

numéro

20

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

Histoire maritime
Outre-mer
Relations Internationales

*La Marine nationale
et la Première Guerre mondiale :
une histoire à redécouvrir*

III Xambo : 979-10-231-1219-1



Il reste encore beaucoup de travaux à réaliser pour mieux connaître l'histoire de la Marine française au cours de la Grande Guerre. Trois domaines d'approche ont été privilégiés. Le premier présente deux études consacrées aux combats sur mer, d'un côté avec les torpilleurs et contre-torpilleurs de la Zone des armées du Nord, de l'autre à travers les difficultés rencontrées par les pré-dreadnoughts dans les Dardanelles, cette dernière contribution méritant d'être considérée comme un modèle d'étude technique. Le second a déjà été davantage abordé : comment les opérations d'ensemble ont-elles été dirigées aussi bien pour défendre le littoral que pour mener la guerre sous-marine, cependant que la manière dont la coopération du Comité des armateurs de France a été mise en œuvre, avec plus ou moins de bonheur, est très clairement analysée. En troisième lieu, et cela est novateur, il s'agissait de savoir comment les écrivains et les peintres ont représenté la Marine nationale durant le conflit. Le regard ne devait cependant pas rester hexagonal : c'est pourquoi deux contributions, l'une anglaise, l'autre allemande, sont venues montrer comment notre Marine, ses capacités ou faiblesses et son action ont été vues – essentiellement avant le conflit lui-même – à partir des points de vue de notre principal allié comme de notre principal ennemi.

En varia, J. B. Hattendorf explique pourquoi et comment il a mis en œuvre, dirigé et réalisé l'Oxford Encyclopedia of Maritime History, qui est aujourd'hui l'ouvrage de référence dans le domaine de l'histoire maritime. Autour des traversées de l'Atlantique au xvii^e siècle par le père Dutertre ou des voyages dans les mondes océaniques de Mathieu de Genne au xviii^e siècle, ce sont les conditions des voyages maritimes mais aussi de la découverte d'autres mondes qui sont analysées, cependant que l'étude des bâtiments architecturaux permettant le transit des émigrants à la fin du xix^e et dans la première moitié du xx^e siècle ouvre des horizons inattendus. Enfin, nous sommes ramenés à proximité de la Grande Guerre par l'étude des tentatives pour mettre sur pied une organisation unique de Défense nationale avant 1914. On ajoutera qu'une position de thèse nous permet d'aborder la question du rôle et de l'attitude des amiraux durant le gouvernement de Vichy, tandis que deux autres approfondissent l'une les problèmes de la citoyenneté à Marseille au xviii^e siècle, l'autre l'essor et la chute irrémédiable de la pêche industrielle rochelaise au xx^e siècle.

Tout cela montre le caractère novateur de la Revue d'histoire maritime. Le renouvellement est encore accru par de nombreux comptes rendus et par la publication d'une nouvelle liste de mémoires de masters et de thèses récemment soutenus dans les universités de notre pays.

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME
n° 20 • 2015/1

**La Marine nationale et la
Première Guerre mondiale :
une histoire à redécouvrir**

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 : 978-2-84050-988-2

PDF COMPLET : 979-10-231-1203-0

PDF À L'ARTICLE :

I Preneuf Vaisset Vial : 979-10-231-1204-7

I a Billard Delumeau Grinnaert : 979-10-231-1205-4

I a Gomez : 979-10-231-1206-1

I b Vaisset Preneuf : 979-10-231-1207-8

I b Borde : 979-10-231-1208-5

I b Boulard : 979-10-231-1209-2

I c Martin : 979-10-231-1210-8

I c Epkenhans : 979-10-231-1211-5

I d Bruneau : 979-10-231-1212-2

I d Robichon : 979-10-231-1213-9

II Hattendorf : 979-10-231-1214-6

II Roulet : 979-10-231-1215-3

II Boer : 979-10-231-1216-0

II Bosser : 979-10-231-1217-7

II Vial : 979-10-231-1218-4

III Xambo : 979-10-231-1219-1

III Moulinier : 979-10-231-1220-7

III Girardin Thibaud : 979-10-231-1221-4

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois,
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

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

Éditorial

Jean-Pierre Poussou.....	7
--------------------------	---

I. DOSSIER

LA MARINE NATIONALE ET LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE : UNE HISTOIRE À REDÉCOUVRIR

La Marine nationale et la Première Guerre mondiale : une histoire à redécouvrir Jean de Préneuf, Thomas Vaisset et Philippe Vial.....	15
--	----

COMBATTRE À LA MER

Les Dardanelles ou la fin de l'illusion des prédreadnoughts : l'apport de la modélisation informatique Jean-Yves Billard, Isabelle Delumeau et François Grinnaert	25
« Tranchées mouvantes... » : vivre et combattre sur les torpilleurs et contre-torpilleurs de la Zone des armées du Nord Olivier Gomez.....	43

LA GUERRE SUR MER : ENJEUX ET STRATÉGIES DE POUVOIR

Le Parlement, la Marine et la création de la direction de la guerre sous-marine, 1914-1917 Thomas Vaisset et Jean de Préneuf.....	67
Le Comité central des armateurs de France face aux enjeux de la guerre maritime Christian Borde	91
La défense littorale pendant la Grande Guerre : un laboratoire interarmées ? Emmanuel Boulard	103

LA MARINE NATIONALE AU MIROIR DES AMIS ET DES ENNEMIS

La Marine nationale française vue par l'amiral Fisher : entre rival au long cours et allié inutile Christopher Martin.....	119
La flotte allemande de haute mer et la Marine française de la fin du XIX ^e siècle à la Première Guerre mondiale Michael Epkenhans.....	143

COMMÉMORER ET REPRÉSENTER

La Marine française dans la Grande Guerre à l'épreuve de la littérature Jean-Baptiste Bruneau	157
Les missions Marine en 1917-1918 François Robichon.....	177

II

VARIA

L'histoire maritime, l'histoire de la science de la navigation et l' <i>Oxford Encyclopedia of Maritime History</i> John B. Hattendorf	195
Dire et raconter la traversée de l'Atlantique au xviii ^e siècle : les trois voyages de Jean-Baptiste Dutertre aux Antilles (1640-1656) Éric Roulet.....	205
4 Parcourir, observer et décrire le monde : le journal du <i>Voyage aux Indes orientales</i> de Mathieu de Gennes et la construction des savoirs par les navigateurs au siècle des Lumières Claire Boër	229
Pour une histoire architecturale des bâtiments de transit (1849-1934) Anne Bosser.....	249
La Défense nationale avant 1914, une utopie institutionnelle ? Philippe Vial.....	269

III

CHRONIQUE

« Vuyder la ville » : la fabrique de la citadinité dans un port méditerranéen (Marseille, 1660-1710) Position de thèse de Jean-Baptiste Xambo	297
L'essor et le déclin de la pêche industrielle à La Rochelle entre 1871 et 1994 Position de thèse d'Henri Moulinier	305
Des amiraux au service de Vichy Position de thèse d'Odile Girardin-Thibeaud	313
Listes des masters d'histoire maritime soutenus dans les universités françaises en 2012, 2013 et 2014 (suite).....	323

IV
COMPTES RENDUS

Bernard Michon, <i>Le Port de Nantes au XVIII^e siècle, construction d'une aire portuaire</i>	329
Gérard Le Bouëdec (dir.), <i>L'Asie, la mer, le monde. Au temps des Compagnies des Indes</i>	333
« Les grands ports mondiaux », numéro spécial de <i>Questions internationales</i>	336
Michèle Battesti (dir.), <i>La Piraterie au fil de l'histoire : un défi pour l'État</i>	339
« En mer avec les pirates et les corsaires », n° 9 du <i>Figaro Histoire</i>	343
Antonella Alimento, <i>War, Trade and Neutrality: Europe and the Mediterranean in the seventeenth and eighteenth centuries</i>	345
Alain Blondy, avec la collaboration de Xavier Labat Saint Vincent, <i>Malte et Marseille au XVIII^e siècle</i>	349
Collection Histoire maritime	353

ÉDITORIAL

Jean-Pierre Poussou

Comme nous le pratiquons, le présent numéro de la *Revue d'histoire maritime* est construit autour d'un dossier : « La Marine nationale et la Première Guerre mondiale : une histoire à redécouvrir » ; à ce dossier s'ajoutent, en *Varia*, un ensemble de cinq contributions, ainsi que la chronique (listes de travaux venus à soutenance et positions de thèses), et les comptes rendus, soit un découpage classique, ce qui n'est pas le cas du contenu du numéro, à commencer par le dossier, fort de dix textes.

Même si c'est sa tâche primordiale, ce qui a parfois été oublié, le Service historique de la Défense (SHD) n'a pas simplement pour but de rassembler les archives concernant celle-ci, de les organiser et de les mettre au service du public, non seulement au centre national installé au château de Vincennes, que connaissent bien les chercheurs, mais aussi dans les dépôts provinciaux qui se trouvent, pour la Marine, à Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon, il lui revient également de rédiger, à la demande de l'état-major, des études et de valoriser les fonds dont il a la charge. C'est dans ce cadre que Thomas Vaisset et Philippe Vial, qui appartiennent au SHD, et Jean Martinant de Préneuf, actuellement maître de conférences à l'université Charles-de-Gaulle-Lille III mais qui fut auparavant membre du SHD, ont proposé de diriger et coordonner un dossier consacré à notre Marine nationale durant la Première Guerre mondiale, ce qu'avec raison ils ont appelé « une histoire à redécouvrir ».

Il en est résulté neuf contributions, que nous publions ici, précédées d'un texte de synthèse qui invite à redécouvrir cette histoire sans aucun doute quelque peu délaissée, et à en apprécier aussi bien l'historiographie que les enjeux et les approches. Il s'agissait également, bien évidemment, de se situer dans le cadre du centenaire de la Grande Guerre et, ce faisant, de répondre à un enjeu historiographique : si, outre-Manche, voire aux États-Unis, les historiens mettent volontiers en valeur le rôle des marines britannique et américaine, il n'en va pas de même pour la Marine nationale qui se voit créditer au mieux d'une participation mineure. L'historiographie française n'a pas été beaucoup plus généreuse. Pis encore, un auteur aussi connu que Paul Kennedy va même

jusqu'à oublier « le rôle de la Marine française dans l'adoption décisive des convois par les Alliés », thème dont on peut regretter au passage qu'il soit absent du présent dossier. Pour les coordonnateurs, un deuxième objectif était d'inciter à aborder l'étude de ce conflit sous l'angle de la globalité, en cherchant également quelles avaient été les retombées de notre activité maritime sur la société française, le troisième étant de mettre l'accent sur des aspects plus proprement techniques. Il s'agissait enfin de connaître les enjeux de pouvoir liés à la Marine nationale, qu'ils soient internes au pouvoir politique ou en lien avec l'armement en général.

8 Les contributions ont été regroupées en quatre thèmes : combattre à la mer ; la guerre sur mer : enjeux et stratégies de pouvoir ; la Marine nationale au miroir des amis et ennemis ; commémorer et représenter. Le premier est sans aucun doute le plus fondamental puisqu'il s'agit d'étudier la Marine au combat, thème extrêmement vaste qui aurait pu constituer à lui seul un dossier. D'un côté, avec O. Gomez, c'est l'action des torpilleurs et contre-torpilleurs dans la Zone des armées du Nord contre les torpilleurs et sous-marins allemands basés en Belgique, qui est analysée ; l'auteur montre, ce qui est nouveau, quelle fut l'expérience combattante en mer au cours de cette « petite guerre » menée dans des conditions souvent éprouvantes, notamment par suite des patrouilles et engagements nocturnes. De l'autre, nous disposons, ce qui est très rare, d'une véritable étude technique, réalisée par une équipe d'enseignants à l'École navale de Brest – I. Delumeau, J.-Y. Billard, F. Grinnaert –, qui nous apporte un texte très innovant puisqu'à partir de la modélisation informatique les auteurs de ce texte nous expliquent pourquoi, « au feu des Dardanelles », les pré-dreadnoughts français et britanniques ont échoué, ce qui contribua puissamment au revers que représenta cette opération et conduisit au retrait du Premier Lord de l'Amirauté, Winston Churchill ; grâce aux méthodes de l'archéologie expérimentale, on voit le poids qu'ont joué les défauts techniques dans l'échec de l'opération. C'est très neuf et très stimulant. À certains égards, la contribution d'E. Boulard, qui figure dans le second thème, aurait pu figurer dans le précédent puisqu'il s'agit de la bataille livrée dans les eaux côtières contre la flotte sous-marine allemande, mais l'auteur n'est pas tourné vers les combats proprement dit : son but est de souligner que, par un dépassement indispensable de la guerre des Armes, le conflit a obligé à la coopération sous peine de ne pouvoir faire face à la menace. Il s'agit à la fois d'un enjeu de pouvoir et de l'organisation et du déploiement de la défense littorale, questions bien peu connues jusqu'ici et que ses travaux de thèse l'ont amené à maîtriser. Avec Th. Vaisset et J. de Préneuf, nous nous situons au contraire au niveau du ministère lui-même : comment la Marine, le gouvernement et le Parlement se sont-ils affrontés et ont-ils collaboré pour diriger la guerre sous-marine ?

En fait, on eut à la fois la « dictature ministérielle » et la prédominance du Parlement sur l'état-major, le tout aboutissant à la création d'une direction générale indépendante de celui-ci. De collaboration, il est également question avec C. Borde, mais cette fois à propos de l'attitude du « Comité central des armateurs de France face aux enjeux de la guerre maritime » et de ses rapports avec l'État. Le lobbying des armateurs ne cessa pas, les affrontements non plus ; on en arriva, néanmoins, à la fin de la guerre, à un compromis.

Nous quittons le territoire hexagonal pour apprendre comment notre Marine était perçue à l'étranger. Tout ne pouvant être traité, le choix est bon puisque nous avons d'un côté, avec C. Martin, le regard du principal dirigeant de la *Royal Navy* au début du xx^e siècle John A. Fisher, de l'autre, avec M. Epkenhans, un exposé de la manière dont la Marine allemande considérait les problèmes que pouvait lui poser la Marine française. Pour être intéressant, le texte de ce dernier a le défaut de s'arrêter au moment du conflit, et de n'aborder celui-ci que d'une manière très limitée, se situant ainsi presque en dehors du dossier. L'idée principale en est que nos voisins et ennemis ne prêtèrent qu'une attention limitée à notre Marine. Quant aux points de vue exprimés par Fisher, le moins que l'on puisse dire, c'est que le regard de notre principal allié était particulièrement décapant ; mais si ce texte est roboratif et très éclairant quant aux opinions existant outre-Manche, il a également le défaut de n'aborder que très peu le temps de la guerre lui-même. En un sens, cela fait contraste avec les représentations par les peintres de notre flotte de guerre ! Car F. Robichon attise notre curiosité en nous montrant comment, en plein conflit, cette vieille tradition des peintres de la Marine a été utilisée de manière tout à fait neuve puisque, si des peintres avaient été envoyés aux armées en 1916, la Marine avait été oubliée, ce qui fut réparé en 1917. Pour sa part, J.-B. Bruneau montre à travers les romans et essais consacrés à la guerre sur mer, un ensemble trop délaissé jusqu'ici, le regard souvent aigu que ceux qui écrivaient – et qui étaient souvent des hommes du métier – portèrent sur cette arme durant le conflit. Pour lui, la guerre sur mer entre 1914 et 1918, cesse d'être, comme c'est le cas à travers l'œuvre de G. G. Toudouze, « prétexte à l'aventure », ou de se limiter à une littérature de justification de l'action de la Marine » – P. Chack, L. Guichard – pour atteindre des réalités plus complexes, notamment celle de la vie des combattants en mer qu'évoquait plus haut dans ce numéro O. Gomez.

Aussi bien les diverses contributions que le texte de présentation du dossier, indiquent des pistes, soulignent les lacunes des recherches entreprises jusqu'à présent, et proposent une série d'axes pour les travaux à venir, ce qui est extrêmement précieux et sera très utile. On me permettra d'y ajouter l'idée qu'il faudrait aussi mieux scruter la manière dont, par delà les différences de sources, voire de méthodes, les historiens des pays étrangers ont abordé, tout

particulièrement au Royaume-Uni et aux États-Unis, l'étude de leurs Marines nationales à l'approche de la Grande Guerre, durant celle-ci, et au lendemain du conflit.

Parmi les cinq articles faisant partie des *Varia*, l'un d'entre eux peut se rattacher au dossier même s'il se situe en amont de celui-ci : c'est celui de Ph. Vial qui montre comment est née, avant 1914, dans l'esprit d'Henri Jung et de Gaston Moch, l'idée d'une Défense nationale unifiée, pour laquelle s'est battu Adolphe Messimy. À l'image de la Grande-Bretagne, la France s'est dotée en 1905 d'un organisme unique, le Conseil supérieur de la Défense nationale, mais son fonctionnement fut très médiocre. Messimy avait espéré une relance grâce à la réforme de 1911, mais ce ne fut pas le cas. Il est significatif pour nous que dans les débats qui furent les siens, notamment pour la défense des côtes et l'outremer, ne figuraient pas les marins ! D'ailleurs, Castex ne s'y intéressa pas. L'armée de terre resta donc tout à fait prédominante.

10

Deux autres textes concernent la navigation. À travers les voyages aux Antilles du père Dutertre, au milieu du XVII^e siècle, É. Roulet évoque les conditions des passagers, montre à quel point le monde maritime leur paraît étrange et souligne la rudesse de la vie de marin. La traversée est un moment particulièrement éprouvant qui oblige chacun à puiser de profondes ressources en lui-même, l'intérêt du texte de Dutertre étant son caractère précis, loin du romanesque. Avec Mathieu de Gennes, dont les écrits sont analysés par C. Boër, il s'agit de tout autre chose : une nouvelle manière de voir qui correspond à l'émergence, au XVIII^e siècle, des sciences de l'homme, et débouche sur la mise en valeur de la diversité du monde et des humains. Dès le début des voyages transatlantiques, les déplacements humains se sont multipliés, atteignant une ampleur inusitée avec la traite atlantique des noirs d'un côté, l'émigration européenne aux États-Unis de l'autre, la première aux XVII^e et XVIII^e siècles, la seconde dans la deuxième moitié du XIX^e siècle et au début du XX^e. Celle-ci était une réelle opportunité pour les grandes compagnies de navigation qui venaient de se constituer mais elles se trouvèrent confrontées à un problème matériel précis : comment organiser les ultimes lieux de transit pour émigrants ? La solution fut recherchée soit dans la construction d'hôtels adaptés à cette fonction, soit – en Grande-Bretagne – dans la construction de grands dépôts pour émigrants. C'est à l'histoire architecturale de ces bâtiments de transit que s'est consacrée A. Bossier, auteur d'un texte qui retiendra par son originalité.

Enfin, nous avons eu la chance que l'un des grands maîtres actuels de l'histoire maritime, John B. Hattendorf, nous confie le texte d'une conférence dans laquelle il a présenté l'*Oxford Encyclopedia of Maritime History* qu'il a dirigée. Il a voulu cet ouvrage pour rompre avec ce qu'il considère comme un enfermement de la plupart des spécialistes anglo-saxons d'histoire maritime, lesquels se

cantonnent pour la plupart à un domaine précis, sans guère se préoccuper de l'histoire globale, et ont du mal à participer à des démarches pluridisciplinaires, voire à se situer dans le cadre de vues transversales de l'histoire maritime. Il fut d'ailleurs douloureusement étonné par le refus premier d'une partie des collaborateurs pressentis à dépasser leur pré carré habituel. L'enjeu était donc de réaliser un ouvrage global, refusant l'histoire fragmentée pratiquée jusque-là, et fournissant un ouvrage de référence concernant tous les domaines de la science maritime sous le prisme de l'approche historique. La réalisation fut difficile à mettre en œuvre – il ne nous le cache pas – mais nous pouvons dire aujourd'hui que la réussite est totale, ce qui n'en rend que plus précieuse la publication de son texte.

La chronique a été nourrie grâce à la collaboration de plusieurs universités qui nous ont envoyé des listes de soutenances de masters ou de thèses. Il s'y est ajouté trois positions de thèse dont la soutenance vient tout juste de survenir et, bien entendu, plusieurs comptes rendus.

III

Chronique

« VUYDER LA VILLE » : LA FABRIQUE DE LA CITADINITÉ DANS
UN PORT MÉDITERRANÉEN (MARSEILLE, 1660-1710)

Jean-Baptiste Xambo

À partir de deux interdictions collectives de territoire prononcées contre des « étrangers » à Marseille pendant l'Ancien Régime, cette thèse se propose d'interroger les modalités de la construction des marges de la communauté urbaine et les processus de transformation des catégories légitimes d'appartenance à la ville.

Nous avons abordé la question des droits à la ville à partir d'un angle a priori marginal, celui des droits des forçats libérés des galères royales à Marseille. Alors que les travaux désormais classiques d'André Zysberg² ont apporté une connaissance fine de l'expérience concentrationnaire que constitue le monde des galères, il nous est apparu que cette mobilité contrainte ouvrait aussi des perspectives intéressantes pour penser l'accueil des étrangers dans la ville moderne. En effet, ce sont quelques 12 000 condamnés qui s'entassent dans le port en 1700³, avec le droit d'y travailler la journée, mais aussi d'y élire domicile après leur libération. Notre premier contact avec la documentation est un ordre du ministre de la Marine qui, en 1704, ordonne aux forçats libérés de « vuyder la ville » dans les 24 heures, sous peine de retourner en galère. Alors que la royauté produit cette nouvelle norme, une première enquête réalisée dans le cadre de notre Master a montré sans détour l'origine municipale de cette expulsion, prononcée malgré la ferme opposition des officiers royaux des galères. Au nom

1 Cette thèse de doctorat en histoire de l'École des hautes études en sciences sociales a été soutenue le 29 novembre 2014, au pôle régional de Marseille de l'EHESS, devant un jury ainsi composé : Jean Boutier, directeur d'études à l'EHESS, directeur de la thèse ; Gilbert Buti, professeur à l'université d'Aix-Marseille, rapporteur et président du jury ; Stéphane Durand, rapporteur, professeur à l'université d'Avignon et des Pays de Vaucluse ; Simona Cerutti, directrice d'études à l'EHESS ; Olivier Raveux, chargé de recherches au CNRS ; Biagio Salvemini, professeur à l'Università degli Studi de Bari.

2 André Zysberg, *Les galériens. Vies et destins de 60 000 forçats*, Paris, Éditions du Seuil, 1987.

3 Ils représentent alors plus de 15% de la population urbaine.

des désordres que produiraient les forçats libérés, la lieutenance générale de police marseillaise, contrôlée par la municipalité, a désormais la compétence d'expulser des sujets du roi, du fait de leur condamnation passée. À l'aune des capacités de négociation dont font alors preuve les échevins de Marseille, il nous faut repenser l'affaiblissement généralement postulé du pouvoir municipal après la réorganisation des institutions politiques locales en 1660, et reconsidérer l'imposition de l'ordre absolutiste à Marseille.

298

Cette recherche doctorale se fixe donc comme objectif initial de reconstituer les configurations institutionnelles précises qui, en 1704, fondent l'interdiction de territoire des forçats libérés, qui rejoignent alors la catégorie des « vagabonds et gens sans-aveu », au rang des populations systématiquement réprimées. Comprendre cette décision d'expulsion appelle à l'intégrer dans le premier contexte que dessinaient les sources : celui d'un champ de force extrêmement tendu qui opposait, à l'échelle de la ville, l'ancienne noblesse consulaire – à laquelle les galères offraient une juridiction importante dans la ville – aux nouveaux hommes forts de la cité, les négociants. Le lien intrinsèque qui se faisait jour entre ces configurations institutionnelles et l'invention de nouvelles conditions d'extranéité montrait la capacité de ces controverses à transformer les catégories d'appartenance⁴ légitimes à Marseille. Outre les forçats libérés, la mise en regard des fonds d'archives marseillais et parisiens m'a par ailleurs donné accès à des négociations portant sur la condition de l'ensemble des membres du corps des galères qui, par centaines, pratiquent quotidiennement la ville : des forçats, des esclaves turcs, des soldats, mais encore des femmes de forçat et des passe-gavette⁵. Et ces négociations font apparaître la nature profondément disputée de certaines conditions d'extranéité à Marseille⁶.

Pour extraire le propos des seules négociations avec l'administration des galères, nous avons choisi de décrire un autre processus de négociation des frontières communautaires, qui aboutit, en 1682, à l'expulsion de plusieurs familles de négociants juifs installées à Marseille. Tout comme les conflits juridictionnels induits par la présence des gens des galères, la campagne politique à l'origine de cette décision royale a engendré des sources nombreuses qui nous permettent de

4 Nous appelons catégories d'appartenance les modes par lesquels s'organise l'accès à la citoyenneté dans une communauté politique donnée. Ces catégories font notamment l'objet du groupement de recherche international APOCOPE (Appartenance locale et communauté politique : relations sociales, droits et revendication).

5 Les archives de police font d'abord état de « jeunes garçons qui couchent dans les baraques des forçats » flottant le long du quai. Les passe-gavette sont ceux qui peuvent attester de leur emploi au service d'un forçat pendant la journée et qui disposent du droit de vivre dans le port.

6 Simona Cerutti, *Étrangers. Étude d'une condition d'incertitude dans une société d'Ancien Régime*, Paris, Bayard, 2012.

recomposer, au moins partiellement, les configurations d'acteurs et l'évolution de leurs argumentaires, ainsi que les enjeux contextualisés qui en déterminent l'issue. Et alors que tout semblait distinguer les situations de centaines de forçats libérés de celle de cette petite colonie de négociants juifs installés à Marseille, la généalogie de leur expulsion s'organise, dans les sources elles-mêmes, de façon tout à fait comparable. En effet, par diverses formes de négociation et de lobbying, les deux mobilisations ségrégationnistes de la municipalité prennent peu à peu la forme d'une affaire politico-juridique opposant d'importants réseaux interinstitutionnels. Mobilisant la quasi-intégralité des nombreuses juridictions compétentes sur le territoire urbain⁷, ces deux affaires mettent ainsi à nu les processus de formation des causes collectives, c'est-à-dire la dynamique de l'action politique⁸ ». Chronologique, la forme narrative retenue pour la thèse devait être en mesure de rendre compte des hésitations des autorités, et ainsi de décrire l'incertitude de la condition réservée à des groupes façonnés par l'action politique, pendant près d'un demi-siècle. Ainsi, plutôt qu'une monographie de ces groupes ou de ces institutions, l'objectif a été de décrire, aussi précisément que possible, les opérations collectives et disputées de la délimitation des frontières de la communauté urbaine.

Le premier chapitre de la thèse considère les modifications importantes que l'édit d'affranchissement du port (1669) impose aux conditions d'accès à la ville ainsi qu'au statut de bourgeois de Marseille. Renforçant la légitimité des lieux traditionnels de l'appartenance à la ville moderne - le mariage, la résidence stable et la propriété immobilière -, face à l'arbitraire municipal, il en impose un nouveau : la pratique assidue du commerce pendant douze années. Par ailleurs, il ouvre une brèche importante dans le principe de catholicité qui gouvernait jusqu'alors l'organisation de la communauté et ses modes de recrutement : pourvu qu'il soit négociant, quiconque peut venir à Marseille et espérer bénéficier du statut de bourgeois.

Les chapitres 2, 3 et 4 cherchent alors à reconstituer la généalogie de l'expulsion des négociants juifs, originaires de Livourne et de Nice⁹, depuis leur autorisation d'installation en 1670. Outre les configurations d'acteur, il s'est agi

7 Parmi les principales institutions qui concourent à l'édiction de ces normes, on recense l'échevinage, la chambre de commerce, l'administration des galères, l'évêché, l'amirauté, la sénéchaussée, le parlement et l'intendance de Provence, les secrétariats d'Etat au commerce, à la marine et aux affaires étrangères, le roi, etc. Sans oublier le rôle central joué par ces étrangers eux-mêmes dans les négociations.

8 Luc Boltanski, Élisabeth Claverie, Nicolas Offenstadt, Stéphane Van Damme (dir.), *Affaires, scandales et grandes causes. De Socrate à Pinochet*, Paris, Stock, 2007.

9 Les deux fondateurs de cette colonie éphémère sont Joseph Vaïs Villareal et Abraham Atias, qui sont originaires de Livourne.

de saisir les différentes traductions de la volonté ségrégationniste des Marseillais. Pour ce faire, nous avons choisi de porter une attention toute particulière aux justifications et aux modes d'administration de la preuve produits par les auteurs des sources, perspective qui implique aussi la prise en compte des caractéristiques des supports communicationnels utilisés, qu'il s'agisse de lettres, de mémoires, de suppliques, etc. À travers ces éléments, nous avons tenté de reconstituer les « contextes autochtones » qui nous permettent de saisir, par fragments, les éléments qui font sens dans l'espace logique des décideurs politiques en charge de définir la frontière entre citoyens légitimes et illégitimes. Autrement dit, refusant d'imposer aux situations et aux phénomènes observés des contextes déterminés de l'extérieur, nous avons pris le parti de laisser les acteurs déployer leurs propres jeux d'échelles.

300

Faisant l'objet du second chapitre, les premières revendications marseillaises s'inscrivent ainsi dans une temporalité longue, organisée autour d'anciens règlements royaux interdisant l'installation de juifs en Provence et à Marseille, mais aussi de stéréotypes classiques qui fondent un antijudaïsme « légitime » et racialisant. Leurs ambitions réglementaires portent par ailleurs les traces de l'influence des modèles inquisitoriaux espagnols et portugais, et montrent encore la profonde hétérogénéité des traditions que mobilisent les échevins. À partir des arguments de Colbert et des Marseillais, au chapitre 3, le but a été de cerner les attentes et les craintes suscitées par cette installation. À l'appui des correspondances de Colbert et des livres de compte des négociants juifs, notamment, nous montrons tout d'abord que leur activité à Marseille répond, dans une large mesure, aux attentes de la royauté quant à un accroissement des volumes de marchandises en transit dans le port de Marseille et à la densification de ses liens avec les Echelles du Levant. Par ailleurs, la confrontation des discours de Colbert avec ceux des députés de la chambre de commerce fait apparaître deux visions résolument divergentes de l'espace du port franc et de la politique commerciale française en Méditerranée, donc deux définitions concurrentes du bien public. À partir des motifs de leur expulsion, nous avons tenté, dans un quatrième chapitre, de considérer sérieusement l'argument qui détermine la décision du roi : leur participation présumée à l'activité des corsaires barbaresques contre les navires marseillais. Tant les dimensions diplomatiques que le vécu local des crises géopolitiques méditerranéennes montrent tout le poids des conjonctures dans l'expulsion de ces négociants juifs, qui représente une transformation importante du projet colbertiste dont l'édit d'affranchissement était porteur.

Quant aux chapitres 5 et 6, ils considèrent les voies par lesquelles les membres du peuple des galères parviennent à jouir de droits politiques à Marseille, qu'il s'agisse de soldats, de « Turcs et forçats », de femmes de forçats, d'esclaves

baptisés, ou encore de forçats libérés. Après avoir mis en évidence les liens qui unissent filiation, transmission et citoyenneté dans l'œuvre du juriste Cardin Lebret¹⁰, notamment celui qui associe condamnation aux galères et extranéité, le chapitre 5 démontre la capacité des galères à constituer un lieu politique, un véritable corps de défense sociale.

En effet, à l'instar de Colbert ou du Parlement de Provence vis-à-vis des négociants juifs, les officiers de galères sont, eux aussi, capables de produire des droits à la ville pour les membres de leur corps¹¹, et ainsi d'exercer une part de souveraineté à Marseille¹². En lien direct avec ce dernier aspect, le sixième chapitre tente enfin de considérer l'expulsion des forçats libérés à l'aune des processus de production de la marginalité. En effet, les négociations de la municipalité avec les officiers des galères ainsi qu'avec les recteurs des hôpitaux et les forçats libérés eux-mêmes, mettent en lumière les marges de manœuvre en même temps que la fragilité de la condition de ces citoyens sous protection, et ainsi la grande plasticité des frontières de la communauté urbaine.

Si chaque cas apporte, nous le croyons, certains éléments nouveaux de connaissance concernant les différents champs envisagés, les principaux résultats proviennent de la mise en ligne de ces affaires. Ils décrivent en effet des processus disputés d'affiliation à la communauté urbaine et mettent en évidence l'action des lieux, des personnes, des institutions et des normes qui les gouvernent.

Cette thèse contribue tout d'abord à montrer que la ségrégation de population est sous-déterminée. Autrement dit, malgré la mobilisation d'héritages juridiques et idéels parfois très anciens, ces interdictions de territoire ne sauraient résulter d'une histoire pré-écrite. Elles dépendent au contraire de processus denses de négociation, et de conjonctures inattendues. Les régimes de causalité qui fondent ces décisions sont par ailleurs rétifs à toute tentative pour les enfermer dans un « champ » donné, renvoyant à des enjeux à la fois sociaux, politiques, économiques, religieux, culturels, etc.

Un second apport de ce travail pourrait être constitué par ce qu'il parvient à montrer de la multiplicité des juridictions compétentes pour dire l'appartenance d'étrangers à la ville, et donc dans la fabrique des citoyens. Par la capacité des

10 Cardin Lebret, *De la souveraineté du Roy*, Paris, Toussaints du Bray, 1632.

11 La compétence juridictionnelle qui leur est reconnue, leur permet de doter les différentes catégories de personnes sous leur autorité de différents droits politiques dans Marseille, droits qui vont de la fréquentation des lieux publics après le couvre-feu (soldats) à l'installation définitive dans la ville (forçats libérés), en passant par la résidence temporaire (femmes de forçats).

12 Ces compétences juridictionnelles donnent aux officiers généraux des galères des prérogatives en matière de police, de justice, d'approvisionnement et de citoyenneté.

officiers mais aussi des recteurs d'hôpitaux à accorder le droit légitime de s'installer en ville aux groupes qu'ils administrent, on peut affirmer que la protection directe exercée par ces « opérateurs de citoyenneté » organise alors largement l'accès des groupes marginaux à la citoyenneté.

Découlant de la précédente, une troisième conclusion se dégage : la marginalité juridique de certains groupes est construite politiquement. En effet, les droits dont bénéficient les citoyens protégés par les juridictions précédemment évoquées, restent fortement précarisés par leur dépendance vis-à-vis d'un corpus normatif plus ou moins instable, fruit des négociations engagées entre les différents opérateurs de citoyenneté compétents à Marseille. La condition juridique de ces « marginaux » fluctue en fonction des capacités de leur protecteur à assurer leur légitimité.

302

Les tensions interjuridictionnelles fortes qu'engendrent les processus de ségrégation ou de protection font apparaître l'enjeu politique majeur qui les sous-tend, et mettent à nu le lien qui, hier comme aujourd'hui, relie la souveraineté à la capacité de définir les conditions d'accès à la citoyenneté. En effet, les juridictions observées ne se disputent pas seulement la protection d'un groupe plus ou moins restreint, mais bien plutôt la capacité à produire des droits politiques dans la ville, à dire la citoyenneté. Ces controverses sont d'ailleurs un lieu de rééquilibrage important des compétences juridictionnelles de chacun, et constituent l'occasion d'une nouvelle répartition de la souveraineté sur la ville.

Enfin, outre leur capacité à modifier les rapports de force politiques dans lesquels est engagée la municipalité, ces campagnes municipales ségrégationnistes pour obtenir le bannissement systématique de nouvelles catégories de personnes, mettent en œuvre une conception nouvelle de l'espace même de la ville. Qu'il s'agisse de moraliser le négoce marseillais par l'expulsion des négociants juifs, ou de vider l'espace du quai des populations considérées comme nocives au bien du commerce, les échevins et députés de la chambre de commerce produisent peu à peu une cité négociante, où la purge des populations indésirables devient l'expression d'une nouvelle spatialité urbaine¹³.

Si la thèse a pu nous permettre d'observer les modes d'occupation et de contrôle des territoires portuaires et frontaliers de la ville, nous prévoyons de porter le regard vers un quartier de la ville oublié par l'historiographie : Cavailon. Au septentrion, sans accès direct au port, il est encore partiellement cultivé et serait marqué par les allées et venues de paysans et laboureurs provençaux. Il s'agira de décrire l'accueil que réserve Marseille à ces populations mobiles,

13 Michel Lussault, *L'homme spatial. La construction sociale de l'espace humain*, Paris, Éditions du Seuil, 2007.

mais aussi la façon dont celles-ci façonnent la ville, sa surveillance, ses métiers et ses modes d'habiter.

Par ailleurs, un premier sondage effectué dans les archives municipales et dans les registres paroissiaux de l'église cathédrale de Marseille, pour les années 1685-1686, a fait apparaître un phénomène tout à fait passionnant : les baptêmes de dizaines d'hommes libres et d'esclaves musulmans. À travers ces premières traces, nous avons commencé à cerner la portée du sacrement en termes d'accès aux droits politiques. Si l'on a pu mettre au jour le rôle central des parrains et marraines dans cette cérémonie d'affiliation à la communauté, il nous reste à en préciser les contours et à tenter de tracer l'itinéraire de ces nouveaux chrétiens accueillis à Marseille. De plus, une comparaison internationale, avec les cas espagnols et portugais notamment, est envisagée.

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 thalocratie

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

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^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*