

Microfilm 2mi354

DU MÊME AUTEUR
AUX ÉDITIONS ALLIA

Un sentiment d'imposture

SERGE LA BARBERA

Microfilm 2mi354



ÉDITIONS ALLIA

16, RUE CHARLEMAGNE, PARIS IV^e

2009

SUR la route de Sakhiet Sidi Youssef, une camionnette conduite par M. Négrin a renversé un indigène qui a brusquement traversé la route. M. Négrin s'est rendu immédiatement au poste de police où a été déposé le corps. Personne n'étant venu le réclamer, il n'a pas été possible de l'identifier. Le cas a été confié au Caïd de Sakhiet Sidi Youssef, stipule un rapport de police daté du 20 mars 1930.

Et encore : M. Bonhomme, roulant à quarante ou cinquante kilomètres-heure, aperçoit un indigène qui zigzague au bord de la route [...] il klaxonne pour le prévenir [...] mais à peine le véhicule est-il arrivé à sa hauteur que celui-ci traverse brusquement et se jette contre la voiture. M. Bonhomme a donné un coup de volant mais le choc était inévitable, apprend-on d'un autre rapport de police, daté, cette fois, du 20 septembre 1932. Dans les deux cas, les noms et les grades des fonctionnaires qui les ont rédigés ne sont pas mentionnés. Nous ignorons également de quelle façon, et dans quelles circonstances, ces propos ont été recueillis. Ils sont livrés de manière brute. C'est tout l'attrait des archives qui permettent l'accès à des informations importantes dans une

discontinuité qui oblige – ou permet, c’est selon – le lecteur à approfondir sa recherche et à bâtir des théories sans cesse en questionnement.

AOÛT 1999 – Le microfilm 2mi354 était le quatrième que je plaçais sur l’appareil de lecture depuis que j’étais entré dans la salle. Avec l’habitude – j’en avais déjà inventorié plus d’une centaine – je ne tâtonnais presque plus. Travaillant pour ma thèse sur l’opinion des Français de Tunisie autour de la Seconde Guerre mondiale, je m’étais surtout attaché à analyser les différents rapports de police, les synthèses mensuelles des contrôleurs civils, semblables aux rapports des préfets en France pour la même période. Le microfilm que je venais de poser sur le dérouleur était intitulé “Accidents de la circulation 1921-1940”. Je dévidais le contenu de la bobine aussi vite que mon œil me le permettait tout en prenant rapidement des notes. Le temps de la réflexion viendrait plus tard, l’important étant alors d’emmagasiner le plus de données possibles.

Les feuillets photocopiés relataient les accidents de la circulation les plus graves, ceux où il y avait eu mort d’homme et qui avaient nécessité, par voie de conséquence, un rapport de police. Il y avait eu peu d’accidents entre

1920 et 1940, ce qui n’était pas surprenant étant donné le faible nombre de véhicules en circulation à l’époque. Selon les chiffres officiels, un Français sur quarante-deux seulement disposait d’une automobile ; chiffre valable pour la Métropole mais grossièrement transposable en Tunisie où vivaient moins de cent mille Français, et probablement autant d’Italiens, dont beaucoup avaient de faibles revenus. Entre 1939 et 1940, particulièrement à partir de la déclaration de guerre, le nombre d’accidents avait sensiblement augmenté, proportionnellement, selon toute vraisemblance, à l’accroissement du trafic routier auquel les militaires avaient pris une part importante. Certains rapporteurs parlaient “d’attitude dangereuse” de la part des jeunes Tunisiens, de “provocations”. Cela concernait bien mon sujet et je raccordais ces faits à l’attitude des Français de Tunisie en 1939, à la tension que les prolégomènes de la guerre avaient fait naître entre les différentes communautés. Ce microfilm devrait, au final, me permettre de glisser seulement deux phrases dans le dernier paragraphe de la première partie de ma thèse.

Chaque chercheur entretient un rapport personnel à l’archive. Le dépouillement est souvent générateur d’émotions qui, parfois, entrent en résonance avec le magma affectif de l’historien qui participe à l’élaboration des premières pistes

de réflexion. Le lieu même du dépouillement, le climat général, l'évolution personnelle d'une vie, modifient les perceptions et par rétroaction orientent la pensée. J'en étais conscient mais, en l'occurrence, je n'étais pas simplement porté par l'empathie. Je visualisais, comme si j'y étais, le déroulement de chaque accident. Les images qui se formalisaient dans ma tête étaient d'une clarté étonnante. Je ne savais pas si tout cela était dû à la précision des récits d'accidents, à leur répétition, jusqu'à la monotonie, ou simplement à la fatigue des yeux, concentrés à lire ces documents. Depuis le matin, les différentes scènes se succédaient dans mon esprit à la manière d'un album que l'on feuillette, subsumées en une route blanche, légèrement sinueuse, qui se perdait au loin dans un horizon collinaire, bordée de talus herbeux et de quelques arbres. J'étais un observateur impliqué, sorte de témoin acteur, prêt à donner son opinion.

En sortant de la salle, j'éprouvai une certaine répugnance à rendre le microfilm, comme si j'allais ressentir un manque lié à l'addiction fulgurante provoquée par cette série de flashes visuels.

AVRIL 2003 – Comme tout bon postdoctorant, tout en donnant des cours de licence à l'univer-

sité de Limoges, je rédigeais des articles. J'y mettais en valeur les points les plus intéressants de ma thèse sur les rapports entre les différentes communautés dans la Tunisie coloniale, l'évolution de l'opinion pendant la guerre, l'attitude de l'Eglise catholique vis-à-vis des lois antisémites.

Le laboratoire FRAMESPA de Toulouse – Le Mirail m'avait proposé de participer à un groupe de recherche sur le tourisme dans les colonies. Bien que ce thème soit très éloigné de mes sujets de prédilection, j'avais accepté sans hésitation. Avant tout pour rompre mon isolement de chercheur.

Je devais présenter, au cours de deux journées d'étude, à Toulouse puis à Tunis, un exposé assez fouillé, capable d'ouvrir des pistes de réflexion sur le thème du tourisme pendant la période coloniale. J'ai entrepris une longue série de trajets vers Nantes pour me replonger dans les archives du ministère des Affaires Etrangères. La transversalité du thème m'imposait de brasser à nouveau mes notes et de revoir sous un angle différent un certain nombre de cartons. Le matériau pour écrire un article sur le tourisme était mince à l'exception de quelques données chiffrées, partielles et ponctuelles, sur le nombre de lits proposés dans le Protectorat ou le nombre de touristes venus visiter les ruines de Sbeitla, de

Douga, d'El Djem et les oasis du sud tunisien, ou bien des échanges de lettres entre l'Office du tourisme tunisien et les autorités de la Résidence générale. Je suis cependant parvenu à exhumer une vision de la Tunisie teintée de cet inévitable orientalisme qu'Edward Saïd a mis en lumière ; vision d'Orient aux portes de Marseille comme le disaient fréquemment autorités et publicitaires. J'ai puisé aussi des informations dans le cinéma dit "colonial" en travaillant notamment sur un film – le cinéma colonial n'a pas beaucoup été inspiré par la Tunisie – *Princesse Tam-Tam* de E-T. Gréville, tourné en 1935 et interprété par Joséphine Baker et Albert Préjean. J'ai étudié avec attention les scènes de ce film pour débusquer et analyser les représentations métropolitaines de la Tunisie et de ses populations. La scène où un groupe de touristes arrive dans les ruines de Dougga pour y déjeuner, avec tous les ustensiles nécessaires, joue, selon moi, un rôle central dans le film. Les ruines semblent comme déposées là, sur le territoire tunisien, par hasard ou par manque de place. Aller les visiter revient à aller faire un tour dans le sous-sol des musées européens à la recherche d'œuvres intéressantes méritant une attention particulière et une mise en valeur. A l'évidence, les populations indigènes étaient

perçues comme une ornementation supplémentaire, décor oriental de ces vestiges, brouillon et bigarré. Le tourisme n'était pas une démarche pratiquée pour aller vers un autre, même fantasmé, comme au temps du Romantisme, mais pour se retrouver entre soi. Il s'agissait d'organiser un déplacement, avec non seulement un ensemble de représentations, mais avec tous les éléments de sa propre identité et un corpus de codes occidentaux auxquels il n'était pas envisageable de renoncer.

Pour inciter les touristes à venir en Tunisie – pour des raisons financières autant que pour promouvoir la colonie – les autorités du Protectorat s'efforçaient de présenter ces populations comme originales, typiques et surtout "bon enfant", parce que pacifiées. Je me suis rendu compte que la route était un élément important du contrôle colonial. Le pouvoir, par l'intermédiaire des résidents généraux, la considérait comme la marque par excellence de la présence métropolitaine, le signe de la pénétration française dans les territoires les plus reculés.

A partir de tous les éléments dont je disposais, j'ai écrit un texte intitulé *Tunisie utile / Tunisie d'agrément* dans lequel je brassais les représentations de la Tunisie depuis la métropole, aussi bien celles des autorités, des sociétés de tourisme, des voyageurs, des

gens de culture, écrivains et cinéastes que de l'opinion publique française.

Au cours de ces journées d'études, j'avais le sentiment de me trouver là où je désirais être et d'y accomplir ce pour quoi j'avais travaillé ces dernières années. Les collègues tunisiens m'ont accueilli fraternellement. Nous avons beaucoup échangé. Pendant les pauses, les débats soulevés lors des interventions se poursuivaient. En discutant avec Kmar B., universitaire tunisoise d'une cinquantaine d'années qui connaissait Derrida sur le bout des doigts, j'ai découvert que son père avait travaillé au Chemin de Fer Tunisien et en particulier à la gare de Bou Harada, en même temps que le mien. Le premier instant d'étonnement joyeux, comme pour des retrouvailles, a laissé place à un léger malaise. La période postcoloniale, si elle avait effacé la marque politique, administrative et sociale de la colonisation, n'avait pas permis de la résilier totalement. Intérieurement, je me suis posé la question du rapport que mon père et le sien avaient pu entretenir. Tel que je le connaissais, il ne faisait pas de doute, pour moi, que mon père avait eu un comportement digne avec les colonisés mais j'ignorais quelle en avait été leur perception. Mon implication dans le processus colonial à travers ma famille me per-

turbait alors qu'elle ne m'avait pas effleuré lors de mon travail de thèse. A cette période, il me semblait que le lien entre ma famille et mon sujet de recherche était surtout un avantage matériel puisque je pouvais vérifier instantanément la validité de mes intuitions et que j'avais pu obtenir plus rapidement des contacts avec des associations de Français de Tunisie, véritable vivier de témoins. J'étais doublement déstabilisé. A la fois par l'évidence de ma cécité et par l'idée même de son refoulement durant ces années de recherches. Alors que dans la longue introduction de ma thèse j'avais souligné les interactions entre recherche historique et psychanalyse, dans le même temps, j'avais fait semblant de croire que tout cela n'était, en somme, qu'une posture intellectuelle. Ce n'est sans doute pas par hasard que, lorsque j'ai publié la version remaniée de cette thèse, j'ai réduit cette même introduction au minimum.

En quittant Toulouse, je passai voir mes parents. J'interrogeai mon père sur la famille B. A ma grande surprise, il m'apprit que le grand-père de Kmar B. avait été son chef de gare lorsqu'il avait débuté dans le métier de cheminot. Il en gardait d'ailleurs un excellent souvenir. Il avait également connu son père, lui aussi chef de gare, personnage qu'il avait, au contraire, peu apprécié. L'échange de