PALMGITE Tozeur : un Ibis à la tunisienne

Les touristes sont peut-être les plus impatients de le voir ouvrir. L'hôtel PALMGITE n'attend plus qu'une ultime intervention de la STEG pour accueillir ses premiers clients. Mais déjà, le bouche-à-oreille a fonctionné et des Algériens de passage à Tozeur viennent s'enquérir de la date d'ouverture.

L'engouement pour le premier hôtel économique de qualité de la région tient à son concept (voir **notre article**), qu'on pourrait résumer par la formule : « le confort d'un grand hôtel à petit prix ». En effet, la chambre est proposée à 59 dinars en double et à 79 dinars en triple, ce qui en fait un établissement idéal pour les familles et les touristes en quête de découverte du Sud tunisien, ou de passage vers d'autres régions.

Sa cafétéria-snack, déjà ouverte, offre aux locaux et aux touristes un lieu de rencontre et de détente pour un thé, un beignet au petit déjeuner ou une pizza le soir.

D'une capacité de 19 chambres et une suite, le PALMGITE a nécessité un investissement total de deux millions de dinars. Il représenterait pour son promoteur, Mongi Loukil, le premier maillon d'une chaîne d'hôtels d'étape qui s'implanteront notamment dans le Nord-Ouest et le Sud tunisiens pour répondre aux besoins d'hébergement à petits prix des touristes.

En somme, ce nouvel hôtel a été pensé comme « un Ibis à la tunisienne », d'où

le soin apporté à la literie et au confort des chambres. On lui espère le même succès – même s'il n'aspire pas au même développement.

Syphax : le mystère du Tunis-Montréal

Le vol Tunis-Montréal n'existe plus, sauf pour M. Mohamed Frikha…

Le dernier communiqué de la compagnie Syphax Airlines, daté du 5 septembre, démentait les informations annonçant l'annulation du vol Tunis-Montréal après le 19 septembre, préférant parler de *« régulation de certaines dates de ses vols »*.

Pourtant, en appelant aujourd'hui aussi bien les agences Syphax que d'autres agences de voyages, la réponse est sans ambiguïté : ce vol n'existe plus et personne ne sait quand il reprendra. Certaines agences de voyages indiquent même que les voyageurs du vol du 11 septembre ont déjà été redirigés vers la RAM.

Une réalité que seule la direction de la compagnie s'obstine à nier. A toute demande de réservation pour Montréal, le site internet de Syphax continue de répondre par le message : *« Le traitement de votre demande pose quelques difficultés »*…

Retard à l'allumage ou dédain envers les clients ? Seul Mohamed Frikha, encore PDG de la compagnie jusqu'au 15 octobre, pourrait répondre à cette question.

LM

La FTH et l'UGTT unis contre l'AMC

Face au gouvernement qu'ils soupçonnent de vouloir passer en force la loi sur l'AMC, les syndicats ouvrier et patronal haussent le ton lors d'une conférence de presse commune.

La loi sur la création de la société de gestion d'actifs, ou AMC (Assets Management Company), pourrait être votée avant la fin de ce mois. Un vote qui, pour Radhouane Ben Salah, président de la FTH, créerait *« une situation catastrophique »* pour le secteur, selon les termes qu'il a employés lors de la conférence de presse commune tenue aujourd'hui avec l'UGTT.

Le président de la FTH est rejoint dans ce constat par Belgacem Ayari *(photo, à g.)*, secrétaire général adjoint de l'UGTT, qui souligne le manque de transparence qui a prévalu dans l'élaboration de cette loi. *« Le gouvernement agit sans consultation des partenaires sociaux »*, précise celui-ci, avant d'ajouter : *« S'il agit ainsi, c'est qu'il a quelque chose à cacher ; cette méthode ouvre la porte à toutes les suppositions »*.

Son collègue Habib Rjeb, en charge du secteur des services à la centrale syndicale, n'a pas eu ces précautions langagières et a décrit cette loi comme *« un complot contre le secteur du tourisme et ses travailleurs ».*

La FTH, pour sa part, a présenté une étude détaillant les manquements et dangers de la future loi. Son président a toutefois précisé que l'AMC pourrait contribuer à la résolution du problème de l'endettement à condition de *« délimiter ses attributions et de déterminer son périmètre d'action »*. Une des maladresses de cette future loi, soulignée par Habib Bouslama, président de la FRH Hammamet, est qu'elle prétend s'appliquer sur toutes les dettes accusant trois ans de retard à partir de la date de création de l'AMC. Une telle mesure, si elle est appliquée, mettrait sous la coupe de l'AMC des hôtels qui ont vécu les difficultés postrévolutionnaire à partir du mois d'août 2011, soit le plus grand nombre des établissements du pays.

UGTT et FTH ont appelé le gouvernement à ouvrir le dialogue avec les partenaires sociaux pour mieux préparer la loi sur l'AMC. Pour les deux syndicats, cette conférence de presse est la première des actions qu'ils mèneront ensemble. Sera-t-elle suivie d'une grève générale du secteur du tourisme ? A cette question, Belgacem Ayari a répondu : *« Si le gouvernement veut une grève générale, il aura une grève générale ».*

*Lire aussi notre article **“Future AMC : massacre à la tronçonneuse”** et notre **entretien avec Laurent Gonnet de la Banque Mondiale**.*

Christian Blanc, PDG de Syphax Airlines

Mohamed Frikha cède son poste de PDG de Syphax Airlines à Christian Blanc, ancien PDG d’Air France .

Selon un communiqué reçu aujourd’hui de la compagnie Syphax Airlines, Mohamed Frikha cède son poste de PDG à Christian Blanc, ancien PDG d’Air France dans les années 1990.

Le communiqué précise : *« Le conseil d’administration de la compagnie Syphax Airlines s’est réuni le mercredi 10 septembre 2014 suite à la convocation faite par son Président Directeur Général. Vu ses engagements personnels, Monsieur Mohamed Frikha a exprimé sa volonté de démissionner de son poste de Président Directeur Général afin de se consacrer à ses engagements citoyens et de préserver les intérêts de la compagnie et ceux de ses actionnaires. »*

Le communiqué poursuit : *«Le conseil d’administration se félicite de la nomination de Monsieur Christian Blanc, expert de renommée internationale et ancien dirigeant dans le domaine de l’aviation civile, en qualité de nouveau Président Directeur Général de la compagnie Syphax Airlines pour continuer le développement stratégique et le renforcement du management de la compagnie. »*

Déchets à Djerba : les professionnels se rebiffent

La fédération hôtelière de Djerba-Zarzis appelle au boycott des taxes hôtelières et environnementales tant que le problème des déchets ne sera pas réglé…

Devant l'accumulation des détritus et la dégradation continue de la situation environnementale, la Fédération Régionale de l'Hôtellerie de Djerba-Zarzis réagit devant ce qu'elle considère comme *« un gâchis environnemental à même de compromettre la pérennité de l'activité touristique »*.

En effet, la FRH appelle dans un communiqué adressé à ses adhérents *« tous les opérateurs et surtout hôteliers à s'abstenir de payer la taxe hôtelière de 2% et la TCL de 0,2% »*. Ce boycott devrait devenir effectif à partir de ce mois et *« jusqu'à ce qu'on commence un traitement rigoureux des déchets dans la région »*, explique le communiqué.

DJERBAHOOD : Erriadh, capitale mondiale du Street Art

Un projet qui suscite l'enthousiasme des médias internationaux, du New York Times à la chaîne Arte…

Le galeriste parisien Mehdi Ben Cheikh peut dire qu'il est en train de réussir son pari : créer à Djerba un musée idéal du Street Art – un projet gigantesque, et une première mondiale. Depuis juin dernier, plus de 100 artistes venus du Chili, des Etats-Unis, du Japon, d'Afrique du Sud ou encore d'Arabie Saoudite se succèdent pour peindre fresques et graffiti sur les murs du village d'Erriadh.

En attendant son inauguration officielle le 20 septembre, le village métamorphosé attire déjà les curieux. Et, surtout, des journalistes du monde entier. Au 31 août, Mehdi Ben Cheikh se réjouissait de compter déjà 400 articles dans la presse internationale consacrés à son projet baptisé Djerbahood. *« On s'est donné pour objectif d'atteindre les mille articles »*, confie-t-il. Déjà, l'événement a été relayé par le **New York Times**, **Télé Matin** et bientôt Le Monde, la chaîne Arte…

En haut : œuvre de Liliwenn (France).
Mehdi Ben Cheikh, organisateur du projet Djerbahood. A droite, œuvre d'Ethos (Brésil).

Fondateur d'Itinerrance, une des rares galeries d'art consacrées au Street Art, Mehdi Ben Cheikh s'est acquis l'an dernier une renommée mondiale en organisant la "Tour Paris 13" : une tour, vouée à la démolition, entièrement couverte de fresques et de graffiti et qui a accueilli plus de 30 000 visiteurs en un mois. Outre la renommée mondiale, il en a tiré un énorme carnet d'adresses parmi les journalistes.

« Après la Tour 13, tout le monde s'attendait à ce que je fasse une autre tour et j'ai reçu d'innombrables propositions. Mais cela ne m'intéressait pas de refaire la même chose. Le concept de Djerbahood me permet de transiter toute cette publicité sur la Tunisie. De plus, c'est hyper intéressant pour les artistes car ils interviennent sur une architecture inhabituelle : des voûtes, des coupoles… », raconte-t-il.

Pour mener à bien son projet, il a pu compter dès le début sur le soutien de l'ambassadeur de Tunisie en France, Adel Fekih : *« C'est lui qui m'a toujours sauvé ! »*, dit-il. Quelques mécènes privés tunisiens ont aussi apporté une précieuse aide financière et logistique. Le plus dur à convaincre aura été le ministère du Tourisme, qui a fini par promettre une enveloppe de 120 000 dinars.

Un parcours où les œuvres se fondent dans leur environnement…

Ci-dessous, Awel Diaz (Porto Rico), Swoon (USA)…

…et à droite : Roa (Belgique), un “hors-piste” dans les ruines de Ksar Ben Ayed, à quelques kilomètres d’Erriadh.

« Il faut comprendre qu’on est en train d’innover : une exposition permanente à cette échelle, ça n’a jamais été fait », s’enthousiasme Mehdi Ben Cheikh. Le Street Art est aujourd’hui un mouvement artistique à part entière, passé de la marginalité à la respectabilité. C’est ainsi qu’un des participants à Djerbahood, le Tuniso-Français eL Seed, a déjà décoré un mur de l’Institut du Monde Arabe à Paris, des foulards et des valises pour Louis Vuitton…

Ce mouvement soulève aussi un énorme intérêt médiatique. De plus, *« chaque artiste compte 100 000 à 1 million de fans »* sur les réseaux sociaux, insiste Mehdi Ben Cheikh. Et justement, les artistes participant au projet ont été conquis par l’expérience. Certains ont fait 27 heures de voyage pour passer quelques jours à Djerba, et tous ont trouvé *« géniaux »* le pays et ses habitants.

L’artiste eL Seed au travail sous le regard des enfants d’Erriadh.

Si on associe parfois le graffiti au vandalisme, le **projet Djerbahood**, au contraire, est très organisé. Munis d'une autorisation émanant du ministère du Tourisme, les organisateurs ont requis l'accord de la municipalité et de chacun des propriétaires avant de confier à chaque artiste un ou plusieurs murs, en fonction d'une logique d'ensemble. Ils imprimeront des plans pour les visiteurs, et disposeront des éclairages pour créer une animation la nuit. Cela encouragera l'installation de restaurants, de cafés… *« comme en Espagne ou en Italie, où on trouve une animation nocturne formidable dans certaines petites villes loin de la mer »,* rêve Mehdi Ben Cheikh.

Quel sera l'avenir de Djerbahood ? *« S'il y a la volonté du côté tunisien, on continuera à envoyer régulièrement des artistes »*, promet son organisateur. Une petite structure sur place s'occupera de gérer l'hébergement, d'attribuer les emplacements… Les œuvres seront protégées par un vernis. Elles pourront durer, comme elles pourront être détruites et remplacées par d'autres…

Le Street Art est par nature un art de l'éphémère. Mais si les Tunisiens le souhaitent, Djerba restera inscrite à jamais dans l'histoire de ce mouvement actuellement sous le feu des projecteurs du monde entier.

Lire aussi : **Djerbahood, la magie a opéré**

Effet boule de neige : le peintre Tahar Mguedmini, venu “en voisin”, s’est joint au mouvement de Djerbahood avec deux œuvres réalisées incognito. ❎

Mohamed Amouri : l’Hasdrubal maintient le cap

Si la chaîne Hasdrubal connaît des difficultés de trésorerie communes à l’ensemble de l’hôtellerie, son fondateur Mohamed Lamouri, remis de sa maladie, défend avec fougue ses choix d’une hôtellerie de qualité.

La mise en vente de l’Hasdrubal Djerba a pu susciter des interrogations sur la santé de la chaîne Hasdrubal et plus précisément sur la justesse du choix de l’hôtellerie de luxe dans une destination de plus en plus ancrée dans une offre “moyen et bas de gamme”.

Rencontré au siège de la SET, le PDG et fondateur de la chaîne Mohamed Amouri, remis de sa maladie, s’amuse de la question. *« La conjoncture est mauvaise. Nous pourrons céder un actif pour renflouer notre trésorerie, mais nous ne changeons pas de cap »*, assène-t-il. Pour ce pionnier de l’hôtellerie haut de gamme en Tunisie, les hôtels low cost ne sont en fait qu’une tromperie du client, et le All inclusive est *« une négation du service au client, et donc de l’hôtellerie même »*. Car pour Mohamed Amouri, le tourisme n’a d’avenir que dans le service au client ; changer cela revient à *« ajouter de la misère à la misère »*.

« D’ailleurs, se demande-t-il, notre pays a-t-il vraiment le choix ? La clientèle haut de gamme est la seule qui peut sécuriser l’avenir du secteur, ce n’est pas une clientèle qui nous vient par défaut, c’est une clientèle fidèle qui échappe aux TO classiques. Depuis la révolution, nos clients revenants représentent 60% de l’ensemble alors qu’ils n’étaient que 30% auparavant ». Chiffres à l’appui, M. Amouri reprend sa plaidoirie en faveur d’une hôtellerie de qualité : *« De 300 000 DT lors de notre premier hôtel à*

Kantaoui au début des années 80, nous en sommes à 250 millions d'investissement à ce jour ; cet argent a bel bien été généré par nos hôtels », tient-il à préciser. Et si l'occupation n'est pas au rendez-vous depuis la révolution, Mohamed Amouri n'en a cure : *« On ne perd pas d'argent et nos recettes moyennes par nuitée restent acceptables »*, soutient-il (il nous tend un relevé des chiffres des hôtels pour la période allant de janvier à juillet : la recette moyenne de l'Hasdrubal Hammamet est de 296 DT, et elle est de 341 DT pour l'Hasdrubal Prestige).

Pas d'inquiétude donc pour la chaîne Hasdrubal, qui réfléchit déjà à son développement. *« L'option hôtel de ville figure parmi nos choix de développement »*, affirme Raouf Amouri, Directeur Général des hôtels Hasdrubal. Affirmation à propos de laquelle son père éprouve le besoin de préciser : *« à condition que les dirigeants du pays nous laissent travailler comme nous l'ont fait Bourguiba et Ben Ali »*. Cette précision nous renvoie au rôle de l'administration du tourisme qui est, selon M. Amouri, *« de permettre aux entrepreneurs de faire ce qu'ils savent faire mieux que quiconque : investir, créer des emplois et de la valeur ajoutée »*.

Des propos qui rassurent quand on sait le grave accident de santé qu'a connu Mohamed Amouri il y a quelques années : non seulement il a recouvré ses pleines capacités, mais il a encore gagné en mordant.

Malte et la Tunisie, histoires croisées

Entre Malte et la Tunisie il y a la langue, l'histoire, Darghouth, les cochers, les maqroudhs, la sœur d'Elyssa…

Ne dites plus *« Malta hnina, khobs wa sardina »*. Les Maltais ne vivent plus dans la pauvreté, et tirent des revenus conséquents du transport maritime, des casinos en ligne, des services bancaires et… du tourisme, domaine dans lequel ils nous font concurrence.

Mais c'est bien la misère qui les a conduits jadis à s'installer par milliers

en Tunisie. Cochers, éleveurs de chevaux de course, maçons, tonneliers, tenanciers de bars, pêcheurs ou chauffeurs de taxi… il fut un temps où les Maltais faisaient partie du paysage, que ce soit à Tunis, Sfax, Nabeul ou Djerba. Au 19e siècle, ils représentaient plus de la moitié des chrétiens installés en Tunisie, et jusqu'aux trois quarts dans certaines villes du littoral. Des chrétiens qui se mêlaient facilement aux Tunisiens grâce à leur proximité linguistique. Car la langue maltaise est à l'origine un dialecte arabe, et plus précisément tunisien.

La langue maltaise, héritage tunisien

Petit archipel rocheux (316 km² au total, moins que Djerba !) perdu au milieu de la mer quelque part au sud de la Sicile, Malte a été conquise par les Arabes de Tunisie peu après cette dernière, en 870. Passant du règne aghlabide à celui des Fatimides, puis sous la domination des Normands tolérants et ouverts à la civilisation arabe, elle restait encore majoritairement musulmane lorsque Malte a été rattachée, avec la Sicile, au Saint Empire Romain Germanique. Jusqu'à ce que les derniers musulmans soient forcés à la conversion ou à l'exil, au milieu du 13e siècle.

De ce passé musulman, Malte n'a gardé quasiment aucune trace matérielle, si ce n'est quelques pierres tombales. Elle est aujourd'hui un des pays les plus catholiques d'Europe. Mais elle a conservé un héritage immatériel de ses conquérants du 9e siècle : la langue. Un dialecte arabe, plus précisément tunisien, transcrit en lettres latines, et dont la prononciation a évolué au fil des siècles tout en s'enrichissant de nombreux mots italiens et anglais (car Malte a été britannique pendant un siècle et demi). Le maltais est donc un cas unique au monde : une langue sémitique écrite en caractères latins, et un dialecte arabe promu au rang de langue officielle.

1. Vu dans le village de Kercem. De l'arabe tunisien, le maltais a conservé la grammaire et même les noms des jours ("gimgha"= jemaâ) et des mois ("awissu").

2. Une notice sur la Malte préhistorique, au musée archéologique de La Valette, qu'on pourrait retranscrire ainsi : « Er-rabta beyn el bni-adam wal "animali" hiya "complessa" wa "affascinanti"… »

Ci-dessous, en prononciation approximative (à noter : le X se prononce "ch" et le G se prononce "j") :
1. « Khrouj mhouch "permess" ». 2. « Naddhaf wara l-"pet" taâk ». 3. « Tarmich barra »

Des noms et des lieux

A Malte, les noms des villes sont presque tous d'origine arabe, à commencer par l'ancienne capitale Lmdina – aujourd'hui une ville-musée – et son ancien faubourg Rabat. La ville principale de Gozo, la deuxième île de l'archipel, s'étend au pied d'une citadelle et s'appelle aussi Rabat ; c'est du moins ainsi que la nomment couramment les Maltais, car son nom officiel est aujourd'hui Victoria, en l'honneur de la reine d'Angleterre.
Impossible de citer tous les autres noms de lieux d'origine arabe : Sliema (Slama), Iz-Zejtun (Zeitoun), Ghajn Tuffieha (Aïn Touffaha), In-Nadur, Il-Mellieha, Il-Qala ta' San Niklaw…

Et les noms des îles elles-mêmes ? La deuxième île de l'archipel, Gozo, était connue dans l'Antiquité sous le nom de Gaulos, puis Gaudos ; les Maltais l'appellent toujours Ghawdex. La troisième, Comino, a pour nom maltais Kemmuna : souvenir d'une ancienne spécialité de l'archipel maltais ? Au Moyen Âge, le cumin était, avec le coton, une de ses principales productions.

Quant au nom de Malte elle-même, il vient de Melita, son nom antique. Selon certains, ce nom dériverait du latin *mel* (miel). Et il est vrai que Malte est aujourd'hui réputée pour son miel. L'importance de l'apiculture sur l'archipel était déjà signalée au Moyen Âge par Al-Himyari et Al-Idrissi – on peut même voir à Xemxija (prononcer "chemchiya") une ruche ancienne formée d'un grand nombre de niches creusées dans le roc.
Mais selon d'autres, le mot Melita aurait pour origine le phénicien *mlt* (halte, refuge)… En effet, Malte était appréciée tout au long de l'histoire pour ses ports naturels bien abrités. Et c'est le Grec Diodore de Sicile qui, le premier, a mentionné Melita comme une fondation phénicienne et un refuge sûr pour leurs bateaux ; elle était déjà à cette époque sous domination romaine.

Diaporama : Balcons fermés, toits en terrasses, volutes en fer forgé, maisons tournées vers l'intérieur…
les villes maltaises ont conservé l'allure des anciennes médinas…

[nggallery id=29]

1. Cette pierre tombale d'une certaine Maimouna, entièrement calligraphiée en caractères coufiques et datée de 1174, aurait été découverte à Gozo (12e s.).
2. Bas-relief (musée de la Valette).
3. Des pierres tombales découvertes à Rabat (11e s.).

[nggallery id=30]

Dans l’orbite de Carthage

Les auteurs anciens racontent qu’un roi de Malte appelé Battus était en bons termes avec la reine Elyssa de Carthage ; et que lorsque celle-ci mourut en se jetant dans un brasier, sa sœur Anna trouva refuge à Malte auprès de ce roi. En réalité, c’est bien comme colonie phénicienne que Malte apparaît dans l’histoire écrite. Diodore de Sicile, le premier, mentionne les îles de Malte et Gozo. Elles offraient aux commerçants phéniciens une escale idéale sur la route de Carthage, Djerba ou Motyé, à bonne distance de la Sicile orientale alors colonisée par les Grecs. C’est ainsi que Malte est passée plus tard dans l’orbite de Carthage, avant de se soumettre à la domination romaine.

Curieusement, ces grandes civilisations n’ont pas laissé beaucoup de vestiges sur Malte. En revanche, le pays s’enorgueillit d’avoir conservé les plus vieux temples mégalithiques du monde, témoignage d’une civilisation préhistorique qui a laissé aussi d’étonnantes sculptures. Des vestiges qui permettent à Malte de proclamer ses « 7000 ans d’histoire ».

Diaporama : Malte aux temps anciens.
1. La statue préhistorique surnommée “The Sleeping Lady” – en maltais “Il-Mara Rieqda”. 2. Un sarcophage phénicien en terre cuite. 3. Une urne funéraire en verre de l’époque romaine.

[nggallery id=31]

Ci-dessous : les mosaïques de la villa Domus Romana, à Rabat, sont d’une grande finesse.

Djerba, Kerkennah, Malte… histoires d’îles

Malte a beaucoup en commun avec les grandes îles tunisiennes, à commencer par son nom antique, Melita, qu’on retrouve dans nos deux Mellita de Djerba et de Kerkennah. Mais aussi dans d’autres îles de Méditerranée comme Mljet (ou Meleda) en Croatie.

L’histoire médiévale de ces îles s’est souvent croisée. Malte et Djerba ont longtemps traîné une réputation de “repaires de pirates”. C’est sous ce prétexte qu’en 1135, le roi normand Roger II de Sicile envahissait Djerba – début de la conquête de toute la côte d’Ifriqiya, qui sera perdue par son successeur. En 1284, les Aragonais, qui viennent de conquérir Malte, envahissent et pillent Djerba ; ils n’y resteront qu’une cinquantaine d’années.
Au 15e siècle, les Maltais sont à nouveau sous la menace des “Sarrazins” qui emmènent en captivité un grand nombre d’habitants, dont l’évêque de Malte. En représailles, Kerkennah est pillée par les Aragonais, et 3000 de ses habitants faits prisonniers.
Puis c’est le sultan hafside Abu Faris qui lance 70 bateaux et 18 000 hommes pour dévaster Malte, faisant à son tour plusieurs milliers de prisonniers.
Les îles resteront ainsi, de longs siècles encore, l’enjeu de combats entre puissances rivales, Aragonais contre Hafsides, puis Espagnols contre Ottomans.

Au début du 19e siècle, quand la pauvreté et l’explosion démographique poussèrent nombre de Maltais à l’exil, ils choisirent d’abord Ghar El Melah

(Porto Farina) et Djerba. Dans un premier temps, pour s'y livrer à la piraterie et à la contrebande, puis, plus paisiblement, à l'agriculture et à la pêche aux éponges.
A Djerba, les Maltais, quatre fois plus nombreux que les autres Européens, se regroupaient autour du Fondouk al-Malti. C'est eux qui ont bâti l'église de Houmt-Souk, en 1857, dans le style baroque de leurs propres églises.

A Malte (comme à Djerba) l'eau est rare et précieuse – au point qu'on a recours aujourd'hui au dessalement de l'eau de mer. Et dans les fermes traditionnelles appelées *razzett*, les chambres en étage sont appelées *ghorfas* – comme dans les menzels de Djerba.

1. Le fort Ghazi Mustapha de Djerba : Malte et Djerba ont toutes deux été de grandes bases de corsaires.

2. L'église de Houmt-Souk, construite en 1857 par la communauté maltaise de Djerba.

Pirates, corsaires et batailles navales

S'il est un domaine où Maltais et Tunisiens se sont longtemps disputé la première place, c'est celui de la piraterie et de la "course" – cette sorte de "guerre économique" pratiquée par les corsaires qui, avec l'aval de leur gouvernement, pillaient les villes et les navires de commerce ennemis.

Dès le Moyen Âge, des “pirates barbaresques” sévissaient aux abords de Malte qui devint une base de corsaires, tandis que les Hafsides encourageaient les premiers corsaires musulmans.

Mais ce sont les Chevaliers de l’Ordre de Saint-Jean qui ont fait de la course une véritable industrie. Fondé à Jérusalem au temps des Croisades, cet ordre, après des exils successifs, avait obtenu des Espagnols la souveraineté sur Malte (et, en prime, sur la ville de Tripoli) en 1530. Face au manque de ressources de leur nouvelle patrie, se posant en défenseurs de la Chrétienté, les Chevaliers ont fait de la course la première activité économique de l’île. Et participaient aussi aux expéditions espagnoles contre la Tunisie. En face, les Ottomans prenaient à leur service les plus redoutables corsaires de Tunisie, et à leur tête Kheireddine Barberousse et Darghouth (Dragut). Darghouth, le héros de deux batailles navales mémorables à Djerba contre la flotte espagnole, est détesté des Maltais : en 1551, il a repris Tripoli à l’Ordre de Saint-Jean, et massacré la population de Gozo. Or c’est à Gozo, justement, que le corsaire tunisien devait mourir quelques années plus tard et être enterré. Il participait au Grand Siège de Malte pour le sultan Soliman, en 1565 ; un long siège repoussé par un certain Jean Parisot de la Valette. Ce Grand Maître de l’Ordre de Malte est le fondateur de l’actuelle capitale à laquelle il a donné son nom.

A Malte comme à Tunis, la course fera rage encore deux siècles, générant un énorme commerce d’êtres humains : prisonniers libérés contre rançon, ou vendus comme esclaves. C’est ainsi qu’au début du 18e siècle, Malte comptait dix mille prisonniers algériens et tunisiens. Tandis qu’à Tunis, les esclaves chrétiens se comptaient aussi par milliers – parmi lesquels sans doute bon nombre de Maltais…

Des chevaux et des hommes

Les Maltais aiment les chevaux. Ceux qui ont émigré en Tunisie au long du 19e siècle et leurs descendants étaient bien connus comme conducteurs de calèches. A Tunis, leur quartier de prédilection était Bab El Khadhra et les écuries y étaient nombreuses. Claude Rizzo raconte, dans son roman “Le Maltais de Bab El Khadra”, que l’écurie familiale était attenante à l’immeuble d’habitation et qu’elle servait même à accueillir les fêtes de mariage ou de baptême.
A Malte, les calèches sont toujours présentes dans toutes les villes. Et en hiver, des courses de chevaux ont lieu tous les dimanches à l’hippodrome de Marsa, près de la Valette.

Mais les Maltais ont une autre passion : les oiseaux en cage, auxquels est dédié un marché qui se tient à la Valette tous les dimanches matins.

Itinéraires maltais en Tunisie

C’est au début du 19e siècle que la surpopulation, les épidémies et les difficultés économiques ont poussé les Maltais par milliers sur les routes de l’exil. Dans les années 1840, 20 000 Maltais vivaient en Algérie, en Tunisie, à Tripoli, en Egypte, en Grèce ou à Istanbul. Changeant de pays souvent, et dans leur grande majorité, retournant finir leurs jours à Malte.

En Tunisie, ils étaient 6 à 7000 vers 1840, contre environ 4000 Italiens et

250 Grecs. On en comptait 12 000 vers la fin du siècle. Selon les observateurs de l'époque, ils travaillaient souvent avec les Tunisiens, pêchant aux mêmes endroits, se livrant à des petits commerces, servant d'intermédiaire avec les autres Européens grâce à leur faciliter à parler l'arabe. Des gens modestes le plus souvent, petits artisans et commerçants, pêcheurs, sans oublier les inévitables conducteurs de calèches. Des petits éleveurs aussi : les premiers immigrés sont venus avec leurs chèvres, bonnes productrices de lait.

Sous le Protectorat, ils disparaissaient des statistiques après s'être vu octroyer la nationalité française en 1921. De Tunis à Djerba en passant par le cap Bon et Sfax, on trouvait les familles Micallef, Zammit, Vella, Zarb, Fenech, Xuereb, Cacchia, Muniglia, Spiteri, Vitale, Lupo, Ellul, Gutilla, Montalano, Phillipi, Abelto, Bastianini, Borg, Debono, Barbara, Bartolo, Damato, Farrugia, Gili, Briffa, Caruana… Quelques-uns réussirent à s'élever dans la société en devenant médecins, avocats, négociants… Ainsi, J. G. Ellul, architecte de la Villa Boublil en style Art Déco à Tunis-Belvédère, était le petit-fils d'un immigré maltais.

Délices de Malte

Les gâteaux les plus célèbres de Malte sont les Imqaret (prononcer im'aret), pluriel de Maqrut. De vrais *maqroudhs* coupés en losange, fourrés à la pâte de dattes et frits dans l'huile ou, de nos jours, cuits au four pour être plus légers. Seules différences, la pâte à base de farine et non de semoule, et le parfum (zeste d'orange et anisette ou cannelle). Au goût, ce gâteau ressemble au *kaak* de Kélibia et Menzel Temime.
Les Maltais ont aussi leur propre *kaak bil-assel*, qu'ils écrivent Qagħaq tal-Għasel ; un gâteau en forme de couronne, non pas au miel, mais fourré d'une

pâte de semoule cuite dans de la mélasse noire.

Plus léger que tous ces gâteaux, on pourra préférer déguster la petite poire “bambinella” : exportée avec succès au Royaume-Uni, elle est identique à notre poire *ambri.* Malte et la Tunisie sont les deux seuls pays à la produire.

Les clefs de la réussite ?

Il y a sans doute peu de pays plus mal pourvus par la nature que Malte. Minuscule, aride, rocheux, dépourvu de bonnes terres cultivables, et éloigné de tout – sauf de la Sicile dont il dépendait jadis – l’archipel n’avait pas beaucoup de choix pour survivre au cours de son histoire. Guère étonnant qu’il ait été souvent un repaire de pirates et de contrebandiers. Cependant les Chevaliers de l’Ordre de Malte ont trouvé des moyens ingénieux pour développer leur économie. A partir du 17e siècle, ils offraient aux équipages des navires de commerce des soins gratuits dans leur immense hôpital (une vocation de l’Ordre depuis sa fondation à Jérusalem) en même temps que des entrepôts pour stocker leurs marchandises avec des prix de magasinage très avantageux. Ce qui a fait de l’archipel un carrefour du commerce entre l’Orient et l’Occident.

De nos jours aussi, Malte joue des cartes originales pour porter son économie : plateforme logistique pour le commerce maritime, pavillons de complaisance, régime fiscal avantageux… et dans le tourisme, des niches comme la plongée sous-marine, la plaisance et les séjours linguistiques. Un exemple à méditer…

Kerkennah : en attendant Founkhal

Tout n’est pas bon dans le pétrole. Sa découverte à Kerkennah pourrait menacer le développement du tourisme, à commencer par la future station écologique prévue à Founkhal.

L’AFT vient de lancer un Appel international à manifestation d’intérêt pour la réalisation de la station touristique écologique de Sidi Founkhal. Un projet de 3 000 lits qui attend de voir le jour depuis déjà vingt ans, et qui porte depuis tout ce temps les espoirs des habitants de Kerkennah pour un développement en douceur des îles par le tourisme.

En attendant l’arrivée des investisseurs du tourisme, Kerkennah a vu venir un autre type d’investisseurs : les sociétés pétrolières et gazières Petrofac et OMV. Or la découverte de pétrole dans plusieurs endroits de l’île semble comporter quelques menaces, notamment pour l’actuelle zone touristique de Sidi Frej.

En effet, en plus de ses quatre plateformes d’exploration bien visibles à l’œil nu au large de cette zone touristique, la société autrichienne OMV associée au tunisien TPS s’est autorisée à occuper par ses bateaux une jetée qui servait jusque-là à accueillir des bateaux de plaisance de vacanciers *(photo)*. Les nuisances, visuelles et sonores, causées par ces bateaux feraient hésiter les tour operators tentés de commercialiser les hôtels de la station. C’est en tout cas ce que soutient Lotfi Kannou, patron du Residence Club, qui dénonce *« l’installation d’une activité industrielle en pleine zone touristique »*.

Khaled Trabelsi, PDG de l'AFT, est d'avis qu'il ne devrait pas y avoir *« d'activité incompatible avec le tourisme au sein des zones touristiques »* – sans toutefois infirmer ni confirmer "l'incompatibilité" de la présence des bateaux d'OMV avec l'activité des hôtels. Car, rappelle-t-il, *« la jetée est publique, même si elle située en zone touristique »*.

Et c'est cette ambiguïté que semble exploiter la société pétrolière. Elle s'est approprié l'embarcadère de jour et de nuit grâce à un manège bien huilé que nous avons pu observer sur place, et qui consiste à faire occuper le lieu par ses différents bateaux à tour de rôle.

Les bateaux de la société pétrolière OMV en face des hôtels de Sidi Frej : l'un part, l'autre arrive. Au loin, deux stations offshore bien visibles à l'œil nu.

Il serait donc temps que le ministère du Tourisme joue son rôle d'arbitre pour préserver les zones touristiques de Kerkennah. D'autant plus que la future station de Founkhal est elle-même soumise à la convoitise des sociétés pétrolières, puisque l'anglais Petrofac a sollicité à deux reprises l'obtention d'un terrain au sein même de la station. Des demandes jusque-là refusées par le Ministère, mais qui montrent les intentions des pétroliers.

Sidi Frej à Kerkennah : un petit coin de paradis qui ne demande qu'à être préservé.

Fermeture annuelle

MCM, éditrice du magazine en ligne letourismemagazine.com, informe tous ses partenaires que ses bureaux seront fermés pour congé annuel du 17 juillet au 3 août.