

L'APPROVISIONNEMENT DES VILLES D'AFRIQUE DU NORD PAR LA VOIE MARITIME AU XVIII^e SIECLE

Daniel Panzac

Ce n'est qu'en 1574, avec la conquête définitive de Tunis, que cette région passe entièrement sous l'autorité du sultan. Toutefois, celui-ci, représenté sur place par des gouverneurs à Alger, Tunis et Tripoli, voit son autorité de plus en plus contestée par les garnisons de soldats au cours du XVII^e siècle. Leurs chefs finissent par se faire élire pacha ou plutôt dey à Alger et vont même, au début du XVIII^e siècle, jusqu'à fonder des dynasties à Tunis et à Tripoli. Malgré ou plutôt grâce à cette très large autonomie, les provinces africaines ne cherchent pas à s'émanciper de l'Empire ottoman. Cette immense composition politique hétérogène, qui s'étend sur cinq mille kilomètres de l'Atlas marocain au golfe Persique et sur trois mille kilomètres des sources du Dniestr aux rapides d'Assouan, est devenue un espace économique cohérent, une économie-monde selon Fernand Braudel. Les échanges économiques entre les provinces ottomanes, suscitées par le caractère complémentaire de leurs productions, sont favorisés de surcroît par l'unité politique où le droit musulman, les pratiques commerciales et les usages monétaires sont les mêmes d'un bout à l'autre de l'empire. Le transport maritime des marchandises est là prépondérant car il est plus rapide, plus sûr et moins cher. Ce grand cabotage inter ottoman présente toutefois l'originalité d'être à peu près exclusivement effectué par des navires européens.

L'utilisation spectaculaire, à partir de la fin du XVII^e siècle, des navires de commerce européens, avant tout les Français, dans le commerce intérieur ottoman résulte principalement de deux événements. Tout d'abord, le choix délibéré d'Alger, de Tunis et de Tripoli, que les Européens appellent les régences barbaresques, de pratiquer la course sacrifiant ainsi pour longtemps toute possibilité d'avoir des bâtiments de commerce. À la même époque, les Ottomans perdent la maîtrise de la Méditerranée orientale face aux Vénitiens qui pourchassent les navires ottomans empêchant ainsi les liaisons maritimes entre Istanbul et les autres provinces de l'empire. En 1686, par un édit accordé à Pierre de Girardin l'ambassadeur de France, les autorités ottomanes favorisent

désormais officiellement les bâtiments de commerce français qui assurent des transports pour le compte des Ottomans, officialisant une pratique qui remonte au Moyen Age. Cette activité, appelée caravane maritime par les contemporains, prend rapidement de l'importance.

Les Ottomans, négociants, administrateurs, pèlerins, apprécient les navires français, concurrencés par la suite par d'autres pavillons européens, pour la compétence de leurs équipages, supérieure à celle des marins ottomans, et surtout pour la sécurité qu'ils leur procurent. Il subsiste au Maghreb un petit cabotage côtier, entre le Sud tunisien et Tripoli par exemple, mais il n'assure qu'une part réduite des liaisons maritimes plus lointaines. De 1766 à 1777, les négociants arabes de Sfax ont affrété 103 navires ; on connaît le pavillon de 61 d'entre eux : 39 sont français, neuf ragusains, trois suédois, deux vénitiens, deux anglais, un espagnol et cinq ottomans soit 8,2 % seulement¹.

Afin de garantir les droits de l'affréteur comme ceux du capitaine, les contrats de caravane sont transcrits dans les registres des chancelleries des consulats du port où ils sont établis. Rédigés selon un modèle commun, signés par deux témoins et les deux parties, ils comprennent, outre la date et le lieu de signature, le nom du capitaine, le type et le nom de son navire, le ou les noms des affréteurs ainsi que leur appartenance ethnique et confessionnelle et leur lieu de résidence, la destination du bâtiment ainsi que les escales prévues et le temps qui leur est réservé, le prix et les conditions de paiement et, dans une proportion variable, la composition sommaire de la cargaison. Les contrats qui ont été conservés constituent une source de première importance pour la connaissance du commerce maritime à l'intérieur de l'Empire ottoman. À partir de la seconde moitié du XVIIIe siècle, sur demande du ministre, les consuls français établissent de précieux tableaux statistiques des mouvements de navires dans les ports où ils sont affectés. Ces deux séries documentaires, quand elles existent, constituent de remarquables sources d'informations qui se complètent et qui nous permettent de cerner cette activité économique, d'en découvrir les acteurs et leurs pratiques et d'en évaluer l'importance et l'évolution.

¹Zouari : *Les relations commerciales entre Sfax et le Levant au XVIIIe et XIXe siècles*, Sfax, 1990, p. 193.

Cette documentation présente toutefois deux faiblesses, heureusement plus apparentes que réelles. La première tient au fait que seuls les navires français figurent ici mais comme ils représentent plus de la moitié des navires affrétés par les Ottomans, ils sont largement représentatifs de leur activité. Évaluer l'importance du trafic maritime par simple comptage des navires constitue la seconde insuffisance de cette étude. Les contrats indiquent toujours le type du navire, dont il existe une grande variété, sans en indiquer le tonnage. Précisons que la plupart des navires caravaneurs en usage en Méditerranée sont de taille modeste et que la grande majorité déplacent de 80 à 150 tonnes. Juger de l'intensité du trafic par simple comptage des bâtiments fournit donc une représentation assez fidèle de celui-ci. Il n'est d'ailleurs pas question ici d'études statistiques concernant des tonnages mais de révéler des tendances et des pratiques.

Compte tenu de la documentation disponible, nous présenterons d'abord ce commerce inter provincial au tournant des XVII^e et XVIII^e siècles en cherchant à en dégager les aspects les plus significatifs. Les années 1754-1773 nous occuperont davantage. Elles offrent notamment la possibilité de voir en détail comment fonctionnent ces relations et nous permettront de vérifier la permanence de ce commerce régional dans le cadre de l'Empire ottoman.

Les années 1686-1707

On a vu plus haut que ce n'est pas un hasard si les contrats d'affrètement, ou de nolis comme on dit en Méditerranée, apparaissent dans les registres des consulats français à partir de 1686. Toutefois, cet enregistrement n'étant vraiment obligatoire qu'à partir de 1730, un nombre indéterminé de contrats oraux échappent au registre consulaire. En outre, les séries sont lacunaires à l'exception d'Alger : celle de Tunis s'arrête en 1703, celle de Tripoli ne débute qu'en 1693, s'interrompt en 1694, reparaît en 1697 puis à nouveau de 1699 à 1707². Outre les lacunes, il faut tenir compte des guerres, de la Ligue d'Augsbourg (1689-1697) puis de Succession d'Espagne (1702-1714), qui

² Ces registres sont conservés : pour Alger, Archives d'Outre-Mer, 1 AA 1 à 1 AA 13 ; pour Tunis et Tripoli, Nantes, Ministère des Affaires étrangères, Archives rapatriées, Tunis AR 664, 665 et 666a ; Tripoli AR 43 et 44.

entravent sévèrement l'activité des navires de commerce français. C'est ainsi que plus de la moitié des contrats de cette période de vingt et un ans a été enregistrée pendant les cinq années de paix de 1698 à 1702.

Malgré tout, on dispose de 310 contrats, un total imposant, mais dont la répartition entre ces différents ports est très inégale : 36 contrats pour Alger, 100 pour Tunis, 174 pour Tripoli. Compte tenu des lacunes et des incertitudes de l'enregistrement, il est difficile d'en tirer des conclusions solides, tout au plus peut-on penser qu'Alger n'a qu'une activité commerciale limitée comparée à Tunis et à Tripoli. Destinée en priorité au commerce à l'intérieur de l'Empire ottoman, l'Europe n'est qu'une destination secondaire où se rend un navire sur six d'Alger et de Tunis et un sur treize seulement à partir de Tripoli. Les affréteurs en sont avant tout des Juifs qui ont des relations solides principalement avec Livourne ainsi qu'avec Messine. En fait, la puissance toujours menaçante de l'Empire ottoman et de ses auxiliaires les corsaires barbaresques, entraîne l'interdiction de leurs navires et des négociants musulmans dans les ports européens. Ceux-ci dominent par contre le commerce inter ottoman : ils constituent les trois quarts des affréteurs de la caravane maritime à Alger, Tunis et la quasi-totalité à Tripoli.

Les destinations des navires figurant dans les contrats soulignent de façon convaincante que l'Empire ottoman est bien devenu au XVII^e siècle un vaste espace économique et que les négociants ottomans, principaux affréteurs de ces navires, en utilisent pleinement les possibilités³. Soliman Boaz, marchand maure de Tripoli, affrète un navire en 1702 qu'il envoie dans l'Archipel (la mer Egée) acheter de l'orge pour Tunis, puis en 1705 il nolis deux navires pour la Crète, un pour Smyrne et un pour Istanbul. Enfin en 1706, il en affrète un qu'il expédie à Acre s'y procurer du coton destiné à Alger. Afin de mieux saisir l'étendue de cette activité, il nous paraît utile de donner ici les distances (en milles nautiques de 1,852 km) que représentent ces traversées : Tripoli-Tunis 220 milles, Tripoli-Alger 690 milles, Tripoli-Alexandrie 855 milles, Tripoli-Istanbul 1040 milles,

³ Si la plupart des navires sont affrétés pour un voyage, quelques-uns, cinq à Tunis, sept à Tripoli, deux à Alexandrie, le sont pour une période définie, deux à quatre mois en général. Dans ces conditions, les contrats ne comportent évidemment pas de destination.

Tripoli-Acre 1255 milles, Tripoli-Candie 650 milles, Tripoli-Smyrne 900 milles⁴.

C'est donc un réseau dense qui relie ainsi tous les ports ottomans d'un bout à l'autre de la Méditerranée. Pour nous en tenir aux relations entre les ports de l'Afrique septentrionale telles qu'elles apparaissent dans les contrats d'affrètement, les données sont les suivantes :

- Alger, 18 navires vont vers le Maghreb (50 %), 12 pour le Levant (33,3 %) dont 8 pour Alexandrie,
- Tunis, 52 navires vont vers le Maghreb (54,7 %), 27 pour le Levant (28,5 %) dont 10 pour Alexandrie,
- Tripoli, 41 navires vont vers le Maghreb (24,6 %), 113 pour le Levant (67,5 %) dont 21 pour Alexandrie.

Les relations d'Alger et de Tunis se font prioritairement avec le Maghreb, ensuite avec l'Egypte, enfin avec le reste de l'Empire ottoman, alors que c'est l'inverse pour Tripoli pour qui ces destinations, pour importantes qu'elles soient, ne constituent qu'environ le tiers de leurs activités. On pourrait dire, qu'au vu de la documentation disponible, Tunis et plus encore Alger ont une orientation clairement régionale alors que Tripoli a un rayonnement nettement "national". La composition des cargaisons de ces navires est malheureusement une des faiblesses de la documentation. Les navires sont affrétés le plus souvent pour une somme forfaitaire et le capitaine n'a pas à se soucier de ce qu'il va charger à son bord. Ce n'est que lorsque le prix est fixé à l'unité de mesure, jarre d'huile, cafiz de blé, ardeb de riz, ou par individu transporté, que l'on trouve ces indications c'est-à-dire sur une partie seulement des contrats : 15 sur 36 à Alger, 31 sur 95 à Tunis et 57 sur 167 à Tripoli.

A Alger, sur 15 cargaisons connues, une concerne un envoi partiel de sucre à Smyrne, les 14 sont exclusivement des transports de céréales, blé et orge. À Tunis, 23 des 31 navires concernés sont voués aux produits alimentaires dont deux chargés d'huile et les 21 autres de céréales. Sur les 57 chargements

⁴ *Reed's Tables of distances between ports and places in all parts of the world*, Londres, 1947.

identifiés à Tripoli, les produits alimentaires en mobilisent 29 : six transportent du sel, cinq de la mantègue, sorte de matière grasse à base de beurre et de graisse de queue de mouton, enfin 18 bâtiments sont voués aux céréales. A noter qu'un complément est fourni par Alexandrie dont les sept cargaisons, connues d'après les contrats signés dans cette ville de 1693 à 1702, comprennent toutes des produits alimentaires, du sel pour l'un et un chargement plus composite pour les autres incluant du riz, du café, des légumes secs et du poisson salé.

Le commerce maritime inter ottoman, au vu des cargaisons connues, est caractérisé en Afrique du Nord par la place prédominante occupée par les produits alimentaires⁵. Entre les ports maghrébins, il ne s'agit en aucun cas d'un trafic régulier mais au contraire d'un commerce hautement conjoncturel. En 1686-1687, la disette règne à Tunis et le blé y afflue en provenance de Bône et de Tripoli. En 1699-1701, la famine qui sévit à Tripoli est combattue par des apports de Sousse, Derna, Port-Farine et surtout de Tunis. En 1702, au contraire, c'est dans cette ville qu'il faut apporter du blé sur des navires affrétés à Tripoli. Entre le 13 mai 1704 et le 3 mars 1706, on relève douze contrats identiques dont l'un précise "attendu la disette de bled en cette ville [Alger] ayant été prié de la part du divan d'envoyer à Tremessen [Tlemcen] le vaisseau le Petit Foudroyant... pour faire ce voyage s'agissant de prévenir la famine en cette ville ce qui est une nécessité qui ne souffre point d'excuse". À la même époque, Tripoli est obligée de se procurer du blé au Levant, le Maghreb étant dans l'impossibilité d'en fournir.

Ce besoin pressant de céréales en temps de disette a un effet direct sur le prix du transport dont on peut suivre l'évolution grâce au nombre élevé de contrats notamment en 1699-1701. En septembre 1699, l'acheminement d'un cafiz de blé (317,1 litres) de Tunis vers Tripoli coûtait 2 1/4 piastres pour tomber à 1 1/2 en novembre et même à 1 3/8 en décembre. Il bondit à 2 3/4 piastres en janvier 1700 pour atteindre 3 piastres en mai et se maintient à ce prix jusqu'en juillet. Il baisse en automne jusqu'à 1 1/2 en décembre pour atteindre 1 3/8 en janvier 1701 et même 1 1/4 en février et remonter légèrement à 13/4 piastres en avril.

⁵ On relève également trois navires au départ de Tunis et 17 à celui de Tripoli, qui transportent des esclaves vers les ports anatoliens, surtout Smyrne.

Sens des affaires de la part des négociants, réquisitions de la part des autorités, exigences accrues des transporteurs, on retrouve en Afrique du Nord des situations et des comportements que l'on a rencontrés en d'autres temps et sur d'autres rives.

L'irrégularité plus que l'insuffisance des récoltes en Afrique du Nord est à l'origine de ces transports de céréales⁶. Ceux-ci s'effectuent uniquement en fonction des besoins ponctuels, au contraire des autres produits, sans qu'on puisse déceler vraiment des circuits établis. On constate, en effet, selon les années, que le flux s'établit par exemple tantôt de Tunis vers Tripoli et tantôt de Tripoli vers Tunis. L'aire d'approvisionnement est régionale et se limite généralement au Maghreb, mais en cas de nécessité, elle peut s'étendre jusqu'au Levant.

Les années 1754-1773

La documentation concernant le troisième quart du XVIIIe siècle comprend d'abord deux séries de contrats de caravane établis dans les consulats de France, à Alger et Tunis pendant les années 1754-1767. On dispose en outre des "Etats trimestriels de bâtiments français entrés (ou sortis) dans (ou du) le port de Tripoli" pour les années 1766 à 1773 qui fournissent notamment la provenance ou la destination du navire ainsi que la composition succincte de sa cargaison⁷. Le premier groupe, similaire à celui des années 1686-1707, permet aisément de vérifier si la situation constatée à cette époque persiste soixante ans plus tard. La seconde série autorise une analyse fine du trafic portuaire de Tripoli pour lequel on ne dispose pas de contrats de caravane.

Les contrats de caravane

Vingt-six contrats ont été établis à Alger de 1758 à 1768 et 128 à Tunis de 1757 à 1767, chiffres qui confirment la stabilité de cette activité par rapport années 1686-1707. Toutefois, comme lors de la période précédente, la caravane maritime française, et donc les activités commerciales ottomanes qui en dépendent, a été fortement perturbée par la guerre de Sept Ans (1756-1763). De

⁶ L. Valensi, *Fellahs tunisiens : l'économie rurale et la vie des campagnes aux XVIIIe et XIXe siècles*, Paris, 1977, p. 192-195.

⁷ Archives nationales, Paris, A. B., BIII 273 et 274.

quatorze en 1757 le nombre de contrats établis à Tunis est tombé à trois en 1759, et à deux en 1761 pour remonter à 23 en 1763 (la paix est signée en janvier) et se maintenir au-dessus de la vingtaine en 1766-1767.

Par rapport au tournant du siècle précédent, les orientations du trafic maritime de ces ports ont été profondément modifiées. Pour Alger, la destination principale est désormais Smyrne où se rendent treize des vingt-six navires affrétés, soit la moitié d'entre eux alors que sept vont au Maghreb et deux seulement à Alexandrie. Même tendance à Tunis où le Maghreb ne concerne plus que 36 navires, 28,8 % d'entre eux alors qu'Alexandrie est devenue la direction dominante, 56 bâtiments, 44,8 %. Certes les relations entre les différents ports du Maghreb d'une part, avec l'Egypte de l'autre, demeurent solides, mais cette répartition confirme la tendance, notée au début du siècle, à l'intégration de ces ports dans le vaste ensemble économique que constitue l'Empire ottoman.

Comme auparavant, seule une minorité de contrats fournit des indications sur les cargaisons. Sur les dix contrats en question établis à Alger, cinq concernent des chargements embarqués à Smyrne, Tétouan, Bône et Arzew, destinés à ravitailler la ville alors qu'en 1758, deux navires embarquent du blé pour Tunis. Plus étonnant à première vue, en 1765 et 1767, trois navires vont charger du blé à Bône et à Ténès pour le livrer à Cadix et à Marseille. En fait les affréteurs de ces trois navires sont des négociants français établis à Alger et cette pratique s'explique de la façon suivante. Les navires français quittant les ports provençaux le font soit avec un contrat établi en France pour un voyage "en droiture", c'est-à-dire un aller-retour, soit "en caravane" pour une durée de deux ans. A la fin de cette période, ils embarquent un dernier chargement, au Levant ou en Barbarie, avant de regagner la France.

Le nombre de cargaisons connues pour Tunis est malheureusement très restreint, à peine dix-huit, dont seize concernent des produits alimentaires : deux navires sont nolisés en 1758 pour transporter du blé de Bône à Djerba puis en 1760 et en 1767 ; Tripoli reçoit des cargaisons de légumes secs de Tabarka et de Sousse ; plus insolite, trois navires vont chercher du vin pour Tunis à Santorin, à Cagliari et à Samos tandis qu'en 1763, quatre navires embarquent de l'huile pour

Alexandrie. Enfin, deux bâtiments embarquent des bœufs qu'ils vont livrer à Malte. Il est difficile de tirer des conclusions cohérentes de ces quelques notations impressionnistes, mais malgré tout on constate d'une part la persistance de courants traditionnels, par exemple vers Tripoli et Djerba, et de l'autre des nouveautés, notamment l'expédition d'huile vers Alexandrie, et plus encore l'exportation de bœufs vers Malte qui témoigne de l'amélioration des relations entre l'île des chevaliers et les ports barbaresques.

En complément, il nous a paru utile de consulter les contrats établis à Alexandrie pour la même période. Sur les 112 navires affrétés pour le Maghreb (12,5 % du total des contrats), 60 se rendent dans un port de Libye, 39 se dirigent vers un port tunisien, 12 vers un port algérien et un est prévu pour le Maroc. La cargaison, qui est précisée pour 27 d'entre eux, soit 24,1 %, se répartit en deux affectations bien distinctes : sept navires ramènent des pèlerins musulmans chez eux alors que les vingt autres transportent des produits alimentaires en totalité ou en partie. De ceux-ci, cinq ont le chargement classique au départ d'Alexandrie, celui que l'on retrouve dans la majeure partie des destinations de ports ottomans, c'est-à-dire principalement du riz⁸ et ensuite des "diverses" comprenant "toileries, cassas, café, lin, kéné, etc". Il s'agit d'un courant régulier d'envois qui doit vraisemblablement constituer aussi la majeure partie du trafic vers le Maghreb, ici pour Tunis, Tripoli, Sousse, Sfax et Djerba.

Les quinze autres contrats sont tous établis au profit d'affréteurs originaires du Maghreb soucieux d'approvisionner la province dont ils sont originaires. À l'exception d'un chargement prévu pour Djerba, tous les autres concernent les ports libyens de Tripoli, Bengazi et Derna. Il y a un bâtiment affrété en 1755, six navires en 1756, trois en 1757, un en 1758, quatre en 1764 et encore un en 1767. Les chroniques locales font mention de disettes à plusieurs reprises à cette époque et notamment dans les années 1756-1757 et 1766-1767⁹. Le principal port de chargement est Acre, mais on trouve également mention de Nauplie, au Péloponnèse, Larnaca à Chypre et Antalya en Anatolie. Enfin, il est frappant de noter que tous ces contrats ont été dressés entre juillet et octobre après que la

⁸ Les navires vont fréquemment charger leur cargaison de riz à Rosette ou à Damiette où il arrive par la voie fluviale par les deux bras du Nil

⁹ L. Féraud, *Annales tripolitaines*, Paris, 1927, p. 259-260.

nouvelle de l'insuffisance de la récolte est parvenue à Alexandrie qui apparaît ainsi comme le grand port du sud de la Méditerranée où affluent les nouvelles et les marchandises.

Le port de Tripoli

En huit ans, de 1766 à 1773, le consul de France a enregistré 847 mouvements de navires français entrés ou sortis du port de Tripoli¹⁰. Selon le chancelier du consulat britannique, 92 navires ont fait escale à Tripoli en 1767 : 46 français, 7 anglais, 3 hollandais, 2 danois, 1 suédois, 6 vénitiens, 18 ragusains, 1 napolitain, 6 albanais et 2 gréco-ottomans¹¹. Cette constatation confirme le caractère représentatif des bâtiments français dans l'activité de ce port. Les relations les plus nombreuses de Tripoli ont lieu avec les ports du Maghreb : 372 navires entrés ou sortis sur 847 (43,9 %), en particulier avec Tunis, 109 navires (12,9 % de l'ensemble), et Bengazi, 90 bâtiments (10,6 % du total), mais où Sousse, 40 navires, Djerba 25, jouent un rôle important. Contrairement aux contrats de caravane, l'état du chargement de tous les navires figure dans le document et se répartit comme suit :

Cargaisons des navires dans le port de Tripoli (1766-1773)

Cargaisons	au débar	quement	à l'embar	quement
	nombre	%	nombre	%
passagers	47	13,3	80	21,3
esclaves	0	0	43	11,5
pdts aliment.	185	52,2	120	32
pdts textiles	42	11,9	10	2,7
mat.industr.	42	11,9	86	22,9
divers	38	10,7	36	9,6
total	354	100	375	100

¹⁰ Sur ces 847 mouvements, 36 navires apparaissent seulement à l'entrée ou à la sortie par manque de vigilance, ce qui est peu et rend donc fiable le document.

¹¹ R. Pennell, "Tripoli in the Mid-Eighteenth Century : a Guidebook of the City, 1767", *Revue d'Histoire maghrébine*, 25-26, 1982, p. 91-121.

Par ordre d'importance, les produits alimentaires occupent la première place du commerce maritime à Tripoli, assurant 51,8 % des importations et 32 % des exportations. Naturellement si le document indique seulement un chargement de blé ou d'orge, on peut penser que le navire ne contient que ce seul produit alors que s'il est question de raisins secs, de café, de beurre ou de fromage, il ne s'agit évidemment que d'un chargement partiel. C'est pourquoi nous préférons parler de mentions de cargaisons qui se présentent de la façon suivante :

Tableau n° 2 : commerce des produits alimentaires à Tripoli (1766-1773)

produits	importations		exportations		total	
	mentions	%	mentions	%	mentions	%
céréales	91	48,9	65	54,2	156	51
riz	6	3,2	5	4,2	11	3,6
fèves	34	18,3	1		35	11,6
huile	16	8,6	17	14,1	33	9,9
vin	20	10,8				
raisins secs	6	3,2				
sel	2	1,1	6	5	8	2,6
bœufs			6	5		
agrumes			3	2,5		
dattes			16	13,3		
autres	9	4,8	1	0,8	10	3,3
total	186	100	120	100	306	100

A Tripoli, la base de l'alimentation est d'abord constituée par les céréales, le blé et l'orge, regroupées parfois sous le terme "denrées", auxquelles il faut ajouter le riz, en faible quantité, et surtout les fèves, complétées par le sel et l'huile. Comme nous l'avons déjà noté plus haut, ils proviennent tous de cultures pratiquées dans les environs de la ville, mais dont les récoltes, soumises aux aléas d'un climat capricieux, varient grandement d'une année à l'autre. Les fèves, qui tiennent une place importante dans la nourriture des habitants de Tripoli, sont à peu près entièrement importées d'Anatolie égéenne d'une part, de Bône de

l'autre. Selon les années, le commerce des céréales se révèle positif ou négatif : les importations l'emportent en 1766, 1767, 1768, 1769, 1771 alors que c'est l'inverse en 1770, 1772 et 1773. En 1767, le document français enregistre le déchargement de onze cargaisons de blé, quatorze d'orge et huit de fèves alors que le chroniqueur local note que "le manque de pluies causa une disette extrême dans toute la Tripolitaine durant l'année 1767. Plus de quarante mille indigènes émigrèrent en Egypte ou en Tunisie"¹². En 1771, le consul de France écrit : "Depuis une quinzaine de jours il est entré dans ce port treize bâtimens françois chargés de bled et d'orge à Tunis et à Bone... La disette est telle aujourd'huy à Tripoli que nous touchons à la famine et à la désolation"¹³

Ces quelques exemples montrent que Tripoli importe des produits alimentaires de base en cas de mauvaise récolte comme en 1767 et en 1771, et en exporte dans le cas contraire. Les principaux fournisseurs de céréales sont surtout Tunis suivi de Bône et des ports d'Anatolie égéenne. Une partie de ces importations est réexpédiée à Bengazi notamment les années de disette comme en 1771. La même chose se produit avec l'huile d'olive où ventes et achats s'équilibrent à peu près au cours de la période. En 1767 et en 1773 ; les exportations notamment à destination d'Alexandrie l'emportent très largement alors qu'en 1768 et 1769 on ne relève que des importations du sud tunisien, Sousse et Djerba.

Malgré leur diversité et leurs lacunes, les informations rassemblées pour cette période 1754-1773 confirment, les conclusions auxquelles nous étions parvenues pour les années 1686-1707. Soixante-dix ans plus tard, et pour une période de durée équivalente soit une vingtaine d'années, on retrouve les mêmes caractéristiques concernant le ravitaillement des villes du Maghreb c'est-à-dire l'incertitude des récoltes et la nécessité de compenser leur insuffisance par des apports extérieurs venus par la voie maritime. Ces envois proviennent surtout du Maghreb lui-même, mais des compléments importants arrivent de toutes les provinces ottomanes de Méditerranée.

¹² . Féraud, *Annales tripolitaines*, p. 260.

¹³ Lettre du 16 octobre 1771, Archives de la Chambre de Commerce de Marseille, J 1492.

Les documents d'origine française, contrats de caravane maritime et mouvements portuaires, dont nous disposons pour la décennie 1783-1792, prolongent les constatations antérieures, nous n'y reviendrons donc pas. Par contre, une série documentaire vient compléter et confirmer ces observations. Elle est tirée des archives privées d'un groupe de négociants tunisiens de Sfax, et comprend le détail des marchandises qu'ils ont envoyé et reçu de 1766 à 1797 aussi bien à Sfax qu'à Djerba et à Tunis¹⁴. Ces marchands expédient régulièrement, avant tout vers l'Egypte, des produits alimentaires de la région de Sfax, du beurre, des amandes, des poulpes séchés et de l'huile et, en 1781 et en 1784, on relève des envois de blé et d'orge. Parmi les différents produits égyptiens qu'ils font acheter par leurs correspondants, on trouve, outre des "diverses", du riz destiné, non pas à Sfax, mais à Tunis.

Ainsi se confirme, malgré une documentation continue insuffisante et en majorité extérieure, le rôle fondamental du commerce maritime dans l'approvisionnement des villes côtières du Maghreb. Les guerres, qui se succèdent presque sans interruption de 1793 à 1815, provoquées par la Révolution et le Premier Empire, bouleversent l'équilibre politique et ébranlent les relations économiques des pays méditerranéens remettant probablement en question l'organisation du ravitaillement des villes du Maghreb.

¹⁴ Zouari : *Les relations commerciales de Sfax*, p.100-106 et p. 111-117.