

numéro

21

*Revue d'***HISTOIRE**  
**MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

*Les nouveaux enjeux  
de l'archéologie sous-marine*

**Tiré à part**

**II. Claire Boër – 979-10-231-1269-6**





*Revue d'***HISTOIRE**  
**MARITIME**

n° 21 • 2015/2

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général  
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2015

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN PAPIER : 979-10-231-0502-5

ISBN PDF COMPLET : 979-10-231-1255-9

TIRÉS À PART EN PDF :

- I-1. Marie-Yvane Daire *et al.* – 979-10-231-1256-6
  - I-1. Michel L'Hour – 979-10-231-1257-3
  - I-1. Christophe Cérino – 979-10-231-1258-0
  - I-1. Blair Atcheson *et al.* – 979-10-231-1259-7
- I-2. Vincent Dumas *et al.* – 979-10-231-1260-3
  - I-2. Pierre Poveda – 979-10-231-1261-0
  - I-2. Alexandra Grille – 979-10-231-1262-7
- I-3. Emmanuel Nantet – 979-10-231-1263-4
  - I-3. Gaëlle Dieulefet – 979-10-231-1264-1
  - I-3. Jerzy Gawronski – 979-10-231-1265-8
- I. Gérard Le Bouëdec – 979-10-231-1266-5
  - I. Glossaire – 979-10-231-1267-2
  - II. Antoine Rivault – 979-10-231-1268-9
  - II. Claire Boër – 979-10-231-1269-6
  - II. Olivier Lopez – 979-10-231-1270-2
- II. Irina Tsitocitch-Kozlova – 979-10-231-1271-9
  - II. Pierre Caillousse – 979-10-231-1272-6
  - II. Raphaël Ramos – 979-10-231-1273-3
- II. Jean-Baptiste Blain – 979-10-231-1274-0
- Varia.* Laura Le Goff, Catherine Dupont – 979-10-231-1275-7
  - Varia.* Pierre Le Bot – 979-10-231-1276-4
  - Varia.* Guillemette Crouzet – 979-10-231-1277-1
  - Varia.* Jean-Marie Kowalski – 979-10-231-1278-8
- Chronique, position de thèse – 979-10-231-1279-5
- Comptes rendus – 979-10-231-1280-1

Maquette et réalisation : Compo Meca Publishing (64990 Mouguerre)

d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

Versions PDF : 3d2s (Paris)

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

fax : (33)(0)1 53 10 57 66

sup@sorbonne-universite.fr  
<https://sup.sorbonne-universite.fr>

## SOMMAIRE

Avant-propos .....7

### Éditorial

Jean-Pierre Poussou .....9

### I. DOSSIER

## LES NOUVEAUX ENJEUX DE L'ARCHÉOLOGIE SOUS-MARINE

Les nouveaux enjeux de l'archéologie sous-marine

Christophe Cérino, Michel L'Hour, Éric Rieth ..... 15

### LES NOUVELLES PROBLÉMATIQUES DE LA RECHERCHE

Les apports de l'archéologie subaquatique au projet européen « *Arch-Manche* »

Marie-Yvane Daire, Catherine Dupont, Loïc Langouët, Laetitia Le Ru, Grégor Marchand,  
Chloé Martin, Garry Momber, Pau Olmos, Julie Satchell, Lauren Tidbury ..... 21

De la mer à la *Lune* : la longue marche des archéologues sous-marins français vers  
les abysses

Michel L'Hour .....45

Les épaves de la Bataille de l'Atlantique au Pays de Lorient : enjeux scientifiques,  
patrimoniaux et de valorisation

Christophe Cérino .....67

Retour en Normandie : prospections archéologiques de l'*US Navy* sur la flotte  
immergée de l'Opération *Neptune*

Blair Atcheson, Robert Neyland, Alexis Catsambis .....85

### LES NOUVELLES TECHNOLOGIES AU SERVICE DE LA RECHERCHE SUBAQUATIQUE

Application de la photogrammétrie en archéologie navale

Vincent Dumas, Philippe Groscaux †, Giulia Boetto ..... 127

Méthode de restitution des navires antiques : nouveaux outils et nouvelles analyses des restitutions en archéologie navale Pierre Poveda .....	157
---	-----

L'épave de l'Aber Wrac'h 1 : entre tradition (maquette) et innovation (3D) Alexandra Grille .....	181
--	-----

#### LES NOUVEAUX ENJEUX DE VALORISATION DE LA RECHERCHE

Le gouvernail antique : bilan et perspectives Emmanuel Nantet .....	197
--	-----

Échanges maritimes et culture matérielle : une approche par l'analyse des mouillages et des céramiques, xv <sup>e</sup> -xviii <sup>e</sup> siècles Gaëlle Dieulefet .....	207
---	-----

4 Navires et villes en archéologie maritime : le navire de la <i>VOC Amsterdam</i> et l'archéologie biographique de la ville d'Amsterdam au xviii <sup>e</sup> siècle Jerzy Gawronski .....	231
--	-----

#### CONCLUSIONS

Synthèse de la table ronde interdisciplinaire du 15 avril 2014 : « Archéologie sous-marine, histoire et patrimoine maritime : les nouveaux enjeux de la recherche » Gérard Le Bouëdec .....	263
--	-----

Glossaire Éric Rieth .....	267
-------------------------------	-----

## II

### PRÉSENTATION DE LEURS RECHERCHES PAR LES DOCTORANTS EN HISTOIRE MARITIME (LORIENT, JUIN 2014)

Le duc d'Étampes et la Bretagne : être gouverneur d'une province maritime au xv <sup>e</sup> siècle (1543-1565) Antoine Rivault .....	281
--	-----

Entre terre et mer : cadre de vie, culture matérielle et destins de marins provençaux au xviii <sup>e</sup> siècle Claire Boër .....	293
---	-----

Travailler chez l'autre, vivre avec ? En Barbarie avec les employés de la Compagnie royale d'Afrique au xviii <sup>e</sup> siècle Olivier Lopez .....	307
--	-----

La présence russe dans le Pacifique Sud sous le règne du tsar Alexandre I <sup>er</sup> (1801-1825) Irina Tsitovitch-Kozlova .....	319
La transformation des littoraux de la pointe du Médoc de la fin du xvi <sup>e</sup> au milieu du xix <sup>e</sup> siècle: problématique, sources et méthodes d'analyse Pierre Caillosse .....	329
La Marine américaine et la réorganisation du renseignement au lendemain de la Seconde Guerre mondiale Raphaël Ramos .....	343
Les <i>U-Boot-Bunker</i> construits dans les villes portuaires françaises de la côte atlantique: des lieux aux multiples fonctionnalités (1940-2010) Jean-Baptiste Blain .....	357

III  
*VARIA*

L'exploitation des ressources marines par les populations médiévales: un premier bilan des coquillages découverts en contexte archéologique entre Manche et Garonne Laura Le Goff, Catherine Dupont .....	367
« Beaucoup de mal et peu d'honneur » : la Marine royale en guerre contre Tunis et Tripoli (1727-1729) Pierre Le Bot .....	389
« Boutres tricolores, boutres de discorde » : Britanniques et Français en Oman et dans le nord de l'océan Indien à la fin du xix <sup>e</sup> siècle Guillemette Crouzet .....	407
D'une rive de la rade de Brest à l'autre, une nouvelle École navale pour une nouvelle Marine Jean-Marie Kowalski .....	435

IV  
CHRONIQUE

Jean Boudriot (1921-2015) .....	463
Paul Butel (1931-2015) .....	465
Entre tradition et innovation: itinéraire d'un marin, Edmond Paris (1806-1893) Position de thèse de Géraldine Barron-Fortier .....	471

v  
COMPTES RENDUS

Jean-François Henry, <i>L'île d'Yeu dans la Grande Guerre. Chronique de la vie quotidienne</i> .....	477
Alain Blondy (avec la collaboration de Jean Bérenger), <i>Documents consulaires : Lettres reçues par le chargé d'affaires du Roi à Malte au XVIII<sup>e</sup> siècle</i> .....	479
Christian Borde et Christian Pfister (dir.), <i>Histoire navale, histoire maritime. Mélanges offerts à Patrick Villiers</i> .....	481
Jean de Préneuf, Éric Grove et Andrew Lambert (dir.), <i>Entre terre et mer. L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux</i> .....	484



## AVANT-PROPOS

L'ampleur de ce numéro 21, son caractère largement technique et en même temps innovant sont le fruit de la collaboration des partenaires habituels de notre revue – la Fédération d'histoire et d'archéologie maritimes de l'université Paris-Sorbonne, l'UMR CNRS 6258 CERHIO (Université de Bretagne Sud) et le GIS d'histoire maritime –, avec le Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (DRASSM) du ministère de la Culture. Le soutien de celui-ci, qui est venu s'ajouter à nos financements ordinaires, a permis de doter ce numéro 21 d'une illustration en couleur exceptionnellement riche. Nous lui exprimons notre très vive gratitude et nous nous réjouissons de cette collaboration dont le but est le bien commun de nos deux très proches disciplines, l'histoire maritime et l'archéologie sous-marine. Nous tenons aussi à remercier nos collègues Philippe Jarnoux et Pierrick Pourchasse (EA CRBC) pour avoir pris en charge la coordination des échanges avec le Bureau de traduction universitaire de l'université de Brest qui a assuré les conversions de l'anglais vers le français.



## ÉDITORIAL

*Jean-Pierre Poussou*

Le numéro 21 de la *Revue d'histoire maritime* constitue l'un des plus fournis, par son volume, que notre revue ait publié depuis sa création. Cela tient tout d'abord à l'ampleur du dossier principal : « Les nouveaux enjeux de l'archéologie sous-marine », dû à l'initiative de Christophe Cérino, dossier qu'il a rassemblé en collaboration avec Michel L'Hour et Éric Rieth. Il s'agissait de répondre à un double enjeu : d'une part, faire mieux connaître aux historiens du maritime les considérables progrès et les importants résultats obtenus depuis une génération par l'archéologie sous-marine, champ de recherche en plein développement ; d'autre part, rapprocher deux démarches disciplinaires : celles de l'histoire et de l'archéologie sous-marine, voisines mais relativement peu liées, alors que les plans de rencontre sont plus nombreux qu'on ne le croit, comme le montre, par exemple, dans ce numéro 21, le remarquable texte de Jerzy Gawronski. C'était d'autant plus nécessaire que les manières d'explorer le maritime et son histoire, les sources utilisées, plus encore les manières d'écrire des uns et des autres sont dissemblables. Il est certain, en particulier, que le vocabulaire des archéologues sous-marins est peu familier des historiens, tant il est fourni en termes particuliers et techniques, au point qu'il nous a fallu rajouter au dossier un volumineux glossaire qui devrait rendre de grands services aux historiens du maritime, ainsi qu'à tous ceux qui s'intéressent à l'archéologie sous-marine, et pour lequel il faut fortement remercier Éric Rieth. Nos lecteurs seront donc aux prises avec des textes d'une technicité inhabituelle pour eux, mais cela en valait la peine, et l'on verra que la démarche impulsée par deux colloques successifs, tenus à Lorient en 2009 et 2014, et dont ce numéro est l'aboutissement, a tenu toutes ses promesses.

Trois directions ont été choisies. Au départ, nous avons les « nouvelles problématiques de la recherche archéologique sous-marine » dont la première caractéristique est de souligner l'originalité de ses buts : ici analyse des changements côtiers (Marie-Yvane Daire et son équipe), puis prospection et étude des épaves à grande profondeur (Michel L'Hour, Christophe Cérino,

Robert Neyland et collaborateurs<sup>1</sup>). L'analyse grâce à l'archéologie subaquatique des changements côtiers a des perspectives pluridisciplinaires riches d'avenir puisque, dans le cadre du projet européen *Arch-Manche*, à la fois elle fait connaître les effets des changements climatiques survenus sur nos côtes sur le temps long de l'Holocène, et elle aboutit à l'étude de sites archéologiques aujourd'hui submergés, les résultats étant spectaculaires pour le Solent et pour la presqu'île de Quiberon. Ainsi revivent les paysages mésolithiques côtiers submergés (Marie-Yvane Daire *et al.*).

10

Ce sont aux épaves maritimes, conservées à de grande profondeur, que sont consacrés les trois autres textes inclus dans cette première partie du dossier. Tout en axant son propos sur le chantier-laboratoire du vaisseau à deux ponts, la *Lune*, « ce précieux témoin de la première Marine de Louis XIV » englouti depuis 1664 en rade de Toulon, à 91 mètres de profondeur, Michel L'Hour saisit cette occasion pour nous retracer les étapes de la conquête des abysses par les archéologues sous-marins français, ce qui fait de cet article un texte de référence historiographique très précieux. Mais, l'une des avancées récentes a été l'intérêt porté aux épaves métalliques contemporaines, ce qui nous situe dans un autre domaine que celui de la *Lune*, et ce qui soulève d'autres problèmes et difficultés qu'exposent les textes signés par Christophe Cérino et Robert Neyland. Les démarches et moyens d'investigation ne sont plus du tout les mêmes : il faut posséder une très bonne connaissance des matériels et armements utilisés pendant la Seconde Guerre mondiale, mais aussi des opérations de guerre ; il est nécessaire, par ailleurs, de disposer de gros moyens financiers et matériels vu le nombre des bunkers et autres édifices liés au mur de l'Atlantique ou à la mise en défense des installations allemandes, et étant donné également l'étendue du champ à couvrir dans le cadre de l'opération *Overlord*. Pour celle-ci, le rôle du *Naval History and Heritage Command* a donc été essentiel. Les résultats étonneront, mais il nous faut également prendre en considération que cette sauvegarde du patrimoine sous-marin hérité des combats de la fin de la guerre de 1940-1945 peut déboucher sur des conséquences historiques considérables non seulement grâce à la publication des recherches qui y sont liées, mais aussi parce que, comme cela s'est passé au pays de Lorient – et Christophe Cérino y a pris une grande part –, le débouché de ces travaux est la création d'espaces muséographiques.

Il a été beaucoup question dans ces premiers textes des technologies, notamment récentes, et de leur si fécond apport aux recherches sous-marines. C'est à les étudier plus en détail que nous invite la deuxième partie du dossier.

---

1 Ce sont Blair Atcheson et Alexis Catsambis. Ce n'est que par commodité que nous ne citons dans cet éditorial que Robert Neyland car c'est avec lui que nous avons été en contact.

La photogrammétrie numérique en est un élément essentiel car elle permet d'établir « une documentation graphique normalisée et objective devant servir de support à l'élaboration des différentes hypothèses d'une recherche mise en œuvre en Croatie (Vincent Dumas, le regretté Philippe Groscaux, et Giulia Boetto). Très technique, l'article montre à quel point « l'utilisation de la photogrammétrie numérique et des autres procédés d'acquisition 3D » est « une évolution majeure des méthodes de relevé », le but étant aussi d'aboutir à la reconstitution des navires ou marques, ce à quoi est consacré le texte suivant de Pierre Poveda, qui fait partie de la même unité CNRS que les précédents auteurs. P. Poveda s'est attaché à la « restitution des navires antiques par de nouveaux outils et nouvelles analyses ». Le but de ces travaux est à la fois de reconstituer ces navires mais aussi, grâce à cette démarche, d'atteindre la « quantité fabuleuse de savoirs », qu'ils représentent, sans oublier les cargaisons. Depuis une quinzaine d'années, les recherches ont pu aller beaucoup plus loin grâce à « la place de plus en plus importante prise par l'outil informatique ». C'est justement, cette fois de manière concrète, à une reconstitution que s'est attaquée Alexandra Grille à propos de l'épave de l'*Aber Wrac'h I* – 18 m de long sur 5 de large –, découverte en 1985 ; le modèle numérique a permis « d'analyser la séquence de construction après la reconstitution des pièces architecturales individuelles, et de réaliser les calculs des propriétés hydrostatiques ».

La troisième partie du dossier s'attache, par trois exemples, à montrer ce que peut apporter la valorisation de la recherche sous-marine. Ce sont « les nouveaux enjeux » de cette valorisation. Dans un cas, avec Emmanuel Nantet, le but a été de reprendre la célèbre question du gouvernail antique. Notre auteur montre qu'on ne peut pas le considérer de manière simplement négative, en le définissant comme un instrument très inférieur au gouvernail d'étambot, comme on l'a trop fait : les fouilles sous-marines amènent à la conclusion qu'il n'était nullement figé et surtout qu'on ne peut comprendre son fonctionnement et apprécier celui-ci que dans le cadre général du navire dont il n'est qu'un élément. Pour sa part, Gaëlle Dieulefet a étudié des sites de mouillage méditerranéens des xv<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> siècles car ils sont « les témoins des mouvements maritimes et des navires de passage », et sont plus particulièrement riches en céramiques. Non seulement les productions sont variées mais en outre elles permettent de découvrir, en plus des courants d'échanges, des pratiques culinaires et de préparation des aliments, ce qui débouche sur des approches très nouvelles. Encore plus spectaculaire est la recherche menée par Jerzy Gawronski sur l'*Amsterdam*, navire de la Compagnie hollandaise des Indes Orientales – ou VOC – qui s'échoua sur la côte anglaise, près d'Hastings, lors de son voyage inaugural, en 1749. L'article, d'un intérêt exceptionnel, dont une large partie se consacre à des aperçus méthodologiques essentiels, montre comment l'étude

de cette épave n'apporte pas seulement des données sur le navire lui-même mais sur sa cargaison, et par là sur « l'économie et la production urbaines » de la ville d'Amsterdam à cette époque. L'archéologie sous-marine permet ainsi de déboucher sur l'histoire économique, industrielle (la construction navale mais aussi les produits emportés) et même sociale du grand port hollandais, ce qui est fascinant. Une synthèse conclusive de Gérard Le Bouëdec permet de replacer l'ensemble dans son contexte et de mieux en apprécier la richesse.

12

Le caractère novateur du dossier qui expose les récentes avancées de l'archéologie sous-marine est prolongé aussi bien par l'ensemble du deuxième dossier – la présentation de leurs recherches par sept doctorants – que par les quatre articles de *Varia*. Deux des textes se rapportent encore à l'archéologie maritime, qu'il s'agisse de la transformation des littoraux de la pointe du Médoc de la fin du XVI<sup>e</sup> au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle (Pierre Caillousse), ou de l'étude des coquillages découverts en contexte archéologique entre Manche et Garonne (Laura Le Goff et Catherine Dupont). Mais nous en sommes très loin lorsqu'il s'agit du rôle de la Marine dans la réorganisation du renseignement américain après 1945 (Philippe Ramos), des possibilités offertes par l'utilisation des *U-Boot-Bunkers* construits par les Allemands dans les villes portuaires françaises de la côte atlantique et de l'évolution de celle-ci (Jean-Baptiste Blain), ou de la présence russe dans le Pacifique Sud sous Alexandre I<sup>er</sup> (Irina Tsitovitch-Kozlova), sans oublier le conflit franco-anglais à propos des boutres « tricolores » en mer d'Oman et dans le nord de l'océan Indien à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle (Guillemette Crouzet). Les rapports avec la « Barbarie » au XVIII<sup>e</sup> siècle sont abordés par deux textes, l'un consacré aux conditions de vie, de l'autre côté de la Méditerranée, des employés de la Compagnie d'Afrique (Olivier Lopez), l'autre aux opérations militaires contre Tunis et Tripoli entre 1727 et 1729 (Pierre Le Bot). Nous restons au XVIII<sup>e</sup> siècle avec Claire Boër, qui analyse les conditions de vie des marins provençaux au XVIII<sup>e</sup> siècle, cependant qu'Antoine Rivault montre la complexité, au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle, du rôle de gouverneur d'une province maritime, la Bretagne, à travers l'étude du duc d'Étampes qui occupa ce poste de 1543 à 1565. Enfin, Jean-Marie Kowalski met à profit le cinquantenaire de l'inauguration de la nouvelle École navale de Lanvéoc-Poulmic par le général de Gaulle pour nous exposer comment celle-ci a été décidée et construite.

Le numéro est complété, comme de coutume, par les comptes rendus que précèdent la position de thèse de Géraldine Barron-Fortier qui fait revivre la figure de l'amiral Pâris, centrale pour l'histoire de notre Marine nationale dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, et le rappel du souvenir de deux grandes figures de l'histoire maritime qui viennent de nous quitter, Jean Boudriot et Paul Butel.

II

**Présentation de leurs recherches par  
les doctorants en histoire maritime  
(Lorient, juin 2014)**





ENTRE TERRE ET MER : CADRE DE VIE,  
CULTURE MATÉRIELLE ET DESTINS DE MARINS  
PROVENÇAUX AU XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE

*Claire Boër*

*Doctorante (Aix-Marseille Université, laboratoire TELEMME)*

Située au carrefour de plusieurs domaines de la recherche en histoire et intégrant des concepts développés par d'autres disciplines des sciences humaines telles que la sociologie et l'anthropologie, notre thèse s'efforce de faire mieux connaître les navigants provençaux embarqués sur les navires marchands au XVIII<sup>e</sup> siècle. Moment de croissance des échanges économiques, cette période est aussi celle d'une dilatation de l'espace commercial de Marseille, dont le complexe portuaire constitue l'un des observatoires privilégiés de notre enquête. L'ancrage méditerranéen de cette étude ne doit pas faire oublier que si la Provence reste, au XVIII<sup>e</sup> siècle, largement tournée vers la Méditerranée et le Levant, elle n'ignore pas les lointains espaces océaniques<sup>1</sup>. Aussi, la forte augmentation des voyages maritimes et commerciaux des Provençaux à cette époque et l'extension de l'aire portuaire marseillaise attirent-elles un grand nombre de travailleurs venus d'horizons divers.

Les quelque 70 000 gens de mer que compte la France au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle sont inégalement répartis sur les littoraux du Royaume. En 1777, un rapport de l'intendant Le Moyne estime les matelots et officiers marinières présents en Provence et en Languedoc à 10 500 individus<sup>2</sup>, soit environ 18 % du total des matelots et officiers auxiliaires présents en France à cette époque<sup>3</sup>. Or, si de nombreux travaux ont été menés ces dernières années sur les gens de mer et les sociétés littorales du Ponant, les marins provençaux restent encore

- 1 Gilbert Buti, « Marseille, la péninsule Ibérique et les empires américains (1659-1793) : "Le soleil des profits se lève aussi à l'Ouest" », *Revue d'histoire maritime*, n° 13, 2011, p. 211-232.
- 2 Archives Nationales fonds Marine (désormais A.N., MAR) B3/645, Correspondance Levant, Intendant Le Moyne, Tableau général de la situation actuelle des classes, du 23 février 1777.
- 3 T. J. A. Le Goff, « Offre et productivité de la main-d'œuvre dans les armements français au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Histoire, économie et société*, vol. 2, n° 2-3, 1983, p. 459 : Sur la base des 57 606 matelots et officiers marinières relevés pour l'année 1777.

peu connus<sup>4</sup>. Les études menées sur les activités maritimes en Provence au XVIII<sup>e</sup> siècle, qui ont privilégié certains ports du littoral provençal, tels que Marseille, Toulon, Saint-Tropez, ou encore Arles, les ont principalement étudiés dans leurs dimensions commerciales<sup>5</sup>. Les chercheurs se sont aussi davantage intéressés aux élites au sein des équipages, et le plus souvent à la marine de guerre<sup>6</sup>. Bien que certains travaux, tels que ceux de Gilbert Buti, aient permis une meilleure connaissance des navigations méditerranéennes et de leurs acteurs, les équipages sont restés peu étudiés<sup>7</sup>.

En questionnant les pratiques professionnelles, religieuses et marchandes, mais aussi les attitudes et sensibilités de ces hommes, nous tenterons de percevoir dans quelle mesure celles-ci sont influencées et déterminées par les rythmes imposés par les activités maritimes et le milieu marin. En examinant le marché du travail, la mobilité et les expériences maritimes des hommes composant les équipages des navires marchands provençaux nous interrogerons leur vécu quotidien et les rapports qu'ils entretiennent entre eux. Bien que coupés du monde lorsqu'ils sont en mer, ces hommes restent liés au rivage et leur vie doit être appréhendée à la fois en mer et à terre<sup>8</sup>.

Des changements de comportements sont-ils perceptibles selon les échelles portuaires et les territoires fréquentés ? Les modes de vie de ces marins sont-ils ou non similaires à ceux des navigants venus d'autres espaces ? En présentant les principales sources mobilisées pour atteindre cet objectif, ainsi que la méthode suivie et les premiers résultats obtenus, nous mettrons l'accent sur les divers questionnements soulevés à l'issue de notre première année de thèse, en étant attentive à la mobilité de ces hommes et à l'instabilité qu'elle peut induire.

- 4 Éric Guerber, Gérard Le Bouëdec (dir.), *Gens de mer. Ports et cités aux époques ancienne, médiévale et moderne*, Rennes, PUR, 2014. Parmi les travaux menés sur les gens de mer et les sociétés littorales du Ponant, nous pouvons citer Paul Butel, *Les Négociants bordelais, l'Europe et les îles aux XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Aubier-Montaigne, 1974 ; Murielle Bouyer, *Les Marins de la Loire dans le commerce maritime nantais au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Rennes, PUR, 2008 ; Emmanuelle Charpentier, *Le Peuple du rivage. Le littoral nord de la Bretagne au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Rennes, PUR, 2013.
- 5 Nous pouvons, notamment, citer Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut Historique de Provence, 1973 ; Gilbert Buti, *Les Chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Rennes, PUR, 2010 ; Patricia Payn-Échalier, *Les Marins d'Arles à l'époque moderne*, Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, 2007 ; Daniel Faget, *Marseille et la mer. Hommes et environnement marin (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)*, Aix-en-Provence/Rennes, Presses Universitaires de Provence/PUR, 2011.
- 6 Michel Vergé-Franceschi, *Les Officiers généraux de la marine royale*, Paris, Librairie de l'Inde, 1990 ; Frédéric d'Agay, *La Provence au service du roi (1637-1831). Officiers des vaisseaux et des galères*, Paris, Honoré Champion, 2011.
- 7 Éric Barré, André Zysberg (dir.), *L'Équipage, du navire antique aux marines d'aujourd'hui*, Saint-Vaast-la-Hougue, Musée maritime de Tatihou, 2001.
- 8 Alain Cabantous, « Histoire maritime ou histoire sociale ? L'approche des gens de mer », *texte d'une conférence donnée par Alain Cabantous à Barcelone en novembre 2006*, disponible sur <http://www.raco.cat>, p. 84-96, loc. cit. p. 86.

Population mouvante, les gens de mer ont laissé d'inégales traces. Les documents produits par le service des classes apportent les premiers éléments d'identification : les rôles d'équipage et les registres des matricules permettent de découvrir les trajectoires des marins et de suivre leurs navigations ; ils constituent donc notre corpus de base. Néanmoins, par suite d'une conservation inégale, ils ne sont pas toujours accessibles, rendant parfois impossible la reconstitution des carrières de ces hommes sur le long terme<sup>9</sup>. Les registres de baptêmes, mariages et sépultures complètent les informations obtenues sur leurs vies, et nous permettent de retracer des fragments de leurs itinéraires professionnels et familiaux. Les archives notariales offrent aussi de précieux renseignements dans la mesure où ces gens de mer provençaux sont enclins à fréquenter l'étude du notaire<sup>10</sup>. Enfin, les procédures criminelles et les inventaires après décès rassemblés par la sénéchaussée de Marseille fournissent de la matière pour saisir leurs comportements dans le cadre juridique, urbain et social dans lequel ils évoluent<sup>11</sup>.

S'ajoutent à ces grands ensembles d'autres documents qui, en Provence, n'appartiennent pas à une institution particulière, et que nous retrouvons dans divers fonds d'archives. C'est le cas des inventaires de leurs effets et hardes, lesquels, dressés suite à la mort d'un marin en mer ou à terre, lors d'une escale ou en quarantaine, recensent les effets emportés par ce dernier à bord du navire. Ces inventaires peuvent aussi être faits en d'autres occasions, notamment lorsqu'après la prise et le pillage du navire par un corsaire, les effets volés à bord sont recensés. Ils sont aussi effectués lorsqu'un marin déserte, et qu'un inventaire de ses effets restés à bord est réalisé. Davantage étudiés pour le Ponant, en particulier grâce aux travaux de Caroline Bidon et d'Eugénie Margoline-Plot, ou encore par Delphine Tempère qui a étudié les « biens des

9 Par exemple, les registres de matricules du quartier maritime de Marseille ne sont disponibles qu'à partir de l'année 1764, que ce soit pour les matelots et officiers marinières, ou pour les écrivains et volontaires, capitaines, maîtres et patrons. Ceux des mousses et novices du quartier maritime de Marseille ne sont disponibles que pour les années 1760-1765, et ensuite à partir de 1788. Les matricules des hors de service marseillais avant 1785 n'ont pas été conservés. Les registres matricules du quartier maritime de La Seyne, Bandol, Six-Fours et Sanary ne sont pas consultables en raison de leur mauvais état de conservation.

10 Gilbert Buti, « Gens de mer et du terroir : capitaines-vignerons et marins-forestiers de la France méditerranéenne au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans Gérard Le Bouëdec, Françoise Ploux, Christophe Cérino, Alette Geïstdoerfer (dir.), *Entre terre et mer. Sociétés littorales et pluriactivités (XV<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)*, Actes du colloque tenu à l'Université de Bretagne-sud, Rennes, PUR, 2004, p. 147-161, loc. cit. p. 150-151.

11 Si, à Marseille, les procédures criminelles et les inventaires après décès sont du ressort de la sénéchaussée, nous retrouvons aussi ces actes dans les registres des notaires, notamment en ce qui concerne les ports voisins.

défunts » à bord des navires espagnols du Siècle d'Or, les inventaires des caisses des marins provençaux, qui permettent de franchir le huis clos du navire en mer et d'interroger les pratiques matérielles et culturelles de ces hommes, restent peu exploités en Provence, voire pour l'ensemble de la France méditerranéenne<sup>12</sup>.

#### De nécessaires changements d'échelles et d'observations

S'interroger sur la vie quotidienne des gens de mer en Provence au XVIII<sup>e</sup> siècle nécessite d'adopter une approche globale et comparative<sup>13</sup>. Tout en observant le littoral provençal dans son ensemble, nous souhaitons placer les acteurs des navigations que sont les marins mais aussi les populations « non maritimes » embarqués sur ces navires, au cœur de notre étude. Parmi les navigants composant les équipages se trouvent en effet des hommes différents des marins régionaux : travailleurs spécialisés venus exercer leur métier sur ces bâtiments, jeunes hommes délaissant le métier de leurs parents pour se tourner vers la mer, ou encore marins étrangers cherchant des occasions de travail sur les navires marchands provençaux. Se côtoyant à bord du navire, espace de vie collective reproduisant la société terrestre, tous entretiennent des rapports et partagent un vécu qu'il convient de décrypter.

C'est pourquoi nous avons choisi de placer au cœur de notre étude certains ports provençaux, à savoir Marseille, Toulon, Martigues, et La Ciotat, liant ainsi grandes places marchandes et ports secondaires, mais aussi ports de commerce et port de guerre<sup>14</sup>. Nous effectuerons également des comparaisons ponctuelles avec d'autres ports du littoral provençal, du Languedoc, de Ligurie, voire de Corse et du Ponant. Les équipages des navires attachés à ces ports, originaires de ceux-ci mais aussi d'autres localités maritimes, seront ainsi placés au cœur de notre réflexion.

12 Caroline Bidon, « Les hardes des navigants rochelais morts en mer dans la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle », dans Dominique Guillemet, Jacques Péret (dir.), *Les Sociétés littorales du Centre-Ouest atlantique, de la Préhistoire nos jours*, ? t. 1, 1996, p. 397-405 ; Eugénie Margoline-Plot, *Les Pacotilles d'Indiennes, la boutique et la mer. Organisation, structures et logiques d'une économie parallèle en Bretagne au XVIII<sup>e</sup> siècle*, thèse de doctorat en histoire, université de Bretagne-sud, 2014 ; Delphine Tempère, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'Or*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2009.

13 Ainsi qu'ont appelé à le faire Gilbert Buti et Jacques Péret, dans Gilbert Buti, Jacques Péret, « Gens de mer et sociétés littorales en France à l'époque moderne », *Revue d'histoire maritime*, n° 10-11, n° spécial *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*, 2010, p. 135-158.

14 Gilbert Buti, « Ville maritime sans port, ports éphémères et poussière portuaire », *Rives méditerranéennes*, n° 35, 2010, p. 11-27.

Comment saisir cette population « mouvante comme la mer<sup>15</sup> » ? Pour arriver à la connaître, il nous faut d'abord questionner sa place au sein du littoral provençal, en étant sensible à la grande mobilité de ces travailleurs de la mer.

La Provence, qui s'étend du delta du Rhône jusqu'à l'embouchure du Var, est découpée en quatre départements maritimes : ceux de Marseille, Toulon, Arles et Antibes, auxquels nous pouvons ajouter ceux d'Agde et de Narbonne pour le Languedoc. Chacun de ces départements est divisé en quartiers maritimes, regroupant eux-mêmes un nombre considérable de paroisses littorales (fig. 1).

Le littoral provençal est occupé par de nombreuses cités portuaires qui entretiennent des échanges par voie maritime. Bien que l'espace marin des Provençaux soit plus réduit que celui des Ponantais, les échanges de proximité – petit cabotage et courtes navigations méditerranéennes – se combinent avec le grand cabotage et les voyages en droiture vers le Levant ou l'Amérique<sup>16</sup>. Divers mais complémentaires, les voyages des Provençaux vers les espaces océaniques, qui se multiplient au XVIII<sup>e</sup> siècle avec des bâtiments de plus forts tonnages moyens, impliquent un nombre croissant d'acteurs, parmi lesquels les navigants embarqués sur les bâtiments marchands.

Ces navigations des Provençaux peuvent être longues et fréquentes pour ces marins qui s'embarquent souvent sur plusieurs navires au cours d'une même année, ainsi que le fait le matelot marseillais Antoine Brejan qui, entre 1764 et 1776, passe près de 76 % de son temps loin de son port d'attache, restant rarement plus d'un mois à terre entre chaque voyage<sup>17</sup>. Si le temps des voyages inclut aussi celui des escales, ce sont néanmoins de longues périodes d'activité durant lesquelles ces marins s'absentent et laissent leurs familles seules. Affecté par les « tourmentes » de la mer, comme les qualifie un capitaine de Saint-Tropez, Claude Pérou, en 1722, le travail maritime marque ces marins tant physiquement que mentalement<sup>18</sup>. La fréquence des navigations a des répercussions sur la vie de ces hommes et de leurs familles, touchées par l'instabilité et la précarité issue de la mer, ainsi qu'en témoignent les appels au secours de ceux restés à terre,

15 Louis Dermigny, « À propos du port franc de Marseille. Armement languedocien et trafic du Levant et de Barbarie (1681-1795) », *Provence historique*, t. 6, fasc. 23, 1956, p. 53-81, *loc. cit.* p. 63.

16 Gilbert Buti, « Marseille, la péninsule ibérique et les empires américains... », art. cit., p. 287.

17 Service Historique de la Défense Toulon (désormais SHD Toulon), 13P41 et 13P46, Matricules des officiers marinières et matelots du quartier maritime de Marseille, 1764-1775 et 1776-1788, et matricule du matelot Antoine Brejan.

18 Archives Départementales des Bouches-du-Rhône (désormais AD 13), 9B201, Consulat de Claude Pérou, capitaine, de Saint-Tropez, 1722.

# La répartition des classes dans le ressort de l'intendance de la Marine à Toulon dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle

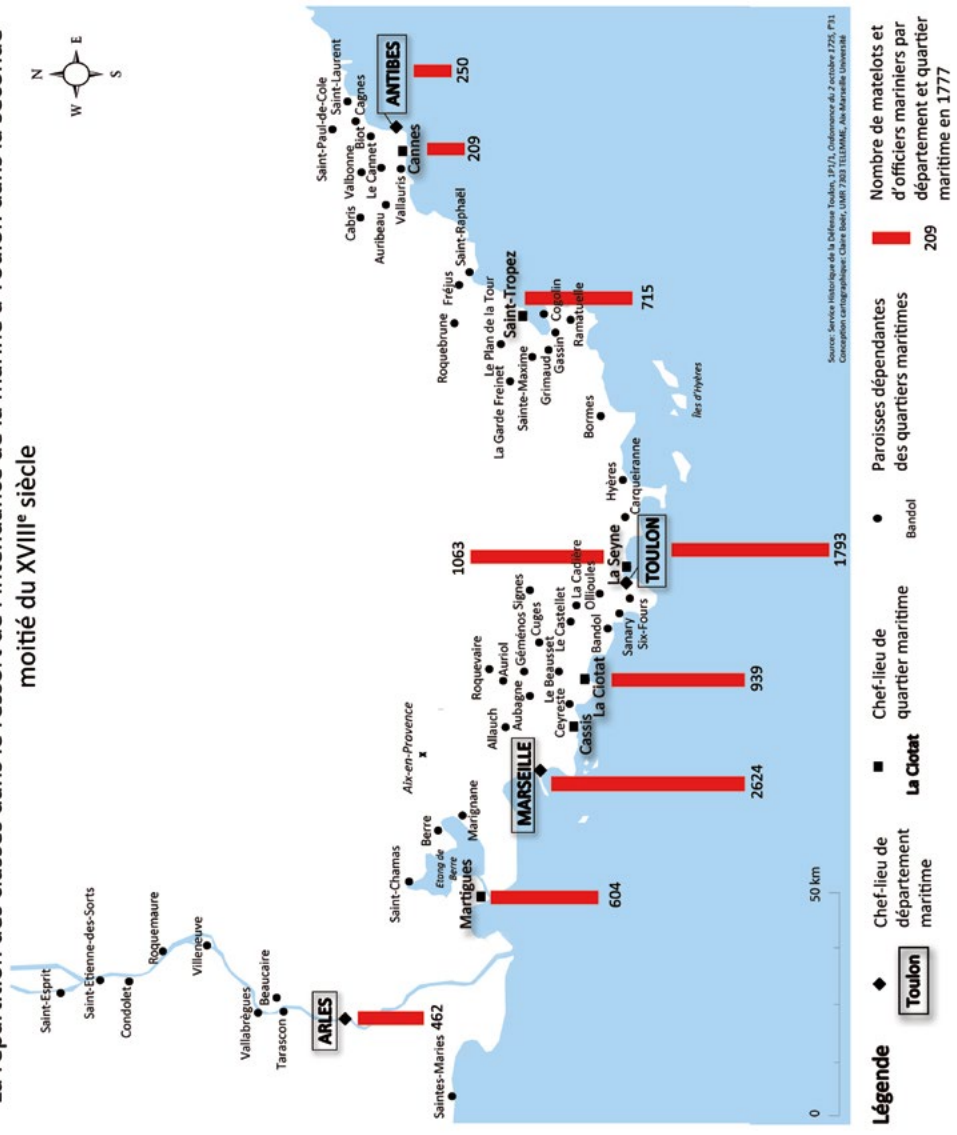


Fig. 1. Répartition des classes dans le ressort de l'intendance de la Marine à Toulon dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle

qui insistent le plus souvent sur la « detresse » économique dans laquelle ils se trouvent, comme le fait parmi beaucoup d'autres la veuve du matelot Jean Joseph Franc en 1786<sup>19</sup>.

#### Origine et recrutement des marins provençaux

L'ouverture du monde maritime provençal apparaît aussi à travers la diversité des origines des marins embarqués sur ces navires, comme le montre la fig. 2, constituée à partir d'un échantillon de 577 marins embarqués sur cinquante-trois navires marchands provençaux armés à Marseille, mais également dans des ports voisins tels que La Ciotat et Toulon, en 1766-1768.

Si Marseille et certains ports du littoral provençal, tels que Toulon, fournissent la plupart des navigants embarqués sur ces navires, les autres espaces, du Languedoc à la Ligurie et au-delà, ne sont pas pour autant absents. Il faut d'ailleurs remarquer la forte présence des marins venus de la Riviera génoise, présence qu'il conviendra d'interroger plus particulièrement. Ces mouvements d'hommes traduisent l'attraction de Marseille, « [...] ville du plus grand commerce de toute la Provence [qui] peut encore, par la richesse et la réputation de son négoce le disputer à quantité des principales villes du Royaume [...] », ainsi qu'elle est décrite par Jacques Savary des Bruslons dans son *Dictionnaire universel de Commerce*<sup>20</sup>. Les déplacements des gens de mer ont en majorité lieu en direction de Marseille, où s'arment le plus grand nombre de navires. À Martigues, par exemple, vingt-cinq des navigants dont nous avons examiné les carrières, déclarent effectuer entre 1764 et 1775 jusqu'à 61 % de leurs embarquements à Marseille<sup>21</sup>. L'attraction économique du grand port provençal est évidente pour ces hommes toujours à la recherche de navires sur lesquels s'embarquer. C'est notamment le cas d'un calfat de Toulon, Augustin Vachier, qui, entre 1767 et 1771, s'embarque systématiquement sur des navires armés à Marseille, et finit même par demander un « permis de s'habituer à Marseille », où il se fait enregistrer sur les registres des classes<sup>22</sup>. Les navigants se déplacent donc au gré des possibilités de travail offertes, favorisant celles qui leurs paraissent être les meilleures. Le rayonnement portuaire marseillais ne doit cependant pas éclipser les autres ports provençaux, dont les trafics maritimes, bien que

19 AD 13, 2B895, n°56, Inventaire après décès de Jean Joseph Franc, matelot, de Marseille, 1786.

20 Jacques Savary des Bruslons, *Dictionnaire universel de commerce, d'Histoire naturelle, & des Arts & Métiers*, tome cinquième, Nouvelle édition, Copenhague, Claude Philibert, 1765, p. 225.

21 SHD Toulon, 16P3-8, Matricules des capitaines, maîtres, patrons, du quartier maritime de Martigues, 1764-1775 ; *Ibid.*, 16P3-19, Matricules des officiers mariniers et matelots, du quartier maritime de Martigues, 1764-1775.

22 SHD Toulon, 1P4-21, Matricules des officiers mariniers et matelots du quartier maritime de Toulon, 1764-1775, matricule du matelot Augustin Vachier, de La Ciotat, habitué à Toulon.

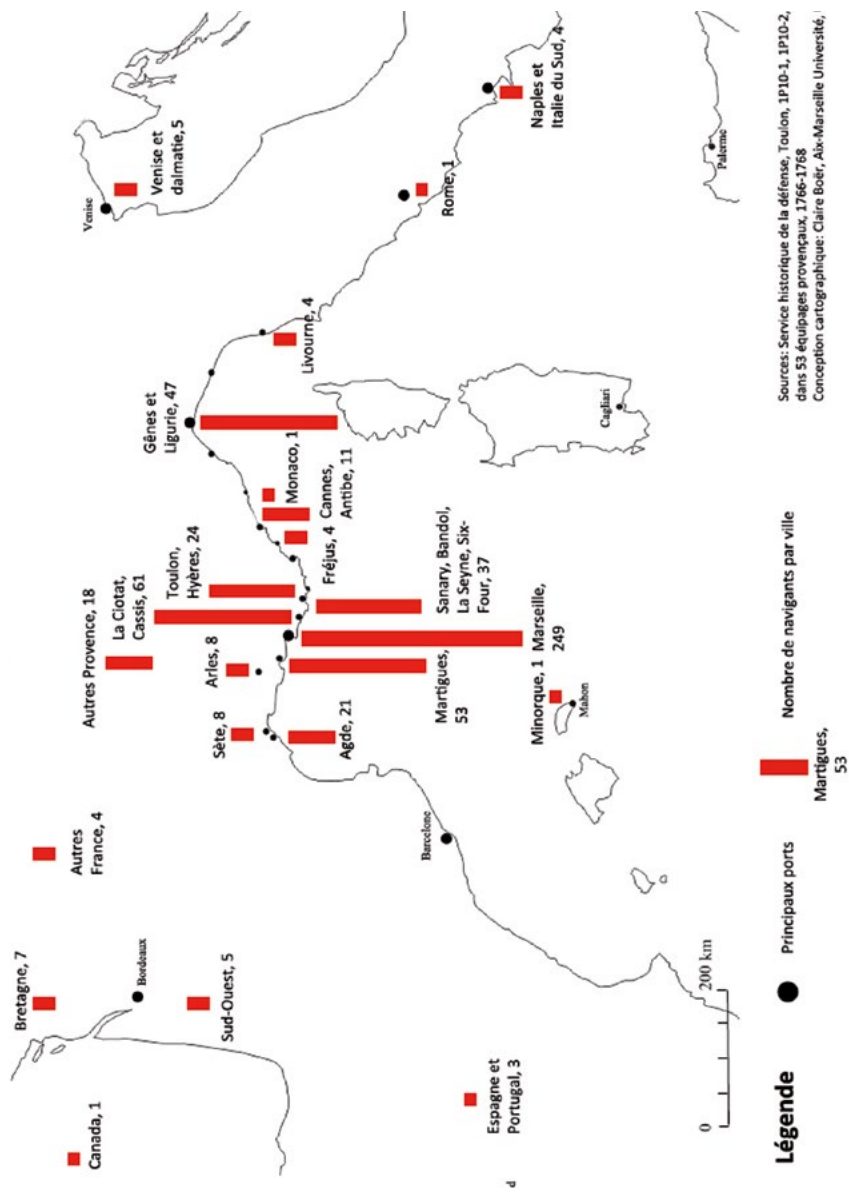
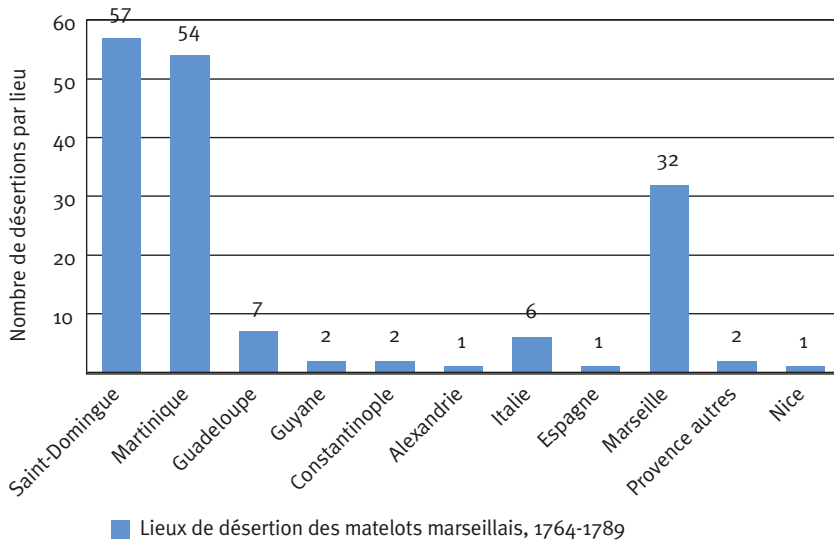


Fig 2. Les origines des navigants embarqués sur les navires marchands provençaux, d'après un échantillon de 577 navigants à bord de 53 navires armés en 1766-1768





Graphique 1. Les lieux de désertions des matelots marseillais, d'après leurs registres matricules, 1764-1789<sup>25</sup>

moindres, ne sont pas pour autant inexistantes. Par exemple, le matelot Joseph Roustan, dit la Miquette, de Cannes, alterne les embarquements à Marseille et à Antibes<sup>23</sup>. Comme l'a déclaré Louis Dermigny, « dans ce monde mouvant comme la mer elle-même, la seule règle c'est que tout est à la fois mobile et interchangeable<sup>24</sup> ».

#### MOUVEMENTS EN MER, MOUVEMENTS À TERRE : LA MOBILITÉ DES NAVIGANTS COMME REFLET DE LEUR INSTABILITÉ

##### Une instabilité des hommes en mer

Nous devons aussi examiner l'instabilité de ces hommes au cours de leurs voyages, en particulier lors des escales. Or, les rôles d'équipage mettent en évidence un important renouvellement des hommes à bord de ces navires marchands provençaux. La différence presque systématique entre le nombre d'hommes embarqués à l'armement ou présents au désarmement, et le nombre total ayant participé à la campagne, conduit à s'interroger sur ces écarts et sur les mouvements qu'ils supposent. Par exemple, à bord du *Solide*, vaisseau à

<sup>23</sup> SHD Toulon, 17P3, Matricules des officiers mariners et matelots du quartier maritime de Cannes, 1764-1775 ; SHD Toulon 17P4, Registres matricules des capitaines, maîtres ou patrons du quartier maritime de Cannes, 1764-1775, matricule du matelot Joseph Roustan dit la Miquette, de Cannes.

<sup>24</sup> Louis Dermigny, « À propos du port franc de Marseille... », art. cit., p. 63.

destination de la Martinique en 1768, ce sont vingt-sept hommes qui sont inscrits sur le rôle d'armement, alors que trente-six au total ont participé au voyage. Cinq matelots désertent lors de l'escale du vaisseau en Martinique, tandis qu'un autre a été « débarqué avec le consentement du capitaine ». Onze matelots sont alors pris en remplacement pour effectuer le voyage de retour. Parmi ces onze hommes, cinq restent à terre au moment du départ et l'un d'entre eux déserte à la Guadeloupe<sup>26</sup>. Quelles sont les causes qui poussent ces hommes à se faire inscrire sur le rôle d'équipage d'un navire, pour ensuite désertir en cours de campagne ? Les marins provençaux sont-ils vraiment ces libertins, « poussant la désobéissance et l'insubordination » à l'extrême, ainsi que le décrit le commissaire de la marine Bertin en 1777<sup>27</sup> ?

L'examen des registres de matricules, qui nous permettent d'observer la fréquence des désertions, mais aussi les lieux et moments où elles se produisent, apporte quelques éléments de réponse.

302

Ainsi, les désertions des soixante-dix-neuf matelots inscrits à Marseille, examinées entre 1764 et 1789, période de guerre comme de paix, ont lieu pour près des trois quarts d'entre elles lors des longs voyages aux Îles françaises de l'Amérique. Les désertions à Marseille sont principalement le fait d'hommes restés à terre lors du départ de leur navire avec les avances reçues, comme le fait, en 1768, le matelot Étienne Honoré Cafara<sup>28</sup>. Les autres lieux de désertion, moins nombreux, se répartissent entre les grands ports de la Méditerranée. L'examen des rôles d'équipage de navires marchands, originaires de Marseille comme d'autres ports provençaux, armés en 1768, confirment cette tendance. Ils soulignent cependant aussi le fait que les débarquements effectués avec le consentement du capitaine, ont quant à eux davantage lieu lors des escales du Levant<sup>29</sup>. Dans les grands ports méditerranéens, les capitaines sont-ils plus enclins à laisser partir leurs hommes d'équipage, sachant que la présence de navigants provençaux dans ces places portuaires leur permettra d'en embaucher

25 SHD Toulon, 13P5-41, 13P5-43, 13P5-46, 13P5-47, Matricules du quartier maritime de Marseille, officiers marinières et matelots, 1764-1775 et 1776-1788 : sur 79 matelots, en activité pour une période d'une durée moyenne de 12,5 ans, 165 mentions de désertions.

26 SHD Toulon, 13P10-2, Rôle d'équipage du *Solide*, capitaine Honoré Blancard, armé à Marseille pour la Martinique, 1768.

27 AN, Marine B3/645, Correspondance Levant, Commissaire Bertin, sur les désertions des ouvriers et des matelots, 1777, f° 289.

28 SHD Toulon, 13P5-41, Matricules des officiers marinières et matelots du quartier maritime de Marseille, mémoire attaché au matricule du matelot Étienne Honoré Cafara, 1764-1775.

29 Calculé à partir de soixante rôles d'équipage de navires armés à Marseille et dans d'autres ports provençaux en 1768, dans lesquels nous relevons vingt-et-une mentions de désertions, et quatre-vingt mentions de débarquements. Six matelots sont aussi « congédiés » sans qu'on en connaisse les raisons. Sur ces soixante navires, vingt-six ont des équipages payés « au mois ou à salaire » et trente-quatre « à la part ».

facilement ? La présence de Provençaux dans ces escales, viviers de main-d'œuvre maritime, est donc aussi à examiner plus particulièrement.

Les raisons de ces comportements sont cependant difficiles à saisir. Peut-être devons nous les chercher dans les types de paiement de ces hommes, à la part ou au salaire, comme l'ont remarqué pour la Méditerranée Gilbert Buti et Patrick Boulanger<sup>30</sup>. L'un des premiers facteurs de ces mouvements est d'ordre économique, ces hommes quittant le plus souvent leurs navires à la recherche de meilleures conditions de travail et de salaire, surtout lors des longues périodes d'immobilisation liées à la recherche de fret. Sans être tout à fait les « fameux libertins » fréquemment décrits, les marins provençaux n'hésitent pas à quitter leur bord, avec ou sans l'accord de leur capitaine, afin de travailler dans des conditions qui leur semblent plus avantageuses. La faiblesse des sanctions observées à leur égard ne décourage pas la désertion, comme dans le cas d'Étienne Cafara, précédemment évoqué, et pour lequel la seule sanction recommandée est de le faire « arreter [...] et de le faire mettre en prison jusques au depart du batiment sur lequel il le fera conduire avec escorte, et cella pour evitter [...] une seconde coquinerie<sup>31</sup> ». De plus, ces hommes ne semblent pas éprouver de difficulté à se réembarquer sur d'autres navires, ainsi qu'en témoigne ce matelot marseillais qui, après avoir déserté le 3 juin 1768 à la Martinique, embarque dès le lendemain sur le *Solide*, dont nous avons vu que l'équipage a massivement déserté<sup>32</sup>. Ayant besoin de ces hommes, les capitaines n'hésitent pas à prendre à leur bord des navigants provenant d'autres navires : par exemple le capitaine du *Solide* engage en 1768 le matelot Jean Joseph Blanc, qui a pourtant « déserté à la Guadeloupe du navire le *St Jacques L'astrée* [...] »<sup>33</sup>.

Acte de désobéissance ou de résistance face à l'autorité, ou bien résultat d'une nécessité économique, les débarquements et les désertions de ces hommes embarqués sur les navires provençaux, expriment leurs réactions face à la vie maritime, réactions et attitudes qui mériteront une attention particulière en observant la conjoncture militaire et en comparant la situation de la Méditerranée avec celle des Îles d'Amérique.

30 Gilbert Buti, « Aller en caravane : le cabotage lointain en Méditerranée, xvii<sup>e</sup> et xviii<sup>e</sup> siècles », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. 52, 1, 2005, p. 7-38, loc. cit. p. 24-25 ; Patrick Boulanger, « Salaires et revenus des équipages de navires marchands provençaux durant le xviii<sup>e</sup> siècle », *Provence historique*, t. xxx, fasc. 122, 1980, p. 409-429.

31 SHD Toulon, 13P5-41, Matricules des officiers marinières et matelots du quartier maritime de Marseille, mémoire attaché au matricule du matelot Étienne Honoré Cafara, 1764-1775.

32 SHD Toulon, 13P10-2, Rôle d'équipage du *Solide*, capitaine Honoré Blancard, armé à Marseille pour la Martinique, 1768.

33 *Ibid.*

Les comportements de ces travailleurs de la mer, qui sont aussi des gens de ville, sont-ils marqués, une fois à terre, par les contraintes et les ruptures imposées par la mer ?

Sous l'Ancien Régime, la population maritime est essentiellement urbaine puisqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle 70 % des navigants habitent en ville<sup>34</sup>. À Marseille, où ils constituent, avec leurs familles, de 15 % à 20 % de la population active, ils se concentrent au sein de la vieille ville<sup>35</sup>. Répartis essentiellement à proximité de la mer, ils habitent à proximité les uns des autres. Leur habitat, que les registres de matricules nous permettent de reconstituer, est le plus souvent modeste, ainsi qu'en témoignent ces chambres garnies louées au gré des départs et retours en mer, comme celle du cuisinier navigant Dominique Lautier, qui occupe « une chambre [...] dépendant d'une maison en cette ville rue de l'Etrier<sup>36</sup> ».

304

La mobilité de ces hommes à terre se traduit aussi par les fréquents déménagements qu'ils effectuent au cours de leur vie. Ces mouvements ont lieu au gré des embarquements et des possibilités financières de ces hommes, le plus souvent réduites, comme le montrent les dettes accumulées par le matelot Pierre Louis Felon, qui déménage sept fois entre 1764 et 1788, et dont le matricule indique en 1777 qu'il « doit 24 l. au Sr Nicolas Urbain pour loyer de maison », puis en 1778, « 51 l. à François Leveran pour loyer de maison », somme qu'il ne paye qu'en 1781<sup>37</sup>. Si les raisons exactes de ces mouvements sont difficiles à saisir, l'attachement de ces hommes à leur paroisse ou quartier d'origine, dans laquelle ils tendent à rester malgré leurs fréquents changements d'habitat, invite à s'interroger sur les réseaux de sociabilité dans lesquels ils s'intègrent.

À Marseille, les gens de mer sont regroupés dans un espace réduit, où ils coexistent et s'entraident, tant entre membres d'une même famille qu'entre voisins<sup>38</sup>. Ces solidarités impliquent essentiellement les familles, plus particulièrement les épouses des navigants qui entretiennent les contacts avec la communauté en l'absence de leurs époux partis en mer. Elles garantissent par là leur intégration au sein de la ville. Les solidarités familiales, premières à

34 Alain Cabantous, « Histoire maritime ou histoire sociale ? L'approche des gens de mer... », art. cit., p. 88.

35 Gilbert Buti, « Entre "fortunes de mer et honnêtes profits". Marins provençaux au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans Gérard Chastagnaret, Jean-Claude Daumas, Antonio Escudero et Olivier Raveux (dir.), *Los niveles de vida en Espana y Francia (siglos XVIII-XX)*. In Memoriam Gérard Gayot, Alicante, Université d'Alicante et UMR-Telemme-Université de Provence, 2010, p. 267-284.

36 AD 13, 2B893 n°11, Inventaire après décès de Dominique Lautier, cuisinier navigant de Marseille, 1784.

37 SHD Toulon, 13P5-43 et 13P5-46, Matricules des officiers mariniers et matelots du quartier maritime de Marseille, 1764-1775 et 1776-1788, matricule du matelot Pierre Louis Felon.

38 Gilbert Buti, *Les Marins dans la ville : le cas de Marseille au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Mémoire d'habilitation à diriger des recherches, Université d'Aix-Marseille, 2006 (à paraître).

s'exprimer, prennent des formes diverses – emprunt, cohabitation ou autre – comme lorsque l'épouse du capitaine Jean Antoine Buret, alors qu'elle se trouve « seule et incomodée a la suite de sa grossesse », demande à sa sœur et à son beau-frère de bien vouloir l'héberger<sup>39</sup>. Ces solidarités peuvent néanmoins se transformer en conflits, exacerbés par l'absence ou la mort du mari ou père de famille, qui vient briser la cohésion familiale et accentuer la fragilité des gens de mer. Aussi, dans cet espace resserré qu'est la vieille ville de Marseille, où chacun vit sous le regard de l'autre, les relations entretenues avec le voisinage font-elles état de ces réseaux de solidarités ou, au contraire, de conflits. Les inventaires après décès permettent de saisir ces amitiés ou inimitiés, comme lorsqu'à l'occasion de la maladie et finalement la mort du capitaine Joseph Boret, de Marseille, l'un de ses amis, capitaine et ancien compagnon de mer, se rend chez lui et l'assiste dans ses derniers instants pour « lui donner tous les secours »<sup>40</sup>. Il est alors intéressant de s'interroger sur l'origine et les modalités de cette amitié, ainsi que sur les relations sociales qu'elle suppose pour ces navigants qui passent une grande partie de leur vie en mer, mais qui conservent des attaches à terre. Ce lien est parfois affectif, comme en témoigne ce capitaine marseillais, qui alors qu'il effectue en 1786 le long voyage de Saint-Domingue, emmène à bord avec lui « un petit sac de peau contenant un portrait d'enfant dans une boîte et un portrait de femme sur une bague en or », images de son enfant et de sa femme<sup>41</sup>.

Quelle est alors la réalité de l'existence de ces hommes en mer, qui pourtant ne sont jamais totalement séparés de la terre ? L'équipage du navire, espace de vie temporaire, instable et mobile, est hétérogène. Outre les matelots et officiers présents à bord, on y trouve des navigants aux professions spécialisées, tels que les ouvriers, chirurgiens, cuisiniers et autres qui, sans être le plus souvent originaires du monde maritime, le côtoient, et s'y insèrent ou non. Quelles sont ces populations « non maritimes » embarquées sur les navires ? Des gens de mer ou des gens de terre ? Vivent-ils la mer et la vie maritime de la même façon que les autres marins ? Ces populations navigantes « non maritimes » embarquées sur les navires occupent-elles l'espace de la ville de la même façon que les marins et s'insèrent-elles dans des réseaux de sociabilités identiques ?

39 AD 13, 2B896 n°51, Inventaire après décès de Marie Magdeleine Jullien, épouse du capitaine Jean Antoine Buret, de Marseille, 1787.

40 AD 13, 2B895 n°10, Inventaire après décès de Joseph Boret, capitaine, de Marseille, 1786.

41 AD 13 2B896 n°22, Inventaire des effets et hardes de Jean Joseph Pascal, capitaine, de Marseille, 1786.

Ces « spécialistes », comme les marins venus d'ailleurs et autres navigateurs non originaires du monde maritime traditionnel, restent méconnus. L'étude de leurs origines géographiques et sociales, du marché du travail dans lequel ils tentent de s'insérer, et de leurs expériences de la mer, dans le cadre de navigations de proximité ou lointaines, permettront assurément de compléter nos connaissances des gens de mer et des sociétés littorales de la France méditerranéenne à l'époque moderne.

## HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages  
parus dans la collection « Histoire maritime »  
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<https://sup.sorbonne-universite.fr/>

*La Real Armada*

*La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII<sup>e</sup> siècle*

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

*Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine*

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*La Maritimisation du monde*

*de la préhistoire à nos jours*

GIS d'histoire maritime

*L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe*

*du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours*

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

*La Naissance d'une thalocratie*

*Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or*

Louis Sicking

*La Piraterie au fil de l'histoire*

*Un défi pour l'État*

Michèle Battesti (dir.)

*Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin*

*Genèse et préambule*

1798-1800

Michel Jangoux

*Les Ports du golfe de Gascogne*

*De Concarneau à la Corogne*

XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup>

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

*Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation*

*au XIX<sup>e</sup> siècle*

Bruno Marnot

*Les Huguenots et l'Atlantique*  
*Pour Dieu, la Cause ou les Affaires*  
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)  
Préface de Jean-Pierre Poussou

*Négociants et marchands de Bordeaux*  
*De la guerre d'Amérique à la Restauration*  
1780-1830

Philippe Gardey  
Préface de Jean-Pierre Poussou

*La Compagnie du Canal de Suez*  
*Une concession française en Égypte*  
1888-1956

Caroline Piquet

*Les Villes balnéaires d'Europe occidentale*  
*du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours*  
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

*La France et l'Indépendance américaine*  
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*Les Messageries maritimes*  
*L'essor d'une grande compagnie de navigation française*  
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

*Canadiens en Guyane*  
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

*La Mer, la France et l'Amérique latine*  
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

*Sous la mer*  
*Le sixième continent*  
Christian Buchet (dir.)

*Les Galères au musée de la Marine*  
*Voyage à travers le monde particulier des galères*  
Renée Burlet

*La Grande Maîtresse, nef de François I<sup>er</sup>*  
*Recherches et documents d'archives*  
Max Guérout & Bernard Liou



*À la mer comme au ciel*  
*Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne*  
*L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine*

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association  
des écrivains de langue française, 2000

*Les Marines de guerre européennes*

XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

*Six millénaires d'histoire des ancres*

Jacques Gay

*Coligny, les protestants et la mer*

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

*La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).*

*Épisode de la vie scientifique du XVII<sup>e</sup> siècle*

Jean Mascart

# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX<sup>e</sup> siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle*
12. *Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*



revue dirigée par

Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

## *Les nouveaux enjeux de l'archéologie sous-marine*

Ce numéro, très richement illustré, présente un dossier intitulé « Les nouveaux enjeux de l'archéologie maritime », dont les découvertes apportent beaucoup : comment, par exemple, ne pas être sensible aux conséquences du débarquement allié de 1944 ? C'est une discipline très proche de l'histoire par ses centres d'intérêt mais également très différente par ses démarches et parfois par son vocabulaire : un glossaire d'archéologie marine et sous-marine très fourni figure donc dans ce numéro.

Ce dossier est d'abord centré sur « les nouvelles problématiques de la recherche archéologique sous-marine », autour de l'étude des changements côtiers d'un côté, de la prospection et de l'étude des épaves à grande profondeur de l'autre. À partir du chantier-laboratoire du vaisseau *La Lune*, qui appartenait à la première Marine de Louis XIV, Michel L'Hour retrace les étapes de la conquête des abysses par les archéologues sous-marins français. Les technologies utilisées sont étudiées plus en détail dans la seconde partie du dossier, notamment la photogrammétrie numérique, la réalisation des modèles numériques et plus généralement toutes les possibilités apportées par l'informatique. Enfin, le dossier s'attache à montrer ce que peut apporter la valorisation de la recherche sous-marine, notamment grâce à une recherche aux résultats spectaculaires de Jerzy Gawronski, qui étudie la cargaison et les structures de l'*Amsterdam*, vaisseau hollandais qui s'échoua en 1749 ; ses recherches débouchent en effet sur l'économie et « la production urbaine » de la ville d'Amsterdam à cette époque.

Le caractère novateur du dossier est tout aussi évident grâce aux présentations de leurs recherches par sept doctorants, dont les thèses sont en cours, et par le contenu des *varia*. Dans le premier cas, on voit à la fois la diversité des sujets retenus puisque nous allons de l'archéologie côtière à l'utilisation des *U-Boot-Bunker* construits par les Allemands dans nos villes portuaires, en passant par la présence russe dans le Pacifique Sud au tout début du XIX<sup>e</sup> siècle. Les problèmes actuels attireront l'attention sur le conflit franco-anglais en mer d'Oman à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Beaucoup de lecteurs, par ailleurs, seront tout à fait intéressés par les conditions de la recreation de l'École navale au lendemain de la Seconde Guerre mondiale.

Le numéro rappelle enfin l'œuvre de deux très grands historiens du maritime : Jean Boudriot et Paul Butel.

