Sebag Paul,
La course tunisienne au XVIIIe siècle.

Publications de L'Institut des Belles Lettres Arabes (IBLA), Tunis, 2001. 76 p.

Dès l'avant-propos, l'auteur nous avertit : ce petit ouvrage ne saurait être qu'une « esquisse » de la course tunisienne au XVIIIe siècle qui est « au cœur de l'histoire politique, économique et sociale du pays » (p. 6). En effet, l'auteur y aborde, en les survolant, des thèmes généraux mais fondamentaux de la course, ce qui donne à penser que nous avons là un manuel de vulgarisation sur le sujet.

Dans un premier chapitre (p. 7-13), l'auteur tente d'évaluer les forces de la course publique et celles de la course privée ; il y retrace leur évolution respective à travers le siècle et présente chacun des nombreux acteurs et ce qui lui revient des prises faites (armateurs, capitaines, équipages, chiourme, combattants, partage des prises).

Les trois chapitres suivants traitent des « moyens » de la course (types de navires utilisés), des ports et des arsenaux (p. 14-22), du traitement en mer réservé aux navires et aux hommes selon qu'ils appartiennent à des pays amis de Tunis ou à des pays ennemis (p. 22-30), des « croisières en mer », enfin, et des « descentes à terre » organisées par les corsaires tunisiens (p. 31-42).

Deux chapitres sont consacrés aux captifs chrétiens (p. 42-65), l'un à leur condition de vie, et l'autre, à leur rachat par des initiatives privées, par l'intermédiaire des ordres de la Rédemption ou à la suite de l'intervention des États. Enfin, une estimation générale du « prix de l'homme » est donnée en p. 63-65. Celle-ci fait ressortir que ce prix, extrêmement variable selon le sexe, l'âge, la santé, la condition et la fortune supposée du captif, a beaucoup renchéri au cours du XVIIIe siècle, la « denrée » se faisant certainement de plus en plus rare.

Le dernier chapitre de cet ouvrage (p. 65-70) relate « la fin de la course » tunisienne, une fin progressive, exigée et enfin obtenue sous la pression des puissances européennes à la suite du Congrès d'Aix-la-Chapelle (1818).

Une bibliographie est donnée en p. 71-73. Elle est sommaire et manque malheureusement de fraîcheur. Elle confirme le caractère vulgarisateur de cette étude.

Fondée exclusivement sur des sources imprimées et connues, l'« esquisse » que fait l'auteur de la course tunisienne au XVIIIe siècle (on pourrait dire de la course maghrébine en général), de son organisation financière et technique, de ses retombées économiques et sociales et de ses conséquences politiques et diplomatiques constitue une présentation historique correcte d'un phénomène déjà bicentenaire ; en même temps, elle nous livre une description assez claire de l'évolution de cette activité très complexe.

L'un des intérêts de cet opuscule, en effet, est certainement représenté par les quelques tableaux qui l'illustrent. Ils mettent en perspective – et nous remettent en mémoire – des éléments importants reconstitués minutieusement à partir de différentes études.

Ainsi par exemple, en regroupant par périodes de cinq ans certaines données publiées par Pierre Grandchamp, l'auteur confirme ce que nous savons déjà par ailleurs : avec le temps, l'aspect strictement commercial de la course devient prédominant ; la course en effet se banalise, se privatise, au point qu'en 1820 elle était à 74,4 % l'affaire de particuliers, la course publique ne représentant plus que 25,6 % (*cf. Tableau 1*, p. 8).

Un autre tableau confirme la disparition précoce de la fameuse galère « barbaresque ». Grâce à des données très précises, on peut noter une constante diminution des navires à rames au profit des navires à voiles : elle aussi, la flotte corsaire suit les transformations techniques des flottes européennes en service en Méditerranée (*cf. Tableau 3*, p. 18).

Enfin, toujours d'après un tableau que l'auteur dresse sur les captifs chrétiens libérés et classés par pays d'origine, on relèvera la prédominance des captifs originaires de la péninsule Italienne en général, plus particulièrement de ceux du Royaume des Deux-Siciles et du Royaume de Sardaigne, deux États ennemis auxquels Tunis n'a cessé de faire la guerre jusqu'à la fin de la course (*cf. Tableau 6*, p. 62).

Malgré des sources quelque peu surannées mais que l'auteur utilise judicieusement, ce travail demeure très utile néanmoins. Il offre une vision d'ensemble de la course dans la Méditerranée d'alors, davantage dans son mode d'organisation et de fonctionnement d'ailleurs que dans ses incidences sociales ou économiques. Il confirme que la course tunisienne a subi la même évolution que la course maghrébine dans son ensemble. À partir de la seconde moitié du XVIIIe siècle et mis à part le sursaut notable dû aux guerres napoléoniennes, celle-ci s'est transformée en effet, pour l'essentiel, en « tributs » versés par les puissances étrangères, compensant ainsi le « manque à gagner » causé aux raïs par les accords de paix conclus par chacun des États du Maghreb.

Abd El Hadi Ben Mansour
CNRS – Paris

BCAI 18 (2002) Sebag Paul : La course tunisienne au XVIIIe siècle, recensé par Abd El Hadi Ben Mansour
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net