

numéro

21

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

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

Tiré à part

Varia. Guillemette Crouzet – 979-10-231-1277-1



*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 Tsitovitch-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.

III

Varia

« 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
ATER à l'Université de Paris-Sorbonne,
UMR Irice 8138

Vers 1897-1898, Londres et le gouvernement anglo-indien, à travers son représentant à Mascate¹, s'inquiétèrent d'une présence, toujours plus marquée selon eux, dans les eaux omanaises et celles de l'océan Indien, de boutres de tailles diverses qui arboraient le pavillon français. Il n'y avait pourtant rien d'étonnant, étant donné l'existence de territoires sous domination française dans l'océan Indien², à ce que des bateaux portent les couleurs de la France : à la fois des navires venus de France, mais aussi des sujets ou des « protégés » français, basés aux Comores, à Mascate en vertu du traité de 1844 signé entre la France et l'Oman³, ou dans d'autres espaces sous domination française, avaient

407

REVUE D'HISTOIRE MARITIME N° 21 • PUPS • 2015

- 1 Il s'agissait du *British Agent* placé à la tête de la *British Agency* située à Mascate, qui recevait ses ordres directement de Bombay jusqu'en 1878, puis ensuite de Calcutta jusqu'en 1947. Il collaborait étroitement avec le *British Resident* de Bushire, mais aussi avec les différents diplomates en poste en Perse et dans les territoires voisins du Golfe qui dépendaient du *Foreign Office*. Sur les structures diplomatiques du Golfe et l'histoire de la présence britannique et anglo-indienne dans cette zone, voir James Onley, *The Arabian Frontier of the British Raj. Merchants, Rulers and the British in the Nineteenth-Century Gulf*, Oxford, Oxford University Press, 2007 ; John B. Kelly, *Britain and the Persian Gulf, 1795-1880*, Oxford, Clarendon Press, 1968 ; Robert J. Blyth, *The Empire of the Raj. India, Eastern Africa and the Middle East (1858-1947)*, London, Palgrave Macmillan, 2003.
- 2 Philippe Haudrère, *Les Français dans l'océan Indien au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes Savantes, 2004. Pour une étude plus précise des relations franco-britanniques dans l'océan Indien sur le long cours, voir également Prosper Eve (dir.), *France-Angleterre dans l'océan Indien du XVIII^e au XXI^e siècle*, numéro spécial, *Revue Historique de l'océan Indien*, n° 8, novembre 2011 ; Muhammad Al Qasimi, *Les Relations entre Oman et la France (1715-1905)*, Abdelielil et Mireille Temini (trad.), Paris, L'Harmattan, 1995.
- 3 L'article 3 du traité de 1844 signé entre la France et l'Oman définissait les droits des Français et des protégés français en Oman : « Les Français auront la faculté d'acheter, de vendre ou de prendre à bail des terres, maisons, magasins dans les États de Son Altesse le Sultan de Mascate » : Penelope Tuson et Emma Quick (éd.), *Arabian Treaties, 1600-1960*, 4 vol., Slough, Cambridge Archive Editions, 1992 ; Ronald Bailey, *Records of Oman, 1867-1960*, 12 vol., Slough, Cambridge Archive Editions, 1988. Ce droit était étendu aux personnes à leur service. Les relations franco-omanaises s'étaient développées en 1841 à la faveur d'une première convention signée entre le Sultan Sayyid Saïd et la France, puis d'un traité d'amitié et de commerce conclu en 1844 et ratifié

légitimement le droit de battre ce pavillon. Il demeure que les relations entre la France et la Grande-Bretagne, déjà tendues en raison du *come back* de la France et de l'affaire du dépôt de charbon⁴, après soixante-dix ans de relative absence, en Oman et dans le nord de l'océan Indien, se dégradèrent autour de la question de la recrudescence des boutres tricolores autour de 1890⁵. Londres et le gouvernement anglo-indien accusèrent les représentants diplomatiques français dans le nord de l'océan Indien d'être à la tête d'un trafic de patentes de francisation et de favoriser la persistance de la traite dans l'espace indo-océanique, surtout en Oman, où Paris avait réouvert un consulat en 1894. Quant aux Français, ils furent particulièrement réticents à fournir à Calcutta et à Londres des informations sur ces protégés français et sur leurs droits. Après l'échec de la voie diplomatique, c'est au Tribunal de la Haye que ce que l'on appela alors « l'affaire des boutres francisés » fut jugée en 1905, en faveur de la Grande-Bretagne.

408

Or, derrière l'affaire des boutres francisés se cache un véritable conflit de « droit » entre la France et la Grande-Bretagne, et une lutte d'influence pour la maîtrise de l'Oman et du nord de l'océan Indien. En effet, depuis les années 1860 la Grande-Bretagne menait un combat important contre les boutres francisés qui continuaient de se livrer à la traite entre la côte de l'Afrique de l'Est, les îles françaises des Comores et Madagascar. Pour la France, les boutres tricolores constituaient précisément un moyen de contrer l'influence grandissante des Britanniques à Zanzibar et en Oman, due à l'existence des traités anti-traite⁶. Et aussi ailleurs, car le 30 juin 1897, le vice-consul de France à Mascate, Paul Ottavi⁷, mettait les choses

en 1846. Il incluait la clause de la nation la plus favorisée pour la France, et un droit de juridiction extraterritoriale pour les citoyens français résidant à Mascate. Le traité permit un essor notable des relations entre l'Empire omanais et l'île de La Réunion, mais aussi les débuts d'un commerce direct entre Mascate et la France métropolitaine. C'est par ailleurs en 1844 que la France décida la création à Mascate d'un consulat qui ferma ensuite rapidement pour rouvrir en 1894, avec l'arrivée du consul Paul Ottavi. Pour plus de détails, voir Jean-François Rispal, *La Présence française à Zanzibar : 1770-1904*, thèse de doctorat d'histoire contemporaine, université de Pau, 2004 ; *id.*, « Zanzibar et la politique française dans l'océan Indien (1776-1904) », *Rahia*, n° 15, printemps 2005, p. 1-115.

4 Voir Guillemette Crouzet, « *Genèses du Moyen-Orient* ». *Le Golfe Persique à l'âge des impérialismes, c. 1800-c. 1914*, Ceyzérieux, Champ Vallon, à paraître à l'automne 2015.

5 *Ibid.*

6 Voir à ce sujet, Guillemette Crouzet, « "A Sea of Blood and Plunder" : Lutte contre la traite et politique impériale britannique dans l'océan Indien, le Golfe Arabo-Persique et la mer Rouge (vers 1820-vers 1880) », *Monde(s), Espaces, Relations et Sociétés*, n° 1, mai 2012, p. 213-236.

7 Paul-Antoine-Joseph Ottavi, né à Balogna le 18 octobre 1861, est difficile à suivre. D'abord élève-diplômé de l'École des Langues Orientales Vivantes, il est élève drogman à Beyrouth, attaché au consulat de France. En décembre 1888, il apparaît comme drogman-chancelier du consulat français d'Alep, puis drogman à Zanzibar entre décembre 1889 et janvier 1892, et enfin drogman chancelier à Mogador à partir du 25 avril 1892. Il est chargé du vice-consulat à Mascate le 9 février 1894. Malgré des affectations comme vice-consul de Tripoli/Syrie et d'Aden, deux charges qu'il n'accepte pas, il demeure vice-consul de Mascate jusqu'en octobre 1902, date de sa nomination comme consul à Zanzibar. Voir *Annuaire diplomatique*

au point dans une lettre à Gabriel Hanotaux⁸ : il plaçait les enjeux de l'affaire des boutres francisés sur le plan d'une lutte contre l'impérialisme monopolistique britannique, et donc d'une défense des « libertés ». Si la francisation des boutres s'était développée, c'est parce qu'il y avait là un moyen pour amplifier « notre influence en face de l'influence anglaise », mais il fallait y voir aussi un instrument symbolique, à destination des populations du Golfe et de l'Arabie, destiné à « détruire peu à peu une légende encore vivace dans ces pays », selon laquelle « les parages du Golfe Persique et de l'Arabie appartiendraient en toute propriété à l'Angleterre et tout ce qui flotte à la surface de ces mers relèverait exclusivement de la juridiction britannique »⁹. Les boutres tricolores qui naviguaient dans les eaux omanaises et celles du nord de l'océan Indien, symbolisèrent ainsi rapidement aux yeux du gouvernement anglo-indien la *French impertinence* dénoncée par Lord Curzon¹⁰ lors de son accession au poste de vice-roi des Indes en 1898, et un affront fait à l'Union Jack dans des eaux où les navires de Sa Majesté étaient pourtant rois. Mais, tandis que les négociations entre Paris et Londres en vue de l'Entente Cordiale¹¹ démarraient et au risque de mettre à mal cet accord futur,

et consulaire de la République Française pour 1904-1905, Paris, Berger-Levrault & Cie, 1905, t. XXV, p. 250. Il est possible que les liens avec Gabriel Hanotaux datent du temps des études d'Ottavi à l'École Pratique des Hautes Études où Hanotaux était maître de conférences. Quant à Hanotaux, il devint autour de 1885 conseiller d'ambassade à Constantinople. Son intérêt pour le Moyen-Orient apparaît notamment dans sa monumentale *Histoire de la nation Égyptienne*, 7 vol., Paris, Librairie Plon, 1931-1940.

- 8 Gabriel Hanotaux, né en 1853, fit très rapidement carrière dans la diplomatie française après des études à l'École des Chartes et un début de carrière à l'École Pratique des Hautes Études. Député de l'Aisne, proche de Jules Ferry et de Léon Gambetta, il fut ministre des Affaires étrangères de 1894 à 1898, avec une brève interruption en 1895, puis à nouveau de 1896 à 1898 dans le gouvernement de Jules Méline. Très anglophobe, il mena une politique de rapprochement avec la Russie, mais surtout avec l'Allemagne, combattant sans relâche les velléités de revanche française, dans le but de créer un bloc continental européen, capable de rivaliser avec la Grande-Bretagne. Délégué de la France à la Société des Nations durant l'Entre-deux-guerres, Gabriel Hanotaux est l'auteur de nombreux ouvrages d'histoire.
- 9 Charles Brunet-Millon, *Les Boutriers de la mer des Indes : affaires de Zanzibar et de Mascate*, Paris, A. Pedone, 1910, p. 112.
- 10 George Nathaniel Curzon, élève d'Eton et de Balliol College à Oxford, choisit très rapidement de faire carrière en politique. Il débuta comme secrétaire particulier de Salisbury en 1885, fut sous-secrétaire d'État aux Indes de 1891 à 1892, puis sous-secrétaire d'État pour les Affaires étrangères de 1895 à 1898. Particulièrement intéressé par les questions impériales en Asie du Sud et au Levant, il fit plusieurs voyages en Perse et en Afghanistan dans les années 1890, dont il tira des récits de voyage, mais aussi des ouvrages sur la menace russe en Asie Centrale et sur les Indes. De 1899 à 1905, au poste de vice-roi des Indes, il fut un ardent promoteur de l'indépendance du gouvernement des Indes, dont il ne cessa de chercher à renforcer l'autorité, aux Indes, mais aussi dans l'Empire du Raj, avec notamment l'expédition au Tibet en 1903. Sur la politique de Curzon au « Moyen-Orient », voir John Fisher, *Curzon and British Imperialism in the Middle East, 1916-1919*, London, Routledge, 2012. Pour la biographie de référence, voir David Gilmour, *Curzon*, London, John Murray, 1994.
- 11 François Crouzet, « Entente cordiale : réalités et mythes d'un siècle de relations franco-britanniques », *Études anglaises*, vol. 57, n° 3, 2004, p. 310-320 ; Philippe Chassaing et Richard Dockrill, *Anglo-French Relations, 1898-1998. From Fachoda to Jospin*, London, Palgrave, 2002 ; Laurent Bonnaud, *France-Angleterre : Un siècle d'Entente Cordiale 1904-2004*,

le gouvernement anglo-indien, en la personne de G. N. Curzon, mit un point d'honneur à ce que le nombre de boutres francisés fut réduit et que le petit lac français dans les eaux britanniques disparaisse. La « britannicisation » du Golfe, de l'Oman et du nord de l'océan Indien devait être totale. En effet, Calcutta ne pouvait autoriser en cette fin du XIX^e siècle un renforcement de l'influence française en Oman et dans le détroit d'Ormuz, sur la frontière maritime des Indes, alors que dans le nord du Golfe, l'*Upper Gulf*, les visées impérialistes allemandes et russes se faisaient sentir, sans parler du regain d'intérêt ottoman pour cette ancienne province de l'Empire, pourtant « perdue » depuis le XVII^e siècle.

Dans un premier temps, c'est le système de délivrance des patentes de francisation, véritables « outils » aux mains des Français pour servir leurs visées impérialistes qui sera analysé, avant de nous intéresser dans un second moment au règlement de l'affaire des boutres francisés par le Tribunal de la Haye en 1905.

LE SYSTÈME DE LA FRANCISATION : UN CONFLIT DE DROITS ET UNE LUTTE D'INFLUENCE ENTRE LA FRANCE ET LA GRANDE-BRETAGNE

Mythe et réalités des patentes de francisation

Il est peu aisé pour l'historien de démêler les fils de l'affaire des boutres francisés et de peser les arguments français et anglo-indiens. En effet, si l'on en croit le gouvernement anglo-indien, et son agent à Mascate, non seulement le nombre de bateaux battant le drapeau français aurait été en augmentation autour de 1897, mais surtout des sujets omanais, qui ne pouvaient être considérés comme des protégés français, auraient disposé du droit d'arborer le pavillon tricolore¹². Des abus du système de francisation et de celui du statut de protégé français auraient eu cours en Oman, et ailleurs. Les Français étaient accusés de se livrer,

Deux nations, un seul but ?, Paris, L'Harmattan, 2004 ; Christopher Andrew, *Théophile Delcassé and the Making of the Entente Cordiale. A Reappraisal of a Foreign Policy, 1889-1889*, London, Macmillan, 1968 ; Christopher Andrew et Paul Vallet, « The German threat », dans Richard Mayne, Douglas Johnson et Richard Tombs (dir.), *Cross Channel Currents: 100 Years of the Entente Cordiale*, London, Routledge, 2004.

¹² Les sources relatives à cet épisode sont pour la plupart conservées au sein de l'India Office Records (IOR), à la British Library : IOR/R/15/1/403, « Muscat: French Flag Question », 9 déc. 1892-11 janv. 1905 ; IOR/L/PS/20/C82/1/1, « Agreements between the United Kingdom and France referring to arbitration the question of the grant of the French flag to Muscat dhows. Signed at London, October 13, 1904, and January 13, 1905 », 1905 ; IOR/L/PS/20/C82, « Muscat dhows arbitration. In the Permanent Court of Arbitration at the Hague. Grant of the French flag to Muscat dhows. Argument on behalf of the Government of His Britannic Majesty London: Foreign Office, 1905 », 1905 ; IOR/L/PS/20/C82/1/6, « Award of the Arbitration Tribunal appointed to decide on the question of the grant of the French flag to Muscat dhows », 1906 ; IOR/L/PS/20/C82/4, 1905 ; « Muscat dhows arbitration. In the Permanent Court of Arbitration at the Hague. Grant of the French flag to Muscat dhows. The counter-case on behalf of the Government of His Britannic Majesty » ; IOR/L/PS/20/C82/3, 1905 ; IOR/R/20/G/108, 1905 ; IOR/R/15/1/405, 15 août 1905 – 2 avr. 1906 ; IOR/R/15/1/407, 1906-1909.

dans plusieurs aires de l'océan Indien placées sous leur autorité, au commerce de ces patentes de « francisation », et donc de concéder le droit de battre pavillon français à des individus autres que ceux qui pouvaient être classés dans la catégorie des protégés français : principalement des Omanais et des Suris, mais aussi des marchands installés à Zanzibar ou sur les côtes de l'Afrique, qui se seraient rendus dans des ports sous domination française pour s'y procurer les fameuses « patentes de francisation ». Diverses accusations furent formulées à l'encontre de ces boutres « francisés » suris et mascatis, mais la principale était qu'ils permettaient à la traite de l'océan Indien de perdurer.

Quant aux archives françaises, elles brouillent les pistes¹³. En effet, dans leur défense, les Français eurent tendance à minimiser le nombre de sujets de l'Imam à qui avait été concédé le droit de battre le pavillon tricolore. Les sources évoquent surtout des protégés français basés aux Comores ou à Djibouti, qui faisaient du commerce avec l'Oman. Peu d'irrégularités auraient concerné entre 1850-1905 la délivrance de ces patentes de francisation. Cette stratégie avait précisément pour fin de rendre caduques les accusations britanniques.

Que peut-on donc dire du système de délivrance des patentes de francisation aux protégés français ou à des populations indigènes¹⁴? Ce fut le 5 février 1846 que fut pris l'arrêté d'octroi de la francisation des boutres arabes dans l'océan Indien : pour obtenir l'autorisation d'arborer le pavillon tricolore dans l'océan Indien, il suffisait de remplir deux conditions. La première était que le propriétaire d'au moins 50 % du boutre déclaré devait être domicilié à Mayotte ou à Nossi-Bé. La seconde, que le capitaine et la moitié de l'équipage devaient être sujets français. Techniquement, seuls des protégés français, autrement dit des habitants des protectorats de la France dans l'océan Indien, pouvaient faire la demande d'une patente. Voilà pour ce qui était du droit. Dans la pratique, les règles étaient très souples et pouvaient aisément être suivies ou « contournées ». Il était ainsi très aisé de justifier d'un domicile dans la colonie en question – une simple case prise en location pouvait suffire –, voire d'une épouse. À l'issue de la procédure, le capitaine du boutre se voyait remettre les papiers suivants : l'« acte de francisation », un « congé » ou autorisation de voyager, et un « rôle d'équipage » ou liste des membres de l'équipage et des passagers. Il revenait à l'Inspection maritime française, représentée dans l'océan Indien, comme dans le reste des territoires où il y avait un poste diplomatique français, par un commis aux écritures au sein des différentes représentations diplomatiques, de délivrer ce droit. Une loi du 5 mai 1866 avait pourtant rendu stricte l'obtention du droit de battre pavillon français.

13 Ministère des Affaires étrangères, correspondance politique et commerciale du consulat de Mascate : MAE 180CPCOM/49, 1902-04 ; 180CPCOM/50, 1904-1905 ; 180CPCOM/51, 1905 ; 180CPCOM/48 ; 1899, 1902, 1903, 1904.

14 J.-F. Rispal, « La politique française », *art. cit.*

En raison de la souplesse des règles, et sans doute parce que les Français savaient que ces boutres francisés constituaient pour eux un moyen d'accroître leur influence, le droit de battre pavillon français fut rapidement concédé à des individus autres que ceux qui pouvaient revendiquer être des « protégés » français. C'est sans doute pour cette raison que, vers 1880, les croiseurs de la *Royal Navy* interceptèrent de plus en plus de boutres arabes ou d'autres « nationalités » battant pavillon français. Un dernier élément permet de comprendre pourquoi on trouvait en Oman des individus ayant le droit de battre le pavillon tricolore. L'accord que la France avait signé avec l'Oman le 17 novembre 1844 avait créé deux catégories de « protégés français » dans les territoires du Sultan : la France offrait ainsi sa protection non seulement aux sujets français qui y étaient présents mais aussi aux personnes qui étaient au service des Français. Ces deux catégories d'acteurs bénéficiaient de plusieurs types de privilèges, et surtout d'une extraterritorialité juridictionnelle. C'est ce que stipulait l'article III du traité de 1844 : « Les Français auront la faculté d'acheter, de vendre ou de prendre à bail des terres, maisons, magasins dans les États de Son Altesse le Sultan de Mascate »¹⁵. En outre, toujours selon ce traité, le patrimoine des sujets protégés français n'était soumis qu'à la seule autorité de la France, représentée par son consul, et ne pouvait être « fouillé » qu'avec l'autorisation du vice-consul français :

Nul ne pourra, sous aucun prétexte, pénétrer dans les maisons, magasins et autres propriétés possédés ou occupés par des Français ou par des personnes au service des Français, ni les visiter sans le consentement de l'occupant à moins que ce ne soit avec l'intervention du consul de France. Les sujets de son Altesse qui seront au service des Français jouiront de la même protection que les Français eux-mêmes¹⁶.

Or cette extraterritorialité avait été étendue à tous les navires arborant le drapeau français dans les eaux territoriales du Sultanat. La première conséquence en était que les boutres des éventuels protégés français étaient exemptés du droit de visite dont disposaient les navires de la *Royal Navy* dans les eaux territoriales du Sultanat en vertu des accords visant à lutter contre la traite signés entre la Grande-Bretagne et le Sultan. Le drapeau français servait donc de pavillon

15 Ministère des Affaires étrangères, MAE 180CPCOM/49, et IOR/L/PS/20/82/1, 1905.

16 MAE 180CPCOM/49. Les conditions furent précisées par des « Instructions confidentielles concertées entre la France et l'Angleterre pour la vérification du pavillon des navires suspects », signées à Paris, le 1^{er} juin 1867 : Charles Brunet-Millon, *Les Boutriers de la mer des Indes*, op. cit., p. 116-118. Le vaisseau britannique d'interception ne pouvait aller plus loin que de s'assurer que le navire marchand francisé avait bien ses papiers en règle. Mais bien sûr les visites perdurèrent.

de complaisance dans les eaux territoriales omanaises et plus largement dans l'océan Indien¹⁷. Le droit de visite peut être en effet une arme décisive entre les mains d'une grande puissance navale et commerçante pour évincer ses concurrents, or la France n'avait pas ratifié le traité des cinq puissances de 1841 qui assimilait la traite des esclaves à la piraterie. La France soupçonnait en effet les Britanniques de dissimuler leur expansion impériale derrière cette façade humanitaire¹⁸. Une circulaire du ministre de la Marine, en date du mois d'avril 1859, fit le point sur les traités et les conventions et stipula que seuls des navires français avaient le droit de visite des boutres battant pavillon français. Mais les effectifs de la Division navale de l'océan Indien étaient bien trop réduits pour permettre d'appliquer ce principe.

Une fois l'an, le vice-consul de France se rendait à Sour¹⁹ afin d'inspecter les boutres disposant d'une patente de francisation. La Marine française dépêchait un navire de guerre pour « accompagner » le représentant français. Sous couvert de vérifier la validité des papiers des Suris, la France se livrait ainsi à ce qui était une petite démonstration de force dans les eaux omanaises. Cette expédition à Sour avait lieu fin avril ou début mai²⁰. D'après les descriptions du consul Eugène Laronce²¹, le port de Sour ne semblait s'animer que lorsque les boutres francisés y rentraient une fois leurs navigations dans l'océan Indien terminées, signe indubitable de l'importance du phénomène.

En outre, plusieurs données expliquent que le gouvernement anglo-indien et Londres se focalisèrent sur ces boutres dans la seconde moitié de la décennie 1890. Le contexte du regain d'influence français en Oman doit évidemment

17 En histoire du droit, ces boutres francisés, mascatis, souris et autres, sont associés à l'histoire des pavillons de complaisance et au problème que ces derniers posent en matière de droit maritime et de droit international : Boleslaw Adam Boczek, *Flags of Convenience, An International Legal Study*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1962.

18 Voir à ce sujet Guillemette Crouzet, « "A Right to Interfere" : lutte contre la traite et création d'un espace régional de droit dans le Golfe Arabo-Persique sous domination britannique (vers 1820-vers 1880) », *Histoire, Économie et Société*, 2014, 2, numéro spécial, Isabelle Dasque et Renaud Meltz (dir.), « Pour une histoire culturelle de la diplomatie. Pratiques et normes diplomatiques au XIX^e siècle », p. 79-94

19 Sour, appelé Sur en anglais, est un port situé au sud de Mascate, qui ne doit pas être confondu avec Sohar, au nord de la capitale omanaise.

20 Xavier Béguin Billecoq, *Un Consul de France à Mascate en 1905*, Paris, 1991, p. 11. Roger Laronce, le successeur de P. Ottavi, déclarait que cette tâche « était la partie la plus ingrate de sa mission ». À ses yeux, « bâtie sur une langue de sable que la mer recouvre en partie à marée haute, la cité [Sour] se compose de paillottes ou de maisons de pierre, séparées les unes des autres par de larges espaces. Les boutres viennent s'échouer et se faire réparer à proximité ».

21 Roger Laronce, né le 5 février 1869, diplômé de l'École des Langues Orientales Vivantes, a été successivement élève drogman à Damas, gérant de la Chancellerie de Jérusalem, puis drogman (juil.-oct. 1891) et drogman-chancelier à Zanzibar (21 nov. 1896), gérant du vice-consulat de Mascate (1^{er} juil. 1901), vice-consul à Mascate (23 mars 1902), et consul de deuxième classe (12 janv. 1905). Il fut ensuite en poste à Alep, Casablanca, et au Caire.

être considéré. Mais, surtout, les Français, en concédant le droit de battre pavillon à des individus autres que des sujets ou des protégés français, violaient plusieurs traités signés avec la Grande-Bretagne et l'Imam depuis 1870, et aussi un accord international issu de la Conférence de Bruxelles de 1890²². Les usages français apparaissaient ainsi contraires au traité signé le 4 avril 1873 entre la Grande-Bretagne et le Sultan, qui prévoyait que les bateaux de la *Royal Navy* pouvaient inspecter des boutres appartenant à des sujets omanais. Or le Sultan s'était engagé à abolir la traite dans l'ensemble de ses territoires et avait donné le droit aux navires de Sa Majesté d'intercepter et de fouiller tous les navires suspects dans sa sphère de domination. Un premier conflit de droit surgit donc ici, sur lequel les Britanniques bâtirent une partie de leurs accusations contre la France. De plus, la pratique des Français était également contraire à un autre accord, conclu plus récemment et à la portée « internationale » cette fois : l'Acte Général de la Conférence de Bruxelles. La France, qui en était signataire, s'était engagée, en vertu de l'article 32 devenu effectif en janvier 1892, à ne donner le droit de battre son pavillon qu'à ses sujets ou à ses protégés, dans le but de limiter les trafics illégaux, tout particulièrement la traite. Tous ces points de droit furent utilisés contre les Français par les Britanniques, et lorsque le Tribunal de la Haye rendit sa décision. Mais avant de détailler les arguments des deux parties, il faut préciser la chronologie.

La chronologie de l'affaire

La correspondance du consulat français de Mascate démontre que ce fut aux alentours de 1896-1898 que le gouvernement des Indes et Londres commencèrent à s'inquiéter de la présence de boutres battant pavillon français dans la partie septentrionale de l'océan Indien²³.

Le problème « objectif », aux yeux des Britanniques, était que ces boutres tricolores étaient soupçonnés de transporter des esclaves, vendus ensuite en Oman, ou ailleurs. Lord Salisbury parlait ainsi le 29 octobre 1898 « d'un trafic d'esclaves considérable à bord de bâtiments battant le pavillon français sur la côte orientale de l'Afrique »²⁴. Rapidement, les Suris furent incriminés. Salisbury évoquait la même année, dans une lettre à Lord Dufferin, ambassadeur de Grande-Bretagne en France, qui était un familier des affaires du Golfe comme ancien vice-roi des Indes, l'« extension qu'avait prise la traite des noirs dans l'Oman et le Golfe Persique, sur les boutres de Sour, battant pavillon

²² IOR/L/PS/20/82/1, 1905

²³ MAE 180CPCOM/51.

²⁴ IOR/Mss Eur F112/412, « *File of printed telegrams between Curzon, the Secretary of State for India, and others, concerning the Muscat question* », janv. 1899-févr. 1904.

français »²⁵. Pour l'Agent britannique en Oman, le major Sadler, tous les esclaves qui débarquaient à Mascate auraient été transportés sur des boutres francisés. Le trafic aurait lieu selon le rythme traditionnel : une première saison de la traite d'avril à mai, puis une seconde du milieu d'août à la fin octobre. D'après une enquête conduite par le major Sadler, il aurait été placé entre les mains d'un groupe de commerçant suris, assez fortunés : « Il fut informé par les commerçants indiens vivant à Sour qui y possèdent sept maisons de commerce, que tous les esclaves débarqués à Sour sont amenés par des boutres souris battant le pavillon français ». Tout se jouerait donc à Sour. Les règles de 1846 auraient bien été outrepassées par les Français puisque les Souris étaient loin d'être des sujets protégés français. En 1898, les preuves continuèrent de s'accumuler. En effet, le 4 septembre de cette année-là, le commandant d'un vaisseau de la *Royal Navy*, le croiseur *Sphinx*, interpella au large des côtes mascaties deux bateaux portant les couleurs françaises, ayant à bord plus de 75 esclaves²⁶. Mais il n'est pas précisé s'ils étaient armés ou commandés par des Souris.

Rapidement, à la lueur des évidences acquises, Londres et le gouvernement anglo-indien protestèrent. Le principal argument des Britanniques contre les boutres francisés était que ceux-ci, en vertu des accords dont la France était cosignataire, mettaient en cause l'autorité du sultan d'Oman. C'est pour tous les cas ce qu'indiquent des éléments de la correspondance du consulat français de Mascate :

Attendu que le gouvernement de S. M. britannique considère que la délivrance à certains sujets de Sa Majesté le Sultan de Mascate de pièces les autorisant à arborer le pavillon français et que les privilèges et immunités revendiquées par les possesseurs de ces pièces affectent l'indépendance de Sa Majesté le Sultan de Mascate et le droit de juridiction de ce Prince sur ses sujets²⁷.

L'octroi du droit de battre pavillon français à des sujets qui n'étaient pas de véritables protégés français aurait donc constitué pour les Français un moyen d'ingérence dans les affaires du Sultanat, une voie pour exercer une certaine influence, ce qui n'était pas tout à fait inexact !

Bien évidemment la première réaction française, à travers Paul Ottavi, fut de nier la délivrance du droit de battre pavillon français à des individus originaires d'Oman qui n'étaient pas des protégés français ; il soutint avoir veillé à ce que les bateaux arborant le pavillon français ne se livrassent en aucun cas à la traite : « Elles [les autorités françaises], se sont abstenues, en principe, de délivrer

²⁵ *Ibid.*, Frederick Temple-Hamilton-Temple-Blackwood (1826-1902), vice-roi des Indes entre 1884 et 1888.

²⁶ IOR/R/15/1/403, « *Muscat: French Flag Question* », 1892-1905.

²⁷ MAE 180CPCOM/51.

elles-mêmes des patentes de protection à des indigènes originaires de l'Oman, et elles n'ont négligé aucun de leurs devoirs de surveillance ou de contrôle sur les boutriers porteurs de titre de navigation français²⁸ ».

En outre, la plus grande confusion régnait chez les Britanniques quant à la façon dont les boutriers²⁹ suris ou mascatis se procuraient le droit de battre pavillon français. Ottavi fut d'abord jugé seul responsable de la présence d'autant de drapeaux tricolores. Mais, rapidement, la Résidence de Bushire, les Indes et Londres se rendirent à l'évidence : il était impossible que le seul consulat français de Mascate ait pu délivrer autant de patentes. Pas une seule fois la loi d'octroi de 1846 ne fut citée dans ces textes, preuve que le gouvernement anglo-indien ignorait tout de la législation française qui s'appliquait alors dans l'océan Indien. Des hypothèses furent formulées tout au long de l'année 1898. Selon le *Government of India*³⁰, Aden aurait été la ville principale où se procurer les autorisations³¹. Pour le Résident de Bushire³², les boutriers se seraient rendus

²⁸ *Ibid.*

²⁹ Le terme de « boutrier » a été judicieusement forgé par l'auteur du présent texte car les documents montrent que ni patron de boutre ni capitaine de boutre ni propriétaire de boutre ne peuvent convenir pour désigner les trois réalités différentes qu'indiquent ces documents (ndlr).

³⁰ Sous le terme de *Government of India* étaient désignées les différentes structures du gouvernement des Indes, dont le siège se situa à Calcutta jusqu'en 1911, date de son transfert à Delhi. À Londres, l'administration des Indes britanniques relevait d'un département ministériel, l'*India Office*, dirigé par le Secrétaire d'État à l'Inde. Ce système avait été mis en place par le *Government of India Act* de 1858, après le transfert de l'administration des Indes de la Compagnie des Indes orientales à la Couronne. Jusqu'en 1935, le secrétaire d'État fut assisté par un *Council of India*. Aux Indes, au sommet de la pyramide du pouvoir, on trouvait le vice-roi, nommé directement par le souverain britannique. Ce dernier devait gouverner avec un conseil aux fonctions exécutives et législatives dont la composition évolua fortement sur la période 1858-1947. Le *Government of India* administrait une mosaïque de territoires dans le subcontinent, en Asie du Sud mais aussi en Afrique de l'Est ou en Asie du Sud-Est. Aux Indes mêmes, on distinguait les provinces sous administration directe et les États princiers, où l'autorité du gouvernement britannique était représentée par un Résident. Aden, la Basse-Birmanie et la Haute-Birmanie, la Somalie britannique, Singapour, les États de la Trêve, par exemple, dépendirent du *Government of India* jusqu'en 1947 pour la majorité d'entre eux et jusqu'en 1937 pour la Haute et la Basse Birmanie. On soulignera que le *Government of India* agit véritablement comme une puissance politique autonome à partir de 1858. Il est en cela véritablement l'héritier de la politique conduite par les Présidences de l'East India Company – ensuite EIC – depuis le XVIII^e siècle.

³¹ Une agence consulaire française avait ouvert en 1857 à Aden. Son premier titulaire fut Henri Lambert. Elle fut transformée en 1872 en un vice-consulat que le Quai d'Orsay confia à partir de mars 1881 à des agents de carrière. Le vice-consulat de France à Aden fut supprimé en avril 1903 : Lukian Prijac, « Maurice Riès et ses fils. Des commerçants et des diplomates français en mer Rouge (1876-1920) », *Arabian Humanities*, vol. 12, 2004, <http://cy.revues.org/180> ; Roger Joint-Daguenet, *Aux Origines de l'implantation française en mer Rouge. Vie et mort d'Henri Lambert, consul de France à Aden, 1859*, Paris, l'Harmattan, 1997.

³² Le Résident de Bushire était à la tête du système diplomatique anglo-indien dans le Golfe. Il reçut ses ordres de la Présidence de Bombay de 1819 à 1858, puis du *Bombay Political Department* de 1858 à 1873, date à laquelle la juridiction du Golfe fut transférée à l'*India Foreign Department*. La fonction de « Résident » s'était progressivement transformée et politisée au début du XIX^e siècle, dans le cadre de l'intégration du Golfe dans la sphère de

à Madagascar³³ pour acheter les patentes. Rapidement, après une enquête conduite en 1898 par l'Agent britannique de Mascate et le Résident de Bushire, il apparut que c'était à Obock³⁴ que tout se jouait, et que le gouverneur français d'Obock était le principal responsable. Il aurait ainsi délivré, depuis 1892 environ, l'autorisation, moyennant finance, à ceux qui le demandaient, de battre le drapeau tricolore.

Portraits de protégés français : au cœur de réseaux économiques

En 1899, sous la pression de Calcutta, Ottavi – et il en alla de même pour son successeur – reçut l'ordre de tenter de recenser le nombre de marchands qui résidaient temporairement en Oman et à qui une patente avait été conférée³⁵. Le gouvernement des Indes avait en effet exigé que la lumière soit faite sur tous ceux qu'il considérait être de faux protégés français. Faysal³⁶ fut aussi sommé d'aider à éclaircir cette affaire. À la demande de l'Agent britannique de Mascate, le Sultan écrivit à certains négociants omanais pour leur demander s'ils avaient vent de cette pratique française et s'ils avaient en leur possession des détails sur la façon dont les patentes étaient délivrées.

Ottavi et Laronce réunirent durant plusieurs années les informations demandées concernant les marchands omanais et protégés français disposant d'une patente de francisation. Ainsi trouve-t-on un dossier contenant des listes de sujets protégés français possédant ou ayant possédé des patentes de francisation, et leurs dépositions. L'ensemble de ces documents fut transmis à La Haye en 1905. L'important est qu'il est question non d'éventuels Suris ou Mascatis, mais principalement de « protégés » français possédant des biens aux Comores, à Djibouti ou ailleurs, ce qui fait deviner que ces dépositions

juridiction anglo-indienne. En effet, avant cette date, les Résidents étaient les « directeurs » des différents comptoirs de l'EIC dans cette zone. Le siège de la Résidence se situait à Bushire, en Perse, jusqu'en 1946, date à laquelle il fut transféré à Bahreïn. Le Résident s'appuyait sur un important réseau d'Agents dans le Golfe. Au XIX^e siècle, on en compta un à Sharjah, un à Bahreïn et un au Koweït à partir de respectivement 1823, 1834 et 1899. Quant à l'Agent de Mascate, il était le « bras droit » du Résident dans le Sultanat, mais aussi, un temps, dans l'enclave de Gwadar, qui relevait de l'autorité de l'Imam de Mascate. Le Résident devait par ailleurs « coopérer » avec les diplomates du *Foreign Office* en poste en Perse et dans les autres espaces voisins. Sur l'histoire du système politico-administratif anglo-indien dans le Golfe, voir James Onley, *The Arabian Frontier of the British Raj*, *op. cit.* ; Robert J. Blyth, *The Empire of the Raj*, *op. cit.*

33 Sur la présence française à Madagascar, Samuel Floréal Sanchez, *Le long XIX^e siècle de Nosy Be et de la baie d'Ampasindava (nord-ouest de Madagascar). Dynamiques malgaches et mondialisations dans un comptoir du sud-ouest de l'océan Indien*, thèse de doctorat d'histoire contemporaine, université Paris VII, 2013.

34 Obock est une petite ville portuaire, située non loin de Djibouti, sur le Golfe de Tadjoura.

35 MAE 180CPCOM/51.

36 Le Sultan Faysal né en 1864 et mort en 1913, régna sur l'Oman de 1888 à 1913. En 1904, pour le remercier de sa politique anti-française en Oman, le vice-roi des Indes lui décerna le titre de « *Honorary Knight Grand Commander of the Order of the Indian Empire* ».

furent sélectionnées afin de mieux contredire les arguments britanniques et de démontrer que les patentes de francisation étaient bien données à de légitimes protégés français. Surtout, elles nous révèlent l'existence d'une communauté marchande très mobile et disposant d'assises territoriales et économiques dans l'ensemble du nord de l'océan Indien.

Les exemples d'Ali ben Salem Ben Rachid, de Mbarek ben Ahmed dit « Rezig », de Selim ben Djouma, ou encore de Salem ben Msellem illustrent le fonctionnement du système de la francisation³⁷. Le premier avait acheté sa patente en 1868 à Mayotte, le second, originaire de l'île de Nosy Be³⁸, se l'était procurée à Madagascar, et le dernier l'avait acquise également à Mayotte, en 1879. Mais, à travers d'autres cas on constate qu'entre 1868 et le début des années 1990, Djibouti, Mayotte et Madagascar auraient distribué les patentes à parts égales, première « entorse » à la loi de 1846, puisque les patentes ont été achetées ailleurs qu'à Mayotte et à Nosy Be. En l'espace de vingt ans, depuis 1870 environ, des groupes de marchands francisés ont émergé. Ainsi, vers 1890, les 193 marchands « basés » aux Comores, dont les boutres battent pavillon français constituent-ils une petite communauté « française », voyageant au gré de ses activités économiques dans l'océan Indien. Parmi ces 193 marchands, tous ou presque semblent être originaires de Sour, ce qui atteste l'existence d'une diaspora des marchands omanais dans le nord de l'océan Indien.

418

Ces Suris avaient quitté Sour et donc élu domicile aux Comores françaises, ce qui leur aurait permis d'obtenir le statut de protégé et le droit de battre pavillon français. Salem Ben Msellem, par exemple, avait obtenu pour ses boutres le drapeau français à Mayotte en 1879 et il est considéré par le vice-consul français, qui recueillit sa déposition, comme le sheikh des « protégés » français à Sour. Salem ben Saad, autre natif de Sour, basé à Moroni, avait été francisé à Mayotte en 1898. Salem Ben Msellem et Salem ben Saad n'avaient donc pas obtenu leur patente de façon illégale puisqu'ils résidaient depuis un « certain nombre d'années », selon leurs dépositions, aux Comores. Il y a encore le cas de Mbarek Ben Ahmed Oued Beziq lequel, originaire de Sour, avait lui aussi élu domicile à Moroni, après avoir fait franciser ses bateaux à Nosy Be. Enfin, on peut encore citer Abdallah ben Saïd, dont la famille avait émigré de Sour à la Grande Comore : en 1899, il aurait été fixé dans la colonie française depuis 40 ans. C'est à Nosy Be que l'un de ses bateaux, qui avait comme port d'attache Zanzibar, avait été francisé en 1871.

Ces familles suries et omanaises avaient-elles choisi de quitter l'Oman pour des zones sous juridiction française afin de pouvoir se procurer les patentes qui

³⁷ *Ibid.*

³⁸ Nosy Be est une île de l'océan Indien située à l'ouest de Madagascar.

leur permettaient de se livrer à toutes sortes de commerces librement ? C'est une hypothèse qui témoignerait de la façon dont les populations locales se jouaient des différentes juridictions en place dans l'océan Indien et circulaient dans ce qui semble être un patchwork de lois et d'autorités différentes³⁹.

Grâce aux dépositions recueillies par le consulat français de Mascate, il est possible d'esquisser les portraits de certains négociants dont les intérêts économiques s'étendaient à l'ensemble de l'océan Indien. Un premier personnage mérite l'attention : Mohammed Ben Abdallah ben Sultan. Né à Sour, il alla se fixer de bonne heure à Obock, selon les mots du vice-consul français, puis, au moment de la « création française » de Djibouti, il y fit édifier dans le « quartier indigène » onze maisons dont la location lui rapportait 750 piastres par an. Selon le consul, il possédait cinq boutres. Le premier de ses bateaux, le *Selambi*, avait deux ports d'attache : Obock et Djibouti. Les quatre autres portaient les noms suivants : le *Fath el Salam*, le *Selamti*, le *Fath el Mouaïm* et le *Mouthsabel*. Seul l'un d'eux, le *Selamti*, était francisé. Est conservée la patente qui lui fut conférée le 19 août 1897 par le consul français de Zanzibar :

En vertu des instructions du gouvernement français relatives aux navires dénommés « boutres », exclusivement affectés à la navigation dans la mer des Indes, Nous consul de France à Zanzibar déclarons que le boutre *Selamti* jaugeant 171 tonneaux inscrit à Djibouti [...] appartenant à Mohammed ben Abdhallah ben Sultan et commandé par [...] résidant tous les deux à Djibouti a le droit de naviguer sous pavillon français pour faire de la navigation dans la mer Rouge, l'océan Indien et le Golfe Persique avec la faculté d'avoir un équipage composé d'étrangers⁴⁰.

Il est ensuite précisé, à la fin du document, que « tous les États alliés de la France doivent laisser passer le navire ». D'après les informations, le *Fatt el Salam* fut francisé le 23 août 1900. Dans le cas de marchands plus modestes, il fallait un intervalle de temps plus large pour faire franciser deux boutres. Ainsi, Djouma Ben Saïd acquit-il une première patente en 1863 à Mayotte, puis une seconde, pour un autre boutre, en 1886 à Obock.

39 Les francisations concernent d'autres origines géographiques : on compte en effet entre 1868 et 1877 un total de 128 boutres inscrits au registre maritime des établissements de Mayotte et Nosy Be, dont 101 ont été francisés dans les bureaux des Affaires maritimes de Nosy Be, certains dépassant les 100 tonnes. Mais certains des propriétaires sont des commerçants indiens comme Djafou Ali Baye, originaire de Cutch, qui possède le *Mabrouki Salemti*, 17 tonneaux, construit à Zanzibar et francisé à Mayotte en août 1868, le *Fatal Kaher*, construit et francisé à Nosy Be le 4 avril 1874, et le *Fatal Kaher*. Les équipages semblent majoritairement swahilis : Didier Nativel et Faranirina V. Rajaonah, *Madagascar et l'Afrique. Entre identité insulaire et appartenance historique*, Paris, Karthala, 2007, p. 120-125.

40 MAE 180CPCOM/51.

Les Français respectaient-ils les règles d'octroi telles qu'elles étaient définies par la loi de 1846 ? Il est difficile d'apporter une réponse tranchée. Certains cas, qui datent des années 1890, témoignent bien d'octrois frauduleux, dans lesquels la condition de résidence n'est pas respectée. Par exemple, le marchand Ali Salem ben Rachid, propriétaire d'un boutre pour lequel il acheta une patente à Nozi Be, n'était en aucun cas un protégé français : il résidait à Sour et était également propriétaire d'une maison à Mascate.

420 D'autres exemples témoignent d'une application stricte des règles de 1846. Salem ben Abdallah ben Djoued, dont tous les boutres, attachés à Mayotte, y avaient été francisés, était à la tête d'un important patrimoine immobilier dans l'île même : plusieurs maisons de commerce et des bâtiments en location. Il habitait « rue du Bazar » et avait un homme à tout faire, gérant de ses affaires, Sayyid el Baz, qui l'accompagnait dans ses nombreux déplacements. Abdallah ben Khamis ben Msellem, autre protégé français né à Sour, doit être évoqué. Le consul parle de lui comme d'un homme « très riche ». Il avait six boutres et était copropriétaire d'une très belle demeure à Sour. En 1905, il aurait été établi à Obock depuis dix-sept ans. Il se rendait à Djibouti chaque année pour ses affaires, pour une période de résidence variable, dans une maison qu'il avait achetée un peu avant 1900. Deux de ses boutres étaient francisés, et ces deux patentes furent renouvelées le 18 août 1902 et le 1^{er} septembre 1903. L'exemple d'Abdallah ben Khamis ben Msellem fournit également une idée des échanges et de leur rythme dans le nord de l'océan Indien : un de ses boutres se rendait une fois par an à Mascate, toujours à la même période⁴¹ ; un autre boutre, le *Saad El Kerim*, francisé en décembre 1896, dont la patente fut renouvelée les 12 avril 1902 et 7 septembre 1903, était en revanche dédié au commerce avec Sour.

Il semble par ailleurs qu'il y ait eu comme une tradition de certaines familles à bénéficier de la protection française, ce qui vient étayer l'intuition selon laquelle les populations locales avaient pris le parti de jouer des rivalités franco-britanniques et des différentes juridictions, lorsque celles-ci pouvaient être profitables à leurs affaires. Reprenons le cas d'Abdallah ben Khamis ben Msellem. Son père, originaire d'Oman, était propriétaire de plusieurs boutres pour lesquels il avait obtenu des actes de francisation en 1861 et 1866, à Nozi Be et à Mayotte. Il semble avoir résidé à Mayotte entre 1850 et 1885, après avoir épousé une insulaire. Il avait également acquis une série de « propriétés » à Mayotte, dont on ne sait rien. Ses boutres naviguaient entre Madagascar, Mayotte et les Comores. Abdallah ben Khamis ben Msellem hérita de deux boutres à la mort de son père. Il en commandait déjà un du vivant de ce dernier. Né à Mayotte, il s'y

41 On sait que ce navire entra dans le port de Mascate le 3 août 1902, le 5 juin 1903, et le 2 juin 1904.

maria, comme son père plusieurs décennies auparavant. Mais, en 1900, lorsque le consul de France recueillit sa déposition, il donne l'impression d'avoir renoué avec les origines de sa famille, puisqu'il résidait à cette date de façon permanente à Sour depuis plusieurs années. Né aux Comores, il était donc indéniablement un protégé français résidant à Sour. Son cas fait d'ailleurs l'objet d'une attention particulière de la part du vice-consul, qui visiblement souhaite le mettre en exergue. Abdhalla ben Khamis ben Msellem aurait en effet subi des pressions afin de renoncer à la protection française en 1900, chose scandaleuse aux yeux du vice-consul, puisqu'il est plus qu'un marchand « protégé ». Il est, aux yeux du consul, un sujet français « né dans une colonie française d'un père qui y était régulièrement établi⁴² ». Dans sa déposition, Abdhalla ben Khamis ben Msellem se dit effectivement « votre protégé depuis l'enfance⁴³ ».

Un point frappe à la lecture de ce parcours : la durée de validité des patentes ne suit aucune règle. Le boutre d'Abdhalla ben Khamis ben Msellem, l'*Othmani*, avait été francisé le 31 décembre 1896. La patente fut renouvelée une première fois, dans un port non précisé, le 11 juin 1897, une deuxième fois, un peu plus d'un an plus tard, le 23 octobre 1898, une troisième fois, trois ans plus tard, le 26 août 1901. Après cette date, elle lui fut concédée de façon régulière, le 11 août 1902, puis le 1^{er} septembre 1903. Pourquoi ces variations ? On peut émettre plusieurs hypothèses. La première est que, probablement, vers 1870-1880, il y avait moins de boutres francisés que dans les années 1900. Les patentes étaient donc peut-être concédées pour des durées plus longues. La deuxième, plus assurée, est qu'à la fin des années 1890, les bateaux battant pavillon tricolore avaient attiré l'attention du gouvernement des Indes qui, en conséquence, renforça la surveillance et les patrouilles dans les eaux du nord de l'océan Indien. Les contrôles des patentes étaient, semble-t-il, devenus beaucoup plus stricts, les commandants des boutres se devant sans doute de présenter un document à jour pour échapper à la confiscation de leur navire par les autorités anglo-indiennes. On peut aussi suggérer que, sous la pression des Britanniques, les Français se mirent à délivrer des patentes pour des durées moins longues, afin de tenter de faire preuve d'une certaine forme de « coopération ».

D'autres histoires de propriétaires de boutres témoignent de trajectoires différentes et confirment la grande flexibilité du système de délivrance des patentes. Ainsi, Salem ben Selim, propriétaire du boutre *Fath El Kheir Selambi*, qui bénéficiait de la protection française depuis 1880, résidait à Sour de mai à octobre, et le reste de l'année il voyageait pour ses affaires hors de l'Oman, se rendant principalement à Zanzibar, à Madagascar et aux Comores. Peut-être y

42 MAE 180CPCOM/51.

43 *Ibid.*

possédait-t-il un patrimoine immobilier qui lui avait permis de revendiquer le droit d'obtenir une patente ? Lors de sa déposition, il confia au consul que si le droit de battre pavillon français lui était retiré, il abandonnerait sa maison de Sour pour aller s'installer à Moroni.

Les dépositions de ces marchands sont également une bonne indication de la prospérité de Mascate qui demeure à l'aube du xx^e siècle un port d'une importance capitale à l'échelle du nord de l'océan Indien. Si une majorité de négociants semblent être originaires de Sour, nombre d'entre eux choisissent Mascate comme port d'attache pour leurs bateaux. C'est le cas du boutre de Djouma ben Saïd⁴⁴, le *Fath el Keir*. Dans d'autres configurations, Zanzibar est port d'attache, comme pour le *Sahala*, le boutre de Salem ben Mbhreti qui est domicilié aux Comores, mais né en Oman.

422

Des arraisonnements permettent d'évaluer la traite qui aurait été pratiquée par ces boutres. Le boutre francisé *Tataraman*, commandé par le capitaine Saleh Taar et appartenant à Abdalah bin Salem, domicilié à Ambanoro, a à son bord 46 marins et 33 passagers quand il arrive à Aden en 1873. Il vient de Zanzibar avec un chargement de bois, mais si ses papiers sont en règle, deux femmes à bord ont été « achetées sur le marché aux esclaves de Zanzibar ». L'enquête dévoile ensuite que le capitaine et l'armateur avaient auparavant fait une escale à Mukhalla, au Yémen, pour y vendre des esclaves⁴⁵. Ceux-ci pouvaient provenir directement de la côte swahilie, bien sûr, mais aussi indirectement de Madagascar, malgré la surveillance anglaise dans le canal du Mozambique. Ainsi, le boutre francisé, le *Fatalaha*, chargeait des esclaves sur la côte africaine à la hauteur de Zanzibar, puis les débarquait dans une baie de la grande île, Mahajanga, avant de se rendre dans le port de Majunga⁴⁶, au nord-ouest de Madagascar, où il faisait renouveler son permis de navigation périmé. Muni de papiers en règle, il rechargeait les esclaves, qui étaient ensuite acheminés à Mayotte, puis redistribués mystérieusement⁴⁷. Évidemment, le vice-consul britannique à Majunga, fut mis au courant de ce que 700 esclaves – il l'écrit à l'Amirauté le 8 septembre 1888 – avaient été débarqués sur la côte ouest de Madagascar, dans le cadre de ce trafic. Ensuite, ce serait de nuit, de part et d'autre du Ras el Hadd, que les nakhodas⁴⁸ les auraient débarqués dans des criques.

44 Il possède deux maisons, l'une à Sour, sa ville de naissance, et l'autre à Djibouti, qui lui donne donc droit à une patente de francisation.

45 D. Nativel & F.V. Rajaonah, *Madagascar et l'Afrique*, op. cit., p. 129-130.

46 Majunga et Mahajanga sont le même mot, c'est pourquoi l'un est employé pour désigner la baie, l'autre étant habituellement utilisé pour désigner le port lui-même (ndlr).

47 *Ibid.*, p. 144-145.

48 Nakhoda est un terme dérivé du farsi qu'utilisent les Britanniques pour désigner certains propriétaires ou capitaines de bateaux dans le Golfe et dans l'océan Indien. Le terme est notamment très employé pour la pêche perlière.

Des chiffres circulent un peu plus tard. Dans une note transmise en 1902 par Londres à Paris, le major Percy Cox⁴⁹ estime qu'avaient été conduits à terre en juin 1900 un millier d'esclaves en provenance du pays mérina, dans la Grande île⁵⁰ : « 560, à ce que l'on croit, provenaient de boutres français... les jeunes gens se sont vendus de 130 à 175 dollars et les jeunes filles de 150 à 200⁵¹... », une nouvelle que le consul Laronce dément avec virulence. C'est donc en termes de campagne d'opinion, reposant sur des tactiques d'information et de désinformation, qu'il faut envisager l'enjeu des boutres francisés. Les correspondants du *Times of India*, pour la plupart officiers de marine, se font les relais de la phobie anglaise, et leurs messages sont ensuite repris par la presse londonienne. Pour les Britanniques, l'enjeu est, comme le définit Lord Salisbury le 28 octobre 1888, que la « civilisation » est bafouée, et qu'il « serait contraire à la volonté du gouvernement français » que la stricte observation des instructions limitatives de 1867, qui limitaient au contrôle des papiers de bord l'inspection des boutres, « puisse conférer une immunité à des individus coupables de pratiques réprouvées par toutes les nations civilisées du monde⁵² ». Les Britanniques laissent par ailleurs filtrer la crainte d'une implosion du Sultanat, en liaison avec la popularité acquise par la France à Sour et le travail de sape ainsi accompli. C'est le major Sadler qui envoie une lettre alarmiste au *Political Resident*, le colonel Wilson, le 26 mars 1895, indiquant que les boutres francisés sont en train de déstabiliser les rapports de force traditionnels en Oman. En effet, les deux tribus qui cohabitaient à Sour et dans sa région, les Jennibeh [Junaibis] et les Beni bu' Ali, s'agiteraient pour tenter d'entrer en contact avec les Français. Le sheikh des Beni bu' Ali aurait été vu à Mascate au vice-consulat de France, et il aurait demandé la protection française afin de créer une sorte d'extraterritorialité dans Sour même. Il aurait été jusqu'à demander deux

49 Percy Cox, né en 1864, élève de Sandhurst, fit carrière dans l'armée et l'administration des Indes. Il commença comme *Assistant Political Resident* à Zeila, en Somalie britannique, avant d'être transféré à Berbera en 1894. C'est là qu'il fut repéré par George N. Curzon qui le fit nommer, une fois devenu vice-roi, *British Agent* à Mascate en octobre 1899. Percy Cox fut un exécutant extrêmement diligent de la politique curzonienne dans le Sultanat, cherchant à saper les intérêts français et à renforcer l'autorité du Raj britannique dans cette zone, au détriment de l'indépendance du Sultan Faysal. En remerciement de ses services, Curzon le nomma en 1904 *British Resident* du Golfe, poste qu'il occupa jusqu'en 1914, date à laquelle il devint secrétaire du gouvernement des Indes. Sur le personnage, voir John Townsend, *Proconsul to the Middle East: Sir Percy Cox and the End of Empire*, London, IB Tauris & Co. Ltd., 2010.

50 IOR/R/15/1/552, « *Muscat: slave trade under cover of French flag* », 2 janv. 1902-21 mars 1904.

51 Ch. Brunet-Millon, *Les Boutriers de la mer des Indes*, op. cit., p. 247 ; Jacques Lafon, *Itinéraires. De l'histoire du droit à la diplomatie culturelle et à l'histoire coloniale*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2001, p. 41.

52 Ch. Brunet-Millon, *Les Boutriers de la mer des Indes*, op. cit., p. 152.

drapeaux français pour les planter sur des édifices dans le quartier de Sour relevant de sa tribu⁵³. Pour les Britanniques, il y aurait donc le risque de l'apparition d'une enclave française⁵⁴ !

UNE IMPOSSIBLE ENTENTE CORDIALE ? TENSIONS FRANCO-BRITANNIQUES À L'HEURE DU RAPPROCHEMENT ENTRE LONDRES ET PARIS ET RÉGLEMENT DE L'AFFAIRE DES BOUTRES FRANCISÉS

Crispations anglo-indiennes et mauvaise foi française : l'échec de la voie diplomatique

424

On l'aura compris, la présence du pavillon français dans les eaux septentrionales de l'océan Indien indisposait les Britanniques à plus d'un titre. Aux yeux du gouvernement anglo-indien, l'existence de protégés français en Oman représentait une sorte d'ingérence française dans les affaires du Sultanat, chasse-gardée britannique et anglo-indienne depuis les guerres napoléoniennes et le premier traité omano-britannique signé en 1798, qui avait graduellement conduit à l'établissement d'un protectorat anglo-indien, bien qu'il n'en portât pas le nom, sur l'Oman. De plus, avec le système de la délivrance des patentes, il s'était constitué un réseau de marchands en Oman et dans le nord de l'océan Indien, tous bénéficiaires de la loi de 1846, aux statuts juridiques divers, qui représentaient un groupe presque « concurrent » par rapport à celui des marchands, banias⁵⁵ ou arabes, bénéficiant de la protection britannique⁵⁶. Surtout, ces marchands suris, omanais ou arabes, basés aux Comores, à Djibouti

53 *Ibid.*, p. 213.

54 *Ibid.*, p. 253-254. Il cite une lettre en date du 26 mars 1895, écrite par Paul Ottavi à Gabriel Hanotaux, qui indiquerait que le vice-consul aurait tenté de donner un frein à la tentation française de certaines tribus, lors de la révolution de 1895 : « J'ai eu récemment à Sour la visite de certains cheikhs venus au secours du sultan, qui voulaient à toute force la protection française. L'un de ceux-ci, le cheikh des Beni-Bou-Ali, qui habitent près de Sour et qui forment l'une des trois ou quatre plus grandes tribus du sultanat, s'est même montré un peu froissé de ce que je n'aie pu accéder au désir qu'il m'exprimait de se voir inscrire sur le registre des protégés français : « J'ai 3 000 Bédouins sous mes ordres et aux vôtres, me disait ce vieux chef appelé Abdallah ben Sélim. Comment pouvez-vous ne pas vouloir de moi ? ».

55 Sous le terme de « bania », on désigne à cette date une caste indienne constituée de marchands, commerçants, banquiers et prêteurs sur gage. La majorité des Banias étaient originaires du nord et de l'ouest des Indes, et étaient connectés à d'importants réseaux socioéconomiques qui s'étendaient en Asie du Sud, dans l'océan Indien et en Asie du Sud-Est. Il demeure bien entendu qu'on trouve des individus de la caste bania non engagés dans des activités de nature économiques, et de nombreux marchands ou prêteurs sur gage qui ne sont pas bania.

56 Sur ces marchands, voir Claude Markovits, « Indian Merchant Networks outside India in the Nineteenth and Twentieth Centuries: A Preliminary Survey », *Modern Asian Studies*, vol. 33, n° 4, oct. 1999, p. 883-911 ; *id.*, *The Global World of Indian Merchants, 1750-1947: Traders of Sind from Bukhara to Panama*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000 ; Uma Das Gupta (dir.), *The World of the Indian Ocean Merchant, 1500-1800, Collected essays of Ashin Das Gupta*, Oxford, Oxford University Press, 2001 ; Ashin Das Gupta, *Merchants of Maritime India, 1500-1800*, Aldershot, Variorum Reprints, 1994.

ou à Madagascar, symbolisaient cette « influence française » que les Britanniques ne pouvaient accepter et qui constituait à leurs yeux une provocation « tricolore » à l'autorité des Indes et de Londres. À la fin des années 1890, après la réouverture du consulat français, les Britanniques ne pouvaient tolérer une nouvelle forme de *French impertinence* et plusieurs stratégies furent élaborées pour tenter d'interdire aux Français de délivrer les patentes de francisation. De complexes manœuvres furent menées. Elles suscitèrent des tensions entre Londres et les Indes, dont le représentant en Oman agit, comme bien souvent, de façon indépendante, en cherchant à retisser des liens étroits avec le Sultan Faysal, afin de mieux nuire aux Français.

En juin 1900, Percy Cox, le nouveau *British Agent* envoyé par Calcutta, gagna la confiance de Faysal, alors en grande difficulté financière, qui, en juin 1900, entreprit une première action contre les protégés français en se rendant à Sour pour convaincre certains des marchands de renoncer à la protection française. Significativement, l'Imam, accompagné par Cox, vint dans la cité portuaire, qui comptait sans doute 10 000 habitants, sur le *Sphinx*. Sous la pression exercée par l'Imam et par la présence de Cox, des marchands suris firent parvenir presque tout de suite au personnel administratif de Faysal les papiers de renonciation à la protection française : étaient concernés 45 boutres alors que le vice-consul français dit seulement trois ! Dès son retour à Mascate, le Sultan fit porter les documents au vice-consul français, qui fut irrité par la manière de faire et déclara la procédure totalement « contraire à tous les usages ». Du côté britannique, les réactions furent contrastées. Londres blâma Cox, bien sûr défendu par Curzon, pour la marge d'action trop grande qu'il avait prise. Curzon se réjouit avec une certaine ironie de l'intervention de Faysal à Sour, qui, à ses yeux, avait pleinement travaillé pour le Gouvernement des Indes ; à Londres, on s'amusa beaucoup moins de l'épisode de Sour qui risquait de susciter de nouvelles tensions entre Faysal et les Français, et donc de placer les Britanniques dans une position délicate.

Or, le vice-consul français, Paul Ottavi, « *that troublesome little Corsican* » selon les mots de Curzon, et le gouvernement français ne tardèrent pas à réagir. Le 17 juillet 1900, Jules Cambon informa à cette date le Secrétaire d'État pour les Affaires étrangères Lord Salisbury qu'un transport de troupes, *La Drome*, se dirigeait vers Mascate. Le 18 juillet, il fit son entrée dans le port de Mascate et au retour de Faysal, alors dans l'intérieur du Sultanat, le lieutenant-commandant et six de ses officiers, accompagnés du vice-consul Ottavi, eurent un entretien avec le Sultan. Ils lui demandèrent de restituer aux marchands les patentes de francisation qui leur auraient été injustement extorquées. Faysal refusa et *La Drome* reprit la mer vers Sour. Deux des commerçants suris revinrent sur leur décision et redevinrent donc des sujets « protégés » par la France.

On le constate, rien de concret ne sortait de toute cette agitation. Mais, à l'été de 1901, la situation évolua. En effet, en avril 1901, Cox avait émis l'idée que Faysal devait rapidement faire savoir, dans une déclaration officielle, qu'à partir d'une date donnée, il serait interdit à tout natif du Sultanat de battre un pavillon autre que celui d'Oman, sans une autorisation spéciale de l'Imam. Le *Foreign Office* fut plus que réticent lorsque la proposition de Cox lui parvint. Non seulement la légalité de ce que Cox demandait au Sultan pouvait être remise en question, mais surtout Lord Lansdowne, qui venait de remplacer Salisbury comme Secrétaire d'État pour les Affaires étrangères, se montra hostile à sa proposition. Lansdowne, qui avait occupé le poste de vice-roi des Indes entre 1888 et 1903, souhaitait éviter de conduire une politique à risque en Oman et d'en venir à un affrontement avec la France. Curzon ne manqua pas d'afficher son exaspération, en public et en privé ! Il lui paraissait inconcevable que le *Home Government* laisse les Français exercer une forme spécifique de juridiction dans des eaux qui constituaient pourtant une chasse gardée anglo-indienne et britannique depuis le début du XIX^e siècle. Les précautions prises par Lord Lansdowne lui semblaient ridicules car les Français se taillaient doucement et sûrement, selon lui, une « petite » part du lion en Oman avec leurs sujets omanais protégés.

Or, il semble que l'attitude mesurée du *Foreign Office* porta ses fruits. Le 14 août 1901, l'ambassadeur de France en Grande-Bretagne, Paul Cambon, fit savoir à Salisbury que son gouvernement, après un examen rigoureux du problème, avait donné l'ordre que plus aucune patente de francisation concernant les marchands omanais et suris ne soit renouvelée. De plus, les boutres battant pavillon français et accusés de se livrer à la traite avaient été inspectés quelques semaines auparavant sur ordre du vice-consul, afin d'examiner si matériellement ils étaient équipés pour faire le commerce des vivants. Le climat entre les deux parties se détendit. Deux raisons expliquent sans doute cette évolution : un changement de vice-consul et la nouvelle donne des relations franco-anglaises. Tout d'abord, au début de l'année 1902, Ottavi, l'ennemi juré de Lord Curzon, l'homme qui s'était fixé – probablement – comme but de mettre fin au règne des Britanniques en Oman et dans le Golfe, accusés d'y faire « seuls la police », fut remplacé par Roger Laronce, d'un tempérament bien moins belliqueux.

De plus, à partir de 1903 et à la faveur de l'action d'hommes comme Paul Cambon et Léon Geoffroy, la Grande-Bretagne et la France commencèrent un rapprochement diplomatique qui mena à la signature, le 8 avril 1904, d'une série d'accords bilatéraux, désignés sous le terme « d'Entente Cordiale ». Toutes les conditions semblaient donc remplies pour que la France et la Grande-Bretagne arrivent en 1903 à un accord au sujet des boutres francisés, à une « entente Cordiale » au sujet de ces bateaux. Mais un incident fit tout échouer et les tensions furent une nouvelle fois très vives.

En avril 1903, en effet, cinq sujets omanais s'évadèrent de la zone du port de Mascate où ils avaient été placés en quarantaine, après leur arrivée de Bombay, alors qu'une épidémie de choléra faisait rage dans le Golfe et en Oman. Ils furent capturés quelques jours plus tard par les hommes de Cox. Ils éclopèrent d'une peine de trois mois de prison pour avoir désobéi aux consignes de quarantaine, mais le problème était qu'ils étaient des protégés français et que la France, par l'intermédiaire du consul qui avait remplacé Laronce, Jean Beguin-Billecocq⁵⁷, protesta, et avec vigueur. Le 11 mai, le croiseur français l'*Infernet* arriva dans la rade de Mascate et son commandant réclama aussitôt la libération des prisonniers. Mais, surtout, les répercussions de ces arrestations se firent rapidement sentir à un autre niveau : l'ambassadeur de France en Grande-Bretagne, Paul Cambon, avait parlé de l'épisode à Lord Lansdowne alors que le roi Édouard VII était attendu à Paris pour une visite officielle programmée du 1^{er} au 4 mai 1903. C'est précisément parce que le contexte était à un rapprochement franco-anglais, que Londres demanda au Gouvernement anglo-indien d'adopter la plus grande prudence en Oman, les prisonniers protégés français étant libérés au bout de quelques mois.

Il demeure qu'en 1903 et 1904 Londres et Paris continuèrent à chercher une solution au problème des boutres francisés, qui échappaient désormais totalement au contrôle du gouvernement Anglo-Indien. En mars 1904, donc quelques semaines avant que l'Entente Cordiale ne soit scellée, les Français proposèrent aux Britanniques un règlement, mais qui n'aboutit pas parce qu'il fallait à Londres l'accord du gouvernement des Indes, que Lord Curzon ne donna pas, jugeant les concessions françaises trop maigres⁵⁸. Il y avait une nouvelle raison à cette intransigeance curzonienne : le vice-roi aurait souhaité que le cas omanais soit évoqué dans les textes des accords de l'Entente Cordiale, ce qu'il n'obtint pas. L'Oman, cette apparente périphérie impériale, pourtant devenue centrale dans les préoccupations de Londres et de Paris, était la cause d'une certaine « mésentente » en des temps pourtant d'Entente Cordiale.

57 Jean Beguin-Billecocq fut nommé consul de France à Mascate le 12 juillet 1904. Né le 8 février 1875, il était le fils de Théophile Beguin-Billecocq, chef du Chiffre diplomatique au cabinet du ministre des Affaires étrangères. Il étudia le persan, l'arabe et le turc à l'École des Langues Orientales. Après être entré en 1899 au Quai d'Orsay, où son frère Louis travaillait depuis 1885, il fut attaché successivement à l'ambassade du Caire, à celle de Djeddah et à Yanbu. Ensuite, il demeura en poste à Mascate plus d'un an à partir de l'été 1904. Il quitta Mascate le 25 octobre 1905, après avoir été nommé à l'ambassade de France auprès de la Porte ottomane. C'est Roger Laronce qui lui succéda d'octobre 1905 à mai 1910. Xavier Beguin-Billecocq, *Oman. Vingt-cinq siècles de récits de voyage*, Paris, Relations internationales et culture, 1994, p. 281.

58 Les Français s'engageaient à ne plus donner de patente sans l'autorisation de Faysal, MAE 180CPCOM/51.

Devant cette impasse diplomatique, à la fin de l'année 1904 les deux parties choisirent de s'en remettre pour un règlement du problème au Tribunal de la Haye, ce qui fut permis grâce à la signature le 13 octobre 1904 d'une convention d'arbitrage entre Londres et Paris un peu moins de six mois après les accords de l'Entente Cordiale de mai 1904⁵⁹. Cette convention, qui sanctionnait l'échec de la voie diplomatique, comportait cinq articles ; elle fut paraphée par Paul Cambon pour la France et Lord Lansdowne pour Londres, en sa fonction de Secrétaire d'État pour les Affaires étrangères. Lorsque les deux parties se réunirent à nouveau quelques mois plus tard, l'affaire fut confiée officiellement au Tribunal de la Haye : par une déclaration commune, elles s'en remettaient à un jugement d'arbitrage international. En vertu des clauses compensatoires détaillées dans la convention d'arbitrage, la France et la Grande-Bretagne s'engageaient à désigner chacune leurs représentants à la Haye et à communiquer les documents nécessaires au déroulement des travaux. Le Tribunal de la Haye devait ensuite rendre sa décision dans les 30 jours suivants le début de la procédure de règlement juridique⁶⁰.

Il appartenait donc désormais à une institution internationale de trancher un conflit que ni Londres ni Paris ni le gouvernement anglo-indien n'étaient parvenus à résoudre depuis près de dix ans. Londres et Paris, en faisant appel, par le biais de la Convention d'arbitrage, à une institution « neutre », cherchaient sans nul doute à éviter toute nouvelle tension alors que l'Entente Cordiale commençait à régir les rapports entre les deux pouvoirs. La convention d'arbitrage venait ainsi providentiellement sauver une Entente Cordiale, déjà bien malmenée en Oman par l'intransigeance de Curzon alors que les Français avaient fait certains efforts depuis 1902. L'épilogue de la question de ces boutes de discorde démontre que Mascate et le Golfe, loin d'être de simples marges de l'Empire des Indes, étaient bien présents dans les affaires de la diplomatie européenne et de la justice internationale.

Reconnaissance de la souveraineté des États et rappel à l'ordre de la France

Les séances du Tribunal de la Haye commencèrent le 25 juillet 1905 et s'achevèrent le 2 août 1905. Le jugement fut rendu le 8 août 1905⁶¹. Quels furent les arguments des deux parties ?

⁵⁹ IOR L/P&S/20/82/1, 1905.

⁶⁰ Cette solution était rendue possible par un paramètre autre que l'existence d'une convention d'arbitrage datant d'octobre 1904, entre les deux parties : la France et la Grande-Bretagne étaient en effet signataires de l'un des textes issus de la Conférence Internationale de la Paix, qui s'était tenue à la Haye en 1899, et qui portait sur le règlement pacifique des conflits.

⁶¹ *The Muscat Dhows Case (France v. Great Britain)*, 1905, *The Hague Court Reports*, vol. 93, New York, Oxford University Press, 1916, p. 93-109.

Le représentant de la Grande-Bretagne bâtit l'essentiel de son argumentaire contre la France en s'appuyant sur la déclaration que la France et le gouvernement de Sa Majesté avaient signée en 1862, par laquelle les deux pays s'engageaient à respecter l'indépendance du sultanat de Mascate⁶². La concession de patentes de francisation à des sujets omanais constituait une atteinte fondamentale à cette indépendance. La cour rejeta cet argument, rappelant la souveraineté et le droit fondamental d'un État, quel qu'il soit, à donner la permission de battre son pavillon, en vertu de règles fixées par ce même État: « D'un point de vue général, il est du ressort de chaque souverain de décider à qui il accorde le droit de battre son pavillon selon des règles qu'il élabore également de son propre chef »⁶³. Edwin H. Anderson, qui commente l'affaire des boutres francisés dans ses ouvrages sur le droit maritime, voit dans cette réponse du Tribunal de la Haye une étape fondamentale dans l'histoire du droit maritime et du droit international puisque la souveraineté de l'État à concéder son pavillon y est reconnue comme inviolable⁶⁴. En aucun cas le gouvernement français, en donnant à des sujets omanais qui n'avaient pas le statut de protégés français, le droit de battre pavillon français, n'avait porté atteinte à l'indépendance du Sultan omanais⁶⁵. Edwin H. Anderson ajoute que, durant les années suivantes, des cas « similaires » à celui des boutres francisés mascatis furent examinés et que la justice, souvent locale, utilisa le même type d'arguments. Le début du xx^e siècle marque ici l'aboutissement d'une longue évolution en matière de droit maritime et international, évolution par laquelle les États se sont véritablement affirmés comme « souverains » sur les mers⁶⁶.

Mais, en revanche, comme le précisa la suite du jugement, la France avait commis des infractions à un certain nombre de traités. En effet, malgré sa souveraineté l'autorisant à concéder son drapeau selon ses propres lois et son propre droit, la France se trouvait restreinte dans cette pratique même par le contenu de traités qu'elle s'était engagée à respecter. En vertu des pouvoirs qui lui étaient conférés par la convention d'arbitrage et à la lumière des documents fournis, la Cour de la Haye put identifier les infractions commises par la France non seulement à un niveau « régional » mais également à une échelle internationale. Le jugement de la Haye trancha en déclarant que la France avait enfreint un article de l'Accord Général de la Conférence de Bruxelles et une série de textes qui réglaient le statut juridique des « protégés français ».

62 *Ibid.*

63 John Westlake, « The Muscat Dhows », *Law Quarterly Review*, vol. 23, 1907, p. 83-87 ; *The Muscat Dhows Case*, *op. cit.*, p. 95.

64 Edwin H. Anderson, « The Nationality of Ships and Flags of Convenience : Economics, Politics and Alternatives », *Tulane Maritime Law Journal*, n°21, 1996-1997, p. 139-163.

65 *The Muscat Dhows Case*, *op. cit.*, p. 96.

66 Edwin H. Anderson, « The Nationality of Ships and Flags of Convenience... », *art. cit.*

Concernant l'Acte Général de la Conférence de Bruxelles⁶⁷, les déclarations de la Cour furent les suivantes : « Bien qu'un souverain soit limité dans l'exercice de ses droits par les traités et bien que le tribunal soit autorisé en vertu de l'article 48 de la convention pour le règlement pacifique des conflits internationaux du 29 juillet 1899 et par l'article 5 du compromis du 13 octobre 1904 à « arguer de sa compétence pour interpréter le compromis ainsi que les autres traités qui pourraient être évoqués et à faire appliquer les principes du droit international », la question se pose de savoir quels sont les principes en vertu desquels les puissances signataires de l'Acte Général de la Conférence de Bruxelles du 2 juillet 1890 concernant la traite en Afrique mais aussi de l'article 32 de cet acte peuvent conférer le droit à des vaisseaux indigènes de battre leur pavillon »⁶⁸. Le but de l'article 32 de la Convention de Bruxelles était de contrôler le droit des États à autoriser à battre leur pavillon. Malgré le principe général de pleine souveraineté des États à concéder le droit d'arborer leurs couleurs, il existait donc des limitations, et la France, en tant que signataire de l'Acte Final, était tenue de lutter contre la traite, notamment en restreignant l'usage de son pavillon, dans les cas précis énoncés ci-dessus.

Parallèlement à l'article 32 de l'Acte Général de Bruxelles, d'autres textes furent évoqués. En effet, une définition précise avait été donnée du statut juridique de ceux que l'on appelait les « protégés français », et qui pouvaient, en vertu de cette qualité, bénéficier de certains droits ou privilèges, moyennant ou non finance. La cour de la Haye cita ainsi dans son jugement des actes émanant de la Porte en 1863, 1865 et 1869, et la convention franco-marocaine de 1863 qui avait désigné comme protégés français uniquement « ceux qui seront au service des consuls, secrétaire, interprète, courtiers ou autres, tant au service des consuls que des marchands, ne seront empêchés dans leurs fonctions et ceux du pays seront libres de toute imposition et charge personnelle ; il ne sera perçu aucun droit⁶⁹... ». Quant aux textes émanant de la Sublime Porte, ils appartiennent à un vaste ensemble de documents par lesquels le Sultan et son administration revinrent sur certaines des clauses contenues dans les Capitulations signées avec les puissances européennes depuis le xvi^e siècle. Dans les Capitulations, dont la France était partie signataire, on trouvait des articles relatifs à des sujets de la Sublime Porte qui pouvaient obtenir, selon des modalités variées, le statut de « protégés ».

⁶⁷ Ch. Brunet-Millon, *Les Boutriers de la mer des Indes*, op. cit., p. 161-166.

⁶⁸ *The Muscat Dhows Case, (France v. Great Britain)*, 1905, *The Hague Court Reports*, op. cit., p. 96.

⁶⁹ *Ibid.*, p. 96.

En vertu de ces actes, à la date à laquelle le verdict de la Haye fut rendu, la France ne pouvait plus reconnaître comme « protégés » que les individus appartenant aux « catégories suivantes » : les habitants des protectorats, ceux répondant aux définitions données dans la convention franco-marocaine de 1863, et également dans celle de 1880 qui étendit la protection à la famille du protégé, aux types d'individus déclarés protégés en vertu du traité de 1844 entre la France et l'Oman, et enfin à ceux qui avaient été déclarés protégés avant les textes juridiques codifiant ce statut, soit donc avant la date de 1863. On précisera ici que le traité franco-omanais identifiait comme « protégés » les personnes au service des sujets français. En fonction de ces données, le Tribunal de la Haye sanctionna donc la France.

Avant le 2 janvier 1892, date à laquelle l'Acte Général de la Convention de Bruxelles entra en vigueur, la France était autorisée à concéder le droit de battre pavillon en suivant uniquement sa propre législation. Les sujets omanais, qui avaient obtenu une patente leur donnant le droit d'arborer les couleurs françaises avant même cette date, pouvaient en conséquence la conserver⁷⁰. Mais, désormais, en vertu de l'Acte Général, il était interdit à la France de délivrer des patentes de francisation à des sujets omanais autres que ceux pouvant être considérés comme des protégés français⁷¹.

Une question se posait par ailleurs : les boutres francisés avant 1892 ou les boutres des protégés français pouvaient-ils être soumis à la fouille des navires britanniques ? Le jugement rappelait l'extraterritorialité dont bénéficiaient les protégés français, mais admettait que les patentes de francisation étaient contraires à certains articles de l'Acte général de Bruxelles, car elles pouvaient faciliter la traite⁷². Toutefois, en raison de cette complexité même, la Cour de

70 « Before the 2nd of January, 1892, France was entitled to authorize vessels belonging to subjects of His Highness the Sultan of Muscat to fly the French flag, only bound by her own legislation and administrative rules; Owners of dhows, who before 1892 have been authorized by France to fly the French flag, retain this authorization as long as France renews it to the guarantee », *ibid.*, p. 99. « Avant la date du 2 janvier 1892, la France avait le droit d'autoriser les bateaux appartenant à des sujets du Sultan de Mascate de battre pavillon français, et ce vertu seulement de sa propre législation et des règles administratives fixées. Les propriétaires des boutres à qui avait été concédé avant 1892 le droit battre pavillon français le conserve, à condition que la France accepte de renouveler les patentes ».

71 « After January 2, 1892, France was not entitled to authorize vessels belonging to subjects of His Highness the Sultan of Muscat to fly the French flag, except on condition that their owners or fitters-out had established or should establish that they had been considered and treated by France as her *protégés* before the year 1863 », *ibid.*, p. 99. « Après le 2 janvier 1892, la France n'avait plus le droit de concéder aux sujets de Sa Majesté le Sultan de Mascate le droit de battre pavillon français, exception faite de ceux qui étaient considérés et avaient été traités par la France comme des protégés français avant l'année 1863 ».

72 « Whereas the legal situation of vessels flying foreign flags and of the owners of such vessels in the territorial waters of an oriental State is determined by the general principles of jurisdiction, by the capitulations or other treaties and by the practice resulting there- from; Whereas the terms of the treaty of friendship and commerce between France and the Iman

la Haye déclara que les boutres mascatis et suris, qui avaient le droit de battre pavillon français, bénéficiaient bien de la règle d'extrajurisdiction territoriale et étaient donc exemptés du droit de visite des navires britanniques dans les eaux territoriales du Sultan de Mascate⁷³.

of Muscat of November 17, 1844, are particularly in view of the language of Article 3, « *Nul ne pourra, sous aucun prétexte, pénétrer dans les maisons, magasins et autres propriétés, possédées ou occupées par des Français ou par des personnes au service des Français, ni les visiter sans le consentement de l'occupant à moins que ce ne soit avec l'intervention du Consul de France* », comprehensive enough to embrace vessels as well as other property. Whereas, although it can not be denied that by admitting the right of France to grant under certain circumstances her flag to native vessels and to have these vessels exempted from visitation by the authorities of the Sultan or in his name, slave trade is facilitated, because slave traders may easily abuse the French flag for the purpose of escaping from search, the possibility of this abuse, which can be entirely suppressed by the accession of all Powers to Article 42 of the Brussels convention, can not affect the decision of this case, which must only rest on juridical grounds; Whereas, according to the Articles 31-41 of the Brussels Act, the grant of the flag to a native vessel is strictly limited to this vessel and its owner and [is] therefore not transmissible or transferable to any other person or to any other vessel, even if belonging to the same owner; Whereas Article 4 of the French-Muscat treaty of 1844 grants to those subjects of His Highness the Sultan of Muscat « *qui seront au service des Français [who are in the employ of French citizens]* » the same protection as to the French themselves, but whereas the owners, masters, and crews of dhows authorized to fly the French flag do not belong to that class of persons and still less do the members of their families; Whereas the withdrawal of these persons from the sovereignty, especially from the jurisdiction of His Highness the Sultan of Muscat, would be in contradiction with the declaration of March 10, 1862, by which France and Great Britain engaged themselves reciprocally to respect the independence of this Prince », *ibid.*, p. 99-100. À travers ce jugement, la Cour Internationale de La Haye rappelait l'un des enjeux fondamentaux de l'affaire des boutres : les propriétaires des boutres francisés étaient accusés de se livrer à la traite, en échappant à la surveillance des croiseurs de Sa Majesté. Comme le précise le jugement, il demeure que malgré le droit fondamental de chaque État de concéder, en vertu de traités ou de conventions particulières, le droit de battre son pavillon, mais aussi sa « protection », dans le cas du Sultanat d'Oman le cas était un peu particulier. En effet, selon le Tribunal, la concession de la protection française, mais aussi le droit de battre pavillon français représentait une atteinte à l'autorité de l'Imam de Mascate, que la France et la Grande-Bretagne s'étaient pourtant engagées à respecter en vertu de plusieurs traités signés au cours du XIX^e siècle.

432

73 La sentence arbitrale du 8 août 1905, rendue par Henry Lammash, Melville W. Fuller et A. F. de Savornin Lohman, est reproduite dans Ch. Brunet Millon, *Les Boutriers de la mer des Indes*, *op. cit.*, p. 326-344, et dans *The Hague Court Reports*, J. B. Scott (éd.), Carnegie Endowment for International Peace, New York/Oxford University Press, 1916, p. 95 [texte anglais de la sentence], p. 101 [texte anglais du Compromis], p. 466 [texte français de la sentence et du Compromis]. Maurice Bressonnet, « L'arbitrage franco-anglais dans l'affaire des boutres de Mascate », *Revue internationale de droit international public*, mars-avril 1906, t. 13, p. 143 ; *id.*, *Reports of International Arbitral Awards : Recueil des sentences arbitrales. Affaires des boutres de Mascate (France, Grande-Bretagne)*, 8 août 1905, vol. XI, Leyden, Nations Unies/United Nations, 2006, p. 83-100. En 1907, Laronce donna un recensement des boutres mascatis francisés avant 1863 : 13 armateurs pour 33 boutres. Et ensuite un état des boutres zanzibarites, ayant un établissement à Mascate et inscrits au consulat de Zanzibar comme protégés français à la suite du compromis franco-anglais du 13 mai 1904 : 8 armateurs pour 10 boutres. Était programmée la disparition par extinction des boutres francisés, puisque le Sultan fit publier à la fin de janvier 1908 une proclamation décidant que les boutriers francisés ne pourraient pas céder leurs titres de francisation, ni les transmettre par héritage, et que le décès d'un boutrier aurait désormais pour conséquence la suppression de la patente.

On le constate à la lumière de ce jugement : les tentatives d'intrusion de la France en Oman et ce qui semble le contournement d'un impérialisme avaient fait long feu. Un coup d'arrêt décisif était donné à la faculté de création de « protégés », et donc à un processus de déstabilisation subreptice de l'hégémonie britannique. En sanctionnant la France, le Tribunal de la Haye consacra en quelque sorte la prééminence de la Grande-Bretagne en Oman. Mais l'affaire des boutres francisés, alors que la France et la Grande-Bretagne signaient l'Entente Cordiale, témoignent des tensions impériales existant entre les deux parties, moins d'une quinzaine d'années avant le déclenchement de la Première Guerre mondiale. Surtout, l'affaire des boutres francisés révèle l'importance du Golfe et de l'Oman dans les stratégies impériales anglo-indiennes et françaises, et de cet espace que Valentine Chirol⁷⁴ et Alfred Thayer Mahan⁷⁵ venaient d'appeler le Moyen-Orient

74 Valentine Chirol, *The Middle Eastern Question or Some Political Problems of Indian Defence*, London, John Murray, 1903.

75 De l'amiral Mahan, voir notamment *The Problem of Asia and Its Effects upon International Politics*, Boston, Little, Brown & Co., 1900 ; *id.*, *Retrospect and Prospects, Studies in International Relations, Naval and Political*, Boston, Little, Brown & Co., 1902, p. 209-251.

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.

