

LES RELATIONS DE MALTE ET DE TRIPOLI DE BARBARIE AU XIX^e SIÈCLE

La possession de l'archipel Maltais fut pendant longtemps un atout dans les opérations de guerre maritimes ou commerciales pour qui voulait asseoir sa domination en Méditerranée. Comment Tripoli de Barbarie et Malte, possession anglaise depuis 1814, ont-elles lié leur histoire tout au long du XIX^e siècle? Pour tenter d'y répondre il faudra d'abord examiner les types de relations qu'avait induits la proximité géographique et étudier comment Tripoli se retrouva sous "le canon de Malte", selon l'expression de Charles Féraud (1927: 332), tout au long de ce XIX^e siècle.

Une proximité géographique

Des trois capitales des régences barbaresques de l'Empire ottoman, Tripoli était la plus proche de Malte: à 425 km au nord.

Avant l'arrivée du bateau à vapeur, le voyage nécessitait six à dix jours de traversée, jusqu'au premier quart du XIX^e siècle (J. Godechot, 1952: 23). Après 1814, à Vienne, quand la possession de Malte revint aux Anglais, ces derniers chercherent à renforcer leurs rapports avec l'Afrique septentrionale non seulement à cause de la proximité géographique mais aussi à cause de la présence de nombreux Maltais à Tripoli (comme en Tunisie et en Algérie)¹. Jusqu'au congrès d'Aix-la-Chapelle (1818) la course et la piraterie ne cessèrent d'être pratiquées tant par les Maltais que par les Tripolitains. D'ailleurs, le régent de Tripoli Yussef Pacha Karamanli (1795–1832) en usa comme son voisin². À côté de la course, d'autres bateaux, qui échappaient sans doute à la piraterie, parcouraient la mer qui sépare Malte de Tripoli. Un négociant tripolitain du début du XIX^e siècle, Hasan-al-Faquih Hasan, les recensa dans ses chroniques. La première de ces chroniques date de 1810³ (il y en eut d'autres auparavant). Sans disposer de tous les mouvements de ces navires dans cette chronique durant la période de 1810 à 1827 (car H.F. Hasan ne citait apparemment que les bateaux qui intéressaient son commerce), il est tout de même possible d'observer qu'il y avait des rotations même si celles-ci n'étaient pas très régulières. Les bateaux transportaient souvent

1. Rossi (E.), 1968: 271. L'auteur signale (p. 272) par ailleurs, que déjà en 1804, une liste de personnes inscrites sous la protection du consulat britannique à Tripoli comportait une centaine de noms de familles maltaises.

2. Il est difficile de mesurer exactement ce que pouvait rapporter la course et la piraterie. Mais tous les écrits sur l'époque de Yussef Pacha (1795/1832) s'accordent à dire qu'une grande partie de la richesse de Tripoli provenait de ces activités.

3. Le premier document daté que le chroniqueur mentionne à propos des arrivages de bateaux en provenance de Malte est de 1225h/1810. Cf. Hasan-al-Faquih (H.), 1983, p. 68.

du blé, des bovins, du sucre, du fromage turc, des meubles, du café, du tissu, de la pierre maltaise et de la chaux pour la construction et la restauration de la ville de Tripoli, de l'argent, du courrier, des nouvelles d'Europe et de l'Empire ottoman (même parfois de fausses nouvelles!) et des passagers⁴. Les autres bâtiments servaient au transport des biens et des personnes pour Malte, la Tunisie, l'Égypte, la Syrte et Smyrne (E. Rossi, 1968: 270).

En revanche, pour la période de 1827 à 1832, le chroniqueur se livre à un recensement un peu plus précis et vraisemblablement complet des arrivées de bâtiments à Tripoli. Il y indique également les provenances.

Tableau No 1

Arrivées de bateaux en provenance de Malte (1827–1832)

<i>Année</i>	<i>Arrivées à Tripoli</i>	<i>En provenance de Malte</i>	<i>Pourcentage</i>
1243h/1827	23	4	17,4
1244h/1828	73	18	24,6
1245h/1829	81	19	23,4
1246h/1830	97	15	15,4
1247h/1831	112	21	21,1
1248h/1832	16	1	6,2

Ces quelques données offrent l'avantage de constituer un échantillon sur les quatre années et demie qui correspondent à la fin du règne de la dynastie des Karamanli (Yussef Pacha abdiqua en 1832). Cela permet de voir d'une part que les liaisons maritimes entre Tripoli et Malte étaient fréquentes même dans une période de troubles à Tripoli, et que d'autre part la proportion de bateaux qui arrivaient de Malte par rapport aux autres provenances était de 1 pour 5. En fait, Malte carrefour géographique de la Méditerranée apparaît comme une place de ravitaillement pour les bateaux qui partaient de Tripoli pour différentes destinations.

Malte relais entre Tripoli et Constantinople

Avec le retour des Ottomans en 1835 à Tripoli et leur désir d'en faire à nouveau une province administrée directement par la Sublime Porte, les sources dont nous disposons ne permettent pas de savoir si les liaisons maritimes entre Tripoli et Malte furent maintenues. Mais il y a de fortes chances pour que cela ait continué,

4. *Idem*, p. 181–202–203–298–308–312–318–340–352–355–378–383–426–458–484–498–513–519–520–526–575. Ces informations se recourent avec celles des archives du consulat de France à Tripoli: pour l'année 1812, 40 bâtiments tripolitains seraient sortis du port et 41 y seraient entrés, dont 13 seraient partis pour la course et 10 auraient rapporté un butin.

et même augmenté dans la mesure où les techniques de navigation connurent une évolution notable à partir de 1827⁵. A cette époque, l'arrivée de la vapeur révolutionna en effet le trafic maritime. En 1835, le premier vapeur arriva à Tripoli. A partir de 1846, plis et journaux en provenance de Constantinople furent acheminés à Tripoli via Malte par le vapeur français du Levant⁶. Ces documents montrent l'existence d'une liaison régulière entre Constantinople et Malte au moyen de vapeurs: les journaux de Constantinople ainsi que les dépêches du Gouvernement central et le courrier passaient très souvent par Malte⁷ de 1825 à 1909 environ. C'est sans doute la facilité, la rapidité et la sûreté du transport maritime qui firent à cette époque de Malte un relais entre Constantinople et Tripoli: la correspondance du consul de Turquie à Malte avec le gouverneur de Tripoli montre combien il s'empressait de faire acheminer les plis, les dépêches et les journaux qu'il recevait de Constantinople par un vapeur anglais ou français du Levant, ou par un navire ottoman (qui pouvait être indifféremment une goélette, un brigantin, une bombarde, un brick, un schooner ou une frégate), les réexpédiant de Malte par le premier départ d'un navire (et jamais d'un vapeur) en partance pour Tripoli. Apparemment, le gouverneur de cette province utilisait en retour le même procédé.

Quant aux liaisons maritimes, d'après les archives consulaires de Turquie à Malte, à partir de 1842, elles furent plus régulières et plus nombreuses que pour la précédente période (premier quart du XIX^e siècle). En effet, le consul enregistrerait un va-et-vient continu entre Constantinople et Malte puis entre Malte et Tripoli et *vice versa*. D'après nos estimations, au moins un bateau par semaine assurait le transport des marchandises, des personnes et du courrier voire même de la valise diplomatique entre la Sublime Porte et sa province barbaresque. A titre d'exemple, pour l'année 1846, il y eut quatre bateaux par mois⁸. Malte servait aussi de relais pour les nouvelles d'Occident et d'Orient qui arrivaient pour être

5. "L'année 1827 est une date capitale dans l'histoire maritime de l'Empire ottoman. Sa marine est détruite dans la rade de Navarin par l'escadre anglo-franco-russe, lors d'un combat qui est le dernier à voir s'affronter des navires à voiles. Mais la même année, cet Empire, désormais sans flotte, [...] fait l'acquisition en Angleterre de son premier bâtiment à vapeur, le *Sûrat* (le rapide). Un second navire de ce type est acheté deux ans plus tard. [...] Des ingénieurs américains commencent, dans les années 1831-39, à construire des bateaux à vapeur dans les arsenaux turcs." (Cf. Gencer A.I., 1985, p. 107).

6. Archives du consulat de Turquie à Malte de 1842 à 1909, classées sous le nom de: *alqunsuliyya-al-turqiyya bi-Malte, raqm 25*, n° 25, au Dâr-al-Mahfûzât-al-Târikhiyya à Tripoli de Libye. Cf. document daté du 6/4/1846. (Sur les correspondances il ne figure aucune cote permettant de les signaler, mais seulement leurs dates d'envoi).

7. *Ibidem*.

8. Cf. Archives du consulat de Turquie à Malte, documents datés des 6/4, 21/4, 27/4, 9/5, 25/5, 3/6, 20/6, 25/6, 14/7, 23/7, 4/8, 6/8, 31/8, 3/9, 14/9 et 17/9/1846. Il manque dans le carton d'archives la correspondance des trois derniers mois et des quatre premiers. Il y a de fortes chances pour que ces lettres aient été égarées, à moins que la poste n'ait utilisé un autre moyen pour relier Tripoli. Pour les autres années (jusqu'en 1909) les correspondances sont parfois irrégulières.

ensuite diffusées à Tripoli. En effet, les lettres qu'envoyait le consul de Turquie à Malte au Pacha comportent souvent des informations importantes (comme par exemple la lettre du 3/7/1853 dans laquelle le consul informait le gouverneur que les dépêches contenaient une nouvelle importante: la déclaration de guerre de la Turquie à la Russie, tout en lui signalant, par ailleurs, l'envoi par le même bateau de fruits et de neige!). Cette proximité maritime entre la capitale de l'Empire ottoman, Malte et Tripoli a aussi favorisé les flux de voyageurs et de marchandises, variables selon les vicissitudes du moment mais jamais démenties.

Les échanges commerciaux

Tout au long du XIX^e siècle, il y eut des relations commerciales entre Tripoli et Malte. D'abord parce que la surface de l'archipel Maltais ne suffisait pas à nourrir toute sa population, il fallait s'approvisionner à l'extérieur. Ensuite, parce que Malte était devenue une île entrepôt de produits manufacturés depuis sa prise par les Anglais au début du XIX^e siècle. Pour comprendre comment s'organisait ce trafic tentons d'en cerner les acteurs et de dresser une typologie des marchandises qui circulaient entre les deux rives.

Une population maltaise à Tripoli

Suite à différentes migrations qui eurent lieu aux siècles précédents, Tripoli était au XIX^e siècle composée d'une population cosmopolite au sein de laquelle on trouvait une importante communauté de Maltais. Celle-ci habitait le quartier chrétien de la médina. En effet, la médina était divisée en plusieurs quartiers ethno-religieux: celui des musulmans, des juifs et des chrétiens. Les Maltais habitaient près de Bâb-al-Bahr (La Porte de la Mer), un quartier où se trouvaient les consulats européens, les écoles, les hôtels, les églises, les agences de navigations, les bureaux de poste ... bref, un des quartiers les plus dynamiques. Parmi les chrétiens, ils étaient particulièrement tenus en estime, peut-être parce qu'ils parlaient une langue proche.

Il est difficile de chiffrer précisément l'importance de la communauté maltaise au début du XIX^e siècle. Mais, grâce au préfet Massimiliano missionnaire à Tripoli qui informait par lettre la congrégation de la Propagation de la Foi, à Rome en 1805, lors du blocus américain de Tripoli, nous savons qu'il y avait 146 "catholiques"⁹ domiciliés à Tripoli sans compter les gens des consulats généraux et les esclaves au nombre de 92¹⁰ (alors qu'en 1802 le même en recensait 156, toujours sans compter les esclaves¹¹). Un autre missionnaire de la congrégation de la Propagation de la Foi à Tripoli, P. Pacifico, en 1815, écrivait qu'il y avait 132

9. Il s'agit probablement, bien que cela ne soit pas indiqué formellement dans le document, de "foyers catholiques". Cf. note 1.

10. Archivio Storico della Congregazione "De Propaganda Fide", Scritture Riferite nei Congressi-Barbaria, vol. 10, f. 302, document daté du 1/6/1805.

11. *Idem*, vol. 10, f. 19, document daté du 12/7/1802.

catholiques¹². Ces chiffres ne distinguent pas la proportion de catholiques d'origine maltaise, et on ne sait pas s'il y avait parmi eux quelques Maltais protestants. Mais ils ont l'avantage de donner une idée du nombre de Maltais qui résidaient à Tripoli puisqu'ils y étaient majoritaires parmi les chrétiens. Quant aux Maltais qui ne résidaient pas à Tripoli, mais qui y venaient régulièrement soit pour y faire du commerce, soit pour y travailler, ils ne figuraient pas sur ces registres ecclésiastiques. Et l'on sait par ailleurs qu'il y avait un va-et-vient incessant de personnes qui voyageaient entre ces deux ports, comme par exemple dans les années 1817–1818 qui furent consacrées à des travaux de défense maritime à Tripoli. Il avait fallu en effet recourir à la main-d'oeuvre maltaise appelée à l'instigation du consul anglais de Tripoli Warrington (C. Féraud, 1927: 332) qui en 1824 fit venir encore une quarantaine de personnes pour la construction cette fois-ci d'une frégate. L'histoire nous dit qu'une partie de ces immigrés maltais de Tripoli durent fuir la colère de Yussef Pacha Karamanli en 1827 lorsque la flotte turco-barbaresque fut complètement détruite par les flottes alliées de la France, de l'Angleterre et de la Russie à la bataille de Navarin. Cela "causa une telle panique parmi la population maltaise qu'elle émigra en masse, en barque, en chaloupe – elle serait même partie à la nage – tant elle était effrayée, disent les anciens du pays" (C. Féraud, 1927: 339). Une seconde fuite vers Malte eut lieu en 1832 quand les insurgés commencèrent la guerre en bloquant hermétiquement la ville de Tripoli pour obliger Yussef Pacha Karamanli à abdiquer. Mais, cette fois-ci, seules les plus riches familles européennes continuèrent à se rendre à Malte pour attendre que le sort fût décidé et la ville débloquée (C. Féraud, 1927: 339).

Après 1835, date de l'occupation ottomane de Tripoli, les Maltais étaient toujours très présents dans cette ville et dans sa région, même si le choléra les fit fuir temporairement plusieurs fois. Dans les années 1850/52, un observateur scientifique rapporte que la population de la ville et de ses faubourgs était d'au moins 30 000 habitants parmi lesquels 17 000 musulmans, 8 000 juifs, 4 000 Maltais, 900 Italiens et une centaine d'Européens de différentes nationalités, sans compter une dizaine de milliers d'hommes de garnison (V. Guerrin, 1886: 213). La population chrétienne était en majorité maltaise: en 1859, dans une école dirigée par une religieuse d'origine maltaise, dans une classe de 41 enfants, 25 étaient Maltais, 6 Israélites, 4 Italiens, 4 Grecs, et 2 Français (V. Guerrin, 1886: 218–219)¹³. Les Maltais avaient leur consul particulier mais en tant que catholiques, il bénéficiaient de la protection de la France (V. Guerrin, 1886: 214).

Des Tripolitains à Malte

Le flux de passagers qui voyageaient entre Tripoli et Malte était aussi composé de sujets ottomans. Une partie résidait à Tripoli et voyageait pour une activité commerciale, une autre partie résidait à Malte, outre le personnel diplomatique. Il

12. *Idem*, vol. 10, f. 733, document daté du 18/12/1815.

13. V. Guerrin, 1886, fait une description plus exhaustive dans les pages 218–230 de son ouvrage.

y avait avant tout les gens de mer. C'est-à-dire les capitaines de bateaux, comme par exemple, 'Omr-al-Challi qui résidait à Malte mais qui se trouvait très souvent à Tripoli pour son travail¹⁴. Ou bien encore le *raïs* (capitaine) Abd Allah (H. al-Faqih, 1983: 238) en 1229h/1813 dont on ne sait, en revanche, la résidence. On peut citer le *raïs* Mohammed-al-Zariq (H. al-Faqih, 1983: 643) ou Sidi Ahmad, lui aussi *raïs* de la marine après avoir été ambassadeur à Malte auprès du gouverneur de cette île ... Quelques autres personnes pourraient être citées d'après les écrits du négociant tripolitain Hasan-al-Faqih à l'exemple d'Ibrahim-al-Saroufi. En 1228h/1813, cet homme vendait du blé (H. al-Faqih, 1983: 203) en collaboration avec un protégé Rahmîn-al-Tayâr résident à Tripoli (H. al-Faqih, 1983: 202-203). Cependant, ces quelques exemples ne permettent pas de dresser un tableau complet de cette population au cours de ce premier quart de siècle.

A présent examinons une typologie des marchandises qui circulaient entre ces deux rives.

Malte ravitaillée en partie par Tripoli

Malte était obligée de suppléer aux ressources naturelles qui lui faisaient défaut. Sans arrière-pays, elle avait besoin d'un approvisionnement énorme. Bien que largement mise en valeur, elle avait une population trop dense pour subvenir à tous ses besoins. Elle avait donc habituellement recours à ses voisins, dont Tripoli. Durant le règne des Karamanli (1711/1835), les produits sahariens tels que les plumes d'autruches, l'ivoire, la poudre d'or, les peaux tannées, l'alfa apportés autrefois en grandes quantités par les caravanes à Tripoli et à Benghazi étaient uniquement dirigés sur Malte qui constituait un véritable *emporium* (R. Vadala, 1911: 68). Malte et Tripoli sous Yussef Pacha, le dernier Karamanli, ont continué à partager une économie de la mer: la course. Toutes deux ont abrité des corsaires et des pirates qui contribuaient à leur pillage mutuel. En fait, la course pouvait s'inscrire dans un commerce original, certes, mais malgré tout d'échange. La course devant s'arrêter en 1818 (congrès d'Aix-la-Chapelle), il fallut recourir à d'autres moyens plus traditionnels pour échanger les produits. Le commerce de denrées alimentaires semblait être très actif si l'on se réfère à la chronique de Hasan-al-Faqih qui l'illustre très bien pour la période couvrant le premier quart de ce XIX^e siècle. En effet, par l'intermédiaire des commerçants maltais ou tripolitains, Tripoli exportait des ovins, des bovins et du blé (H. al-Faqih, 1983: 68-203-378-513).

Malheureusement, les chiffres exacts de ces exportations font défaut (il faudrait consulter et interroger d'autres archives).

En revanche, les registres de M. Miège, consul de France à Malte, de 1827 à 1831, montrent que cette île importait des produits de plusieurs pays, dont la Barbarie. Cependant, la Barbarie était composée de plusieurs provinces de

14. Hasan-al-Faqih (H.), *op. cit.*, p. 68 (sans date, mais il semblait que ce document soit du début du XIX^e siècle), et p. 312.

l'Empire ottoman (dont Alger jusqu'à l'arrivée des Français en 1830) et le tableau des valeurs des importations ne précise pas la part respective de chaque province barbaresque. Ces données ne correspondent cependant qu'à des valeurs supposées pour la province de Tripoli dans la mesure où l'on est sûr qu'une activité commerciale avait bel et bien existé. Ainsi, si nous considérons les importations à Malte des produits agricoles pour les mêmes années de 1827 à 1831, nous trouvons en provenance de Barbarie l'équivalent en marchandises de 1 193 020 F (tableau n° 2). Cette énumération ne concerne que les produits d'importation les plus importants en valeur (M. Miège, 1840: 416).

En matière d'importation, ces données plaçaient la Barbarie en cinquième position avec un total général de 1 412 041 F, derrière l'Angleterre qui occupait la première place. Ensuite arrivaient les États-Unis, puis les Deux-Siciles, et enfin juste avant la Barbarie, l'Autriche (tableau n° 3).

Pour l'exportation, la Barbarie se retrouvait en sixième position derrière le Levant, l'Angleterre, les îles Ioniennes, l'Égypte et les Deux-Siciles (M. Miège, 1840: 422–423: tableau n° 4).

Tableau n°2 Importations à Malte de produits de Barbarie (1827–1831)

<i>Produits</i>	<i>en francs</i>
Animaux vivants	480 400
Peaux tannées	252 400
Peaux brutes	80 100
Huiles	88 400
Laine brute	56 400
Merceries	15 000
Denrées mesurables	43 700
Tissus de laine	74 100
Savons	72 100
Produits chimiques	49 100
Drogues de teintures	37 200

Tableau n°3 Importations à Malte par pays (1827–1831)

<i>Pays</i>	<i>en francs</i>
Angleterre	40 563 000
États-Unis	5 515 900
Deux-Siciles	4 560 300
Autriche	2 778 540
Barbarie	1 412 041

Tableau n°4 Exportations maltaises par pays (1827 – 1831)

<i>Pays</i>	<i>en francs</i>
Levant	5 095 200
Angleterre	3 258 500
Iles Ioniennes	2 777 300
Égypte	2 584 300
Deux-Siciles	2 103 700
Barbarie	1 616 900

Le calcul de la différence entre importations et exportations avec la Barbarie laisse apparaître un solde positif en faveur de Malte de 204 859F F. Ce qui n'est pas surprenant dans la mesure où d'une manière générale cette différence est positive avec les provinces de l'Empire ottoman et négative avec les pays d'Occident. Ce solde positif n'est cependant pas très important au regard, par exemple, du solde positif envers le Levant (+3 620 464 F) ou des pertes du commerce avec l'Angleterre (-7 304 500F). Notons enfin que pour cette période, la balance commerciale maltaise apparaît comme fortement déficitaire (-10 900 313F).

Si l'on examine le taux des échanges, la Barbarie occupe la huitième place avec 3 028 941 F sur un total global de 53 308 313F. Ce qui représente en définitive seulement 5,6% du commerce maltais comptabilisé par M. Miège sur les échanges avec quinze pays. Mais, à titre de comparaison, si Malte effectuait avec son premier partenaire, l'Angleterre, 25,9% de ses échanges, avec le second et le troisième, ceux-ci n'excédaient pas 12,5% chacun.

Tableau n°5 Echanges du commerce maltais (1827 – 1831)

<i>Pays</i>	<i>en francs</i>	<i>en %</i>
1. Angleterre	13 821 500	25,9
2. Deux-Siciles	6 664 000	12,5
3. Levant	6 569 936	12,3
4. États-Unis	5 755 840	10,8
5. Égypte	3 939 160	7,4
6. Iles Ioniennes	3 184 740	6,0
7. Autriche	3 174 740	6,0
8. Barbarie	3 028 941	5,7
Total (sur quinze pays)	53 308 313	100

La Barbarie fait en définitive partie des huit pays avec lesquels Malte effectuait 86,6% de son commerce.

Malte, un entrepôt de produits manufacturés

Sous la dynastie des Karamanli, les Maltais qui vinrent s'installer à Tripoli (mais aussi à Benghazi) portaient avec eux toutes les marchandises européennes entreposées à Malte (R. Vadala, 1911: 68).

En effet, dès que l'archipel Maltais devint légalement une possession anglaise, Malte disposa d'entrepôts de produits en provenance du Levant mais aussi des pays européens et en particulier de l'Angleterre. A la même époque la course fut définitivement abolie et "les Maltais respirèrent, car ils purent enfin s'adonner librement à la navigation et au commerce" (M. Miège, 1840: 416–437). A titre d'exemple, Hasan-al-Fauih, le chroniqueur tripoliteain (1243/1827), faisait venir des chaises, des canapés, du sucre, du fromage et du café de Malte (H. al-Fauih, 1983: 378) Par ailleurs, les archives du consulat de Turquie à Malte montrent qu'après 1842, Malte continua à servir de place où transitaient de grandes quantités de produits, venant du Levant d'une part et d'Occident d'autre part, destinés pour une grande partie à Tripoli redevenue province ottoman sous administration directe. Dès 1850, Malte reprit son rôle de grand entrepôt de la Méditerranée. On peut discerner quatre types d'envois pour Tripoli selon les correspondances du consul de Turquie à Malte avec les différents gouverneurs de Tripoli des trois derniers quarts du XIX^e siècle: les produits alimentaires, les produits manufacturés, les combustibles et de l'argent.

Le commerce des denrées alimentaires occupait une place importante. En effet, les listes dressées par le consul de Turquie à Malte mentionnent l'envoi de bestiaux¹⁵, et à plusieurs reprises, l'envoi de vin pour Tripoli sans toutefois en indiquer les quantités¹⁶. Il y avait aussi des caisses de liqueurs¹⁷ qui accompagnaient les caisses de nourritures (fruits¹⁸, huile, gâteaux¹⁹ ainsi que des fèves et de l'orge en provenance d'Égypte²⁰) et des ballots de tabac²¹. Parfois, des produits très originaux traversaient la mer pour satisfaire des commandes, comme en 1853 l'envoi de nippes²², ou plus surprenant encore de neige, transportée par l'intermédiaire d'un brick anglais. Celle-ci fut commandée plusieurs fois par Mustafa Nuri Pacha, gouverneur de l'État de Tripoli, au consul qui précisait bien dans son courrier accompagnant l'envoi combien il avait pris soin de

15. Ce commerce s'exerçait depuis très longtemps et en 1889 un arrêté prohiba la vente de ces bestiaux en provenance de tous les ports méditerranéens, dont celui de Tripoli. Cf. doc. du 31/10, et du 19/11/1889.

16. Archives du consulat de Turquie à Malte, document daté du 20/6/1842.

17. *Idem*, doc. du 14/1/1857.

18. *Idem*, doc. 3/7 et 25/8/1853, 15/10/1856, 14/1/1857, 27/7/1859 ...

19. *Idem*, doc. 19/4/1856 ...

20. *Idem*, doc, daté de 1855 (sans précision du jour ni du mois).

21. *Idem*, doc. 1888.

22. *Idem*, doc. du 10/1/1877.

bien l'envelopper afin d'empêcher sa liquéfaction trop rapide²³. La neige provenait sans doute des Deux-Siciles étant donné que Malte en importait déjà en 1827 (M. Miège, 1840, 416).

Ajouté à ce trafic, il y avait apparemment à titre exceptionnel (puisque Tripoli possédait un dépôt de charbon), des commandes de charbon²⁴ par le gouverneur de Tripoli. De Malte était aussi expédié du matériel de construction. Depuis longtemps déjà, la pierre maltaise et la chaux étaient très prisées des Tripolitains pour la rénovation et la construction des maisons et des édifices publics. A cela s'ajoutait du matériel de location d'engin pour construire des puits artésiens, des tuyaux²⁵, des cylindres²⁶, du matériel d'imprimerie avec d'autres objets en provenance de Paris (qui auraient transité par Marseille puis Malte) au cours de l'année 1867²⁷. En fait, Malte au XIX^e siècle apparaît comme un relais entre Tripoli et son Gouvernement central d'Istanbul. A titre anecdotique citons cette correspondance du consul de Turquie à Malte adressée en 1856 à Osman Pacha, gouverneur de Tripoli:

“... Aujourd'hui, Rifaat Effendi, aide de camp, est arrivé par le vapeur du Levant avec une somme de 400 000 [...]”²⁸. Ce dernier m'a été recommandé par Son Excellence Fuad Pacha pour lui faciliter son départ pour Tripoli le plus tôt possible. Et moi, au vu de la dite somme, et afin d'exécuter les ordres impériaux, j'ai cru bon de louer pour l'occasion un bâtiment [...] Par l'intermédiaire de Rifaat Effendi, Son Excellence recevra une petite boîte de bonbons en provenance de Paris qui vous a été envoyée ... avec des échantillons de biscuits et des haricots ...”²⁹

Tripoli sous le canon de Malte

Pour comprendre la période antérieure à 1835, il est utile de mettre d'abord en relief l'histoire respective de ces deux places méditerranéennes convoitées l'une et l'autre par des puissances européennes (l'Angleterre, la France, Naples et la Russie).

En effet, le sort de Malte étant quasiment décidé dès la reddition de la garnison française le 5 septembre 1800, les insurgés maltais révoltés contre les Français avaient demandé de l'aide au roi de Naples, puis aux Anglais. C'est en fait à partir de ce moment que la Grande-Bretagne “prend la nation maltaise sous sa

23. *Idem*, doc. du 3/7 et 25/8/1853

24. Archives du consulat de Turquie à Malte, doc. du 1/4/1854. En fait, il s'agissait d'une frégate ottomane qui partait pour Tripoli et qui avait fait une provision de charbon à Malte; voir aussi doc. du 21/7/1870.

25. *Idem*, doc. du 24/6/1867, 24/10/1867.

26. *Idem*, doc. du 30/9/1867.

27. *Ibidem*.

28. Etant donné le mauvais état du document, il est difficile de préciser de quelle unité monétaire il était question ici.

29. *Ibidem*, et *idem* doc. du 15/10/1856. ou encore le doc. du 7/5/1858 ...

protection'' (J. Godechot, 1952: 86). Les Britanniques considéraient en fait que la domination de cette île, les rendrait maîtres de la Méditerranée. En effet, le désastre d'Aboukir avait éliminé la France de la Méditerranée. L'Angleterre lui avait succédé dans son hégémonie, il était logique qu'elle conservât Malte, cette clé de la mer intérieure. A partir de 1814, l'archipel maltais appartient en droit à la Grande-Bretagne et cela dura pendant tout le XIX^e siècle. Par l'occupation de l'île, les Anglais se trouvaient en situation de contrôler Tripoli.

Ce fut le 27 avril 1816 que lord Exmouth se présenta devant Tripoli avec son escadre. Le pacha, effrayé, souscrivit à toutes les conditions imposées et 590 esclaves chrétiens furent libérés (C. Féraud, 1927: 324). L'influence anglaise à Tripoli devenait de plus en plus importante; si bien que le consul général Warrington joua alors un grand rôle dans cette ville qui jouissait jusqu'alors d'une autonomie de fait vis-à-vis de la Porte et qui surtout connaissait d'importantes mutations politiques. En effet, le pouvoir légal du pacha diminuait au profit d'un autre, bien réel, qui s'affirma de manière concomitante: celui des notables tripolitains et des consuls européens. Ces derniers, de par leur situation, avaient une certaine autorité dans les affaires publiques de Tripoli. Les consuls des États occidentaux (surtout l'Anglais et le Français) occupaient une fonction administrative qui débordait sur celles normalement dévolues aux pouvoirs locaux, celle notamment de se porter juge et de régler des affaires portuaires lorsqu'un litige survenait concernant un de leurs ressortissants ou protégés. Le pouvoir des consuls allait grandissant: celui-ci leur permettaient de s'immiscer dans les affaires locales en accordant l'asile de plus en plus souvent aux sujets ottomans de cette régence quand ils étaient poursuivis par le pouvoir du Pacha (la chronique de Hasan-al-Fauih l'illustre très bien pour le premier quart du XIX^e siècle). Il y avait une concurrence franco-britannique telle que Tripoli était en quelque sorte le théâtre des conflits européens. Cela devint évident dès le 9 août 1830, un mois après la prise d'Alger par les Français, lorsqu'une escadre française se présenta devant Tripoli. Celle-ci avait pour mission d'imposer par la force les conditions suivantes: le retrait de l'accusation portée contre le consul français Rousseau avec des excuses, une contribution de guerre et l'acquittement de quelques créances françaises depuis longtemps en souffrance, l'abolition définitive de l'esclavage des chrétiens et de la course, celle des monopoles commerciaux, celle des tributs encore payés par certaines puissances et la renonciation aux présents appelés donatifs qu'il était d'usage de faire aux changements des consuls et au renouvellement des traités, et enfin l'interdiction d'augmenter, sous aucun prétexte, les forces navales de la Régence. Ces conditions furent acceptées. Mais Tripoli se trouvait en face d'une île qui abritait les convoitises britanniques. Au même moment les embarras financiers du pacha de Tripoli devinrent très graves, si bien qu'il dut payer ses créanciers anglais qui avaient appuyé leurs réclamations en faisant venir, eux aussi, en juillet 1832 une escadre anglaise de Malte. Le gouvernement anglais qui croyait le Pacha plus solvable, avait été induit en erreur

par Warrington (le consul à Tripoli) (C. Féraud, 1927: 351). Yussef Pacha effrayé de la sommation, proposa un remboursement moyennant quelques délais. Les sujets anglo-maltais se déclarèrent satisfaits de cette proposition du pacha de Tripoli car ils savaient qu'il ne pouvait pas faire davantage. Ils adressèrent une requête en ce sens à leur consul. Mais Yussef Pacha prit alors une mesure qui le perdit sans retour: il frappa d'une contribution les Arabes de la Menchia qui avaient toujours été exempts d'impôts. Le désordre régna désormais partout, et dans la Menchia se prépara alors une révolution. Les insurgés commencerent la guerre en bloquant hermétiquement Tripoli (C. Féraud, 1927: 351). Presque toutes les familles européennes fuirent à Malte. Yussef Pacha abdiqua en 1832 et le ministre Mohammad Bit-el-Maldji se réfugia lui aussi à Malte. La présence de Warrington auprès des révoltés était un encouragement pour ceux-ci et un juste sujet d'alarme pour Sidi-Ali (le fils de Yussef Pacha Karamanli en faveur duquel ce dernier avait abdiqué) qui dépêcha à Malte Mohammed Deghiès, son beau-frère, pour une explication sur les intentions de l'Angleterre. Le gouvernement de Malte répondit à Deghiès que les affaires des consultats de Barbarie n'étaient pas de son ressort et qu'il ne pouvait pas s'en mêler. La conduite de Warrington n'en fut en rien modifiée. Il continua à créer de nouveaux embarras à Sidi-Ali, favorisant ouvertement la vente de munitions de guerre aux insurgés (C. Féraud, 1927: 355). La Porte expédia alors à Tripoli Chakir Effendi qui arriva au mois de septembre 1834 avec la mission d'appuyer Sidi-Ali.

Le blocus imposé à la Menchia par Chakir et Sidi-Ali au nom de la Porte avait pour but d'accélérer sa reddition en empêchant notamment ses rapports avec Malte, dont elle recevait les approvisionnements (une colonie de commerçants maltais y faisait du commerce à partir d'une petite anse accessible aux bateaux). Les insurgés se sentaient de leur côté soutenus par les Britanniques et savaient que Malte était leur base principale d'approvisionnement et de munitions (C. Féraud, 1927: 362). Ils bombardèrent alors la ville de Tripoli afin de desserrer l'étau. Mais au mois de mai 1835, ils renoncèrent et la Menchia se soumit. Au mois de juin de la même année Tripoli redevint une simple province dirigée directement par les Ottomans avec l'éviction de Sidi-Ali. Le premier acte administratif du nouveau gouverneur, Nedjib-Pacha, en s'installant à Tripoli fut à ce moment-là de faire rouvrir les portes de la ville et de proclamer la fin des troubles, qui cessèrent en effet comme par enchantement (C. Féraud, 1927: 373).

Les relations politiques après 1835

Malte, un asile pour les fugitifs

Comme pour la période précédant l'arrivée des Ottomans à Tripoli, Malte était un passage quasi obligé pour les fugitifs. A plusieurs reprises le consul de Turquie à Malte fit remarquer dans ses correspondances au gouverneur de Tripoli que tel escroc ne s'était pas montré dans l'île et qu'il avait sans doute pris la fuite pour

un autre pays ou alors qu'il y était bien caché³⁰. Ainsi, en 1856, adressait-il une lettre à Muchir Osman Pacha, le nouveau gouverneur du vilayet de Tripoli, pour l'informer qu'un présumé escroc qui s'était enfui de Tripoli avait sans doute déjà pris le bateau pour Constantinople. Il avait en effet pu le trouver, mais, expliquait-il, comme Malte ne lui avait donc dû se résigner à le laisser embarquer pour Constantinople³¹. De nombreuses personnes choisirent ce moyen pour s'extraire d'une situation embarrassante avec les autorités locales de Tripoli³², et ce jusqu'au début du XX^e siècle. Un autre exemple, celui de l'affaire Djevad en 1904 l'illustre très bien. Afin d'arrêter ce criminel de droit commun, le consul de Turquie à Malte demandait dans sa lettre des documents au pacha de Tripoli. Car, faute de traité spécial d'extradition entre l'Angleterre et la Turquie, les autorités de Malte avaient finalement exigé, "grâce à son insistance" faisait-il remarquer, un grand nombre de documents certifiant le bien fondé de l'accusation afin de pouvoir s'appuyer sur les usages corsaires ancestraux entre deux nations amies et ainsi réaliser tout de même l'extradition. Il insistait bien sûr l'envoi de ces documents, au plus vite, afin de pouvoir prolonger la détention de cet homme qui, faute de quoi, serait libéré.³³ D'autre part, Malte servait aussi de base arrière aux Anglais. Parfois, le consul anglais de Tripoli s'y réfugia lui-même durant les trois derniers quarts de ce XIX^e siècle. Malte vit aussi son importance politique s'étendre vers la Tripolitaine grâce notamment à la présence de ses ressortissants à Tripoli qui s'accrût au cours de cette même période.

"Celui qui possède Tripoli, possède le Soudan..."

Cette phrase prononcée par l'explorateur allemand G. Rohlfs, à Tripoli en 1864 et 1865, révèle l'importance que pouvait avoir Tripoli aux yeux des puissances européennes qui se disputaient la région méditerranéenne et le coeur de l'Afrique. L'installation des Français en Algérie en 1830 ne plaisait guère aux Anglais. Ces derniers convoitèrent Tripoli et ses régions dans le but d'avoir ainsi la maîtrise du grand commerce avec le Soudan et tous les moyens étaient bons pour y arriver. Or, le projet d'organisation d'une émigration maltaise émergea dans les années 1842 – 1865 pour suppléer au problème démographique, économique et social que connaissait l'archipel maltais.

Dès le début du XIX^e siècle les Maltais avaient émigré dans les îles Ioniennes, alors sous domination britannique, puis vers l'Afrique du Nord. Ils s'expatrièrent d'abord vers l'Algérie sous domination française, ensuite en Tunisie et aussi en

30. Archives du consultat de Turquie à Malte, *op. cit.*, du 7/6/1856.

31. *Ibidem*.

32. *Idem*, doc. des 31/5/1897 et 8/12/1898.

33. *Idem*, doc. daté de 1904 (le jour et le mois nous sont inconnus car il manque la première page).

Tripolitaine. Mais ce projet d'organiser une émigration massive de Maltais à Tripoli fut manifestement conçu non seulement pour régler les problèmes propres aux Maltais mais aussi et surtout pour répondre aux stratégies anglaises.

Suite aux troubles sociaux et économiques, le gouvernement anglais avait nommé un gouverneur civil à Malte en 1847, Richard More O'Ferrall (J. Godechot, 1952: 104). Arrivé à la Valette, celui-ci s'était retrouvé rapidement en accord avec ceux qui préconisaient l'émigration comme solution au surnombre de la population maltaise: elle menaçait en effet d'être bientôt réduite à la disette car elle s'avérait dépendante des importations pour environ les trois quarts de ses vivres. La détérioration des relations anglo-françaises en 1846 et la possible renaissance, après 1848, des ambitions qu'avait eues en son temps Napoléon, l'avait par ailleurs contraint à envisager l'organisation d'une colonie à Tripoli. Cette colonie aurait attiré des centaines de familles maltaises, et aurait en conséquences réduit la population à un taux correspondant à ses ressources.

Poursuivant cette idée, le Gouvernement avait pris contact avec divers marchands anglais et maltais à Tripoli afin de découvrir si parmi eux certains auraient été bien disposés à organiser cette colonie maltaise quelque part le long de la côte libyenne. Les réponses furent enthousiastes: des Maltais qui s'épanouiraient en face de chez eux ... Ce plan fut suivi par M.A. Xerre et M. Cagliuppi, les marchands consultés. Les Maltais pourraient ainsi rêver d'introduire la "Civilisation" dans l'arrière-région arabe et par la même occasion stopper le commerce des esclaves avec l'intérieur; plus encore, la colonie pourrait bientôt annexer le commerce du sud avec Tombouctou. Un commerce qui était en danger de captation par les Français à travers le Sahara (C.A. Price, 1954: 118). De plus, le succès assuré attirerait bientôt des centaines d'autres Maltais. Le gouverneur de Tripoli était même prêt à accorder la terre pour cette expérience, apparemment dans l'espoir d'en tirer les quelques profits que lui auraient rendus les promoteurs. En recevant les réponses, O'Ferrall envoya le plan de ce projet à Londres avec de fortes recommandations. Il demandait aussi un prêt public d'un montant de 1 000 £ en faveur de ces marchands disposés à appliquer le plan. Il y avait, ajoutait-il certaines difficultés (mais résolu par la présence d'un consul britannique qui donnerait une protection adéquate à tous les projets ordinaires): il était possible que des Arabes des tribus, particulièrement jaloux, missent en danger la colonie dans les premiers temps. Dans cette éventualité, le Gouvernement britannique, s'il venait à s'apercevoir que la tentative comportait trop de risques pour pouvoir continuer, aurait le plus simplement du monde retiré son consulat laissant les colonies faire leur chemin à leurs risques et périls. Dans le meilleur des cas envisagés, il pourrait bientôt prendre pied en Tripolitaine et annexer le territoire en utilisant précisément les mêmes arguments utilisés lors de l'occupation de l'Algérie par la France en 1830.

Les Anglais ne menèrent finalement pas le projet à son terme. En revanche, ils ne laissèrent pas tomber l'idée d'une présence anglaise et maltaise forte à Tripoli car ils savaient que Tripoli était un enjeu politique et économique de taille. C'est

pour cela qu'ils ne cessaient de s'immiscer dans les affaires de Tripoli afin de concurrencer les Français. Toutes les affaires importantes de l'époque révèlent la main, parfois les intrigues des consuls des deux nations européennes. Agents doubles ou supposés tels croisaient alors la route d'espions ou d'aventuriers désireux d'améliorer leur ordinaire, d'atteindre la gloire ou de servir celle de leur pays, et parfois aussi les intérêts personnels des consuls³⁴.

Bibliographie

- FERAUD (Charles), 1927, *Les annales tripolitaines*, Librairie Vuibert/Tournier, Paris/Tunis, 478p.
- GENGER (A.I.), 1985, "Marine à vapeur et charbon turc en Méditerranée orientale aux XIX^e siècle", *R.O.M.M.*, n° 39, Aix-en-Provence, pp. 107–112.
- GODECHOT (J.), 1952, *Histoire de Malte*, P.U.F. (Que sais-je?), Paris, 128 p.
- GUERRIN (Victor), 1886, *La France catholique en Tunisie, à Malte et en Tripolitaine*, Alfred Mame et fils, Tours, 238 p.
- HASAN-AL-FAQUIH (Hasan), 1983, *al-Yawmiyat-al-Libiyya*, Markaz-al-Jihad, Tripoli, t. 1, 977p.
- MIEGE (M.), 1840, *Histoire de Malte précédée de la statistique de Malte et de ses dépendances*, Paulin Librairie, 3 tomes.
- PRICE (C.A.), 1954, *Malta and the Maltese. A study in nineteenth century migration*, Georgia House, Melbourne, 277 p.
- ROSSI (Ettore), 1968, *Storia di Tripoli e della Tripolitania dalla conquista araba al 1911*, Istituto per l'Oriente, Roma, 397 p.
- VADALÀ (R.), 1911, *Les Français hors de Malte*, A. Rousseau, Paris, 105p.

34. L'histoire de l'Écossais James Hamilton en 1855 en serait une admirable illustration (C. Féraud, 1927: 404–405).