
L'émergence des bas-fonds de l'Ouest

The emergence of the rough area

Damien Cailloux



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/3725>

DOI : 10.4000/abpo.3725

ISBN : 978-2-7535-7411-3

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 20 décembre 2017

Pagination : 111-132

ISBN : 978-2-7535-7409-0

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Damien Cailloux, « L'émergence des bas-fonds de l'Ouest », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 124-4 | 2017, mis en ligne le 20 décembre 2019, consulté le 02 janvier 2020. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/3725> ; DOI : 10.4000/abpo.3725

© Presses universitaires de Rennes

L'émergence des bas-fonds de l'Ouest

Damien CAILLOUX

Docteur en histoire contemporaine, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne,
Centre d'histoire du XIX^e siècle

« Les bas-fonds sordides de la ville¹. » En 1883, Pierre Loti associe dans *Mon Frère Yves* l'univers des bas-fonds et l'Ouest de la France, Brest en l'occurrence. Il inscrit la description de la ville portuaire dans un univers plus large, celui de la déviance liée à l'espace maritime et celui des bas-fonds urbains. Ceux-ci se définissent comme des lieux où convergent la misère, le vice et le crime. Ils sont ces « dessous », ces « envers », « ces bas-quartiers » qui plongent dans les profondeurs de ce que Honoré de Balzac appelait la « caverne sociale² ». Dans *Les Bas-Fonds*, Dominique Kalifa en a analysé l'histoire. L'expression apparaît en 1840. En France comme à l'étranger de nombreuses cités voient leurs bas-quartiers mis au jour. Paris constitue l'archétype de cet univers mais « elle doit vite partager le titre de capitale des bas-fonds avec d'autres villes³ ». L'univers des bas-fonds devient un motif courant dans lequel les villes portuaires acquièrent progressivement une place importante. Celle-ci est liée à l'héritage d'une vision négative des marins et du littoral⁴ remontant à l'Antiquité et réactivée partiellement par le roman maritime du début du XIX^e siècle, notamment sous l'influence de James Fenimore Cooper. Conséquence de cette antériorité, les « bas-fonds sordides » évoqués par Pierre Loti sont alors en 1883 une représentation porteuse de sens. Celle-ci émane d'un corpus de textes extrêmement vaste, composé de dizaines de romans, d'essais et d'enquêtes sociales⁵. Ces textes marquent l'intégration de l'Ouest de la France dans l'imaginaire des bas-fonds portuaires.

1. LOTI, Pierre, *Mon Frère Yves*, Paris, Bibliothèque des Classiques, 2001 [1883], p. 22-23.

2. KALIFA, Dominique, *Les Bas-Fonds*, Paris, Seuil, 2013, p. 12.

3. *Ibidem*, p. 28

4. CORBIN, Alain, *Le Territoire du vide. L'Occident ou le désir du rivage, 1750-1840*, Paris, Flammarion, 1990 [1988].

5. CAILLOUX, Damien, *Les Mystères de l'Ouest. Les représentations des bas-fonds portuaires dans l'ouest de la France (XIX^e-XX^e siècles)*, thèse de doctorat, Dominique Kalifa (dir.), Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2016.

À cette échelle, les cités bretonnes sont surreprésentées. La Bretagne est une région intrigante pour les observateurs extérieurs⁶, beaucoup plus que la Normandie, marquée par sa proximité avec Paris⁷. Les années 1830 sont à l'apogée d'une image noire de la Bretagne. Malgré le début des réhabilitations par les auteurs locaux, les enquêtes et les récits de voyage dénoncent toujours la misère de la région, du rivage, des îles⁸ mais aussi des cités du littoral. Au début du XIX^e siècle, les cités portuaires de l'Ouest occupent une place marginale dans le roman maritime. C'est dans les écrits des voyageurs que les inquiétudes sur le comportement des marins et la tenue des ports transparaissent. Il en résulte les premiers éléments déviant propres aux ports bretons dans la littérature. Dans de nombreux récits, la préoccupation sociale domine. L'observation se porte sur les maux des villes, la misère et le délabrement, obstacles au progrès. En 1843, dans la réédition du *Dictionnaire historique et géographique de la province de Bretagne*, Jean-Baptiste Ogée compare le port de Nantes et ses quais à Constantinople tout en dénonçant les « ruelles » « vilaines » et « obscures » attenantes⁹. Mais le caractère portuaire n'est pas présent, ce sont les maux des villes qui focalisent l'attention. Les années 1880, dans le sillage de Pierre Loti, amorcent un tournant dans la perception de ces lieux. La représentation des ports de l'Ouest évolue, ceux-ci deviennent des bas-fonds. L'image déviante du port s'affirme. Les bas-fonds portuaires de l'Ouest se révèlent après les années 1880 et sont issus d'un assemblage de motifs qui traduisent la perception de l'imaginaire portuaire dans l'Ouest de la France. En 1905, Nantes se voit attribuer le titre de « ville la plus vicieuse de France¹⁰ » par Ludovic Garnica de la Cruz. En 1924, Marc Elder décrit le port de Nantes qui « baignait dans une obscurité pâle », où « la vitre empourprée des cabarets mettait un cordon rouge ». Les cités bretonnes s'inscrivent dans la représentation des bas-fonds portuaires, dont l'image se structure pendant le XIX^e siècle. C'est cette construction progressive qu'il s'agit d'étudier. Interroger l'émergence des bas-fonds permet d'identifier les différentes étapes qui structurent un imaginaire, au sein de représentations déjà existantes et obéissant à leur propre logique. Cela permet également de déterminer des motifs récurrents dans l'écriture des ports et de leurs bas quartiers, de voir comment ils en accompagnent la représentation.

L'élaboration du motif s'opère au XIX^e siècle, à la croisée de plusieurs dynamiques. Elle dépend d'un cadre général, celui de l'écriture des ports mal famés ; elle intègre les apports extérieurs, les thèmes provenant du

6. BERTHO, Catherine, *La naissance des stéréotypes régionaux en Bretagne au XIX^e siècle*, Paris, EHESS, 1979.

7. GUILLET, François, *Naissance de la Normandie. Genèse et épanouissement d'une image régionale en France, 1750-1850*, Caen, *Annales de Normandie*, 2000, p. 7.

8. SALOMÉ, Karine, *Les îles bretonnes. Une image en construction (1750-1914)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2003.

9. OGÉE, Jean-Baptiste, *Dictionnaire historique et géographique de la province de Bretagne*, t. 1, Rennes, Mollieux Éditeur, 1843, p. 222.

10. GARNICA DE LA CRUZ, Ludovic, *Nantes la Brume*, Paris, Librairie Française, 1905, p. 293.

roman maritime français, américain et anglais et les codes d'écriture issus des mystères urbains. En parallèle, l'apparition des bas-fonds portuaires de l'Ouest dépend d'une chronologie qui lui est propre, celle de la perception de la Bretagne. Celle-ci trouve ses origines dans les descriptions d'une région misérable avant d'intégrer les ports dans les années 1880 grâce aux auteurs locaux. La représentation finale des bas-fonds, et son succès dans l'entre-deux-guerres, dépend de l'ensemble de ces caractères. Elle est également partie liée avec celle de la province, reculée et éloignée. Ces traits singuliers déterminent l'autonomie des bas-fonds de l'Ouest.

« La permission d'aller à terre¹¹ » ou les apports initiaux du roman maritime

« Le quartier des docks et les rues avoisinantes, dans toute cité portuaire importante, offrent le spectacle du plus indescriptible et bizarre mélange de races¹² ». En 1851, Ismaël, narrateur de *Moby Dick*, constate la spécificité du port et des rues qui l'entourent. Cette particularité est pour lui source d'inquiétude. La publication du roman américain *Moby Dick* annonce le succès du roman maritime en Europe. Sa traduction française en 1941 démontre sa postérité et l'importance des thèmes que l'ouvrage véhicule. Le développement de la littérature maritime, « la mer vue du pont d'un navire, voire du haut des mâts¹³ », accompagne la représentation du port comme espace mal famé. La construction des bas-fonds portuaires est partiellement portée par les auteurs du roman maritime qui inscrivent ces lieux dans la suite logique d'un ensemble plus large, celui de la spécificité des marins. Le port ainsi représenté est un espace déviant, détenteur d'un caractère propre, interface entre société maritime et terrienne.

La littérature de la mer se définit par son objectif : « retenir le lecteur avec un roman qui, de la couverture au dernier mot, se passerait sur la mer¹⁴ », elle transpose sur le papier « la fascination émanant de la mer, recrée par l'imagination¹⁵ ». L'influence des auteurs américains comme Fenimore Cooper¹⁶ puis Herman Melville, ou anglais avec Frédérick Marryat et *Le Mishipman aisé*, est primordiale. Le succès de Fenimore Cooper au début des années 1830 donne l'impulsion au roman maritime. En France, ce sont Eugène Sue, Édouard Corbière, Auguste Jal, Gabriel de La Landelle,

11. CORBIÈRE, Édouard, *La Mer et les Marins, Scènes maritimes*, Paris, Jules Bréauté, 1833, p. 178.

12. MELVILLE, Herman, *Moby Dick*, Paris, Phébus, 2005 [1941], p. 90. La version d'origine date de 1851, la première traduction française d'une partie de l'œuvre de 1928.

13. BERTUCCIOLI, Americo, *Les Origines du roman maritime français*, Livorno, S. Belforte et C. Editori, 1937 [1931], p. 31.

14. VERCEL, Roger cité par BROUSSE, Monique, *La littérature de la mer en France, en Grande-Bretagne et aux États-Unis, 1829-1870*, Lille, Atelier national reprod. Th. Univ. Lille 3, 1978, p. 91.

15. BROUSSE, Monique, *Ibidem*, p. 9.

16. *Ibid.*, p. 32-35; CABANTOUS, Alain, LESPAGNOL, André, PERON, Françoise, *Les Français, la terre et la mer, XIII^e-XX^e siècles*, Paris, Fayard, 2005, p. 417.

qui contribuent au développement du genre. Le rythme de l'intrigue est celui de la traversée, le temps où se déroulent les péripéties. Il englobe également le port, l'auberge, les escales, lieux considérés comme les légittimes extensions territoriales du navire¹⁷. Son succès à partir des années 1830¹⁸ s'inscrit dans la continuité des thématiques maritimes existantes. Il reprend les codes hérités des romans de flibustes, notamment le danger des océans et la sauvagerie des équipages. Ces motifs, déjà en place dans les récits maritimes des siècles précédents, perdurent et sont réactivés puis structurés au sein d'un genre littéraire, considéré comme tel à partir des années 1830, à l'image des écrits d'Eugène Sue. Incluse dans ces thèmes d'écriture, la symbolique du port représente une pause au sein de la vie en mer et des péripéties de la traversée¹⁹. Si elle gagne progressivement une autonomie propre, elle est tributaire de la figure centrale du récit maritime, le marin, et de son comportement en mer. C'est lui qui marque le récit, et par conséquent les ports. Son antériorité est primordiale dans la perception des ports mal famés. Identité duale, il brave le danger en même temps qu'il le représente. En 1828, l'auteur américain Fenimore Cooper décrit dans *Le Corsaire Rouge*, la composition d'un équipage :

« Tous avaient déjà fait leur apprentissage, et la vie aventureuse qu'ils avaient toujours menée les rendait propres à l'état terrible qu'ils avaient embrassé. Dirigés par l'esprit qui avait su obtenir et conserver sur eux un ascendant despotique, ils formaient réellement un équipage très dangereux, et auquel (eu égard à leur nombre) il était impossible de résister. Leur commandant sourit de plaisir en voyant l'indifférence ou la joie farouche que la plupart d'entre eux montraient à l'aspect d'un combat²⁰. »

L'équipage ainsi décrit par Fenimore Cooper incarne bien les dangers que peuvent représenter les marins, souriant devant les combats et la mort. La spécificité des gens de mer s'écrit aussi via un autre thème du roman maritime, cette « autre face de la mer²¹ », par les risques que constituent les pirates, corsaires et autres aventuriers des mers regroupés en équipage. Accompagnant le succès de la littérature maritime, « l'évocation des atrocités [...] flatte le goût pervers du public pour la violence et le malheur²² ». La vision de l'équipage de Fenimore Cooper se retrouve chez le romancier français. Dans l'œuvre d'Eugène Sue, *Kernok le Pirate* symbolise la menace que représentent les flibustiers. Durant le récit, des marins espagnols sont victimes des atrocités qu'il perpète aux commandes de son équipage :

« Alors aussi les cris des Espagnols, garrottés au milieu de cette fournaise ardente, devinrent si atroces, que les pirates, comme malgré eux, poussèrent

17. BROSSE, Monique, *La littérature de la mer en France...*, *op. cit.*, p. 92, p. 274.

18. BERTUCCIOLI, Americo, *Les Origines du roman maritime...*, *op. cit.* ; BROSSE, Monique, *ibid.* ; GANNIER, Odile, *Le Roman Maritime : émergence d'un genre en Occident*, Paris, PUPS, 2011.

19. GANNIER, Odile, *Le Roman Maritime...*, *op. cit.*, p. 308.

20. COOPER, Fenimore, *Le Corsaire Rouge*, Paris, Firmin Didot Frères, 1837, p. 62.

21. GANNIER, Odile, *Le Roman Maritime*, *op. cit.*, p. 220.

22. BROSSE, Monique, *La Littérature de la Mer...*, *op. cit.*, p. 827.

des hurlements sauvages pour étouffer la voix déchirante de ces malheureux. »

L'éloignement géographique des victimes permet au lecteur de s'horrier sans s'impliquer. Il peut frémir à distance de la menace que représentent les pirates. Le récit de piraterie contribue à renforcer l'image déviante et dangereuse des marins. Le voyage en mer doit donner l'occasion à ces vices de s'exprimer. En 1832, dans la préface de *La Mer et les Marins*, l'auteur constate les conséquences de la vie en mer sur la psyché et le comportement des marins. Son analyse se fonde sur la thématique récurrente dans les romans maritimes, du danger des traversées. L'écriture des conditions en mer transforme l'exiguïté du navire en « espace de frustration²³ » et d'incertitude. Ces sentiments s'expriment dans les attitudes des marins, qui s'opposent à l'idéal social :

« Le marin est franc, parce qu'il vit, pour ainsi dire, hors des conventions sociales ; il est insouciant sur l'avenir, parce qu'une vie semée de mille périls lui apprend à ne s'appuyer que sur le présent ; il est prodigue, parce que la conviction qu'il a acquise de la fragilité de la vie, l'invite à en jouir à tout prix ; [...] il est brusque, parce que son rude métier l'exige en quelque sorte, mais il est souvent humain, parce que la brusquerie ne s'allie jamais avec l'hypocrisie²⁴. »

La représentation de l'homme de mer tend à justifier son comportement lié à l'insouciance de son mode d'existence. Sa brusquerie peut effrayer mais ne doit pas faire oublier son humanité. Cette stigmatisation des marins perdure. Mais si cette image négative subsiste, elle se reporte progressivement sur le port. Le portrait du marin annonce et explique les pratiques qui se révéleront lors de sa présence à terre, lieu d'expression de ses frustrations. Dans le récit d'Édouard Corbière, *La Mer et les Marins*, en 1832, le retour à terre représente l'apothéose de la vie du marin. S'adressant au lecteur, il démontre l'importance de ce moment pour les gens de mer :

« [V]ous ne devinerez jamais dans quelle espèce d'enivrement le matelot place son suprême bonheur ? – Dans le vin ? Ditez-vous peut-être. – Non pas exclusivement. – Dans l'amour du sexe ? – Non pas encore exclusivement. – Dans la bonne chère ? – Est-ce qu'il la connaît lui ? Est-ce qu'il la conçoit, cette bonne chère, qui exige presque de l'art et de l'étude ; lui, à qui une ration de biscuit et un morceau de bœuf salé suffisent ? – Vous allez le savoir ; mais, avant tout, donnez-vous la peine de le suivre quand vous le voyez chausser son pantalon blanc, donner un coup de brosse à sa veste toute froissée dans son sac moisie. Il va demander à son officier la permission d'aller à terre. Cette permission, sollicitée le chapeau bas et l'œil baissé, lui est accordée²⁵. »

23. *Ibidem*, p. 690.

24. CORBIÈRE, Édouard, *La Mer et les marins, Scènes maritimes*, Paris, Jules Bréauté, 1833, p. x.

25. CORBIÈRE, Édouard, *La Mer et les Marins...*, *op. cit.*, p. 178.

Le « fantasme de la terre²⁶ » est un autre motif récurrent, généralisé à l'ensemble des gens de mer par la littérature. C'est le point d'orgue d'une traversée qui représente un passage quasiment obligatoire dans le roman maritime. Elle permet à l'auteur d'évoquer les caractéristiques morales des marins et leurs pratiques, leur appétence pour l'alcool, le sexe et la nourriture. C'est l'espace de rencontre entre eux [les gens de mer] et la terre. Pour les romanciers, c'est l'occasion d'intégrer la spécificité des marins dans un cadre plus normalisé et de renforcer ainsi leur marginalité. Le port est le lieu de contact entre deux univers. Il devient un lieu de débauche et de déviance par la présence même du matelot en permission. C'est sa représentation qui structure celle du port, bas-fonds de la société maritime. Dans les romans maritimes, le port est initialement la victime. Il subit l'arrivée de ces hommes qui le marque de leur déviance, qui le transforme en bas-fonds, occultant ses autres caractéristiques. Le rituel de la permission à terre, accordée par les autorités, n'empêche pas celle-ci de s'apparenter à une invasion de la ville portuaire. C'est la description qu'en fait Eugène Sue en 1832 dans *La Salamandre*. Confrontés à un lieutenant inflexible qui « n'accordait que très rarement des permissions pour aller à terre²⁷ », les matelots échappant à la surveillance de leurs officiers « descendirent par le sabord » et « s'éloignèrent sans faire le plus léger bruit ». Échappant à toute autorité, les marins quittent silencieusement le navire pour envahir le port. Le capitaine du navire, informé de l'expédition de son équipage, prédit à son major « que les couteaux joueront, et qu'il y aura autant de sang que de vin répandu²⁸ » au port de Saint-Tropez. Conséquence de cette invasion des marins de *La Salamandre*, le port devient dangereux et mal famé :

« Or, tu as vu quelquefois, n'est-ce pas ? Dans une cité, les traces du passage d'une trombe ou d'un ouragan ?

Ce sont des toits brisés, des fenêtres enlevées, des carreaux en poudre, des portes fendues, des volets arrachés qui pendent et se balancent au vent ? Ce sont des débris qui jonchent les rues de pierres amoncelées, de poutres en morceaux.

Et bien ! Tu verras à peu près le même spectacle. Tu apercevras quelque craintive figure de femme qui soulève toute tremblante le pan d'un rideau, et hasarde un coup d'œil dans la rue. Tu verras des enfants plus hardis s'aventurer dehors des maisons, et jeter d'abord un coup d'œil interdit sur ce tableau, puis, le moins peureux, s'approcher et ramasser un chapeau de marin, tout froissé, un long sifflet d'argent, quelques pièces d'or ou une cravate richement brodée. Car *La Salamandre* a passé par là [...] ²⁹. »

Les marins apportent le danger au cœur du port. Ils symbolisent ce qu'ils redoutent, la tempête. À terre, ils deviennent une menace, au même titre qu'ils pouvaient l'être en mer, ravageant les bâtiments du port et terrorisant une population, femmes et enfants, qui assistent impuissants aux

26. GANNIER, Odile, *Le Roman maritime...*, *op. cit.*, p. 331.

27. SUE, Eugène, *La Salamandre* [1832], Paris, Denoël, 1966, p. 334.

28. *Ibidem*, p. 337.

29. *Ibid.*, p. 334.

excès des matelots. Les vestiges de leur présence, « pièces d'or » et tissus, cravate « richement brodée » témoignent de l'objectif initial des gens de mer à terre, l'amusement. Les débordements occasionnés transforment les marins en une menace sociale. Le port en devient le lieu d'expression. Décor secondaire de la déviance des marins, son image est marquée par cet héritage jusqu'au milieu du xx^e siècle. Pendant cette période, les regards continuent de se focaliser sur les gens de mer et leurs pratiques mais l'émancipation de la figure portuaire est manifeste.

Les mystères urbains

En 1842, Eugène Sue commence la publication de son roman-feuilleton, *Les Mystères de Paris*. Il inaugure ainsi le genre littéraire des mystères urbains³⁰. Son récit constitue le « premier succès de masse de la littérature », phénomène médiatique sans précédent en France. C'est aussi « un premier phénomène de globalisation culturelle³¹ ». *Les Mystères de Paris* sont la matrice d'un genre qui se développe au xix^e siècle offrant « une place de choix à la représentation des bas-fonds³² ». Le phénomène s'étend à toutes les villes du monde où le port occupe une place centrale ou secondaire dans la cité. Le succès du genre est considérable. Il contribue à populariser la représentation des mauvais lieux. Celle-ci se construit en intégrant les ports. D'abord relégués à l'arrière-plan, ils occupent progressivement une place plus importante. L'essor des mystères urbains témoigne de la place que leur perception occupe dans l'imaginaire des contemporains.

Eugène Sue, dans *Les Mystères de Paris*, évoque indirectement l'aspect dangereux des quais. En relatant une vie où il a tué et a été au bague portuaire, le Chourineur en assume les conséquences :

« [L]es bourgeois ne veulent jamais employer un forçat, ils ont raison, c'est pas là qu'on couronne des rosières. C'est ce qui m'a toujours empêché de trouver de l'ouvrage ailleurs que sur les ports, à débarder des trains de bois [...]»³³.

Pour le tueur d'Eugène Sue, il est logique que le port soit le seul endroit où il soit accepté. Le lieu est dangereux par le travail qu'il propose et par sa nature d'ouverture sur l'incertitude. Il accueille naturellement une population criminelle qui ne détonne pas dans cet univers. La transposition des mystères urbains aux autres villes permet au port d'accroître son rôle dans les romans. Dans les premières pages des *Mystères de Londres* de Paul Féval, en 1843, un groupe de marins, des trafiquants, plonge directement le lecteur dans les dessous de la capitale anglaise. Les ruelles proches de la Tamise constituent ici le décor des bas-fonds londoniens. Leur spécificité

30. KALIFA, Dominique, *Les Bas-Fonds...*, *op. cit.*, p. 27.

31. « Présentation », Médias 19 [En ligne], Anthologies, Les Mystères urbains, mis à jour le : 02/12/2013, [<http://www.medias19.org/index.php?id=645>].

32. KALIFA, Dominique, *Les Bas-Fonds...*, *op. cit.*, p. 135.

33. SUE, Eugène, *Les Mystères de Paris*, Paris, Robert Laffont, 1989 [1842], p. 173.

est renforcée par la présence des matelots trafiquants, sortant d'un bar après avoir bu « le petit verre de gin pur³⁴ » :

« [Le capitaine] Paddy rejoignit ses matelots dans une ruelle déserte qui conduit à la Tamise, au bout de Botoh-Lane. Ils longèrent la ruelle dans le plus profond silence et atteignirent un escalier en mauvais état et hors d'usage à cause de la proximité de Custom-House-Stairs (escalier de la douane). Le capitaine jeta tout autour de lui un regard perçant. Rien de suspect ne se montra, faut-il croire, car il fit un signe, et les matelots commencèrent à descendre sans bruit les degrés qui mènent à la rivière³⁵. »

Leur propension à la désobéissance et à la malhonnêteté est utilisée pour accentuer le caractère dangereux des actions décrites et des quartiers où elles se déroulent. Le silence, la proximité des douanes, la vigilance des hommes rendent évident le caractère illicite de l'activité du capitaine et de ses hommes. Initialement, les « individus » sont identifiés comme marins par leur costume « qui se rapprochait de celui des marins de la Tamise³⁶ ». Leurs pratiques comme la consommation d'alcool sont évoquées pour renforcer la particularité de leur caractère. La mer ou le fleuve justifie également la représentation de la brume. Intitulé « Par le brouillard³⁷ », le premier chapitre des *Mystères de Londres* s'ouvre sur l'inconnu. L'humidité permet de susciter l'inquiétude en transformant la capitale anglaise en une ville fantomatique. Dans les ruelles londoniennes, « le brouillard se fait si opaque qu'on voyait à peine devant soi³⁸ ». Symbole de désespoir, il recouvre la Tamise « comme un linceul³⁹ ». La brume s'associe à la nuit pour intensifier l'abandon et l'éloignement de l'autorité. Les flots permettent l'assassinat direct, et deviennent complices des assassins. Sur la Tamise, le laird Angus, poursuivant ses filles enlevées par un trafiquant, l'affronte sur son embarcation :

« Angus râlait sourdement. Bob, sans lâcher sa gorge qu'il étranglait entre ses doigts d'acier, lui courba violemment la tête et la précipita contre le banc à plusieurs reprises. Puis il appliqua les reins du laird sur le bord, et lâchant sa gorge, il le souleva par les jambes. Le corps fit bascule et tomba, inerte, dans la Tamise.

— Cette fois, il ne reviendra pas, grommela Bob en saisissant les avirons pour s'éloigner du lieu du combat⁴⁰. »

L'eau camoufle le corps, et engloutit les preuves. Le fleuve devient complice des criminels, ravivant la dimension infernale des flots. Il offre l'occasion de transposer la thématique de l'abordage dans les mystères urbains. Le combat sur l'eau induit l'imaginaire des flibustiers et des pirates. Les protagonistes se battent au couteau. Bob-Lanterne utilise les caractéris-

34. FEVAL, Paul, *Les Mystères de Londres*, Paris, Achille Fort, 1866 [1843], p. 2.

35. *Ibidem*, p. 5.

36. *Ibid.*, p. 2.

37. *Ibid.*, p. 1.

38. *Ibid.*, p. 94.

39. *Ibid.*, p. 5.

40. *Ibid.*, p. 280.

tiques de l'embarcation, le banc et le bord, pour défaire son adversaire. La proximité avec l'élément liquide rajoute une dimension angoissante. La victime ne meurt pas directement mais disparaît dans les flots.

Progressivement, l'espace portuaire gagne en autonomie. Il occupe une place grandissante dans les récits, et ses descriptions se développent. Dans la littérature américaine, *Moby Dick* de Herman Melville symbolise l'affranchissement de l'image portuaire vis-à-vis de la figure du marin. Dans le chapitre deux du récit, le narrateur Ismaël arrive au port de New-Bedford. Il arpente cet univers avec ses propres représentations et en reconnaît sa spécificité :

« Je m'en fus donc, empruntant désormais par préférence et par instinct les rues et les venelles les plus voisines de la mer : c'était là, assurément, que se trouvaient les moins chères, sinon les plus réjouissantes des auberges⁴¹. »

Il admet, et avec lui le lecteur, la spécificité de l'espace portuaire. Marginal, il est marqué par la pauvreté et l'abandon. Le quartier est situé « non loin des docks, jusqu'à la lueur sourde et à peine distincte d'un falot suspendu à l'extérieur devant une porte⁴² ». En parlant des « bas quartiers du port⁴³ », Herman Melville formalise l'existence « d'un monde sous un monde⁴⁴ » zone reléguée, déserte, sombre et misérable. La description du port par Herman Melville signe la prise d'autonomie du port dans les romans maritimes américains. Son très faible succès ne permet pas d'y voir un modèle, mais il démontre l'ancrage des thématiques urbaines et maritimes. En s'émancipant, le port garde l'héritage des gens de mer. Leur précarité mène à la misère ; leurs conditions de vie les entraînent à la débauche et attirent les dangers. L'espace portuaire recouvre alors les attributs des bas-fonds : la misère, le vice, le crime⁴⁵, issus des mystères urbains. Cette thématique se transpose dans le roman maritime au milieu du XIX^e siècle. La réciprocité existe, le thème du port s'entremêle aux mystères urbains.

En 1845, *Les Mystères de Rouen* démontrent la rencontre entre l'univers des quais et les bas-fonds des villes. Les gardes qui patrouillent dans le Rouen d'Octave Feré sont « gelés et trempés jusqu'à la moelle ». Ils doivent affronter « une de ces nuits sombres comme un tombeau, qui ensevelissent si souvent la brumeuse cité de Rouen, et dans lesquelles pas une des lampes sépulcrales qu'on nomme des réverbères ne jette la moindre lueur⁴⁶. » Les quais sont le lieu de l'abandon, propices à la mort. Frédéric, fiancé éploré, cherche à s'y suicider. Constatant « qu'il n'y avait aucun mouvement sur le port⁴⁷ », il pense trouver l'endroit idéal. Dans cet espace délaissé par les hommes de bien, le silence domine. Seuls les bruits du vice sont audibles.

41. MELVILLE, Herman, *Moby Dick*, *op. cit.*, p. 61.

42. *Ibidem*, p. 61.

43. *Ibid.*, p. 61.

44. KALIFA, Dominique, *Les Bas-Fonds...*, *op. cit.*, p. 31.

45. *Ibidem*, p. 11.

46. FERÉ, Octave, *Les Mystères de Rouen*, Rouen, Charles Haulard, 1861 [1845], p. 6.

47. *Ibidem*, p. 341.

Il sort des cabarets « tour à tour, ou par moments tout à la fois, des cris, des chants, des hurlements, des rumeurs, des querelles, l'éclat de meubles brisés, de tasses, de bouteilles broyées par les buveurs⁴⁸ ». Les quais, les rues voisines, les établissements mal famés du port mettent en scène les espaces de débauche propres aux bas-fonds ; ils voient leur identité accentuée par la fréquentation des marins. Le rôle de ces hommes comme marqueurs de la déviance maritime s'atténue. Le succès rencontré par les descriptions de lieux dans les romans conduit les auteurs à leur accorder une place moins importante mais leur image de débauchés reste toujours présente. Les gens de mer rejoignent les marginaux, « les prostituées et les malheureux qui se font leurs protecteurs ». À Rouen, c'est au théâtre du Pont-Neuf, fréquenté « par les soldats, les matelots, les ouvriers du port, les femmes sans aveu des pires clapiers. ». L'alcool y est toujours présent. L'homme qui ne peut « absolument pas rester sans avoir quatre litres d'eau-de-vie dans le ventre » sait qu'il trouvera, entre autres, satisfaction à « l'estaminet de la Marine⁴⁹ ». Dans cette ville, les quais renferment « plusieurs cafés borgnes dont le nom véritable nous répugne à écrire » :

Dans l'un d'eux « le sabbat était à son apogée. Il n'y avait pas la plus petite place vacante aux tables de bois, sur lesquelles coulait avec l'écume de la bière, le trop plein de verres d'eau-de-vie, de rhum, de vin, de genièvre, de café. Il semblait que tous les habitués du tapis-franc s'y trouvaient rassemblés. Chacun était resserré le long des murs, pour faire place à une demi-douzaine de femmes échevelées, bacchantes étourdies par l'horrible mélange des liquides qu'elles avaient ingurgités sans choix, les uns après les autres, sinon en même temps ; [...] les malheureux se livraient, en chantant de sales refrains, aux danses, ou, pour mieux dire, aux postures les plus dégoûtantes⁵⁰. »

Les tapis-francs sont présents sur les quais. C'est l'endroit de la débauche, du « sabbat » et de la consommation d'alcool. Les hommes les plus « dégoûtants » côtoient les « bacchantes » les plus immorales. Ces présences renvoient à l'imaginaire du roman maritime où les cabarets accueillent les festivités des marins en bordée. Ils sont l'endroit de la rencontre entre l'imaginaire des gens de mer et la classe débauchée des villes. Dans l'écriture des mystères urbains, les cabarets des ports cumulent vices marins et citadins. L'univers se prolonge avec la mise en scène du crime. Les rues des quais et leurs établissements sont également le lieu du danger et de la violence.

Les quais et le port servent aux miséreux, comme aux criminels, pour exercer leurs activités. En marge de la ville, ce sont des espaces propices pour abriter une population déshéritée. Consacrés au commerce, ils peuvent également offrir un moyen de subsistance. À Rouen, la bande des Enfants du Soleil, « parias de la civilisation, sauvages au milieu de la

48. *Ibid.*, p. 272-273.

49. *Ibid.*, p. 41, p. 82.

50. *Ibid.*, p. 272.

société » envahit tous les matins « les quais et les places publiques ». Ils « pullulent », s'offrant « sur les quais, pour rouler les colis ; à l'arrivée des bateaux. » C'est un terrain « au bout des quais⁵¹ », refuge des enfants miséreux, qui ravive le thème de la « cour des Miracles », devenu universel grâce à Victor Hugo et *Notre-Dame de Paris*⁵². Les quais ont une double image en occupant à la fois une place centrale et marginale dans la cité. C'est l'emplacement d'activités spécifiques, contraignantes et peu propices à l'installation des hommes. Il en résulte des espaces abandonnés, qui renvoient idéalement au motif de la cour des Miracles et à son succès littéraire. Le port contribue également à accentuer le caractère premier des bas-fonds, espace liquide, où l'eau est stagnante et putride⁵³. Dans *Les Mystères de New York*, écrit en 1874 par William Cobb, la proximité des quais et du fleuve provoque l'humidité et le dégoût. Sur les bords de l'East River se traîne une « agglomération de rues étroites et fangeuses ». Une de ces rues, Old Slip, en devient même nuisible pour l'homme. À cause de sa « déclivité boueuse, bien habile est le pied qui ne trébuche pas, bien équilibré le corps qui conserve son aplomb⁵⁴ ». Près des rives sont regroupés les lieux sinistres, « où ne pénètrent ni l'air ni la lumière », c'est un marécage désolé et délabré. Sur les quais, l'eau est par définition stagnante et symbolise le désespoir. C'est un « flot noirâtre », qui reflète les « teintes plombées » du ciel et invite à « penser à se tuer⁵⁵ ». À Manhattan, une ruelle conduisant au dock destiné au charbon, « sinistre » et « jamais visitée par les rayons du soleil » illustre cette collusion entre le port et la criminalité :

« Cette ruelle sue le crime et le vice. La nuit, on y entend des cris étranges. C'est le coupe-gorge typique. L'Hudson est si proche et ses flots entraînent si loin la victime qu'on y lance ! À peu près au milieu de cette rue – Hubert street – se trouve un établissement qui mérite description.

La maison, noire comme le visage d'un nègre, a deux étages. On y loge à la nuit, à l'heure. On s'y réfugie après une nuit d'ivresse ou de crime. La police ne s'y hasarde pas. C'est une sorte de citadelle de l'infamie. On l'appelle, dans le voisinage la Maison-Rouge, *the Red House*, appellation qui a un parfum de sang. [...] On y entend des chansons obscènes ou des ballades argotiques incompréhensibles aux non-initiés. Langue à part pour des auditeurs choisis... Choisis dans les bas-fonds d'un peuple de voleurs, de vagabonds ou d'assassins⁵⁶... »

Le lexique liquide des bas-fonds est présent. Le crime est comparé à la sueur, la ruelle à un organisme malade. C'est la proximité avec le quai et l'eau de l'Hudson qui lui donne sa spécificité. Le fleuve permet de faire disparaître les cadavres, la rive n'attire pas l'attention. Cette vocation criminelle des flots attire le peuple des bas-fonds de New York. Elle devient

51. *Ibid.*, p. 246-251.

52. KALIFA, Dominique, *Les Bas-Fonds...*, *op. cit.*, p. 95.

53. *Ibidem*, p. 38.

54. COBB, William, *Les Mystères de New York*, Paris, Librairie Sartorius, 1874, p. 41.

55. *Ibidem*, p. 89.

56. *Ibid.*, p. 139-140.

leur repaire, « citadelle de l'infamie », à mi-chemin entre les quais et la ville. Les fonctions pratiques du port justifient son accointance avec le monde du crime et du vice. Mais l'eau joue aussi un rôle symbolique, qui renvoie à sa dimension infernale⁵⁷. Fleuve des morts, l'Hudson, la Tamise ou la Seine joue le même rôle que le Styx des Enfers classiques. En France « on sait que la Seine charrie presque journallement les cadavres qu'elle ramasse dans ses longs détours », provenant « d'accidents, suicides » ou « d'assassinats »⁵⁸. Cette dimension des flots attire une population d'assassins mais aussi de miséreux exploitant la mort et détroussant les cadavres. À Rouen, Brûleux, « pêcheur de noyés », fouille les corps et les repousse à l'eau pour les porter à la morgue et toucher une prime. Cette technique se généralise dans la cité normande : « Le métier se pratique de même quand on découvre les cadavres en aval des limites de Rouen ; seulement on les attache avec une corde, on les remorque jusqu'à la hauteur voulue, et l'on se fait donner la prime⁵⁹. » Dans l'écriture des bas-fonds urbains, portée par les *Mystères*, le port n'occupe pas une place centrale. Ce lieu est lié à l'expérience de la ville, et ce sont les caractéristiques urbaines qui dominent dans leur représentation. Mais les espaces portuaires sont utilisés ponctuellement pour renforcer un aspect ou une thématique. Les quais sont associés aux trafics, à la débauche et au vice, et le fleuve au désespoir et à la malignité des flots. Les quartiers du port deviennent des points de rapprochement entre la ville et ses bas-fonds. Cette représentation se nourrit du roman maritime. Le lecteur n'est pas surpris de retrouver des marins, consommateurs d'alcool, dans les bouges. Mais le port occupe une place de plus en plus prépondérante. Son importance dans le décor du récit s'affirme et des caractéristiques spécifiques s'accumulent. En 1889, *Le Port* de Guy de Maupassant définit les caractéristiques des bas-fonds portuaires de façon similaire à la démarche d'Herman Melville :

« [L]es amis se reformaient en bande, poursuivis par les injures immondes de la fille exaspérée, tandis que d'autres femmes, tout le long de la ruelle, devant eux, sortaient de leurs portes, attirées par le bruit, et lançaient avec des voix enrouées des appels pleins de promesses. Ils allaient donc de plus en plus allumés, entre les cajoleries et les séductions annoncées par le chœur des portières d'amour de tout le haut de la rue, et les malédictions ignobles lancées contre eux par le chœur d'en bas, par le chœur méprisé des filles désappointées. De temps en temps ils rencontraient une autre bande, des soldats qui marchaient avec un battement de fer sur la jambe, des matelots encore, des bourgeois isolés, des employés de commerce. Partout, s'ouvraient de nouvelles rues étroites, étoilées de fanaux louches. Ils allaient toujours dans ce labyrinthe de bouges, sur ces pavés gras où suintaient des eaux putrides, entre ces murs pleins de chair de femme⁶⁰. »

57. KALIFA, Dominique, *Les Bas-Fonds...*, op. cit., p. 40.

58. FERE, Octave, *Les Mystères de Rouen...*, op. cit., p. 257.

59. *Ibidem*, p. 257-258.

60. MAUPASSANT, Guy de, *Le Port* [1889], Ollendorff, 1899, p. 284-285.

Le Port, de Maupassant, témoigne de l'extension du motif, en France notamment. Dans les années 1880, le port rejoint les bas-fonds. Il fait partie du décor des mystères urbains. L'indépendance est la dernière étape. Elle accompagne la mise en récit de la délinquance dans les villes secondaires. L'utilisation du port permet d'intégrer à la fois les thèmes de la marginalité urbaine et ceux de la déviance maritime. Ce n'est plus exclusivement la représentation du marin qui détermine l'identité du lieu mais l'imaginaire du lieu qui renforce la figure du marin. Ces caractéristiques sont propices à l'imaginaire. Le port mal famé est devenu autonome, les bas-fonds portuaires sont maintenant un élément indépendant, qui génère sa propre représentation. Cette émancipation est portée initialement par la littérature maritime, ses auteurs étrangers puis français. Elle repose ensuite sur les mystères urbains et la mise en avant des dessous des villes. Devenus des bas-fonds, les ports acquièrent des spécificités propres à leurs origines géographiques. C'est dans ce cadre général que s'inscrivent ceux de l'Ouest.

Les ports de l'Ouest : de la misère aux bas-fonds

Considérées comme des bas-fonds, les cités portuaires se distinguent entre elles. Les ports coloniaux d'Afrique, d'Asie, d'Amérique latine possèdent un caractère propre, marqué par la prédominance de l'exotisme et des notations racistes⁶¹. En Europe, les ports du Sud, comme Naples, où « la pouillierie est ensoleillée⁶² » se teintent d'un univers méditerranéen. Les cités bretonnes développent leur propre représentation. Elle provient des traditions antérieures, issues notamment de l'image noire de la Bretagne, perçue comme une région pauvre à l'écart de la modernité. Cette image constitue une strate supplémentaire qui se superpose alors à celle issue du roman maritime et des dessous urbains. L'émergence des bas-fonds portuaires de l'Ouest suit une chronologie qui lui est propre. Avant d'intégrer les ports dans les années 1880 grâce aux auteurs locaux, elle trouve ses origines dans les descriptions d'une région misérable.

À la fin du xviii^e siècle, le port attire l'attention des voyageurs et des observateurs de la province. L'intérêt pour le dynamisme qu'il représente n'occulte pas les craintes face au développement urbain. En 1780, pour Louis Desjobert, « la ville de Nantes est une des plus belles du royaume⁶³ », particulièrement grâce aux maisons sur les quais. Mais il s'inquiète aussi pour l'insalubrité de la ville, la comparant aux maux que connaît Paris :

« Il y a aussi, comme à Paris, d'anciennes rues et bien plus affreuses, entre autres, celle de la Poissonnerie dont les maisons sont hideuses et

61. KALIFA, Dominique, *Les Bas-Fonds...*, op. cit., p. 31.

62. MAC ORLAN, Pierre, *Filles, Ports d'Europe et Père Barbançon*, Paris, Gallimard, 1950 [1932], p. 23.

63. DESJOBERT, Louis, *Notes d'un voyage en Bretagne en 1780*, Vannes, Lafolye frères, 1910, p. 43.

bâties en bois et de manière que le haut se touche presque, ce qui nuisait autrefois beaucoup au jour et à la salubrité de l'air⁶⁴. »

Les quais ne constituent pas un motif d'inquiétude. Au contraire, l'auteur loue l'architecture qui leur est associée. Les préoccupations sont celles de la croissance urbaine et de ses maux qui deviennent, dans la comparaison avec Paris, un marqueur de progrès. À Brest, c'est le rôle économique du port et de ses aménagements qui est mis en évidence. La vision du quai est initialement positive, il est « marchand, presque toujours couvert de vins, d'eau-de-vie, des objets nécessaires à la consommation ; on y débarque avec facilité. » Mais l'auteur dénonce les défauts d'organisation, obstacles au dynamisme économique :

« Il règne dans le port un embarras, une confusion, une malpropreté que les temps orageux, que la pluie continuelle augmente encore. Les querelles se multiplient sur les cales étroites et serrées. Les bâtiments pressés se touchent ; un incendie en dévorerait la presque totalité⁶⁵. »

L'hygiène devient aussi une préoccupation et le port un foyer de pourrissement. Le voyageur souligne à Brest « la malpropreté générale des quais, où des copeaux de bois pourrissent sans que jamais on les enlève⁶⁶ ». À Douarnenez, l'ordre fait défaut, on « laisse jeter sur les quais, dans les rues, les sardines pourries, des saumures corrompues ; il est impossible, même en hiver, de sentir des odeurs plus infectes que celles qu'on respire en approchant de la ville⁶⁷ ». Malpropreté, insalubrité et querelles ne sont pas considérées, du point de vue pratique, comme obstacle au développement. Pour les observateurs les ports devraient incarner le dynamisme économique de la province bretonne. Les discours visent à dénoncer l'inefficacité de certains aménagements. Malgré les conséquences économiques de la politique internationale française au tournant du XVIII^e siècle, Brest et Lorient apparaissent encore comme des « villes champignons, qui se désolidarisent de la péninsule⁶⁸ ». La modernité de leur développement suscite l'admiration des auteurs et voyageurs. Lors de son *Voyage en France* entre 1787 et 1790, Arthur Young distingue Brest, « ville bien bâtie, avec plusieurs rues régulières et belles », et remarque que son « quai, où il y a plusieurs vaisseaux de ligne, et d'autres navires, a beaucoup de ces mouvements et de cette activité qui animent un port de mer⁶⁹ ». À Lorient, c'est l'urbanisme qu'il met en évidence : « La ville est moderne et régulièrement bâtie ; les rues partent en rayons de la porte, et sont croisées par d'autres à angles droits : elles sont larges et bien pavées, avec plusieurs maisons

64. *Ibidem*, p. 43-44.

65. *Ibid.*, p. 182.

66. *Ibid.*, p. 205.

67. *Ibid.*, p. 258.

68. CORNETTE, Joël, *Histoire de la Bretagne et des Bretons. Des Lumières au XXI^e siècle*, Paris, Seuil, 2005, p. 58.

69. YOUNG, Arthur, *Voyages en France, pendant les années 1787-88-89 et 90*, Paris, Chez Buisson, 1794, p. 276.

qui ont fort bonne mine. » Ces aménagements sont associés au dynamisme économique de la compagnie des Indes, avec son port qui contient « tous les vaisseaux et magasins de la compagnie [...] »⁷⁰. La représentation du port se construit dans la dualité, il est le signe du progrès autant que le révélateur de son retard.

En parallèle de cette représentation des ports, les observateurs et les auteurs soucieux du modernisme s'alarment du comportement des marins. Leur présence devient un frein supplémentaire au développement économique et à la moralité. En 1794, Jacques Cambry s'inquiète de voir à Brest le nouveau quartier et les bâtiments qui cernent la place d'Armes, contraster avec « les rues étroites, obscures, infectes, toujours couvertes d'un pied d'ordures, qui font de Brest une des villes les plus sales de la République⁷¹ ». Brest, ville militaire, se doit d'incarner la République. Les progrès de son urbanisme sont altérés par les ruelles « infectes » et le manque d'hygiène. Pour l'auteur, cette situation s'explique par le comportement des habitants de Brest et de la population de passage, conséquence de son rôle de cité portuaire :

« Le désordre, l'ivresse habituelle des ouvriers, des matelots ; ce mélange de sang que l'Amérique, l'Inde, l'Afrique et l'incroyable dépravation des mœurs ont corrompu, ces excès, suivis d'une misère profonde ; l'absence de toute espèce de tenue, de moralité ; les maladies contagieuses dont les germes renouvelés ne sont jamais anéantis, dégradent au dernier degré l'espèce humaine dans cette commune et dans les campagnes voisines. Quelle forme, quelle pâleur, quel teint livide, quelle maigreur chez ces enfants presque nus, chez ces femmes ivres d'eau-de-vie ! Ajoutez à ces malheureux, cette multitude d'estropiés que la guerre dépose à Brest, et vous aurez l'idée, le tableau le plus vrai de la misère de l'espèce humaine [...] »⁷².

Dans l'analyse de l'auteur ce sont les hommes qui affectent les lieux. Élément clé de la représentation des dessous de la vie maritime, le caractère des matelots est la cause d'une misère humaine néfaste pour la cité. Ivresse, immoralité, excès à terre, Jacques Cambry ne dénonce pas tant les pratiques des marins que leurs conséquences sur Brest et ses environs. À leurs excès, s'ajoute la contagion morale des continents visités lors des traversées. Pour l'auteur, le marin porte en lui les germes de la perversion. Il affecte les femmes et les enfants de la ville. La figure du marin au port inquiète par les répercussions pour l'hygiène et la morale. Par la présence des marins, les villes bretonnes deviennent également le territoire de l'illécite. Pour Joseph Lavallée, en 1793, c'est le corps de la Marine Royale, qui sous l'Ancien Régime « régnait en souverain dans cette commune ». Par sa présence, Brest devenait « le séjour moralement le plus détestable pour un homme de bien » :

70. *Ibid.*, p. 279.

71. CAMBRY, Jacques, *Voyage dans le Finistère. Voyage d'un conseiller du département chargé de constater l'état moral et statistique du Finistère en 1794*, Paris, Éditions du Layeur, 2000 [1836], p. 194.

72. *Ibidem*, p. 194-195.

« Tout ce que l'insolence peut offrir de plus repoussant, l'immoralité de plus avilissant, le libertinage de plus révoltant, se réunissait pour en écarter l'homme vertueux. Il eût été également dangereux d'y conduire sa femme, ou sa fille, ou son fils : et les vices publics en défendaient l'entrée aux vertus privées⁷³. »

Le libertinage et l'immoralité de la Marine Royale menacent la vertu des femmes et des enfants. La dénonciation de la déviance des marins sert la vision politique de l'auteur. Les pratiques considérées comme coutumières des matelots sont transposées à leurs officiers et dénoncées avec la même vigueur. Les conséquences s'étendent à la ville entière de Brest, devenue mal famée, et à ses habitants, victimes. Cette rhétorique permet à Joseph Lavallée, partisan de la République, de dénoncer le vice, souverain sous l'Ancien Régime. Les cités portuaires présentent deux visages, mis en évidence par les voyageurs pendant le XIX^e siècle. La représentation définie à la fin du XVIII^e siècle persiste et se développe. L'image du port s'organise autour de trois éléments : l'intérêt envers les caractéristiques du progrès, le mépris face aux signes de l'archaïsme régional et la crainte envers les agissements des marins, à même de pervertir les lieux. En 1826, Étienne de Jouy décrit les cités du littoral breton. Les monuments, les avancées techniques suscitent son intérêt et son approbation, même s'ils sont représentés comme exceptions. À Morlaix, il distingue les aménagements portuaires : « Le port et les quais de Morlaix sont assez beaux. Le grand port s'étend du sud au nord sur un espace de près de trois lieues, embelli par les plus charmants aspects⁷⁴. » Malgré la valorisation de beaux monuments, il voit dans la cité la confirmation de la misère urbaine bretonne : « Morlaix, à part quelques quartiers, surtout celui du quai, est construit à la bretonne, c'est-à-dire que ses rues sont malpropres, point alignées, formées par des cahutes, plutôt que par des maisons propres et bien bâties⁷⁵. » Pour l'auteur, l'activité économique et les vestiges historiques ne suffisent pas à civiliser les communes bretonnes. Le manque de développement de la région et le climat breton tempèrent les progrès urbains. Monuments, infrastructures ne distinguent que partiellement les cités de l'Ouest de la fange locale. C'est le cas de la ville de Vannes, « au fond du golfe du Morbihan » :

« [À] l'embouchure d'un ruisseau sans nom, sur un terrain inégal et fangeux, rendu encore plus difficile par un pavé rocailleux et humide, en deçà et au-delà d'un vieux mur dont il ne reste plus qu'une partie, apparaissent plusieurs amas d'édifices ; ils sont divisés comme dans une ville égyptienne par des voies sombres, étroites, sinueuses, et par quelques places publiques plantées d'arbres, dont le naissant ombrage s'élève pour la génération future. On découvre en même temps des masures séculaires, des ruines et quelques fondations récentes, un port vaseux et des quais nouveaux. Enfin,

73. LAVALLÉE, Joseph, *Voyage en Bretagne, 1793-1794*, Huelgoat, Éditions Morbran, 1978, p. 52.

74. JOUY, Étienne de, *L'Hermitte en Province ou observations sur les mœurs et les usages français au commencement du XIX^e siècle*, t. VI, Paris, Chez Pillet Ainé, 1826, p. 201.

75. *Ibidem*, p. 204.

dominant cette enceinte pittoresque, semblable à un immense rocher noirci par les siècles, et sillonné par la foudre, s'élève pesamment une cathédrale massive dont on a de la peine à trouver les portes, parce que de toutes parts sa base est encaissée par des rues aussi resserrées qu'obscurées⁷⁶ [...]. »

Les arbres, les fondations récentes et les quais, symboles de modernité, n'éclipsent pas l'urbanisme arriéré vannetais. Le pittoresque ne cache pas l'obscurité d'une cité insalubre, criblée de ruines. L'humidité régionale concourt à renforcer la misère qui émane des villes bretonnes. Au sein de cette image noire du tissu urbain breton, seuls les symboles de la modernité de la province se distinguent.

En 1831, Jean-François Brousmiche confirme l'image négative des équipages de passage dans les ports : « Là des marins dépensent dans une journée le produit de toute une campagne⁷⁷. » « Là », c'est le port et ses quais. Ils se distinguent à cause de l'attitude dépensière des matelots de retour à terre. Héritage de la perception antérieure, c'est le comportement des marins qui focalise l'attention. Le lieu existe par leurs excès et leurs conséquences. À Brest, c'est sur les chemins « qui sillonnent Lambézellec » que « marins, soldats et grisettes » abondent et où « la gaieté s'épanche » :

« Du plaisir, voilà ce qu'il leur faut, et ils en auront à leur manière. Après leur repas, après qu'ils auront vidé autant de bouteilles qu'ils en peuvent contenir, qu'ils auront grisé les filles qui leur tiennent tête, vous les verrez briser tout, vous verrez là l'orgie dans toute sa beauté. Bacchantes échevelées, les femmes qui les accompagnent se disputeront leurs baisers lascifs, entonneront des ordures grivoises que tous répéteront en chœur, et saturés de la double ivresse du vin et de l'amour, soyez certains que marins et filles ne sortiront du cabaret que pour se précipiter dans les bouges qui servent d'asyle à ces immondes Phrynés⁷⁸. »

Les festivités servent de prétexte au voyageur pour intégrer une scène de bacchanale dans son récit de voyage. Le comportement des gens de mer permet d'utiliser la description des environs de Brest pour légitimer l'écriture d'une scène d'orgie. Le vocabulaire du plaisir, de la sensualité, et les références antiques sont justifiés auprès d'un lecteur qui admet ce caractère des hommes de mer mis en évidence de façon concomitante par le roman maritime. Ces éléments sont convoqués seulement dans le but de l'instruire sur les mœurs et la vie dans les faubourgs de la cité du Finistère. Dans son *Voyage dans le Finistère*, Jean-François Brousmiche révèle que « les mœurs ont considérablement dégénéré » dans le canton de Fouesnant, aux environs du port de Concarneau, depuis l'arrivée du vaisseau *Le Vétéran*, poursuivi par les Anglais. Marins et soldats appelés en renfort se « répandaient dans les communes environnantes » :

76. *Ibid.*, p. 290-291.

77. BROUSMICHE, Jean-François, *Voyage dans le Finistère en 1829, 1830 et 1831*, Quimper, Morvran, 1977 [1891], p. 5.

78. *Ibidem*, p. 5.

« [D]e graves atteintes furent portées par eux à la pureté native de ces femmes qui cédèrent à des séductions qu'elles ignoraient jusqu'alors, qui abandonnèrent leur pudeur toute gracieuse et se livrèrent à cette agaçante coquetterie partagée depuis ce moment du beau sexe de Fouesnant, qui devient de jour en jour cosmopolite, et dont on trouve maintenant des échantillons dans toutes les villes du département⁷⁹. »

Le rapport des matelots aux femmes est mis en accusation. Celles de Concarneau et des environs deviennent victimes de ces pratiques. L'abandon de la pudeur s'opère au contact des hommes venus de l'extérieur, soldats et marins, et se propage via les ports dans les communes de Bretagne. Lieux de l'immoralité, de la misère et des trafics, la spécificité des ports bretons émerge au début du XIX^e siècle. Les références à ces thématiques sont éparses et ne traduisent pas une préoccupation importante des auteurs. Pour eux, ce sont les représentations des marins ou de la province qui dominent. Jusqu'aux années 1880, ces thèmes déterminent la représentation des ports. Le cadre régional l'emporte sur l'attention portée aux espaces portuaires. L'image noire de la province est source d'intérêt pour les observateurs et les lecteurs. Malgré sa remise en cause⁸⁰, elle continue à marquer la représentation de la Bretagne. La Normandie, bénéficiant d'une image plus positive, est reléguée au second plan. L'Ouest, inquiétant et fascinant, s'incarne dans la Bretagne, dans ses villes et son littoral. Cette approche régionaliste se double de l'intérêt envers les hommes de mer mais les ports de l'Ouest sont un objet secondaire.

En 1883, *Mon Frère Yves* de Pierre Loti symbolise l'élargissement de la représentation des ports bretons et leur rencontre explicite avec le thème des bas-fonds. À Brest, sa description des femmes qui attendent le retour de leurs maris partis en mer en démontre la reconnaissance au sein de la ville. « [S]outenues déjà par quelque peu d'eau-de-vie, elles font le guet, l'œil moitié égrillard, moitié attendri. [...] Ces vieux marins qu'elles attendent étaient jadis peut-être de braves gabiers durs à la peine; et puis, gangrenés par les séjours dans Brest et l'ivrognerie, ils ont épousé ces créatures et sont tombés dans les bas-fonds sordides de la ville⁸¹. » La présence des marins, la misère et la débauche qui leur est associée permettent à l'auteur d'employer le terme de « bas-fonds » pour parler de Brest, quarante-trois ans après la première utilisation du terme pour une ville. En 1885, dans *Une Haine à bord*, Gabriel de La Landelle représente Brest « livrée » aux officiers de marine, représentés en troupe ennemie venue saccager la ville. Leur comportement est à l'image de cette représentation, ils « s'attaquaient à tout le monde », réveillant les « paisibles propriétaires », devenant « l'effroi des commères de tous les quartiers⁸² ».

79. *Ibid.*, p. 249.

80. BERTHO, Catherine, *La naissance des stéréotypes régionaux...*, *op. cit.*, p. 386.

81. LOTI, Pierre, *Mon Frère Yves*, *op. cit.*, p. 22-23.

82. DE LA LANDELLE, Gabriel, *Une Haine à bord...*, *op. cit.*, p. 17.

La déviance arrive avec le marin. Ses attentes sont précises. L'alcool, les femmes, l'amusement⁸³, sont autant de poncifs de la littérature maritime. L'apprentissage du large s'associe à ces thématiques. Dans *Une Haine à bord*, l'élève officier « combat ses ennuis par la recherche du plaisir; grand dîner, punchs délirants, amours faciles, il ne se refuse rien et se rapproche du matelot en dépensant en deux jours ses appointements du mois; ensuite il fait des dettes : advienne que pourra⁸⁴! » Ces mœurs sont une constante chez les matelots, jugés plus immoraux; elles affectent aussi les officiers, preuve de leur généralisation.

Au tournant des années 1880, les ports de l'Ouest se constituent comme bas-fonds. Dans la lignée de Pierre Loti, ils gagnent en autonomie dans la littérature. À l'image de New Bedford dans *Moby Dick*, ils s'affranchissent partiellement de la figure du marin pour devenir des thématiques indépendantes. Cette évolution est la conséquence de plusieurs influences. Elle s'explique par la persistance d'héritages antérieurs, comme la perception ancienne du marin et la vision péjorative de la Bretagne, et particulièrement de ses ports. Sur le plan littéraire, cette représentation accompagne le succès du roman maritime et son renouveau à la fin du XIX^e siècle ainsi que l'avènement des mystères urbains. Elle témoigne aussi d'une évolution des préoccupations, et d'une inquiétude envers les problèmes des villes. Cet avènement se fait l'écho des inquiétudes urbaines du XIX^e siècle, pauvreté, criminalité et débauche, révélées par les enquêteurs sociaux et les administrateurs, relayées par la presse. Les crises sociales des grandes villes, comme Nantes et Brest, sont propices à l'écriture des lieux mal famés. Mais le port mal famé demeure l'apanage de la littérature. La presse s'inquiète surtout de l'invasion du centre-ville et de la recrudescence des pratiques délinquantes. Les observateurs sociaux se préoccupent de la misère urbaine ou des conditions de vie des marins, sans s'attarder sur le port lui-même. Dorénavant, c'est chez les auteurs et romanciers que les bas-fonds portuaires bretons et normands existent, synthèse des legs antérieurs et des thématiques contemporaines. Le thème permet de développer l'identité maritime des villes en y ancrant la déviance des marins. Son utilisation est l'occasion de décrire des lieux du vice et des scènes de débauche à destination d'un lectorat devenu familier de cet univers. Porté par des auteurs comme Pierre Mac Orlan, Marc Elder ou Claude Farrère, il devient un sujet littéraire périphérique, mais récurrent.

« Entrons dans la Fosse⁸⁵ ! » : la spécificité des bas-fonds de l'Ouest

Au moment où Pierre Loti écrit *Mon Frère Yves*, les thématiques sont rassemblées pour permettre la constitution des bas-fonds portuaires à l'échelle

83. BROSSE, Monique, *La littérature de la mer...*, op. cit., p. 690.

84. DE LA LANDELLE, Gabriel, *Une Haine à bord...*, op. cit., p. 35.

85. ALLAIN, Patrice, « Quai de la Fosse : dérives et des rêves littéraires », *Talents*, n° 34, février 1999, p. 16-17.

de l'Ouest de la France. Dans les grandes villes de l'Ouest, principalement Nantes et Brest, des lieux précis se distinguent. C'est le quai de la Fosse à Nantes et ses ruelles perpendiculaires, la rue d'Ancin, la rue des Trois-Matelots, la rue des Marins, qui abritent les maisons closes. C'est l'ancien quartier des Sept-Saints à Brest et la rue de Keravel, où se regroupent les bordels et les cabarets, fréquentés par les matelots. Ces espaces se distinguent par l'imaginaire mal famé qu'ils véhiculent. Ce sont les romans qui les constituent, implicitement et explicitement, en bas-fonds. Cette représentation amplifie et déforme leur place dans les villes. En 1905, Ludovic Garnica de la Cruz présente une vision infernale des environs du quai de la Fosse :

« Des ivrognes titubaient et s'affalaient le long des trottoirs. Il marcha devant lui. Les becs de gaz toussotaient des hoquets safran. Au fond d'une rue, les grosses lanternes éclairaient les titres : Maison Girondine, À l'Espérance. Les portes étaient closes. Des ombres frappaient, sournoisement la porte s'entr'ouvrait et se refermait sur eux. [...] »

Une bande de matelots hurlant le dépassa. Ils cognèrent, puis s'enfourchèrent dans la maison. L'aspect était lugubre. Une odeur de vice et de mort prenait à la gorge comme du soufre. Ce lui fut aussi la sensation d'être entre ces murs rapprochés, dans quelque cachot affreux, quelque effroyable coupe-gorge. Des mines patibulaires le couvraient de regards hostiles⁸⁶. »

La description reprend l'ensemble des caractéristiques des bas-fonds. En 1941, dans *L'Ancre de Miséricorde*, Pierre Mac Orlan associe la misère et le vice dans le quartier de Kéravel, dans le centre de Brest :

« Nous nous dirigeâmes vers Kéravel. La nuit était sombre et la lumière de la ville ne parvenait pas à dissiper l'ombre des murs. Des maisons informes dans la nuit révélaient des rumeurs de mauvais aloi : des voix animées de soldats en goguette. Le rire bête des femmes leur répondait. [...] Il m'est impossible de décrire le décor lugubre de cette rue où le vent s'engouffrait comme dans un tuyau d'orgue. Au-dessus de ma tête, la lanterne grinçait au bout de sa chaîne et sa lueur presque tragique menaçait de s'éteindre à chaque coup de vent qui dispersait les tas d'ordures. Des rats se dispersaient en poussant des cris aigus. Ils étaient si nombreux que les chats immobiles derrière les hautes cheminées se hérissaient, la peur au ventre⁸⁷. »

La dimension de bas-fonds est évidente. Les critères sont toujours les mêmes, la nuit, la bêtise concourant au vice, les hommes en maraude, l'animalité dangereuse qui accapare les lieux, autant celle des hommes que des bêtes. La littérature relaie l'existence de ces lieux spécifiques en amplifiant leurs caractéristiques. Le quai de la Fosse à Nantes, Recouvrance et Keravel à Brest sont les deux exemples, deux lieux à l'identité distinctive liée à l'univers maritime. Leur représentation provient bien des héritages antérieurs, autant ceux du roman maritime, incarnés par la figure des marins, que des mystères urbains, symbolisés par l'obscurité des ruelles. La Seconde Guerre mondiale modifie radicalement la physionomie de Brest, et la fermeture des maisons closes en 1946 celle des quartiers de prostitution. Les représenta-

86. GARNICA DE LA CRUZ, Ludovic, *Nantes la Brume...*, op. cit., p. 168.

87. MAC ORLAN, Pierre, *L'Ancre de Miséricorde*, Paris, Gallimard, 1974 [1941], p. 26-27.

tions de ces espaces se distinguent par leur permanence et leur importance dans l'image des villes. Ils sont les bas-fonds portuaires des villes de l'Ouest. Plus largement que cette topographie du dessous, ceux-ci sont marqués par la spécificité du cadre régional. Auguste Bergot, pour qui « Brest est un gros village⁸⁸ » décrit l'abandon des soirées dans la cité du Finistère :

« Dix heures du soir dans une ville de province, que ce soit Romorantin ou Cérans-Fouletourte, cela veut dire des rues vides à peine animées ça et là de quelques passants, de deux agents de police baillant d'ennui et de filles blafardes ou colorées selon les caprices de la mode, ombres quêteuses au détour des venelles⁸⁹. »

Brest est associée à une de ces villes dont le nom même prête à la moquerie, « Cérans-Fouletourte », Landerneau, Brive-la-Gaillarde, Quimper-Corentin⁹⁰. Ce parallèle permet de rabaisser l'identité de la cité. Ce n'est plus un centre économique ou militaire, mais une ville perdue, éloignée du centre parisien. Elle devient provinciale, « village » loin du progrès. Dans « une ville de province », la nuit n'est pas le temps des festivités. Contrairement à Paris, où les « heures noires » sont appropriées dès la seconde moitié du XIX^e siècle par une population en recherche d'amusement⁹¹, les nuits de Brest sont marquées par l'abandon. Les rues sont « vides », ce qui révèle des prostituées misérables, imprégnées par l'ennui, en quête de trop rares clients. La représentation provinciale démontre l'ennui mais minimise aussi les pratiques considérées comme déviantes. En 1947, dans *Querelle de Brest* de Jean Genet, les policiers cherchent un suspect « parmi les tantes connues » et l'auteur constate : « À Brest, il en est peu. Encore qu'un grand port de guerre, Brest demeure une petite ville de province. Les pédérastes avoués – avoués à eux-mêmes – s'y cachent admirablement⁹². » Il établit un parallèle entre le statut de Brest, « petite ville de province », la volonté et la capacité des homosexuels à s'y dissimuler. Ce qui est encore perçu comme une débauche se cache d'autant plus volontairement dans une ville au regard plus dénonciateur. La province reste en retrait, à l'écart des modes et de la vie parisienne. Cette représentation expose et accentue des caractéristiques des bas-fonds. La misère y est plus grande, la prostitution plus visible et plus triste.



La fin du XIX^e siècle puis l'entre-deux-guerres marquent l'avènement des bas-fonds portuaires de l'Ouest. L'étude de leur construction révèle l'empilement successif des strates aboutissant à leur représentation finale. Le succès du thème, à la fin du XIX^e siècle puis dans l'entre-deux-guerres, est

88. BERGOT, Auguste, *Poupée Bretoise*, Brest, Paris, Éditions Poésia, 1936, p. 127.

89. *Ibidem*, p. 7.

90. CORBIN, Alain, « Paris-Province », dans NORA, Pierre, *Les Lieux de mémoire*, t. 3, *Les France vol. 1 : Conflits et partage*, Paris, Gallimard, 1992, p. 2851.

91. DELATTRE, Simone, *Les Douze heures noires. La nuit à Paris au XIX^e siècle*, Paris, Albin Michel, 2000, p. 175.

92. GENET, Jean, *Querelle de Brest*, Paris, Gallimard, 1953, [1947], p. 71.

porté par la littérature. La représentation se construit à travers le roman maritime et les mystères urbains, tout en intégrant une image déjà existante, celle de la région bretonne et des villes de l'Ouest. Les bas-fonds portuaires tels qu'ils se structurent dans les années 1880 sont un motif essentiellement littéraire. Mais cet imaginaire est reconnu par les contemporains et par les marins eux-mêmes. L'analyse des chansons de marins permet de montrer comment ils reconnaissent et s'approprient cette thématique. Cette étude révèle également les diverses préoccupations dominantes dans la perception des espaces portuaires. Les héritages de la vision négative des gens de mer, de l'image noire de la province bretonne, les maux sociaux que sont la pauvreté et la délinquance accompagnent la construction des bas-fonds portuaires de l'Ouest. Enfin elle révèle la permanence de thématiques propres aux bas-fonds portuaires. Ceux-ci deviennent le cadre où s'inscrivent des aspects connexes, comme la prostitution ou la violence des hommes, marins et soldats. Sur le plan littéraire, les quais regroupent les caractéristiques des lieux mal famés. Le lecteur croise la faune portuaire et sa misère, les auberges refuges pour la pègre venue des mers, les bars interlopes et leurs tenanciers. Le récit de la bordée des marins et de leurs agissements complète ensuite la descente dans « les bas-fonds sordides de la ville⁹³ », de Pierre Loti.

RÉSUMÉ

L'image du port mal famé est un motif reconnu dans la culture contemporaine. Celui-ci s'élabore autour des bouges des quais, des marins en bordée et des prostituées. Cet imaginaire rejoint celui des bas-fonds : lieux marginaux et déviants, qui se structurent au XIX^e siècle. À l'échelle de la Bretagne, c'est à la fin du XIX^e siècle que les ports intègrent cette représentation. Les bas-fonds de l'Ouest émergent ainsi de façon progressive. Leur image s'assemble par étapes, aux croisements de différentes thématiques, portuaires et urbaines. Les apports initiaux du roman maritime, dans les années 1830, construisent la représentation du port mal famé. Dans le même temps, la marginalité des cités bretonnes est décrite à travers le prisme de la pauvreté et de la misère. Dans les années 1880, les ports bretons acquièrent des caractéristiques qui leurs sont propres.

ABSTRACT

The image of the ill-famed harbours is a well-known topos of modern culture. It revolves around the dives, sailor debauchery and prostitutes. This imagery is that of rough areas: marginal and deviant places that developed in the 19th century. In Brittany, this representation of harbours become common at the end of the 19th century. In the West, rough areas emerged gradually. Their reputation developed in stages, a mix of the characteristics of harbours and urban areas. Maritime novels played a part in the 1830s in building the poor reputation of harbours. At the same time, the poverty and misery present in Breton cities is emphasised. During the 1880s, Breton harbours acquired their own characteristics.

93. LOTI, Pierre, *Mon Frère Yves...*, op. cit., p. 22-23.