mobilité. Si l'importance de l'enracinement local est désormais un acquis de la recherche, il n'en reste pas moins que l'une des caractéristiques de la population urbaine est son fort degré de mobilité (mobilité résidentielle, mouvements pendulaires *intra* et *extra-muros*, migrations saisonnières, etc.). La période passée en ville pouvait être courte (quelques semaines ou mois), ou intermittente (comme dans le cas des travailleurs saisonniers et des ouvriers journaliers agricoles). En outre, même ceux qui immigraient définitivement n'étaient pas toujours installés durablement dans un quartier, la mobilité résidentielle étant très répandue. Ainsi, l'instabilité n'était pas uniquement liée à l'arrivée en ville et ne caractérisait pas seulement la première phase de l'installation en ville; elle pouvait perdurer longtemps, même après le mariage et la formation d'une famille. Cette dimension du phénomène urbain est de mieux en mieux prise en charge dans la recherche historique, notamment en rendant compte de parcours individuels qui ne visent pas l'installation en ville, mais qui se développent tout de même dans l'espace urbain, et de leur rôle dans la «fabrique urbaine» (lieux de l'accueil, modes d'habiter, cohabitations dans les auberges, garnis, chambrées, etc.).³⁸

Notre image de la ville de Méditerranée s'est en outre enrichie de nombreuses études sur la visibilité des étrangers dans la ville, à travers l'étude des espaces physiques qui expriment des formes d'inclusion, de coexistence, tout en étant des marqueurs d'altérité.³⁹ L'organisation en

38. Voir notamment les travaux d'Eleonora Canepari, d'abord sur Rome, puis dans une perspective comparative incluant Marseille, Naples et Tunis, qui s'attachent au rôle de la mobilité dans les transformations de la société urbaine. Par exemple, E. Canepari et C. Regnard, dir., *Les logements de la mobilité (XVII^e-XXI^e siècle)*, Maison méditerranéenne des sciences de l'Homme, Paris-Karthala, 2018.

39. J. Bottin, D. Calabi, dir., *Les étrangers dans la ville*, Éditions de la Maison des sciences de l'Homme, Paris, 1999; jusqu'à des études récentes comme par exemple les travaux de Guillaume Calafat sur les «nations» à Livourne (voir *infra*, note 41).

«nations» se manifeste dans l'espace urbain par la présence d'hôpitaux, de cimetières, d'églises, autour desquels se construisent les réseaux de sociabilité «nationaux»,⁴⁰ et qui constituent autant de symboles matériels de la présence des communautés «étrangères» en ville. Livourne présente un cas particulier où des «citoyens» (*cittadini*) qui ont atteint un degré de prestige leur ouvrant l'accès aux plus hautes charges municipales, et par conséquent ayant acquis une réelle familiarité avec les coutumes locales et les usages juridiques toscans, continuent d'être désignés dans les archives comme des «étrangers» (français, arméniens, génois, corses, anglais, hollandais, etc.) «habitant Livourne». Cette qualification, soulignant le lieu d'origine, permettait d'accéder à d'autres droits et privilèges, attachés à d'autres statuts juridiques: «S'il y a certainement une spécificité du port franc, c'est sans doute dans la facilité qu'ont les étrangers à rester étrangers tout en accédant aux ressources locales».⁴¹

Depuis les études pionnières de la fin des années 1990 et du début des années 2000 sur les formes de l'accueil des personnes mobiles dans les villes de l'époque moderne,⁴² les études urbaines sur le thème des mobilités, des formes d'inclusion et d'exclusion, des minorités, de la diversité culturelle, n'ont cessé de se développer, en particulier en Méditerranée, en relation avec les préoccupations du présent.⁴³

40. Voir par exemple la récente rencontre, organisée à Albi en mai 2019, sur «La maison consulaire. Espaces, fonctions et usagers (Moyen Âge-époque contemporaine)», à l'interface entre inscription locale et expression de l'altérité.

41. Guillaume CALAFAT, «Être étranger dans un port franc. Droits, privilèges et accès au travail à Livourne (1590-1715)», *Cahiers de la Méditerranée*, 84 (2012), p. 113.

42. Par exemple, D. Roche, dir., *La ville promise. Mobilité et accueil à Paris (fin XVII^e siècle-début XIX^e siècle)*, Fayard, Paris, 2000.

43. Comme l'illustre le thème d'un récent colloque de l'Associazione italiana di storia urbana (AISU) sur «La città multietnica nel mondo mediterraneo. Storia, cultura, patrimonio» (Gênes 4-5 juin 2018). Voir M. Folin et A. Naser Eslami, éd., *La città multietnica nel mondo mediterraneo, tra Medioevo ed età moderna*, Bruno Mondadori, Milan, 2018, et *Idem*, éd., *La città multietnica nel Mediterraneo. Porti, cantieri, minoranze*, Bruno Mondadori, Milan, 2019.

Conclusion

Les renouvellements de l'histoire de la Méditerranée à l'âge moderne ont donné des orientations aux recherches concernant les villes de cet espace. Certaines ont été évoquées au cours de cette conférence: l'histoire des cultures maritimes urbaines, telles qu'elles s'expriment dans les usages sociaux des bordures portuaires et littorales; la dimension spatiale des pratiques marchandes, des pratiques transculturelles; les critères et les comportements de l'appartenance citadine, les statuts et la visibilité des étrangers, la localisation des minorités, etc. D'un autre côté, les développements de l'histoire urbaine, avec la recherche d'une articulation plus fine entre espace et société, avec une attention plus soutenue aux pratiques des habitants ordinaires, apportent aussi de nouveaux éléments de compréhension aux dynamiques sociales et économiques de la Méditerranée à l'âge moderne.

Il n'en demeure pas moins qu'une vision synthétique de l'histoire des villes, à l'échelle du bassin, dans toutes ses composantes, fait défaut. Alors que les discours médiatiques sont saturés de références à la «ville méditerranéenne», ses caractères historiques singuliers ne font guère l'objet de développements dans les ouvrages d'études urbaines. Comme l'a remarqué Raffaele Cattedra, les grands traits saillants identifiés par le géographe Élisée Reclus à la fin du XIX^e siècle continuent de sous-tendre nos représentations, dominées par la dimension patrimoniale des villes méditerranéennes, en lien avec la continuité pluriséculaire des sites urbains, et des pratiques régulières, depuis l'Antiquité, de conservation, de restauration, de réutilisation des édifices du passé, selon les nécessités ou les ambitions du présent.⁴⁴ À cette idée d'héritage porteur

44. Sur l'interprétation du monde urbain méditerranéen d'Élisée Reclus («The Evolution of Cities» (1895), texte repris dans un chapitre consacré aux villes de l'ouvrage *L'Homme et la Terre*, IV, t. 5, Librairie universelle, Paris, 1905, pp. 335-376) et, plus généralement, «la référence à l'histoire, à l'héritage et au patrimoine, qui constitue une des matrices structurantes du paradigme de la ville méditerranéenne», voir Raffaele CATTEDRA, «La ville méditerranéenne en question», *Notos. Espaces de la créa-*

d'une valeur universelle s'oppose une dichotomie qui a profondément marqué les périmètres scientifiques et universitaires, et conduit à tenir séparés deux domaines d'études: celui de la «ville occidentale» qui relie à l'histoire de l'Europe les grands pôles urbains et portuaires des côtes nord-occidentales de la Méditerranée, et celui de la «ville islamique». Cette divergence s'est appuyée sur une vision de la Méditerranée faisant prévaloir conflits, fractures et frontières, sur les continuités et les connexions. Des programmes collectifs de recherche ont entrepris une réflexion plus unitaire, comparative, du fait urbain méditerranéen, dont on ne peut que souhaiter d'ultérieurs développements.

tion: arts, écritures, utopies, (juillet 2011), revue en ligne <http://notos.numerev.com/revue-1-51/256-la-ville-mediterraneenne-en-question>.