

LA TUNISIE ET LA MER^(*)

(Suite)

CHAPITRE III

LA MARINE IFRIQIYENNE

Après la conquête arabe, l'Ifriqiya se trouva appauvrie et dépeuplée par un demi-siècle de guerres et de razzias. Les installations portuaires avaient été détruites par les Arabes de crainte qu'elles ne servissent à un retour offensif des Byzantins ; les navires sur lesquels les chrétiens des villes et des bourgs du littoral s'étaient enfuis en Sicile, en Sardaigne, en Italie, en Gaule et jusqu'à Constantinople ne rentrèrent plus à leurs ports d'attache. Toute relation commerciale cessa entre l'Afrique et l'Europe, les Musulmans faisant la guerre sainte à la Chrétienté.

D'après Ibn Khaldoun (1), les premiers conquérants arabes, d'origine nomade, étaient fort ignorants des choses maritimes. Le calife Omar défendit même aux Musulmans de s'aventurer sur mer. Un peu plus tard, le calife Moawiya (660-680) leva cette interdiction et encouragea la constitution d'une marine de guerre pour combattre les Infidèles d'outre-mer. Les chefs arabes construisirent la flotte dont ils avaient besoin en ayant recours aux techniciens et marins qui leur offraient leurs services parmi les peuples vaincus. Sous les Ommeyyades, la flotte arabe de la Méditerranée atteignit un haut degré de puissance et surclassa, pendant près de trois siècles, les petites flottes chrétiennes qui n'osaient s'aventurer en haute mer et n'étaient même pas capables d'empêcher les Sarrasins de faire irruption en territoire chrétien.

Les principales bases navales de l'empire arabe se trouvaient en Syrie, en Egypte, en Ifriqiya et en Espagne. L'Ifriqiya fut une des premières contrées à être pourvue d'un arsenal maritime et d'une flotte de guerre. Vers 700, l'émir Hassân qui en avait reçu l'ordre du calife, créa un Dar-Es-Sanaâ pour lequel on fit venir d'Egypte avec leurs familles un millier d'ouvriers coptes spécialisés dans la construction navale. Les Berbères des régions forestières furent chargés

(*) Voir « Bulletin Economique et Social de la Tunisie », n° 89 (juin 1954), p. 100, et n° 90 (juillet 1954), p. 79.

(1) Ibn Khaldoun, *Kitâb al-Ibar...*, éd. Caïre, 1284, t. I (*Mûqaddîma*), p. 210 et ss., et trad. de Slane, *Prolégomènes*, t. II, p. 37 et ss., Paris 1845.

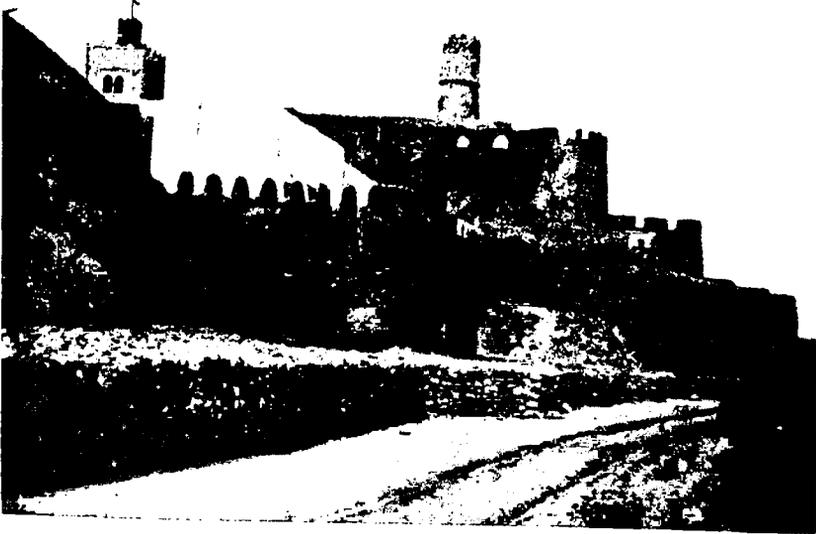


Fig. 1. — Vue du ribat de Monastir (VIII^e siècle)

(Photo A. Pellegrin)

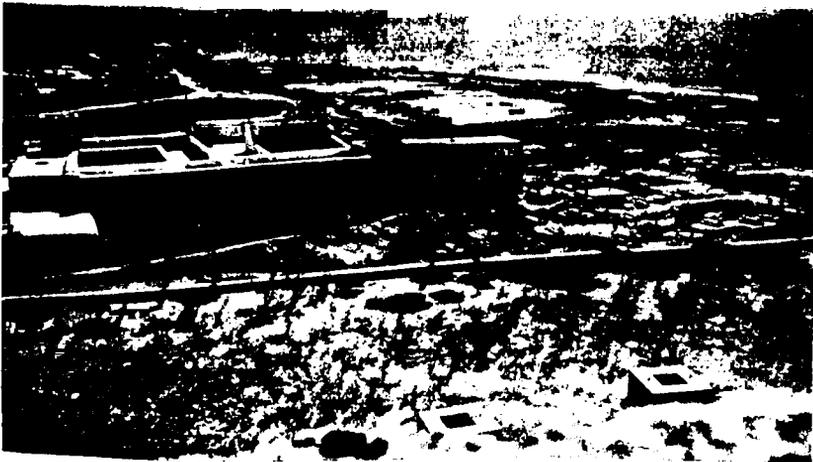


Fig. 2. — Le vieux port romain de Mahdia

(Photo J.-L. Combés)

« à perpétuité » de fournir le bois d'œuvre nécessaire. L'amiral de la flotte ifriqiyenne et chef des expéditions maritimes était en même temps gouverneur de Tunis.

Un de ces amiraux arabes, El-Mustanir ben El-Habhab, sans doute peu familier avec la navigation se laissa surprendre par une tempête d'hiver au retour d'une expédition de Sicile et ses bateaux, ainsi que les troupes qui étaient à bord, périrent au cours du naufrage. El-Mustanir, rejeté sur les côtes de Tripoli, fut ramené à Kairouan où il fut condamné à être fouetté et promené sur une ânesse dans les rues de la ville. En 734, il fut rétabli dans ses fonctions de gouverneur de Tunis et chef de la flotte ifriqiyenne (2).

Pour la construction des bateaux, les Arabes avaient emprunté la technique méditerranéenne. C'est ainsi que les différentes pièces de la coque et du pont étaient assemblées avec des clous en métal, tandis que celles des bateaux arabes de la Mer Rouge et de l'Océan Indien, plus petits, étaient assemblées au moyen de cordes en raphia (3). Les bateaux ifriqiyens marchaient à la voile et à la rame, et comprenaient différents types, qui ont été étudiés par A. Gateau (4).

Sous les Aghlabides, la place maritime de Tunis continua à jouer un rôle important. C'est de Tunis que partent, à partir de 827 les convois de troupes destinées à combattre en Sicile pendant tout le demi-siècle que dura la conquête de l'île. En même temps que s'affirmaient ainsi leur suprématie navale, les Arabes hérissaient les côtes de l'Ifriqiya de fortifications curieuses appelées *ribat*, *qçar* au *meharès*.

Le *ribat* était une sorte de forteresse où des guerriers musulmans que l'on pourrait assimiler à des moines soldats se consacraient à la défense des frontières maritimes de l'Islam, à des exercices de piété et à la prédication. Toute la côte ifriqiyenne était garnie de *ribats*. L'un des plus anciens et des mieux conservés de ces édifices est celui de Monastir construit en 796, agrandi et remanié à plusieurs reprises (fig. 1). Celui de Sousse, lui, est un peu postérieur. L'un et l'autre sont surmontés d'une tour-vigie qui en est l'élément caractéristique : le guetteur qui scrutait sans cesse l'horizon pouvait faire appel, en cas de danger, au jond en garnison dans la ville dont dépendait le *ribat*. D'après une tradition rapportée par Abou Larab, le jond de Monastir se serait élevé à douze mille cavaliers. Le jond de Tunis devait être aussi nombreux étant donné l'importance de cette place maritime, la seule alors à être dotée d'un arsenal et d'un chantier de constructions navales. Ce jond pouvait être alerté par les *ribats* de Gammart, Sidi-Bou-Saïd, Radès et Soliman (Gummi) qui sur-

(2) Ibn Abd al-Hakam, *Conquête de l'Afrique du Nord et de l'Espagne*, trad. A. Gateau, p. 115-117.

(3) A. Mez, *Die Renaissance des Islams*, texte arabe publié en 1941, apud Ibn Khordaban, p. 153 ; Idriçi, p. 2 ; Makrizi, 5, p. 213.

(4) A. Gateau, *Introduction à l'Etude du Vocabulaire maritime en Tunisie*, *Revue Africaine*, 1946, p. 140 à 183.

veillaient le golfe, et pouvait entrer en action en cas de tentative de débarquement des Chrétiens.

L'importance maritime de Tunis déclina avec l'avènement des Fatimides qui firent de Mahdia leur capitale et leur port de guerre et de commerce. Le port militaire était creusé dans le roc, à l'emplacement de l'ancien cothon punique et romain, il pouvait contenir 30 navires heauturiers ; il se fermait au moyen d'une chaîne de fer que l'on tendait entre les deux tours situées de chaque côté du bassin (fig. 2). L'arsenal se trouvait dans le voisinage et ses bassins pouvaient recevoir, nous dit-on, 200 navires ; il comprenait aussi deux vastes magasins à ghorfa où l'on mettait à l'abri les agrès et les approvisionnements de la marine.

Au XI^e siècle, le port de Mahdia était fréquenté, suivant le géographe El-Bekri, « par les navires d'Alexandrie, de Syrie, de la Sicile, de l'Espagne et d'autres pays » (5). On remarque que l'auteur ne nomme que des pays passés sous la domination musulmane ; l'expression « et d'autres pays » vise très probablement les nations chrétiennes qui étaient en relations plus ou moins suivies avec les ports ifrîqiyens. Dès cette époque, Pise, Venise et Gaète, entre autres, envoyaient leurs navigateurs et trafiquants, munis de sauf-conduits arabes, à Tunis et Mahdia ce dernier port étant appelé par eux Africa.

Les princes fatimides étaient des fervents de la mer. C'est ainsi que le sultan Mouïzz Lidinillah décida de quitter l'Ifrîqiya pour régner en Egypte, pays que son armée Kotama lui avait conquis, et prit la voie de la mer, en longeant les côtes, de Mahdia jusqu'à Alexandrie. Son escadre était composée de sept navires, qui remontèrent le Nil jusqu'au Caire.

Arrivé dans sa nouvelle capitale, le Fatimide ordonna que les sept navires fussent tirés hors de l'eau et laissés sur la rive comme des reliques d'une épopée prodigieuse.

Le géographe persan, qui nous rapporte ce fait, Nassiri Khorsan, en témoigne ainsi : « Moi qui suis l'auteur de cette relation, je les ai vus : ils sont au nombre de sept et mesurent chacun 150 ârech de longueur sur 60 de largeur. Bien qu'ils fussent à terre depuis quatre-vingts ans, ils étaient encore munis de leurs agrès et de leurs apparaux. Je les vis en l'année 439 (1046), époque à laquelle j'arrivais en Egypte. » (6).

La suprématie navale des Arabes en Méditerranée occidentale se heurta, au XI^e siècle, à la renaissance de la marine chrétienne qui s'était dessinée dès le règne de Charlemagne. Les chantiers maritimes de l'Italie du Nord et de la Provence construisirent, à partir du IX^e siècle, des bâtiments dont les caractéristiques sont supérieures à celles des vaisseaux musulmans, en ce qui concerne le tonnage et la

(5) El Bekri, *Description de l'Afrique Septentrionale*, trad. de Slane, p. 67.

(6) *Relation de voyage de Nassiri Khorsan...* publié, traduit et annoté par Ch. Schefer, page 126. L'ârech est la longueur de l'avant-bras depuis la jointure du coude jusqu'à l'extrémité du doigt du milieu.

vitesse. Aux environs du XIII^e siècle, ou peut-être avant, les constructeurs européens substituèrent au gouvernail latéral, légué par l'antiquité, le gouvernail à étambot placé dans l'axe arrière du navire et « pivotant à la navarresque ». La boussole, empruntée aux Arabes lors des premières Croisades, avait été perfectionnée, au XII^e siècle, les Napolitains ayant réussi à fixer sur un pivot l'aiguille aimantée jusqu'alors utilisée dans une cuvette d'eau. Quant aux équipages, leur valeur professionnelle et leur courage surclassaient les équipages sarrasins.

Aux X^e et XI^e siècles, les bateaux vénitiens ont la maîtrise de l'Adriatique et de la Mer Egée, et vont jusqu'à Constantinople y apporter les marchandises de l'Europe, et en importer les épices et les produits manufacturés de l'Orient. Lors des trêves, les navires se hasardaient dans les ports africains pour y trafiquer. Mais la supériorité navale des Européens se traduit bientôt, dans le domaine politique, par la reconquête des grandes îles : la Corse et la Sardaigne sont réoccupées vers 1050, tandis que les Normands établis en Calabre font la reconquête de la Sicile, de 1061 à 1072. Puis tous les Etats chrétiens de la Péninsule italique, à l'appel du pape, se coalisent et forment une expédition comprenant 300 navires et 30.000 hommes de troupes qui donneront l'assaut à Mahdia, nid de pirates qui ravageaient les côtes italiennes. La ville est prise et incendiée le 6 août 1087 et son port démantelé, mais la citadelle résiste où s'est réfugié le roi Ziride qui traite avec les Chrétiens. Ceux-ci consentent à se retirer moyennant une indemnité de guerre de 100.000 dinars d'or.

Cependant, il est juste de dire que cette victoire navale et militaire des Chrétiens avait été facilitée par l'état d'anarchie où se trouvait l'Ifriqiya. L'invasion des Beni Hilal, bandes de nomades familiales, avait ruiné le pays. Ces nomades redoutables devinrent maîtres de la steppe et des vallées fertiles, rançonnant les habitants des bourgs. Les villes de la côte dont la population s'était augmentée des réfugiés de Kairouan et autres cités de l'intérieur, acquirent alors une certaine autonomie.

C'est ainsi que Tunis s'éleva en principauté quasi-indépendante sous le gouvernement des cheikhs Khorassanides, de 1067 à 1159, et devint une ville commerçante. Son avant-port, La Goulette, était visité par les navires européens. Bizerte, Sousse, Sfax, Djerba se livraient à la course en mer. Mahdia, résidence du souverain ziride, paraît avoir conservé un rôle maritime assez important. L'intérieur du pays lui étant hostile et s'étant soustrait à son autorité, le Ziride tourna son activité vers la mer. Ibn Khaldoun nous dit que Yahya, fils de Temîm, qui régna de 1107 à 1116, envoya plusieurs expéditions contre les pays ennemis « et força les Francs, les Génois et les Sardes à lui payer tribut. »

Cela n'empêche pas la décadence navale de l'Ifriqiya rendue de jour en jour plus sensible par l'avance maritime des nations chrétiennes. En 1136, les Normands de Sicile s'emparaient de Mahdia, puis tout le Sahel jusqu'à Djerba passa sous leur domination jusqu'en 1160, date à laquelle ils furent délogés à leur tour par les Marocains almohades commandés par Abdel-Moumîn. Ce conquérant s'empara

de toute l'Ifrîqiya et y établit sa domination en choisissant Tunis pour capitale politique. Cette ville, bien que d'un accès maritime difficile, prit dès lors une importance commerciale qui ne fit que s'accroître sous le règne des Hafcides, princes almohades devenus indépendants du calife de Marrakech, en 1228.

LA MARINE DES HAFCIDES

Les sultans hafcides restaurèrent ou agrandirent l'ancien arsenal maritime de Tunis créé par les émirs arabes et qui joua un rôle de premier ordre, nous l'avons vu, en Méditerranée occidentale. Marmol, auteur espagnol du XVI^e siècle, dans son livre sur l'Afrique, parle de cet arsenal dans lequel on pouvait construire, nous dit-il, quatorze galères et qui est représenté dans un dessin de Vermeyen, artiste qui accompagna Charles-Quint à Tunis. On voit sur ce dessin un grand bâtiment à cinq ghorfas parallèles, situé entre Bab Behar (Porte de France) et le Bahira (7).

Les souverains hafcides s'efforcèrent d'attirer les navigateurs et les commerçants chrétiens dans leur royaume et conclurent à cet effet des traités de commerce avec les Etats de Pise, de Gênes, de Venise, de Sicile, d'Aragon, etc... Des trafiquants italiens s'étaient installés à Tunis et avaient leurs fondouks particuliers aux abords de Bab Behar. La douane tunisienne avait reçu une organisation remarquable pour l'époque. C'était un instrument à la fois fiscal et commercial. La perception des droits d'entrée et de sortie se faisait dans les locaux de la douane à Tunis, ainsi que la vente des marchandises importées de l'Etranger. Le *Sahib ed-diwân* ou directeur des douanes était un des grands personnages de l'Etat ; il discutait et arrêtait les clauses des traités de commerce avec les nations européennes avant de les soumettre au sceau du Souverain (8).

La marine marchande hafcide était réduite aux caboteurs locaux qui assuraient le transport des marchandises et passagers le long des côtes ifrîqiyyennes de Tripoli à Bougie ; par contre, les vaisseaux chrétiens assuraient tout le commerce d'importation et d'exportation, y compris le transport des pèlerins jusqu'à Alexandrie. Le sultan hafcide avait même fait insérer dans la plupart des traités une clause lui permettant, en cas de nécessité, et moyennant une juste redevance, de réquisitionner les navires chrétiens qui se trouvaient en instance de chargement dans les ports du royaume. On remarque, d'autre part, que si des négociants européens sont fixés à demeure à Tunis sous la protection d'un consul de leur nation, la réciprocité n'existe pas : on ne trouve aucune mention de commerçant musulman établi dans les pays chrétiens, ni de représentant de l'Etat hafcide, sauf quelques rares personnages envoyés en ambassade.

(7) Cette gravure est reproduite dans notre étude sur le vieux Tunis, *Les Noms des rues de la ville arabe*, « Bulletin Economique et Social de la Tunisie », mai 1952 (n° 64), p. 78.

(8) Cf. de Mas Latrie, *Relations et commerce de l'Afrique Septentrionale avec les nations chrétiennes au Moyen-Age*, Paris 1886, p. 71 et ss.

Quant à la marine de guerre des Hafcides elle était d'une importance médiocre comparée aux marines de guerre des Etats chrétiens. Elle comprenait sans doute un certain nombre de galères armées pour la course qui pouvaient par surprise opérer des incursions sur les rivages européens, mais elle n'était pas en mesure d'assurer une protection efficace des côtes tunisiennes, même sous le règne des souverains les plus puissants. En 1270, sous El-Mostancir Billah, la flotte des Croisés de Saint Louis put s'approcher de la côte et débarquer dans la baie de Carthage sans rencontrer de résistance. En 1388, sous Abdoul Abbas, une flotte gênoise s'empara de l'île de Djerba ; en 1390, Gênois et Français pouvaient débarquer sans coup férir à Mahdia et investir la ville, sans succès d'ailleurs. En 1424, les Catalans enlevaient par surprise une grande partie de la population des Kerkenna (9).

La décadence maritime de l'Ifriqiya devient plus évidente au XVI^e siècle, lorsque la dynastie régnante arrivée à limite d'usure s'avère incapable de faire respecter l'indépendance de son royaume également menacé par les Espagnols et par les Turcs. Ceux-ci, après s'être emparés d'Alger, voulurent aussi se rendre maîtres de l'Ifriqiya, et pour les en empêcher les Espagnols occupèrent La Goulette et Tunis en 1535.

La conclusion, c'est Ibn Khaldoun qui nous la fournira quand il exprime son jugement sur la décadence maritime des Musulmans et ses causes : « La marine musulmane perdit de son importance par suite de la faiblesse toujours croissante des empires maghrebins. Dans ce pays, l'influence de la vie nomade étant encore très forte fit oublier les usages de la civilisation plus avancée que l'on avait apprise en Espagne, et enleva aux populations l'habitude des affaires maritimes. Les Chrétiens ...s'étant formés à la vie de mer en y mettant une grande persistance et en étudiant tout ce qui touche à la navigation, vainquirent les flottes musulmanes dans chaque rencontre. Les Musulmans étaient devenus étrangers à la vie de mer, à l'exception d'un petit nombre qui habitent les côtes et continuent à naviguer. » (10).

LES CORSAIRES BARBARESQUES

L'occupation de La Goulette par les Espagnols avait pour but de mettre la navigation espagnole chrétienne en Méditerranée occidentale à l'abri des coups portés par les pirates ifriqiyens auxquels se mêlaient de plus en plus les pirates turcs. L'occupation espagnole dura une quarantaine d'années tant que la puissance navale et militaire de Philippe II, qui avait succédé à Charles-Quint, ne fut pas surclassée par la puissance navale ottomane.

Les Turcs prirent possession définitivement de l'Ifriqiya en 1574

(9) Cf. R. Brunschvig, *La Berbérie orientale sous les Hafcides*, t. II, p. 97 et ss.

(10) Ibn Khaldoun, *Prologomènes*, trad. de Slane, t. II, p. 45-46.



Fig. 3. — Prise de Tunis par Don Juan d'Autriche.
Types de galères et de bateaux ronds à voile

et mirent des garnisons de janissaires à Tunis et dans les ports de la côte : La Goulette, Porto-Farina, Bizerte pour le Nord, et à l'Est : Kelibia, Hammamet, Sousse, Monastir, Mahdia, Sfax, Kerkenna et Djerba, où existent encore les kasbas et bordjs, construits ou restaurés par leurs soins. Avec l'arrivée des Turcs la course en mer prit une extension considérable et devint une institution d'Etat. Tout le monde participait à l'armement des navires : particuliers, personnages officiels, commerçants et jusqu'aux femmes qui engageaient leurs bijoux à cet effet. Au début du XVII^e siècle qui fut l'âge d'or de la course à Tunis, comme à Alger d'ailleurs, les galiotes, chebeks et brigantins manœuvrés à la rame par la chiourme chrétienne furent peu à peu remplacés par des bateaux ronds à voiles que les Tunisiens adoptèrent sur les conseils d'un corsaire anglais (fig. 3). En 1634, les Tunisiens, outre les galères à rames, possédaient 14 polaires ou bâtiments ronds. Le Père Dan à qui nous devons ces renseignements (11), ajoute que les galères barbaresques n'avaient pas, comme celles des Chrétiens, un château ou tour en bois à l'avant, mais un seul mât et 23 ou 24 bancs où s'asseyaient les esclaves rameurs au nombre de 150 à 200. Les corsaires opéraient le plus souvent isolément dans les parages des côtes italiennes et provençales, attaquant par surprise les navires marchands européens, comptant sur la terreur qu'ils inspiraient pour éviter l'abordage et la lutte corps à corps, qu'ils ne pratiquaient qu'en cas de nécessité absolue. Les navires capturés étaient ramenés à La Goulette et leur chargement, y compris l'équipage et les passagers, étaient vendus à l'encan à Tunis.

Les plus redoutables de ces corsaires étaient des renégats d'origine chrétienne, qui étaient des raïs énergiques, bons pilotes, bons manœuvriers et instruits des usages de la navigation européenne. Hommes libres ou anciens captifs ayant renié, ces corsaires étaient venus de tous les points de la Méditerranée, attirés dans les ports barbaresques par l'espoir d'y faire rapidement fortune et d'accéder aux honneurs. De fait, un certain nombre d'entre eux se hissèrent, grâce à leur intelligence ou à leurs richesses aux plus hauts postes de l'Etat.

La course en mer qui était le plus souvent de la piraterie, car on ne se gênait point, suivant les circonstances, pour capturer les navires des nations avec lesquelles Tunis avait passé des traités de paix et de commerce, faisait affluer dans la capitale de grandes quantités de marchandises et beaucoup de captifs chrétiens dont on tirait de grosses rançons et une main-d'œuvre servile ou spécialisée. Tunis comptait à cette époque — au XVII^e siècle — treize bagnes contenant plusieurs milliers de captifs. Ceux-ci étaient également nombreux dans les bagnes de Porto-Farina et de Bizerte. Un raïs tunisien, renégat génois, qui commandait les galères de Bizerte se vantait —

(11) P. Dan, *Histoire de la Barbarie et de ses corsaires*, p. 254 et 269. Voir également Ibn Abi Dinar, *Kitâb ab Mounis, Tunis 1286*, p. 192, qui nous dit que sous Yousef Dey (+1637) le nombre des bateaux corsaires de grand modèle atteignit quinze.

avec beaucoup d'exagération sans doute — d'avoir fait dans son existence de pirate — plus de 20.000 prisonniers chrétiens.

Si les Tunisiens, animés par l'esprit de guerre sainte et l'appât du butin, menaient une lutte sans merci contre les Espagnols, les Sardes, les Gênois et la plupart des Etats de la péninsule italique, il est juste de dire que ceux-ci faisaient une guerre impitoyable aux corsaires barbaresques. Les Chevaliers de Malte en particulier s'étaient spécialement organisés pour combattre lesdits corsaires et les bagnes maltais regorgeaient de prisonniers turcs et maures, bien que la navigation en Méditerranée ne comportât guère de marine marchande tunisienne ou algérienne. Presque tout le trafic se faisait, en effet, comme au temps des Hafcides, au moyen des navires chrétiens appartenant aux nations européennes ayant conclu des traités de commerce et de paix avec les Régences africaines.

LA NAVIGATION ET LE COMMERCE FRANÇAIS

Parmi ces nations les Français jouissaient, à Tunis, d'une situation privilégiée du fait qu'ils étaient les alliés, depuis François 1^{er}, du Sultan de Turquie, et de l'extension de la navigation et du commerce marseillais en Méditerranée. La France avait passé avec le Grand Seigneur des traités connus sous le nom de Capitulations qui mettaient à l'abri de la juridiction musulmane les Français établis dans les Echelles du Levant et de Barbarie pour les placer sous l'autorité et la juridiction du Consul de la nation française en ces lieux. De plus, les Capitulations accordaient aux négociants français le droit de commercer librement dans lesdites échelles et une réduction notable des taxes douanières *ad valorem* (12). Ces dispositions avantageuses furent incluses dans les traités particuliers que le roi de France passa avec les Régences de Tunis, d'Alger et de Tripoli qui très bientôt s'étaient érigées en Etats autonomes. Il est vrai que pour faire respecter ces traités par les corsaires barbaresques, la flotte royale effectuait des croisières quasi annuelles sur les côtes Africaines, avec ordre, parfois, de bombarder les ports tunisiens, mal protégés par leurs bordjs et pas du tout par les bateaux corsaires.

Le commerce français dans la Régence était représenté par une demi-douzaine de négociants établis à Tunis et logés, avec quelques artisans, dans le Fondouk des marchands, édifice contigu au bâtiment réservé au Consul de France et appelé aussi Fondouk des Français, sis dans l'actuelle rue de l'Ancienne-Douane. Ces deux fondouks avaient été construits vers 1660 au frais du Divan à la demande du Père Jean Le Vacher, qui fut Consul de France à Tunis presque sans interruption de 1651 à 1666, et mourut supplicié à Alger, en 1683, à

(12) « Quant aux droits d'entrée et de sortie, écrit le Consul J.-B. Michel au Département, en août 1686, les Français ne paient que 3 pour cent, les Anglais 8 pour cent, et toutes les autres nations 11 pour cent d'entrée et 5 pour cent de sortie. » Plantet, *Correspondance des Beys et des Consuls de France avec la Cour*, t. I, p. 390.

la bouche d'un canon, lors du bombardement de cette ville par Duquesne.

Le commerce français était aussi représenté par l'établissement du Cap Nègre, au Nord-Est de Tabarka, fondé vers la fin du XVI^e siècle et qui trafiquait sous l'égide de la Chambre de Commerce de Marseille. A partir de 1687, le Gouvernement royal considéra cet établissement comme « le plus utile auxiliaire de la politique française dans la Régence de Tunis ». On en tira, outre le corail pêché à La Galite, les peaux brutes et la cire, jusqu'à 100.000 charges de blé qui furent souvent d'un grand secours à la Provence pour parer à la disette. La Compagnie d'Afrique, qui administrait le comptoir, entretenait au Cap Nègre de 80 à 100 employés ou pêcheurs de corail ; entre Marseille et cette rade les bateaux français faisaient plus de 200 voyages par an, convoyés par des bâtiments de la flotte royale.

L'établissement du Cap Nègre se trouvait être dans la même région que l'établissement génois de l'îlot de Tabarque (Tabarka). Cet îlot avait été cédé en toute propriété et souveraineté, en 1540, par le Sultan de Turquie à la famille Lomellini, de Gênes, laquelle famille y établit une colonie et la plaça sous la protection de Charles-Quint, qui fit construire un château-fort au sommet de l'île et y mit une garnison sous l'autorité d'un gouverneur. La colonie génoise devint rapidement prospère grâce à la pêche du corail et au commerce des grains, laines, huiles, cuirs, chevaux qui étaient exportés en Italie.

Les ports de la Régence, c'est-à-dire les rades plus ou moins sûres de La Goulette, Bizerte, Porto-Farina, Kelibia, Sousse, Monastir et Sfax, étaient ouverts aux navires de commerce de tous les pays, sauf à ceux des Etats chrétiens qui n'avaient pas passé un traité de paix avec Tunis et qui de ce fait se trouvaient en guerre avec la Régence. Le pavillon français était bien représenté, notamment par l'armement de la Compagnie du Cap Nègre ; nous verrons, dans le chapitre suivant, dans quelles conditions les bateaux français participaient au trafic commercial de la Régence. Ce trafic avait reçu, sous la domination ottomane, une assez vive impulsion non du fait des Turcs dont l'activité maritime confinait surtout à la piraterie ; mais à la suite de la venue à Tunis, dans la première moitié du XVII^e siècle, d'un fort contingent de réfugiés andalous (musulmans d'Espagne) et de juifs livournais, originaires également d'Espagne et du Portugal.

Les premiers, de beaucoup les plus nombreux, gens cultivés et industriels, s'étaient établis à Tunis et y avaient créé, notamment, des ateliers de fabrication de bonnets de laine appelés *chéchia* dont il se faisait un grand commerce d'exportation vers Alexandrie et les ports du Levant et même au Maroc. Les seconds ne formaient qu'une colonie restreinte, vivant à part de la communauté juive locale dont ils se distinguaient par leur intelligence et leur activité, étaient liés d'intérêts avec les négociants et les banquiers de Livourne (Italie), pour le compte de qui ils opéraient le plus souvent. Ils faisaient venir d'Italie des laines fines, des damas, des étoffes de laine et de soie brochées d'or dont ils fournissaient les gens au pouvoir, qui en retour leur accordaient la ferme des cuirs ; ils expédiaient dans la Péninsule des grains, des laines en suint, des peaux vertes, cires, etc...

D'autre part, Tunis recevait de Marseille, par l'intermédiaire des négociants français établis dans la Régence, des filés de laine, de coton et de soie, des vernis et couleurs, fers et aciers, papiers et tabac, vin et eau-de-vie que les Turcs de qualité et du commun étaient loin de dédaigner. Tunis, de son côté, expédiait sur Marseille : blé, orge, fèves, pois chiches, lentilles, dattes, huile d'olive, suif, savon, cuirs et peaux, laines en suint, cire jaune, éponge et sel. Ces deux derniers produits montrent que la pêche aux éponges était pratiquée ainsi que l'extraction du sel. Dans les documents de l'époque il n'est pas question, du moins à notre connaissance, du poisson de mer. La côte passait pour être peu poissonneuse ; il faut peut-être entendre par là que la pêche n'était pas très développée.

En conclusion, les Hafcides, pas plus que les Turcs, n'ont pu remédier à la décadence de la marine ifrîqiyenne. Le développement même de la course barbaresque a beaucoup nui au relèvement de cette marine en attirant les énergies vers une forme anormale de l'activité maritime.

Dès les Hafcides, une grande partie du commerce tunisien est entre les mains des navigateurs européens et le restera jusqu'à nos jours.

(à suivre)

Arthur PELLEGRIN,

*Membre correspondant de l'Académie
des Sciences Coloniales.*