

numéro

21

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

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

Tiré à part

II. Olivier Lopez – 979-10-231-1270-2



*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-propos7

Éditorial

Jean-Pierre Poussou9

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'Hour45

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

Christophe Cérino67

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

Blair Atcheson, Robert Neyland, Alexis Catsambis85

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 ^e -xviii ^e 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 ^e 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 ^e siècle (1543-1565) Antoine Rivault	281
--	-----

Entre terre et mer : cadre de vie, culture matérielle et destins de marins provençaux au xviii ^e siècle Claire Boër	293
---	-----

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

La présence russe dans le Pacifique Sud sous le règne du tsar Alexandre I ^{er} (1801-1825) Irina Tsitovitch-Kozlova	319
La transformation des littoraux de la pointe du Médoc de la fin du xvi ^e au milieu du xix ^e 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 ^e 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^e 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 collaborateurs¹). 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^e-xviii^e 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^e au milieu du XIX^e siècle (Pierre Caillosse), 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^{er} (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^e siècle (Guillemette Crouzet). Les rapports avec la « Barbarie » au XVIII^e 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^e siècle avec Claire Boër, qui analyse les conditions de vie des marins provençaux au XVIII^e siècle, cependant qu'Antoine Rivault montre la complexité, au milieu du XVI^e 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^e 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)**

TRAVAILLER CHEZ L'AUTRE, VIVRE AVEC ?
EN BARBARIE AVEC LES EMPLOYÉS DE LA COMPAGNIE
ROYALE D'AFRIQUE AU XVIII^e SIÈCLE

Olivier Lopez

Doctorant en histoire moderne à l'université d'Aix-Marseille Université, MMSH

CNRS, TELEMME UMR 7303, Aix-en-Provence

Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, Marseille

La création en 1741 de la Compagnie royale d'Afrique répond à un double enjeu. D'une part, elle est l'héritière d'une longue tradition commerciale dont les racines remontent au milieu du XVI^e siècle, qu'il s'agit de ne pas interrompre¹ ; d'autre part, le maintien des relations transméditerranéennes relève également, pour Versailles, d'un enjeu géostratégique visant à restreindre les ambitions commerciales d'autres puissances, notamment de l'Angleterre.

Le peu d'entrain affiché pour la nouvelle société par le monde du négoce marseillais, rendu sceptique par l'insuccès des structures antérieures, nécessita une forte implication de l'État. Il en résulta une accélération du processus de semi-étatisation de l'entreprise, certes déjà perceptible au début du XVII^e siècle², mais qui prit une dimension inédite par l'action des rouages institutionnels pour en assurer le succès commercial. La mobilisation de la Chambre de commerce, qui devint progressivement au cours du XVIII^e siècle un « corps auxiliaire du ministère de la Marine³ », en tant qu'actionnaire principal de la nouvelle compagnie, la présidence de la structure confiée à l'inspecteur du commerce du Levant et de Barbarie, lui-même agent du pouvoir central, sont autant de marqueurs de l'influence accrue de la couronne sur une entreprise commerciale initialement privée⁴.

1 Voir, pour les compagnies antérieures, Paul Masson, *Les Compagnies du corail : étude historique sur le commerce de Marseille au XVI^e siècle et les origines de la colonisation française en Algérie-Tunisie*, Marseille, Barlatier, 1908.

2 *Ibid.*, p. 54-55.

3 Gaston Rambert (dir.), *Histoire du commerce de Marseille*, Paris, Plon, 1954, t. IV, *De 1599 à 1789*, p. 308.

4 Voir *Ibid.* p. 269-275. De 1759 à 1771, puis, à partir de 1775, cette charge fut réunie à l'intendance de Provence.

Les avantages concédés à la nouvelle entreprise sont beaucoup plus larges que ceux accordés aux structures précédentes. Alors que ces dernières étaient limitées dans leur temporalité, la nouvelle société est déclarée perpétuelle, induisant *de facto* une vision à long terme impossible pour ses devancières⁵ ; de fait, elle exerça ses activités jusqu'en 1793. Son fonds en capital, de 1 200 000 lt, était également plus important. Le caractère exclusif de cette branche du négoce marseillais fut rappelé dès 1741 par la publication d'une ordonnance royale « portant défense à tous les négociants français et étrangers [...] de faire charger [...] dans les ports des concessions de la Compagnie d'Afrique⁶ ».

308

L'exclusif concédé à cette société concerne deux types d'activités distinctes. Il s'agit, d'une part, de développer le commerce, essentiellement des blés, cires et cuirs, et, d'autre part, d'organiser sur les côtes de Barbarie la pêche du corail. Loin de constituer des prémices d'histoire coloniale, comme certains écrits le laissent à penser⁷, ce commerce est à concevoir comme le fruit d'un intérêt commun : il se développe avec l'assentiment des régences barbaresques, Alger puis Tunis, avec lesquelles des accords sont conclus, et auxquelles des droits – ou *lismes* – sont payés annuellement. Cet intérêt commun bien compris explique le demi-siècle d'existence de la société. Pour mener à bien ces diverses activités, la mobilisation d'une importante main-d'œuvre, recrutée à Marseille par l'administration centrale, puis envoyée en Barbarie, fut nécessaire.

Cette mobilisation de travailleurs soulève de nombreuses questions, notamment sur les relations entre les hommes des deux rives : si les États s'entendent pour commercer, qu'en est-il des travailleurs et de la population locale ? Comment caractériser les interactions humaines, si interaction il y a ? Ces hommes, appelés à travailler ensemble, à soutenir des intérêts communs aux deux rives, à vivre sur un même territoire, laissent-ils paraître également des marqueurs de vie commune, créant un milieu de l'entre-deux, ou bien le cloisonnement est-il de mise ? La présentation des travailleurs et de leurs conditions de vie quotidienne apparaît indispensable pour pouvoir comprendre dans ce contexte les éléments relevant d'interactions humaines.

5 Seule la Compagnie des Indes, qui fut détentrice du privilège de Barbarie de 1719 à 1731, bénéficia d'une délégation perpétuelle à partir de 1725.

6 Archives de la Chambre de commerce et d'industrie Marseille-Provence (désormais ACCIMP), J 1873, Commerce de Barbarie. Compagnie royale d'Afrique, 1740-1780, Ordonnance royale du 25 août 1741.

7 Nous pensons notamment à Charles Féraud, *Histoire des villes de la province de Constantine, La Calle*, Alger, Typ. de l'association ouvrière V. Aillaud et Cie, 1877.

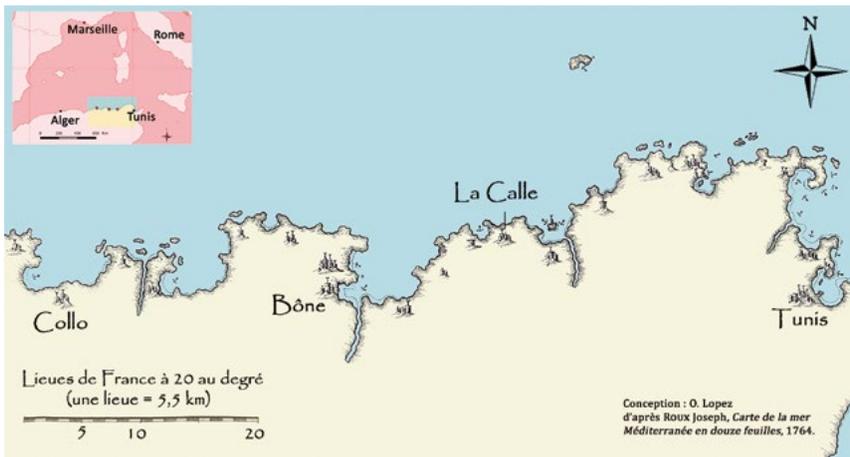


Fig. 1. Les établissements principaux de la Compagnie royale d'Afrique, 1741-1793

AU SERVICE DE LA COMPAGNIE ROYALE D'AFRIQUE

Loin de monopoliser l'intégralité du commerce de Barbarie, les activités de la Compagnie royale d'Afrique se concentrent essentiellement sur trois établissements : La Calle, Bône et Collo.

Outre la gestion de l'ensemble de la structure des établissements français en Barbarie, l'établissement de La Calle accueille l'essentiel des travailleurs : un personnel administratif et commercial peu nombreux en regard du nombre des *gens de peine*, frégataires – les portefaix –, corailleurs ou soldats. Pour la compagnie, cependant, la distinction entre ces hommes repose sur une catégorisation entre les *gens à salaire*, ceux qui touchent des appointements fixes, les corailleurs, payés selon le produit de leur pêche, et les employés maures, recrutés généralement à la journée sur des missions spécifiques nécessitant une plus grande flexibilité dans la main-d'œuvre. Les contrats de travail des Européens sont en effet conclus pour trois ans, même si, dans les faits, ils ne restent en moyenne que deux ans en Barbarie. Il s'agit majoritairement de Provençaux âgés d'une trentaine d'années.

La précision des sources disponibles pour l'ensemble de ces travailleurs varie selon la catégorie envisagée. Peu d'informations sont conservées au sujet des journaliers maures. Une vision globale du nombre des travailleurs venus de la rive nord peut cependant être donnée : ils sont près de deux cent quatre-vingts en 1747, deux cent vingt seulement vers 1761 en raison du ralentissement du commerce provoqué par la guerre de Sept Ans, et près de quatre cents en 1781.

La presqu'île de La Calle, entièrement concédée à la société, accueille l'essentiel de ce personnel. Les deux autres comptoirs, inclus dans un tissu urbain préexistant et toujours dynamique, sont moins bien dotés. La ville de Bône, qui comprend

6 000 habitants avant l'épidémie de peste des années 1784 à 1786⁸, n'accueille jamais plus de treize employés, et le comptoir de Collo⁹, dans une bourgade de cent cinquante maisons, ne dispose jamais de plus de dix travailleurs.

Les archives de l'entreprise fournissent d'intéressantes informations sur les conditions de vie de ces quelques centaines d'hommes durant leur expatriation.

VIVRE SEULS EN BARBARIE ?

Les divers règlements et instructions donnés par la direction centrale de Marseille au directeur général des concessions sont sans équivoque : il s'agit de faire vivre cette communauté en autarcie, en évitant autant que faire se peut le contact avec l'autre, maure ou turc¹⁰, si ce contact n'est pas nécessité par le travail. C'est en ce sens qu'il faut comprendre cet article des instructions de 1751 qui ne constitue qu'un exemple parmi d'autres :

310

Pour rendre la manutention de la place de La Calle moins coûteuse et moins fastidieuse, le directeur fera cesser les liaisons qu'il y a entre les employés à La Calle et les Maures, liaisons qui attirent dans la place une grande quantité de cette canaille qui n'y vient que pour la dévorer, ne devant y admettre que ceux qui par leur rang ou pour besoin du service ne pourront être refusés¹¹.

Pour faire respecter cette interdiction, la compagnie dispose d'une petite garnison. Il s'agit plus d'une milice dissuasive que d'un véritable corps offensif. En dehors des périodes de réelle tension, elle comprend quarante à soixante individus, auxquels il est également fait appel pour divers travaux dans la place. Peu nombreux, ils sont pourtant présents à chaque entrée de la place : aux termes du règlement de 1748, un corps de garde est placé au moulin, un autre au puits, un à la *porte de terre*, et une sentinelle assure la surveillance de la *porte de la mer*¹². À ces postes de garde s'ajoutent les *batteries* qui achèvent le dispositif défensif¹³.

8 L'estimation du nombre d'habitants est fournie par l'agent à Bône : Archives départementales des Bouches-du-Rhône (désormais AD 13), C 2472, Fonds de l'intendance de Provence. Commerce. Compagnie d'Afrique, 1786, Lettre du directeur principal, 14 juin 1786. - Il considère que l'épidémie de peste des années 1784-1787 a fait tomber la population à mille cinq cents habitants : voir Sadok Boubaker, « La peste dans les pays du Maghreb : attitudes face au fléau et impacts sur les activités commerciales (xvi^e-xviii^e siècles) », *Revue d'histoire maghrébine*, n° 79/80, 1995, p. 311-341.

9 Voir la description qu'en donne Jean-Louis Poiret, *Voyage en Barbarie*, vol. 1, Paris, J. B. F. Née de La Rochelle, 1789, p. 120.

10 Bien que le contrôle de Constantinople sur la Barbarie s'affaiblisse au xviii^e siècle, des Turcs, essentiellement des soldats, sont tout de même présents sur le territoire.

11 ACCIMP, L.III 68, Instructions aux agents dans les concessions. 1741-1761, *Instructions à M. Perou directeur général des concessions d'Afrique*, 19 avril 1751.

12 ACCIMP, L.III 18, Délibérations du conseil de la compagnie. 1741-1748, *Assemblée extraordinaire tenue le 6 février 1748*. Voir, sur la carte 2 les repères 15, 16, 26 et 27.

13 Voir carte 2, repères 9.

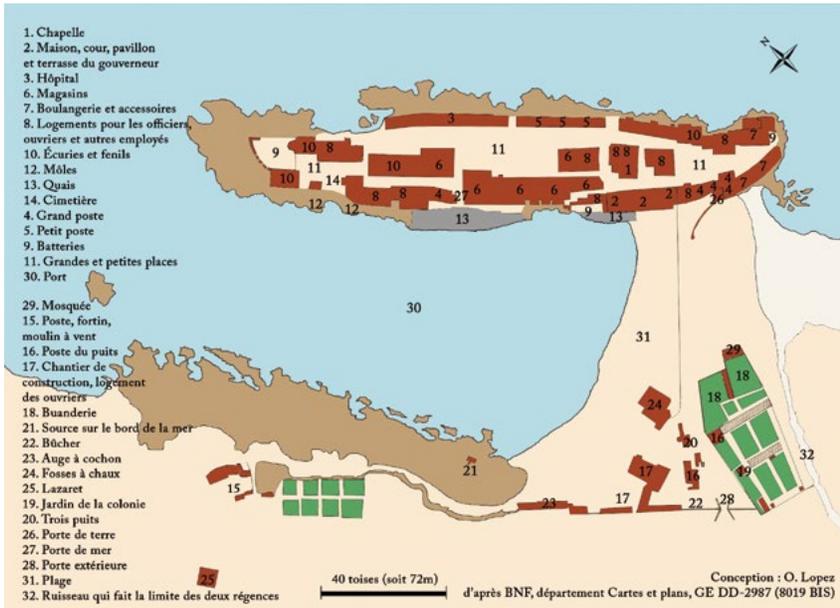


Fig. 2. Plan de La Calle¹⁴

S'il n'est pas question, avec ces maigres moyens, de soutenir un assaut hypothétique des régences – une crise éclatant avec Tunis fin 1741 obligea la compagnie à augmenter les effectifs de la garnison pour atteindre cent vingt personnes –, la puissance coercitive sur les employés n'est pas douteuse. Et l'isolement voulu de la presqu'île accueillant les installations françaises apparaît clairement sur la représentation schématisique proposée : toutes les voies d'accès sont sous contrôle, un long mur ou des escarpements isolent l'entrée de la place, rendant indispensable le passage des individus devant l'un des postes de contrôle, pour accéder à un espace dénué de lieux de vie commune et de sociabilité, bien que trois à quatre cents personnes soient censées séjourner de longs mois dans ces quelque quatre hectares.

À cette règle générale cherchant à limiter le contact, plusieurs dérogations peuvent être apportées. Ainsi, le drogman, chargé de la traduction entre les officiers français et les interlocuteurs locaux, doit également « connaître les Maures qui fréquentent La Calle [et] s'en attach [er] quelques-uns pour être avisé par eux de ce qui se pass[e] à la montagne¹⁵ ». L'abbé Poiret constitue un autre exemple de ces exceptions : aumônier à La Calle, il a obtenu une

¹⁴ Par souci de fidélité à la source, les repères ont été présentés dans l'ordre voulu par l'auteur du document initial, non par ordre numéral.

¹⁵ ACCIMP, L.III 69, Registre des instructions pour les employés aux concessions d'Afrique. 1767-1782, *Instructions de la Compagnie royale d'Afrique pour tous les officiers et employés des concessions d'Afrique*. Drogman, 1767.

autorisation du roi pour mener en Afrique des recherches sur l'« histoire naturelle¹⁶ », et il narre, dans le récit de voyage qu'il publie en 1789, comment il fut « reçu tous les soirs » dans les « tentes des Arabes¹⁷ ». Il y a donc bien, derrière une rigueur affichée, des éléments attestant certaines transgressions des interdits.

La situation dans les autres comptoirs n'est pas moins complexe à cerner. À Bône, les instructions de 1767 précisent que l'agent¹⁸ doit « se rend [re] agréable au caïd, aux Turcs et aux habitants de la ville, dont il [doit étudier] les mœurs, les inclinaisons et s'instrui [re] à fond des usages établis sur la justice, pour découvrir et empêcher les contraventions que la compagnie essuie dans les différents articles de son commerce exclusif¹⁹ ». Cet encouragement à l'interaction est immédiatement réfréné par l'interdiction « de fréquenter dans les maisons en vue de prévenir les troubles et les avanies qui peuvent en résulter²⁰ ». Un projet de règlement prévoit même de restreindre au minimum la présence des employés en ville :

312

Les officiers et commis ne sortiront jamais seuls en ville, et n'iront jamais seuls à la promenade sans avoir prévenu l'agent qui aura soin de leur donner un serviteur maure pour les accompagner. [...] Les domestiques seront obligés en toutes saisons d'être retirés dans la maison au soleil couché, et les officiers ou commis avant la nuit, afin que les portes de la maison soient fermées à la nuit tombante, et que les malintentionnés ne puissent pas dire que les chrétiens battent le pavé toute la nuit²¹.

La dichotomie entre les instructions concernant tous les employés, à quelques exceptions près, interdisant strictement un contact qui ne serve le travail, et le témoignage de Poiret ne peut que surprendre, même si les sources émanant des archives de l'entreprise paraissent conformes aux règlements édictés.

Un regard critique sur la nature de cette documentation s'impose toutefois : il s'agit d'archives officielles d'entreprises. Les règlements et les instructions décrivent la vie des établissements telle qu'elle est voulue, et non

16 Voir AD 13, C 4466, Fonds de l'intendance de Provence. Sciences, lettres et arts. Affaires diverses, 1760-1789, Lettre du baron de Breteuil, 22 avril 1785.

17 Jean-Louis Poiret, *Voyage en Barbarie*, op. cit., p. 28-29. Voir, à son sujet, Denise Brahim, *Voyageurs français du XVIII^e siècle en Barbarie*, Paris, Librairie Honoré Champion, 1976, p. 85-101.

18 C'est le titre porté par le représentant principal de la compagnie à Bône et à Collo.

19 ACCIMP, L.III 69, Registre des instructions pour les employés aux concessions d'Afrique. 1767-1782, *Instructions de la Compagnie royale d'Afrique pour tous les officiers et employés des concessions d'Afrique. Comptoir de Bône*, 1767.

20 *Ibid.*

21 ACCIMP, L.III 1200, Bône. Mémoires et règlements. 1747-1782, *Règlement à proposer à la compagnie pour le comptoir de Bône*, s. d., art. 15 et 19.

telle qu'elle est. La volumineuse correspondance des directeurs de La Calle et des agents des divers comptoirs ne laisse pas de place aux éléments de vie quotidienne, pas plus que les journaux des différents comptoirs, tenus pour informer sur la vie commerçante. Quelques archives judiciaires, pourtant, témoignent d'une mise en contact des hommes des deux rives dans un cadre dépassant la mission laborieuse au sens strict, mais les témoignages sont rares. Cette discrétion des sources sur la réalité de relations est le fruit d'une démarche volontaire et assumée des administrateurs, qui cherchent à en estomper les marqueurs.

En 1788, le directeur général adresse une lettre aux « président et directeurs de la compagnie », dans laquelle il revient sur l'assassinat d'un Maure par un employé français. Cette affaire est intéressante à plus d'un titre. Le Maure aurait été tué alors qu'il était présent dans la *baraque* de patrons corailleurs en train de manger. Cet élément démontre que l'interdiction d'entrée n'est pas aussi strictement respectée que ce que les règlements laisseraient croire : présent dans La Calle, aucune mission ne semble lui avoir été confiée. Surtout, le directeur précise :

Quoique j'ai jusqu'à ce jour publié que le Maure qui a été assassiné par le nommé Claude Fayard renvoyé en France ait été le fruit du hasard [...] vous l'ayant annoncé de même dans mon journal, et dans mes lettres, je ne dois cependant pas vous cacher la vérité du fait. [...] Claude Fayard prit son couteau, et lui en donna deux coups avec malice de sorte qu'il est bien sûr qu'il l'a assassiné volontairement²².

Ces déclarations révèlent l'existence de tensions à La Calle²³ ; elles mettent également en lumière le maquillage des archives officielles réalisé par ceux-là mêmes qui ont pour mission de les produire. Dans sa réponse, l'intendant La Tour évoque la fréquence de ces crimes, excluant un fait isolé²⁴. Le maquillage organisé, et avoué, de la documentation rend sujet à caution les enseignements qui pourraient être tirés de cet ensemble documentaire, et l'intime conviction ne suffit pas à établir la preuve d'un contact qui apparaît désormais comme dépassant les bornes que la société commerciale cherche à imposer.

²² AD 13, C 2474, Fonds de l'intendance de Provence. Commerce. Compagnie d'Afrique, 1788, Lettre du Directeur général, 12 juin 1788.

²³ Voir à ce sujet, Olivier Lopez, « Les hommes de la Compagnie royale d'Afrique au XVIII^e siècle. Une intégration illusoire », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 84, juin 2012, p. 49-64.

²⁴ AD 13, C 2474, Fonds de l'intendance de Provence. Commerce. Compagnie d'Afrique, 1788, Lettre de La Tour, 22 juin 1788. En 1759 l'intendant de Provence, La Tour, est nommé inspecteur du commerce, et donc président de la Compagnie royale d'Afrique. Il occupe ces fonctions jusqu'en 1771, puis de nouveau à partir de 1774.

La majorité des travailleurs en Barbarie n'a laissé que peu d'informations personnelles. En dehors de la production officielle, les lettres d'employés conservées émanent essentiellement des officiers ; adressées à leur hiérarchie, elles concernent principalement des demandes de congés ou de promotions, des plaintes devant la violence vécue dans les concessions ou à propos des conditions de santé. Ce constat n'a rien de surprenant : un document expose que sur cent cinq corailleurs présents à La Calle, cinq seulement savent écrire, les autres étant déclarés *illettrés*²⁵. D'autres sources viennent cependant éclairer ce que la production officielle voudrait laisser dans l'ombre.

314

La forte mortalité dans ces établissements permet de disposer d'une importante base d'inventaires après décès, recensant les possessions des travailleurs. Il apparaît qu'un employé sur quatre possédait un *bernus*, ou *burnous*²⁶. Ces mentions, régulières à défaut d'être fréquentes, attestent bien d'un échange culturel entre population autochtone et travailleurs européens, puisque ces derniers utilisent cette tenue traditionnelle, décrite par Poiret comme « une espèce de grand manteau blanc à capuchon, qui tombe jusque sur les talons²⁷ ». L'adaptation au milieu par l'adoption des habitudes locales est donc perceptible. Mais ces documents renseignent également sur les circuits d'approvisionnements. L'inventaire après décès de Lazare Couston, commis à la boutique de La Calle, établit clairement que la compagnie vend elle-même ces tenues. À son inventaire après décès est en effet joint un « état des marchandises dont l'hoirie de M. Couston [...] se trouve redevable à la compagnie [...] par la vente que le S^r Couston en a faite au mois de juillet dernier²⁸ », état dans lequel figurent vingt-cinq burnous ; c'est donc par un circuit officiel que certains employés se fournissent. Mais d'autres préfèrent s'adresser directement à la population locale. Ainsi, lors du décès de François Devaux, maître calfat, le burnous qu'il possède est « réclamé par Soliman Rais à qui le montant était dû²⁹ ». Des échanges commerciaux directs sont donc établis entre ces hommes, faisant fi des difficultés de communication

25 ACCIMP, L.III 997, Corail. Pêcheurs provençaux. 1743-1787, *Noms des patrons corailleurs et de leur équipage*, s. d.

26 Statistique établie à partir des cinq cent un inventaires après décès établis entre 1741 et 1793. Voir ACCIMP, L.III 403 à 419, Décès, successions. Une trentaine de ces inventaires font également état de *babouches*.

27 Jean-Louis Poiret, *Voyage en Barbarie*, op. cit., p. 24-25.

28 ACCIMP, L.III 408, Personnel des concessions. Décès, successions, de Jean-Pierre Cabriès à Lazare Couston. 1741-1793, décès survenu le 15 août 1746.

29 ACCIMP, L.III 409, Personnel des concessions. Décès, successions, de Victor Dagnan à Joseph Duserre. 1741-1793, décès du 9 juillet 1744.

et de la nécessité d'interprètes³⁰, mais ces échanges n'apparaissent que marginalement, et lorsqu'il n'est plus possible de les dissimuler. Surtout, la revendication de restitution de son bien par un Maure montre le caractère coutumier et connu de ces ventes. Or, si l'échange favorise les relations sociales ou développe une certaine sociabilité, il ne crée pas une véritable société sinon une « communauté de frontière³¹ ».

Si ces contacts n'apparaissent qu'en dernier ressort, les affaires criminelles pourraient constituer un observatoire privilégié. Nous avons exposé comment elles peuvent se révéler partielles autant que partiales ; cependant les instructions laissent parfois apparaître, en marge de l'affaire envisagée, des mentions instructives. Ainsi, le soldat Pierre Roux, qui blesse en 1782 trois autres employés au cours d'une rixe, après les avoir traités de « gueux et autres termes obscurs qui sont en usage parmi le peuple de cette place³² », était « ivre venant de boire avec des Turcs sur le quai³³ ». La scène s'est déroulée à 23 heures et, fait notable, si dans son interrogatoire Pierre Roux nie tout en bloc, ce partage d'alcool avec des Turcs est le seul élément qu'il reconnaît ; le fait que ce comportement ne suscite aucune émotion de la part des officiers recueillant les dépositions atteste que cette pratique n'a rien d'exceptionnel.

Une sociabilité par-delà les rives existe donc bien à La Calle, contraire à la volonté de la compagnie. Mais il y a aussi des Français chez les Maures. Un Maure de la tribu des Nadis³⁴ se présente ainsi au directeur général des concessions en 1783 pour réclamer les 35 piastres que lui doit Jean-Baptiste Boucon, un des patrons corailleurs, somme avancée pour un achat de corail, transaction qui relève de la contrebande. Les investigations menées à la demande du directeur général démontrent qu'ici encore des Maures sont présents, à plusieurs reprises, à La Calle, dans la *baraque* même du patron, sans prétexte de travail. Elle évoque aussi « les liaisons intimes [de Boucon]

30 Contrairement à ce que note Todorov dans son étude sur la « "découverte" des habitants » du Nouveau Monde. Certes, nous ne sommes pas ici en situation de « premier contact », mais la connaissance, à l'échelle civilisationnelle, d'un autre territoire, ne fait pas qu'elle soit assimilée par chaque individu. - Voir, à ce sujet, Romain Bertrand, *L'Histoire à parts égales. Récits d'une rencontre, Orient-Occident. (xvi^e-xvii^e siècles)*, Paris, Seuil, 2011 ; Tzvetan Todorov, *Vivre seuls ensemble. La signature humaine 2*, Paris, Seuil, coll. Point Essais, 2012, p. 62-73.

31 Sadok Boubaker, « Les Tabarkins : une communauté de frontières », dans Michel Bertrand et Natividad Planas (dir.), *Les Sociétés de frontière. De la Méditerranée à l'Atlantique (xvi^e-xviii^e siècles)*, Madrid, Casa de Velazquez, 2011, p. 231-242.

32 ACCIMP, L.III 1042, La Calle. Affaires criminelles. 1746-1784, *Verbal sur les blessures faites par Pierre Roux à Jean-Baptiste Guien, à Jean-Baptiste Pignatet et à Pierre André*, 26 août 1782.

33 *Ibid.*

34 Tribu à l'est de La Calle, dont la population est évaluée par Masson à sept ou huit cents personnes après l'épidémie de peste de 1785. Voir Paul Masson, *Histoire des établissements et du commerce français dans l'Afrique barbaresque*, Paris, Hachette, 1903, p. 452.

avec les Maures de Tabarque [et de différentes tribus... et] son libertinage dans la montagne³⁵ ». Ici encore, ces mentions de contact ne suscitent aucun commentaire, signe de leur banalité, et elles ne sont soulignées que parce qu'elles ouvrent la voie à des pertes pour la société par le biais de la contrebande de corail.

Enfin, dernier élément à prendre en compte parmi ces marqueurs du contact humain, quelques exemples de scandales sexuels sont à noter. Ils ne sont pas nombreux, mais il faut préciser que, suscitant la réprobation de nombre d'observateurs, La Calle n'est peuplée que d'employés masculins, « plus coupables peut-être que ceux de Sodome et de Gomorrhe », selon Poirer³⁶. Si l'étude des relations entre les employés ne relève pas de notre propos actuel, quelques mentions permettent d'attester la réalité de relations intimes avec des femmes de Bône ou de Collo.

316 En 1765, par exemple, un des directeurs de la compagnie écrit à son président pour dénoncer l'agent de Bône, Magnan, tant pour son manque d'expérience que pour son comportement :

Ce comptoir se trouve livré à un jeune homme qui n'a pas trente ans, nommé Magnan, dont les débauches sont constatées par des lettres qui sont en mon pouvoir, en sorte que le bien et les effets de la compagnie se trouvent exposés à des avanies qui ne manqueraient pas de lui être suscitées si malheureusement ce jeune homme était trouvé chez quelque femme du pays³⁷.

Vraisemblablement renvoyé, Magnan disparaît des états du personnel le mois suivant. Une autre affaire, plus complexe, concerne les agents Camara et Lyons, en poste à Collo. Leur « inconduite³⁸ » provoque leur retour en France en 1778. Lyons est arrêté à Marseille, alors que Camara parvient à se soustraire à la justice. Les interrogatoires de Lyons font apparaître qu'il est soupçonné d'avoir provoqué un scandale en cherchant « la connaissance d'une femme [...] moyennant de l'argent [ce qui a mis] tous les employés du comptoir dans le plus grand danger³⁹ ».

Ces divers éléments prouvent que, malgré l'ensemble des dispositions adoptées, les habitants des deux rives sont bien en contact direct. Qu'il s'agisse

35 ACCIMP, L.III 1042, La Calle. Affaires criminelles. 1746-1784, *Extrait des registres de la chancellerie de La Calle*, 4 mai 1783.

36 Jean-Louis Poirer, *Voyage en Barbarie*, *op. cit.*, p. 10.

37 AD 13, C 2457, Fonds de l'intendance de Provence. Commerce. Compagnie d'Afrique, 1758-1765, Lettre d'Isnard, 13 février 1765.

38 AD 13, C 2464, Fonds de l'intendance de Provence. Commerce. Compagnie d'Afrique, 1778, Lettre du directeur principal, 14 août 1778.

39 AD 13, C 2644, Correspondance de M. de Sartine, ministre de la Marine, au sujet du commerce de Marseille et de la Compagnie d'Afrique, xvii^e-xviii^e siècles, Lettre de La Tour, 6 décembre 1778.

de relations commerciales, licites ou non, de relations humaines ou intimes, plusieurs affaires démontrent la réalité de ce contact. Les sources attestent cependant qu'il n'a lieu que de façon épisodique et marginale.

Il serait pourtant parfaitement erroné d'affirmer que ces relations ne transparaissent qu'épisodiquement en raison de leur caractère exceptionnel. La fermeté des règlements, le rappel des interdictions constituent une première preuve de l'impuissance de la structure commerciale à lutter contre ce phénomène. Mais, plus généralement, c'est la conjonction d'événements nécessairement réunis pour laisser une trace de ce contact qui le prouve. Ces relations ne sont en effet jamais la cause première de la production documentaire : elles apparaissent comme annexe au phénomène principal envisagé. La trace en persiste dans les inventaires après décès si le mort avait des dettes envers un Maure. La présence des Maures dans la place ne transparait que lorsqu'il y a eu rixe ou blessure, y compris sans qu'ils soient directement concernés. Enfin, les relations sexuelles ne sont mentionnées que dans des cas bien particuliers : Magnan eut la malchance d'être montré du doigt à une époque où l'administration de la compagnie faisait preuve de son incurie. Peu après son départ, le directeur général à La Calle et le directeur principal à Marseille furent limogés, et ce dernier arrêté pour détournements de fonds. Il est donc vraisemblable que les accusations d'inexpérience portées contre lui aient eu plus de conséquences que celles concernant sa légèreté. De la même façon, lorsque l'affaire Lyons éclate, l'accent est mis sur les supposées relations tarifées qu'il aurait eues. Mais, ici encore, l'intérêt de l'entreprise se situe dans un autre domaine : en quittant Collo, Camara laissa dans la caisse un vide de 1 600 piastres, et la compagnie dû en payer 400 pour faire libérer Lyons par l'aga. Et c'est cet argent que les administrateurs cherchent à récupérer : Salze, qui est chargé de son interrogatoire, écrit à La Tour :

Je l'ai interrogé deux fois [...] vous trouverez ci-joint ses réponses. Je n'ai pas cru devoir les continuer et le pousser à bout sur ce que M. Bertrand m'a dit que ses parents avaient offert de rembourser les dépenses qu'il peut avoir occasionnées et que *c'était tout ce que la compagnie désirait*⁴⁰.

Ces éléments montrent bien que des relations, de quelque nature qu'elles soient, ne sont pas considérées comme intrinsèquement problématiques par la compagnie. Le contact, la relation avec l'autre ne sont jamais évoqués pour eux-mêmes, mais uniquement lorsqu'ils sont à l'origine d'un phénomène mettant en péril les activités commerciales de l'entreprise ou son installation sur la rive sud,

⁴⁰ AD 13, C 2464, Fonds de l'intendance de Provence. Commerce. Compagnie d'Afrique, 1778, Lettre de Salze, 23 septembre 1778.

contrebande ou rixe notamment. Dans la mesure où l'entreprise travaille pour maintenir et développer le commerce, seuls les éléments qui relèvent de cet enjeu occupent une place dans sa production documentaire, et notamment dans les diverses correspondances. La banalité avec laquelle ces contacts, lorsqu'ils transpirent, sont évoqués, démontre finalement mieux que tout autre élément leur réalité concrète et leur fréquence, et vient tempérer le sentiment de société distincte qui se dégage à la seule lecture des documents réglementaires produits par la compagnie⁴¹. Ainsi, des relations spécifiques, constituées par le contact, licite ou non, entre des habitants des deux rives, se développent bien par l'intermédiaire des activités marchandes, créant un monde de l'entre-deux qui concerne exclusivement les employés les plus subalternes de la structure commerciale. Les officiers de la structure commerciale, comme les dignitaires des Régences, ont quant à eux un autre type de relations, dans lequel le rapport de force et l'intérêt règnent en maître, mais qui participe, *de facto*, à façonner ce monde de l'entre-deux.

318

41 Voir Olivier Lopez, « Les hommes de la Compagnie royale d'Afrique », art. cit., p. 63-64.

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^e 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^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thaloassociatie

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^e-XXI^e

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e 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^e 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^{er}
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^e-XVIII^e 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^e 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^e 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^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e 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^e 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^e-XIX^e 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^e-XIX^e 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^e siècle. Les problèmes actuels attireront l'attention sur le conflit franco-anglais en mer d'Oman à la fin du XIX^e 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.

