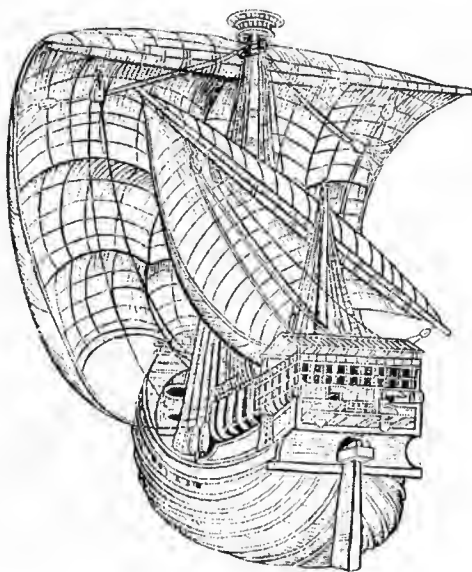


mémoire

plurielle

LES CAHIERS D'AFRIQUE DU NORD

28



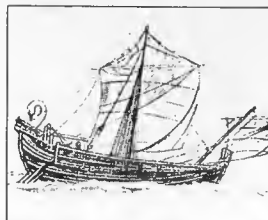
Ce numéro s'intéresse essentiellement à la Méditerranée. Comment les voyages privés s'effectuaient-ils sur mer aux IV^e et V^e siècles ? Nous le savons grâce à saint Augustin et saint Jérôme. Cette Méditerranée n'a pas facilité l'attaque d'Alger par Charles Quint. Parmi les combattants on garde la mémoire d'un Français, Pons de Balaguier et de sa dague.

La mer est souvent cruelle et nous prenons connaissance du drame du Lamoricière raconté par Claude Farrère. Mais elle a aussi ses amoureux et, parmi eux, les peintres de la Marine, ces « peintres à l'ancre » qui lui consacrent leur talent. Pas de mer sans île, aussi les Chemins de Mémoire nous entraînent-ils à la Galite, peu connue mais pourtant si curieuse... Et ce numéro, avec lequel nous vous souhaitons de belles et bonnes vacances, se termine par « la mer toujours recommencée ».

N° 28. Juin 2001. Paraît tous les trimestres.
Publication éditée par Mémoire d'Afrique du Nord.

La parole

nous appartient



Espace historique 3
Les voyages privés en Méditerranée
à la fin de l'Empire d'Occident (IV^e - V^e siècle)
Anne-Claude de Mazières



Homme singulier 19
Pons de Balaguier
La dague de Bab-Azoun
Jean Bergue et Marie-Claire Micouleau



Ecrivain public 14
Le naufrage du Lamoricière
Claude Farrère

Point livres 32
Repères bibliographiques
Jeanine de la Hogue

Le Jardin des Arts 27
Les peintres « à l'ancre », des amoureux de la mer
Marie-Claire Micouleau – Sicault



Les Chemins de mémoire 37
L'île de la Galite, ou la Belle au Bois Dormant
Roland Paskoff

Brève 44
La mer toujours recommencée

Edité par Mémoire d'Afrique du Nord

119, rue de l'Ouest, 75014 Paris. Tél./Fax : 01 45 42 78 75.

Directrice de la publication : Jeanine de la Hogue

Comité de rédaction : Jeanine de la Hogue

Bienvenue Amoros, André Appel, Marc Baroli, Anne-Marie Briat, Odette Goinard,
Jean-Claude Léonard, Marie-Claire Micouleau-Sicault, Yves Richardot.

Trésorier : Raymond Albert

Adhésions à Mémoire d'Afrique du Nord :

actif : à partir de 40 F, *bienfaiteur* : à partir de 100 francs, *donateur* : 250 francs

Abonnement à *Mémoire Plurielle* : *adhérent* : 80 F *non adhérent* : 100 F.

Le numéro : 30 F.

Réalisation : Maurice Coriat

Impression : Instaprint, à Tours

Commission paritaire : n° 0106G.78541 ISSN : 1284-43221

Les voyages privés en Méditerranée à la fin de l'Empire d'Occident (IV^e - V^e siècle)

Anne-Claude de Mazières

Les grands désastres politiques, économiques et militaires de la fin du V^e siècle ont entraîné des destructions massives de documents et nous laissent pauvres de connaissances sur cette période de l'histoire de la Méditerranée.

En revanche, répandus en multiples exemplaires à travers toute la chrétienté, les textes des Pères de l'Eglise latine, saint Augustin, saint Jérôme, saint Ambroise, pour ne citer que les principaux, et ceux des Pères de l'Eglise grecque, ont pu être partiellement retrouvés.

Leurs correspondances, rédigées pour exposer leurs positions doctrinales et les répandre, font partie des écrits conservés au même titre que les traités théologiques. Plus familières de style, elles font accessoirement place aux préoccupations quotidiennes des rédacteurs, notamment celles que leur cause l'expédition de leur courrier. Ainsi nous fournissent-elles des informations sur les voyageurs qui parcouraient la Méditerranée et nous permettent-elles d'apprécier l'altération de cet espace majeur de la vie économique et culturelle du monde romain.



Saint Jérôme

Il n'existait pas dans l'Empire romain, d'organisation spécialisée dans le port des lettres privées. La poste officielle, le « *Cursus publicus* », assure depuis plusieurs siècles avec une remarquable efficacité l'acheminement du courrier politique et administratif



Un scribe, IV^e siècle ap. J.C., Thabraca (mosaïque paléochrétienne), Tunis, musée du Bardo.

mais les particuliers n'ont pas le droit de recourir à ses services - interdiction contournée parfois, moyennant quelques rétributions clandestines pour les porteurs. En toute rigueur, la règle est : à chacun le soin de trouver un messenger pour faire parvenir la lettre à destination. Situation précaire qui ouvre la porte à bien des incertitudes comme en témoigne l'argumentation qu'adresse saint Jérôme à un ami qui lui reproche de ne pas lui avoir écrit :

« Dirai-je : j'ai souvent écrit mais c'est la négligence des porteurs ? Tu répondras : c'est la vieille excuse de ceux qui n'écrivent pas. Dirai-je : je n'ai trouvé personne pour porter mes lettres ? Tu répondras : d'ici, beaucoup sont allés là-bas. Prétendrai-je que je leur en ai donné ? Eux, parce qu'ils ne les ont pas remises, nieront les avoir reçues ».

Cause permanente de préoccupations pour les Pères de l'Eglise, leur courrier devient pour nous une source exceptionnelle de renseignements en raison des informations qu'ils fournissent à leurs correspondants au sujet des messagers auxquels ils ont confié leurs lettres. En raison aussi des aléas

que nous voyons peser sur ces échanges.

Observons par exemple ce que nous apprend l'entrée en relation épistolaire de saint Augustin avec saint Jérôme.

En 395, saint Augustin est à Hippone. Il écrit à saint Jérôme, établi depuis quelques années

à Bethléem, pour lui exprimer son désir d'entrer en correspondance avec lui. Il confie sa lettre à un ami sûr en partance pour la Terre Sainte. Mais ce dernier, alors qu'il achève ses préparatifs de départ, est élu évêque de Cirta, doit renoncer à son voyage et rend à Augustin la lettre qu'il lui avait confiée.

De son côté, Jérôme, en 397, a eu connaissance par des relations communes de l'intérêt que lui porte Augustin. Il lui fait parvenir par Astérius, un diacre de Bethléem qui se rend en Afrique, une longue lettre où il lui fait part de son point de vue sur les positions théologiques d'Origène qui sont alors en débat dans l'Eglise.

Astérius remet son message à Augustin au début de l'année 398. L'évêque d'Hippone répond sans retard aux thèses développées par Jérôme et joint à ce nouveau texte la lettre écrite en 395 qu'il n'a toujours pas réussi à envoyer. Il remet le tout à un de ses compatriotes, un nommé Paul, qui a décidé de se rendre en Palestine. Au moment du départ, Paul redoute sou-

dain la longueur et les dangers de la navigation qu'il va entreprendre et renonce à son voyage. Cependant, trop heureux de posséder des manuscrits d'Augustin dont la notoriété est déjà grande, il les conserve et, nouvelle indécatesse, s'étant rendu à Rome au cours de l'année 400 où la grande controverse opposant partisans et adversaires d'Origène fait rage, il n'hésite pas à produire les écrits d'Augustin qu'il a en sa possession. Ceux-ci ont aussitôt un grand retentissement et des copies se répandent en Italie et jusque dans les îles Dalmates. C'est là que Sysinius, un diacre, gaulois sans doute, qui en 401 se rend à Bethléem, s'en procure un exemplaire qu'il apporte en Palestine à Jérôme. Celui-ci, cruellement blessé par cette découverte, explose en violentes diatribes dont les échos déformés parviennent à Augustin dès le début de l'année 401. On lui rapporte que Jérôme l'accuse d'avoir écrit un livre contre ses thèses et de l'avoir envoyé à Rome.

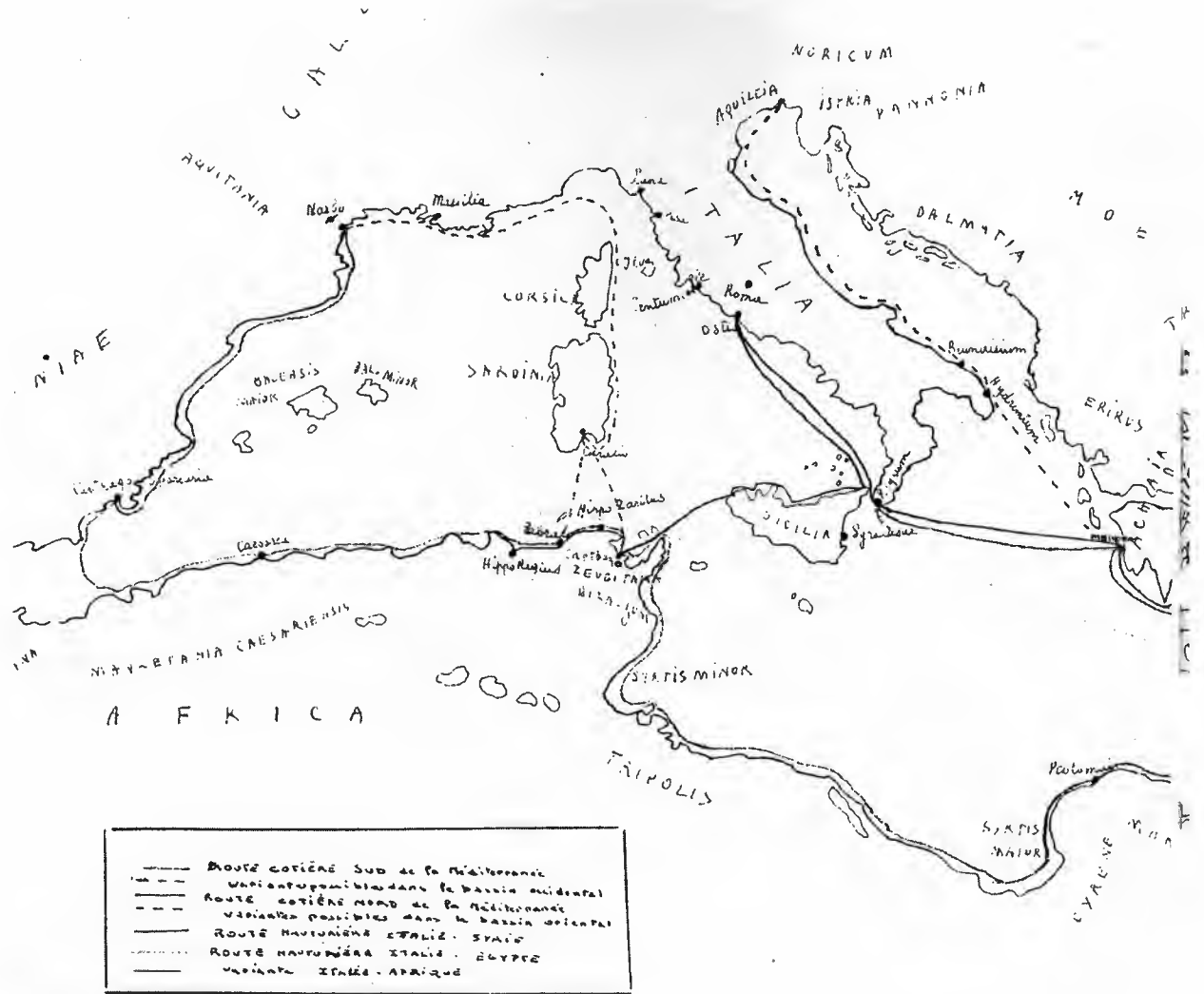
Augustin attend qu'Astérius retourne à Bethléem pour tenter d'éclaircir l'affaire, ce qui ne se produit qu'en 402. Il lui remet une lettre dans laquelle il fait une mise au point quant aux calomnies dont il est l'objet et demande à Jérôme des explications sur ce qui s'est passé car il l'ignore toujours.

L'année suivante, décidément affecté par



AVRELI AUGUSTINI CONTRA FAVSTVM MANICHEVM LIB. INCID.

cette situation et toujours sans réponse de Jérôme, il profite du voyage en Palestine d'un ecclésiastique de son entourage, Cyprien, pour lui faire parvenir un nouveau message ainsi que la copie de ses deux premières lettres afin que Jérôme prenne connaissance de leurs textes authentiques. Après le départ de Cyprien, Augustin voit revenir vers lui Astérius avec un billet acerbe dans lequel Jérôme explique dans quelles conditions les écrits de l'évêque d'Hippone sont arrivés entre ses mains.



Trajets à travers la Méditerranée (IV^e-V^e siècle).

Augustin rédige aussitôt deux lettres, l'une d'excuses pour son susceptible interlocuteur, l'autre pour l'évêque Praesidium, ami commun des deux correspondants, dont il sollicite la médiation pour mettre fin à l'incident. Le courrier est en route pour la Palestine quand, en 404, Cyprien rentre en Afrique avec deux lettres peu aimables de Jérôme :

« Vous me harcelez de vos lettres et vous me sommez de répondre à celle dont un

exemplaire me fut transmise par le diacre Sysinius » s'indigne la première. Dans la seconde, moins rude, rédigée quelques mois plus tard, Jérôme répond à des questions de doctrine soulevées par Augustin et l'invite toutefois à s'abstenir désormais de tels échanges qui, tombant en des mains étrangères pourraient être utilisées contre lui.

En 405, enfin, un véritable dialogue apaisé s'instaure, grâce aux allers et retours d'un moine de Bethléem entre Terre Sainte

les relations locales entre des terres proches, dans le bassin occidental, comme, d'ailleurs, dans le bassin oriental, d'une part et, d'autre part, les périple trans-méditerranéens qui, eux-mêmes, ont des caractères différents selon qu'ils s'effectuent à partir de l'Italie ou à partir de l'Afrique.

Dans le bassin occidental de la Méditerranée

Les routes de loin les plus fréquentées, dans le bassin occidental, sont celles qui font communiquer l'Afrique avec l'Italie. L'itinéraire sicilien suit la côte occidentale de l'Italie jusqu'au détroit de Messine, de là longe la côte sicilienne soit par le nord de l'île jusqu'à Lilybée, soit par la côte est et sud en passant par Syracuse et se termine par un trajet en haute mer entre Lilybée et Carthage.

L'itinéraire sarde est plus court et plus maritime. De Portus Romanus, on cingle directement vers l'extrémité nord de la Sardaigne dont on longe ensuite la côte jusqu'à Cagliari puis Caralis d'où on gagne l'Afrique soit à Tabraca, soit à Carthage.

La Méditerranée connaît un régime général de beau temps d'été et de perturbations hivernales mais les vents qui y soufflent sont irréguliers toute l'année, ce qui tend à atténuer les distinctions entre navigation estivale et navigation hivernale. Car celle-ci existe en dépit de la fameuse "fermeture de la mer" qui s'étend officiellement du 11 novembre au 10 mars et concerne essentiellement la marine d'Etat. Le texte de référence du "mare clusum" lui-même le souligne : "Il y a bien d'autres circonspec-

tions à avoir pour une année navale qui ne doit point s'exposer en mer que pour des particuliers à qui l'appât du gain fait affronter les dangers".

Les bateaux marchands naviguent en hiver, même quand ils sont délabrés comme celui qu'emprunte Satyre malgré les craintes et les objections de son frère saint Ambroise, pour se rendre en Afrique. L'évêque de Milan a vu juste puisque, non loin des côtes de Sardaigne, une voie d'eau se déclare dans la carène disjointe. Quelques rescapés, dont Satyre, gagnent la terre à la nage, tremblant de froid.

Nous connaissons, grâce à Augustin et à ses correspondants, les raisons pour lesquelles les particuliers voyagent entre l'Afrique proconsulaire et l'Italie. Nous constatons d'abord qu'elles concernent une émigration temporaire d'Africains venant vivre et travailler quelque temps en Italie. Augustin lui-même est parti dans sa jeunesse s'installer comme professeur à Milan où sa mère est venue le rejoindre et ils ont retrouvé dans cette ville plusieurs compatriotes occupant différents emplois dans la péninsule. Ces Berbères ont souvent acquis des biens en Italie où ils reviennent assidûment gérer leurs intérêts.

En sens inverse, nous constatons que de nombreux Italiens possèdent des domaines en Afrique dont l'administration nécessite de fréquents déplacements. Les gens d'une riche veuve, Italica, en relation avec Augustin, circulent régulièrement entre Rome où elle réside, et ses propriétés d'Afrique, de même que le personnel de plusieurs de ses amis Campaniens. La gestion de



Les ruines de la ville dont Augustin fut l'évêque.

ces intérêts, étroitement imbriqués depuis des siècles, suscite des procès et l'on voit plaignants ou accusés se déplacer pour plaider leurs causes soit en Italie, soit en Afrique.

Les affaires de l'Eglise entraînent elles-mêmes d'incessants déplacements. Si le caractère ecclésiastique de la majorité de nos sources nous incite à relativiser l'importance de ce courant et à le ramener à de moindres proportions, il n'en demeure pas moins que les troubles intérieurs de l'Eglise d'Afrique, déchirée par l'hérésie donatiste, la désignent comme le refuge de tous les contestataires de la doctrine romaine en même temps que la voix d'Augustin en fait l'une des sources les plus sûres de l'orthodoxie. Nous rencontrons dans les textes nombre de visiteurs venus le consulter, chargés de messages personnels du

clergé de Rome et du Pape lui-même.

Entre la Gaule méridionale, où font alors rage les débats sur l'Incarnation et sur la Grâce, et l'Afrique, circule un grand nombre de religieux chassés de leurs églises pour leurs erreurs, qui viennent chercher refuge en Numidie ou en Proconsulaire ou, au contraire, qui viennent chercher auprès d'Augustin de nouveaux arguments en faveur de la doctrine orthodoxe. Ils font surtout partie des diocèses de Marseille et de Narbonne, profondément travaillés par l'hérésie pélagienne.

Pour atteindre Hippone ou Carthage, ils ont adopté soit une route reliant directement les côtes de Provence à la Corse et de là à la Sardaigne où ils rejoignent le trajet Caralis / Afrique, soit une route longeant les côtes gauloises, italiennes puis siciliennes et

de là reprenant l'itinéraire Sicile / Afrique. Sur la première partie du trajet, ils ont utilisé les services d'un cabotage actif entre Gaule et Italie qui a pris de l'importance depuis que des bandes de Goths, que les empereurs d'Occident ont été incapables d'éliminer, parcourent la région.

Dans le bassin oriental de la Méditerranée

Les relations locales dans le bassin oriental de la Méditerranée bénéficient d'une très ancienne tradition maritime dont nos mémoires sont pleines depuis Ulysse. La navigation trouve une infinité de points de relâche grâce à la multiplicité des îles en mer ionienne et en mer Egée. En revanche, la grande courbe que dessinent les côtes d'Afrique et d'Asie Mineure reste isolée. Les navigateurs peuvent compter sur des vents sûrement établis et réguliers, vents constants qui soufflent de juin à octobre - les vents étésiens de la Grèce ancienne. Ils favorisent les voyages nord / sud et nord-ouest / sud-ouest qui se multiplient à la belle saison. En revanche, il vaut mieux attendre le printemps ou l'automne pour circuler du sud et du sud-ouest vers le nord et le nord-ouest.

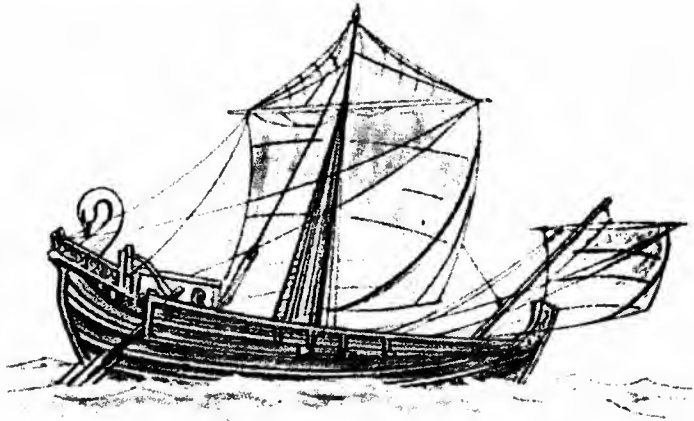
Vents réguliers et îles nombreuses n'ont pas eu pour seul effet d'inciter à une navigation relativement intense. Ils ont favorisé une évolution de la science nautique qui conduit chaque pilote à interpréter les itinéraires selon sa propre analyse de la situation et non selon de vieux préceptes. Le long récit que fait Synésius, évêque de Cyrène, d'un de ses voyages entre Alexandrie et la

Cyrénaïque sur le bateau du pilote égyptien Amarante nous en fournit un joli exemple. A la sortie du port d'Alexandrie, Amarante dirige son bateau vers la haute mer. Synésius intervient aussitôt : " Dirigeons-nous plutôt vers la Pentapole sans nous écarter de la côte, dit-il, s'il nous arrive un de ces accidents de mer, si fréquents comme chacun sait, nous pourrions au moins nous réfugier dans une rade voisine." Amarante n'écoute pas. Le navire continue sa route au large. Soudain arrive un violent grain qui le malmène mais sans occasionner de dommages. Et alors seulement Amarante explique : " En m'éloignant de la côte, je manœuvre à mon gré et nous arriverons ainsi plus directement au terme de notre voyage. Il en eût été tout autrement si nous avions longé la côte : nous étions sûrs d'échouer sous la violence de l'ouragan."

On estime donc que les trajets fréquentés dans le bassin oriental sont plus ou moins hauturiers selon les exigences du parcours et les choix du pilote qui les effectuent. Ce caractère, joint à la facilité et à l'activité même de la navigation dans cette partie de la Méditerranée, fait que l'on est devant une multiplicité d'itinéraires, qu'il serait fastidieux d'énumérer ici. Contentons-nous de noter que tous les ports importants sont les têtes de ligne actives d'un considérable trafic de voyageurs qui vaquent aux soins de leurs affaires, visites familiales ou amicales, commerce, conflits d'intérêt, procès, dans cet Orient où les empereurs de Byzance protègent et fortifient la communauté de vie romaine.

Les bateaux

Il existe une grande variété de navires marchands, différents selon les transports et les trafics qu'ils effectuent, mais qui partagent un certain nombre de normes essentielles.



Ils sont très larges par rapport à leur longueur, méritant bien le nom de « navires ronds ». Les murailles en sont déversées vers le dehors si bien que la largeur à la flottaison est moindre d'un tiers. L'avant et l'arrière ne sont pas symétriques, les largeurs maxima étant rejetées vers l'avant ; cependant, la proue est plus pointue que la poupe. Un plancher couvre la coque sur près des deux tiers de sa longueur. Il s'interrompt à l'arrière, à l'endroit par lequel on accède à l'intérieur du navire où s'entreposent les marchandises. Un gouvernail à pivot s'attache sur les flancs du bateau, par un dispositif qui le rend très maniable et efficace. La réputation d'infirmité qui lui a été faite après l'invention du gouvernail d'étambot est tout à fait exagérée.

La seule voile connue est encore la voile carrée ou rectangulaire disposée perpendiculairement au grand axe du vaisseau. Ne sachant pas juxtaposer les voiles, on multiplie les mâts : le navire romain a souvent, outre le mât principal, un mât secondaire, en avant du premier et incliné sur la proue.

Le navire rond possède aussi des rames utilisées essentiellement pour les manœuvres de sortie et d'entrée du port. "La voile était tendue, le navire s'éloignait du rivage avec le secours des rames" écrit saint Jérôme relatant un départ de Portus Romanus : détail significatif qui montre que la voile déjà hissée, les rames servent uniquement à placer le bateau sous le vent.

Communauté romaine qui, maintenant chrétienne, donne une place éminente à l'Égypte où s'épanouissent les idéaux de vie monastiques, et à la Palestine où le Christ a vécu.

Le flot des pèlerins qui viennent s'instruire et s'édifier auprès des Pères du désert ou dans la contemplation des Lieux Saints ne cesse de croître et ces foyers de théologie

et de mystique débordent du cadre oriental et rayonnent jusqu'en Occident. A la fin du IV^e siècle et au début du V^e siècle, ils attirent des croyants d'Italie, d'Afrique, de Gaule et d'Espagne avec une telle force que l'on a parlé "d'émigration en Terre Sainte".

Celle-ci est stimulée par la forte personnalité de saint Jérôme qui a fondé en 390, à Bethléem, une petite colonie d'Occidentaux.

Elle est composée de deux communautés monastiques, l'une féminine, l'autre masculine et attire, passagèrement ou définitivement, en Terre Sainte de nombreux Latins, en même temps qu'elle donne lieu à un courant de retour vers l'Occident. Romains et Romaines installés en Palestine entretiennent des rapports fréquents avec l'Italie où ils ont laissé leurs familles et souvent leurs intérêts. Ils y retournent parfois en séjour ou envoient des fondés de pouvoirs régler les affaires qui réclament encore leurs soins.

La notoriété des travaux de saint Jérôme sur les Ecritures suscitent le déplacement d'une autre sorte de voyageurs qui se rendent en consultations théologiques auprès du célèbre traducteur des Septante. Beaucoup viennent aussi à Bethléem pour chercher ses ouvrages et les rapporter en Occident. D'autres, enfin, qui n'ont pas la possibilité de se rendre auprès de lui, lui réclament des avis sur les Ecritures par des lettres qu'ils n'ont pas grand mal à lui faire parvenir tant est considérable la foule de visiteurs qui afflue autour de lui de toute les parties du monde chrétien.

Ces allées et venues entre Occident et Orient sont particulièrement aisées d'Italie en Palestine. Nous avons vu par ses démêlés avec Augustin la facilité avec laquelle Jérôme est au courant de ce qui se passe à Rome. L'énorme corpus de ses lettres nous apprend que de l'exil volontaire qu'il a choisi en Terre Sainte, il continue à mener une vie aussi occidentale que s'il était à Rome et qu'aucune des péripéties de la vie italienne ne lui échappe.

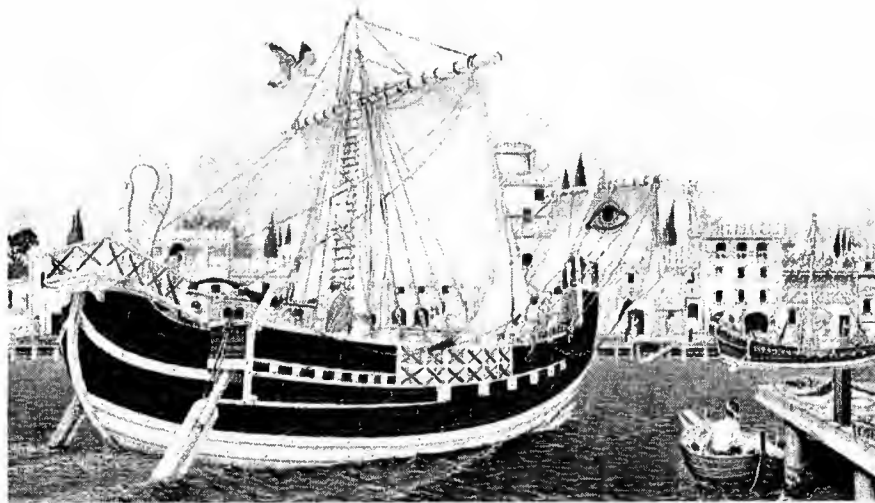
Les relations transméditerranéennes

Du détroit de Messine, trois routes s'offrent pour gagner l'Égypte et la Terre Sainte.

Longue de 2 000 kilomètres, la plus fréquentée nous est la mieux connue grâce à Paula, pieuse Romaine, qui se rend à Bethléem pour y fonder un couvent féminin et dont Jérôme relate le voyage. Après avoir quitté Portus Romanus, elle parvint à l'île Pontia et y fit escale. Puis elle reprit sa navigation, mais " les vents étaient peu rapides et toute vélocité lui paraissait de la lenteur. Passant entre Charybde et Scylla, elle entra dans la mer Adriatique et vint comme à travers un lac aborder à Méthone ". Après avoir fait relâche dans ce port ... " elle côtoya Malée et Cythère, puis les Cyclades. Laissant derrière elle Rhodes et la Lycie, elle vit enfin l'île de Chypre ", fit un court séjour à Salamine et de là, une brève navigation l'eut bientôt transportée à Séleucie, d'où elle gagna Antioche puis Bethléem.

Nous avons moins de détails sur les deux autres itinéraires. L'un, le plus court, nous est signalé comme " le refuge des fugitifs ", c'est-à-dire des gens pressés qui souhaitent ne pas être reconnus aux escales et ne reculent pas devant les risques. A partir du détroit de Messine, on se dirige vers la Crète dont on longe la côte sud et de là, on met le cap sur l'Égypte, puis Ascalon. C'est un trajet de 1 500 km presque constamment en pleine mer ... d'où sa réputation.

Le troisième est le plus long, environ 2400 km. Du détroit de Messine, on gagne



Les Romains utilisaient de petits bateaux à deux mâts pour commercer.

la côte orientale du Péloponnèse et de là, à partir du cap Ténare, on se dirige vers la côte nord de la Crète en côtoyant Cythère. Après avoir longé la Crète, on cingle vers la côte égyptienne qu'on suit jusqu'à la Palestine.

Malgré leur ampleur, ces trajets ne sont encore que voyages relativement restreints par rapport à ceux qui s'effectuent depuis l'extrémité occidentale de la Méditerranée jusqu'à son extrémité orientale. Nous possédons la description fidèle de l'un d'eux, accompli par l'Aquitain Postumianus en 400. Embarqué à Narbonne, il gagne en cinq jours Carthage par la route des îles, Corse et Sardaigne. Il y fait escale quinze jours puis part pour Alexandrie en longeant la côte africaine. Parvenus dans la Grande Syrte, les marins sont contraints de jeter l'ancre pendant un jour et demi car souffle un vent du Sud qui risque de faire échouer le bateau sur les fonds sablonneux peu profonds du golfe. Postumianus profite de l'embarcation de secours que remorque le bateau pour visiter le désert "qui est sous

leurs yeux". La navigation reprend et sept jours plus tard, ils parviennent à Alexandrie. Le voyage aura duré un mois. Ces précisions démontrent l'habileté de l'équipage qui a su éviter les dangers des Syrtes et profiter du courant constant de deux nœuds qui longe la côte africaine entre Tunisie et Egypte, à un ou deux kilomètres du rivage. D'Alexandrie, il ne reste plus qu'à décrire la courbe du delta et de la côte palestinienne. Ce parcours sans faute n'est pas aussi aisé à réaliser que le ferait croire le récit : nous avons vu bien des compagnons de saint Augustin, hésiter à l'entreprendre. Les fonds traîtres des Syrtes, les sautes de vent fréquentes dans ces golfes, les déserts qui les bordent ont une triste réputation..

Les informations sur la période qui suit l'année 420 deviendront de plus en plus lacunaires. La mort de saint Jérôme met un terme à sa correspondance foisonnante et lorsqu'en 430, Augustin s'éteint, la dernière source précise et abondante de documents sur les déplacements privés en Méditerranée disparaît. ■

Le naufrage du Lamoricière

Claude Farrère

Le naufrage du paquebot Lamoricière le 9 janvier 1942 au nord des Iles Baléares a été l'une des plus importantes catastrophes qui ont endeuillé la Méditerranée, depuis l'arrivée d'une flotte moderne. L'écrivain Claude Farrère, lui-même officier de marine, a été témoin du départ du Lamoricière et de l'inquiétude de son commandant. Il l'a raconté dans son ouvrage *Je suis marin* et Louis Pozzo di Borgo nous a fait connaître ce texte poignant, dans le livre qu'il vient de faire paraître aux Editions Atlantis *Mon beau navire ô ma mémoire* et qui est consacré aux paquebots de la malle d'Algérie de 1830 à 1962.

Le Lamoricière était un paquebot presque moderne, chauffant au mazout, à deux hélices, susceptibles de le pousser normalement à dix-sept ou dix-huit nœuds d'Alger à Marseille, son parcours réglementaire. Pourquoi le transforma-t-on, inopinément, en paquebot chauffant au charbon ? Dieu le sait. Sa vitesse, de ce coup, tombait de dix-huit nœuds à quatorze.

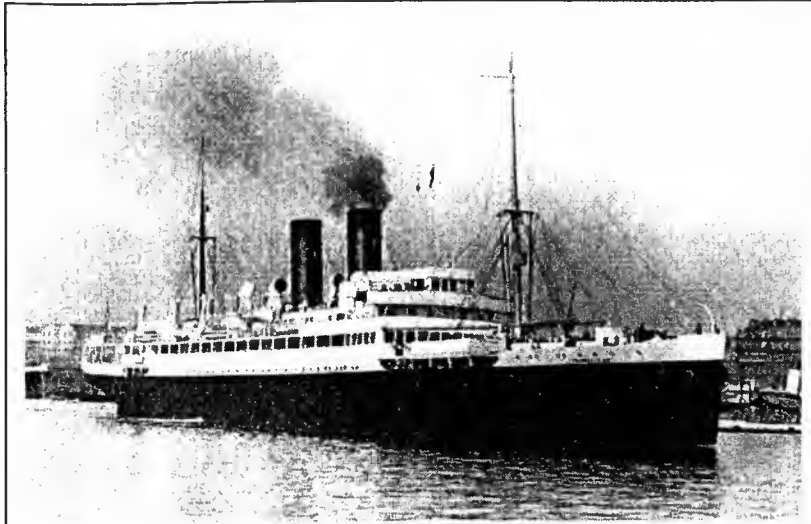
Je fus à son bord, à Alger, une heure avant l'appareillage. Je vis sur le front du Capitaine Milliasseau, une ombre d'inquiétude.

- Qu'est-ce qui vous tracasse, mon bon vieux ?

- J'ai de mauvais chauffeurs ; des recrues qui vont avoir le mal de mer. Et le temps ne promet pas d'être maniable, au nord des Baléares.

Mais la sirène avait déjà hurlé les deux appels réglementaires. Et le paquebot largua ses amarres. Il emmenait cinq cents passagers, dont beaucoup de femmes et d'enfants. Tout cela regagnait la France en fin de mission, à moins que ce ne fût en congé. Tout cela s'embarquait exactement comme il eût fait sur le quai de la gare à Marseille, ou dans l'autobus de Passy, place de la Bourse. La mort nous guette assurément partout. Mais pas plus visiblement ici qu'ailleurs. Et le Lamoricière doublant la grande jetée, piqua vers le nord.

Ce qui s'est passé par la suite n'est pas connu en détail, les journaux de bord ayant disparu. Mais il est hors de doute que les cinq cents passagers dînèrent à l'heure habituelle, assez gaiement, quoique la mer, déjà dure, secouât forcément le paquebot. Puis la nuit tomba. Et ce ne fut qu'au nord des Baléares, le lendemain soir, que le Lamoricière com-



Dès 1921, la compagnie renforce sa flotte par l'entrée en ligne du Lamoricière

Résumé du livre de bord du Lamoricière :

- 20 février 1921 - Premier départ de Marseille pour Alger.
- 30 mai 1931 - Echoué par brume, à Hussein-Dey, devant Alger. Renfloué par trois remorqueurs.
- 29 juin 1938 - Commencement d'incendie dans une cabine de la deuxième classe, à Marseille, éteint rapidement par les moyens du bord.
- 9 janvier 1942 - Tragique naufrage au nord des îles Baléares.

mença d'être mal à son aise. De quatorze nœuds, la vitesse eut tôt fait de tomber à six ou sept. Les houles de Méditerranée ne sont jamais ni très creuses, ni très longues. Elles n'ont pas l'espace qu'il leur faudrait. Elles n'en secouent que plus brutalement un bateau, en lui imprimant ce mouvement oblique et

saccadé que les marins de chez nous, toujours enclins à chercher à terre leurs termes de comparaison, ont nommé la casserole.

En se plaignant à moi de ses chauffeurs, Milliasseau n'avait rien exagéré. Les pauvres petits gars supportaient très mal la casserole. En outre, habitués à la chauffe au mazout, laquelle n'exige d'autre effort que celui d'ouvrir ou de fermer un robinet, et d'en régler le débit, la chauffe au charbon leur apparaissait quelque chose d'effrayant, voire d'antédiluvien.

Ouvrir à intervalles réguliers la porte d'un foyer, exactement pareille à une porte de l'enfer ; y projeter avec vigueur et précision une pelletée de houille ; étaler, en couche régulière, le combustible noir sur les braises éblouissantes ; refermer ; recommencer avec la porte du foyer voisin ; recommencer encore, de quatre minutes en quatre minutes ; c'est épuisant. Les reins supportent mal un tel effort, même si le mal de mer ne s'y ajoute pas. Encore, tant que le charbon est net et sec, la besogne est à peu près supportable. Mais s'il est mouillé, comme il arrive trop souvent, et si chaque pelletée est alourdie d'eau de mer, s'il faut d'instant en instant dégager les grilles à coups de ringard et remettre de l'ordre dans le foyer incandescent, une équipe, même entraînée, s'épuise vite. Et les équipes du Lamoricière n'étaient pas entraînées du tout.

Elles s'y seraient mises tout de même par beau temps. Et ç'avait marché tant bien que mal jusqu'aux Baléares. On avait filé douze nœuds, au lieu de quatorze, puis neuf. Mais, Minorque doublé, ça n'alla plus et la vitesse tomba à six nœuds, sans espoir d'amélioration. Ça devenait grave. A six nœuds qui risquaient très vite de n'être plus que trois, le Lamoricière n'avait plus beaucoup de chances de pouvoir arriver à Marseille.

Amicus Plato, Magis amica veritas. J'aime mes amis, et Milliasseau était mon ami. Je servais mal sa noble mémoire, si je mentais ici, en niant qu'il n'ait alors commis plusieurs fautes techniques assez graves, lesquelles, toutes ensemble, amenèrent la perte de son bâtiment.

La première fut, en présence de cette évidence, qui devait lui sauter aux yeux :

tenu compte de tout ce qui précède, je n'ai plus la moindre chance, d'amener mon paquebot à Marseille. Il faudrait une accalmie soudaine, une saute de vent, je ne sais quoi. Et je connais ce vent-là : il est établi communément pour trois jours pleins. Le mistral et la tramontane ne sont pas plus tenaces. Il n'y a donc qu'un parti à prendre : s'abriter sous les Baléares, et prier mes passagers de prendre patience. Je sais qu'ils se fâcheront. Tant pis pour eux. Mais Milliasseau prit un autre parti : le mauvais... Il s'entêta : « Je suis chargé pour Marseille. Je continue sur Marseille, coûte que coûte... » Première faute.

Deuxième faute, plus grave :

Une heure ne s'était pas écoulée que son officier de T.S.F. accourait à lui, brandissant un télégramme : « S.O.S., S.O.S.... Moi, cargo Jumièges suis en perdition par 40 degrés 5 minutes latitude nord et 4 degrés 10 minutes longitude est. S.O.S., S.O.S. » Un S.O.S., sur mer: *Save our souls* ! Sauvez nos âmes ! Rien de plus angoissant. Rien de plus impératif. Des hommes, des femmes peut-être ou des enfants sont là, qui crient au secours... Comment n'y pas courir, d'instinct, éperdument ? Tout de même... Il y a des cas... Courir au secours du Jumièges, en perdition à 30 milles au moins du Lamoricière, c'était entreprendre une course d'au moins six ou sept heures, et se dérouter d'autant. Avec cette triste chance de ne point arriver à temps, et cette effroyable possibilité - probabilité! - de mettre le Lamoricière en perdition lui-même. Or, simple calcul d'arithmétique - il pouvait bien y avoir vingt ou trente hommes à bord du cargo. Il y avait cinq cents ou six cents vies humaines sur le Lamoricière ; risquer ceux-ci pour sauver ceux-là, non. Il ne le fallait pas, à aucun prix. D'autant que la mer des Corsaires - ainsi qu'on a surnommé très logiquement la Méditerranée occidentale - fourmille littéralement de bateaux. Le Jumièges était donc sûr d'être secouru, sans que le Lamoricière eût à s'en mêler. Deuxième faute.

A Copenhague, Nelson, recevant de son chef, l'amiral Parker, un ordre qu'il jugea dangereux pour son escadre, appuyant sa lunette sur l'œil qu'il avait perdu quand les Français l'avaient battu à Calvi, cria à son état-major : « Sur mon honneur ! je ne vois pas le signal de Parker ! » et continua de n'en faire qu'à sa tête. Tous les marins doivent parfois faire comme fit Nelson. Et le commandant du Lamoricière recevant le S.O.S. du Jumièges, devait conti-



Une tempête comme celle que le Lamoricière a dû affronter.

nuer sa route, en refusant d'avoir reçu le S.O.S. du cargo en perdition.

Et voici la troisième faute, mortelle. Après s'être absurdement dérouteré, pour courir au secours de ce cargo - que d'ailleurs il ne trouva pas - Milliasseau, qui maintenant faisait route vers l'est, et continuait de ne pas s'avouer qu'il n'arriverait jamais à Marseille, en reprit tout de même le chemin, et remit le cap au nord. C'était marcher à la mort. A peine s'il pouvait désormais donner deux nœuds, et il lui restait encore au moins cent cinquante milles à franchir. Soit quelque soixante ou quatre-vingts heures de route. Or, son équipage épuisé n'en pouvait plus. Et le charbon lui aurait manqué dès la vingtième ou la trentième heure.

Il aurait fallu tout de suite faire demi-tour, se rejeter sur les Baléares et s'abriter derrière elles, en attendant que le mauvais temps eût molli, et que des secours lui fussent arrivés. Il s'y résigna, mais trop tard. Quand le Lamoricière se décida à venir enfin de 180 degrés sur sa gauche, pour fuir devant le temps, et chercher abri, il ne gouvernait plus. Milliasseau eut beau adjurer ses chauffeurs de fournir un suprême effort, et ces braves gens eurent beau faire de leur mieux : le paquebot réussit bien à abattre de 90 degrés. Mais ce fut son chant du cygne. Il tomba ainsi en travers du vent, et ne réussit jamais à s'en relever. Il lui fallait achever son demi-tour et venir jusqu'au vent arrière. Il n'y parvint pas. Il trouva sa position d'équilibre vent de travers, tribord amures, et dériva ainsi, roulant bord sur bord, effroyablement. Alors l'agonie du paquebot commença. La coque du Lamoricière avait irrécoucha-

blement résisté. Pas une goutte d'eau n'avait pénétré sous ses ponts. Depuis une heure, Milliasseau comprenant trop tard que sa situation était désespérée, s'était résigné à lancer lui-même un S.O.S. à tous. Et, certes, il avait été entendu : trois paquebots, dont deux de sa compagnie étaient accourus, et se tenaient par la hanche du Lamoricière mais leurs secours étaient virtuels : la mer avait, comme d'usage, brisé tout ce qui était embarcations de sauvetage. Impossible d'établir la moindre communication entre les bâtiments sauveteurs et le navire en perdition. Impossible de porter même un câble de remorque. Rien à faire, qu'à regarder ce naufrage, qui allait s'achever sous les yeux de trois équipages, impuissants et désespérés.

Parce que l'amplitude du roulis était maintenant telle qu'à chaque coup les plats-bords plongeaient dans l'eau, et que le paquebot, sans avoir laissé suinter, par les virures de ses tôles, une seule goutte d'eau dans ses fonds, embarquait des vagues entières par-dessus ses plats-bords et ce qu'on appelle à tort les bastingages. De minute en minute, des tonnes d'eau écუმante se ruaient à bord, dévalant par tous les panneaux, par toutes les écoutilles, et envahissant les divers ponts - et surtout les ponts supérieurs - pour y ruisseler à grands flots d'un bord à l'autre, en fracassant cloisons, échelles et mobilier. Ça ne pouvait plus durer très longtemps. Le Lamoricière ne coulerait pas, même sous le poids de ces tonnes d'eau qui l'envahissaient par les hauts. Mais il finirait par chavirer, par " faire le tour ".

Alors le commandant Milliasseau prit une détermination sauvage, mais héroïque. Ayant signalé aux trois paquebots sauveteurs de l'approcher - sous le vent - et ayant fait distribuer à tous ses passagers, à tout son équipage et à tous ses officiers tous les colliers et toutes les ceintures de sauvetage qu'il avait à son bord - il n'en manquait pas heureusement - il commanda à tout ce qui vivait de se jeter à la mer et d'y jeter bon gré mal gré les hésitants. Les trois paquebots sauveteurs étaient là, à portée, et se tenaient prêts à « jeter des bouts » à tout ce que leur apporterait les vagues déferlantes, à tout ce que le vent et le courant feraient dériver jusqu'à eux. Je passe sur l'horreur d'une telle scène : les époux, les fiancés refusant de se séparer ; les mères se cramponnant à leurs enfants, et ceux-ci terrifiés par la mer grondante. Il fallut y mettre de la brutalité... Mais c'était le seul moyen de sauver au moins quelques-uns de ces pauvres gens. Rester à bord, c'était la certitude, quand le paquebot coulerait, d'être tous entraînés, irrésistiblement, dans le grand gouffre tourbillonnant où s'engloutirait la coque. Sur cinq cents pauvres gens qu'on jeta de la sorte, une cinquantaine réussirent à sauver leur vie.

Après cette scène d'horreur, on vit encore, un quart d'heure peut-être, le Lamoricière agoniser. Puis sur un coup de roulis exagéré, on le vit ne pas se relever et demeurer sur le flanc, l'eau s'engouffrant dans ses cheminées. Sur la passerelle, Milliasseau, seul à son bord, qu'il voulait ne quitter que le dernier - qu'il ne voulait pas quitter, qu'il ne quitta pas - s'était croisé les bras. Enfin, comme il arrive toujours en pareil cas, le Lamoricière acheva de faire le tour. Sa proue émergea, seule. Et, prenant de l'erre en arrière, il disparut, son commandant avec lui, sans geste, ni cri. Comme les marins doivent mourir. ■

Pons de Balaguier

La dague de Bab-Azoun

Jean Bergue et Marie-Claire Micouleau

Une dague fichée dans la porte des remparts d'Alger, un héros qui s'écrie « Nous reviendrons » cela fait une belle histoire, si belle qu'elle pourrait n'être qu'une légende. Et pourtant cet homme, qu'un fait d'armes a rendu célèbre, a bien existé. Voici l'histoire de son exploit, dans le cadre de l'expédition que Charles Quint mena, en 1541, contre Alger.

Ce fait d'armes est connu à la fois par d'anciennes chroniques et par les récits d'historiens modernes qui n'indiquent pas toujours leurs références. Quoi qu'il en soit, les divergences sont insignifiantes. La plupart des auteurs semblent avoir utilisé le rapport adressé au pape Paul III par le secrétaire du légat qui accompagnait l'expédition de Charles Quint ou plus sûrement l'abbé de Vertot (1) qui cite cette source. En effet, l'empereur s'était proposé de châtier les Barbaresques et forma avec le pape une ligue à laquelle il invita l'Ordre de Malte à prendre part.

Le héros de Bab Azoun, au moment de l'attaque, était un homme d'âge mûr et un combattant confirmé. Il avait été reçu dans l'Ordre des Chevaliers de Malte en 1517 et avait participé au siège de Rhodes en 1522.

L'Ordre de Malte est le dernier nom des Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem, ordre hospitalier religieux et militaire, fondé à Jérusalem au XI^{ème} siècle. Il a participé énergi-



Charles Quint

quement à la défense de la Terre Sainte, puis s'est installé à Rhodes pour y continuer, sur mer cette fois, la lutte contre les infidèles. Assiégée par les Turcs, Rhodes tombe en 1522. Les chevaliers l'évacuent avec les honneurs de la guerre et sont réinstallés à Malte par Charles Quint en 1530. Ils y reprennent sans répit la guerre de course contre les Barbaresques.

Accaparé par les guerres incessantes avec la France, alliée des Turcs et des luthériens allemands, ainsi que par ses longs et vains efforts pour rétablir l'unité catholique de l'Allemagne, Charles Quint ne pourra jamais prendre l'offensive contre les Ottomans qui menacent l'Europe. Ils ont conquis tous les Balkans et, en 1529, assiégé Vienne pour la première fois. L'empereur sera toujours réduit à la défensive. Un problème urgent se pose à lui en 1534. Ferdinand V d'Aragon avait en 1509-1510 occupé tous les ports barbaresques de Ceuta à Tripoli, et fait de la Méditerranée occidentale une " mare nostrum " relativement sûre. Mais en 1529, le pirate Barberousse, maître d'Alger depuis 1516, s'empare du fort espagnol qui en contrôlait le port. En 1534, il prend Tunis et occupe le fort espagnol de La Goulette. La Méditerranée occidentale est désormais ouverte à une piraterie insupportable. Charles Quint réagit immédiatement et conduit en personne, dès juillet-août 1535, une expédition qui reprend La Goulette et Tunis. D'autres urgences l'empêchent d'attaquer Alger sans désespérer.

Ce n'est qu'en 1541 qu'une expédition contre Alger est organisée. Elle est prévue pour septembre, pour éviter les fortes chaleurs de l'été dont les troupes impériales avaient beaucoup souffert à Tunis. Malheureusement, une interminable diète allemande retarde le départ.

L'Empereur a réuni un corps expéditionnaire de 22000 hommes : tercios espagnols, lansquenets " bourguignons " et allemands, tous soldats aguerris, ainsi que des bataillons de recrues italiennes. En outre, l'Ordre de Malte fournira 400 chevaliers et 800 soldats, transportés sur quatre galères et la caraque Sainte-Anne (une caraque est un bateau de transport du personnel fortement armé de canons : 50 pour celle-ci). L'une des galères, la Sainte Catherine, est commandée par Pons de Balaguier.

On sait qu'à Alger, assez bien fortifiée, on trouvera une garnison de 800 janissaires, troupe d'élite, et de 5 à 6000 Morisques résolus. Hors les murs, des nuées de cavaliers et de piétons " arabes " harcèleront les impériaux. Hassan Aga, vieux renégat eunuque sarde commande en l'absence de Barberousse. Le transport des troupes est assuré par 451 vaisseaux de transport et 65 galères (13000 marins). Le Gênois Andrea Doria commande la flotte.

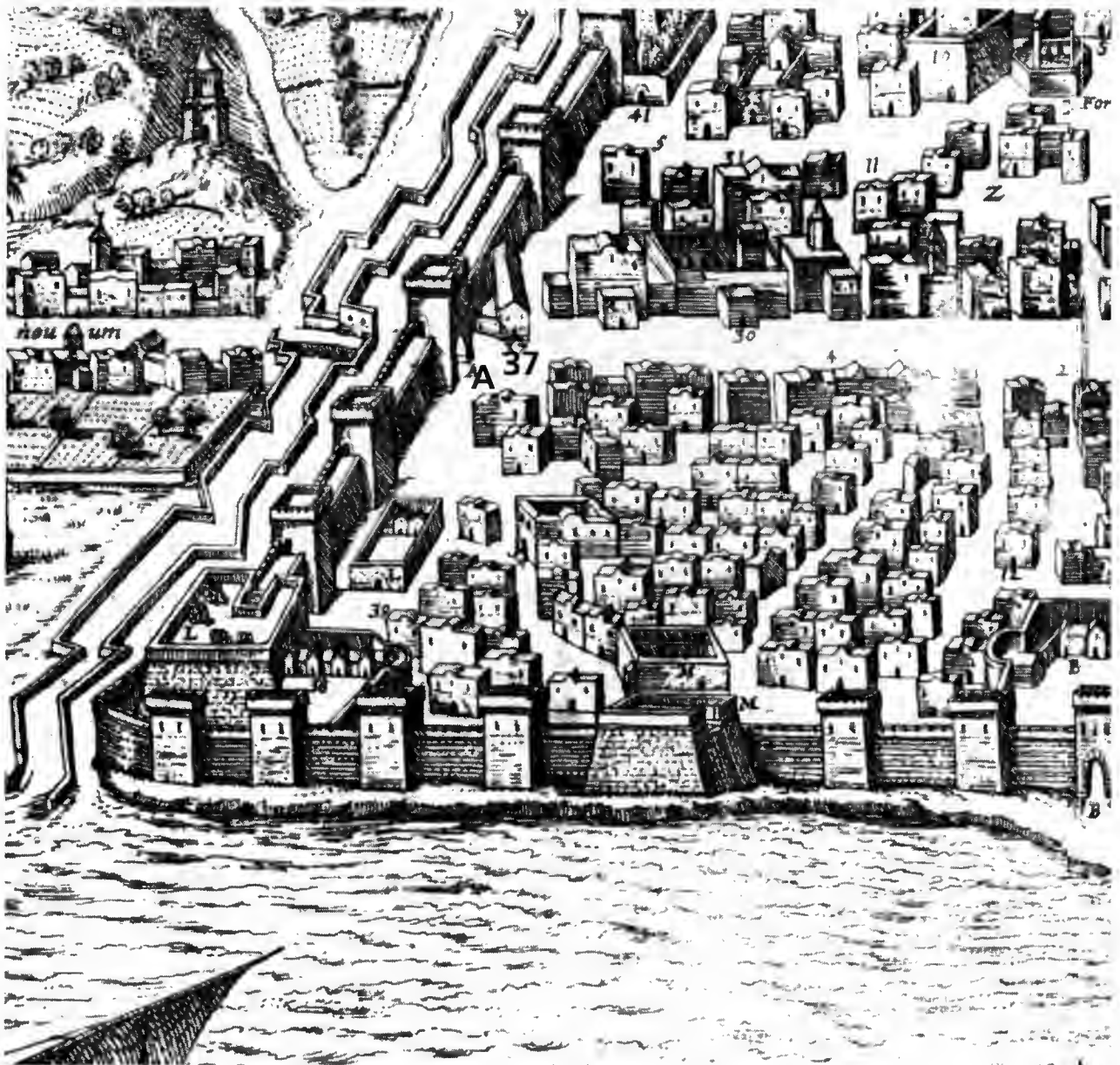
Le convoi quitte Palma le 19 octobre au matin par gros temps. Il arrive en vue d'Alger le 20 au soir. Le temps beausit mais la mer encore agitée interdit le débarquement. Celui-ci ne peut commencer que le 23 au matin. Le soir, une tête de pont est établie sans grande difficulté : toute l'infanterie est là.



Attaque d'Alger par Charles Quint.

Le 24, l'armée se déploie en trois corps, à 1500m environ au sud d'Alger. A l'est, appuyés au rivage, les Italiens et les chevaliers de Malte. A l'ouest, sur les hauteurs, les Espagnols et les Milanais. Au centre, en retrait et en réserve, les Allemands, les Bourguignons, les volontaires. Malheureusement la mer redevient grosse et gêne beaucoup le débarquement de l'artillerie, des chevaux, du ravitaillement, du campement. La nuit, des éléments légers ennemis escarmouchent.

Le 25, l'armée progresse vers Alger et occupe une base de départ, de trois à cinq cents mètres des remparts. On prépare sur une colline l'emplacement des batteries de brèche (les Turcs y construiront après le siège le " Fort l'Empereur "). Malheureusement, la mer continue à grossir. On débarque très peu de matériel. Au soir, une violente tempête se déchaîne, accompagnée de pluies torrentielles. On perd dans la nuit 15 galères et 86 vaisseaux. A terre la troupe est transie, affamée, ses arquebuses inutilisables. Le 26, au petit jour alors que la pluie se ralentit, un fort parti ennemi (600 janissaires, 1000 cavaliers) surprend les Italiens, les taille en pièces et progresse vers le quartier de l'Empereur. Il tombe sur les chevaliers de Malte qui l'arrêtent et le repoussent vigoureusement vers la ville, en direction de Bab Azoun.

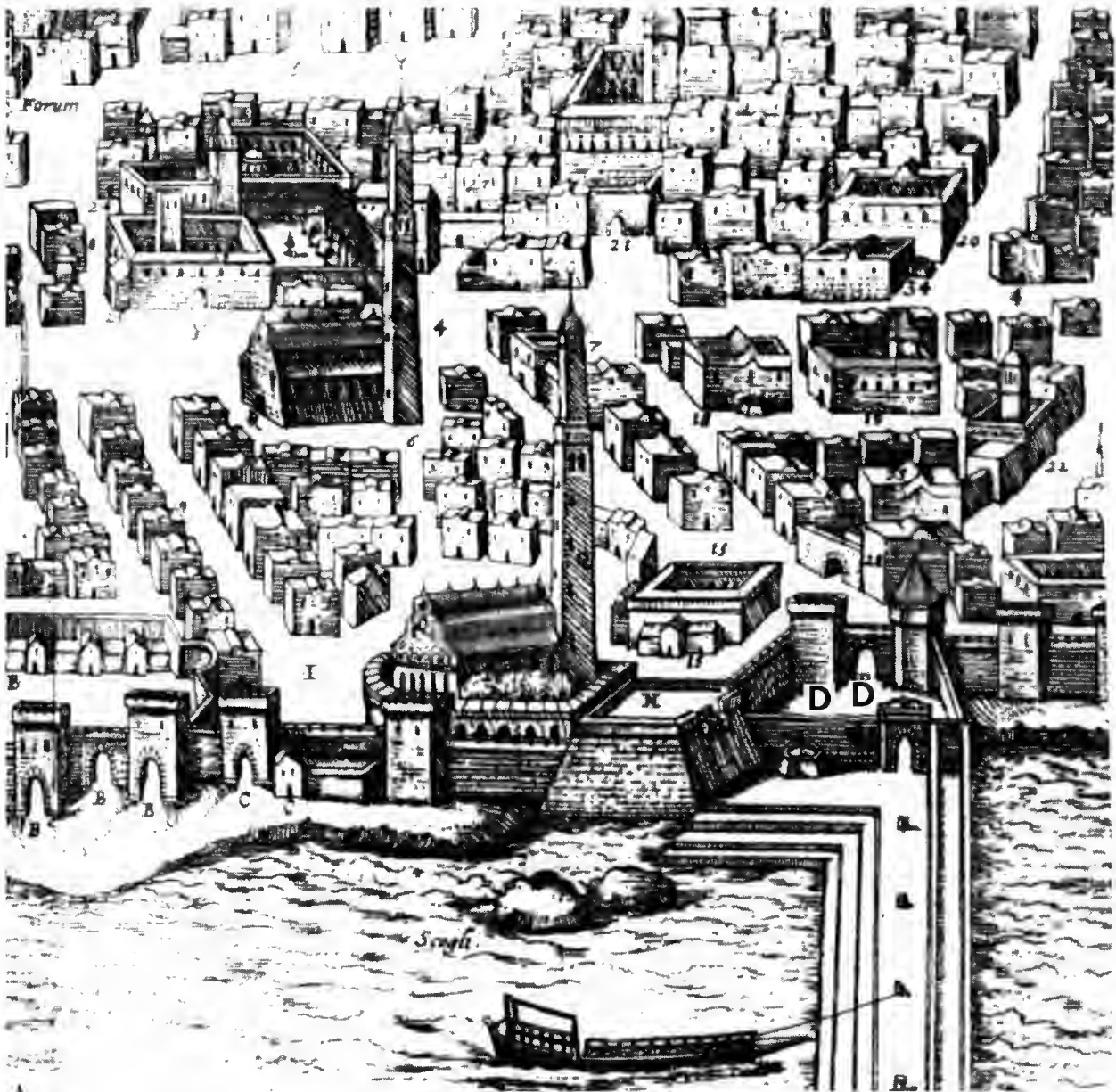


Bab-Azoun, La porte de l'octroi

(1) Le mot « azoun » est couramment employé encore actuellement au Moyen-Orient pour désigner un bureau administratif où l'on perçoit des péages, des droits de douane.

(2) Recoupement irréfutable : voir ci-joint une vue cavalière d'Alger au XVI^{ème} siècle (Fol. 19 de « *Civitates orbis terrarum-liber primum-auctoribus, G.Bruin, Simone Novellano et Francisco Hogenbergis Cologne 1577* »

A côté de la porte Bab Azoun repérée « A » remarquer le bâtiment qui s'appuie en oblique au rempart et qui est repéré « 37 ». La légende du plan porte : « 37 » la doana o vero dacio soit la douane ou plus précisément l'octroi dans un dialecte italien probablement génois.



(3) Le mot " octroi " paraît d'ailleurs plus approprié, la route qui pénètre dans Alger par Bab Azoun est en effet au XVIème siècle la route principale d'accès à la ville à partir de l'intérieur des terres, de la campagne et des jardins, et pratiquement la seule (elle est identifiée sur le plan comme " route d'Oran " la porte est numérotée " A ", c'est la porte principale). Bab Azoun constitue donc l'emplacement normal du bureau d'octroi à l'entrée d'Alger. Une douane, si elle avait existé dans cette cité pirate, aurait logiquement trouvé sa place sur le port (bâtiments et portes repérés " D ")

Pons de Balaguier, Seigneur de Salvagnac

Le héros de Bab Azoun est connu dans les ouvrages récents sous les noms de Balaguer - il y eut une famille catalane de ce nom - et de Savignac sans indication de son appartenance à la langue de Provence. Il reste à l'identifier de façon certaine. Savignac fait penser aux Gautier, seigneurs de Savignac près de Villefranche-de-Rouergue, mais le vieux nom de Balaguier est aisément reconnaissable. D'ailleurs Jean Raybaud en bon archiviste ne s'y est pas trompé et nous apprend que Pons ou Ponset était fils de Jean de Balaguier, seigneur de Salvanhac et de Saint-Clar en-Quercy. Il était bien connu, peu avant et surtout après 1500, tant par les layettes de la commanderie de Latronquière au fonds de Malte des Archives de la Haute-Garonne que par le minutier des notaires de Figeac aux Archives du Lot. Le Saint-Clar cité par Raybaud est l'ancienne paroisse de Saint-Clair de Margues, diocèse de Cahors, aujourd'hui commune de Salvagnac (Aveyron).

On sait encore que ce chevalier avait obtenu des commandements de mer quelques années avant sa mort : la galère " Sainte Croix " en 1539, la " Sainte Catherine " en 1540-1541. Lorsqu'il fut grièvement blessé devant Bab Azoun, n'était-il pas entouré de soldats de la Caterinette, d'après Bosio², c'est-à-dire de combattants de l'Ordre embarqués sur sa galère. Peu avant l'expédition d'Alger, il avait obtenu du Conseil, le 28 juillet 1541, la nomination de commissaires pour vérifier les *améliorissements* qu'il avait apportés à son importante commanderie de Condat située en Périgord. Auparavant, le nom du chevalier n'apparaît pas dans les registres du Conseil si ce n'est par ricochet : le 1er août 1536, frère de Malet, sans doute Gaspard de Malet, qui avait provoqué en duel frère de Savignac, notre Pons, fut envoyé rafraîchir ses ardeurs belliqueuses durant trois mois dans les caves de la Prison de Malte : *ad carcerem Gaudesii*. Enfin Raybaud rapporte que Pons de Balaguier dit Salvanhac, commandeur de Condat, fut, lors de l'assemblée tenue le 19 janvier 1539 par frère Raymond Ricard, grand-prieur de Saint-Gilles, l'un des trois procureurs désignés pour assister au chapitre général prévu pour le 2 mars suivant.

Pons de Balaguier de Salvagnac remplit auprès de Charles Quint le rôle de « sergent-major », fonction temporaire (une journée de bataille) héritée des « arroyeurs » ou « maréchaux de bataille » du Moyen-âge. Il a pour mission de déployer sur le terrain les différents contingents de l'armée, de leur transmettre les ordres, d'en surveiller l'exécution. C'est une fonction que remplit Pons de Salvagnac (de Balaguier) à Alger. Vétéran, commandeur, commandant d'une galère, il est exclu qu'il ait pu être le « porte-enseigne titulaire » (comme l'écrit à tort l'historien Bosio²).



Pons de Balaguiet plante sa dague dans la porte Bab Azoun.

Malte a mis à terre, nous l'avons vu, 400 chevaliers et 800 soldats articulés en quatre détachements correspondant aux quatre galères de transport. Ce « bataillon » (selon Vertot) forme avec les Italiens le " corps de bataille " commandé par le Bailli Schilling. L'Empereur marche avec lui. Pons est donc bien le Sergent-Major de ce corps de bataille peut-être même de toute l'armée, responsable de son dispositif de combat et de l'exécution de ses missions.

C'est alors que Pons de Balaguiet apporte aux Hospitaliers l'ordre de refouler les infidèles dans la ville et d'y pénétrer en même temps qu'eux, mêlés à eux. Mais Hassan Aga voit le danger, n'hésite pas à sacrifier ses hommes, ferme la porte et déclenche son artillerie à bout portant. Au moment critique, alors que la porte se ferme et que les Chevaliers se trouvent brusquement soumis à un feu à bout portant, Pons saisit l'étendard de l'Ordre pour raffermir et rallier sa troupe - comme plus tard Bonaparte au pont d'Arcole - et, autre geste de chef responsable, pour attester « qu'il en avait approché d'aussi près qu'il se pouvait, il s'avance jusqu'à la porte et y plante son poignard. » (4)

Voici, empruntée à l'historien Bosio (2) dans la traduction savoureuse de J. Baudoin, le récit:

« Mais l'Aga voyant les casaques rouges et la Croix blanche {des chevaliers} approcher de si près, ne s'assurant pas de pouvoir résister par armes à leur effort, et y voyant trop de danger pour la ville, fit fermer la porte et laissa dehors une partie des siens abandonnés à la merci des chevaliers, qui les



Un chevalier hospitalier en prière devant le port de Rhodes.

mirent en pièces la plus part dessous la porte d'Alger à laquelle Pons de Balaguer (sic) dict Savignac qui portoit l'enseigne de la Religion, laissa pour mémoire de cette action son poignard fiché ».

La pluie avait rendu inutilisables les armes à feu des chevaliers. Après l'averse, l'Aga fit pointer son artillerie sur le pont par lequel se retiraient les chevaliers, puis tenta une sortie avec un détachement de Turcs armés pour la circonstance d'arbalètes en fer, « arme fort utile en temps de pluie » constate Bosio. Ces Turcs chargèrent les Chrétiens dont les chevaliers

couvrirent la retraite et furent presque tous blessés, « spécialement le Chevalier de Savignac qui en fut si grièvement atteint qu'il fut contrainct à l'ayde de soldats de la Caterinette de se retirer tenant toujours l'enseigne au poing et peu après mourut du traict qui fut jugé empoisonné² ».

Quoi qu'il en soit, cette défaite de Charles Quint n'est qu'une péripétie dans les guerres incessantes qu'il a dû soutenir sur tous les fronts, tout au long de son règne. Cet épisode d'histoire événementielle ne comporte pas de conclusion si ce n'est pour souligner le double intérêt attaché à un fait d'armes qui met en scène un chevalier de l'Ordre originaire de notre sud-ouest devant la porte la plus célèbre d'Alger. C'est un fragment d'épopée, une geste que nous chante, entre autres, un historien du XVII^{ème} siècle et qui garde pour nous la saveur d'une rencontre avec l'Ordre de Malte, les Barbaresques, les Turcs et les armées chrétiennes de Charles Quint devant Alger. ■

1. Vertot Histoire des chevaliers de Saint-Jean de Jérusalem T.IV p. 104-118 (edit. de 1778)

2. Bosio (G.) Histoire des chevaliers de Saint-Jean de Hierusalem 1643 P. 358

Documentation : Jean Bergue et Jean Lartigaut.- Bulletin de la Société des Etudes du Lot.

Les peintres « à l'ancre », des amoureux de la mer



Marie-Claire Micouleau-Sicault

L'ancre de marine est, en quelque sorte, le symbole et même la signature des peintres de la Marine qui ont un statut bien particulier. Le salon qui expose leurs oeuvres au Palais de Chaillot est un très bon prétexte pour découvrir les amoureux de la mer et quelques-unes de leurs oeuvres.

Avant 1789, les peintres qui oeuvrent pour la « Royale » possèdent, pour certains des brevets du Roi, comme Joseph Vernet, d'autres sont « entretenus », c'est-à-dire appointés, comme Pierre Puget ou Jean-Baptiste Van Loo.

C'est Louis-Philippe qui va inaugurer en 1830 l'inscription des peintres de la Marine. Leurs noms vont désormais figurer sur l'annuaire de la Marine.

Mais c'est seulement en 1920 que, par décret, ils vont recevoir un statut et le titre de *Peintre du département de la Marine*.

Pour obtenir ce titre, il faut avoir consacré son oeuvre à l'étude de la mer, de la marine et des gens de mer.

Ils n'ont droit à aucune rétribution mais bénéficient d'avantages et de facilités pour embarquer et accomplir des missions sur les navires et dans les ports.

En 1924, un Salon est institué par décret.

Le 2 avril 1981 un nouveau décret règle la définition et l'attribution du titre de Peintre officiel des Armées, qui se répartit en trois classes : Terre, Marine et Air.

Les peintres de la Marine sont soit agréés - nommés par le Ministère de la Défense pour trois ans renouvelables - soit titulaires à vie.

Des invités au Salon

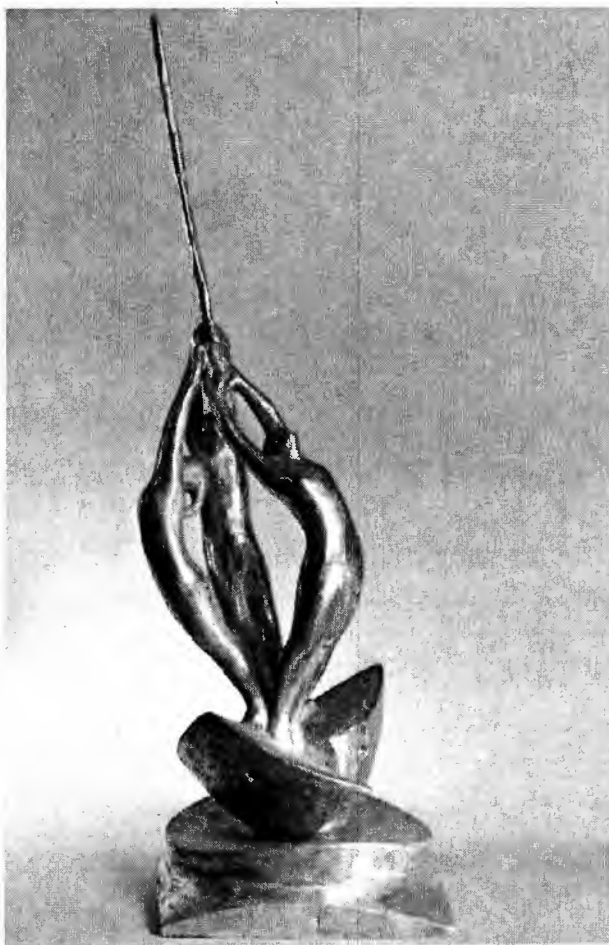
Pour cette 37^{ème} édition du salon, le Chef d'Etat Major de la Marine a invité à titre tout à fait exceptionnel trois photographes professionnels qui ont consacré une grande partie de leur art aux thèmes maritimes.

Marie Babey, journaliste, s'est notamment passionnée pour l'univers en noir et blanc des « bâtiments gris ». Fascinée par la vie quotidienne des hommes qui les habitent, elle a sobrement évoqué l'exercice d'un métier peu connu désormais, celui des marins de la « Royale ». Citons « *Le marin du Montcalm* » et « *Les Boscos de la Foudre* ».

Natacha Hochman, pour sa part, a eu le rare privilège de pénétrer dans le monde extraordinaire des sous-marins français. De très belles images, un regard discret, la force et la beauté des lignes.

Erwan Quéméré, marin autant qu'artiste, est un précurseur de la photo d'action sur l'eau, admirable photographe du grand large et des grands voiliers.

Cette année, les peintres de la Marine ont également souhaité accueillir le corps des peintres de Marine belges, fondé en 1991, jeune association dont les membres sont tous liés au monde de la mer, officiers de la marine militaire ou marchande, pilotes hauturiers ou fluviaux... Ils perpétuent une tradition de l'histoire de la Belgique, quand armateurs et capitaines fiers de leurs navires immortalisaient sur la toile leurs aventures sur mer ou sur l'Escaut.



Les peintres officiels de la Marine ont seuls le droit d'apposer une ancre sur leur œuvre.

Tous les deux ans, une manifestation perpétue la tradition des peintres maritimes et l'expression artistique sous toutes ses formes en relation avec la mer.

Toutes les formes d'art sont représentées, qui illustrent la richesse du monde maritime, sujet inépuisable, à l'image des océans et des rivages qui hantent les artistes : huile, aquarelle, gouache, dessin à la plume, pastel, estampe, sculpture, tapisserie, mosaïque et maintenant photographie.

C'est une rencontre éblouissante entre les peintres de la mer et le public venu chercher, accrochés à ces nouvelles cimaises, les horizons illimités, « la mer toujours recommencée », les ciels impalpables où la vague en

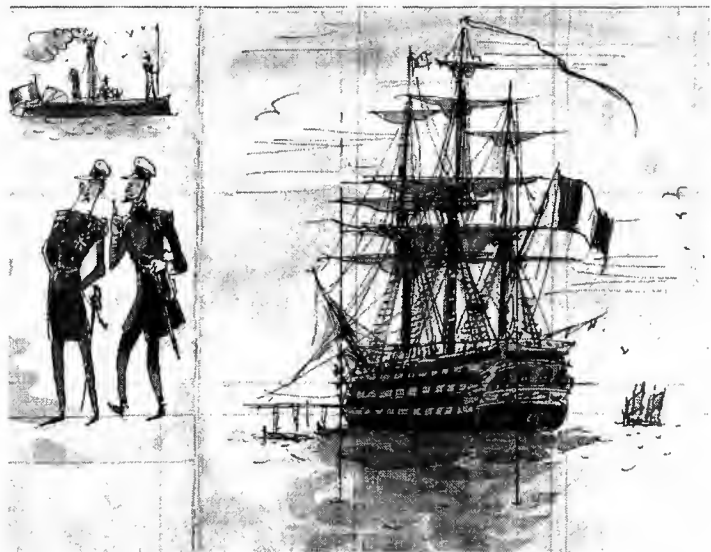
Pierre Lagénie. *La grande voile.*



Ci-dessus et ci-dessous : Luc-Marie Bayle (1914- 2000).

poudre vient parfois se confondre avec les " merveilleux nuages ", la pureté des lignes, rivages infinis et coques des navires, les sortilèges de la lumière, les pulsions intérieures qui naissent du vent et de la vague...

Ils ne sont pas les peintres de la seule Marine Nationale, leur sensibilité " maritime " peut s'exprimer dans les domaines de la marine de guerre, bien sûr, mais aussi de la marine de commerce, de plaisance ou de pêche.



Le Duguay-Trouin, 1964, croquis

Le 37^{ème} Salon des Peintres de la Marine a ouvert ses portes dans les nouvelles salles du Palais de Chaillot aux arches voûtées qui composent autour des œuvres autant de loges destinées à les mettre en valeur par thèmes, par parentés de factures ou par simple souci d'harmonie. Leurs traditions sont très fortes, ils portent pour les manifestations l'uniforme très prestigieux de la " Royale " et ils ont à cœur d'honorer leurs anciens.



Michel Bez. *Belem III*.

L'exposition du Palais de Chaillot s'ouvre sur un hommage aux peintres officiels récemment disparus. Ils sont cinq depuis le dernier Salon qui ont quitté leurs frères et dont les œuvres accueillent de façon émouvante le visiteur en quête d'un art de pensée comme d'un art de vivre. C'est aussi un Salon officiel qui regroupe autour des Sociétaires que sont les 39



Serge MarKo. *Place de la Concorde vue de l'Hôtel de la Marine.*

peintres de la Marine, 197 artistes dont 209 œuvres ont été sélectionnées par un jury composé de représentants des beaux-arts, de la Marine Nationale et de peintres titulaires. Il est présidé par le vice-amiral Pierre-Xavier Collinet qui invite le visiteur à "caresser du regard, outre les tableaux, des sculptures d'animaux marins ou quelque naïade de bronze." Etablir un contact charnel avec l'œuvre d'art, n'est-ce pas saisir intuitivement ces mystérieuses correspondances dont parle le poète, « qui chantent les transports de l'esprit et des sens » ?

Ce qui étonne le plus, quand on pénètre dans le magnifique espace de Chaillot où se tient le Salon, c'est la diversité des factures et des inspirations autour d'un thème malgré tout unique. La diversité des origines et des carrières de ces artistes explique peut-être ce foisonnement artistique.

Le Président de l'Association, Serge Marko, après des études aux Arts appliqués à Paris, avait opté pour une carrière publicitaire. Il nous offre ici une aquarelle née d'un challenge proposé par le Chef d'Etat-Major lors d'une réunion à l'Amirauté " *La Concorde vue de l'Hôtel*



Christiane Rosset. Brest 2000, sur le porte-avions Charles De Gaulle.

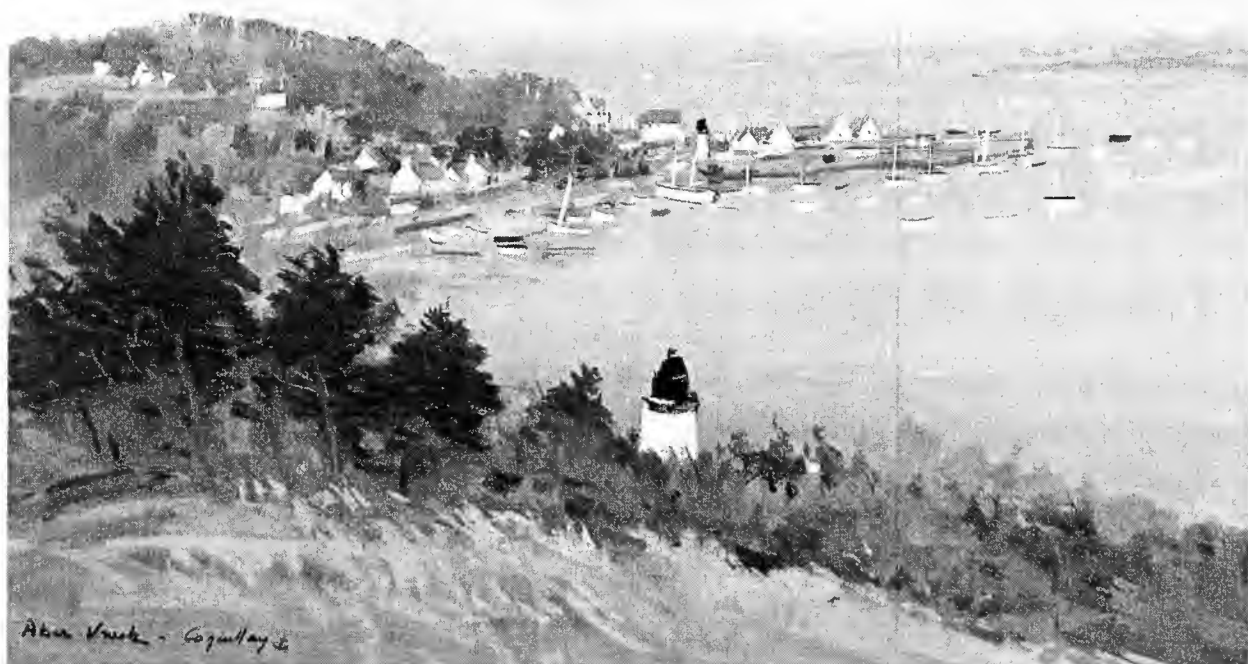
de la Marine " un dessin très sûr, aux équilibres subtils.

Le Secrétaire de l'Association, Michel Bez est, quant à lui, Docteur en droit, son " Belem " frappe par la force du trait, l'éclatement des couleurs, l'évocation des symboles que sont les silhouettes de marins en vigie.

Jacques Coquillay, ancien élève des Beaux-Arts de Paris, encouragé par Paul Belmondo et Dunoyer de Segonzac, pratique aussi bien le pastel que la sculpture et expose ici une élégante " Ondine " en bronze. Il est connu pour " La Vague " qui orne une fontaine de Rambouillet et pour un buste de Marianne sous les traits de Catherine Deneuve.

Jean-Marie Chourgnoz, ancien élève de l'Ecole Normale de Musique, photographe, publicitaire, effectue des recherches picturales où le numérique prend sa place dans ce qui pourra s'appeler la "pictographie " . Il est l'un des trois photographes officiels Peintres de Marine et il a créé l'expression " mur-images " qui est entrée dans le vocabulaire artistique pour être utilisée partout où l'image règne en maître.

La première femme peintre officiel de la Marine, Christiane Rosset est une ancienne élève de l'Ecole du Louvre. Outre ses huiles, dont " *Marée en Finistère* " qui est exposée à ce Salon,



Jacques Coquilly. Aber vrac'h.

elle réalise des créations textiles pour lesquelles " elle franchit les barrières du réel en quête de cette lumière venue d'ailleurs. "

Citons encore Arnaud d'Hauterives qui fut Grand Prix de Rome en 1957 et qui apporte ici dans " *Marine* " son don magique de l'évocation et sa prédilection pour l'étrange. Il ne peint pas sur le motif, il tire la quintessence de son étude et y dispose d'autres éléments, miroirs, yeux de femmes, ici, une silhouette burinée aux lignes fortes.

Il faudrait pouvoir tout montrer, ces palettes sourdes et somptueuses, ces accords toniques et vivifiants, ces lignes précises et découpées des navires de guerre, ces lumières fugitives et ces rafales, ces estuaires où s'enchevêtrent des barques, ces lointains fugitifs, ces eaux aquarellées aux nuances exquises... Il faut aller voir cette moisson sans cesse renouvelée d'œuvres d'aujourd'hui, inspirées par la mer. ■

Repères bibliographiques

Souviens-toi... l'Alma

par Yannick Danrée,

Jean Curutchet, 130 F

Histoire d'un nom de là-bas, nous dit l'auteur qui a passé une partie de sa jeunesse à l'Alma au moment de ce que l'on a appelé les événements. Au travers de l'histoire de son village, on apprend l'origine de la plupart des villages d'Algérie : quelques colons courageux qui s'installent avec grande difficulté puis qui s'accrochent malgré les fièvres, les massacres et la défection de quelques-uns. Et peu à peu le village se crée, grandit. Ici l'auteur base tout son récit sur la mémoire de son village, il fait la genèse de toute son histoire avec le rappel des faits depuis 1837. Comme il a été souvent le cas dans le choix d'un emplacement, les avis différaient. Ce n'est qu'en 1855 que le village de l'Alma trouvera son emplacement et l'empereur Napoléon III, en cure à Plombières signait le décret créant le village de l'Alma, le 25 juillet 1856. « Il est créé dans le département d'Alger, sur la route d'Alger à Dellys, auprès des rives du Boudouaou, un centre de population de soixante-douze feux du nom de l'Alma ». Très détaillé,

très documenté, le récit des principaux événements qui ont marqué les étapes de la vie du village, ce récit se termine par ces mots : « l'on est toujours, quelque part, du pays de son enfance ».

La guerre d'Algérie des Messalistes 1954-1962 *par Jacques Valette,*

l'Harmattan, 160 F

Le rôle joué après l'indépendance de l'Algérie par le FLN, un parti unique qui se révélera dictatorial et policier, a beaucoup occulté l'importance du parti de Messali Hadj. Précurseur des théories de l'indépendance, professeur en quelque sorte des futurs chefs du FLN, son mouvement ne réussit jamais à s'unir avec le FLN et les partisans des deux partis se firent même une guerre sans merci. Messali Hadj tenta un rapprochement avec la France, sans grand succès d'ailleurs. « Un ministre algérien, nous dit Jacques Valette, s'est risqué à reconnaître que, sans Messali, il n'y aurait pas eu de principe d'indépendance, car il avait formé une génération de militants indépendantistes, ceux qui ont préparé la révolution du 1er novembre... On croit deviner, comme un décor caché, une raison politique

dans cette stratégie d'oubli par les gens du FLN comme par les responsables français. Des chefs messalistes, peut-être plus lucides, tentèrent d'obtenir en coopérant avec l'armée française, de se faire admettre comme des interlocuteurs valables, et ainsi de négocier une accession douce à l'indépendance ». Jacques Valette a exploité, pour cette étude, les fonds du Service Historique de l'Armée de Terre et a pu consulter les archives privées de certains généraux. Le général Faivre lui a également apporté son aide. Cet ouvrage donne ainsi des informations fort importantes sur le mouvement messaliste assez peu connu dans le public. En conclusion : " Au travers de notre recherche, nous n'avons pu que constater un fait : les chefs militaires français n'ont cessé de considérer ces " maquisards messalistes " que comme des pions utilisables provisoirement ». Un ouvrage très documenté et fort intéressant.

Journal des Chevaux du Soleil

par Jules Roy, Carnets – Omnibus, 85 F
Ce Journal établi avec la collaboration de Guy Dugas s'étend sur la période de 1965 à 1975. La préface écrite par Guy Dugas s'intitule « Ecrire sur du sang, écrire avec des larmes » et débute ainsi : « Jules Roy est mort cette semaine. Nous nous apprêtons à composer ensemble cette préface. Il ne me reste plus qu'à l'écrire tout seul... On ignore généralement que Jules Roy – que l'on décrit trop souvent comme orgueilleux

et altier, intransigeant, toujours entier et parfois méprisant – fut aussi un individu partagé, déchiré, écartelé – charnellement irrémédiablement écartelé ». Ces six tomes *des Chevaux du Soleil* forment un ouvrage de colère sur la souffrance et le sang des hommes. Guy Dugas cite dans sa préface une phrase de l'écrivain américain John Dos Passos qui s'applique à Jules Roy à propos de son œuvre très marquée par son origine mais qui peut être dite à tous ceux qui sont privés de leur pays : « Vous pouvez arracher l'homme du pays, mais jamais vous ne pourrez arracher le pays du cœur de l'homme ». Cette notation illustre parfaitement le drame des Pieds-Noirs et dans le cas de Jules Roy et de bien d'autres écrivains de même tendance, leur regret, leur nostalgie a beau être très différente de celle d'un colon par exemple, elle l'est dans l'expression mais elle est tout aussi profonde. Des hommes très différents et qui se sont violemment heurtés politiquement se retrouvent dans l'amour du pays perdu. Quant au journal de Jules Roy, il n'a d'intérêt qu'à travers son œuvre et fait sentir la difficulté qu'éprouve tout écrivain quand il s'implique de façon presque charnelle, passionnée. Pour Jules Roy, il est allé au devant de son passé en essayant de retrouver son enfance. « Le voyage en Algérie où je me suis trouvé si isolé, n'a fait qu'aggraver l'ombre... Cette Algérie dont j'ai " ras le bol " au point qu'elle me donne envie de vomir, où

tout m'est souffrance et que je ne peux plus supporter, elle est mon lot, ma fatalité ».

Mektoub, saga pied-noir

par Albert Buono, Auto-édition, Mémoire de Notre Temps

« Dans les familles, les petites phrases prennent du temps pour atteindre leur profondeur... » La vie, c'est la vie, et mektoub comme on disait là-bas. Dans un langage « à la va comme j'te causais là-bas » c'est l'histoire d'une famille avec ses joies et ses deuils marqués par un humour qui révèle aussi une profonde philosophie.

A l'ombre de Jugurtha

par Nadia Chafik –

Paris Méditerranée – 90 F

Une jeune Parisienne, entraînée dans une aventure incroyable, se retrouve prisonnière dans un village du Moyen-Atlas alors qu'elle se rendait, sous la protection de légionnaires, retrouver l'homme qu'elle aimait, un officier. Sa vie va basculer brusquement, c'est le choc des cultures. Si loin de tout ce qu'elle a connu, comme coutumes mais aussi comme décor, malgré certaines réminiscences, presque instinctives.

« Entre les créneaux d'une muraille en ruine, de vieilles cigognes majestueusement juchées sur leur nid, telles des

danseuses de flamenco désabusées, produisaient avec leur bec des claquements secs de castagnettes. Cigognes, figuiers de Barbarie, touffes de jonc, chevaux... représentaient peut-être pour la prisonnière, les dernières images d'une vie qu'elle percevait à peine, les symboles de la mort qui se rapprochait d'elle ». Mais ce n'est pas la mort qui marquera son destin.

La Mémoire Ciselée

par José Ville, Mémoire de Notre Temps

Voici un roman de pure fiction, mais inspiré par une histoire vécue, une belle histoire d'amour, qui met en scène, en pleine guerre d'Algérie, une jeunesse qui, malgré les malheurs, l'insécurité, les dangers, le couvre-feu, a tenté de vivre et y a parfois réussi. Deux jeunes gens qui s'aiment malgré leur différence : elle est Kabyle et lui descendant d'Espagnol. Seule la mort pourra les séparer. Belle et triste histoire.

Contes du Désert

par Gatién Marcaïhou d'Aymeric – Mémoire de Notre Temps

Pendant vingt ans, l'auteur a exercé la médecine au Sahara. Ce qui lui a permis d'observer certains comportements dus en partie au climat saharien. Chaque conte présente une histoire où le Sahara joue un rôle important, dramatique par-

fois comme dans le dernier qui met en scène une femme pilote : le vent de sable détruit son avion, ce qui la détruit elle-même. On se laisse emporter par la magie du désert et sa redoutable influence.

Ocre fatale

par Assen Akran, Bolland, 110 F

Le roman a pour cadre la montagne afghane et débute par un massacre auquel un jeune montagnard afghan Timour assiste du haut d'un arbre. Il fuira le lieu maudit dans une errance qui le mènera de Pechawar à Kaboul et même à Paris. Une manière de connaître cette civilisation qui a basculé dans le crime sous couvert de politique. L'auteur est docteur en histoire contemporaine de l'Université française. Il a publié, également chez Bolland, *La guerre d'Afghanistan*, livre qu'il a écrit en français comme ce premier roman, *Ocre fatale*.

Femmes Musulmanes

par Josiane Criscuolo –

Editions Chronique Sociale – 90 F,
7 rue du Plat 69002 Lyon

En sous-titre Rencontres ici et là-bas

Ce livre, nous dit l'auteur « n'est pas un jugement mais une restitution des propos de femmes musulmanes. Elles ont accepté de se dire, de livrer leur his-

toire, leurs questionnements... Que ces femmes vivent encore ici ou là-bas, elles sont imprégnées, de leur naissance à leur mort, par leur religion et leurs traditions ». Dans sa préface, Zineb Ali-Benali qui a enseigné la littérature à l'Université d'Alger jusqu'en 1996 explique les propos de l'auteur : « Ce livre nous propose des portraits d'une grande complexité. Nous entendons les voix, nous devinons les rêves. Et, surtout, l'auteur nous fait toucher une diversité qui est loin des idées toutes faites ». Et c'est là tout l'intérêt de cette étude, une compréhension qui va au-delà des idées reçues. Josiane Criscuolo, directeur de recherches au CNRS a publié deux ouvrages remarquables : *Le soleil brille pour tout le monde* (Presses de la Cité) témoignage autobiographique et *Vivre avec son handicap, Combat pour la vie* (Chronique sociale) livre courageux car elle est elle-même lourdement handicapée.

L'autre rivage

par Andrée Montero – Atlantis –
100 F

C'est l'histoire d'une jeune femme, obligée de quitter l'Algérie où elle était avocate et qui tenta de refaire sa vie en France avec ses deux petites filles. Le livre sortira en juillet et nous en reparlerons.

Nos amis nous font part de leurs lectures

De mémoire d'éléphant

par Hervé Bourges – Grasset

Le général Faivre a fait une excellente et sévère analyse de ce livre : « Près de 300 pages de ce livre sont consacrées, après la rupture d'Hervé Bourges avec un milieu familial bien pensant, à son engagement anticolonialiste aux côtés de Bernard Stasi, de la rédaction de *Témoignage chrétien*, du Garde des Sceaux Edmond Michelet, des évêques Duval et Scotto, des dirigeants algériens Ben Bella, Bouteflika et Bachir Boumaza, jusqu'à son arrestation par Boumediene et la torture infligée par la SM en 1965, et son approbation de la politique africaine de Mitterrand et de Chirac...

Les pages consacrées à l'Algérie confirment l'option du général de Gaulle en faveur de l'indépendance et son jeu habile entre l'aile dure (Debré, Messmer, Foyer) et l'aile libérale de son gouvernement (Michelet, Buron)... Sa vision de l'histoire franco-algérienne n'est donc pas exempte de contre-vérités, de non-dits et d'ignorance... *Vérités et erreurs jouent à cache-cache*, écrit-il pour justifier ses options politiques. *L'Algérie est insaisissable* ».

Le général Maurice Faivre nous a également adressé une recension d'un numéro spécial du *Casoar* paru en avril 2001 au prix de 40 F et que l'on peut commander à La Saint-Cyrienne, 6

Avenue Sully Prudhomme 75007 PARIS. Excellente analyse que nous publierons dans notre prochain numéro.

Mémoire d'absence

par Jeanine de la Hogue –

Editions Atlantis, Geltendorfer – Str 17 – D86316 – Friedberg – Allemagne – 110 F

Jour après jour, enfermée dans le silence comme dans une prison, une femme se bat contre une vérité qu'elle sent trop cruelle. Arrachée de son pays par le malheur, elle y revient par l'écriture, elle crie sa douleur et seul l'écho lui répond. Son pays n'est jamais nommé dans ce récit mais il en est la trame, la trame d'une tapisserie qu'on ne voit jamais, mais pourtant essentielle. Elle évoque son passé et le pays est là, suggéré mais bien présent. En contre-chant, un homme la regarde vivre et essaie de comprendre. C'est vraiment un beau livre et il résonne longtemps après qu'on l'a terminé. Le style est musical, envoûtant, fait de phrases courtes, réduites par choix à un vocabulaire minimum, la tradition des tragédies de Racine. Mais faut-il, pour définir l'amour extrême qui unit deux êtres exceptionnels, dire les mots de tous les jours ? Pourtant ces mots du quotidien ont une résonance particulière quand ils veulent aller au devant d'une vérité cruelle et redoutée.

Michel Alibert

L'Île de la Galite, la Belle au Bois Dormant

Roland Paskoff

Alexandre Dumas fit une escale de quelques heures à l'île de la Galite. Il y tira une vingtaine de coups de fusil, se persuada que l'île était inhabitée, la trouva fort inhospitalière et regagna avec plaisir le *Véloce*, un bateau qui l'amenait de Tunisie en Algérie. Et l'île retomba dans le sommeil dont, au cours des siècles, elle s'éveillait parfois.

Située à une cinquantaine de milles au nord-ouest de Bizerte, la Galite, longue de 5 kilomètres et large en moyenne de 2 kilomètres, apparaît comme une île très escarpée, à première vue inabordable, d'autant que de multiples écueils à fleur d'eau en gênent l'approche. Elle culmine à près de 400 mètres. Le seul mouillage relativement sûr se situe au sud, à l'abri des vents du nord-ouest, forts et fréquents.

Une topographie accidentée, due à un jeu récent de failles, confère à



l'île une beauté sauvage. En l'absence d'arbres, une végétation basse et dense de palmiers nains et surtout de diss, une plante aux longues feuilles, tapisse les versants abrupts qui tombent dans la mer. Partout flotte l'odeur de la lavande et du thym. L'eau jaillit en abondance de plusieurs sources.

La Galite était connue dans l'Antiquité. Au premier siècle de notre ère, Pomponius Mela nomme Galata parmi les îles voisines de la côte de l'Afrique et Pline l'Ancien la cite comme la première étape des bateaux qui se dirigeaient de Thabraca, l'actuelle Tabarka, vers la Sardaigne ou la Sicile. Mais l'île avait déjà été occupée par les Phéniciens, qui y établirent des usines de salaison de poissons dont subsistent des cuves, ruinées par des glissements de terrain. Ils creusèrent aussi dans d'anciennes dunes consolidées, en grès tendre, des chambres



Oranger

quelques années auparavant, des démêlés avec les autorités de la Régence de Tunis, à laquelle l'île appartenait nominalement, qui s'étaient émues de cette installation clandestine, mais une intervention du consul d'Italie auprès du bey avait fini par arranger les choses.

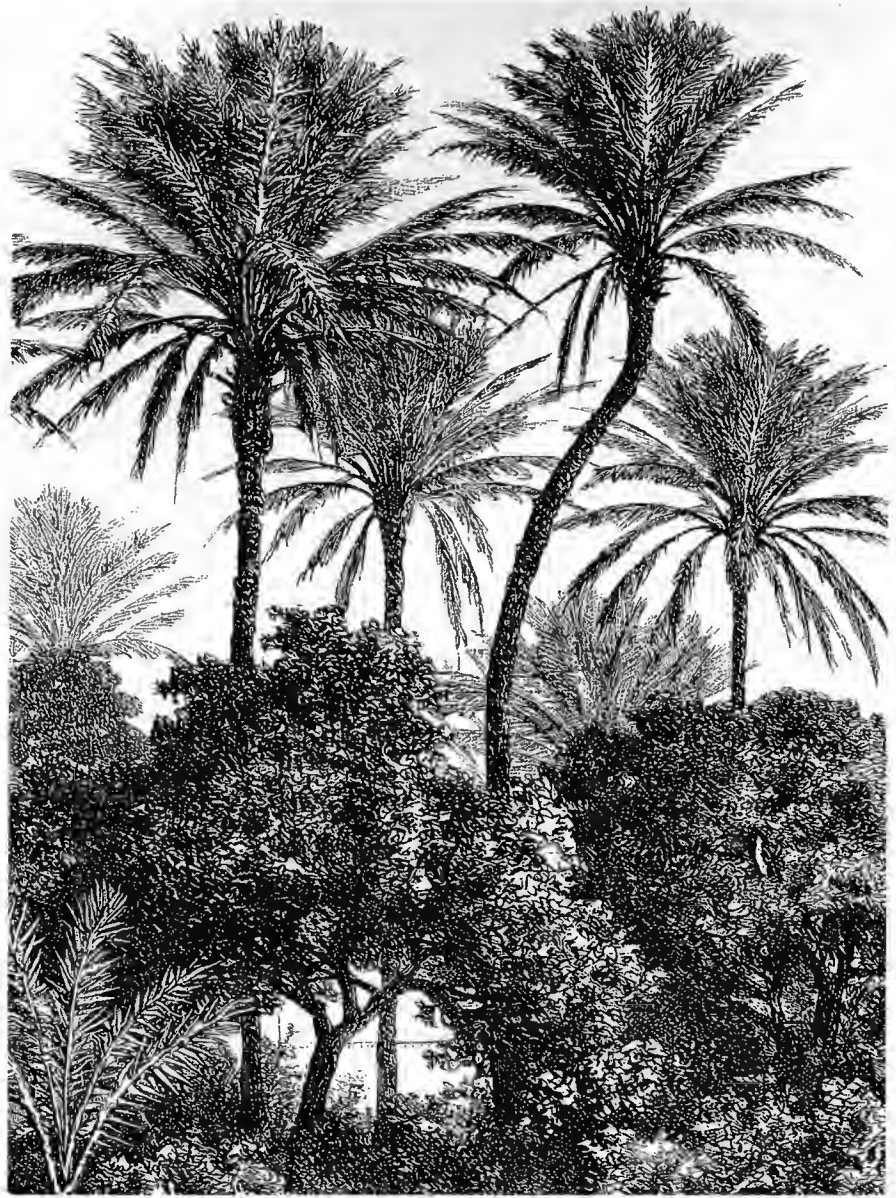
Jusqu'au début de ce siècle, les Italiens de la Galite, qui se partageaient entre trois grandes familles - les Darco, les Vitiello et les Mazella -, vécurent sur un mode patriarcal, en marge de toute institution politique, dans une totale indépendance. Ils ignoraient l'impôt. Leurs habitations étaient troglodytiques : des chambres funéraires de l'époque antique,

funéraires. Ce type de sépulture se perpétua jusqu'à l'époque romaine tardive, puisque a été mis au jour une tombe qui contenait, associé à un mobilier incluant une pièce de monnaie du VII^e siècle, huit squelettes enchaînés deux à deux par les pieds. Ensuite, l'île - Jalta en arabe - devint déserte pendant de longs siècles.

Le naturaliste italien Issel visita la Galite en 1876, après son collègue français Bory Saint-Vincent, qui en fit la première étude scientifique en 1840, et fut tout étonné d'y rencontrer un groupe de treize personnes y vivant en permanence. À l'exception d'un Tunisien, il s'agissait de deux familles italiennes, l'une originaire de l'île de Ponza, au large de Naples, l'autre de Trapani, en Sicile. Elles avaient eu,

agrandies et aménagées, leur servaient de demeures. Ils tiraient leur subsistance des biens de la mer et de la terre.

La première permettait la collecte en plongée du corail rouge et surtout le ramassage de langoustes qui foisonnent dans les fonds rocheux des alentours de l'île. De mai à août, l'activité des bateaux était intense. Aux pêcheurs locaux s'ajoutaient ceux venus de Sardaigne, de Sicile et de Malte. Les langoustes étaient vendues en Italie, en France, en Espagne. Des cultures complétaient l'économie de l'île. On utilisait seulement la pioche et la bêche.



Sur le plan de l'Oudjill, battu par les vents, on produisait des fèves, des pois, des lentilles, du blé aussi, mais en quantité insuffisante et il fallait en importer, tout comme les pommes de terre, qui poussaient mal. Les lapins, qui pullulent, et les chèvres sauvages occasionnaient des dégâts à ces cultures. Dans les vallons plus abrités, comme celui de l'Escaroubade, des terrasses avaient été aménagées pour y planter des arbres fruitiers : des figuiers au feuillage dense, des oliviers, des grenadiers, de rares orangers, de la vigne également, qui donnait un vin apprécié.

L'âne était l'animal de bât et des troupeaux de chèvres pâturaient sur les pentes rocailleuses. Avec la mauvaise saison et son cortège de tempêtes, l'isolement venait et la vie se repliait pendant de longs mois. Aucun phare n'existait alors et il arrivait que des bateaux se brisent sur les côtes de l'île. On se ruait alors sur les épaves et l'on se partageait ce qui pouvait être utile. En l'absence de toute autorité administrative, les différends se réglaient



Olivier

gendarmerie, un dispensaire, une agence postale. On construisit une église pour une population qui témoignait d'une grande ferveur religieuse. L'usage de la langue française se répandit à côté du patois napolitain parlé jusqu'alors. Les naissances étaient nombreuses, mais l'émigration était aussi forte. Les effectifs se stabilisèrent autour de deux cents personnes qui avaient presque toutes acquis la nationalité française par naturalisation. Les cavernes qui avaient servi de demeures aux premiers habitants étaient délaissées et un village d'une quarantaine de maisons cubiques, blanches ou roses, dispersées dans le désordre, s'étagait sur le versant qui domine le mouillage.

Aujourd'hui, la seule âme dans ce village est un berger qui s'abrite dans une maison médiocrement rafistolée. Il surveille un petit troupeau de moutons et de chèvres qui s'égaillent dans l'île et dont le propriétaire habite Bizerte. Les autres demeures, envahies par les frondaisons exubérantes des arbres de leur jardin, tombent en ruines. Des figuiers au tronc noueux offrent généreusement leurs fruits. Les vignes débordent des tonnelles. Les eaux pluviales ravinent profondément les rues pentues. L'église est ouverte aux quatre vents et le cimetière offre un spectacle de désolation. Seule l'ancienne école, où résident les deux représentants de l'autorité, est encore à peu près entretenue. Sur l'un de ses murs, une boîte aux lettres signale mélancoliquement que la dernière levée de lundi est faite. Il n'y en eut plus d'autre.

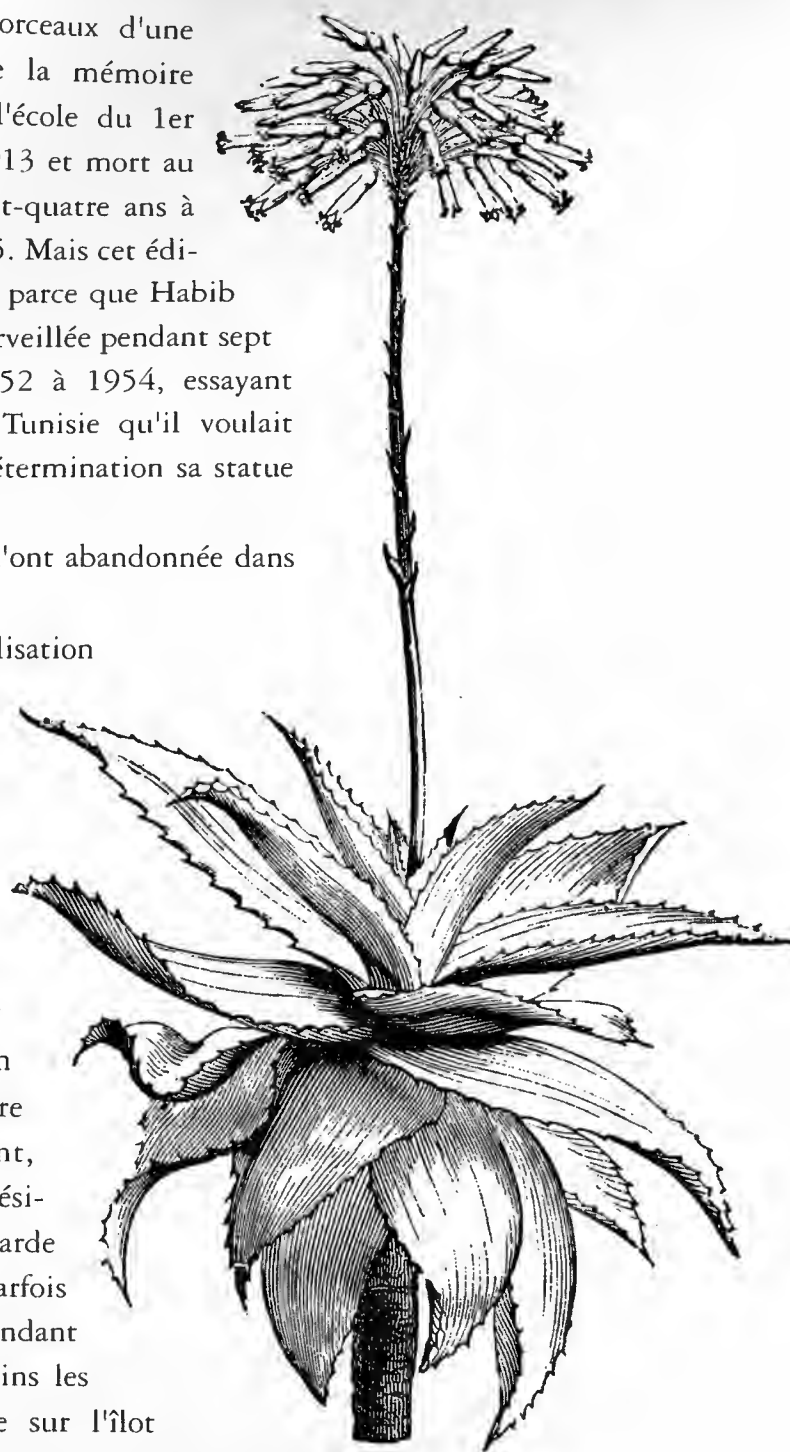
parfois au poignard. La France avait établi son protectorat sur la Tunisie en 1881, mais ce n'est que plus tard, à la suite d'une visite, le 3 août 1903, du baron d'Anthouard, délégué à la Résidence de France à Tunis - visite solennelle considérée comme une prise de possession officielle -, que la Galite fut rattachée administrativement au caïdat de Bizerte mais, en hiver, le gros temps empêchait parfois le bateau de débarquer ses passagers et de décharger sa cargaison dans la baie foraine.

Plus tard, des cas d'urgence purent être résolus grâce à des vols d'hydravions. Un poste de radio installé par la Marine nationale permit des communications rapides. Successivement apparurent une école, un poste de

Dans la cour traînent les morceaux d'une plaque de marbre qui rappelle la mémoire d'Henri Clément, directeur de l'école du 1er octobre 1910 au 18 novembre 1913 et mort au champ d'honneur à l'âge de vingt-quatre ans à Ypres, en Belgique, le 3 avril 1915. Mais cet édifice appartient surtout à l'histoire parce que Habib Bourguiba y vécut en résidence surveillée pendant sept cent quarante-trois jours, de 1952 à 1954, essayant d'apercevoir dans le lointain la Tunisie qu'il voulait indépendante et sculptant avec détermination sa statue du Combattant suprême.

Depuis que tous ses habitants l'ont abandonnée dans les années 60, l'exode s'accéléra.

Après 1964, date de la nationalisation des terres rurales détenues par les étrangers en Tunisie, il n'existe plus de liaison régulière publique entre l'île de la Galite et le continent. Pour s'y rendre, lorsque l'on ne dispose pas de sa propre embarcation, il faut pouvoir être pris à bord du bateau d'un pêcheur de Bizerte ou, privilège rare, d'un patrouilleur de la marine de guerre tunisienne qui, périodiquement, ravitaille et relève les deux seuls résidents permanents de l'île, un garde national et un officier marinier, parfois accompagnés de leur famille pendant l'été. Ils ont comme uniques voisins les gardiens du phare qui se dresse sur l'îlot proche du Galiton. Une vie anime encore le mouillage au printemps et au début de l'été, quand s'y concentrent quelques bateaux de pêcheurs venus de Bizerte et lorsque, de temps à autre, font relâche des embarcations de plaisance pour s'approvisionner en eau douce. On dit que le gouvernement tunisien a élaboré un plan de repeuplement de l'île, dont les terres sont aujourd'hui domaniales. En attendant, la Galite se retrouve déserte comme à la fin de l'Antiquité. ■



Aloès

« Homme libre, toujours tu chériras la mer ! »

Baudelaire.

Sans la mer l'Algérie n'existerait pas. Et par mer, j'entends la Méditerranée, la « MARE NOSTRUM », la mer à nous ôtres comme y disaient les Romains, pourquoi y z'avaient conquis tous ses rivages.

« *La mer toujours recommencée* » comme il a dit Valéry. Va savoir pourquoi Elle est toujours recommencée ? Comme si des fois, Elle serait finie, la Mer, c'est la Mer, c'est tout, y en a qu'une : celle là là qu'on connaît, les ôtres c'est pas la Mer, c'est d'eau, beaucoup de l'eau, c'est pas la Mer.

Le Soleil il est notre Père, et la Mer elle est notre Mère, oilà ! Sans le Soleil et sans la Mer y a plus de Pieds Noirs.

Marcel Pouget - *Piènoiritude*

La mer, chez nous était toujours là, présente, disponible pour les barques des pêcheurs, pour les enfants des plages, pour les plongeurs à l'heure chaude. Toujours là les nuits d'été avec toutes les étincelles qu'allumait la lune et qu'on aimait suivre des yeux au gré des vagues lentes, jusqu'au vertige. Alors on plongeait, comme on se délivre d'un bonheur trop grand. La mer, la nuit, a une autre densité. Elle porte en elle la vérité. Ici la mer est une étrangère et, d'ailleurs, ce n'est qu'un océan.

Mémoire d'absence

« Sur de grands rocs lavés d'un nuage écumeux,

La mer sombre en grondant versait ses hautes lames »

Leconte de Lisle. *Les Hurlleurs.*

« Et dans ses larges yeux étoilés de points d'or,

Toute une mer immense où fuyaient des galères ».

J-M- De Hérédia. *Antoine et Cléopâtre.*

«La mer est Déesse,
Et mère des Dieux,
Mais parfois perverse
Et rebelle aux cieux.

La mer est charmante,
Quand elle fait don,
De son corps d'amante
A Poséidon.

La mer est la vie,
Son sel est amer,
Mais j'en ai envie,
Car j'aime la mer ».

Marcel Pouget - *Chants d'Alger*