

numéro

21

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

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

Tiré à part

Varia: Pierre Le Bot – 979-10-231-1276-4



*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

« BEAUCOUP DE MAL ET PEU D'HONNEUR » : LA MARINE ROYALE EN GUERRE CONTRE TUNIS ET TRIPOLI (1727-1729)

Pierre Le Bot

Doctorant, université Paris-Sorbonne (Paris IV)

Il sera question ici d'événements aujourd'hui bien oubliés, et qui font pourtant écho, sinon à l'actualité géopolitique la plus brûlante, du moins à une histoire très récente. L'apparition, en 1727, de plusieurs corsaires barbaresques sur les côtes de Provence, au mépris des traités conclus par la France avec les Régences¹, donna lieu en 1728 à l'envoi d'une escadre qui obtint sans difficulté la soumission de Tunis, mais fut contrainte de bombarder Tripoli, déclenchant ainsi une courte guerre en Méditerranée orientale, jusqu'à la fin de l'été 1729. Ce fut le premier conflit livré par la Marine de Louis XV, en paix depuis près de quinze ans, et s'il ne soutient évidemment pas la comparaison avec les grandes guerres franco-britanniques de Succession d'Autriche et de Sept Ans, il présente pourtant des caractéristiques qui peuvent en rendre l'étude intéressante aujourd'hui.

Notons pour commencer qu'il s'agit d'un conflit *limité*, qui correspond moins à une guerre formellement déclarée entre deux États, qu'à ce que nous appellerions aujourd'hui une « opération extérieure », puisque la régence de Tripoli demeurerait théoriquement vassale du sultan ottoman, lui-même allié de la France. Toute conquête ou occupation, fût-elle temporaire, était donc exclue d'emblée². Nous ne sommes d'ailleurs ni en 1798, ni en 1830, et la France de Louis XV n'avait aucune ambition « coloniale » ou « impérialiste »

- 1 En l'absence d'études récentes spécifiquement dédiées à l'histoire des régences et des corsaires de Barbarie au XVIII^e siècle, on peut se reporter à l'ouvrage neuf de Gillian Weiss, *Captifs et corsaires. L'identité française et l'esclavage en Méditerranée*, Paris, Anacharsis, 2014, qui balaie toute l'histoire des affrontements entre Français et Barbaresques, des années 1550 aux années 1830 ; au sujet des corsaires barbaresques eux-mêmes, dont l'âge d'or est alors révolu, on consultera avec profit le livre de Daniel Panzac, *Les Corsaires barbaresques. La fin d'une épopée (1800-1820)*, Paris, CNRS Éditions, 1999, qui fait le point sur la course au XVIII^e siècle et donne les indications bibliographiques nécessaires pour approfondir.
- 2 Il semble d'ailleurs que la Porte ait manifesté son inquiétude à ce sujet lors du conflit, et que la France ait démenti toute ambition de ce genre : Albert Vandal, *Une ambassade française en Orient sous Louis XV. La mission du marquis de Villeneuve, 1728-1741*, Paris, Plon, 1887, p. 97-99.

dans la région, mais seulement la ferme intention de s'assurer la meilleure part possible dans le très profitable commerce du Levant, alors à son apogée³. Il n'était donc question, en 1728-1729, que d'imposer à Tripoli, par des moyens exclusivement navals, le respect des privilèges et de la sécurité dont jouissaient traditionnellement les marchands français en Méditerranée.

Il s'agit par ailleurs d'un conflit *asymétrique*, ce qui ne signifie pas seulement qu'il fut inégal, opposant, dans le cas de Tripoli, la plus modeste des régences barbaresques à l'un des plus puissants États de la chrétienté, et une maigre flotte de corsaires à la deuxième Marine d'Europe, mais aussi que les buts de guerre, les modes et les moyens d'action de l'un et l'autre camp différaient fondamentalement. Certes, *sur le papier*, la Marine française disposait d'emblée d'une écrasante supériorité matérielle et technique, mais le bombardement de Tripoli, quoique réussi, déboucha sur une impasse politique alors que, sur mer, l'ennemi demeurait insaisissable et faisait preuve d'une capacité de nuisance d'autant plus durement ressentie qu'elle était disproportionnée par rapport à ses forces. Côté français, il fallut donc improviser dans l'urgence pour adapter un outil naval surdimensionné à un type de guerre qui n'avait pas été envisagé. La question qui se pose alors est donc assez inhabituelle au sujet des marins français du XVIII^e siècle : c'est celle des *usages* que l'on peut faire de la supériorité navale, et des *bénéfices* qu'il est permis d'en espérer. Enfin, c'est l'occasion d'étudier le dernier grand bombardement de mer mené par les marins français, et d'observer ces derniers à l'œuvre au cœur d'une période supposée être celle de la « décadence de notre Marine⁴ ».

390

L'AFFRONT BARBARESQUE, 1727

Si les interventions répétées de la Marine de Louis XIV ont puissamment contribué à l'affaiblissement des régences barbaresques dans les années 1680-1690, elles se sont surtout traduites, avec l'entrée en scène des galiotes à bombes, par l'instauration d'une « stratégie de la terreur⁵ » au bénéfice du seul pavillon

3 En 1730, Maurepas dressa un « état de la navigation » marchande française en s'appuyant sur le nombre et la destination des armements faits en 1729 : 726 navires sur 4 000 et 9 330 matelots sur 38 000 avaient alors été employés pour les commerces de l'Italie et du Levant, qui formaient ainsi la première destination des marchands du royaume, devant les Îles de l'Amérique, où s'étaient rendus 316 navires et 8 421 matelots : « Situation du commerce extérieur du royaume exposée à Sa Majesté par M. le comte de Maurepas, secrétaire d'État ayant le département de la Marine dans le Conseil royal de commerce tenu à Versailles le 3 octobre 1730 », Bibliothèque nationale de France (dorénavant BnF), Manuscrits français, 11332, f^o 697.

4 Georges Lacour-Gayet, *La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XV*, Paris, Honoré Champion, 1909 (2^e éd.), p. 2.

5 Jean Peter, « Une stratégie de la terreur sous Louis XIV : les galiotes à bombes », *Revue internationale d'histoire maritime*, n^o 81, 2001, http://www.institut-strategie.fr/RIHM_81_PETER2.html, en ligne, consulté le 27 février 2015.

français, rendu inviolable par les traités léonins imposés aux régences d'Alger, de Tunis et de Tripoli⁶. Il n'a cependant pas été question pour ces dernières de renoncer à la guerre de course, dont elles tiraient le plus grand profit, et si elles ont dû, par la force des choses, faire une exception en faveur de la France, bien des nations chrétiennes, moins redoutables sur mer, demeuraient exposées à leurs coups. L'affaiblissement de la France et le spectaculaire déclin de sa puissance navale en Méditerranée dans les années 1700-1710⁷ risquaient donc de ressusciter en peu de temps la menace barbaresque, et les marchands français commencèrent alors à se plaindre des « mauvais traitements » que leur infligeaient, selon eux, les corsaires de Barbarie, qui n'hésitaient plus par ailleurs à venir croiser sur les côtes de Provence. Un renouvellement des traités fut certes obtenu sans grande difficulté en 1719-1720, mais la Marine n'avait plus alors les moyens d'armer régulièrement pour les faire respecter, et les incidents allèrent se multipliant, tandis qu'à la Cour on cherchait à se convaincre que des protestations officielles suffiraient à faire cesser ces infractions⁸. Parallèlement, de nouvelles puissances avaient fait leur apparition en Méditerranée : d'abord les Britanniques, établis à Gibraltar depuis 1704 et à Minorque depuis 1708, puis l'empereur Charles VI, vainqueur du sultan en 1718, qui était depuis 1707 le maître de Naples et qui devint, en 1720, celui de la Sicile. Les traités arrachés par ces nouveaux venus semblaient « démonétiser » encore un peu plus les capitulations autrefois dictées par la France, et annoncer une rupture prochaine avec cette dernière. C'était du moins la conviction des autorités du port de Toulon qui, dans les années 1720, ne cessaient de réclamer démonstrations de force et représailles, afin de prévenir le mal⁹.

- 6 Le modèle en fut le traité conclu avec Alger le 25 avril 1684. Outre les privilèges commerciaux octroyés à la nation, il garantissait la liberté et la sécurité aux marchands français munis du passeport de l'Amiral ; en retour, les corsaires algériens porteurs d'un certificat du consul jouiraient des mêmes garanties et seraient reçus dans les ports de France, à condition toutefois de ne pas faire de prises à moins de dix lieues des côtes du royaume. Toutes ces dispositions furent reprises dans les traités signés avec Tripoli le 29 juin 1685, et avec Tunis le 4 septembre 1685. Après de nouvelles épreuves de force, ces premiers traités furent durablement imposés à Alger en 1689, et à Tunis et Tripoli en 1692 : Edgar Rouard de Card, *Traités de la France avec les pays de l'Afrique du Nord. Algérie, Tunisie, Tripolitaine, Maroc*, Paris, A. Pédone, 1906.
- 7 En 1707, lorsque les fonds alloués à la Marine furent réduits de 18 à 14 millions de livres tournois pour assurer la défense des frontières, il y avait encore à Toulon 56 vaisseaux et frégates. À la mort de Louis XIV, qui laissait les finances dans un état déplorable, les fonds furent encore réduits, à six millions. En 1721, année de la peste en Provence, la Marine de Levant ne comptait plus que neuf vaisseaux et frégates, auxquels s'ajoutaient les douze galères de Marseille. Venise disposait au même moment de trente vaisseaux et frégates, et de quarante galères : Jan Glete, *Navies & Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1800*, Stockholm, Coronet Books, 1993, t. 1, p. 305-307 ; Henri Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la Marine (1517-1788)*, Paris, Éditions Cujas, 1965, tableau n° 7 en vis-à-vis de la p. 180.
- 8 Archives nationales (dorénavant AN), Marine B² 276, f° 231, lettre à M. Mithon, datée de Versailles le 25 septembre 1726.
- 9 AN, Marine B³ 311, f° 48-49, lettre de M. Mithon, datée de Toulon le 20 octobre 1726.

En 1726, après plusieurs années d'atermoiements et dans un contexte budgétaire difficile, l'éclatement d'une grave crise diplomatique entre l'Espagne et la Grande-Bretagne¹⁰ offrit enfin au jeune secrétaire d'État à la Marine, le comte de Maurepas, une occasion d'intimider les Barbaresques. Le cardinal de Fleury, principal ministre de l'État depuis la chute du duc de Bourbon, ordonna en effet pour 1727 un important armement, qui devait restaurer la crédibilité de la France sur mer et lui permettre d'imposer sa médiation dans le conflit. Conformément aux résolutions prises au début de l'année pour maîtriser les dépenses¹¹, c'est le Roi qui se chargea de la dépense, par l'octroi d'un fonds extraordinaire suffisant pour armer huit vaisseaux, quatre frégates et six galères. C'était le plus gros déploiement de forces navales depuis la paix d'Utrecht, et on souhaitait manifestement faire d'une pierre trois coups. Il était donc prévu que les galères, placées sous les ordres du général de leur corps, le chevalier d'Orléans, sortiraient à la mi-avril, et iraient visiter les côtes de Corse, de Sardaigne, de Sicile et d'Italie. Une division devait partir de Toulon au même moment sous les ordres de M. de Mons, chef d'escadre, visiter successivement Tripoli et Tunis, puis faire sa jonction à la mi-juillet avec l'escadre de Brest, pour croiser deux mois durant devant Alger sous les ordres de M. d'O, lieutenant général ; en septembre enfin, cette escadre se rendrait à Cadix et y séjournerait, sous les yeux des Britanniques. Cet armement devait donc donner le signal d'un renouveau de la puissance navale française, notamment sur la scène méditerranéenne.

¹⁰ Depuis plusieurs années, l'Espagne cherchait à revenir sur les conditions de la paix d'Utrecht, qui lui avait ôté Gibraltar et ses territoires italiens. Elle s'était violemment heurtée en 1718-1720 à la Quadruple Alliance, dominée par la Grande-Bretagne et par la France. Par la suite, cependant, Madrid avait rompu son isolement diplomatique, et trouvé un allié en la personne de Charles VI, qui souhaitait imposer aux puissances maritimes la création de la Compagnie d'Ostende. Désormais soutenue par Vienne, l'Espagne semblait s'acheminer vers une nouvelle guerre, lorsqu'en 1726 la Grande-Bretagne prit les devants, en expédiant l'amiral Wager devant Cadix, et l'amiral Hosier devant Portobello, afin de barrer la route à l'argent du Pérou. En réponse, l'Espagne mit le siège devant Gibraltar en février 1727. Soucieux d'éviter un conflit qui n'aurait fait que conforter la prépondérance britannique, Fleury parvint à imposer sa médiation, la fin des hostilités et l'ouverture de négociations qui aboutirent en novembre 1729 à la signature du traité de Séville : Gaston Zeller, *Histoire des relations internationales*, t. III, *Les Temps modernes*, vol. 2, *De Louis XIV à 1789*, Paris, Hachette, 1955.

¹¹ AN, Marine B² 276, f^o 20-32, lettre circulaire aux intendants de la Marine, datée de Marly le 25 janvier 1726. Les fonds étaient repassés à douze millions en 1720, mais cette augmentation avait surtout servi à relancer la construction navale. Ils furent de nouveau réduits à huit millions en janvier 1726, ce qui suffisait à peine pour assurer l'entretien de la flotte et l'approvisionnement des arsenaux, mais on adopta comme règle que le Roi, lorsqu'il ordonnerait un armement, accorderait à la Marine un fonds extraordinaire correspondant aux dépenses engendrées. Le secrétaire d'État perdait donc toute marge de manœuvre, mais le pouvoir souverain se trouvait contraint de prendre toutes ses responsabilités lorsqu'il ordonnait la mise en œuvre des forces.

C'était cependant sans compter avec les Barbaresques, qui choisirent justement le printemps de 1727 pour mener sur les côtes de Provence l'incursion la plus spectaculaire de la décennie. À la mi-avril, alors même que l'armement touchait à sa fin, une flottille de corsaires tunisiens mit en place aux portes de Toulon un redoutable dispositif, associant deux *naves-galères* en croisière au large du cap Sicié et des îles d'Hyères, pour obliger les bâtiments marchands qui parcouraient la côte à s'engager dans la baie du même nom, et deux *pinques*, pour les y surprendre¹². Ces corsaires, qui allaient à la voile comme à la rame, avaient des équipages nombreux pour amarrer le plus grand nombre possible de prises et, en un mois tout juste, du 19 avril au 19 mai, ils s'emparèrent de huit petits bâtiments catalans et génois¹³. Ils s'attaquèrent aussi, par erreur, à trois marchands français, à bord desquels ils firent plusieurs blessés; pire, ils n'hésitèrent pas à poursuivre jusqu'à terre les équipages, à débarquer sur la côte et même à ouvrir le feu sur ceux des habitants qui tentaient de leur porter secours.

En appareillant comme prévu le 13 mai, M. de Mons choisit donc de laisser à Toulon l'une de ses frégates. En deux ou trois sorties, celle-ci reprit une tartane catalane, mit en fuite l'un des pinques, et parvint à surprendre l'une des naves-galères, qu'elle ramena à Toulon avec plus de 170 hommes d'équipage à bord. La décision fut alors prise d'expédier cette prise à M. de Mons lorsqu'il serait à Tunis, pour le mettre en situation d'exiger sur-le-champ des réparations et l'arrêt des incursions. Les choses semblaient donc avoir pris une assez bonne tournure, quand on apprit à la mi-juillet que le bey de Tunis, profitant de la crédulité du consul et de l'imprudence de M. de Mons, s'était emparé par surprise de plusieurs embarcations de l'escadre, dont il n'avait relâché les équipages et les officiers qu'une fois la nave-galère restituée. Réduit à l'impuissance, le chef d'escadre s'était difficilement résigné à reprendre la mer, et était arrivé le 22 juillet, avec une semaine de retard, au rendez-vous fixé avec les vaisseaux de Brest. La visite d'Alger fut alors annulée, et l'escadre se rendit directement à Cadix, où elle ne fit d'ailleurs qu'un bref séjour, la crise anglo-espagnole étant terminée. À la mi-septembre, les vaisseaux de Toulon étaient de retour au port.

12 La nave-galère combinait les caractéristiques d'un trois-mâts barque et d'une galère. Elle pouvait donc s'apparenter aussi bien à une frégate de construction européenne munie de bancs de nage, qu'à une galère dotée d'un gréement carré. Très proche de la tartane, le pinque était quant à lui un petit bâtiment léger, d'allure typiquement méditerranéenne et doté d'un gréement latin. Ces deux types de navires étaient alors en usage des deux côtés de la Méditerranée et servaient aussi bien à la course qu'au commerce : Pierre-Jacob Gueroult du Pas, *Recueil de vues de tous les differens bastimens de la mer Mediterranée et de l'Océan, avec leurs noms et usages*, Paris, Pierre Giffart, 1710.

13 AN, Marine B³ 316, f^o 207-209, « Extrait des prises faites par les corsaires de Tunis sur les côtes de France, près de terre, depuis le 9 avril dernier qu'ils y ont paru [...], daté de Toulon le 24 mai 1727.

La campagne s'avéra donc un échec cuisant, et l'épisode de Tunis fut ressenti comme une véritable humiliation nationale, « une insulte qui ne peut être lavée que dans le sang »¹⁴. Dès le 24 septembre, M. de Maurepas écrit à l'intendant de Toulon, M. Mithon, qu'avant d'ordonner une action de représailles, le Roi entendrait les offres de paix faites par le bey, mais ajouta qu'il convenait de se préparer à une expédition pour le printemps suivant. Ordre fut donc donné aux officiers généraux du port de se réunir pour dresser un projet d'armement. Celui-ci fut expédié début octobre¹⁵. La première préoccupation de ses auteurs était d'évacuer sans bruit les sujets du Roi qui résidaient à Tunis, et de priver le bey d'une nouvelle occasion de faire des otages en interrompant discrètement les échanges commerciaux avec cette régence. Était ensuite recommandé l'armement d'une escadre de quatre vaisseaux, quatre galères, deux frégates et deux barques latines, escortant trois galiotes à bombes et une flûte chargée de porter leur matériel. Il ne s'agirait ensuite que de faire canonner et bombarder successivement Sousse, Bizerte, Porto Farina et Tunis par les vaisseaux et les galiotes, pendant que les frégates et les barques croiseraient sur la côte. On ne doutait pas que dans ces conditions le peuple, terrifié et affamé, ne finît par exiger lui-même la paix, et il faudrait alors imposer au bey les conditions suivantes : 1) que les corsaires ne pourraient plus monter à bord des bâtiments français pour les visiter et vérifier leurs passeports ; 2) qu'ils seraient eux-mêmes traités comme pirates et envoyés aux galères s'ils étaient surpris en train de faire la course sur les côtes de France. Comme une préfiguration de ce qui allait se passer, rien n'était prévu au cas où, contre toute attente, les Tunisiens ne demanderaient pas la paix avant la fin de la campagne, fixée au 15 octobre.

Dès la mi-novembre, Maurepas expédia les ordres d'armement. La composition et la provenance des forces révélaient les faiblesses de l'outil naval toulonnais, où trois générations cohabitaient. Au début de l'année déjà¹⁶, seuls quatre vaisseaux subsistaient de l'ancienne Marine, dont deux avaient depuis été condamnés ; les deux derniers ayant besoin d'être radoubés, il ne restait plus de disponible que l'*Immaculée Conception*, une barque de dix canons qui était le seul bâtiment léger du port¹⁷, et qui fut choisie pour l'armement. Venaient ensuite quatre vaisseaux de 74 canons et un de 64, construits pendant

14 AN, Marine B³ 316, f^o 353-354, Lettre du consul Pignon à M. Mithon, datée de Tunis le 30 août 1727.

15 AN, Marine B³ 316, f^o 387-390, « Projet d'armement contre la république de Tunis », daté de Toulon le 6 octobre 1727.

16 AN, Marine B³ 316, f^o 133, « Liste des vaisseaux et autres bâtiments du Roi en 1727 [...] », datée de Toulon le 1^{er} janvier 1727.

17 Achetée vers 1710 à un particulier de Majorque, cette barque tantôt mâtée en polacre, tantôt avec un gréement latin, portait dix pièces de 6 en une seule batterie.

les dernières années de la Régence, lorsque le comte de Toulouse, président du conseil de Marine, espérait reconstituer une importante flotte de bataille. Cet effort, tardif, semblait doublement inutile à la fin de la décennie : lourdement armés et gourmands en hommes, ces gros deux-ponts conçus pour le combat en ligne étaient en effet d'un usage coûteux, et inadaptés face aux Barbaresques ; bâtis dans l'urgence après plusieurs années de léthargie des arsenaux, avec des bois fraîchement coupés et gorgés de sève, ils étaient en outre déjà hors d'état de naviguer et réclamaient de longues refontes. À partir de 1723, heureusement, des contraintes budgétaires croissantes avaient obligé les arsenaux à bâtir plus lentement, c'est-à-dire plus sûrement, et conduit le nouveau secrétaire d'État à définir une politique de construction plus réaliste en temps de paix : après un dernier vaisseau de 74 canons, le *Saint-Esprit*¹⁸, il avait fait bâtir deux frégates à deux batteries de 50 canons, le *Tigre* et l'*Alcyon*¹⁹, suivies d'un vaisseau de 62 canons, le *Léopard*²⁰, qui devait être lancé en novembre et serait également du voyage. C'est là tout ce que le port de Toulon pouvait fournir, et on restait donc en-deçà des demandes formulées dans le projet d'armement, avec deux frégates, comme prévu, mais deux vaisseaux au lieu de quatre et une barque au lieu de deux. Il fallut faire venir de Brest un troisième vaisseau, le *Grafton*, de 60 canons, auquel fut jointe une frégate supplémentaire, l'*Astrée*²¹, de 30 canons, à une batterie et demie. Pour des raisons d'économie sans doute, l'arsenal de Marseille ne fournit que deux galères au lieu des quatre demandées.

Mais le caractère disparate de ce maigre ensemble apparaissait sans doute secondaire, car c'étaient les galiotes à bombes, à la fois « armes de destruction massive » et « armes de dissuasion », qui devaient jouer le premier rôle. Mis au point en 1681-1682 par l'ingénieur et officier de marine Bernard Renau d'Eliçagaray (1652-1719), ces petits bâtiments étaient spécialement conçus pour porter deux mortiers à plaque de douze pouces chacun, et construits aussi solidement que des vaisseaux de 60 canons, pour résister à l'« effort » des décharges. Il n'était donc pas possible d'en improviser la construction. Or, la dernière galiote à bombes

-
- 18 Ce cinquième vaisseau de 74 canons fut le premier construit par Blaise Coulomb, en 1724-1726. Comme les précédents, il portait, outre l'artillerie légère des gaillards et de la dunette, vingt-six pièces de 36 et vingt-huit de 18, pour un équipage de 600 hommes en guerre et 440 en paix.
- 19 Respectivement construites en 1723-1724 par Blaise Coulomb et en 1725-1726 par René Levasseur, ces deux frégates, quoique différemment percées, portaient toutes deux du 18 et du 8 à leurs deux batteries, pour 350 hommes d'équipage en guerre et 220 en paix.
- 20 Lui aussi construit par Blaise Coulomb au cours de l'année 1727, le *Léopard* portait vingt-quatre pièces de 24 et vingt-six de 12 à ses deux batteries, pour un équipage de 450 hommes en guerre et 330 en paix. Le *Grafton*, pris aux Anglais en 1707, portait alors à peu de choses près la même artillerie.
- 21 Construite par Blaise Ollivier à Brest en 1727-1728, elle portait certainement huit canons de 12 à sa demie-batterie basse, et vingt-deux canons de 8 à la seconde, pour 200/220 hommes d'équipage.

de l'ancienne Marine avait été condamnée en 1717. Heureusement, alerté par les autorités du port de Toulon²², Maurepas s'était doté à temps de ces outils spécifiques : deux premières galiotes à bombes, l'*Ardente* et la *Tempête*, avaient été mises en chantier en 1725, et venaient d'être lancées ; en septembre, le ministre en avait ordonné une troisième, la *Foudroyante*, qui devait être mise à la mer début 1728, pour participer à la campagne. C'était peu par rapport aux dix ou onze galiotes engagées en 1684 contre Gênes, ou en 1688 contre Alger, mais l'expérience semble avoir montré dès la fin du règne précédent qu'un nombre réduit de galiotes bien employées pouvaient suffire à un grand bombardement de mer²³.

396

Une difficulté subsistait cependant, car il fallait des hommes instruits et expérimentés pour mettre en œuvre ces armes sophistiquées. Bien sûr, des compagnies de bombardiers avaient été spécialement créées en 1689 pour le service des galiotes à bombes, mais l'interruption des bombardements après 1706, la réduction des effectifs de ces compagnies de 50 à 25 hommes en 1716, puis la disparition des galiotes elles-mêmes, avaient insensiblement entraîné un déclassement de ces spécialistes, désormais employés comme simples soldats dans l'arsenal, et comme canonniers à bord des vaisseaux²⁴. Il était donc nécessaire, en prévision de la campagne de 1728, non seulement de renforcer la compagnie de Toulon avec des bombardiers venus de Rochefort et de Brest, mais de l'instruire et de l'exercer. Significativement, ce fut le commissaire général d'artillerie du port, M. de Grandpré, qui fut choisi pour commander l'expédition, avec le grade de chef d'escadre, gracieusement accordé à cet officier dont la carrière était au point mort depuis plus de vingt ans²⁵. Ce dernier se donna corps et âme aux préparatifs d'un armement dans lequel il voyait avant tout une occasion de former un « nouveau corps de bombardiers²⁶ ». Revenu de la Cour en février 1728, il prit aussitôt en main l'école des bombardiers, choisissant dans la rade le mouillage d'une galiote d'exercice et l'emplacement des cibles sur le rivage, faisant modifier la hauteur des batteries, éprouvant la portée des mortiers par des tirs à pleine charge, qui portaient alors les bombes jusqu'à 1 700 ou 1 800 toises (3 200 ou 3 400 mètres). Il enseigna également aux officiers comment se halier sur les ancres pour diriger le feu, s'avancer sur l'ennemi et se retirer, la manière de bombarder de nuit, et les précautions à

22 AN, Marine B³ 296, f^o 56-57, lettre de M. Duquesne, datée de Toulon le 30 avril 1724.

23 Jean Peter rapporte, dans l'article déjà cité, « Une stratégie de la terreur... », qu'à partir des années 1690 on jugea superflu d'employer plus de 5 ou 6 galiotes à un bombardement, mais les effectifs cités par cet auteur montrent que dès cette époque on n'en alignait plus que 2 ou 3 dans ce type d'opération.

24 AN, Marine B³ 304, f^o 249-251, lettre de M. de Grandpré, datée de Toulon le 4 février 1725.

25 Entré au service en 1676, Nicolas de Grandpré (?-1731) avait été promu capitaine de vaisseau en 1696, et commissaire général d'artillerie en 1705 : Georges Lacour-Gayet, *La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XV*, op. cit., p. 115.

26 AN, Marine B⁴ 40, f^o 99-103, lettre de M. de Grandpré, datée de Toulon le 5 septembre 1728.

prendre contre les « accidents du feu ». Au cours de ces exercices, il fit également établir en dehors de l'arsenal un atelier où il dirigeait en personne le nettoyage et le chargement d'une partie des 3 000 bombes nécessaires, ainsi que la délicate confection de leurs fusées²⁷. Il dressa enfin lui-même le rôle d'équipage des galiotes à bombes, prenant soin de mêler les plus expérimentés aux plus novices.

Le 28 avril, Maurepas lui adressa ses instructions, qui ont été perdues mais semblent avoir été moins offensives qu'espéré : on lui recommandait apparemment de se limiter à une simple démonstration de force si elle pouvait suffire à entraîner la soumission de Tunis. L'armement, commencé depuis deux semaines, se poursuivit sans hâte jusqu'à l'arrivée de la division de Brest, le 25 mai, et l'on commença alors à faire sortir les bâtiments en rade. Le 5 juin, les galères relâchèrent brièvement à Toulon, et leur commandant convint avec M. de Grandpré d'un rendez-vous en Sardaigne. Le lendemain matin, avec à peine une semaine de retard, l'escadre mit à la voile et relâcha le 11 dans la baie de Cagliari, où l'une des galères, victime d'une voie d'eau, dut être tirée au sec et radoubée. L'escadre repartit le 15 juin et, le 17 au soir, elle jeta enfin l'ancre devant Tunis. Le malheur qui y était arrivé l'année précédente avait servi de leçon : ordre fut aussitôt donné de n'envoyer personne à terre, de tenir armés chaloupes et canots, avec des détachements de soldats, de demander le mot de passe à tout visiteur et de conduire au *Saint-Esprit* sous bonne escorte toute embarcation venue de terre. Le lendemain, des émissaires furent reçus, qui demandèrent l'ajournement des négociations au prétexte que le bey, en guerre contre son neveu, était absent de Tunis. On passa alors sans tarder à une véritable « diplomatie de la canonnière ». Des canots sondèrent ostensiblement la rade pour savoir jusqu'où les galiotes pourraient s'avancer et le 22, au point du jour, elles mouillèrent à environ 2 000 toises (3 900 mètres) de la Goulette, « en ordre de bombardement », c'est-à-dire séparées par des intervalles d'une encablure et demie (300 mètres), avec une frégate chacune pour les soutenir. Tunis est en effet séparée de la mer par un grand lac, appelé par les Français le Bocal, ce qui la mettait hors de portée des mortiers. Il était donc nécessaire de faire d'abord sauter le premier verrou que constituaient les deux forts encadrant la Goulette, unique chenal permettant de franchir le cordon lagunaire. Le succès était loin d'être assuré, car la charge explosive des bombes restait modeste. Mais les Tunisiens n'attendirent pas même la nuit pour offrir la paix à n'importe quelle condition ! Des pourparlers s'engagèrent aussitôt, et un nouveau traité fut signé le 5 juillet. Il comportait, outre le renouvellement pour un siècle du traité de 1692,

27 Au sujet des galiotes à bombes et de la mise en œuvre des mortiers, voir les ouvrages de Jean Boudriot, *La Salamandre, galiote à bombes de 1752*, Nice, Omega, 1982 ; *Id.*, *L'Artillerie de mer. France, 1650-1850*, Nice, Omega, 1992.

les deux clauses proposées dans leur projet d'armement. Il était par ailleurs assorti de réparations financières pour les incursions du printemps 1727, du châtement des raïs coupables, et de la libération de plusieurs dizaines d'esclaves catholiques.

LES OPÉRATIONS CONTRE TRIPOLI

398

Un mois tout juste après le début de la campagne, le succès semblait donc total, mais, quelques jours auparavant, M. de Grandpré avait appris qu'à Tripoli, où l'escadre devait également se rendre, plusieurs navires français avaient été arrêtés. La frégate l'*Astrée* avait aussitôt été expédiée en avant-garde. Partie de Tunis le 8 juillet, l'escadre la rejoignit sur la côte de Tripoli le 16, et son commandant, le chevalier de Gouyon, apprit alors au général²⁸ que le pacha, informé de la visite prochaine des vaisseaux du Roi, avait effectivement pris la précaution de faire arrêter trois bâtiments français, et brièvement détenu le consul, M. Martin. M. de Grandpré était d'autant moins disposé à souffrir cet affront, qui ne rappelait que trop l'épisode de Tunis l'année précédente, qu'il tenait là une occasion inespérée de faire enfin parler la poudre. Le jour même, l'escadre mouilla en ordre de bombardement au large de Tripoli, dans une rade foraine réputée dangereuse, et le pacha fut informé qu'il n'avait que vingt-quatre heures pour libérer le consul et les marchands. M. Martin fut autorisé à se rendre sur le *Saint-Esprit* le lendemain, porteur d'un message du pacha qui proposait, au lieu de restituer les otages, d'en remettre lui-même, afin de commencer les négociations sur un pied d'égalité. C'est sur les conseils du consul, très agité, que M. de Grandpré opposa son refus, à moins que le pacha ne livrât son propre fils. Sur la réponse qui lui fut alors faite que ce dernier se trouvait de l'autre côté de la régence, à Benghazi, deux conseils de guerre, successivement réunis ce 18 juillet, approuvèrent le déclenchement des hostilités, puis examinèrent les actions à mener.

Un journal anonyme²⁹, dont l'auteur, jeune officier sur le *Léopard*, pourrait bien être le marquis d'Antin, beau-fils du comte de Toulouse et protégé du secrétaire d'État, s'avère alors une source précieuse. On y apprend que certains capitaines auraient proposé avec insistance à M. de Grandpré d'employer les gros vaisseaux de l'escadre pour canonner les forts, s'emparer du port et y brûler tous les corsaires tripolitains, mais se seraient vu opposer une fin de non-recevoir, comme si le commandant en chef souhaitait à tout prix un bombardement dans

²⁸ Le terme est employé au XVIII^e siècle pour parler du commandant en chef d'une force navale.

²⁹ AN, Marine B⁴ 40, f^o 105-162, « 1728. Journal de Tripoli », anonyme, s. d. On conserve par ailleurs, du marquis d'Antin, un autre journal, tenu à bord du *Léopard* pendant la seconde campagne que fit ce vaisseau en 1728 : BnF, Nouvelles acquisitions françaises, 2099, « Journal de la campagne des vaisseaux du Roi le *Léopard* et l'*Alcyon*, commandés par MM. de St-Germain et du Ligondés, destinés en l'année 1728 pour aller à Constantinople ; fait par moi marquis d'Antin, enseigne, embarqué sur ledit vaisseau le *Léopard*. »

les règles, d'où un certain ressentiment parmi ses subordonnés, réduits à être simples spectateurs des événements. Le lendemain à l'aube, marchant, sans le savoir peut-être, sur les traces de Tourville qui avait fait de même en 1685 lors du premier bombardement de Tripoli, M. de Grandpré alla en personne marquer l'emplacement des ancrs de poste, en mouillant avec son canot des bouées à portée de fusil du rivage, sous les remparts où l'on voyait fumer les mèches de l'artillerie et des mousquets, sans qu'un seul coup de feu fût tiré. Pendant toute la journée, ce fut le branle-bas de combat sur les galiotes. Sur le soir, les rôles furent répartis entre les différentes embarcations de l'escadre : trois chaloupes furent affectées au mouillage des ancrs de poste ; trois autres furent chargées d'approvisionner les galiotes en munitions ; les trois dernières devaient former, avec tous les canots, un détachement de garde, commandé par roulement par les capitaines en second et devant rester armé toutes les nuits, pour s'opposer à une attaque venue de terre.

Le 20 juillet, le pacha adressa à M. de Grandpré une lettre dans laquelle il le mettait au défi d'ouvrir les hostilités. La confrontation était devenue inévitable et en fin d'après-midi l'ordre fut donné aux galiotes de commencer à se halier vers la ville, avec permission d'ouvrir le feu une fois à portée de tir. La nuit tomba alors qu'elles s'approchaient lentement du rivage, soutenues aux ailes par les galères. Les conditions – temps calme et clair de lune – étaient particulièrement favorables, et le bombardement débuta à 8h30. M. de Grandpré dirigea lui-même le feu, faisant tirer cette nuit-là à pleine charge, pour « attraper le château du pacha »³⁰, qui se trouvait au fond du port. Les Tripolitains ne ripostèrent que par une trentaine de coups de canons, tirés au jugé dans l'obscurité. Les galiotes commencèrent à se retirer vers 4 h 30, tout en continuant le feu jusqu'à 7 h 30. Leur cadence de tir s'avéra assez médiocre pour cette première nuit, puisqu'elles ne jetèrent que 344 bombes en onze heures, soit 4 à 5 par mortier et par heure, contre un record de 10 lors du bombardement d'Alger en 1688. Les équipages n'en étaient pas moins épuisés, à bord des galiotes comme sur le reste de l'escadre, où le fracas des bombes avait tenu tout le monde éveillé. Pour les hommes, accablés par une chaleur épouvantable, une semaine aussi monotone qu'éprouvante commença alors, rythmée par la « sérénade journalière »³¹ des bombardements, qui reprenaient chaque soir. On continua à tirer environ 300 bombes par nuit, mais la cadence fut portée jusqu'à 9 bombes par heure et par mortier. À ce rythme, les structures des galiotes fatiguaient, les lumières des mortiers s'évasaient et l'un d'entre eux se fendit.

³⁰ AN, Marine B⁴ 40, f^o 99-103, lettre de M. de Grandpré, datée de Toulon le 5 septembre 1728.

³¹ AN, Marine B⁴ 40, f^o 63-64, « Journal de la campagne de 1728 dans la frégate du Roi le Tigre [...] », anonyme, s. d.

Le 25 juillet, enfin, le pacha demanda à négocier et le bombardement fut suspendu. On exigea de lui une soumission pleine et entière, à laquelle il se refusa finalement le lendemain, offrant seulement de recevoir un émissaire pour parlementer. N'ajoutant pas foi à cette proposition, M. de Grandpré ordonna alors la reprise du bombardement le 26 au soir. Mais les conditions avaient changé : les vents avaient fraîchi et s'étaient établis au nord, ce qui, sur une côte dangereuse et mal connue, obligeait les galiotes à bombarder de loin et sans grand succès. Un nouveau conseil de guerre se tint donc le lendemain pour savoir s'il était utile de continuer le bombardement. M. de Grandpré précisa en effet qu'il restait 1 300 bombes, mais qu'il ne voyait aucun intérêt à en faire usage, puisque la ville était déjà « sens dessus dessous ». Tandis que certains réclamaient la poursuite du bombardement, et que d'autres proposaient à nouveau d'aller canonner les forts avec les vaisseaux, une lettre fut opportunément apportée au général : le pacha y clamait qu'il ne ferait jamais la paix avec des gens qui l'avaient tant maltraité, et qu'il enverrait des ambassadeurs en France pour se plaindre. On choisit alors d'interpréter favorablement cette déclaration ambiguë, comme une volonté de sauver la face en négociant la paix directement avec le Roi. Il sembla donc préférable de se retirer pour ne pas pousser le pacha à bout, d'autant plus que la saison devenait dangereuse, et que l'eau et les vivres commençaient à manquer. Le 29 juillet, l'escadre appareilla pour Tunis, après avoir tiré 1 752 bombes. M. de Grandpré, qui n'avait d'autre ambition que de former ses hommes à un bombardement de mer, éprouvait manifestement le sentiment du devoir accompli, et rapporta à Toulon des nouvelles rassurantes : « Deux Turcs venant de Tripoli, arrivés à Tunis pendant le séjour que l'escadre y a fait, ont rapporté qu'il y avait eu 780 maisons renversées par le bombardement, et que le feu était encore dans la ville. La taïfe³² est fort irritée contre le gouvernement et ne veut point de guerre, la consternation est grande dans cette ville, et la république veut envoyer des ambassadeurs au Roi pour lui demander la paix »³³.

LA MAÎTRISE DE LA MER, 1728-1729

À son retour, début septembre, M. de Grandpré trouva pourtant la Provence en alarme et la Marine inquiète. Reçue dès la fin juillet, la nouvelle de la rupture avec Tripoli avait provoqué à Marseille une certaine émotion, que le secrétaire d'État, lui-même décontenancé par l'audace de « la plus vile des républiques de

³² La *taïfa* était le nom donné dans chacune des régences de Barbarie à la corporation des *raïs*, c'est-à-dire des corsaires, laquelle constituait, à l'instar de l'*odjak* des janissaires, un puissant groupe de pression.

³³ AN, Marine B³ 324, f^o 205-207, lettre de M. Mithon, datée de Toulon le 2 septembre 1728.

Barbarie »³⁴, s'était efforcé d'apaiser, en affichant sa confiance dans la capacité de l'escadre et des galiotes à bombes à imposer rapidement une reddition au pacha. Mais on n'avait pas tardé à apprendre les premières prises faites par les corsaires ennemis, et l'intendant Mithon lui-même avait laissé entendre au ministre que, au cas où M. de Grandpré reviendrait de Tripoli bredouille, il serait nécessaire de prendre des mesures pour protéger le commerce du Levant. Cependant, il n'ignorait sans doute pas que la Marine du Levant n'était pas en mesure de faire immédiatement face à l'échec de la « dissuasion » que devaient assurer les galiotes à bombes. À peu près au même moment, devant Tripoli, l'officier anonyme du *Léopard* envisageait d'ailleurs avec la même inquiétude une « guerre contre des pirates qui peuvent nous faire beaucoup de mal et peu d'honneur, en ce qu'ils inquiéteront et troubleront le commerce avec des bâtiments à rames et leurs barques, que nos vaisseaux ne peuvent jamais joindre, à moins que ce ne soit par hasard »³⁵. Et de fait, les vaisseaux ne convenant pas, il n'y aurait pas grand-chose à opposer aux corsaires de Tripoli, sinon la barque et deux des trois frégates qui étaient déjà en mer, puisque l'*Alcyon* devait se rendre pendant l'automne à Constantinople en compagnie du *Léopard*, avec le nouvel ambassadeur de France. Maurepas n'était certes pas pris tout à fait au dépourvu – il avait eu le temps pendant l'année de faire bâtir une frégate légère de 16 canons, la *Nymphe*³⁶, et deux frégates à une batterie et demie de 30 canons³⁷ venaient d'être mises en chantier – mais il se trouva pris de court, puisque ces dernières ne seraient pas prêtes à prendre la mer avant plusieurs mois. Aussi, lorsqu'on apprit à la mi-août que, malgré un bombardement réussi, l'escadre du Roi revenait sans avoir obtenu la capitulation de Tripoli, ce fut la consternation : en se retirant ainsi en plein été, elle avait bel et bien laissé tout le commerce du Levant exposé !

Sur ce point, cependant, il faut nuancer car, sur les instances de ses capitaines, M. de Grandpré avait consenti, d'assez mauvaise grâce, à laisser plusieurs bâtiments derrière lui : d'abord le *Tigre* et l'*Immaculée Conception*, qui croisaient sur la route des marchands revenant de Constantinople et de Smyrne, au débouché de l'Archipel³⁸, entre le cap Matapan en Grèce et le cap Saint-Jean

34 AN, Marine B³ 324, f^o 197-198, lettre de M. Mithon, datée de Toulon le 22 juillet 1728.

35 AN, Marine B⁴ 40, f^o 133, « 1728. Journal de Tripoli », anonyme, s. d.

36 Construite de mars à mai 1728 par Jean-Armand Levasseur, la *Nymphe*, plus tard qualifiée de corvette, portait quatorze à seize canons de 4 en une seule batterie, pour environ 100 hommes d'équipage.

37 L'une de ces frégates, le futur *Zéphyr*, construit par Blaise Coulomb, portait huit pièces de 12 à sa demie-batterie, et vingt-deux de 8 à la seconde, pour 200/230 hommes d'équipage ; la seconde, qui fut baptisée la *Flore*, construite par son fils Pierre-Blaise Coulomb, portait quatre à six pièces de 8 à la demie-batterie, et vingt-deux pièces de 6 à la seconde, pour 180/190 hommes d'équipage.

38 C'est ainsi qu'on nommait alors la mer Égée, en raison de ses innombrables îles.

en Crète, et que la *Nymphé* devait relever en octobre, quoiqu'ils eussent en principe des vivres pour croiser avec elle jusqu'au 15 novembre ; ensuite l'*Astrée*, à l'intention de laquelle une flûte avait été chargée de porter six mois de vivres à Malte, et qui était chargée de tenir la mer entre Misratah en Libye et le cap Saint-Jean, sur la route des corsaires tripolitains vers l'Archipel ; enfin, de l'autre côté de la Méditerranée orientale, la *Sainte-Thérèse*, simple barque marchande réquisitionnée à Tunis et armée avec un équipage prélevé sur les vaisseaux, pour croiser sur le cap Bon, à charge pour le consul Pignon de renouveler ses vivres. Dans un premier temps, le secrétaire d'État crut pouvoir compter sur ces maigres forces pour assurer la protection du commerce jusqu'à la fin de la mauvaise saison, au cours de laquelle on pensait manifestement que les Tripolitains eux-mêmes ne seraient pas très actifs.

402

Très vite, néanmoins, la situation se dégrada. Arrivés prématurément à la fin de leurs vivres, ayant sous leur protection de nombreux marchands désireux de rentrer en France, le *Tigre* et l'*Immaculée Conception* étaient revenus à Toulon dès la fin du mois d'octobre, un mois après le départ de la *Nymphé*, ce qui laissa l'Archipel exposé pendant un temps, et bien mal protégé pour la suite. La frégate de 50 canons s'était en outre montrée trop visible et trop lente pour espérer prendre le moindre corsaire, et on jugea inutile de la réarmer. Seule la barque, prise pour un marchand, avait eu la bonne fortune d'être attaquée de nuit par un pinque tripolitain, suivi de deux galiotes à rames qui, à la faveur d'un calme, avaient pris ce dernier en remorque et lui avaient ainsi permis d'échapper de justesse au feu nourri qui l'avait accueilli. Le commandant de l'*Immaculée Conception*, le chevalier de Cheylus, toujours lieutenant de vaisseau à cinquante ans malgré son énergie et son expérience de la *petite guerre* navale, se signala ici en livrant le premier combat du ministère de Maurepas, qui devait le récompenser en le faisant enfin capitaine de vaisseau en 1731³⁹. Sa barque n'en resta cependant pas moins hors d'état de reprendre la mer, et les mauvaises nouvelles continuèrent d'arriver les mois suivants : l'*Astrée* ne marchait pas assez bien, à cause de ses œuvres mortes trop élevées, et le chevalier de Gouyon s'avouait incapable de garder seul la « croisière⁴⁰ » qu'on lui avait donnée ; la *Nymphé* s'était avérée un très mauvais bâtiment, que son

39 Reçu dans la compagnie des gardes de la marine de Toulon en 1690, Alexandre de Cheylus (1674-1744) était lieutenant de vaisseau depuis 1704, et chevalier de Saint-Louis depuis 1718. Après avoir été fait capitaine de vaisseau en 1731, sa carrière se figea de nouveau. Il fut major du port de Toulon de 1734 à 1738, et demeura jusqu'à sa mort l'un des officiers les plus en vue de la Marine du Levant, mais ne fut jamais promu chef d'escadre : Magali Le Coënt, *Les Capitaines de vaisseau promus sous le ministère du comte de Maurepas (1723-1749)*, Thèse pour le diplôme d'archiviste paléographe, Paris, École nationale des chartes, 1997, p. 345-346.

40 On appelait alors *croisière* l'étendue de mer dans laquelle un navire *croise*, c'est-à-dire fait des allées et venues, généralement pour y faire la course ou pour en écarter les corsaires.

commandant, le chevalier de Caylus⁴¹, avait préféré échanger à Malte contre une frégate de construction locale ; la *Sainte-Thérèse* enfin s'était fait prendre, de nuit, une tartane qu'elle avait sous son escorte, puis tirer dessus par les passagers tripolitains d'un bâtiment français, sans oser répliquer⁴². Comme, de leur côté, les Tripolitains avaient 20 corsaires à la mer, et déjà pris 15 marchands français, sans avoir subi aucune perte, on commençait à murmurer à Marseille, où la Chambre de Commerce parlait même de faire son propre armement⁴³!

Le secrétaire d'État et, au-dessus de lui sans doute, le principal ministre, conservèrent pourtant leur sang-froid : la mauvaise saison, certes, serait rude pour ceux qui étaient en mer, mais à la fin de l'hiver on serait en mesure de faire avec avantage une guerre qu'on n'avait pas préparée. Une intense activité régna pendant plusieurs mois dans l'arsenal de Toulon. Il s'agissait d'abord de construire à marche forcée l'outil nouveau dont on avait besoin, et qui devait être composé de bâtiments rapides et légers, marchant à la voile comme à la rame. Tenant compte des plaintes reçues au sujet de l'*Astrée*, Maurepas fit modifier *in extremis* le plan des deux nouvelles frégates de 30 canons, baptisées le *Zéphyr* et la *Flore* : ordre fut donné de les raser au-dessus de la deuxième batterie et d'en ôter tout accastillage inutile, y compris les sculptures, la galerie et les bouteilles. Le résultat fut plus que convaincant lorsqu'au mois de janvier, une fois armées, leurs commandants les essayèrent dans la rade. Entre temps, Maurepas avait sans perdre de temps ordonné la mise en chantier de deux nouvelles barques latines de 14 canons, la *Sybille* et la *Légère*⁴⁴, qui furent construites sur les mêmes principes en un temps record, et lancées dès le mois de mars 1729. À Marseille enfin, sur les conseils du chevalier de Cheylus⁴⁵, il ordonna la construction de six brigantins, dotés de treize bancs de nage, pour 100 hommes d'équipage, avec une pièce de 6 pointée en chasse. En quelques mois, pas moins de dix bâtiments devaient donc voir le jour, spécialement conçus et construits pour faire la guerre aux Tripolitains.

À la fin de décembre, Maurepas put donc fixer les étapes successives d'un important déploiement de forces en Méditerranée orientale⁴⁶ : l'infatigable

41 À ne pas confondre avec le chevalier de Cheylus. Charles de Tubières de Grimoard de Lévis-Pestel, chevalier puis marquis de Caylus (1696-1750), petit-fils du marquis de Villette-Mursay, venait d'être fait directement capitaine de vaisseau en mars 1727, après être parvenu au grade de colonel dans l'infanterie. Jouissant de la protection du secrétaire d'État, il connut une honorable carrière dans la Marine, puisqu'il fut reçu chevalier de Saint-Louis en 1744, nommé gouverneur-général des Îles du Vent en 1745, et fait chef d'escadre en 1746 : Magali Le Coënt, *Les Capitaines de vaisseau promus sous le ministère du comte de Maurepas (1723-1749)*, *op. cit.*, p. 422.

42 AN, Marine B³ 324, f^o 229-230, lettre de M. de Sainte-Croix, datée de Tunis le 6 septembre 1728.

43 AN, Marine B³ 324, f^o 231-232, lettre de M. Charonnier, datée de Toulon le 7 novembre 1728.

44 Ces barques latines, toutes deux construites par Blaise Coulomb, portaient comme la *Nymphe* quatorze canons de 4 en une seule batterie, pour 120 hommes d'équipage.

45 AN, Marine B⁴ 40, f^o 200-201, lettre de M. de Cheylus, datée de Toulon le 2 novembre 1728.

46 AN, Marine B² 280, f^o 311-315, lettre à M. d'Héricourt, datée de Versailles le 29 décembre 1728.

chevalier de Cheylus était reparti quinze jours plus tôt à bord de l'*Envieux*, une barque marchande de 16 canons, réquisitionnée pour remplacer l'*Immaculée Conception*, et devait rallier le chevalier de Caylus à l'entrée de l'Archipel ; avant la fin de l'hiver, le *Zéphyr* et la *Flore* iraient rejoindre sur la côte libyenne le chevalier de Gouyon qui, en compagnie de l'*Amazonne* et de la *Thétis*⁴⁷, venues de Brest, se trouverait à la tête d'une petite escadre de cinq frégates ; au printemps, on enverrait une des nouvelles barques latines croiser dans l'Archipel en compagnie de deux brigantins ; enfin, trois galères et quatre brigantins, suivis d'une flûte chargée de leurs vivres, seraient expédiés de Marseille pour croiser pendant l'été avec les frégates – en tout, 18 bâtiments, dont les deux tiers concentrés sur la côte ennemie. En effet, la « stratégie » avait changé, car dès l'automne on avait pris conscience qu'au lieu de laisser s'éparpiller les corsaires à travers toute la Méditerranée, il serait plus commode de les guetter et de les prendre à la sortie de leurs ports. Des forces suffisantes seraient donc mobilisées pour assurer désormais un blocus serré de Tripoli et de Benghazi. Enfin, en prévision de toutes ces opérations susceptibles de durer, Maurepas avait fait établir pendant l'hiver une sorte de base avancée à Malte, où les commandants laissés en croisière avaient pris l'habitude de venir régulièrement chercher les dépêches et les vivres qu'on leur envoyait. Plusieurs magasins furent donc loués pour former un entrepôt où seraient gardés des vivres, des rechanges, des munitions, et de quoi caréner plusieurs navires. Mais cet ambitieux projet, improvisé en moins de six mois, resta pour l'essentiel lettre morte car le 16 mars 1729, à peine le *Zéphyr* et la *Flore* arrivés sur la côte de Tripoli dont, sans nouvelle de l'*Astrée*, ils commencèrent le blocus, le pacha fit savoir qu'il venait de décréter une suspension d'armes, et que des ambassadeurs étaient en route pour la France avec des offres de paix. Le commandant du *Zéphyr* choisit donc de rapporter aussitôt la nouvelle à Toulon, où il arriva le 28 mars, entraînant l'interruption de tous les préparatifs en cours et l'annulation de la campagne, même si les six frégates déjà en mer à cette date furent maintenues en Méditerranée orientale sous les ordres du chevalier de Gouyon pour toute la durée des négociations, qui se prolongèrent jusqu'à la signature d'un nouveau traité avec Tripoli au mois d'août 1729⁴⁸, après un an de guerre.

47 La première de ces frégates, construite à Brest en 1706-1707 par Blaise Pangalo, est de 42 canons, à une batterie et demie, avec huit pièces de 12 à la batterie basse et vingt-six de 8 à la seconde, pour environ 250 hommes d'équipage ; la seconde, de 26 canons, construite au Havre en 1722 par Jacques Poirier, est une frégate légère portant vingt pièces de 6 en une seule batterie, pour environ 150 hommes d'équipage.

48 Le traité est officiellement daté du 9 juin 1729, date à laquelle il fut signé par le pacha de Tripoli, mais le texte fut ensuite expédié à Versailles pour y être examiné et ratifié, et on y trouva, dans la version rédigée « en turc », des altérations et des équivoques. Il fallut donc la corriger, et renvoyer le tout au pacha, qui ratifia de nouveau le traité le 4 août 1729.

Quel bilan tirer de ces trois années ? Il faut d'abord se garder de sur-interpréter les affronts barbaresques de 1727-1728, qui se produisirent en quelque sorte à contretemps, alors même que la Marine royale tournait déjà la page sombre des années 1710 et 1720, pendant lesquelles les relations avec les Régences étaient paradoxalement restées acceptables, et il convient donc aussi d'observer une certaine prudence à l'égard de la lecture des contemporains, souvent animés par la crainte obsessionnelle d'un irrémédiable déclin de la puissance navale française. Mais ce décalage chronologique entre le temps du déclin réel et celui de sa perception à l'étranger illustre bien les ressorts de cette fonction primordiale d'une marine de guerre qu'est la « dissuasion » : plus encore que le niveau des effectifs ou l'état du matériel, davantage même que l'épreuve de force, dont le succès n'est jamais sûr, c'est la visibilité du pavillon, sa présence sur les mers qui entretiennent le rayonnement – ou l'illusion – de la puissance. Sur ce premier point, et malgré l'échec fortuit de 1727, la leçon semble bien avoir été comprise puisque, dès 1730, Maurepas plaida avec succès au conseil de commerce pour l'armement, tous les deux ans, de six vaisseaux qui visiteraient les échelles de Barbarie et du Levant pour « [tenir] en respect les Barbaresques » et « [augmenter] le commerce des Français par les secours et les facilités qu'ils lui donneraient » – et, au cours de la décennie suivante, ces visites eurent bien lieu, quoiqu'avec des effectifs plus modestes, en 1731, 1732, 1735 et 1738.

Plus spécifiquement, le bombardement de Tripoli, malgré une incontestable réussite technique, semble bien avoir été à l'origine de l'évanouissement du mythe qui avait jusque-là entouré les galiotes à bombes, dont l'effet dissuasif, indéniable comme le montre encore la capitulation de Tunis, n'était cependant plus à même, s'il le fut jamais, de susciter la « terreur » : instruits sans doute par le souvenir des bombardements de 1685 et de 1692, les Tripolitains avaient en effet su prendre les devants, évacuant la ville avec tous leurs biens, emportant jusqu'aux meubles, aux portes et aux fenêtres, contribuant ainsi à atténuer l'effet des bombes, en attendant l'inévitable retrait de l'escadre française, qui devait laisser le champ libre à leurs corsaires pendant sept mois, jusqu'à la suspension d'armes unilatérale de mars 1729. Ce n'est donc sans doute pas un hasard si on assista à Tripoli au dernier grand bombardement de mer opéré par la Marine royale au XVIII^e siècle⁴⁹ : les faits avaient alors montré que, passer par la force des choses, le seul *spectacle* d'une écrasante supériorité de feu s'avérait impuissant à terminer une guerre navale.

49 Ainsi, Maurepas avait d'abord proposé au Roi et à Fleury d'armer de nouveau deux vaisseaux et trois galiotes au printemps de 1729, afin de bombarder Tripoli une seconde fois, mais tout laisse à penser que cette proposition fut repoussée, car il n'en fut plus question par la suite, et l'intendant de Toulon ne reçut aucun ordre à ce sujet, ce qui tend à montrer que l'opération de l'été de 1728 avait paru peu convaincante : AN, Marine B¹ 58, f^o 41-42, « Projet d'armement pour 1729 », octobre 1728.

Il est par ailleurs surprenant de mesurer le chemin parcouru en quelques mois par l'institution, encore convalescente après la « purge » de la fin du règne précédent, et par son jeune secrétaire d'État, qui firent preuve d'une étonnante faculté d'adaptation après quinze années de paix et d'inaction, en passant avec lucidité et pragmatisme de la paix à la guerre, en 1727-1728, et d'une forme de guerre à une autre, en 1728-1729, avec à la clé un triple héritage pour la nouvelle Marine royale qui commençait tout juste à se constituer. Héritage *opérationnel* d'abord, avec à l'origine le constat, décevant mais salutaire, qu'une supériorité navale écrasante sur le papier ne conférait pas automatiquement la maîtrise de la mer, laquelle passait par d'obscures et ingrates missions de croisière, d'escorte et de blocus. Héritage *humain* du même coup, car une génération au moins d'officiers a fait alors son baptême du feu et parfois de la mer à l'école de cette « petite guerre », dans les traces d'un chevalier de Cheylus, et envisagea désormais sans répugnance l'idée de tenir la mer des mois durant, sans autre gain que « beaucoup de mal et peu d'honneur ». Héritage *matériel et technique* enfin, avec l'acquisition, aux côtés des gros vaisseaux conçus pour la « vraie guerre » et le combat en ligne, d'une seconde flotte, entièrement composée de bâtiments légers et rapides, qui faisaient entièrement défaut auparavant, mais étaient parfaitement adaptés à la « petite guerre » méditerranéenne. C'est manifestement sur cet héritage que s'est appuyée la Marine tout au long de la décennie suivante pour opérer successivement contre les corsaires de Naples et de Sicile, en 1733-1735, contre ceux de Salé, en 1737-1739, puis de nouveau contre ceux de Tunis, en 1741-1742, mais il reste encore à déterminer le rôle et le destin de ces matériels, de ces hommes et de leurs savoir-faire, lorsqu'au début des années 1740 la France s'impliqua de manière croissante dans le premier grand conflit maritime et colonial du siècle, cette fois face à un adversaire disposant d'une incontestable supériorité navale.

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*

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.

