

Voyageurs, corsaires, caravanistes: Aventures en mer, spectacle dans les ports

Carmen Depasquale

The Mediterranean Sea is a beehive of activity with all sorts of ships carrying travellers and provisions. It is a treacherous sea, yet, a greater danger lurks in it throughout the eighteenth century: Berber corsair ships and the galleys of the Knights of St John fight each other relentlessly in the name of Religion. In contrast, the natural port of Malta, described by travellers as "magnificent," is the stage wherein the Grand Master of the Order of St John displays his glory. Diaries, letters, accounts, and archival documents bring to life a past that is often glorious, sometimes sad, but invariably fascinating.

En 1530, Charles Quint offre l'île de Malte à l'Ordre de Saint-Jean de Jérusalem, qui, ayant perdu Rhodes en 1522, l'accepte et en fait son siège. Malte devient un état souverain et l'Ordre reprend ses activités. Sa force navale¹, quoique petite, assure la police de la mer

¹ Selon Alain Blondy, *L'Ordre de Malte au XVIII^e siècle*, (Paris, 2002), 48, « le nombre de galères, fixé à 5 depuis 1596 et qui était passé à 6 en 1628, 7 en 1651 et même 8 à la fin du siècle, tomba à 4 au XVIII^e », mais le nombre de vaisseaux, passa de 2 à 3, sans compter trois galiotes et une quantité de petits bâtiments (chébecs, polacres, espéronars ...). Toutefois, les vaisseaux de l'Ordre étaient une très bonne école de formation. Voir N L M, *Libr* 390,45 : « La marine de l'Ordre est tenue avec soin. Les galères croisent l'été, les vaisseaux croisent l'hiver. Comme les galères sont censées les premières de la chrétienté, tous les vaisseaux des puissances catholiques leur doivent le salut. La galère capitane porte le pavillon blanc qui est toujours arboré au balcon du général des galères qui demeure sur le pont des galères. Les voiles des galères sont palées de rouge et de blanc et ont dans le milieu les armes de l'Ordre ». Les puissances européennes cherchaient souvent leur personnel maritime auprès du Grand Maître. Voir, par exemple, N L M, *Mise* 276, pièce n° 10 : Dans une lettre datée de Vienne, le 7 janvier 1739, l'empereur Charles VI demanda au Grand Maître « quelques centaines de matelots et [...] un certain nombre d'officiers » pour servir sur le Danube. Le Grand Maître lui répondit le 11 mars 1739: « Je vous envoie de l'avis unanime du Conseil, trois cents matelots d'élite pour se rendre sur le Danube par Trieste avec quatorze chevaliers pour les commander ». Le texte suivant amplifie sur l'événement: « Par une lettre particulière nouvellement arrivée de Malte, on apprend que ce secours était tout prêt à partir, accompagné d'un aumônier, d'un médecin et d'un chirurgien. De l'avis du vénérable Conseil, il a été réglé que la Religion donnerait double paye aux matelots, quarante écus par mois à chaque chevalier, avec cent écus pour l'habit uniforme. Le Grand Maître a voulu aussi se charger d'habiller les trois cents matelots à ses dépens [...]. C'est une preuve sensible de la générosité et de l'utilité de l'Ordre de Malte contre les Infidèles [...] ». Cette note est datée du 30 mai 1739. D'ailleurs, on peut citer de nombreux chevaliers formés dans la marine de l'Ordre qui ont servi dans la marine de leur pays. On fera une mention particulière du célèbre bailli Pierre-André de Suffren

Méditerranée où la piraterie est une industrie profitable. L'Ordre permet aux corsaires privés de battre son pavillon. Mais les vaisseaux de l'Ordre sont aussi porteurs de nouvelles, de lettres, de livres et de toutes sortes de provisions, ainsi que de voyageurs. Le Grand Maître se sert aussi de ses galères pour étaler sa magnificence lorsqu'il fête des naissances royales, des anniversaires et d'autres occasions spéciales. Cet article a le but d'illustrer quelques-unes de ces activités maritimes, puisées surtout dans des documents du XVIII^e siècle de la *National Library of Malta*, dont la plupart sont manuscrits et inédits. Les exemples choisis représentent les étapes les plus importantes dans la carrière maritime des chevaliers : leur entraînement en tant que caravanistes, des épisodes illustrant la course en Méditerranée, et les galères de l'Ordre au service du Grand Maître dans le port.

L'Ordre de Saint-Jean de Jérusalem fut reconnu en 1113 par le pape Pascal II. Ses nouveaux statuts qui en faisait un ordre chevaleresque, hospitalier, militaire et monastique furent confirmés par le pape Calliste II (1119-1124). Ses membres étaient les cadets des familles nobles d'Europe. L'Ordre s'installa d'abord à Jérusalem où son rôle hospitalier et militaire fut dirigé vers les pèlerins des lieux saints. Lorsque Acre tomba en 1291, l'Ordre se retira d'abord à Chypre, puis, quinze ans après, il s'installa à Rhodes. Chassé de cette île en 1522 par Soliman le Magnifique, l'Ordre accepta, en 1530, de s'installer à Malte où il resta jusqu'en 1798. Les chevaliers étaient reçus dans l'une des huit Langues ou nationalités de l'Ordre - Provence, Auvergne, France, Italie, Aragon, Castille, Allemagne et Angleterre - après que leurs preuves de noblesse sur quatre générations des côtés paternel et maternel furent examinées et acceptées par une commission nommée à cet effet. La Langue d'Angleterre fut supprimée après la Réforme et remplacée, en 1782, par la Langue anglo-bavaroise. Deux autres désignations de l'Ordre de Saint-Jean de Jérusalem, de Rhodes et de Malte sont l'Ordre de Malte et la Religion. Ne pouvaient avancer dans une carrière au sein de l'Ordre que les chevaliers de justice. En obtenant une commanderie² ils étaient nommés commandeurs. Quelques-uns étaient nommés baillis et c'est l'un de ceux-ci qui était élu Grand Maître. Certaines fonctions, comme celle de général des galères³ étaient très prestigieuses. Le Grand Maître, qui partageait son pouvoir avec le Conseil, avait ses ambassadeurs auprès des puissances européennes. Parmi les autres membres de l'Ordre se trouvèrent les chapelains conventuels qui étaient chargés de desservir l'église conventuelle et les chapelles des commanderies, les hôpitaux et les galères ; les servants d'armes⁴ et les

(1729-1788), vice-amiral du roi de France (1784). Il fut reçu dans la langue de Provence, en minorité, le 30 juillet 1737. Hardi marin, il remporta une série de victoires au large des Indes (1782-1783) jusqu'à la signature de la paix de Versailles en 1783.

² Voir N L M, *Libr* 79, 473-474 : « Le général des galères [...] est traité d'Excellence étant à la mer [...]. Le général doit avoir dix ans d'ancienneté et 25 ans d'âge au moins avec trois caravanes [...]. Tous les capitaines sont obligés d'obéir au général et de le suivre partout ».

³ Selon l'auteur du manuscrit N L M, *Libr* 79, 157, pour obtenir une commanderie, le chevalier devait avoir « cinq ans de résidence [à Malte] et quatre caravanes ». Il ne devait être endetté ni avec le Trésor, ni avec sa Langue.

⁴ Les servants d'armes servaient à la guerre ou à l'hôpital sous les ordres des chevaliers.

chevaliers de grâce⁵.

Malte n'était qu'un rocher stérile de 214 kilomètres carrés lorsque le Grand Maître Jean-Villiers de l'Isle Adam en prit possession en 1530. Charles V savait très bien que la petite force maritime de l'Ordre était capable de protéger les côtes espagnole, sicilienne et napolitaine sous sa domination contre les corsaires barbaresques. Soliman le Magnifique ne tarda pas à attaquer l'île : le 8 mai 1565, la flotte turque parut sur l'horizon. Le siège dura quatre mois. Mais l'Ordre en sortit victorieux. La Valette, aujourd'hui capitale de l'île, fut construite, l'île fut fortifiée, elle devint « le boulevard de la chrétienté ». Le siège de l'Ordre de Malte fut établi à la Valette où le voyageur Patrick Brydone qui visita l'île en 1770, trouva « un abrégé de l'Europe et un assemblage des cadets de famille des meilleures maisons⁶ ». Au XVIII^e siècle, alors que la menace d'une attaque turque contre Malte ne cessait jamais, elle devenait de moins en moins réelle. La marine de l'Ordre continua son triple rôle de se joindre aux escadres des pays chrétiens en guerre contre les Régences barbaresques, de faire la police de la Méditerranée et surtout de chasser et d'attaquer les vaisseaux barbaresques. En ce faisant, elle purgeait la Méditerranée de ses corsaires et pirates et protégeait le commerce des pays chrétiens avec le Levant⁷.

A la fin du XVII^e siècle, l'escadre des galères de l'Ordre était composée de huit galères. « L'Ordre opte en 1702 pour une escadre de 5 vaisseaux et frégates, réduite ensuite à 3 ou 4, tandis que le nombre des galères tombe à 5 en 1705 puis à 4 en 1725⁸ ». Il y avait aussi des vaisseaux auxiliaires, tartanes, frégates, brigantines, chébecs, galiotes et d'autres, fournis et armés par le Grand Maître, par des chevaliers, et par des particuliers qui étaient autorisés à naviguer sous le pavillon de l'Ordre.⁹ L'arsenal était bien équipé et maintenu - le voyageur le comte de Borch en était impressionné : « l'arsenal [...] renferme avec abondance tout ce dont l'Ordre peut avoir besoin pour armer ses vaisseaux et garnir ses remparts¹⁰ ». De surcroît, « Malte est l'école navale des pays maritimes, la France tout

⁵ Avec l'assentiment du pape et de leur Langue, le Grand Maître élevait au rang de chevaliers de grâce ceux qu'ils voulaient honorer pour un service qu'ils avaient rendu à l'Ordre. Antoine de Favray (1706-1798), peintre officiel de la cour magistrale était ainsi honoré. Ni les servants d'armes, ni les chevaliers de grâce n'avaient droit aux dignités réservées aux chevaliers de justice. Sur l'organisation de l'Ordre, voir A. Blondy, *op.cit.*, 11-26.

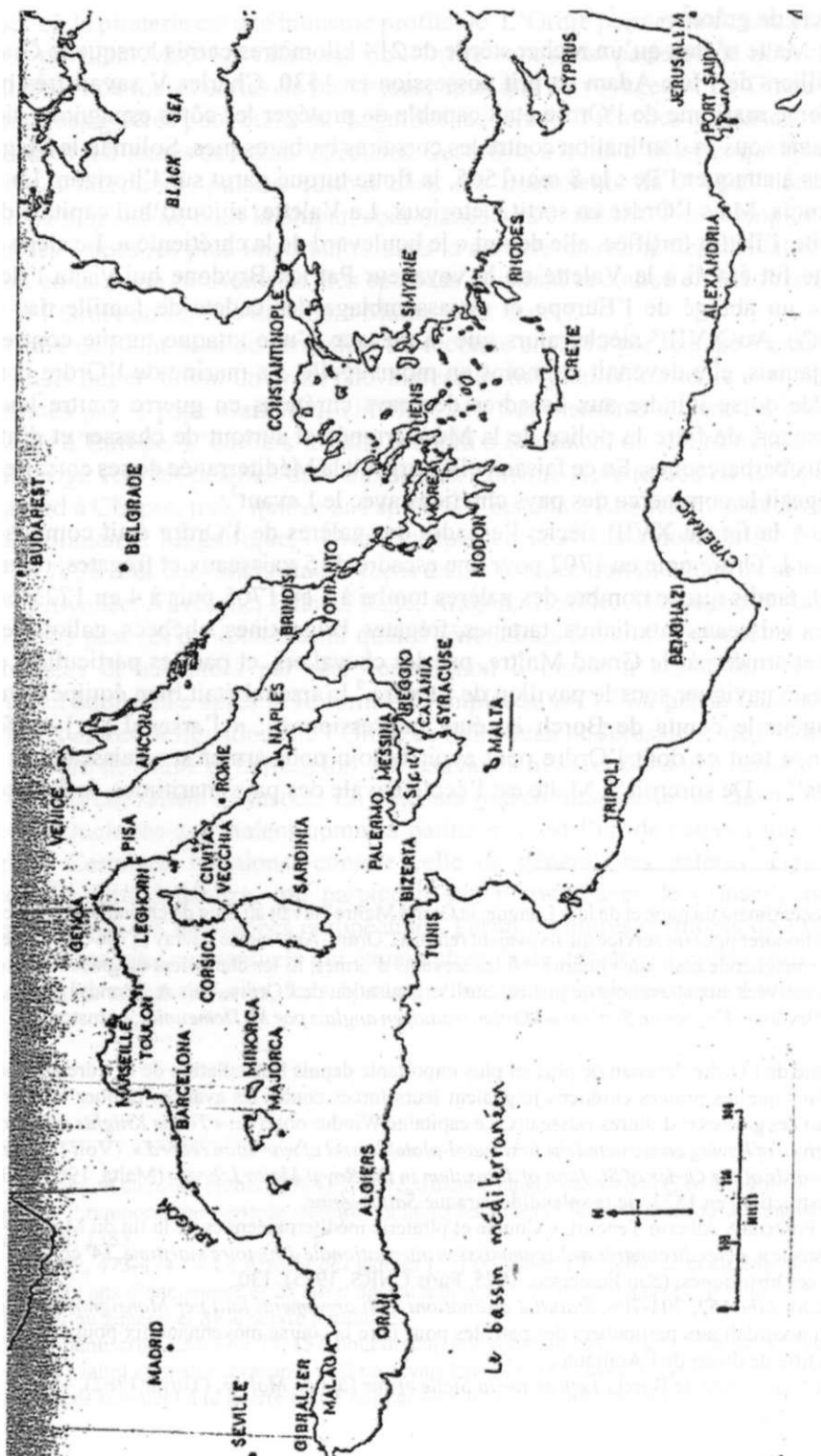
⁶ Patrick Brydone, *Voyage en Sicile et à Malthe, traduit en anglais par M. Demeunier*, (Amsterdam, Paris, 1776), I, 369.

⁷ La marine de l'Ordre devenait de plus en plus importante depuis l'installation de l'Ordre à Rhodes en 1307. Chaque fois que les princes chrétiens joignaient leurs forces contre les avances turques en Europe, l'Ordre fournissait des galères et d'autres vaisseaux. Le capitaine Windus observe: « *To the Knights of St. John the merit must be given of having constructed the first metal-plated vessel of war upon record* ». (Voir J. Mizzi, *Catalogue of the Records of the Order of St. John of Jerusalem in the Royal Malta Library* (Malta, 1968), XII, 6. Il s'agit de la construction, en 1522, de la splendide caraque *Sainte-Anne*.

⁸ Michel Fontenay, Alberto Tenenti, « Course et piraterie méditerranéennes de la fin du Moyen-Age au début du XIX^e siècle », *Actes du congrès de la commission internationale d'histoire maritime*, 14^e congrès international des sciences historiques, (San Francisco, 1975, Paris CNRS, 1975), 130.

⁹ Voir NLM, *Libr 152*, 704-706, *Statuti e ordinationi delli armamenti fatti per Monsignor de Wignacourt nel 1605*. On accordait aux particuliers des patentes pour faire la course moyennant dix pour cent du produit des prises au titre de droits de l'Amirauté.

¹⁰ Michel Jean, comte de Borch, *Lettres sur la Sicile et sur l'île de Malthe*, (Turin, 1782), 167.



d'abord, et ensuite Naples" ».

Pour devenir chevalier profès et faire carrière dans l'Ordre de Malte, le candidat dont les preuves de noblesse avaient été acceptées, devait venir à Malte pour faire son noviciat. Il y faisait ensuite ses caravanes.¹² Dans ses *Mémoires*, le comte de Saint-Priest¹³ nous laisse le témoignage d'un jeune caravaniste en mer. Il explique que « les 'caravanes' étaient des croisières auxquelles tout chevalier de Malte était astreint de prendre part au moins une fois dans sa vie. Elles avaient pour objet, le plus souvent, d'assurer la police des mers en faisant campagne contre les pirates barbaresques [...]».

Je commençai mes caravanes en 1753, sur la galère commandée par mon camarade le chevalier de Breteuil¹⁴ [...]. Au mois de février, nous partîmes pour la Sicile. Notre but était d'y chercher une provision de biscuit et, par occasion, d'y ramener une belle Italienne que la tempête avait jetée sur les côtes de Malte [...]. Nous regagnâmes ensuite les galères pour retourner à Malte où nous arrivâmes à bon port. Nous nous y préparâmes pour la croisière d'été sous les ordres du bailli d'Aflitto, Italien; il commandait les quatre galères en qualité de général de l'Ordre¹⁵ [...]. Les galères partirent dans le temps accoutumé et nous allâmes croiser sur les côtes de Sardaigne, à la recherche des corsaires barbaresques. L'année précédente nos galères avaient pris deux chébecs. Cette fois nous n'eûmes pas le même bonheur. Nous recouvrâmes seulement un petit bâtiment corse; quelques matelots ou corsaires qui l'avaient pris le conduisaient à Tunis. Après ce petit événement, nous entrâmes à Cagliari pour faire de l'eau et des vivres [...]. Après une nouvelle croisière sur les côtes d'Espagne, l'hiver nous ramena dans l'île¹⁶.

¹¹ Claire-Eliane Engel, *L'Ordre de Malte en Méditerranée (1530-1798)*, (Monaco, 1957), 207. Sur la renommée de la marine de l'Ordre, voir la note 1.

¹² Deux ans de noviciat préparaient les chevaliers, membres d'un ordre monastique, à leurs devoirs religieux. Les caravanes les préparaient à leur vocation militaire, celle de combattre en mer l'ennemi de la Foi, c'est-à-dire l'Islam.

¹³ François-Emmanuel de Guignard de Saint-Priest, né le 12 mars 1735, fut reçu chevalier le 16 mars 1739. Son frère aîné n'avait pas d'héritier mâle à sa mort. Pour continuer la lignée, le chevalier obtint la permission du Grand Maître de se délier de ses vœux pour épouser Constance de Ludolf, comtesse du Saint-Empire Romain. Il commença sa carrière diplomatique en 1763 : il fut d'abord nommé ministre à Lisbonne, puis ambassadeur du roi à la Porte. Il quitta Paris en 1790 et s'installa en Suède. Rentré en France, il fut nommé pair de France à 80 ans et il mourut à Lyon le 26 février 1821.

¹⁴ Jacques-Laure Le Tonnelier de Breteuil (1723-1785) commença, sa brillante carrière dans l'Ordre comme page du Grand Maître en 1736. Il fut nommé capitaine de la galère *Sainte-Catherine* en 1752, puis ambassadeur de l'Ordre auprès du Saint-Siège en 1758. A Rome où il resta presque vingt ans, ce bibliophile devint un grand collectionneur de peintures et de sculptures. En 1777, il fut nommé ambassadeur de l'Ordre à Paris où il mourut en 1785.

¹⁵ Voir la note 2.

¹⁶ François-Emmanuel Guignard de Saint-Priest, *Mémoires, Règnes de Louis XV et de Louis XVI*, (Paris, 1929), 10-13.

La première campagne du chevalier Jean-François de Villages¹⁷ se passa sur le vaisseau de l'Ordre le *Saint-Zacharie* commandé par le commandeur de Roches avec un équipage de quatre cents hommes. Le jeune chevalier qui est premier caravaniste¹⁸ en fait un récit journalier détaillé dans un manuscrit conservé à la *National Library of Malta*¹⁹. Le *Saint-Zacharie* quitte Malte le dimanche 28 juillet 1765 à quatre heures et demie du matin. Le lecteur qui accompagne l'auteur dans cette campagne vit ce voyage à travers la variation des vents, les bâtiments rencontrés et l'échange des nouvelles qui s'ensuit, les ports et les îles qu'on passe. Le 12 août, le *Saint-Zacharie* mouille à Barcelone. Le jeune caravaniste décrit le protocole suivi: « Nous avons salué la ville de neuf coups de canon, elle nous en a rendu sept [...]. Nous avons été faire des visites de corps à M^r le Marquis de Las Minas, capitaine général, gouverneur de la province, au commandant de la ville et à l'intendant²⁰ ».

Ayant embarqué « plusieurs caisses contenant environ trente mille potables d'Espagne et trois grandes caisses de vaisselle²¹ », on quitte Barcelone deux jours après. Le 27 août on mouille à Malte, mais ce n'est que pour embarquer des vivres, car on repart le 6 septembre à cinq heures et demie du soir. Le chevalier de Villages continue la campagne « comme troisième enseigne », remplaçant le chevalier de Baldinotte qui, « s'étant trouvé indisposé, est resté à terre²² ». Le premier mouillage se fait à Cagliari où l'équipage fait des provisions. L'auteur du journal signale qu'ils n'ont pas payé de droits pour les provisions « comme jusqu'à présent les vaisseaux de la Religion ont joui du privilège de n'en point payer²³ ». Le premier octobre, le *Saint-Zacharie* donne chasse à un chébec barbaresque sans succès. Le moment s'offre à l'auteur pour qu'il partage avec son lecteur « quelques remarques sur la chasse d'aujourd'hui qui pourraient [lui] servir dans la suite dans les occasions où [il se trouvera]²⁴ ». Ayant analysé le fait, il conclut qu'il ne faut pas tirer du canon sur un vaisseau qu'on peut gagner, mais seulement lorsqu'on a perdu tout espoir de le joindre. Quatre jours après, on mouille à Alicante et ensuite à Majorque, en route pour

¹⁷ Né à Marseille le 5 avril 1742, le chevalier de Villages fut reçu chevalier le jour de son douzième anniversaire dans la Langue de Provence, en qualité de page. Il commanda une galère du Grand Maître en 1784, après avoir commandé plusieurs vaisseaux du roi. Il mourut chef d'escadre à Port-au-Prince en 1791.

¹⁸ Voir NLM, *Arch* 272, 30 r^o pour le décret du Grand Maître et du Conseil daté du 21 juillet 1765 donnant l'ordre du départ du vaisseau le *Saint-Zacharie* pour faire un voyage de course selon les *Instructions* données au chevalier frère Louis de Roches, capitaine. Les instructions sont les suivantes: *Partirete in dirittura per Barcellona, la dove imbarcato che avrete gli effetti spettanti alla nostra Sacra Religione, ritornerete prontamente a questo general porto, dovendo intanto governarvi col parère del vostro secondo capitano, e con quello dei piloti in quanto alla navigazione [...].* (Vous partirez directement pour Barcelone, une fois les effets de la Religion embarqués, vous retournerez immédiatement à ce port général. Vous devez vous gouverner selon le conseil de votre second capitaine et celui des pilotes en ce qui regarde la navigation [...]). La langue administrative de l'Ordre était l'italien.

¹⁹ Le manuscrit NLM, *Libr* 480 est un journal de voyage inachevé du chevalier de Villages concernant sa première campagne en mer en tant que caravaniste et quatre autres qu'il fit ensuite entre 1767 et 1773 au service du roi de France. Le cinquième voyage ne raconte que l'aller.

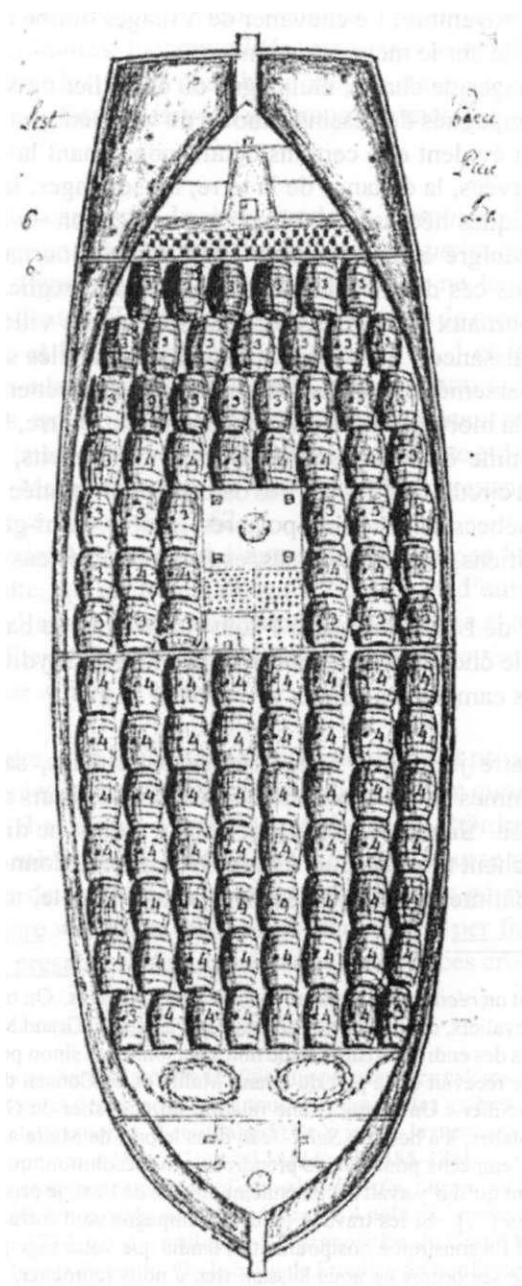
²⁰ NLM, *Libr* 480, 9.

²¹ *Ibid.*, 10.

²² *Ibid.*, 13.

²³ *Ibid.*, 15.

²⁴ *Ibid.*, 21.



Le vaisseau de l'Ordre de Malta, le *Saint-Zacharie*, (NLM, Libr 480).

Avec l'aimable autorisation du Director, Department of Libraries and Archives of the National Library of Malta.

Malte, où on arrive le 6 novembre. Le chevalier de Villages tombe malade et il ne peut pas faire la campagne suivante sur le même vaisseau.

Les premières pages de chaque campagne du chevalier de Villages contiennent les détails techniques, accompagnés de dessins annotés du bâtiment sur lequel il voyage, suivis de son état-major. Il est évident que certains détails concernant la direction et la force du vent, les variations observées, la distance de la terre, les sondages, les relevés du mouillage et d'autres détails techniques nécessaires à la bonne navigation reviennent dans le journal de chaque campagne. Malgré cette apparente répétition, le journal ne réussit pas à être ennuyeux, parce que tous ces détails sont accompagnés des explications nécessaires. En outre, l'intérêt de ces journaux réside dans les descriptions des villes visitées par l'auteur, où se révèlent ses connaissances, dans les remarques personnelles sur certains événements dont les journaux sont parsemés et dans le récit même de ces événements fait d'un style vif et charmant²⁵. La vie et la mort, querelles, discorde, émeute, guerre, histoire, tout passe sous les yeux du lecteur comme dans un roman. En lisant ces récits, on se rend compte du mouvement intense de la circulation des navires dans la Méditerranée - bâtiments, vaisseaux, chaloupes, felouques, chébecs, chébecuins, polacres, galères, demi-galères, maltais, français, anglais, hollandais, vénitiens, ragusois, corses, espagnols, algériens et d'autres nationalités encore.

Une lettre datée de Lampedouse, le 4 août [1730], que le bailli de Froullay²⁶ écrit à son ami intime à Paris, le chevalier non profès Biaise-Marie Daydie²⁷ révèle les difficultés rencontrées au cours des campagnes en mer :

Il y a vingt-quatre jours que nous sommes sans glace, sans fruits, sans herbes, sans légumes ; nous avons même été quelques jours avec peu d'eau, et assez mauvaise. Si nous n'avons rien fait, au moins, ne dira-t-on pas que nos galères couchent tous les jours à terre. Nous avons donné chasse à deux ou trois petits bâtiments turcs qui se sont jetés à la côte, moyennant quoi

²⁵ Le chevalier de Villages fait un *récit* et non pas une *relation* de ses voyages. On trouve des relations détaillées et précises écrites par des chevaliers, capitaines de vaisseaux, adressées au Grand Maître et au Conseil, mais on n'y trouve pas de descriptions des endroits visités, ni de notes personnelles sinon pour justifier une action. Car, avant son départ, le capitaine recevait de la part du Grand Maître et du Conseil des instructions très précises concernant son voyage particulier. Un extrait d'une relation du chevalier de Grille, lieutenant général des galères, adressée au Grand Maître, « à bord du *Saint-Jean* dans le port de Malte », datée du 26 juin 1726, sert d'illustration : « Le calme m'empêcha pour lors de prendre aucune résolution, quelques bâtiments à qui nous parlâmes depuis nous assurant qu'il n'y avait aucun ennemi du côté de l'est, je pris le pari de visiter la Capraia, la Gorgonne et toutes les îles [...]. Si les travaux de cette campagne sont infructueux, l'ennemi ne peut se glorifier que du bonheur qui l'a soustrait à nos poursuites, tandis que votre sage prévoyance Monseigneur, et notre ardeur à l'exécution de ses ordres ne nous laissant rien à nous reprocher, pourront nous consoler des caprices du hasard et me fourniront toujours de nouvelles occasions à donner des preuves de mon zèle pour le service de la Religion [...] ». (NLM, *Arch* 268, 51 v°).

²⁶ Louis-Gabriel de Froullay, né en 1694, fut reçu chevalier en 1710. Il était général des galères du 27 décembre 1728 au 27 décembre 1732 (NLM, *Arch* 6430, 134 v°). En 1741, il fut nommé ambassadeur de l'Ordre à Paris, ensuite ministre plénipotentiaire pour la paix en 1747. Il mourut le 26 août 1766.

²⁷ Un chevalier non profès est un chevalier qui est reçu dans l'Ordre, mais qui n'a jamais prononcé ses vœux. Né vers 1692, Biaise-Marie Daydie fut reçu chevalier dans la langue de France, le 6 avril 1713.

nous n'avons rien pris [...]. Nous sommes vingt-cinq sur ma galère, et, avec toutes les autres incommodités, notre revediteur²⁸ est gravement malade. Il occupe lui seul la chambre d'en bas, et nous couchons tous dans le plan de poupe. Souvenez-vous que nous sommes à la côte d'Afrique et dans la canicule²⁹.

L'expérience des caravanes du chevalier de La Tremblaye³⁰ est loin d'être tranquille. Dans son récit de voyage en forme épistolière intitulé *Sur quelques contrées de l'Europe*, le chevalier philosophe, digne fils du Siècle des Lumières, ne leur dédie que cette phrase adressée à sa correspondante: « Je vous épargne et l'histoire de mes caravanes qui se bornent à beaucoup de fatigue et la description d'une tempête [...] et le tableau de deux mille mahométans enchaînés sur les galères de Malte, par la raison qu'ils sont circoncis et que nous ne le sommes plus, tandis qu'à leur tour, ils nous enchaînent parce que nous ne sommes plus circoncis et qu'ils le sont encore³¹ ». La fatigue, la tempête et les esclaves enchaînés aux galères de l'Ordre de Malte, forment les souvenirs des caravanes du chevalier Claude-Amable de La Tremblaye faites vers 1762.

C'est au cours de ces courses et d'autres privées, que se faisaient les esclaves turcs et barbaresques à Malte, qu'on nommait les Infidèles, et d'autre part, que se faisaient esclaves les Maltais et d'autres chrétiens européens en Turquie et au Maghreb barbaresque. Michel Fontenay et Alberto Tenenti définissent ainsi le terme *far il corso*, traduit dans les vieux textes français par « faire le cours ».

Le *corso* à Malte est à la fois une activité publique et privée. Avec ses 4 à 8 galères, réputées les meilleures de la Méditerranée, à quoi s'ajoutent selon les époques 2, 3 et même 4 galions ou vaisseaux, l'Ordre, conformément à son institut, mène contre l'Islam une guerre de course permanente [...]. Aux bâtiments de la Religion [avec instructions aux généraux des galères de] « corseggiare » telle ou telle mer musulmane « per fare qualche buon bottino e ricca presa » [...] se joignent souvent pour ces croisières, ceux que

²⁸ Le *reveditore* des galères s'embarquait toutes les fois que partaient les galères. Il était responsable des gages des capitaines et de l'équipage et devait pourvoir à tous les besoins des galères. Il devait empêcher le pillage après un combat et si un esclave mourait, il était interdit de le jeter à la mer sans que le revediteur ne l'eût vu ; bref, il s'occupait de la gestion des galères. (Voir N L M, *Libr* 79,486-488).

²⁹ Honoré Bonhomme, *Correspondance inédite du chevalier Daydie, faisant suite aux lettres de Mademoiselle Aïssé*, (Paris, 1874), 335-336, lettre datée de Lampedouse, le 4 août. L'année n'est pas indiquée, mais il est probable que ce soit l'année 1730, car il y a allusion à la proposition du Grand Maître pour le renouvellement du généralat des galères en faveur du bailli. Or, le bailli de Froullay fut confirmé général des galères le 12 août 1730 (Voir N L M, *Arch* 6430, 132 v°.)

³⁰ Claude-Amable de La Tremblaye, chevalier non profès de l'Ordre de Malte, né le 28 mars 1735, fut reçu dans la Langue de France, le 9 janvier 1764. Il publia en 1763 un recueil de poésies intitulé *Recueil des ouvrages qui ont remporté les prix à l'Académie des Jeux Floraux en 1761, 1762 et 1763*, (Londres, Paris, 1763). Il fut emprisonné à Paris pendant le règne de la Terreur. Il mourut à Paris en 1807.

³¹ Claude-Amable de La Tremblaye, *Sur quelques contrées de l'Europe ou Lettres du chevalier de" à Madame de la Comtesse de "*, (Londres, 1788), Lettre VIII, 88.

le Grand Maître arme à son compte et pour son profit particulier [...]. Aux bâtiments de l'Ordre et aux « corsaires magistraux » s'ajoutent enfin les armateurs privés pratiquant le cours sous pavillon de la Religion ou du Grand Maître³².

Selon ces deux auteurs, le corsaire (en anglais *privateer*), au contraire du pirate qui est un hors-la-loi, est « reconnu par le droit des gens, il fait partie de la force armée du pays dont il bat pavillon ».

En 1739, le chevalier Luc de Boyer d'Argens³³ publia son ouvrage *Réflexions politiques sur l'état et les devoirs des chevaliers de Malthe*. Parmi les « principaux devoirs », il cite celui « de défendre la Religion contre les Infidèles, de détruire les pirates et les Mahometans ». Dans son chapitre intitulé *De l'utilité des chevaliers de Malthe et des services considérables qu'ils rendent à toute l'Europe*, il constate :

On peut dire hardiment qu'il n'y a aucun Etat à qui il [l'Ordre] ne rende des services considérables. Commençons par l'Italie. Malthe en est le boulevard contre les Infidèles [...]. Passons à l'Espagne ; les escadres de la Religion croisent la plupart du temps sur ses côtes et la garantissent des pirates barbaresques [...]. Quant à la France, [...] il lui est [...] très avantageux pour la sûreté des bâtiments qui vont dans le Levant, d'avoir des escadres toujours occupées à croiser, et qui ne lui coûtent un sou d'entretien. Les Hollandais, les Anglais, tous les peuples du Nord sont dans le même cas que les Français. Ils doivent regarder les vaisseaux de Malthe comme des escadres employées perpétuellement à purger la Méditerranée des corsaires dont elle est si infectée³⁴.

Les archives de l'Ordre contiennent beaucoup de relations de courses écrites par les capitaines de ces vaisseaux pour rendre compte au Grand Maître et au Conseil de l'Ordre de leurs exploits maritimes. Celle du chevalier Scipion de Raymond Deaulx³⁵, capitaine du *Saint-Vincent*, fut enregistrée dans les archives de l'Ordre par ordre du Grand Maître et du Vénérable Conseil le 11 avril 1729. Elle décrit le combat en mer qui eut lieu les 23 et 24

³² Michel Fontenay, Alberto Tenenti, *art. cit.*, 88-90. Cf. Anonyme, *Almanach de l'Ordre de Malte pour l'année 1769*, (Paris, 1769), 35.

³³ Le chevalier Luc de Boyer d'Argens, né le 12 février 1713, fut reçu dans l'Ordre comme page du Grand Maître le 26 mai 1725. Son frère aîné était le marquis d'Argens (1704-1771), auteur de plusieurs ouvrages et ami de Voltaire.

³⁴ Luc de Boyer d'Argens, *Réflexions politiques sur l'état et les devoirs des chevaliers de Malthe*, (La Haye, 1739), 106-108.

³⁵ Né en 1680, reçu dans la langue de Provence, le chevalier Scipion de Raymond Deaulx remplit diverses fonctions dans la marine de l'Ordre : enseigne des vaisseaux, puis lieutenant des vaisseaux, ensuite premier capitaine, d'abord du vaisseau commandant, élu le 22 janvier 1726, puis du *Saint Vincent*, élu le 23 juin 1728 et ensuite du *San Antonio*, élu le 19 décembre 1731 (Voir N L M, *Arch* 6430, 211 r°, 103 v°, 194r°, 190r°, 186 r°). Il fut élu lieutenant de l'hospitalier (l'hospitalier était le dignitaire le plus éminent de sa Langue) le 29 avril 1746 (N L M, *Arch* 2226, 153 v°) et mourut à Malte le 23 février 1758 (N L M, *Arch.* 1948, 132).

mars 1729 entre le *Saint Vincent* et le *Ghazzela*, bâtiment algérien³⁶.

En s'apercevant d'un vaisseau armé de 40 canons, le capitaine du *Saint-Vincent* se posa la question s'il s'agissait d'un vaisseau ami ou ennemi. Les deux vaisseaux cachèrent leur vraie identité. Le chevalier capitaine constata : « Il nous fit pavillon hollandais et nous celui d'Angleterre, peu de temps après, il arbora celui d'Alger ». Alors commença la chasse. Le bateau algérien, se méfiant du *Saint-Vincent*, « força de voile », mais le vaisseau maltais le gagna, mit le pavillon de Malte, tira un coup de canon et le combat commença à cinq heures et demie. L'auteur de la relation décrit le combat dans tous ses menus détails et ne manque pas de souligner le courage de l'ennemi. Il conclut ainsi sa relation :

Le 24 [mars 1729 à onze heures, le vaisseau algérien] fut démâté du grand mât et du bâton d'enseigne. Quoique réduit dans cet état, ne voulant point se rendre, nous continuâmes de le battre. Se voyant au point d'être tous rayés, à midi et demi, les esclaves chrétiens nous crièrent, étant venus tous de Levant avec le Raïs et autres officiers, faisant signe d'un mouchoir qu'ils étaient rendus [...]. Avant la nuit nous eûmes tous les esclaves à notre bord [...]. Sur la relation des chrétiens délivrés qui sont au nombre de 27, lesquels nous ont assuré d'un commun aveu que son équipage était de 357 Turcs desquels nous en avons à bord 178, duquel nombre il y en a 34 de blessés, tout le reste a été tué. Quant à nous, nous n'avons perdu que 4 hommes et 14 de blessés.

Le vaisseau algérien, nommé *Ghazzela* ou *La Gazelle* fut aussi emporté comme prise.

Le bailli de Chambray³⁷, nommé enseigne de vaisseau en 1707, à l'âge de dix-huit ans puis, lieutenant général des armes et de la Religion en mer en 1731, cesse de naviguer en 1735. A part les relations officielles de ses exploits, il écrit aussi ses *Mémoires* dont un *Extrait* traitant de ses campagnes faites entre 1700 et 1729, compose les 388 premières pages du manuscrit *Libr 262* de la *National Library of Malta*. Lorsqu'en 1723, comme capitaine du *Saint-Vincent*, « après quatre heures d'un feu réciproque et continuel », il prend la *Patrone de Tripoli*, excellent vaisseau armé de 60 canons dont le Grand Seigneur avait fait don au Bey de Tripoli un an et demi auparavant, la prise consiste de « 267 Turcs dont 20 sont mortellement blessés [et] 33 chrétiens sains et saufs de différentes nations³⁸ ».

En 1732, au cours d'une campagne au Levant, le bailli de Chambray, captura la *Sultane* armée de 70 canons et son convoi. Il était alors lieutenant général des galères ; il avait reçu des instructions pour s'engager dans un combat contre un convoi important de vaisseaux turcs et d'empêcher une attaque que des corsaires tunisiens préparaient contre les Vénitiens. En arrivant près de Chypre, Chambray demanda à deux tartanes corsaires

³⁶ N L M, *Arch* 268, 116r°-117r°.

³⁷ Jacques-François de Chambray, né à Evreux en 1687, débarque à Malte le 28 octobre 1700 et, cinq mois plus tard, il devient l'un des pages du Grand Maître. Il est nommé Grand Croix en 1732 et construit à ses frais le fort Chambray à Gozo (1749-1755). Il est mort à Malte le 8 avril 1758.

³⁸ N L M, *Arch* 267, 202 v°.

maltaises d'espionner l'ennemi pour lui. Ayant appris que deux Sultanes étaient escortées par une quarantaine de bateaux, il prépara soigneusement son plan d'attaque, ayant égard à la position des vaisseaux, à la force du vent et à la profondeur de la mer.

A 11 heures je fis commencer le combat. A une heure et demie je le démâtai de son grand mât et de celui du perroquet de fougue. Son mât de misaine était chancelant pour tomber et celui d'artimon. Pour lors, ayant reçu plusieurs mauvais coups de canon dans ma mâture et quantité de principales manœuvres coupées, je vis qu'il était prudent de se raccommoder, crainte que quelque mât ne tombât [...]. La première décharge de cette seconde reprise n'étant pas toute tirée, le mât de misaine tomba à la mer et je ne trouvai plus qu'un homme qui se faisait battre [...] avec un entêtement téméraire de ne vouloir pas se rendre. Malgré lui avoir crié moi-même de le faire, sinon que je le ferais couler à fond, il me répondit qu'un contre amiral du grand Seigneur ne se rendait qu'à la dernière extrémité. Pour lors, j'envoyai ordre à M. ¹⁴ les officiers qui commandaient les batteries de faire tirer à le couler à fond, à quoi on ne put réussir, étant un puissant vaisseau [...]. Sa témérité continua jusques au lendemain matin. Ayant résisté à la dernière bordée que je lui fis donner, après le soleil couché, qui lui coupa à tronc son timon, à 4 pieds de l'eau, et son arcasse fut brisée ; d'où il commença à faire de l'eau. Alors je fis cesser le combat, et profitai du peu de crépuscule qu'il restait, pour faire raccommoder ce qu'il m'avait rompu de nouveau, me réservant le peu de feu qu'il faisait depuis son démâtement. Le calme ne nous permit pas de nous approcher de la Sultane de bon matin. A 10 heures trois quarts, elle fit pavillon blanc l'assurant d'un coup de canon, signal qu'elle se rendait.

La relation se poursuit par un compte rendu du traitement des prisonniers. En pareilles circonstances, il existait un code de conduite selon lequel on ne dépouillait pas de leurs habits pour leur faire revêtir de « la robe de Saint-Jean » les officiers d'un vaisseau turc, comme on faisait aux prisonniers des vaisseaux berbers. On ne touchait ni à leur personne ni à leurs biens. Or, par erreur cette procédure ne fut pas respectée vis-à-vis des esclaves embarqués sur l'un des vaisseaux de l'Ordre, le *Saint-Georges*. « Ali, beau vieillard de 57 ans, [...] contre amiral turc à la dernière guerre du Vénitien » s'en plaignit avec Chambray qui lui répondit qu'il en était « plus fâché que lui ». Chambray remarque : « Il [me] parut peu satisfait, ne perdant pas de vue le point d'honneur militaire [...] ». Le butin consistait de canons, de 126 quintaux de poudre, de voiles de recharge, de deux câbles, de 70 couffes de riz, de biscuit et « d'autre embarras qui s'est trouvé bon », mais aussi de 117 Turcs devenus esclaves et de quatorze chrétiens à qui fut rendue la liberté. Pourtant, cette victoire laissa des victimes du côté chrétien. Chambray déclare : « J'ai perdu sur le champ de bataille le premier caravaniste, le chevalier de la Coste, Carte, sergent, Gondran, pilote, Fourbin, quartier maître, Jean Long soldat [...], trois matelots et 12 blessés, desquels il y en aura des estropiés ». Cette relation officielle se termine par un compte rendu journalier du voyage de

retour du 21 août au 3 octobre 1732³⁹.

L'esclavage n'était pas le seul danger que posait la Méditerranée. Quels dégâts ne suivaient pas les tempêtes ! Le bailli de Chambray évoque dans ses *Mémoires* les périls posés par les écueils, la « grosse mer patouilleuse », les « tourbillons de vents », la pluie, le « gros tonnerre », la foudre et les tempêtes. La description de ce qui s'ensuivit après une tempête féroce, annotée à la marge par Chambray, « cas particulier arrivé aux vaisseaux », est tellement extraordinaire qu'on a l'impression qu'il s'agit plutôt d'un roman ou d'un film de science-fiction.

Le 26 [novembre 1725], le vent du sud-est frais les obligea de mouiller à la Favillane [Favignana]. La nuit du 27 fut si affreuse en éclairs, tonnerre et pluie qu'elle semblait être un déluge. Le 29 après-midi, il parut sur la mer un débordement de buissons, paille, chaume, qui couvraient sans exagération, la mer venant de la plaine depuis Marsala jusques à Trapagny [Trapani], le tout mêlé de quantité de bœufs, moutons, chevaux noyés. Il y avait des tortues de terre en vie, toutes sortes d'oiseaux morts jusques à des bécasses et cailles, et quelques hommes noyés. Toutes ces misères ensemble, que les courants charriaient vers les vaisseaux, empêchaient qu'on ne vît l'eau de la mer autant que la vue pouvait s'étendre. Le tout était rempli d'une si grande quantité de serpents de différente grosseur, en vie, levant la tête et s'élançant comme des enragés à faire peur aux hommes les plus assurés [que s']étant approchés des vaisseaux avec toutes ces misères flottantes, ils firent leur possible de se lancer dessus le bord, ce qui obligea de faire garnir le long de la présente du flottant du vaisseau des matelots avec un bâton de bois à brûler à la main pour les empêcher de monter. Les officiers et caravanistes consumèrent toute leur poudre et plomb à tirer dessus, mais plus ils en tuaient, plus il semblait qu'il en paraissait davantage. A l'entrée de la nuit, on fut obligé de bien fermer tous les sabords et de mettre des gardes toute la nuit aux écubiers avec des fanaux et des bâtons à la main pour les empêcher d'entrer dans le vaisseau, le long des câbles. Le 29 au matin, l'eau s'était découverte autour des vaisseaux ; toutes ces vilénies et pitoyable spectacle ayant échoué à la Favillana, conduits par les courants. Malgré la bonne garde jour et nuit, il resta quelques serpents entre l'étenbot et le timon, qui avaient eu la force de s'y lancer, qu'on tua avec des épées. Ce cas est si singulier qu'on croit qu'il n'a pas d'exemple, ayant tenu deux vaisseaux de guerre alarmés la moitié d'un jour et toute une nuit. Il ne resta plus que la peur aux équipages qu'il ne fût entré quelque serpent dans les vaisseaux, malgré la bonne garde qu'ils firent avec autant d'attention qu'ils l'observent contre les Turcs. La prise ne fut pas exempte de cette alarme, ni trois vaisseaux marchands français qui furent forcés aussi de faire comme les vaisseaux de Malte, en

Voir la relation dans N L M , *Arch* 268,39 v°-41 v°.

se défendant pas si bien de cet abordage contre ces bêtes venimeuses, faute de monde. Dans la nuit du 29 il y eut de si furieux éclairs, foudres, tonnerres sans pluie qu'il tomba sur le vaisseau *Saint-Jean* qui lui éclate de haut en bas son petit mât d'hune et toucha son mât de misaine et jeta sur le côté comme morts vingt hommes de l'équipage qu'[il] fallut porter dans l'entrepôt à l'hôpital et soigner pour les faire revenir de leur évanouissement.⁴⁰

La relation officielle de cette même croisière, datée du 7 décembre 1725, est faite par le chevalier André de Grille, lieutenant général des galères. Le chevalier de Grille rend compte de ses aventures en mer depuis son départ de Malte, le 20 août 1725. Sa relation se termine par un bref récit de la tempête dont il indique la férocité et surtout les dégâts subis. «[Le 24 novembre 1725⁴¹] nous fumes obligés par un coup de vent de sud sud-est de relâcher à [Favignana] où nous mouillâmes le même soir. Nous y avons essuyé pendant quatre jours un orage de pluie et grêle qui n'a presque pas discontinué. Le 29 au soir, nous eûmes un coup de tonnerre qui nous gâta notre petit hunier et fit éclater en deux ou trois endroits notre mât de misaine. L'orage finit sur le minuit, nous travaillâmes d'abord à dégarnir notre mât et dès le point du jour nous changeâmes notre petit hunier⁴² ». Les détails intéressants, voire poétiques, où Chambray exprime la vive émotion que suscite en lui le phénomène sont tout à fait absents de la relation officielle du lieutenant général des galères.

Roland de La Platière⁴³ qui débarque à Malte le 26 novembre 1776 assiste, au cours de son séjour, aux préparatifs faits pour le départ d'une caravane.

On arme, pour aller en course, une frégate de quarante pièces de canon; elle doit partir sous peu de jours, montée de beaucoup de jeunes gens qui y feront caravane. Ces caravanes se font ordinairement du côté de Livourne, de Civita-Vecchia, de Pouzzole [Pozzuolo], etc. ; mais dès qu'ils mettent en mer, le bruit s'en répand ; il n'y a que des coups à gagner avec eux, tous les corsaires disparaissent. Sont-ils rentrés ? Les brigands de recourir les mers et de les écumer⁴⁴. Il est sans exemple, dit-on, que des chevaliers aient été pris sur mer, en combattant: la loi est de se battre jusqu'à extinction, ou de rester victorieux⁴⁵. Les forces maritimes de l'Ordre consistent en quatre

⁴⁰ NLM, *Libr* 262,326-329.

⁴¹ Le début de la tempête est indiqué par le chevalier de Grille comme ayant eu lieu le 24 novembre, alors que le bailli de Chambray le date du 26 novembre.

⁴² NLM, *Arch* 268,41 r° v°

⁴³ Jean-Marie Roland de La Platière (1734-1793) est auteur de plusieurs ouvrages littéraires et scientifiques. Il se tua lorsqu'il reçut la nouvelle que sa femme, Jeanne-Marie Philipon avait péri sur l'échafaud.

⁴⁴ Voir aussi Anonyme, *Nouvelle relation du voyage et description exacte de l'"de de Malte*, (Paris, 1679), 26-27 : « Les tours que le Bâcha de Tunis a fait [...] bâtir [...] sont principalement bâties pour avertir le pays des démarches des galères de Malte, qu'ils appréhendent plus que toutes les forces des autres princes chrétiens ».

⁴⁵ Voir par exemple, *Libr* 262, 4, où le bailli de Chambray fait le récit de la rencontre d'un vaisseau marchand tripolin avec l'escadre des galères. La galère *La Capitane* fut perdue, deux matelots maltais et des chevaliers furent blessés, d'autres furent noyés, d'autres moururent quelques jours après. Parmi ces derniers se trouvait le

galères, trois vaisseaux, une frégate, des galiotes et quelques petits bâtiments. Les galères de Malte sont les plus belles de la Méditerranée [...]. Une chose étrange ; c'est que, pour faire le service des galères, on engage avec et comme les forçats, des gens libres pour tant d'années : les seuls Napolitains se prêtent à ce dur et bas esclavage ; et, au besoin, on va faire recrue à Naples⁴⁶.

Il poursuit son récit en traitant du commerce des esclaves: « on trafique ces hommes comme des animaux. » Il en cite quelques prix:

On voit aussi des femmes, mais peu, et moins de blanches que de noires. Celles qui sont instruites, et de bonne complexion, coûtent 6, 7 à 800 livres, 1000 et jusqu'à 1200 livres. Les hommes s'estiment bien par l'âge, la force et la santé, mais plus particulièrement par le pays d'où ils sont ; les Turcs, les habitants des îles, plus que les autres ; les Tunisiens, plus que les Algériens, et les Saletins, très peu : en général, suivant l'usage où l'on est de les racheter et de les payer plus ou moins cher. Le plus ou le moins de service qu'on en pourrait tirer, n'est pas ce qui détermine leur prix ; mais la facilité plus ou moins avantageuse de s'en défaire ; ce qui les fait varier depuis 300 jusqu'à 1200 livres. Il y a des exceptions, des fantaisies, des occasions ; et l'on en paie quelquefois cent louis et mille écus⁴⁷.

Le voyageur anglais, Patrick Brydone arrive à Malte le 4 juin 1770. Le lendemain, il assiste dans le port à un « spectacle [qui lui] a procuré beaucoup de plaisir ». Il en fait cette description :

C'était le départ d'une escadre maltaise qui va se joindre aux Français contre le roi de Tunis que paraît avoir encouru la disgrâce du roi très Chrétien, parce qu'il ne veut pas délivrer sans rançon les esclaves de Corse, qui ont été pris avant que Sa Majesté fût maîtresse de cette île. L'escadre est composée de trois galères, dont la plus grande est montée par 900 hommes, et chacune des deux autres par 700 ; de trois galiotes et de plusieurs *scampavias* qu'on appelle ainsi à cause de la vitesse prodigieuse de leur sillage. Ces immenses bâtiments manœuvrent tous à force de rames, et on

commandeur de Broissia, capitaine de *La Capitane*. Le même auteur décrit le naufrage de la galère *Saint Paul* (*ibid.*, 6) : « Le *Saint-Paul* fut jeté par le coup de vent et grosse mer sur les rochers, où la galère se brisa et périt dans la nuit ». Moins souvent, c'est lors de ces batailles en mer que se faisaient esclaves des chevaliers. Voir, par exemple, N L M, *Arch* 1229, 795, lettre datée d'Alger, le 23 avril 1711, adressée au Grand Maître, où les chevaliers des Pennes et d'Esparron Castellane demandent l'aide du Grand Maître pour qu'ils soient rachetés. La lettre commence par la phrase : « Depuis quatre ans que nous languissons dans les fers des Algériens [...] ».

⁴⁶ Jean-Marie Roland de La Platière, *Lettres écrites de Suisse, d'Italie, de Sicile et de Malthe (1776-1778)*, (Amsterdam, 1780), III, 60-61.

⁴⁷ *Ibid.*, 62-63.

les fait mouvoir avec beaucoup de régularité. L'amiral marche le premier, et les autres ensuite par ordre suivant leur rang. La mer était couverte d'une multitude infinie de bateaux, et les murailles et les fortifications de la ville, remplies de spectateurs. Le port retentissait de tous côtés, du bruit des canons auxquels répondaient les galères et les galiotes qui sortaient du havre. L'écho est ici d'une force surprenante, et tout cela produisait un effet très frappant.

Il y avait dans chaque galère environ trente chevaliers, faisant pendant tout le chemin des signes à leurs maîtresses qui pleuraient leur départ sur les bastions. Vous savez bien que ces prétendus célibataires ne s'embarrassent guère de leurs vœux de chasteté. Après avoir vu ce spectacle des remparts, nous avons pris un bateau pour suivre l'escadre, et nous ne sommes revenus que longtemps après le coucher du soleil⁴⁸.

Comme Brydone, le Comte de Saint-Priest témoigne dans *Malte par un voyageur français* de la présence de « la foule du peuple » qui assiste au départ ou à l'arrivée des galères. «Lorsque les galères sortent du port de Malte, ou qu'elles y rentrent, la foule du peuple couvre toujours les bastions ; il ne peut rester indifférent à des expéditions qui mettent l'île à l'abri des incursions des corsaires dont, sous d'autres gouvernements, elle a eu tant à souffrir ; par ses vœux au départ et sa joie au retour il témoigne le vif intérêt qu'il prend à ses défenseurs⁴⁹ ».

Le même auteur dédie un chapitre au commerce de l'île. Evidemment, toute activité commerciale passe par le port.

Le principal commerce de Malte est le coton qu'on y recueille, soit qu'on l'envoie filé à Barcelone soit qu'on l'exporte ouvré en toile, étoffes ou mousselines [...]. Les Maltais portent à Venise les cendres du *Kalimagnum*, le *lichen* en Sicile, les oranges partout. Les prises que font les particuliers qui arment souvent en course procurent des objets de trafic ; et le débit considérable de provisions de toute espèce, qu'entraîne le grand nombre de navires qui fréquentent le port de Malte, donne un bénéfice aux marchands dont l'active intelligence met à profit le plus léger besoin des étrangers⁵⁰.

Il s'agit aussi d'un arsenal où non seulement on répare les vaisseaux, mais c'est un point de rencontre de gens de toutes les nationalités et un centre privilégié d'information de la part des armateurs.

Qu'un gros bâtiment souffre dans la Méditerranée ; il ne peut se réparer, se fournir de gros agrêts, de mâtures, voiles, câbles, etc, dans presque aucun

Patrick Brydone, *op. cit.*, 342-344.

Anonyme, [François-Emmanuel Guignard de Saint-Priest], *Malte par un voyageur français*, Malte, 1791, 48. *Ibid.*, 45-46.

port. A Malte, on trouve de tout, et les meilleurs ouvriers pour préparer et mettre en place. Le port, vaste, sûr, est dans la position la plus avantageuse pour le commerce de la Méditerranée. Les bâtiments qui reviennent du Levant, y relâchent tous, [...] souvent ils y vendent leur cargaison ; ils y trouvent toujours du moins les ordres des armateurs pour la destination. On y vend actuellement un navire napolitain et sa cargaison, pris par un corsaire africain et vendu à un Anglais qui s'en défait ici " .

Tous les voyageurs sont merveilleusement frappés par la vue du port de Malte. «[...]N]ous vîmes cette superbe perspective de l'intérieur du port, de tant de forts, et de ces deux villes bâties en amphithéâtre ; coup d'œil qui ne ressemble à celui d'aucune autre ville du monde, et qui ne le cède peut-être à aucune en magnificence ». C'est l'impression de Dominique-Vivant Denon⁵² qui visite Malte en 1788. Le naturaliste et voyageur polonais, le comte de Borch en parle dans les mêmes termes : « Son port qu'on peut à tous égards regarder comme le plus sûr et le plus beau du monde, semble plutôt un chef-d'œuvre de l'art qu'un effet des caprices de la nature⁵³ ». Sonnini, à qui Buffon avait demandé de sonder avec précision la mer qui sépare Malte de la Sicile, arrive au port de Malte vers 15 heures, le 26 mai 1777. « Nous entrâmes dans le port de Malte, l'un des plus vastes et des plus beaux de l'univers. Son entrée est fort étroite et défendue de chaque côté par un château formidable⁵⁴ ». Il décrit le cérémonial à l'arrivée : saluts et salves d'honneur, un deuxième salve de quinze canons si la galère du général des galères était dans le port et une salve de cinq pour tout chevalier qui allait à bord.

Pourtant, c'est Gustave Flaubert qui, dans son *Voyage en Egypte*^{*} dépeint le mouvement des bateaux dans le port évoqué dans maints tableaux et gravures : « Dans le port circulent des barques peintes en bandes rouges et vertes avec un tendelet en indienne, des glands de coton. Une planche mise de chant forme la relevée de la proue. Quand ils sont deux à naviguer dans ces embarcations, le premier (plus près de l'arrière) debout pousse, et le second, assis, tire, (c'est-à-dire ramant comme chez nous en France) ».

Le port jouait son rôle lorsqu'une occasion se présentait pour célébrer un événement important. Le mariage du dauphin (futur Louis XVI) et de Marie-Antoinette fut célébré sur trois jours. La relation du chevalier des Pennes, l'homme du roi⁵⁶ à Malte, comprend la fête populaire qui se déroula au port : « [...] cinquante mille personnes, sans compter celles qui préférèrent de jouir de ce spectacle de dessus les bâtiments ou dans les bateaux, le concours

⁵¹ Roland de la Platière, *op. cit.*, 69-70.

⁵² Dominique-Vivant Denon, *Voyage en Sicile*, (Paris, 1993), 137.

⁵³ Michel Jean, comte de Borch, *op. cit.*, 159.

⁵⁴ Charles-Nicolas-Sigisbert Sonnini de Manoncourt, *Voyage dans la haute et basse Egypte, fait par ordre de l'ancien gouvernement, et contenant des observations de tous genres*, (Paris, an VII), 61.

⁵⁵ Gustave Flaubert, *Voyage en Egypte*, (ed. Pierre-Marc de Biaysi, Paris, 1991), 159-160. Le voyage de Flaubert commença le 22 octobre 1849 et se termina le 16 juin 1851. Il arriva à Malte le 7 novembre 1749 à neuf heures du soir et partit le lendemain à trois heures de l'après-midi.

⁵⁶ C'est ainsi qu'on appelait à Malte l'ambassadeur du roi de France. Il était généralement un chevalier de Malte français.

du monde fut immense, presque tous les gens de la campagne accoururent, et il en vint aussi beaucoup de l'île du Goze⁵⁷ ». La même fête est le sujet d'une entrée datée du 12 juillet 1770, dans un journal écrit par un Maltais en italien. Cet auteur fait mention d'une cocagne en mer avec quatre prix et la nuit un feu d'artifice qui « réussit célèbre⁵⁸ ». La cocagne en mer où concourut « une multitude de gens » figure également dans les fêtes organisées par le bailli de Tencin, capitaine général des galères de Malte⁵⁹, pour célébrer l'élévation au cardinalat de son oncle, Pierre de Guérin de Tencin, archevêque d'Embrun. Le 13 mai 1739, après le chant du *Te Deum* dans l'église dédiée à Saint Laurent à Birgu, en face de la Valette, tous les galères et vaisseaux saluèrent par des coups de canon. A quatre heures de l'après-midi, le Grand Maître fit la traversée de Birgu à Bormla⁶⁰ en gondole et galères et vaisseaux tirèrent des salves d'honneur. Tous les bâtiments saluèrent trois fois. Le port était illuminé, il y avait le feu d'artifice ; et une sérénade, *serenata in mare*, y fut jouée et chantée⁶¹. Le lendemain, le Grand Maître mit en possession le général. L'auteur du manuscrit décrit la cérémonie. Un arc de triomphe fut érigé, ainsi qu'un pont qui rattachait la galère principale, la *Capitana*, à la terre. Les soldats qui portaient les armes étaient sur la jetée et les chevaliers en habit rouge et blanc étaient sur le pont. Enfin, l'amiral mit en possession de leurs galères les trois autres capitaines⁶².

Les vaisseaux qui entrent dans le port sont aussi porteurs de nouvelles. «Une escadre de vaisseaux du roi [Louis XV] commandée par le chevalier de Caylus [parut] le 1^{er} octobre [1744] devant le port de Malte. On y apprit par cette voie la maladie du roi et sa convalescence. Des bâtiments venus ensuite [donnèrent] des assurances positives du parfait rétablissement de la santé de Sa Majesté⁶³ ». Pour célébrer cette bonne nouvelle et, en même temps, « donner des marques publiques de l'intérêt qu'ils [prenaient] à la conservation d'une vie si précieuse », les chevaliers français organisèrent des fêtes somptueuses dont la relation fut enregistrée dans les archives : illuminations, festins, ambigus, fêtes nautiques. De sa part, le chevalier de Caylus prépara aussi une fête et le Grand Maître l'honora de sa présence.

⁵⁷ MAE, CP Malte, 7, Supplément 1, pièce n° 118, 355. Goze (ou Gozo) est la deuxième île habitée de l'archipel maltais.

⁵⁸ N L M, *Libr* 1146, II, 43 : « *Terzo giorno d'allegriaper la Francia con una giostra in mare di 4premi epoi alla notte ilgioco difuocoposto in mare tra lapunta del Borgo e quella dell 'Isola. [...] e riuscl'famoso* ».

⁵⁹ Jean-Louis Guérin de Tencin, né en 1702, fut reçu chevalier en 1716. Il fut nommé général des galères en 1738, puis ambassadeur de l'Ordre à Rome. Il mourut le 10 janvier 1766. Homme cultivé, bibliophile, auteur de plusieurs ouvrages, il destina sa bibliothèque à l'institution d'une bibliothèque publique qui est aujourd'hui la *National Library of Malta*.

⁶⁰ Les trois cités en face de la Valette sont Bormla, Birgu et Isla, surnommées respectivement par les chevaliers Cospicua, Vittoriosa et Senglea.

⁶¹ N L M, *Libr* 1146, I, 745, sous la date du 13 mai 1739. Voir aussi N L M *Libr* 166, 61 r°-67 v°. La sérénade intitulée *Gli applausi délia fama* fut écrite en italien par un Maltais, correspondant étranger, puis académicien libre de l'Académie des inscriptions et belles-lettres de Paris, le comte Jean-Antoine Ciantar.

⁶² *Ibid.* L'auteur du journal aurait pu ajouter dans la description de cette cérémonie ce que l'auteur du manuscrit N L M, *Libr* 79, 474, en dit selon les règles : « Toutes les galères mettent les flammes et pavesades [...]. On salue l'amiral de quatre coups de canon, ensuite [le Grand Maître] commande de reconnaître le tel pour général et de lui obéir. Quand il met en possession les capitaines, il observe le même ordre ayant les mêmes saluts. ».

⁶³ N L M, *Arch* 269, 292 v°.

Les six vaisseaux qui composent son escadre et qui avaient été pendant le jour ornés de leurs parois, firent, dès qu'il fut nuit, une salve de vingt et un coups de canon chacun, ils parurent ensuite vers les neuf heures du soir tous en feu par une prodigieuse quantité de lampions en bougies qui, couvrant tout le corps extérieur du vaisseau ainsi que leur nature et leurs agrès, en marquaient exactement toutes les parties et formaient dans une nuit très obscure la plus brillante illumination.

Le 26, la fête fut renouvelée au lever du soleil par une salve de mousqueterie et par vingt et un coups de canon tirés par chaque vaisseau. Ils étaient tous couverts de pavois, de pavillons et de flammes qui, par la diversité de couleur formaient un bizarre assemblage. Dès le midi le môle fut rempli par un peuple innombrable qui s'y rendit de toutes parts. Les fenêtres et les terrasses des maisons qui l'entourent et de tout ce qui a vue sur le port étaient pleines de monde, de même que tous les remparts et les bastions de la Valette, du Bourg et de l'Isle, où tout fourmillait de gens de tous sexes.

A quatre heures de l'après-midi le Grand Maître de son palais se rendit à pied à la marine précédé par presque tous les chevaliers qui sont à Malte [...]. Une magnifique gondole, richement parée servit à passer Son Eminence du môle au vaisseau que monta le chevalier de Caylus. Cette gondole qui allait lentement au bruit des timbales et des trompettes était précédée par un nombre infini de barques et de chaloupes remplis de chevaliers.

Suivirent la présentation des armes au Grand Maître par « les soldats de la marine en bataille », les salutations des officiers qui étaient à leur tête, ensuite la présentation des armes au Grand Maître par « 40 gardes de la marine » et les salutations des officiers. Mousqueterie, salves d'honneur, un discours prononcé par le directeur des aumôniers, et un *Te Deum* chanté sur le vaisseau précédèrent un magnifique dîner. « Le chevalier de Caylus termina sa fête par un magnifique ambigu [...] qui fut servi à dix heures du soir sur une table de quarante couverts autour de laquelle il y avait plusieurs autres plus petites⁶⁴ ».

En 1753, l'affaire de la *visite royale* mettait en question la souveraineté de l'Ordre sur Malte. Le roi de Naples, « en qualité de souverain, de patron de l'évêché de Malte et de légat né du Saint-Siège » prétendait avoir le droit de faire visiter l'île par l'évêque de Syracuse. Or, l'Ordre s'y opposa en revendiquant sa souveraineté sur l'île. Le roi de France et le pape intervinrent auprès du roi de Naples en faveur de l'Ordre et l'affaire fut résolue à la satisfaction de Malte et de Naples. Pour célébrer cet heureux dénouement, les réjouissances en mer complétèrent celles de la terre. Le bailli de Tencin décrit le spectacle pompeux dans sa *Relation historique, politique, critique et secrète de l'affaire concernant*

⁶⁴ *Ibid.*, 292 r°-295 r°, *Relation des fêtes qui ont été faites à Malte à l'occasion de la convalescence de Sa Majesté Très Chrétienne*.

*la visite de l'évêché de Malte ordonnée par le Roi des Deux-Siciles, l'année 1753*⁶⁵.

Le 11 août 1755, les escadres partirent pour Naples [...]. Les galères devancèrent les vaisseaux et mouillèrent à Pozzuolo le 16 [...]. L'escadre s'avança [...] et fit une salve réale, après laquelle le général débarqua [...]. Les deux escadres appareillèrent le 22. Elles arrivèrent à Naples et firent trois salves réales, les galères de la mousqueterie et de toute leur artillerie, les vaisseaux de la mousqueterie et de 21 coups de canon chacun [...]. L'Ambassadeur de France se transporta aussitôt sur la *Capitane* pour faire une visite au général [...]. Des dames de la première distinction commencèrent à aller le même soir sur la *Capitane* et sur le *Saint-Jean* [...], on leur rendit les honneurs proportionnés à leur rang et on leur servit des rafraîchissements abondants [...]. Le jour de la fonction étant arrivé, nos escadres parurent dans tous les ornements dont elles peuvent être susceptibles [...]⁶⁶.

Salves réales, mousqueterie, coups de canons, visites : le spectacle en mer fut grandiose !

C'est encore le port de Naples qui sert de fond aux galères de Malte commandées par le bailli de Saint-Simon. Le *Mercur de France* de juillet 1735 publia la *Lettre de M. le chevalier de Saint-Pol, commandant la Capitane des galères de Malte, écrite à son frère, de Naples, le 15 juillet 1735*⁶⁷. La *Capitane* était une des quatre galères qui composaient l'escadre accompagnant le bailli de Saint-Simon, général des galères de la Religion, dans son ambassade auprès du roi de Naples, Charles de Bourbon. Cette lettre est en forme de journal qui suit les événements passés du 2 au 12 juillet lors de cette ambassade. Le chevalier de Saint-Pol donne à son frère le nom des quatre galères et celui de leur commandant. En entrant dans le port de Palerme, capitale du royaume, « vers cinq heures du soir », l'escadre salua d'abord Sa Majesté et ensuite « les cinq galères d'Espagne qui étaient dans le port ». Les vaisseaux de la ville y répondirent et continuèrent leurs décharges « jusqu'au coucher du soleil ». Le bailli de Saint-Simon fit ses compliments au roi « au nom du Grand Maître et de la Religion sur son avènement à la Couronne des Deux-Siciles » et donna sur sa galère « un grand dîner aux principaux officiers de la cour ». La ville de Palerme « était dans la

⁶⁵ NLM, *Libr* 232. Voir aussi NLM, *Arch* 1511, lettre du Grand Maître Pinto datée du 21 mai 1745 au bailli d'Arménie.

⁶⁶ *Ibid.*, 250-251, 262.

⁶⁷ *Mercur de France*, juillet 1735, 1866. Une autre lettre du chevalier de Saint-Pol, datée de « Malte, ce 15 septembre 1734 » nous apprend qu'il réside à Malte depuis dix ans et qu'il « est neveu du chevalier de Saint-Pol qui a servi pendant trente ans dans la marine et qui a été tué commandant l'escadre de Dunkerque en 1705 ». Il avait été choisi par le Grand Maître pour présenter les faucons au roi pour l'année 1735 en récompense de la dépense qu'il avait dû faire « en qualité de capitaine de la galère la *Capitane* sous le généralat de Monsieur le bailli de Saint-Simon ». Or, cette présentation fut reculée d'un an. Il écrit cette lettre pour demander que le roi lui permette de présenter les faucons en 1735 au lieu du chevalier de Saint-Chamans qui pourrait les présenter en 1736 (MAE, CP Malte, 7,213 r°-216 r°). Le roi lui accorde cette grâce dans une lettre du 31 octobre 1734 au bailli de Bocage à Malte (*ibid.*, 225 r°-227 r°). La lettre de remerciements du chevalier de Saint-Pol est datée de Malte, le 31 décembre 1734 (*ibid.*, 238 r° v°).

joie » et le peuple fêtait l'événement, cherchant « à imiter les fêtes galantes [...] qui se donnaient à la Cour et sur les galères ». Le 8 juillet, dit l'auteur de la lettre, « le roi s'embarqua avec toute sa Cour un vaisseau d'Espagne [...] pour se rendre à Naples. Sa Majesté était suivie des cinq galères d'Espagne, des quatre galères de Malte, et d'un grand nombre d'autres bâtiments sur lesquels était toute sa suite ».

Si le port est un cadre parfait pour les célébrations extraordinaires, il l'est aussi pour d'autres moins magnifiques, mais tout aussi intéressantes, surtout pour la raison qu'elles sont imprégnées dans la tradition, comme la fête de Saint Laurent, patron de Birgu, première résidence des chevaliers avant la construction de La Valette. Dans son journal, le chevalier de Viguier, sous la date du 10 août 1738, signale les coutumes qui accompagnent cette fête:

Le Grand Maître, suivi de plusieurs Grands Croix, s'est embarqué cet après-midi dans la gondole ordinaire, sans cérémonie, n'ayant pas permis que les galères l'escortassent ni tirassent le canon, ni qu'on fit aucun préparatif au Bourg, quoi qu'Elle s'y rendit pour la première fois, circonstance où il est d'usage qu'on lui dresse des arcs de triomphe. Cependant, Son Eminence permit que le commandeur Ariaga, gouverneur de cette place, la reçût à son débarquement et lui donnât la main au sortir de sa gondole. Elle alla en droiture à l'église de Saint Laurent dont on célébrait la fête et où les jurats lui présentèrent un magnifique bouquet. Sa prière finie, Elle alla visiter les religieuses bénédictines et, de retour à la ville, Elle donna en se débarquant, son riche bouquet au commandeur de l'arsenal qui avait tenu le gouvernail de la gondole à l'aller et au retour, selon les prérogatives de sa charge⁶⁸.

Cette page du journal du chevalier de Viguier⁶⁹ et quinze autres forment la première partie d'un manuscrit de la *National Library of Malta* qui contient le journal de l'abbé Boyer⁷⁰, rédigé du 15 novembre 1774 au 27 avril 1777. Le mouvement dans le port est sans cesse signalé dans ce journal. Sous la date du 28 mai 1775, Boyer signale le retour d'un voyage de course: «Le *Saint-Joachim* est rentré ce matin avec une galiote de quatre-vingts hommes d'équipage, prise dans les eaux de la Lampedouse. Sa conserve a échappé au *Saint-Jean*. Le chevalier de Moissay a encore donné la chasse à un gros chébec qui ne lui est échappé que parce que le vent lui a manqué au moment de l'arrivée ». L'inscription du lendemain fait allusion aux strictes mesures de quarantaine pour lesquelles l'île était

⁶⁸ N L M, *Libr.* 137, 15 v°. Les Grands Croix étaient les dignitaires de l'Ordre.

⁶⁹ Né le 26 mai 1702, Paul-Antoine de Viguier fut reçu dans la Langue de Provence le jour de son douzième anniversaire. Il fit carrière au sein de l'Ordre et est l'auteur de plusieurs manuscrits qui traitent de la noblesse. Il mourut le 30 juillet 1774. En outre, il rédigea une éphéméride allant de 1735 à 1774 dont il ne reste que seize feuillets réécrits par Claude-François Boyer et qui forment la première partie du manuscrit N L M *Libr.* 137.

⁷⁰ Claude-François Boyer (1733-1790), docteur en théologie, fut reçu dans le corps des chapelains conventuels de la Langue d'Auvergne, le 21 janvier 1746. En 1771, il fut condamné à la prison à vie pour avoir volé, faussé des cédulas de banque et pour vagabondage, mais il fut réhabilité et réintégré totalement dans ses droits en 1779. Il est l'auteur du manuscrit N L M, *Libr.* 137, intitulé *Recueil de lettres écrites de Malte*, publié sous le titre *Des Nouvelles de Malte, Correspondance de M. l'abbé Boyer (1738-1777)*, (éd. Alain Blondy, Paris, 2004).

renommée : « *Le Saint-Jean* est arrivé avec beaucoup de malades qu'on a débarqués à Marsa Musciet. Ce vaisseau restera en quarantaine d'observation pendant une huitaine de jours ».

Si les spéronares arrivent de Naples le 22 mai 1775, « sans nouvelles intéressantes », d'autres vaisseaux apportent des nouvelles qui donnent lieu à toutes sortes de conjectures. « [Le 21 juin 1775] Arrivée du *St Joachim* et du chébec algérien qu'il avait laissé à Cagliari. Ce vaisseau a rencontré au Canal, une frégate du roi de France qui va en Levant se joindre aux deux qui y sont déjà et qui étaient sur le point de retourner à Toulon avec ordre de faire des vivres et de rester dans leur station, attendu qu'on ne peut les remplacer par aucun autre bâtiment. D'où l'on conjecture que l'armement qui se prépare en Espagne oblige le ministère de France à tenir prêtes toutes ses forces maritimes de la Méditerranée ». L'entrée suivante signale : « Un bâtiment français parti depuis huit jours de Tripoli assure qu'il est sorti de ce port un chébec, une galiote et deux scampavies armées en course ».

Le port de Malte était assez rarement témoin de tempêtes causant la perte des bateaux. Pourtant, l'abbé Boyer constate, sous la date du 1^{er} janvier 1775 : « Le grégaie qui règne depuis quinze jours a été si furieux cette nuit que plusieurs bâtiments se sont trouvés en perte dans le port. Malgré le prompt secours qu'on leur a donné dans la nuit, une polacre française chargée de cendres s'est brisée contre le môle auprès de la Calcara, par la faute du capitaine. Personne n'a péri, mais le dommage est estimé à vingt-cinq mille écus⁷¹ ».

Boyer annonce à son correspondant l'arrivée par bateau de deux ambassadeurs. Sous la date du 6 octobre 1776, il inscrit : « M. de Saint-Priest, ambassadeur de France à Constantinople, et Madame son épouse sont arrivés en dix jours. Ils feront ici leur quarantaine et se rendront à Toulon sur la même frégate *La Mignonne* commandée par M. de Tramont. On dit que ce ministre a de grandes affaires à traiter à Versailles⁷² ». Cette visite est particulièrement intéressante parce que, non seulement elle inspire au visiteur son ouvrage *Malte par un voyageur français*, mais elle sert d'illustration à la façon dont le Grand Maître recevait l'ambassadeur du roi et son épouse⁷³. La visite du deuxième ambassadeur, qui s'appelle Hadj Mahmud, ambassadeur du Bey de Tripoli, est précédée par l'envoi de la part du Grand Maître « pour l'avantage du commerce, des sauf-conduits pour six bâtiments ».

Malgré ses dimensions minuscules, sous la domination de l'Ordre, Malte avait gagné la renommée d'être « le boulevard de la chrétienté ». La marine de l'Ordre, quoique petite, non seulement assurait la police de la Méditerranée, mais fournissait à la marine de divers Etats européens ses amiraux, chefs d'escadre, capitaines, marins et matelots. Ce côté « utile » n'est plus. Il reste, cependant, un trésor littéraire qui nous permet de revivre ce passé. Images de faste et de splendeur, de privations et de maladies, de batailles et leurs conséquences :

71 *Ibid.*, 25 v°.

72 Il s'agit du chevalier François-Emmanuel Guignard, comte de Saint-Priest, qui retrouve à Malte son frère, Charles-Antoine-Fulcrand, lui aussi chevalier de Malte.

73 Ce n'est pas la première fois que l'ambassadeur du roi s'arrêtait à Malte en route pour ou de retour de Constantinople. Voir Guilleragues, *Correspondance*, (éd. F. Deloffre et al, Paris-Génève, 1976), 1, 91-94. La lettre datée du 30 septembre 1679 adressée à Pomponne, ministre des Affaires Etrangères à Paris, est un récit du séjour à Malte de cet ambassadeur entre le 27 septembre et le 2 octobre 1679. Guilleragues avait quitté Toulon seize jours auparavant et était en route pour Constantinople.

estropiés, morts ou esclaves, perte, fuite, victoire, vainqueurs et vaincus ; récits éloquents que la mer ne cesse de raconter à ceux qui y prêtent l'oreille.