
Réduire la ville en carte, une mise en ordre du territoire ? Vues et plans de Barcelone, Gênes et Marseille du XVII^e à la fin du XIX^e siècle

Guenièvre Antonini-Fournier



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/liame/262>

DOI : 10.4000/liame.262

ISSN : 2264-623X

Éditeur

CRISES - Centre de Recherches Interdisciplinaires en Sciences Humaines et Sociales de Montpellier

Référence électronique

Guenièvre Antonini-Fournier, « Réduire la ville en carte, une mise en ordre du territoire ? Vues et plans de Barcelone, Gênes et Marseille du XVII^e à la fin du XIX^e siècle », *Liame* [En ligne], 24 | 2012, mis en ligne le 05 février 2012, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/liame/262> ; DOI : 10.4000/liame.262

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.



Les contenus de *Liame* sont mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Réduire la ville en carte, une mise en ordre du territoire ? Vues et plans de Barcelone, Gênes et Marseille du XVII^e à la fin du XIX^e siècle

Guenièvre Antonini-Fournier

- 1 L'étude des plans de Barcelone, Gênes et Marseille du xv^e siècle à la fin du xix^e siècle¹, a suscité des questionnements autour des modes d'appréhension de l'espace urbain et des pratiques politiques et sociales, notamment celles visant à ordonner l'espace public. Le plan en tant qu'objet censé refléter un état matériel de l'espace, est particulièrement associé à la question de l'organisation spatiale. Bien plus qu'un simple outil d'aménagement des constructions, le plan est également le reflet des enjeux et des pratiques liées à la notion d'ordre public. Le plan a une double caractéristique : produit de convergence d'idées sur la ville, en tant qu'expression d'une conception intellectuelle et instrument privilégié de l'exercice même d'un pouvoir et de contrôle de la ville². En cela, il est pertinent d'interroger les représentations urbaines sous l'angle de la notion d'ordre urbain et celle d'ordre public. Le plan a-t-il pu influencer les façons de penser l'ordre urbain ? Les images urbaines ont-elles participé à l'établissement d'une vision ordonnée, à l'installation d'une norme ?
- 2 Après avoir examiné en quoi les premières représentations urbaines peuvent exprimer une conception ordonnée de la ville, il s'agira de comprendre comment s'est manifesté un nouveau rapport à la régulation de l'espace urbain avec le passage à l'abstraction géométrique. Le cas des agrandissements de Marseille et de Barcelone, respectivement aux xviii^e et xix^e siècles, permet d'étudier les formes d'expression des conceptions de l'ordre urbain, ainsi que la nouvelle organisation territoriale de l'administration. De même, les modes de lecture et perception du territoire permettent de percevoir les éventuelles influences des images urbaines.

- 3 La mise en image de l'espace urbain constitue déjà en soi une forme de mise en ordre de la ville. Représenter un territoire c'est sélectionner, faire des choix entre ce qui doit être montré ou non, mettre en valeur un élément au détriment d'autres. Réduire une ville en carte élabore, en quelque sorte, l'expression d'une vision d'une organisation territoriale. L'une des fonctions du plan est de rendre compte de l'organisation matérielle de l'espace. Dans le cas d'une ville, la matérialité des espaces urbains se caractérise par une organisation complémentaire entre lieux bâtis et espaces libres³. Dès les premières représentations urbaines, où s'entremêlent discours politique et dimension symbolique, l'action de cartographier est une mise en ordre, une organisation destinée à rendre intelligible un ensemble complexe.

En quoi la représentation urbaine exprime-t-elle une conception de l'ordre public ?

- 4 Aux XVI^e et XVII^e siècles, les images urbaines représentent la ville dans son ensemble ; une globalité qui doit être entendue aussi bien au niveau topographique qu'au niveau des notions définissant la ville. L'image est un ensemble cohérent reflétant la diversité urbaine, montrant la ville confinée dans son enceinte et son entourage proche (littoral, terroir, relief), où l'on retrouve les caractéristiques de la cité italienne⁴. La vue est présentée comme le résultat d'une observation, depuis un point fictif⁵. L'image donne l'illusion d'une observation depuis un point de vue élevé dans le ciel, selon la vision que pourrait avoir un oiseau qui survolerait la ville pour les vues dites « à vol d'oiseau » ou encore celle d'un cavalier dominant la ville depuis une colline environnante pour les vues « cavalières ». Ces appellations ne rendent pas compte de la construction d'une image fictive par l'emploi de différents points de vue⁶. L'expression « vue à vol d'oiseau » entretient savamment l'idée d'une vue à la lisière entre la fiction et la réalité, un réel conçu par notre esprit. Ni le point de vue élevé au-dessus de la mer, ni le point de vue au-dessus de la terre ferme, avec ou sans colline, ne correspondent à un point d'observation existant, une telle hauteur ne pouvant alors être atteinte. L'artiste en donne seulement l'illusion. Pour Marseille, la colline de Notre-Dame-de-la-Garde est habilement employée pour entretenir l'idée d'une vision réelle ou concevable, par exemple sur la vue exécutée par le Mathieu Merian vers 1636-1644. La colline correspond davantage à un point de repère pour celui qui connaît la ville qu'à un véritable point d'observation.



- 5 Le mode de composition choisi par le cartographe participe à l'expression d'une conception de l'ordre urbain. Bien avant que le plan géométral ne serve d'instrument aux transformations du tissu urbain, les plans de ville des XVI^e et XVII^e siècles étaient déjà utilisés pour modeler la forme urbaine dans le cadre de travaux d'urbanisme et également pour servir un discours politique et satisfaire un désir de contrôle du territoire. Les cartes servent ce que Michel Foucault appelait des « actes de surveillance » pour la guerre, la propagande, mais également pour l'ordre public et la délimitation des frontières. John Brian Harley définissait la carte comme un produit d'un « pouvoir-savoir » où les deux notions sont indissociables⁷. On peut également appliquer cette définition aux premières représentations urbaines, qui expriment un lien entre conception politique et organisation spatiale symbolique.
- 6 Pendant près de trois siècles, du XVI^e au XVIII^e siècle, la mise en carte d'une ville correspond à la représentation de la globalité de sa forme urbaine. Le cadrage de l'image n'est pas aléatoire, il délimite le territoire urbain, montrant les bornes de la ville au-delà de son enceinte. Les éléments naturels sont souvent des repères efficaces pour cadrer les limites latérales des compositions. À Gênes, l'espace représenté est ainsi délimité de chaque côté par les deux fleuves, Polcevera à l'ouest et Bisagno à l'est, et en arrière fond par les collines septentrionales.





- 7 Cet encadrement procure un effet d'encerclement qui entretient l'apparence d'une ville sécurisée et protégée. Le même procédé de délimitation est rencontré à Barcelone avec les deux cours d'eau, Llobregat et Besòs, respectivement au sud et au nord.
- 8 La représentation n'est pas seulement une transcription topographique, les cartographes modèlent leurs plans pour exprimer une conception idéologique. À partir du XVII^e siècle, Barcelone est fréquemment représentée par un profil pris depuis la mer. L'absence d'élévation permettait de souligner le relief de la montagne de Montserrat, symbole religieux de la principauté de Catalogne. Il s'agit d'une mise en scène de la ville totalement factice, le massif montagneux se situant à près de vingt kilomètres dans l'arrière-pays⁸. Ce processus s'apparente alors à une emblématisation de la ville, où l'attribut religieux valorise son statut de capitale de la principauté.

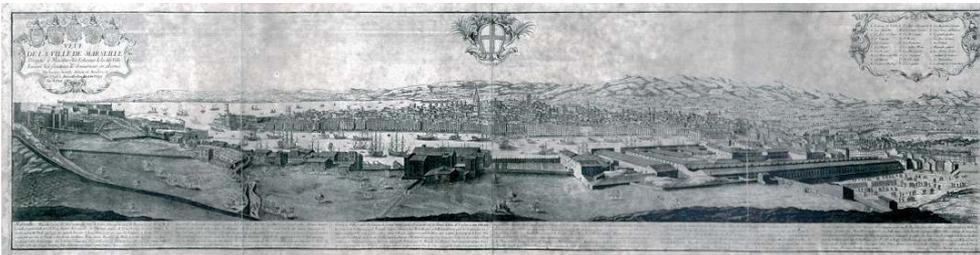




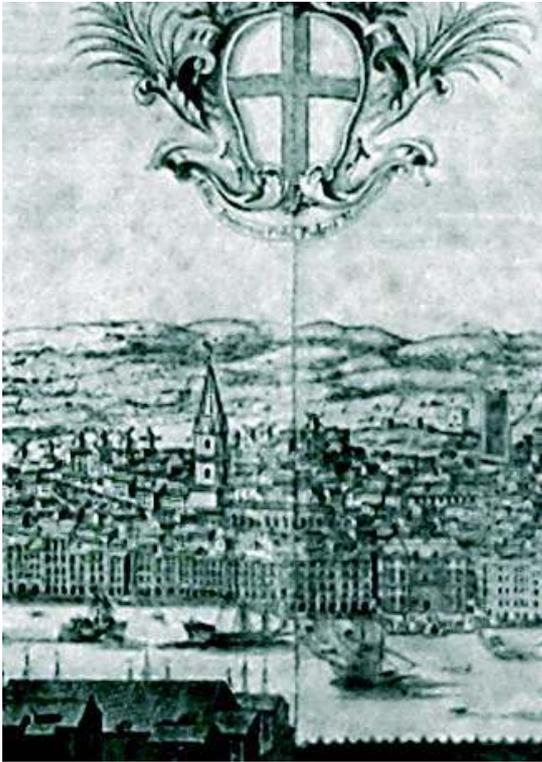
- 9 Ces pratiques cartographiques confortent l'installation d'un discours politique ou emblématique sur le territoire urbain. On peut y voir les prémices de l'usage de l'objet cartographique dans la mise en ordre de l'espace urbain : le plan est le reflet d'une vision politique du territoire⁹.
- 10 Jusqu'au XVIII^e siècle, la forme de la ville importe plus que la précision de sa représentation. L'ensemble de la composition compte davantage que l'exactitude du tracé des rues et des îlots. L'organisation spatiale est pensée par éléments de repère (monuments ou constructions caractéristiques, éléments naturels et forme globale de l'enceinte urbaine). Les cartographes se sont longtemps contentés du dessin du pourtour et des principales rues, sans soumettre tous les éléments du tissu urbain à la mesure. Le procédé consistant à figurer par des toits ou des bâtiments resserrés le tissu urbain banal, selon la technique du remplissage entre deux monuments caractéristiques, montre que l'important était de reconstituer des ensembles, de proposer un assemblage ordonné des éléments caractéristiques du paysage urbain. Le cartographe allemand Carsten Niebuhr témoigne de ce type de procédé, dans son récit de voyage illustré. Il écrit, en commentaire de son plan d'Istanbul, que « la plupart des rues ne sont marquées qu'arbitrairement et pour remplir le vide »¹⁰.
- 11 La représentation est destinée à rendre compte de l'organisation spatiale, ce qui ne coïncide que tardivement avec une exigence de précision géométrique. La méthode du relevé géométrique d'une ville par la triangulation, mise au point dès le début les années 1530 dans le traité de Gemma Frisius¹¹, se répand dans la seconde moitié du XVII^e siècle dans toute l'Europe. Pourtant, comme un grand nombre de villes, Marseille n'est concernée par des opérations de triangulation qu'à partir des années 1770 et 1780 et Barcelone, régulièrement cartographiée depuis les années 1650, ne fait véritablement l'objet de solides travaux de triangulation qu'un siècle plus tard.
- 12 Le passage à l'abstraction géométrique s'effectue lentement, sans être seulement déterminé par les progrès techniques de la cartographie. La progression des plans géométriques n'est pas uniquement le fait d'un perfectionnement des mesures, ce sont davantage les nouveaux rapports au territoire, parmi lesquels la notion d'ordre public, qui l'ont suscité. Le plan devient un outil de l'architecte ou de l'ingénieur¹² pour gérer l'espace urbain au moment où la notion d'ordre public se manifeste plus fortement dans les intentions des autorités locales, à différentes périodes pour les trois villes. L'étude de l'ensemble des productions iconographiques montre qu'il n'y a pas d'affirmation d'un regard non figuratif sur la ville : il y a seulement une séparation des fonctions des productions qui s'établit lentement. Les plans répondent à de nouvelles exigences, de nouveaux usages qui deviennent déterminants dans le contrôle et l'exercice même du pouvoir. Cependant, pour les trois villes, le plan géométrique est le type de représentation privilégié au XVIII^e siècle mais ne devient jamais majoritaire dans les

productions ; par exemple, Barcelone est davantage représentée sous la forme d'un profil au cours du XIX^e siècle.

- 13 D'une certaine manière, le plan et la vue de ville expriment une vision de l'ordre public, au sens de la recherche d'une organisation, d'une stabilité sociale à travers la maîtrise et le contrôle du territoire. À Marseille, la première commande des autorités locales, la *Veüe de la ville de Marseille* gravée par Jean Randon vers 1695, est un élément important dans l'affirmation du pouvoir local. Exécutée à la suite des grandes transformations urbaines imposées par Louis XIV, l'image reflète la volonté de célébrer le nouveau paysage urbain et d'asseoir l'autorité municipale face à la royauté¹³. Le choix de l'angle de vue est déterminé par une volonté de privilégier la rive sud du bassin portuaire, nouvellement intégrée à l'espace urbain avec ses récentes constructions, dont l'arsenal des galères et la citadelle Saint-Nicolas, « siège visible de la souveraineté »¹⁴ destiné à surveiller la ville. Bien que le point de vue corresponde à un point d'observation plausible, par sa faible élévation, cette représentation n'est pas exempte de déformations, comme le clocher pyramidal des Accoules nettement surdimensionné.



- 14 Cette déformation trahit la volonté de reproduire distinctement la flèche à crochet surmontée par la statue de l'ange et de lui attribuer une valeur d'emblème du paysage urbain. Ce clocher cumule les fonctions paroissiales et celles d'une tour communale depuis sa construction, alors récente, achevée en 1685. Sa présence, à proximité de l'hôtel de ville, semble se substituer à l'ancienne tour de l'horloge de la Maison commune, démolie lors de l'agrandissement de l'avant-corps (1653-1654), dont le carillon municipal rythmait le quotidien des Marseillais, depuis 1574. En outre, la prédominance du pouvoir municipal est manifestée par la position du nouveau pavillon de l'hôtel de ville, au centre de la composition iconographique. Sa rénovation, terminée en 1673, avec la construction d'une avancée sur le plan d'eau, constitue une des entreprises majeures du XVII^e siècle, dans laquelle le conseil municipal s'était considérablement investi, et ce, malgré les résistances de la royauté¹⁵. Bien plus que le siège du pouvoir municipal, le nouvel édifice célèbre le prestige de la ville par la richesse ornementale de son architecture, et surtout la volonté des administrateurs municipaux de conserver une autonomie décisionnelle.
- 15 Cette première commande cartographique du pouvoir municipal coïncide avec une période d'affirmation du pouvoir monarchique sur la ville. Au même moment le premier plan géométral de Marseille est levé par Joseph de Razaud¹⁶, ingénieur du roi, pour servir l'exercice du pouvoir monarchique avec les premiers projets d'alignement du tissu urbain.



- 16 La monarchie s'efforce de mieux contrôler la ville, notamment avec le règlement édicté par Louis XIV, le 5 mars 1660, qui réforme les institutions municipales : les consuls sont remplacés par les échevins et les finances municipales sont surveillées par des représentants de l'autorité royale¹⁷.
- 17 La représentation urbaine est restée longtemps un instrument au service des enjeux politiques de contrôle du territoire, le cartographe répondant à une commande destinée à affirmer une autorité ou valoriser un pouvoir.

Passage à abstraction géométrique et la notion de mise en ordre de l'espace urbain

- 18 Le passage à l'abstraction géométrique s'accompagne progressivement d'un changement de l'inscription temporelle de la cartographie urbaine : d'une temporalité de la commande, on passe à une temporalité de la représentation, c'est-à-dire d'une image symbolique figée où prévaut la commande, l'image devient marquée dans le temps. Les plans reflètent davantage l'état de la voirie et les modifications de l'urbanisme (nouvelles constructions, projets d'aménagement). En quoi le passage à l'abstraction cartographique a-t-il renforcé la notion d'organisation de l'espace, qui sous-tend la notion d'ordre public ?
- 19 Le développement des plans géométraux coïncide avec l'émergence d'une volonté d'aménagement de l'espace urbain dans sa globalité. La question de l'organisation spatiale est à l'origine du premier plan géométral de Marseille, dressé par Joseph de Razaud à l'extrême fin du XVII^e siècle, qui comporte déjà quelques projets d'extension et d'alignement du bâti. De même, les questions d'aménagement urbain suscitent les opérations de mesure du premier plan géométral de Gênes.

- 20 L'étude du plan de Gênes permet d'interroger les relations entre l'objet cartographique et la volonté d'organiser l'espace urbain. Dressé en 1656, le plan intitulé *Modello o Sia Pianta* est une commande de la magistrature des Pères de la Commune. L'opération cartographique a mobilisé huit architectes¹⁸ pour mesurer l'ensemble du tissu urbain. Par la qualité de ses informations, ce plan purement géométrique, aux dimensions imposantes de près de deux mètres sur cinq, constitue une documentation technique et précise sur l'état de l'espace urbain pour la magistrature des Pères de la Commune. Dressé à l'échelle de cinq cents palmes génoises, environ 1 : 600, ce plan englobe toute la surface délimitée par l'ancienne enceinte urbaine, rénovée près d'un siècle auparavant (entre 1536 et 1550), à laquelle s'est ajoutée depuis 1633, la grande muraille fortifiée protégeant un large territoire périurbain¹⁹. Le tracé des rues est enrichi par les plans des principaux édifices publics et religieux. Une importante légende de deux cent soixante-dix références distingue les places, les rues principales, ainsi que les églises paroissiales, les églises conventuelles, les monastères et les oratoires. En outre, un astucieux code de couleurs délimite les espaces construits des espaces libres.
- 21 Les édifices privés ne font l'objet d'aucune description spécifique, ce qui exclut des intentions cadastrales²⁰. Le plan devait plutôt donner un état de la voirie et des édifices publics à l'usage du gouvernement génois, et préparer ainsi une réglementation de l'urbanisme à l'intérieur des anciens murs. Par la précision de ses renseignements, il constitue un outil d'analyse d'étude essentiel pour la gestion des espaces publics. Ainsi, le signalement des zones non construites ouvre sur les possibilités d'aménagement et d'évolution du tissu urbain. La volonté d'anticiper et de contrôler la croissance urbaine est la préoccupation majeure des administrateurs génois, soucieux d'organiser les axes de circulation, de favoriser le déplacement des personnes et des marchandises et d'améliorer la rapidité des transports de l'armement et des troupes en cas de conflit, d'où le percement de nouvelles voies et la réunion des rues Nuova et Balbi²¹. Ces grands travaux accompagnent les intentions célébratives du « pouvoir spectaculaire typique de l'époque baroque²² ».
- 22 Ce plan est donc bien destiné à servir de document de référence pour le gouvernement local, comme l'annonce son titre *Modello o sia Pianta*. Le terme de « Modèle », entendu au sens de modèle réduit ou de maquette du fait urbain, précise son emploi de référent pour les prises de décision. En définitive, l'idée de recourir au plan pour administrer la ville n'est pas née de contraintes démographiques ou cadastrales, mais davantage de la volonté de contrôler l'espace urbain en maîtrisant sa forme. Le plan ordonné par la magistrature des Pères de la Commune de Gênes répond à des projets urbanistiques liés aux enjeux de gestion administrative et militaire. Ce sont ces mêmes questions de circulation des biens et des personnes et de sécurisation du territoire, primordiales dans la première moitié du XVII^e siècle génois, que l'on retrouve à Marseille et à Barcelone tout au long du XVIII^e siècle. Cette volonté de contrôler l'espace urbain rejoint l'idée d'organiser et de maîtriser sa croissance. En cela, la forme urbaine devient, d'abord partiellement puis dans sa globalité, un objet d'appropriation politique : réguler la forme urbaine, c'est gouverner la ville. En découlent les conflits de gestion et d'exercice des pouvoirs, qui s'expriment directement à propos des projets de planification de l'espace urbain et de leur support privilégié, le plan géométral. La forme urbaine est un espace où la rationalité idéologique et politique est visible, elle devient ainsi un « espace de sens²³ ». Avec les plans d'alignement, l'évolution de la forme urbaine marseillaise²⁴ en constitue un excellent exemple qui porte la marque des rivalités de pouvoir entre la royauté et la municipalité.

- 23 Bien avant les volontés de réguler l'espace urbain au XVIII^e siècle, le plan sert à administrer la ville, à exercer un pouvoir à la fois pratique et symbolique. Le plan apparaît comme un outil d'enregistrement ou de réflexion permettant le contrôle de l'espace urbain : fixation des limites extérieures, évolution des divisions internes et gestion des constructions. Dans le cas de Paris, la notion d'ordre public apparaît très clairement dans le recours à l'outil cartographique. Plusieurs textes, à partir de 1670, mentionnent les préoccupations de « borner » le territoire urbain et de « régler l'étendue de chaque quartier »²⁵.
- 24 En 1673, la ville de Paris, par ordre de Louis XIV, confie à Pierre Bullet, architecte des bâtiments du roi, et à deux géomètres, Jean Vibert et François Fastière, la charge de lever un plan de Paris « pour la commodité publique ».



- 25 Lorsque le cartographe est chargé de dresser le plan, le prévôt des marchands précise que le nouveau plan doit permettre de « régler l'estendue des quartiers de Paris afin que le partage en estant fait également entre tous les messieurs les quarteniers, ils puissent plus facilement faire executer les ordres publicqs »²⁶. Cette commande répond à une opération d'aménagement de l'espace urbain et à une volonté de réorganiser l'espace administratif parisien notamment par l'établissement de quartiers. Le plan est achevé au début de l'année 1675, il figure à la fois l'état de la ville et les projets d'urbanisme en cours.

Cartographier la régulation de l'espace urbain

- 26 À partir du XVIII^e siècle émergent des projets de régulation de l'espace urbain, notamment d'aménagement et d'agrandissement de Marseille et de Barcelone. Les rivalités au sein des opérations cartographiques, destinées à projeter les aménagements, reflètent des conceptions différentes de l'ordre urbain. Le plan contribue au développement de nouvelles pratiques de l'aménagement urbain et favorise également une manière d'appréhender l'espace, selon une vision ordonnée de la ville. Dans quelle mesure les représentations participent au développement d'une norme de régulation de l'espace public et à une uniformisation de la lecture de la ville ?

- 27 Les premières volontés d'« embellissement »²⁷ apparaissent dans les années 1660 à Marseille, lorsqu'est étudiée la construction du grand Cours, achevé en 1698, et, au milieu du XVIII^e siècle, à Barcelone lors du projet de construction de la Rambla, dont les travaux débutent en 1779. Dans ces deux cas, les projets sont imposés par la royauté à l'administration locale.
- 28 Très tôt, ces questions de rationalisation et d'aménagement de l'espace urbain concentrent les rivalités de pouvoir entre l'État monarchique et la municipalité, dans lesquelles vient s'intégrer l'outil cartographique. Cette émergence des volontés d'embellissement et d'agrandissement des espaces urbains marseillais et barcelonais correspond à une période d'affirmation du pouvoir central sur les institutions locales, illustrée par les réformes de l'Ajuntament mises en place par Charles III entre 1766 et 1770, et l'introduction du suffrage indirect qui visait à affaiblir le pouvoir local²⁸.
- 29 Née de projets particuliers, la planification urbaine est progressivement pensée par les administrateurs comme un ensemble cohérent devant concerner la totalité de la forme urbaine. Apparaît ainsi la nécessité pour les administrateurs locaux de posséder un relevé géométrique exact de l'ensemble de l'espace urbain, qui fait défaut à Barcelone et à Marseille. Pour cette dernière, la question de l'alignement de l'ensemble des constructions entraîne la production de plusieurs plans, qui, tout au long du XVIII^e siècle, ne parviennent pas à satisfaire les exigences de la municipalité. Ces difficultés rencontrées pour faire dresser le plan des alignements et pour accepter un projet global, sont particulièrement révélatrices de l'enchevêtrement des conflits de pouvoir et des intérêts économiques de la ville.
- 30 Le plan devient un outil idéal pour satisfaire les ambitions de maîtrise et de rationalisation de la forme urbaine, permettant d'expérimenter la manipulation de l'espace visant à ordonner l'espace public. Pour les trois villes, cet usage du plan est explicitement mentionné dans les titres des plans avec l'emploi des termes « ordonné », « régulé », « régulier ». Le cartographe acquiert alors un rôle déterminant dans l'affirmation d'un modèle, étant à l'origine d'un projet d'alignement des constructions ou d'extension de la ville.
- 31 Au début du XVIII^e siècle, sous l'impulsion du pouvoir royal grandit l'idée de contrôler et de réguler les constructions urbaines de Marseille. Les échevins décident de faire lever un plan comportant les alignements à effectuer²⁹, manifestant ainsi leur volonté d'appropriation du levé cartographique, devenu l'instrument indispensable de gestion et de contrôle de la ville. Le Conseil d'État du 29 mai 1725 valide la délibération du conseil municipal du 6 février en ces termes : « il a été arrêté qu'il serait levé un plan de la dite ville et du terroir, en y faisant marquer les coupements qu'il conviendrait de faire pour corriger les défauts et irrégularités que l'on voit en différents endroits³⁰ ». Ce plan a deux objectifs. Il est conçu pour servir à la rectification et à l'embellissement de la forme urbaine, dégradée par de nombreuses constructions édifiées de façon aléatoire, considérées comme « des irrégularités que l'on corrigerait en partie pour décorer la ville³¹ ». Il doit également servir aussi au contrôle des nouvelles constructions qui devaient respecter la réglementation, prévoyant « qu'il sera fait défense à toutes personnes de relever leurs maisons dans la ville, ni les murailles qui se trouvent le long des chemins royaux, sans au préalable en avoir obtenu la permission des Maires et Échevins de la dite ville et avoir fait enregistrer la dite permission aux Archives de la Communauté, à peine de démolition, aux frais et dépens des propriétaires, et de cent livres d'amende³². » Autrement dit, ce plan de l'ensemble de la ville et des faubourgs est investi de plusieurs

missions : dresser l'état de la voirie défectueuse en signalant les irrégularités des bâtiments, servir d'instrument de vérification pour autoriser ou refuser les nouvelles constructions et permettre de programmer les modifications à effectuer.

- 32 Cette décision marque le point de départ d'une longue série de projets d'alignement, sur lesquels se greffent plusieurs plans d'agrandissement de la ville. Les difficultés rencontrées par le conseil de ville et le pouvoir royal pour s'accorder sur un plan de référence, font qu'aucun projet global n'aboutit véritablement, ce qui conduit la municipalité à se contenter, jusqu'au début du XIX^e siècle, de plans particuliers de rues et de quartiers pour appliquer la procédure de surveillance des constructions.
- 33 À Barcelone, des conflits analogues ont opposé pouvoir central et pouvoir local. Le projet de l'« Ensanche » (extension) sur la plaine barcelonaise avec la construction d'une nouvelle ville, destinée à accueillir les industries, est impulsé par l'État monarchique, alors que l'Ajuntament de Barcelone entretient l'idée d'un aménagement du centre ancien³³. Le corps des ingénieurs de l'armée est chargé d'effectuer les levés cartographiques pour servir l'étude de l'extension. Parallèlement, l'architecte Josep Más i Vila, qui procédait à des rapports réguliers sur l'état des constructions de la ville³⁴, est chargé par l'Ajuntament de l'exécution d'un plan topographique comportant un projet d'amélioration de la trame urbaine existante.



- 34 Le débat sur l'extension et l'amélioration de la voirie est relancé à la suite d'une forte épidémie de choléra qui touche Barcelone en 1854. Le déséquilibre de la structure urbaine est désigné par le gouvernement de Madrid comme la principale cause du désastre. En conséquence, le ministère de la Guerre réussit à imposer le projet d'extension de l'ingénieur des ponts et chaussées, Ildefons Cerdà.



- 35 Son programme, fondé sur l'idée d'une homogénéité de la trame urbaine³⁵, conçoit un agencement en damier d'îlots carrés, appelés « mansanes »³⁶, dont l'uniformité de construction symbolise sa conception égalitaire, niant la hiérarchisation spatiale. L'Ajuntament, représenté par la bourgeoisie conservatrice de Barcelone, refuse cette idéologie égalitaire, contraire à sa conception de l'ordre urbain et public.
- 36 À Marseille, les hésitations municipales et le manque de détermination du pouvoir central n'ont pas permis d'aller au bout d'un projet d'agrandissement pour la ville, peut-être parce qu'aucun des projets présentés n'était supporté par une idéologie aussi forte que celui de Cerdà. C'est en 1801 seulement, que la décision des administrateurs de l'État rejoint la volonté des conseillers municipaux et aboutit à l'exécution d'un plan dressé par l'ingénieur Pierre Demarest, entre 1807 et 1808, dont la gravure n'est achevée qu'en 1824.

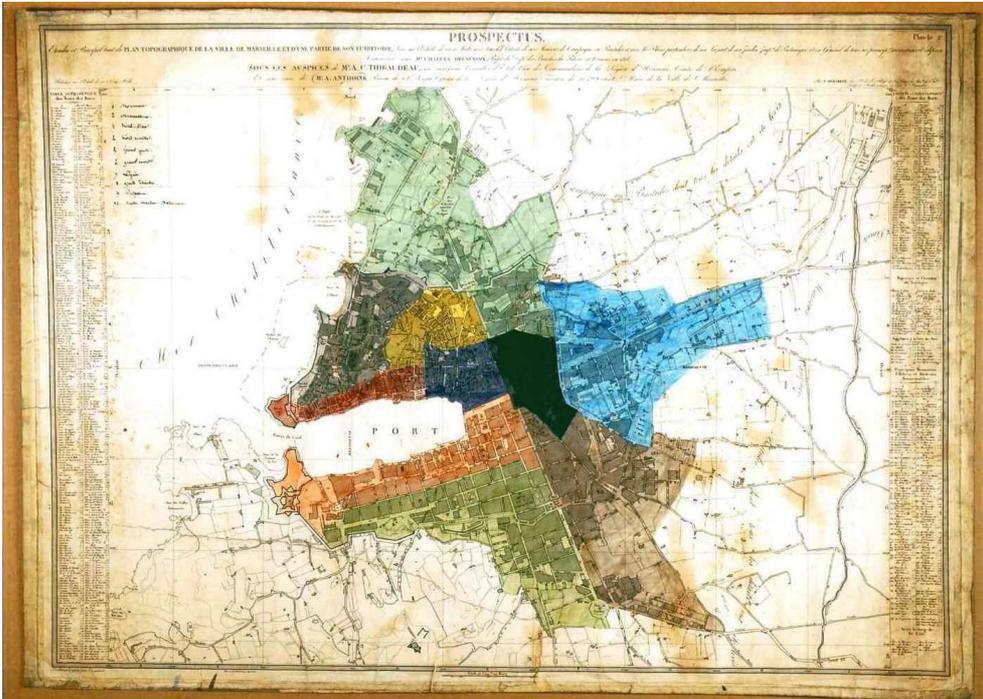


- 37 Autour de cette opération, les exigences des commanditaires se focalisent sur la question de l'exactitude cartographique qui doit répondre aux besoins des administrateurs municipaux en charge de la gestion effective de la ville. Les nouvelles formes d'organisation politique des villes mises en place par le Consulat et l'Empire sont à l'origine de cette volonté politique d'établir le plan de la ville. La particularité du plan de Demarest est d'être à la fois un outil décisionnel exact pour projeter les alignements et un outil adapté à la gestion administrative courante.
- 38 D'un outil de décision politique, le plan devient outil de gestion au quotidien. Au XIX^e siècle, l'affirmation de la fonction utilitaire du plan de ville modifie quelque peu l'organisation des productions cartographiques. Le plan géométral devient principalement un support d'informations et de localisation des noms des rues ou des découpages administratifs. Il favorise une meilleure connaissance ou maîtrise de l'espace urbain, aidant sa perception spatiale (se déplacer, s'orienter, se repérer) ou sa gestion de l'existant (aménagement, entretenir, prévenir). Cet accroissement des spécificités du plan tend à déterminer une organisation fonctionnelle des représentations, affranchie de toute notion de hiérarchisation et de rationalisation.
- 39 Cette volonté de réguler le territoire se déplace progressivement vers le contrôle de l'espace et de la population citadine. Les institutions locales utilisent le plan pour procéder à des découpages administratifs. Quelques exemplaires du plan de Marseille de Pierre Demarest témoignent de ces divisions géographiques avec les contours des « limites de police », des sections électorales municipales et des sections pour le nettoyage des places et des rues.



- 40 Le plan sert d'instrument à la localisation des informations statistiques ou autres, ainsi qu'à la localisation d'une division administrative de l'espace³⁷. C'est le cas d'un plan de Barcelone édité dans un manuel historique et topographique des statistiques administratives³⁸ par la *Junta de Fábricas* de Catalogne, en 1849. Il localise par catégorie les édifices publics, les paroisses, les établissements scolaires et un grand nombre de rues. Un autre plan de Barcelone, inséré dans le guide des divisions administratives, judiciaires et ecclésiastiques de la ville de Gumersindo Colomer Codina³⁹, est édité pour localiser les nouvelles divisions administratives, peu après leur ordonnance en 1878.





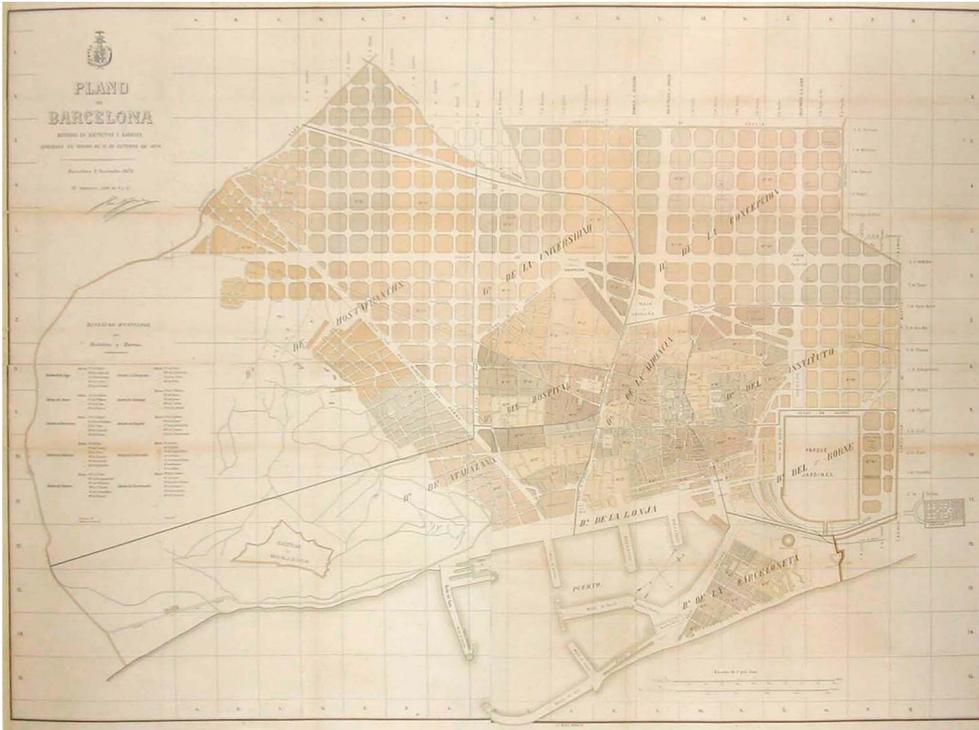
- 41 Le plan géométral en tant que représentation « mesurée » encourage la perception rationnelle de l'espace urbain, devenant au XIX^e siècle un support matériel des études scientifiques. La cartographie est gagnée par le positivisme avec le développement de la cartographie quantitative⁴⁰ : le plan de ville est ainsi employé pour restituer des données sociales, économiques, démographiques, médicales et autres. Un plan de Marseille témoigne de ces applications, mentionnant côte à côte le nombre d'habitants au 1^{er} janvier 1827 et au 1^{er} janvier 1837.



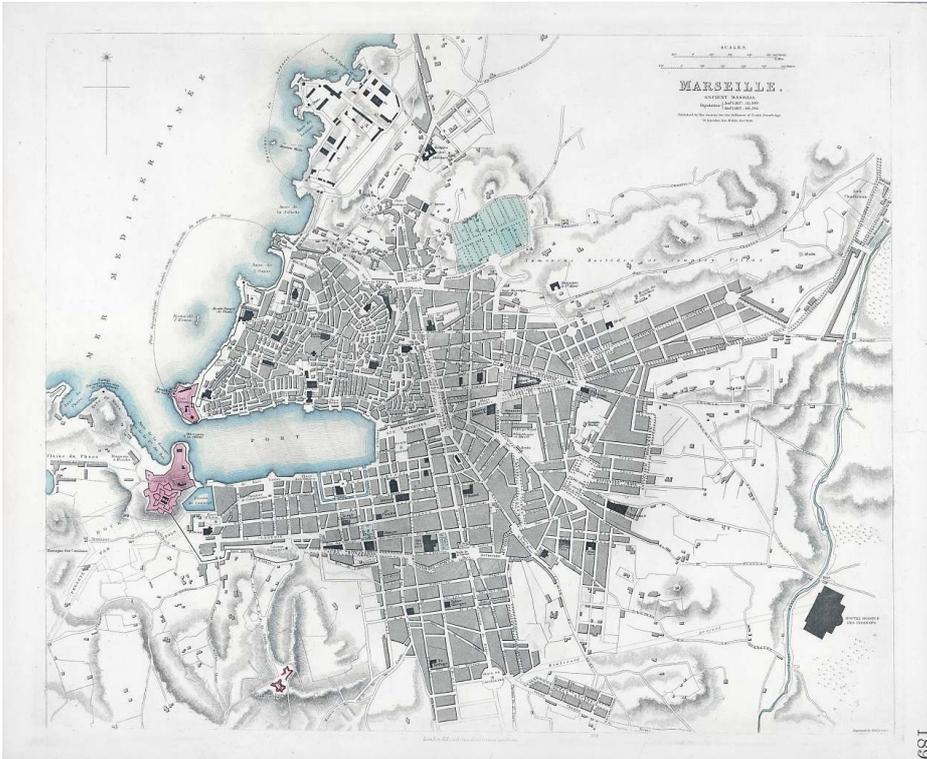
- 42 En outre, les plans ont participé à l'expression d'une vision ordonnée du territoire par leur contribution aux formes d'appropriation de l'espace urbain, par la pratique et la

perception du territoire. Le plan accompagne l'appréhension de l'espace urbain, en tant qu'objet de visualisation globale, servant à concevoir ou à se remémorer la ville, et en tant qu'outil pratique pour arpenter l'espace et aider au déplacement, à la localisation et au repérage. Au cours du XIX^e siècle, les territoires de la ville⁴¹ s'affirment en même temps que la localisation dans l'espace urbain se précise. L'emploi d'un système de repérage par un quadrillage alphanumérique du plan se développe, dans le cas de Barcelone au moment de l'extension de la ville après la construction des premiers blocs de l'Eixample, notamment avec le plan gravé par Ramon Alabern Casas. À la même époque, se développent les pratiques visant à faciliter le repérage dans les villes méditerranéennes comme l'apposition de plaques indiquant les noms des rues ou le numérotage des maisons⁴².

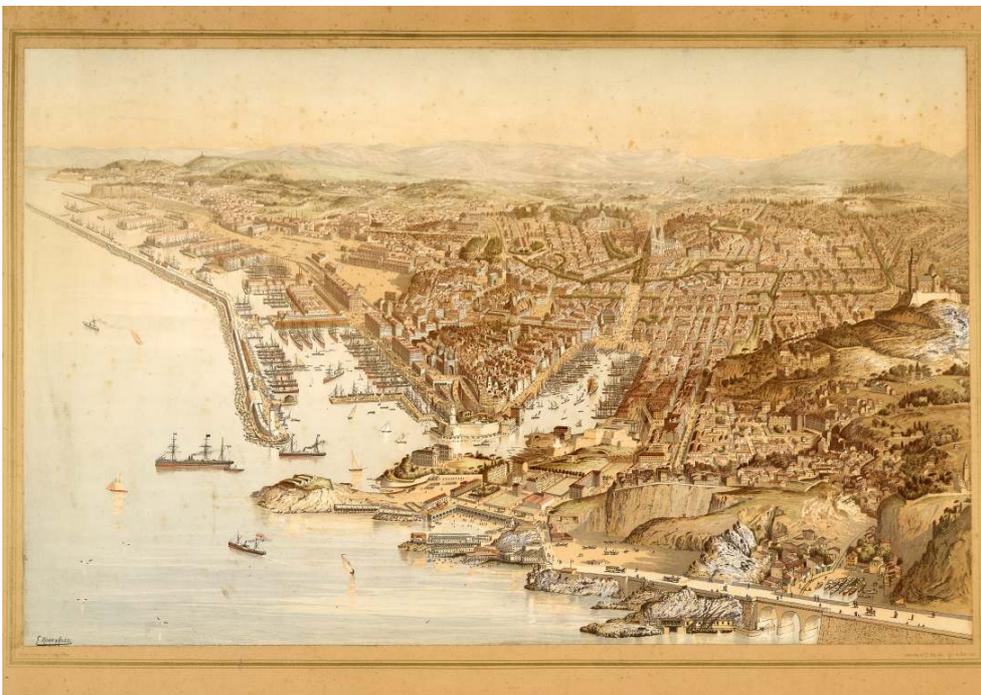
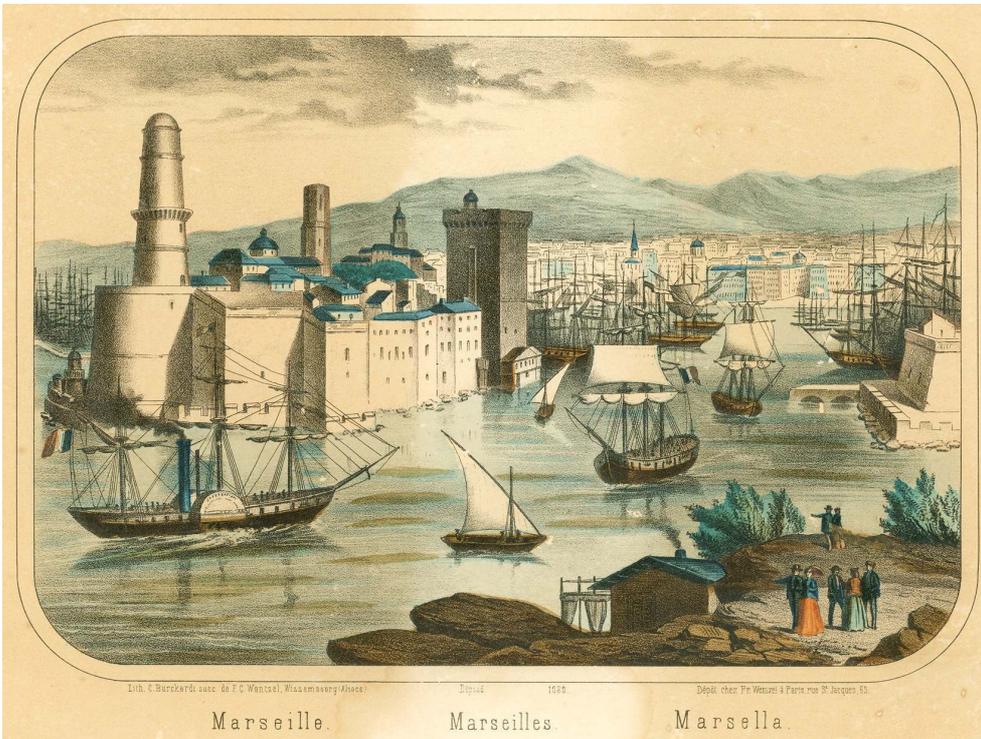
- 43 L'une des particularités du XIX^e siècle est de concilier un grand nombre d'approches iconographiques très éloignées les unes des autres. Même lorsque le plan de la ville tend à être un compte rendu des incessantes modifications de l'urbanisme, avec les mises à jour des nombreuses rééditions, la représentation urbaine conserve sa dimension symbolique d'une image immuable avec les vues de Gênes depuis la mer ou les vues de l'entrée du Vieux-Port de Marseille⁴³. Les productions manifestent deux exigences contradictoires : suivre au plus près les mutations de l'existant et préserver la constance d'une image caractéristique de la ville⁴⁴.
- 44 En un sens, l'affirmation de la géométrisation de l'espace prolonge le rôle symbolique de l'image picturale de la ville. Parallèlement à la standardisation de la cartographie urbaine, les emblèmes visuels demeurent essentiels à la distinction des lieux, leur attribuant une charge symbolique. Ce processus semble agir comme une résistance à l'uniformisation de la représentation urbaine, en conservant une identification iconographique propre à chaque ville. Les vues de l'entrée du port s'attachent moins à rendre compte des particularités du paysage urbain qu'à véhiculer une image emblématique marseillaise. Effectivement, plusieurs « Entrée du port de Marseille » ne comportent pas de description de l'espace urbain, souvent remplacée par une forte schématisation des constructions qui aboutit à leur abstraction, comme sur la chromolithographie largement distribuée par Burckardt et Wentzel, à partir des années 1860.



- 45 Certaines vues générales marquent des distinctions géographiques correspondant à des divisions fonctionnelles et sociales du territoire, et peuvent illustrer une conception de l'organisation spatiale. La vue de Marseille dessinée par Frédéric Hugo d'Alési, en 1886, à partir d'un ballon fixé au sol illustre les décisions politiques de l'extension portuaire et exprime nettement cette lecture d'une division fonctionnelle de l'espace. Le dessinateur évince délibérément les quartiers sud de la ville, bien qu'en extension constante depuis plusieurs décennies. Il concentre sa composition sur les dimensions maritimes et commerciales qui font la puissance de Marseille⁴⁵, d'autant plus que l'extension de la ville et des ports au nord résulte d'une décision longuement débattue⁴⁶. Ce changement correspond encore au développement d'une nouvelle centralité urbaine.



- 46 La spécialisation fonctionnelle des images urbaines fait écho à la dualité des usages politiques. Que leur registre soit symbolique ou technique, la représentation de l'espace urbain a servi l'exercice du pouvoir, la vue de ville peut être un emblème de légitimation d'une autorité, lorsque le plan s'affirme comme un outil de gestion de l'espace. L'étude des processus de la commande cartographique a d'ailleurs souligné l'importance des usages politiques des documents d'apparat, mais aussi celle des plans en tant qu'instruments décisionnels. À l'échelle de l'État ou de la ville, les enjeux politiques sont inhérents aux commandes et aux modalités de production des représentations.



NOTES

1. Thèse de doctorat en histoire, intitulée *Barcelone, Gênes, Marseille. Cartographies & images, XV^e-XIX^e siècles*, soutenue le 1^{er} octobre 2008 à l'EHESS, sous la direction de Jean Boutier [à paraître aux éditions Brépols].
2. Sur les caractéristiques et la définition du plan de ville: John Brian HARLEY et David WOODWARD, *The History of Cartography*, Chicago, Chicago University Press, 1987, 4 tomes; John Brian HARLEY, *The New Nature of Maps, Essay in the History of Cartography*, Baltimore, John Hopkins University Press, 2001, 331 p.
3. Cf. Jean-Luc ARNAUD, *Analyse spatiale, cartographie et histoire urbaine*, Marseille, éditions Parenthèses, 2008, 233 p.
4. Cet aspect est abordé par Francesco MANCUSO, « Dal Quattrocento all'Ottocento : le città di antico regime », *Capire l'Italia. Le Città*, Milano, Touring Club Italiano, 1978, p. 85-129.
5. Cf. Lucia NUTI, *Ritratti di Città. Visione e memoria tra Medioevo e Settecento*, Venise, Marsilio, 1996, 275 p., et « The Perspective Plan in the Sixteenth Century : The invention of a representational language », *The Art Bulletin*, 1994, LXXVI, p. 105-128.
6. Par exemple, les différents points de vue du plan de Paris de Mathieu Merian ont été étudiés par Catherine BOUSQUET-BRESSOLIER : « Matthäus Merian's 1615 map of Paris. Its structure decoration and message », *Imago Mundi*, 2006, vol. 58, part 1, p. 48-69.
7. John Brian HARLEY, « Maps, Knowledge and Power », in Denis COSGROVE et Stephen DANIELS, ed., *Iconography and Landscape. Essays on the Symbolic Representation, Design and Use of Past Environments*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988, p. 217-312.
8. Cf. le cas voisin de Catane avec, en fond, la vue de l'Etna, d'après les études d'Enrico IACHELLO : *La città del principe e del vulcano : rappresentazioni e identità urbane di Catania (XVI-XIX s.)*, Catane, Dipartimento di scienze della cultura, dell'uomo et del territorio - Università di Catania, 2004, 131 p.
9. Cf. David BUISSET, *Monarchs, Ministers and Maps: The Emergence of Cartography as a Tool of Government in Early Modern Europe*, Chicago, University of Chicago Press, 1992, 189 p.
10. Carsten NIEBUHR, *Voyage en Arabie et en d'autres pays circonvoisins*, Amsterdam, chez S.J. Baalde, 1776, t. I, p. 13.
11. Dans l'édition de 1533 du *Cosmograficus liber Petri Appiani*, Gemma Frisius ajoute un appendice sur la triangulation. D'après Jean BOUTIER, *Les Plans de Paris des origines (1493) à la fin du XVIII^e siècle*, Paris, BNF, 2003, p. 25. Cf. Fernand HALLYN, *Gemma Frisius, arpenteur de la terre et du ciel*, Paris, Honoré Champion, 2008, 237 p.
12. Sur le corps des ingénieurs géographes, voir, En France : Henri-Marie-Auguste BERTHAUT, *Les ingénieurs géographes militaires (1624-1831)*, Paris, Imprimerie du service géographique, 1902, 2 vol. , 467 et 527 p. ; Anne BLANCHARD, *Les ingénieurs du Roy de Louis XIV à Louis XVI, Étude du corps des Fortifications*, Montpellier, Centre d'histoire militaire et d'études de défense nationale, 1979, 635 p. ; Maurice ROLLET DE L'ISLE, *Étude historique sur les ingénieurs géographes et le Service hydrographique de la Marine, 1814-1914*, Paris, Imprimerie nationale, 1951, 378 p. ; Monique PELLETIER, « Formation et missions de l'ingénieur géographe militaire au XVIII^e siècle », in Catherine BOUSQUET-BRESSOLIER, dir., *L'œil du cartographe et la représentation géographique du Moyen Age à nos jours*, Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques, 1995, p. 73-91 ; Patrice RACT, *Les Ingénieurs géographes des camps et armées du roi, de la guerre de Sept Ans à la Révolution (1756-1791). Étude institutionnelle, prosopographique et sociale*, thèse pour le diplôme d'archiviste paléographe de

l'École nationale des chartes, 2002, dactylographié ; Hélène VÉRIN, *La gloire des ingénieurs : l'intelligence technique du XVI^e au XVIII^e siècle*, Paris, A. Michel, 1993, 455 p. ; Valeria PANSINI, *L'œil du topographe et la science de la guerre. Travail scientifique et perception militaire (1760-1820)*, thèse de doctorat d'Histoire de l'E.H.E.S.S., dir. Jacques Revel, Paris, 2002, dactylographié. En Espagne : Juan Miguel MUÑOZ CORBALÁN, *Los ingenieros militares de Flandres a España (1691-1718)*, thèse de doctorat d'Histoire, Madrid, 1993, 2 tomes dactylographiés, 374 et 385 p. ; Horacio CAPEL SÁEZ, *Los ingenieros militares en España : siglo XVIII : repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*, Barcelone, Universidad de Barcelona, 1983, 494 p. ; Horacio CAPEL SÁEZ, Joan-Eugeni SÁNCHEZ et Omar MONCADA, *De Palas a Minerva : la formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*, Barcelone-Madrid, Serbal-CSIC, 1988, 390 p. En Italie : Alessandro BIRAL et Paolo MORACHIELLO, *Immagini dell'ingegnere tra Quattro e Settecento : filosofo, soldato, politecnico*, Milan, Angeli, 1985, 225 p. ; Massimo QUAINI, « Per la storia della cartografia a Genova e in Liguria. Formazione e ruolo degli ingegneri-geografi nella vita della Repubblica (1656-1717) », *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, 1984, XXIV, p. 217-266.

13. Sur les rapports entre Marseille et la monarchie : Josef W. KONVITZ, « Grandeur in French city planning under Louis XIV. Rochefort and Marseille », in *Journal of urban history*, novembre 1975, p. 3-42 ; « Marseille au XVII^e siècle », *Marseille, revue culturelle*, n° 122, 3^e trimestre 1980, Actes du X^e colloque de 1980 du Centre Méridional de Rencontres sur le XVII^e siècle, 200 p. ; André ZYSBERG, *Marseille au temps des galères*, Marseille, J. Laffitte, 1983, 115 p. ; Raoul BUSQUET, *Les origines et le développement des institutions municipales à Marseille*, Marseille, éditions municipales, 1949, 18 p. ; Adolphe CRÉMIEUX, *Marseille et la royauté pendant la minorité de Louis XIV*, Paris, Hachette, 1917, 894 p. ; Wolfgang KAISER, *Marseille au temps des troubles, morphologie sociale et luttes de factions (1559-1596)*, Paris, éd. EHESS, 1992, 411 p.

14. Extrait d'une lettre de Vauban (S.H.A.T. [Vincennes], Archives de l'Inspection du Génie, article 8 « Places françaises », section 1, paragraphe Marseille, carton 1, n° 33). Sur les forts, cf. Anne BLANCHARD, « Les fortifications de Marseille », *Marseille, Revue municipale*, 3^e trimestre 1980, n° 122, p. 61-69.

15. Cf. Paul GIRAUD, *Marseille : Hôtel de ville, la Loge, les deux maisons du roi*, Marseille, chez l'auteur, 1962, voir particulièrement « L'avant-corps de l'hôtel de ville », p. 25-34.

16. Sur Joseph de Razaud, cf. Monique PELLETIER et Alain MORGAT, « Objectifs, méthodes et utilisation de la cartographie méditerranéenne de la carte pisane, fin du XIII^e siècle au Neptune de 1830 », in Monique PELLETIER et Louis BERGÈS, dir., *Voyages en Méditerranée de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques, 2008, p. 128-129.

17. Jean CONTRUCCI et Roger DUCHÈNE, *Marseille*, Paris, Fayard, 1998, p. 324-327.

18. Huit architectes (Giovanni Battista Garré, Stefano Scaniglia, Pietro Antonio Corrado, Giovanni Battista Bianco, Antonio Toriglia, Giovanni Battista Toriglia, Giovanni Battista Ghiosò et Giovanni Battista Storasio) dont la fonction officielle d'« Architetto di Camera » ne possède pas d'équivalent dans la magistrature civile ou militaire de la République depuis son établissement au début du XVI^e siècle.

19. Cf. Ennio POLEGGI et Paolo CEVINI, *Le città nella storia d'Italia : Genova*, Rome, Laterza, 1998, 292 p. ; Leone Carlo FORTI, *Le fortificazioni di Genova*, Gênes, Mondani, 1975, 202 p.

20. À cette époque, la documentation cadastrale de Gênes n'existait que sous forme de texte. Cf. Ennio POLEGGI, *Paesaggio e immagine di Genova*, Gênes, Sagep, 1982, p. 84.

21. Cf. Ennio POLEGGI et Paolo CEVINI, *Le città nella storia d'Italia, op. cit.*, p. 138-140.

22. Massimo QUAINI, « Per la storia della cartografia a Genova e in Liguria. Formazione e ruolo degli ingegneri-geografi nella vita della Repubblica (1656-1717) », *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, 1984, XXIV, p. 222.

23. Cf. Bernard LAMIZET, *Le sens de la ville*, Paris, L'Harmattan, 2002, p. 185.

24. Sur l'évolution de la forme urbaine marseillaise, cf. Jean-Lucien BONILLO, *Un certain regard : Marseille comme forme urbaine*, thèse de doctorat de Géographie, dir. Marcel Roncayolo, 1994, dactylographié ; Jean-Lucien BONILLO et Alain HAYOT, *Villes-ports de la Méditerranée occidentale, Actes du Colloque international de Marseille (1984)*, Strasbourg, Conseil de l'Europe, 1985, 133 p. ; Josef W. KONVITZ, « Les villes portuaires de 1780 à nos jours. Leur évolution spatiale », *Urbi* (Liège), n° VI, 1982.
25. Cf. Jean BOUTIER, *Les Plans de Paris...*, op. cit., Introduction.
26. *Ibidem*.
27. Concernant la notion d'embellissement : Jean-Louis HAROUËL, *L'embellissement des villes : l'urbanisme français au XVIII^e siècle*, Paris, Picard, 1993, 335 p. ; Camillo SITTE, *L'Art de bâtir les villes : l'urbanisme selon ses fondements artistiques*, Paris, l'Équerre, 1984, 188 p. (trad. de l'allemand par D. wiczorek) ; Michèle LAMBERT-BRESSON et Annie TÉRADE, dir., *Villes françaises dans la première moitié du XIX^e siècle : embellissement, équipement, transformations*, Paris, éd. recherches Ipraus, 2006, 233 p. ; Edmund N. BACON, *Design of cities*, Londres, Thames & Hudson, 1978, 336 p. ; Jean-Yves SARAZIN, dir., *Rêves de capitale : Paris et ses plans d'embellissement*, Paris, BNF, 2002, 32 p.
28. À partir de 1766, la monarchie impose l'élection de deux échevins (*síndico personero* et *procuradores del común*) par l'ensemble des *vecinos*. Cf. *Documents de Traballs per a la carta municipal : Barcelona, Anàlisi Històrica del Regim municipal*, Barcelone, Ajuntament de Barcelona, 1987, p. 47-49.
29. Archives municipales de Marseille (désormais AMM), Délibérations, 1 BB 1342.
30. AMM, Travaux publics, DD 144, 29 mai 1725 et dans la série des Actes constitutifs et politiques de la commune, AA 7, deuxième registre, p. 63.
31. AMM, Travaux publics, DD 144, 29 mai 1725.
32. *Ibidem*.
33. Cf. Joan BUSQUETS, *Barcelona : evolucion urbanística de una capital compacta*, Madrid, Mapfre, 1992, 268 p. ; Ramon GRAU I FERNANDEZ et Marina LÓPEZ, « Ajuntament de Barcelona i Estat liberal : els límits de l'empresa centralista espanyola », in *Història urbana del Pla de Barcelona, Actes del II Congrés d'Història del Pla de Barcelona celebrat a l'Institut Municipal d'Història (6-7 décembre 1985)*, Barcelone, Institut Municipal d'Història, 1989, vol. II, p. 493-511.
34. Il fournit régulièrement des rapports sur l'état des maisons et des édifices à l'Ajuntament, à partir de 1814 (Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona, Consellers, Obreria, 1 C - XIV - 24 et 25, pour les années 1814 à 1817).
35. Concernant Ildefons Cerdà i Sunyer et son projet d'extension nous retenons particulièrement : Francesc MAGRINYÀ et Salvador TARRAGÓ, dir., *Cerdà, ciudad y territorio : una visión del futuro*, catalogue de l'exposition organisée par l'Institut Ildefons Cerdà à Barcelone (septembre 1994 - février 1995), Madrid, Electa España, 1996, 381 p. ; Francesc MAGRINYÀ, *La théorie urbanistique d'Ildefons Cerdà et son application à l'ensanche de Barcelone : une genèse d'urbanisme de réseaux*, thèse de l'École nationale des ponts et chaussées, dir. Gabriel Dupuy, 2002, 645 p. (dactylographié) ; Lluís PERMANYER, *Història de l'Eixample*, Barcelone, Plaza & Janés, 1990, 224 p. ; *Cerdà : l'origine de l'urbanisme moderne*, catalogue de l'exposition organisée par l'Institut d'études territoriales et le Conseil français des urbanistes (Paris, 1^{er} - 23 décembre 1999), Paris, 1999, 47 p. ; Laurent COUDROY DE LILLE, « L'ensanche de población en Espagne : invention d'une pratique d'aménagement urbain (1840-1890) », thèse de doctorat en Géographie, dir. Marcel Roncayolo, Université de Paris X - Nanterre, 1995 (dactylographié).
36. Le terme « *mansanes* » est inventé par Cerdà dans son ouvrage *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*, Madrid, 1867. Cf. *La théorie générale de l'urbanisation*, présentée et adaptée par Antonio Lopez Aberasturi d'après le texte original, Paris, Le Seuil, 1979, 247 p.
37. Sur la représentation des divisions administratives : Brigitte MARIN, « Rappresentare i quartieri : amministrastione e cartografia. Prime riflessioni su Parigi, Madrid e Napoli », in

Cesare DE SETA, dir., *Tra oriente e occidente, città e iconografia dal XV al XIX secolo*, Naples, Electa, 2004, p. 55-66. Concernant les découpages spatiaux et leurs dénominations : Christian TOPALOV, dir., *Les divisions de la ville*, Paris, éditions Unesco et Maison des Sciences de l'Homme, 2002, 469 p.

38. Manuel SAURI et José MATAS, *Manual Histórico-Topográfico Estadístico Administrativo o sea Guía General de Barcelona dedicado a la Junta de Fábricas de Cataluña*, Barcelone, Manuel Sauri, 1849.

39. Gumersindo COLOMER CODINA, *Guía de las divisiones Administrativa Judicial y Eclesiástica de Barcelona*, Barcelone, Imprenta Barcelonesa, 1879.

40. Cf. Gilles PALSKEY, *Des chiffres et des cartes. Naissance et développement de la cartographie quantitative française au XIX^e siècle*, Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques, 1996, 331 p.

41. « Les territoires de la ville » est une expression empruntée à Marcel RONCAYOLO, *Lectures de villes, Formes et temps*, Marseille, éd. Parenthèses, 2002, 386 p.

42. Cf. Brigitte MARIN, « Denominare e classificare i luoghi urbani », in Enrico IACHELLO, dir., *I saperi della città. Storia e città nell'età moderna*, Catane, L'Epos, 2006, p. 71-78 ; Brigitte MARIN, « Administrations policières, réformes et découpages territoriaux (XVII^e-XIX^e siècle) », *Mélanges École française de Rome - Italie et Méditerranée*, n° 115-2, 2003, p. 745-750.

43. D'après mon corpus, les vues de l'entrée du port de Marseille correspondent à 60 % de l'ensemble des productions du XIX^e siècle.

44. Cf. Kevin LYNCH, *L'image de la cité*, Paris, Dunod, 1969, 221 p.

45. Les enjeux de cette représentation sont analysés par Marcel RONCAYOLO : « Aventure d'une veduta », in Myriame MOREL-DELEDALLE, Jean BOUTIER, Guenièvre FOURNIER-ANTONINI *et al.*, *La ville figurée, Plans et vues gravés de Marseille, Gênes et Barcelone (1493-1933)*, Marseille, éd. Parenthèses, 2005, p. 61-69.

46. Cf. les projets d'extension du port étudiés par Jean-Lucien BONILLO, *op. cit.*, p. 132-144.

AUTEUR

GUENIÈVRE ANTONINI-FOURNIER

Docteur en histoire moderne de l'École des Hautes Etudes en Sciences Sociales, ancienne boursière de l'École Française de Rome