

Hammûda Bâša et le port de la Goulette

par Gérard VAN KRIEKEN

Ḥammûda Bâša « assura le creusage du canal et la construction de ses berges et dans l'enceinte de La Goulette il créa le bassin pour y garder ses navires de guerre » (1).

Le 4 novembre 1794 Antoine Nijssen se rendait au Bardo pour informer Ḥammûda Bâša que le gouvernement de La Haye venait de le nommer successeur de son père Arnold, décédé en 1792. Le nouveau consul s'attendait à une froide audience. Il y avait plus de huit ans en effet qu'un navire de guerre hollandais avait déchargé pour le compte du Bey 440 barils de poudre pour une valeur de 50.000 piastres, à titre de présent pour le maintien de la paix. A cette occasion le Bey avait demandé à Arnold Nijssen d'obtenir qu'on lui fournisse des mortiers. Celui-ci, tout en distribuant des cadeaux pour un montant de presque 30.000 piastres, avait laissé la requête en suspens. Ce qui n'avait pas empêché Ḥammûda Bâša de dresser une longue liste de demandes, comportant entre autres 1000 quintaux de poudre, 20 canons et 10.000 boulets, sans compter 1.150 planches d'une longueur d'environ 2 m 50, huit mâts, de la toile à voile et diverses fournitures de bord, le tout, bien sûr, à titre de présents.

En guise de réponse à ces instances beylicales, Antoine Nijssen devait aujourd'hui se contenter de déclarer que son gouvernement appréciait l'amitié de la Régence et qu'il enverrait bientôt les fournitures demandées en y incluant les

(1) Aḥmad Ibn Abi al-Diyâf, *Ithâf ahl al-zamân bi aḥbâr mulûk Tûnus wa 'ahd al-amân*, Tunis, 1963-1966, tome III, p. 38.

cadeaux de mise pour la nomination d'un nouveau consul. Hammûda Bâša reçut les lettres de créance sans faire la moindre allusion à ces fameuses fournitures. Après avoir rappelé la solidité de l'amitié entre la Régence et la Hollande, il se contenta de prier Nijssen de joindre à son rapport à destination de La Haye une lettre beylicale. Celle-ci était prêle le 30 novembre. Le consul, qui s'attendait à une simple lettre de politesse, fut assez étonné de son contenu. Le Bey demandait l'envoi d'un ingénieur des travaux hydrauliques capable et expérimenté et de deux assistants compétents auxquels il entendait confier la construction d'un port « tout neuf ». Ébahi de la demande, Nijssen lui opposa quelques objections, « la répugnance d'un hollandais à venir en ces contrées, la différence de langue et la longueur du voyage ». A quoi Hammûda Bâša rétorqua que les Hollandais avaient été de taille tout de même à faire jaillir leur propre pays « du milieu des eaux », merveille que « le jugement de l'homme a peine à concevoir ». Il avait fait appel, dans le passé, à des ingénieurs français qui lui avaient présenté des plans irréalisables, tout juste bons à gaspiller beaucoup d'argent. D'autre part la mission des spécialistes hollandais n'obligerait pas La Haye à des dépenses supplémentaires car il se chargerait lui-même de leur salaire. Antoine Nijssen s'abstint de toute promesse, tout en se demandant qui avait bien pu « suggérer cette idée » au Bey (2).

Le désir de Hammûda Bâša de doter son pays d'un port moderne et bien équipé était justifié. En hiver les vents du nord-est et du sud-est rendaient la rade de La Goulette si dangereuse que la flotte, qui comptait plus de 80 navires, devait se retirer à Porto-Farina, dont la rade était sûre et qui possédait certes un arsenal mais seulement pour la fabrication de barques. Un grand port à La Goulette permettrait la construction de frégates et faciliterait l'entretien de la flotte. Il

(2) Archives d'État de La Haye, *Staten-Generaal, Lias Barbari jen*, n° 6996 (1795), Rapport de Nijssen, 10-12-1794.

encouragerait aussi le commerce avec Marseille et Livourne, car les navires marchands pourraient y embarquer sans problèmes les produits tunisiens. Le Bey espérait, de plus, que les ingénieurs hollandais formeraient « par instruction, conseil et apprentissage » des Tunisiens capables d'entretenir le port après leur départ (3).

Charles Nijssen, le frère du consul, transmit le message tunisien à La Haye où l'on en discuta le 9 avril 1795. Le gouvernement hollandais se montra au début hésitant sur la réponse à donner aux requêtes exprimées par le Bey. En août on prit finalement la décision d'insérer dans les journaux une annonce à l'adresse des ingénieurs que le projet pourrait intéresser. En fait, trois officiers du génie se déclarèrent prêts à aller à Tunis : August Heinrich Frank, son fils Christian Ferdinand et Jean Émile Humbert.

Frank père avait alors 55 ans. Né à Dresde, en Allemagne, il était entré au service de la Hollande en 1784 comme capitaine du génie. Son fils, Christian Ferdinand, né en 1772, était lieutenant du génie, ainsi que Jean Émile Humbert, son camarade de promotion, qu'il avait probablement sollicité de l'accompagner.

Le gouvernement avait désormais reconnu l'intérêt de cette mission pour entretenir de bons rapports avec le Bey, et ce d'autant plus que, pour le moment, il était bien impossible d'expédier un navire en Méditerranée avec les commandes - cadeaux tunisiennes. Au début de 1795, en effet, la Hollande était occupée par les Français et, devenue République Batave désormais alliée à la France, elle se trouvait être parmi les adversaires de la Grande Bretagne. Tant que les Anglais dominaient les mers, il était devenu dangereux pour les Hollandais de s'y aventurer. La Haye décida donc d'encourager le voyage de ces trois ingénieurs. Frank père fut promu lieutenant-colonel et ses deux adjoints lieutenants-capitaines.

(3) *Ibid.*, Lettre de Hammûda Bâša, 30-11-1794.

Pour couvrir leurs frais de déplacement, ils reçurent en tout presque 7000 piastres. La femme d'August Heinrich toucherait, pendant l'absence de son mari, une pension annuelle de 575 piastres.

Accompagnés par Charles Nijssen, les trois hommes traversèrent l'Allemagne et le Tyrol pour s'embarquer à Livourne à destination de Tunis, où ils arrivèrent le 17 mars 1796. Ils trouvèrent hospitalité au consulat de Hollande, rue Zarkoun. Charles, qui devait par la suite rester dans l'ombre, les confia à son frère.

Deux jours plus tard, Antoine Nijssen présenta ses compatriotes à Hammûda Bâša qui ne cacha pas sa satisfaction de recevoir ces ingénieurs. Au dire du consul, il tint absolument, malgré le ramadan, à leur faire servir du café en sa présence (4). Après avoir remercié Nijssen de ses démarches, il fit remarquer que l'entente entre Tunis et La Haye serait plus stable si le gouvernement hollandais prenait en charge ses sujets pendant leur séjour dans la Régence. Le consul feignit de ne pas entendre ; mais, de peur de mécontenter le Bey, il n'osa pas lui rappeler son engagement antérieur d'assurer lui-même sur le trésor tunisien le salaire des Hollandais. Il devait aussi tenir compte du fait, dont il était au courant, que Paris avait pris à sa charge des ingénieurs, des fondeurs, des raffineurs de poudre et des charpentiers français qu'il avait envoyés en Tunisie. Antoine Nijssen finit par estimer que, tant que les commandes-cadeaux beylicales n'étaient pas satisfaites, il valait mieux transiger. Il conseilla donc à son gouvernement d'accepter la requête du Bey.

Les trois Hollandais ne tardèrent pas à se mettre au travail. Ils inspectèrent les ports de La Goulette, de Porto Farina et de Bizerte. Après quoi, Frank père présenta un plan pour leur aménagement. Hammûda Bâša le rejeta estimant que sa

(4) *Ibid.*, *Affaires étrangères 1795-1810, Missives du consul Nijssen*, n° 357a, Rapport de Nijssen du 5-4-1796.

réalisation entraînerait de trop grosses dépenses. Le lieutenant-colonel proposa alors de ne moderniser que La Goulette. La réalisation de ce projet demanderait huit ans ; il était, de ce fait, plus réaliste que celui du français Herculais qui, peu auparavant, avait proposé de transformer tout le lac de Tunis en un immense port capable d'accueillir n'importe quelles frégates. De l'avis de Frank père l'exécution d'un tel projet aurait demandé pas moins de soixante ans.

Hammûda Bâša estima encore trop coûteux le projet de Frank concernant La Goulette et pria l'ingénieur de se contenter de réparer le canal entre la rade et le lac. Bien qu'il trouvât ce travail au-dessous de ses talents, le lieutenant-colonel se déclara prêt à rester deux ou trois ans pour l'exécuter. Il n'ignorait pas en effet que le Bey avait l'intention de faire venir un autre ingénieur réputé pouvoir mener à bien en moins de temps et à moindres frais un autre plan de travail, et craignit donc d'être renvoyé sans avoir pu faire preuve de ses compétences.

Finalement, le 20 décembre 1796, le Bey informa Antoine Nijssen qu'il agréait le plan de Frank père pour la construction d'un port à La Goulette selon la première proposition que celui-ci lui avait faite et qu'il lui en confiait la réalisation.

Le projet d'August Heinrich Frank (5) était de porter à 4 m 60 la profondeur du canal de 700 mètres déjà existant, ce qui permettrait aux navires de toutes sortes d'entrer dans un des deux ports qui seraient aménagés à la lisière du lac. Chacun de ces ports aurait une superficie de 188 x 133 m. prévue pour l'accueil de cinquante navires. L'un, situé au sud du canal, serait réservé à la marine, l'autre, au nord, aux vaisseaux marchands. Les déblais provenant du creusement seraient rapportés autour des bassins. On pourrait y construire des habi-

(5) Publié par Paul SEBAG, « Grands travaux à Tunis à la fin du XVIIIème s. », dans *Rev. de l'Occ. Mus. et de la Méd.*, n° 15-16 (1973), p. 313-321. — Le pied du Rhin valait 0 m 314 et non 0 m 324 comme le suppose Sebag ; la verge 3 m 767 et non 3 m 75.

tations et des magasins. L'embouchure du canal qui donnerait presque parfaitement sur le sud serait protégée par deux jetées contre les vents du nord-est et du sud-est. La jetée du côté est serait longue de 550 m., celle du côté sud-ouest, de 226 m.

Frank père précisait les hauteurs et les profondeurs requises pour chaque élément de son plan. La jetée du côté est « doit monter l'eau morte de six pieds (1 m 87) ; sa hauteur moyenne sera par conséquent de treize pieds (4 m 08) ; la couronne de cette jetée doit avoir la largeur de douze pieds (3 m 74) ; le talus sur le côté intérieur la largeur d'un pied et sur le côté extérieur la largeur de trois pieds sur chaque pied de hauteur » (6), et ainsi de suite.

Pour tous ces travaux on aurait besoin, entre autres, d'environ 74.000 m³ de pierres que dix pontons apporteraient de la carrière du Jebel al-Manar située à Sidi Bou Saïd ; d'environ 15.000 m³ de pouzzolane, nécessaire pour le ciment, et de 11.500 m³ de chaux-vive. Environ 18.000 palplanches et 9.300 pieux devaient être fournis. Frank précisait aussi le nombre d'ouvriers dont il avait besoin : 180 hommes travailleraient à la carrière, 80 hommes pourraient transporter les pierres à La Goulette. En utilisant dix pontons, on pourrait achever le transport en 822 voyages. A La Goulette même le creusement du canal et le déblaiement de la terre demanderaient 300 hommes « fixes et bien dirigés », 300 brouettes et 100 charrettes attelées. La construction des revêtements donnerait du travail à 200 hommes, dont 32 maçons, 20 charpentiers et 30 à 40 tailleurs de pierre expérimentés. La durée des travaux était estimée à 8 ans. Mais l'adoption du salaire à la pièce permettrait probablement de la réduire à 6.

Après un séjour de presque 9 mois au consulat, Frank père et fils partirent, début janvier 1797, pour La Goulette. Antoine Nijssen ne le regretta pas, car leur présence avait

(6) *Ib.*, *op. cit.*, p. 315

été à l'origine de plusieurs scènes orageuses. Le lieutenant-colonel avait carrément mauvais caractères. Il était soupçonneux et montrait de temps en temps une « trop grande vivacité ». Il lui manquait, de plus, « la modération dans la conduite, le sens politique et l'art du sous-entendu nécessaires pour vivre parmi ces gens » (7). On ne douta jamais de ses capacités techniques et Hammûda Bâsa le respecta toujours comme ingénieur. Mais, pour le consul, il était source d'ennuis. De temps en temps Antoine Nijssen devait calmer August Heinrich et plus d'une fois il dut faire des cadeaux pour déridier telles ou telles personnalités qu'il avait brusquées. Le fils Frank, Christian Ferdinand, n'était pas lui non plus de nature facile. Il était entré en conflit avec Humbert. August Heinrich ayant pris parti pour son fils, le consul ne parvenait pas à réconcilier les deux Frank avec Humbert. Ce dernier restait donc au consulat. Il disait de Frank fils « qu'on lui passerait volontiers son ignorance, si du moins il rachetait la nullité de ses talents par un peu plus de vertus sociales » (8). Jean Émile aurait préféré rentrer chez lui, mais le Bey voulait le garder en vue d'un remplacement éventuel de Frank père. Nul n'osant s'opposer aux volontés de Hammûda Bâsa, il dut rester à Tunis où il finit par se consoler de sa solitude en se mariant à une soeur d'Antoine et de Charles Nijssen. Pour tuer le temps, il s'occupa à dresser, sur demande beylicale, un plan de défense de la capitale contre une attaque éventuelle par terre et à améliorer ses fortifications. Il ne rentra jamais dans sa patrie et finit sa vie en Italie comme antiquaire.

Une fois installé à La Goulette, Frank père exprima le désir de recevoir un salaire fixe. Il avait été flatté au début par le souverain qui lui avait déclaré qu'il préférerait ne pas le payer, lui, officier et ingénieur, à la journée ou au mois com-

(7) Archives d'État de La Haye, *Affaires étrangères 1795-1810, Missives du consul Nijssen*, n° 357, 8-2-1806.

(8) *Ibid.*, n° 357a, Humbert au Gouvernement hollandais, 23-1-1793.

me s'il était un simple ouvrier, et il avait reçu avec satisfaction une gratification de 7000 piastres. Mais maintenant il voulait un salaire convenable et régulièrement versé. Hammûda Bâša n'y était pas opposé, mais il se contentait de transmettre au consul les souhaits de Frank en faisant remarquer que La Haye pourrait bien se charger de l'entretien de ses compatriotes. Nijssen en informa son gouvernement en insistant sur le danger de mécontenter le souverain qui exprimait régulièrement son inquiétude de ne pas voir arriver les fournitures-cadeaux promises. A La Haye on comprit qu'il valait mieux calmer Hammûda Bâša. En juillet 1797 on décida donc, pour d'évidents motifs politiques, d'accorder des salaires aux trois « coopérants » et on s'engagea à verser annuellement 10.000 piastres à Frank père et à son fils, et 3000 à Humbert avec effet rétroactif à partir du 1er avril 1796. Comme il était difficile de faire parvenir cet argent à Tunis, le gouvernement hollandais pria le Bey de le lui avancer.

En informant Hammûda Bâša qu'il avait obtenu gain de cause, Antoine Nijssen lui demanda de faire croire à Frank que son salaire venait du trésor tunisien. Le consul espérait ainsi que le lieutenant-colonel se montrerait moins exigeant avec le Bey qu'avec son propre gouvernement et donc économiserait quelque peu. Le Bey accéda à la demande de Nijssen. Tous les deux mois Frank père reçut donc du consul 1.666 piastres, bien convaincu que cette somme provenait du trésor beylical.

Le lieutenant-colonel et le Bey étaient satisfaits, Nijssen beaucoup moins. Les 7.000 piastres « versées » par Hammûda Bâša étaient désormais pour lui un lourd fardeau. Il se trouvait pris entre deux feux : le Bey, d'une part, considérait cette somme comme une avance ; Frank père, de son côté, préférait croire qu'il s'agissait d'une gratification beylicale. Dans sa crainte de mécontenter l'un ou l'autre, voulant ménager la chèvre et le chou, Antoine Nijssen proposa à La Haye de considérer ce montant comme un subside sacrifié à l'amitié

hollando-tunisienne. La Haye n'était point de cet avis, estimant que le paiement des salaires suffisait. Résultat : Nijssen devenait personnellement responsable de cette somme devant le Bey. De longues années durant, il ne cessa de se plaindre de sa situation financière difficile et du peu de compréhension de la part de son gouvernement, qui ne se rendait pas compte de la position toujours délicate d'un consul en Afrique du Nord.

La conviction qu'il devait son salaire au Bey n'était évidemment pas pour August Heinrich Frank une incitation à prolonger son séjour en Tunisie. A l'automne de 1797 il manifesta son intention de retourner en Hollande dans quelques mois, estimant qu'un séjour de deux ans à l'étranger était bien suffisant. Antoine Nijssen, pressentant de nouvelles tensions, demanda en novembre à La Haye d'intervenir énergiquement pour ramener le lieutenant-colonel à la raison : si on le laissait rentrer, Hammûda Bâša ne contiendrait pas sa colère ; il avait déjà dépensé énormément pour les travaux mis en chantier et ne manquerait pas de mettre en cause la sincérité avec laquelle La Haye traitait l'amitié entre les deux pays. Le Bey lui-même joignit à la missive du consul une lettre dans laquelle il demandait que Frank père ne quittât pas son service.

En attendant la réponse à ce cri d'alarme, Hammûda Bâša continuait à s'intéresser aux travaux. Il se rendait régulièrement à La Goulette pour y inspecter son nouveau port. Début 1798, la réponse de La Haye n'étant pas encore arrivée, il fit irruption au domicile des deux ingénieurs pour offrir à August Heinrich une nouvelle gratification de 7.000 piastres ; Christian Ferdinand recevait, quant à lui, une montre en or et un fusil de chasse. Cette libéralité eut l'effet escompté et le lieutenant-colonel cessa de parler d'un retour dans la patrie, déclarant même « aimer ce climat et ne plus craindre ni la peste ni les fortes chaleurs de l'été » (9). Pour entretenir

(9) *Ibid.*, Rapport de Nijssen, 14-10-1798.

ces bonnes dispositions, Hammûda Bâša et Antoine Nijssen décidèrent de ne pas souffler mot au lieutenant-colonel de la réponse du Gouvernement hollandais à leurs lettres précédentes, réponse datée du 20 avril 1798 et parvenue à Tunis au mois de juillet suivant. La position hollandaise était claire et sans équivoque : Frank père devait rester à La Goulette pour achever l'ouvrage, sous peine de perdre son grade et de devoir rembourser et la pension de sa femme et la somme qui lui avait été accordée à son départ. Cette intervention du gouvernement hollandais rassura le consul et son Altesse.

Mais, en octobre 1798, nouvelle alerte ! Un beau jour de ce mois-là, Antoine Nijssen et Christian Ferdinand Frank furent invités à la maison de campagne du premier ministre, Yûsuf Şâhib al-Ṭâbi^c. Prétextant la fatigue, le lieutenant-colonel s'était excusé. Frank fils profita d'une courte absence du consul au cours de la réception pour déclarer au premier ministre que son père et lui-même avaient l'intention de partir dans les six mois, que trois ans passés dans la Régence suffisaient et qu'il y avait en la personne du maître-charpentier Cubisol un spécialiste capable de mener à bien les travaux. Il ne fut point question d'Humbert comme éventuel successeur. Yûsuf Şâhib al-Ṭâbi^c répliqua que le Bey ne pouvait point être d'accord, les travaux étant loin d'être achevés ; le lieutenant-colonel en était le responsable, il devait les mener à terme. Christian Ferdinand maintint que, quant à eux, leur décision était définitive, tout en laissant habilement entendre qu'une lettre de La Haye pourrait les faire changer d'opinion. Cette conversation fit l'effet d'une bombe. Nijssen dut reconnaître l'existence de la lettre du 20 avril 1798 et les Frank furent informés de son contenu. Tous deux déversèrent leur colère sur le consul en l'accusant de mener double jeu et ils se mirent à proclamer à qui voulait les entendre que rien ne pouvait les retenir. Hammûda Bâša ne se laissa point troubler et fit savoir à Antoine Nijssen qu'il entendait bien que le lieutenant-colonel s'en tint aux ordres de son gouvernement, sans quoi lui-même n'hésiterait pas à « réclamer le

remboursement des frais que cet officier lui avait occasionnés » (10). Il expliqua d'ailleurs lui-même son point de vue dans une lettre de janvier 1799 et demanda au gouvernement hollandais d'ordonner explicitement à son sujet de rester au service de la Régence.

Comprenant que leur départ était illusoire, les Frank tentèrent d'obtenir une augmentation de salaire. Frank fils se rendit chez le premier ministre pour lui communiquer que son père était prêt à s'incliner devant la volonté beylicale à condition toutefois de recevoir désormais 3.500 piastres par mois. Yûsuf Şâhib al-Ṭâbi^c ne se donna même pas la peine de lui dire que, pour une telle augmentation, il devait s'adresser à La Haye et lui répliqua qu'un tel salaire était manifestement excessif. Christian Ferdinand rétorqua calmement qu'il ne voyait pas en quoi, qu'il connaissait des ingénieurs recevant des traitements plus élevés. Les Frank durent tout de même se contenter de leurs 10.000 piastres par an.

Entre temps Antoine Nijssen voyait les points noirs s'accumuler à l'horizon. Ses relations avec le lieutenant-colonel devenaient des plus mauvaises. Bien que celui-ci assurât qu'il ne prendrait aucune décision avant l'arrivée de la réponse hollandaise à la lettre beylicale de janvier 1799, il envisageait sérieusement une rupture. Il déclina l'offre du consul de faire venir sa femme et, de plus, il renvoya son fils en Europe avec leurs économies.

Dans son inquiétude grandissante, le consul laissa finalement son beau-frère Humbert expliquer, par correspondance, à La Haye la situation difficile où le mettait le comportement des Frank. Humbert en profita pour poser sa candidature à la succession du lieutenant-colonel.

La réponse du gouvernement hollandais à la lettre de Hammûda Bâša de janvier 1799 se faisait toujours attendre.

(10) *Ibid.*, Rapport de Nijssen, 21-1-1799.

L'expédition de Napoléon en Égypte, la guerre en Méditerranée avaient interrompu pendant deux ans les relations entre Tunis et La Haye. Nijssen faisait de son mieux pour informer son gouvernement, mais ses rapports n'arrivaient pas à destination. Un capitaine génois à qui il avait confié du courrier ne l'avait-il pas jeté à la mer au moment où des Anglais s'étaient approchés pour contrôler son navire ?

Frank père prolongeait donc à contre coeur son séjour à La Goulette. Tous les deux mois il recevait son salaire. Il lui arrivait de renvoyer les fausses piastres que les commerçants refusaient.

La paix une fois rétablie et la mer à nouveau libre, un navire de guerre hollandais fit enfin son apparition en Méditerranée. La corvette Daphné, sous le commandement du capitaine-lieutenant Gaymans, mouilla devant La Goulette du 17 avril au 9 mai 1802. Au cours de l'audience qu'il accorda à Gaymans, Ḥammûda Bâša lui demanda pourquoi il n'apportait pas les fournitures-cadeaux depuis si longtemps attendues. Le capitaine-lieutenant pria le Bey de bien vouloir faire crédit à la bonne volonté de son gouvernement, dont la meilleure garantie était d'ailleurs la présence de l'ingénieur, ce qui privait son pays d'un homme « aussi nécessaire ... pour réparer les dommages que la guerre venait d'occasionner » (11). Quant aux fournitures-cadeaux, leur retard était dû uniquement à la difficile situation internationale ; la paix une fois revenue, nul doute qu'elles seraient bien vite acheminées. Le Bey enregistra l'augure, fit l'éloge du lieutenant-colonel Frank et ajouta que La Haye lui ferait grand plaisir en complétant les fournitures-cadeaux prévues par l'octroi de 4 taureaux, 2 boeufs et 2 vaches (12). Gaymans promit de transmettre les voeux beylicaux.

(11) *Ibid.*, Rapport de Nijssen, 8-5-1802.

(12) Le Bey, semble-t-il, cherchait à améliorer la qualité des bovins de Tunisie. Cf. Rašād al-Imām, *Siyāsa Ḥammûda Bâša fî Tūnus, 1782-1814*, Tunis, 1980, p. 262.

La visite de Gaymans parut à Antoine Nijssen constituer une heureuse relance des bonnes relations entre les deux pays. Il souhaitait en tout cas que les fournitures-cadeaux arrivassent à bref délai. Car Ḥammûda Bâša se trouvait en position de force. Le consul ne cessait de faire remarquer à son gouvernement qu'une paix « moyennant des cadeaux » était préférable à la course qui alourdissait les activités commerciales en contraignant les capitaines à « doubler ou tripler les équipages et à verser des salaires supplémentaires ou à donner des gages excessifs » (13). D'autres pays, tels la Suède, le Danemark, les États-Unis, versaient régulièrement à Tunis leur tribut ! Ce qui n'avait d'ailleurs pas empêché le Bey de déclarer la guerre aux Danois, lesquels ne retrouvèrent la paix qu'après avoir perdu 9 navires et 135.000 piastres. Ḥammûda Bâša ne manquait pas de prétextes pour s'adonner à la course contre les navires hollandais, tant que les fournitures-cadeaux et la couverture du salaire des trois ingénieurs ne lui avaient pas été concédées. Pour le moment, la présence de Frank père était la seule garantie de la bienveillance beylicale, mais le jour viendrait où le lieutenant-colonel quitterait la Régence ...

Le 8 octobre 1802, moins de six mois après le départ de Gaymans, arriva à La Goulette le vice-amiral De Winter à la tête d'une escadre hollandaise. Il avait quitté la Hollande avant que Gaymans ne fût de retour et il n'avait pas à bord les fournitures-cadeaux. Il venait de faire escale à Alger pour y déposer celles que la Hollande offrait tous les deux ans au Dey et avait poussé, avant de mouiller au large de la Tunisie, jusqu'à Tripoli. L'audience du Bardo fut néanmoins bienveillante. De Winter offrit 60 tonneaux de poudre et 56 livres de thé. Ḥammûda Bâša les accepta, tout en dominant son mécontentement devant les explications du vice-amiral soutenant que, en raison de la guerre, son gouvernement n'avait

(13) *Archives d'État, La Haye, Affaires étrangères 1795-1810*, n° 357a, Rapport de Nijssen, 8-5-1802.

pas encore été informé, au moment de son départ, des désirs tunisiens. Protestant qu'il ne doutait nullement de la bonne volonté de la Hollande, le Bey se contenta de l'assurance que les fournitures-cadeaux lui parviendraient certainement au cours de l'été 1803. Le Bey souhaitait alors par dessus tout qu'August Heinrich Frank restât pour achever en personne le nouveau port. En signe d'amitié, il offrit à De Winter, lors de son départ le 30 octobre 1802, un étalon arabe.

Pendant son séjour à Tunis, De Winter s'était efforcé de remonter le moral de Frank père, manifestement découragé : il était seul, sa femme était gravement malade, son fils se trouvait auprès d'elle et il désespérait, lui, de la revoir. Il avait de plus la conviction de n'être qu'un pion sur l'échiquier de l'amitié hollando-tunisienne, une sorte d'otage qu'on retenait contre son gré. Et il tenait Antoine Nijssen pour responsable de ses malheurs. Au domicile du lieutenant-colonel les deux militaires eurent une longue entrevue au cours de laquelle le vice-amiral exhorta son interlocuteur à avoir « confiance en la magnanimité et en l'équité de son gouvernement » et lui rappela qu'il se trouvait « dans un pays où l'on devait tout ménager ... parce que presque tout y était administré par faveur ». Il lui rappela qu'il n'avait pas le droit de donner sa démission et de brouiller ainsi les cartes et qu'après tout, ici, « il dépendait directement du consul ». Frank promit de rester encore deux ans, jusqu'à l'achèvement des travaux. Après cette entrevue, le vice-amiral ménagea une rencontre de Frank et de Nijssen au cours de laquelle les deux hommes, « décidant d'oublier le passé, s'engagèrent à se lier d'une amitié sincère » (14).

Tout indique qu'après le retour de De Winter le gouvernement hollandais s'intéressa enfin sérieusement à ses relations avec Hammûda Bâša. Début 1804, les fournitures-cadeaux étaient prêtes dans un port hollandais, moins les bo-

(14) *Ibid.*, *Archives de la Marine 1795-1813*, annexe II-112, Journal de De Winter, 17-10-1802.

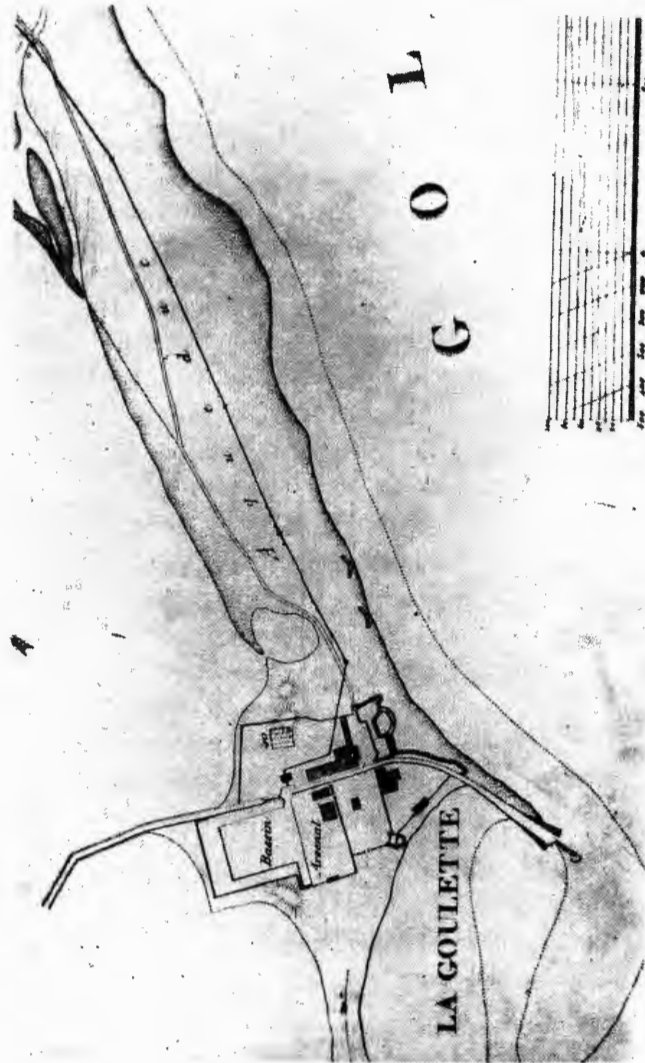
vins demandés à Gaymans. La guerre ayant à nouveau éclaté, le transport posait de sérieux problèmes. La Haye redoutait que les Anglais ne s'emparassent d'un navire hollandais. Nijssen proposa alors au Bey de solliciter lui-même près des Anglais les documents nécessaires pour faire face à toute éventualité. Hammûda Bâša prit donc langue avec le commandant de la marine anglaise en Méditerranée, lequel assura que Londres ne verrait pas d'inconvénient à ce qu'un navire hollandais apportât à Tunis les fournitures attendues. Le gouvernement anglais ne fut point, en réalité, de cet avis, et les fournitures-cadeaux restèrent encore en Hollande.

Antoine Nijssen, désormais, se décourageait. À chacune de ses visites au Bardo, le Bey soulignait le peu d'empressement de la Hollande non seulement à lui livrer les marchandises promises depuis si longtemps, mais aussi à lui régler, comme promis, le salaire des trois ingénieurs. Le consul suppliait La Haye de comprendre que, dans les pays barbaresques, il était toujours difficile d'entretenir des relations d'amitié avec des souverains « inquiets, exigeants et avides » (15). Il avait longtemps réussi à conserver de bonnes relations avec Hammûda Bâša, mais désormais il était à bout. Le Bey refusait de lui avancer plus longtemps le salaire des ingénieurs et il redoutait que Frank père n'y trouvât un nouveau motif de mécontentement ; pris entre deux feux, lui, consul, se voyait contraint de payer de sa propre bourse !

Finalement, en mai 1805, La Haye se décida à verser le montant dû pour le salaire des deux Frank. Par l'intermédiaire du consul de Hollande à Livourne la somme de 120.000 piastres arriva en janvier 1806.

August Heinrich Frank, au moment où il était enfin en mesure de saluer l'aurore de son départ pour le pays natal, pouvait en tout cas être satisfait du résultat de ses efforts pour doter La Goulette d'un nouveau port.

(15) *Ibid.*, *Affaires étrangères*, n° 357a, Rapport de Nijssen, 15-7-1803.



Cliché extrait de C.T. FALBE, *Recherches sur l'emplacement de Carthage*, Paris, 1837, Plan I, détail.

Il ne tenait pas à lui que, au bout de neuf ans, les travaux n'aient pu être terminés. Que d'obstacles n'avait-il pas dû surmonter ! Manque de main d'oeuvre, de matériaux et toutes sortes de problèmes imprévus ! A son arrivée à La Goulette, en janvier 1797, pour l'exécution de son plan, il ne disposait que de 125 esclaves mariniers pour « les employer à tous les travaux dont il les jugerait capables » (16). De plus, le Bey lui avait envoyé tous les charpentiers européens qui travaillaient à l'arsenal de Porto Farina, qui étaient loin d'être au nombre de 20 comme il l'avait demandé dans son plan. Il y avait parmi eux, il est vrai, un personnage que nous avons déjà rencontré : le français Cubisol qui fit preuve d'une telle compétence que le lieutenant-colonel lui aurait volontiers confié la réalisation du projet. Nijssen lui-même jugeait cet homme si indispensable qu'il lui offrit des gratifications en argent liquide de peur qu'il ne quittât la Régence. Nous n'avons pas d'informations sur les ouvriers tunisiens qui participèrent aux travaux. Un seul nom nous est parvenu, celui du forgeron Arjoun. On ne dispose pas non plus de renseignements sur la contribution de Frank fils.

La première partie des travaux visait à l'amélioration du canal qui était presque à sec et de largeur très inégale. Frank père le redressa et le munit de quais solides. Ces travaux exigèrent plus de temps que prévu parce que, à un moment donné, on se trouva à court de bonnes planches. Et lorsqu'il se fut agi d'entreprendre le creusage du canal jusqu'à 4 m 60 de profondeur, on dut bientôt se rendre à l'évidence : la main d'oeuvre tunisienne n'y parviendrait pas à elle seule, il s'imposait de faire venir des dragueurs de l'étranger. En mai 1798, le Bey demanda à Paris de lui envoyer des spécialistes. En janvier 1799, peu après l'incident survenu dans la maison de campagne de Yûsuf Şâhib al-Ṭâbi^c, arrivèrent effectivement 45 dragueurs avec tout le matériel nécessaire pour la cons-

(16) *Ibid.*, *Consulat Tunis*, n° 8, Rapport de Frank à Nijssen, 15-7-1803.

truction de deux pontons à godets. Leur intervention permit de donner au canal la profondeur requise. Résultat éphémère, car après le départ des techniciens français, à une date qu'on ne peut préciser, la boue eut vite fait de retrouver sa place dans le canal ; du lac de Tunis, où elle atteignait jusqu'à 7 mètres de profondeur, elle se déversait en permanence dans le canal. Tous les efforts pour l'endiguer seraient vains tant qu'on ne construirait pas à cet effet une écluse qui donnerait à la mer libre accès jusqu'au port de la marine (17). Entre temps on avait renoncé à l'aménagement d'un port pour les navires marchands comme prévu dans le plan.

Gaymans, qui rencontra, comme nous l'avons vu ci-dessus, August Heinrich en avril 1802, constata que les travaux ne progressaient que lentement en raison surtout du manque d'ouvriers qualifiés. Deux esclaves charpentiers, libérés, étaient rentrés chez eux. À cette même date, Cubisol avait lui aussi probablement quitté La Goulette, puisque Gaymans ne mentionne que trois charpentiers maltais anonymes. Il suffisait qu'un de ces trois hommes fût envoyé pour un temps à Porto Farina, et les travaux de l'écluse s'enrayaient. Ceux des jetées, par contre, avançaient lentement, mais sûrement, bien que Frank père manquât souvent de pieux et de pouzzolane

De Winter inspecta à son tour les travaux en octobre 1802. Le canal atteignait alors partout presque 19 mètres de large ; les quais, d'une hauteur de 6 mètres, pourraient désormais canaliser entre les 2 ou 3 mètres d'eau. Lorsque l'écluse fonctionnerait, on pourrait atteindre facilement un tirant de 4 m 60 comme prévu dans le plan. Le port était prêt ; les quais reposaient sur des pieux mesurant entre 8 et 11 mètres et solidement consolidés avec des pierres taillées. Le bassin en

(17) Selon Louis Frank, médecin arrivé à Tunis après le départ d'August Heinrich, l'écluse fut effectivement construite pour « retenir les eaux du lac, qui, en été surtout, haïssent quelquefois si considérablement qu'on ne peut aller à Tunis qu'avec de petites barques tirant peu d'eau et souvent à moitié chargées » (L. FRANK, *Tunis. Description de cette Régence*, Paris, 1850, p. 8).

était pour le moment à 2 m 50 de profondeur, mais rejoindrait sans difficulté celle du canal une fois les travaux achevés. Le vice-amiral signalait également dans son journal, sans plus de précisions, la construction d'une écluse et de jetées qui constitueraient, une fois achevées, un « port sûr » pour les petits navires (18).

L'écluse ne fut prête qu'à la fin de 1803, les travaux ayant dû être suspendus de longs mois à la suite d'une grave blessure à la jambe de Frank père. Antoine Nijssen et Hammūda Bāša avaient tous deux fortement redouté que le lieutenant-colonel ne pût reprendre ses activités. Lorsque celui-ci vint enfin à bout de l'aménagement de l'écluse, le Bey lui manifesta sa profonde satisfaction en le gratifiant de 1000 pièces d'or tout en le priant de rester encore deux ans, jusqu'à la fin de 1805, pour mener à terme la construction des jetées. August Heinrich ne put qu'y consentir, d'autant plus que le Bey mettait à sa disposition 80 esclaves napolitains en leur garantissant la libération sans rançon une fois leur tâche achevée. Mais ce renfort en hommes se heurtait au manque de matériaux. En mai 1805, Frank père se plaignait une fois de plus de retards dommageables dans la livraison de pouzzolane commandée à Cività Vecchia.

A cette date, comme nous l'avons déjà dit, il apprenait la décision de La Haye concernant le remboursement de son salaire et de celui de son fils à Hammūda Bāša. Sa joie de pouvoir enfin envisager le retour au pays fut de courte durée. Quelques mois plus tard, au cours de l'automne, il apprenait le décès de sa femme qu'il n'avait pas revue depuis son départ. Ce deuil affecta profondément August Heinrich qui ne fut bientôt plus, selon ses propres expressions, qu'une « machine ambulante », un homme « affaïssé sous le poids de l'âge et des fatigues » (19). Le remboursement de son salaire et du

(18) *Archives d'État, La Haye, Archives de la Marine 1795-1813, Journal de De Winter*, 9-10-1802.

(19) *Ibid.*, *Consulat Tunis*, n° 28, lettre de Frank à Nijssen, 5-1-1806.

salaires de son fils étant enfin arrivés, il n'y avait plus qu'à le laisser partir. Quelques jours avant de s'embarquer, accompagné de son fils, il alla faire ses adieux au Bey qui lui donna, en signe de reconnaissance, la somme de 10.000 piastres et l'autorisation d'emmener avec lui quatre esclaves. Les Frank s'établirent à Zutphen, petite ville de province à l'est de la Hollande, où ils jouirent tous deux d'une retraite bien méritée, avec une pension militaire d'environ 900 piastres par an pour le père, et de 450 pour le fils.

Lorsque le lieutenant-colonel quitta Tunis, le 8 février 1806, le travail aux jetées n'était pas encore terminé. Hammûda Bâşa en confia l'achèvement à Humbert, tout en assurant à Antoine Nijssen que cette fois-ci il ne demanderait pas à La Haye de payer le salaire. Humbert mit fin aux travaux au cours de l'été 1807. Il notait avec fierté : « Je finis sur une longueur de 455 pieds (presque 190 m.) la jetée de l'ouest terminant l'embouchure du nouveau canal » (20). La même année, il construisit une batterie sur la langue de terre située à l'ouest de La Goulette.

Pour Antoine Nijssen le départ des Frank était un soulagement. Il ne signifiait pas pour autant la fin de ses problèmes. Il continuait à se plaindre que La Haye ne lui remboursait pas les sommes qu'il avait dépensées pour assurer la tranquillité de Frank père. Il s'agissait de non moins de 15.000 piastres : les 7.000 de la « gratification », l'entretien pendant 9 mois des trois ingénieurs à son domicile, des sommes versées à Cubisol et des cadeaux pour calmer la mauvaise humeur de certains hauts fonctionnaires. Le Bey, qui lui avait, bien sûr, avancé cet argent, ne cessait de réclamer son dû. Au cours d'un séjour en Hollande, Antoine Nijssen fit des pieds et des mains pour convaincre son gouvernement de prendre en charge ces dettes. Mais La Haye fit la sourde oreille.

(20) *Ibid.*, *Affaires étrangères 1795-1810*, Lettre du consul Nijssen. 5-1-1806.

Quant à Hammûda Bâşa, il attendait toujours avec impatience les fameuses fournitures-cadeaux. Tout avait été préparé en 1808 pour leur embarquement, mais, une fois de plus, La Haye n'avait pu obtenir les documents nécessaires pour leur acheminement. Finalement, le gouvernement hollandais, pour mettre un terme à cette affaire, proposa d'en verser l'équivalent en argent liquide. Au moment où Napoléon annexa la Hollande en 1810, cet argent n'avait pas encore été expédié.

En 1813, la Hollande retrouve son indépendance. En 1815, réapparaît enfin dans la baie de Tunis une escadre hollandaise ayant à bord les fournitures-cadeaux si longtemps attendues. Hammûda Bâşa, mort en 1814, n'était plus là pour les réceptionner. Les 11 et 12 août 1815 furent donc débarquées des caisses contenant porcelaine, ballots de drap et de toile, etc. On offrait aussi au nouveau Bey Maḥmûd des bijoux, « divers objets de physique et des télescopes » (21). Bien qu'on n'ait embarqué ni poudres ni munitions, Maḥmûd se montra satisfait. Ces cadeaux, cumulant avec la force dissuasive du bombardement anglo-hollandais d'Alger en 1816, assurèrent les bonnes relations entre les deux pays.

En 1819, nouvelle preuve de la bonne volonté de La Haye : enfin sont expédiés les bestiaux dont la commande remontait à 1802. Selon le récit du chef de l'escadre qui en assura le transport, Van Braam, le bétail fut transbordé « avec beaucoup de précautions » du navire hollandais Diane sur un vaisseau turc venu de La Goulette se ranger à ses côtés (22). Restait le problème de l'endettement du consul Antoine Nijssen. Van Braam proposa au Bey d'accorder à celui-ci un nouveau délai pour s'acquitter. Maḥmûd refusa et décida d'envoyer à La Haye Aḥmad al-Mürâli « dans l'intention de réclamer au gouvernement les fortes créances » à la charge du diplomate (23). Finalement, en mars 1820, le gouvernement hollandais donna raison au Bey. En conséquence, jusqu'à sa mort, le

(21) *Ibid.*, *Consulat Tunis*, n° 1, Rapport de Nijssen, 28-8-1815.

(22) *Ibid.*, *Ministère de la Marine*, annexe n° 2, journal de Van Braam, 18-6-1819.

(23) *Ibid.*, *Consulat Tunis*, n° 1, *Affaires étrangères* à Nijssen, 20-3-1820.

brave Antoine Nijssen dut se contenter d'un salaire rogné des 40 % destinés à la couverture de sa dette.

Ḥammûda Bâša avait sans doute tiré quelque fierté de son nouveau port. Les trois Hollandais avaient-ils pris soin de former des ouvriers tunisiens qualifiés pour son entretien ? Rien ne permet de l'affirmer. L'ouvrage en tout cas a longtemps tenu bon. Mais le bassin devint vite trop vaste pour la flotte tunisienne. A la suite des guerres napoléoniennes, en effet, la course ne rapportait plus guère. L'attaque de San Antonio, en 1815, au cours de laquelle les Tunisiens firent 160 prisonniers, fut le dernier exploit de leurs corsaires. Désormais les escadres européennes contrôlaient la Méditerranée. En 1816 l'anglais Lord Exmouth obtint du Bey l'abolition de la course. L'époque des fournitures-cadeaux prenait fin du même coup. Celles de 1815 furent les dernières. De son côté, la flotte marchande tunisienne, jadis active en Méditerranée, ne pouvait plus résister à la concurrence du commerce européen. La politique menée jadis par Ḥammûda Bâša n'était plus en mesure de s'imposer.

Résumé

Les Archives du Gouvernement hollandais conservent d'intéressantes précisions sur les travaux de canalisation entrepris à La Goulette sous le règne de Ḥammûda Bâša pour mettre le lac de Tunis en communication avec la mer et le rendre ainsi susceptible de recevoir une flotte importante. A l'aide de ces archives, l'A. raconte cette histoire dont, à l'époque des guerres napoléoniennes et au milieu des aléas provoqués par la course, les protagonistes furent Ḥammûda Bâša, le consul Antoine Nijssen et le lieutenant-colonel August Heinrich Frank.

ملخص :

تحتوي محفوظات ارسيف الحكومة الهولندية على معلومات دقيقة مهمة تتعلق باشغال حفر القنوات وتوسيعها في « حلق الوادي » في عهد حمودة باشا، حتى يتسنى لبحيرة تونس ان تكون على صلة بالبحر ، فتكون بذلك قادرة على اقتبال اسطول هام. وقد استعمل المؤلف هذه المحفوظات من الارشيف ليحدثنا عن هذه الحقبة من التاريخ ، المتميزة بالحروب التي خاضها نابليون ، وبالمخاطر الناتجة عن القرصنة ، وهي حقبة كان ابطالها حمودة باشا والقنصل انتوان نيسان والمقدم اوغست هاينرش فرانك.