

LES CORSAIRES BARBARESQUES DE LA PROSPERITE A LA RUINE

(XVIIIe – XIXe)



DERRAZ Inès 20143311
HAVARD Nicolas 20161083
THOUVIGNON Joy 20162815

Licence 3 – Histoire - Géographie et Aménagement - Social
Année Universitaire 2018-2019

SOMMAIRE

LES CORSAIRES BARBARESQUES

INTRODUCTION	1
I. Les campagnes corsaires d'Afrique du Nord	3
A. Les fondements de la course	3
B. Les pratiques de la course	6
C. Le butin des corsaires	8
II. La course et l'économie du Maghreb	9
A. Les flottes de commerce	9
B. Les échanges commerciaux	11
C. Les négociants	14
III. Le retour en force de l'Occident	16
A. Le dernier retour des corsaires barbaresques	16
B. La guerre d'Alger.....	18
C. Le Maghreb affaibli.....	20
CONCLUSION	23
BIBLIOGRAPHIE	25

LES CORSAIRES BARBARESQUES DE LA PROSPERITE A LA RUINE (XVIIIe – XIXe)

INTRODUCTION

Pendant très longtemps, de la conquête arabe jusqu'au XVIe siècle et même au-delà, les chrétiens, voyageurs, marchands et religieux désignaient bien le Maghreb sous le nom de « Barbarie », le nom « barbaresques » leur était inconnu. Ils disaient et écrivaient les « Maures » ou les « Sarrasins », plus rarement les « Africains ».

Le terme « Barbaresques » est apparu dans les années 1500 en Italie, dans le sens très général de peuples dits « barbares », sans référence particulière à l'Afrique. Dès lors, marins, négociants ou encore romanciers ne parlèrent plus que de corsaires barbaresques et des Etats barbaresques. Pourtant, dès 1500, leur histoire s'inscrivait dans celle de l'empire ottoman, en effet les capitaines dits barbaresques les plus connus dont les frères Barberousse¹, sont majoritairement Turcs ou ce sont des chrétiens renégats². Maître de l'Afrique du Nord après de longues campagnes lancées de Kairouan au VIIe siècle à la péninsule ibérique au VIIIe siècle, ont été à l'origine de la création de plusieurs Etats opposés les uns les autres. Durant les trois siècles de domination ottomane, apparaît l'âge d'or de la course barbaresque, sa prédominance se situe au XVIe siècle. Les capitales des nouvelles provinces ottomanes ne sont autres qu'Alger, Tunis et Tripoli. Les corsaires barbaresques ont une mauvaise image et subissent encore aujourd'hui de nombreuses caricatures. Durant les XVIIIe et XIXe siècles, les événements se précipitent et on voit se succéder au Maghreb une spectaculaire reprise de la course, puis une surprenante innovation économique et enfin l'effondrement des régences.

¹ Jacob, Albanais converti à l'Islam, eut quatre fils : Elias meurt au combat, Aroudj, Isaak et Kheir ed-Din vont eux, devenir des corsaires très célèbres dans l'histoire maritime d'Afrique du Nord. Jacques Heers, les Barbaresques. La course et la guerre en Méditerranée XIVe-XVIe siècle.

² Apostat

L'activité corsaire a organisé l'évolution des régences barbaresques durant ces trois siècles, dès le XVIIe, elles commencent à être autonomes vis-à-vis du pouvoir central d'Istanbul, les amenant à une certaine émancipation diplomatique jusqu'à l'arrivée des dynasties à Tunis et à Tripoli. Les relations entre les régences et les Etats européens vont révéler l'affaiblissement de la course au XVIIIe siècle au profit d'une augmentation des échanges économiques. C'est l'année 1793 qui va marquer le début des guerres suscitées par la Révolution française engendrant un retour de la course barbaresque. Guerre de courses, razzias, esclavage ou encore bombardements, ce sont les affrontements que vont connaître les régences face aux états européens durant toute cette période. De manière surprenante le Maghreb finira par se trouver dans une situation de vulnérabilité, ce qui profitera aux britanniques lorsque la flotte de Lord Exmouth écrasera Alger en 1816.

Dans quelles circonstances les régences barbaresques, alors maîtresses de l'Afrique du Nord depuis plusieurs siècles, vont-elles se voir dominer par les Etats européens ?

Pour y répondre nous verrons dans un premier temps en détail le déroulement des campagnes corsaires en Afrique du Nord, puis la place de l'économie notamment commerciale dans la course et enfin le retour en force de l'Occident au début du XIXe siècle.

I. LES CAMPAGNES CORSAIRES D'AFRIQUE DU NORD.

A. Les fondements de la course.

Ceux qu'on appelle pirates ou forbans désignent ceux qui sont « sans foi, ni loi » alors que le corsaire incarne la vertu de la foi et le respect de la loi. La course c'est la guerre pratiquée par le Maghreb contre les états chrétiens, mené par les corsaires, elle a une dimension légitime et religieuse. Au XIV^e siècle les villes côtières, autonomes, se lancent dans la piraterie pour survivre.

Au XV^e siècle et au début du XVI^e siècle, c'est la Reconquista³ ibérique, ainsi les bases d'occupations se multiplient. En effet on trouve plusieurs présides⁴ en Afrique du Nord : La ville de Ceuta en 1415, Tanger en 1471, Melilla en 1497, Mers el-Kebir et Agadir en 1505, Oran en 1508, Bougie et le Penon d'Alger en 1512.⁵



Au XVI^e siècle c'est donc l'établissement des frères Barberousse à Djerba, les corsaires jouent un rôle décisif dans la Reconquista musulmane du Maghreb face aux espagnols. Au Maghreb on produit déjà des céréales, des cuirs, laines et de l'huile. En 1660, il faut préciser que la suprématie navale est française, elle utilise les bombardements pour obtenir des traités de paix pour commercer avec les régences. Durant cette période, les maghrébins n'ont pas de marine marchande, c'est à la fin du XVII^e siècle que les régences commercent dans l'ensemble de la méditerranée en signant des traités sans consulter le sultan. Au XVIII^e siècle, c'est la fin de la guerre entre l'Islam maghrébins et l'Europe chrétienne, le pouvoir est aux mains des officiers

³ Reconquête par les royaumes chrétiens des territoires de la péninsule ibérique occupés par les musulmans

⁴ Poste fortifié occupé par les Espagnols

⁵ Carte : <https://www.lhistoire.fr/portfolio/carte-lempire-ottoman-xvie-xviie-si%C3%A8cle> consulté le 29/04/2019. Sont entourés les villes possédant un préside, Santa Cruz de Aguer désigne Agadir.

des janissaires⁶. En 1705 à Tunis, le pouvoir est aux mains d'Hussein Ben Ali, à Alger en 1711 c'est Ali Chaouch qui gouverne et à Tripoli, la même année, Ahmed Karamânli. A Alger il faut attendre 1835 pour voir la première dynastie et 1956 pour Tunis.

Concernant les chefs d'Etat, le sultan⁷ a une autorité qui n'est jamais contesté, il possède un moyen de pression sur les régences et recrutent de nouveaux janissaires. Au XVIIIe siècle c'est une période de stabilisation politique. Concernant le système successoral à Alger entre 1671 et 1710, onze deys⁸ se sont succèdent sachant qu'entre 1710 et 1798 il y a eu neuf deys. Pour Tunis entre 1705 et 1814 cinq beys⁹ se sont succédé et enfin entre 1672 et 1711 Tripoli a connu 20 pachas¹⁰.

Le dignitaire militaire désigne les délégués du chef de l'Etat et s'occupe du commandement de l'armée. Les capitaines maghrébins vont s'attaquer aux bâtiments de commerce ou aux zones côtières mal protégées à cause de la disparition de leur commerce maritime, ils seront donc victimes de représailles : les européens vont bombarder leurs ports.

L'esclavage sera pratiqué dans les deux camps. Dans les régences, les corsaires sont vus comme des héros de l'Islam, ils font le djihad¹¹, ce sont des mudjâhid¹². Au XVIIIe siècle on peut trouver des esclaves maghrébins en Espagne ou encore à Malte. Le sultan du Maroc Sidi Mohammed Ben Abdallah utilise la délivrance des captifs comme lever diplomatique : il rachète des esclaves pour réduire le prestige du dey d'Alger. Les marins maghrébins, bien que musulmans, sont nombreux à effectuer le culte des saints pour se protéger de la capture.

En 1600, épuisés par la guerre, les européens signent des traités de paix. L'Espagne s'oppose tout de même à l'empire Ottoman et particulièrement au Maghreb, des corsaires anglais et néerlandais vont s'engager au service des régences d'Afrique du Nord. Entre 1609 et 1614, l'Espagne expulse des centaines de milliers de Morisques¹³,

⁶ Corps de soldats d'élite dans l'armée turque ottomane

⁷ Empereur ottoman

⁸ Titre des souverains de la régence d'Alger sous l'autorité de l'Empire ottoman

⁹ Titre de préfet de l'Empire ottoman, aussi dit « beylik »

¹⁰ Dirigeant de Tripoli, sous l'autorité de l'empire ottoman

¹¹ Guerre sainte

¹² Combattant s'engageant dans le Djihad

¹³ Musulman espagnol converti de force au christianisme

réfugiant au Maghreb, cela apporte à l'économie. Les Nordiques vont quant à eux, apporter l'art du vaisseau. Au XVII^e siècle, Tunis, Tripoli et Alger deviennent les bases de raid corsaires. Concernant le port de Salé au Maroc, en 1617 les corsaires se lance dans la guerre de course, en 1622 on les trouve dans la Manche, en 1627 à Reykjavik et en 1631 en Irlande aux côtés des algériens. Entre 1613 et 1622, il y a eût 963 prises dont 447 néerlandais, 253 français. La quasi-impuissance militaire et la gravité de la situation amène l'action diplomatique. En juillet 1609, Philippe de Beaulieu Persac, aux côtés des espagnols détruit la majeure partie de la flotte tunisienne à La Goulette. En 1628 un traité est signé entre la France et Alger, en 1622 entre l'Angleterre et Alger en 1626 entre la Hollande et Alger par la force. Les esclaves musulmans sont souvent rameurs dans les galères, leur libération est impossible. Entre 1650 et 1660, il y a de 20 à 25 000 esclaves chrétiens à Alger entre 1650 et 1660.

En 1670 les Pays-Bas, l'Angleterre et la France vont doter les navires d'armements, ils surclassent les navires corsaires. Alors que les Pays-Bas signent des traités avec les régences, l'Angleterre et la France utilisent la force. Le Duc d'York, amiral d'Angleterre, détruit 7 vaisseaux en septembre, causant la mort de 22 000 algériens dont plusieurs raïs¹⁴. L'Amiral Narbrough bloque Tripoli, détruit une partie de la flotte, en mars 1676, le pacha est contraint de rendre les prises. En 1682, Alger déclare la guerre à la France et le 26 juin 1683 Duquesne bombarde la ville d'Alger détruisant des centaines maisons et mosquées causant peu de morts, les algériens ont réussis à fuir. En 1684, Tourville arrive à Alger pour signer traité et en 1687, Alger reprend la guerre contre la France.

Les relations des pays européens avec les pays du Maghreb sont différentes et n'utilisent pas les mêmes stratégies. En effet, les Pays-Bas optent plutôt pour une négociation pacifique tandis que l'Angleterre utilisera la force de manière efficace contrairement à la France qui utilisera la force mais obtiendra peu de résultats. On voit une réelle disproportion entre les puissances européennes et les modestes cités corsaire.

Dès 1725, de nouveaux Etats européens cherchent à signer des traités de paix pour commercer avec les régences. L'Autriche va signer cette année avec Alger, Tunis et Tripoli. En 1729, l'Autriche sera suivie par la Suède, puis par la Toscane en 1748 et en

¹⁴ Dignitaire de l'empire Ottoman

1751, le Danemark. Au XVIII^e siècle, la majorité des états européens sont en paix avec les régences barbaresques. Les Etats en guerre sont l'Espagne, le royaume de Naples, la République de Venise et l'Ordre de Malte. La France assure les transports entre le Maghreb et l'Europe, les liaisons avec le Levant ottoman, on appelle cela « la caravane maritime ». Les corsaires vont profiter de la guerre de sept ans qui affaiblit la France et l'Angleterre pour attaquer les navires. Il faut attendre septembre 1791 pour qu'enfin un traité entre l'Espagne et Alger soit signé.

B. Les pratiques de la course.

L'entrée en guerre de l'Angleterre en 1793 aux côtés des Etats alliés contre la France bouleverse l'équilibre maritime en méditerranée. La Marine de guerre française est affaiblie face aux britanniques, on voit la disparition quasi complète des ports maghrébins. En 1796 les troupes de Bonaparte entrent en Italie perturbant la relation entre le Maghreb, Gênes et Livourne. Arrive donc la flotte des Etats-Unis, c'est une proie potentielle car elle n'a pas encore d'accord diplomatiques avec les régences. En 1798, Bonaparte s'empare de Malte et supprime l'Ordre, le sultan contraint ses provinces maghrébines à entrer en guerre contre la France. Les nouvelles proies des régences deviennent donc les navires français, les territoires annexés par la République et les alliés.

Entre 1792 et 1798 Tunis connaît une croissance continue, c'est d'ailleurs sa croissance maximale. Dès 1806, on observe une brutale régression des campagnes qui sera suivie en 1815, par une forte hausse pour finir en 1820. Avant 1792 la course à Alger est modérée, entre 1793 et 1805 on constate un essor spectaculaire avec un pic en 1798. Cependant entre 1806 et 1813, Alger connaît un recul important des campagnes et entre 1814 et 1815 on constate une tentative de reprise qui échoue, l'année 1816 sera l'année de « la survivance »¹⁵ à la limite de l'extinction.

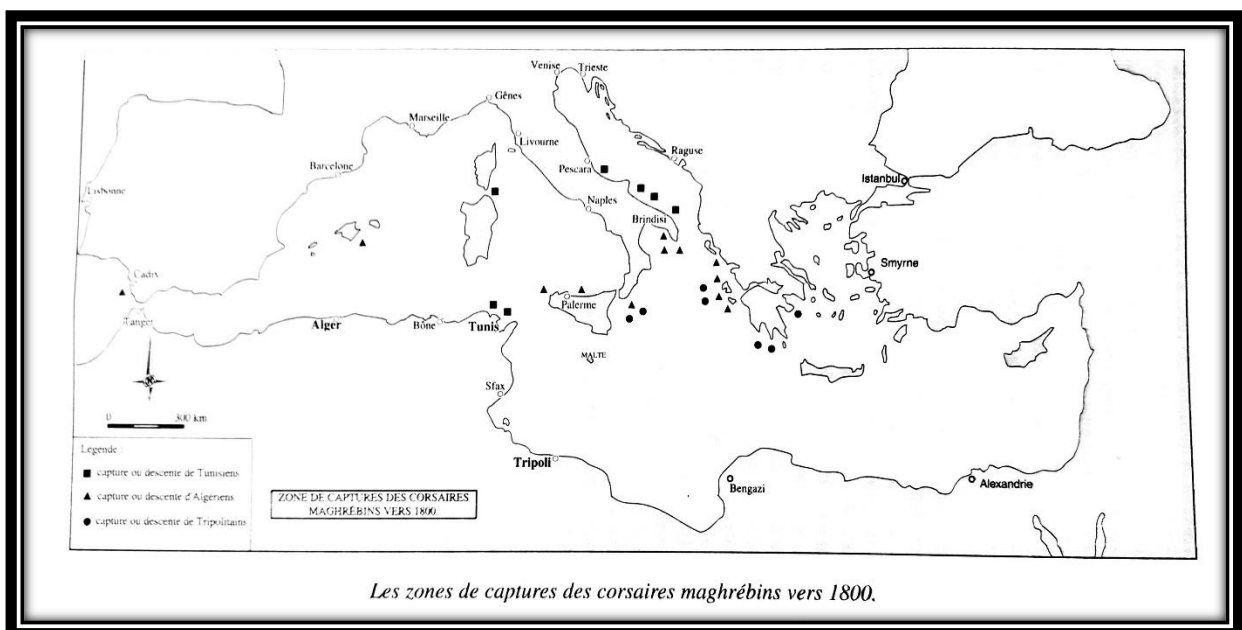
C'est en 1796 que les Etats-Unis se dotent d'une flotte de guerre et en octobre 1800, à la suite d'un retard dans les versements, 4 pachas leur demandent une révision du traité ainsi qu'une augmentation du tribut en argent. Le 1^{er} juillet 1801 les américains ripostent en détruisant des navires, en effectuant un blocus maritime et en bombardant

¹⁵ Daniel Panzac

la ville. Le 10 juin 1805 un traité est signé pour la libération de prisonniers américains en échange de captifs tripolitains.

Concernant les campagnes, on constate qu'elles augmentent en été, en effet à Alger cette augmentation a lieu de mars à septembre, à Tunis de mai à septembre.

Au XVIII^e siècle, les corsaires sont autorisés à fréquenter les ports européens surtout celui de Malte qui est idéal pour faire une escale. La mer ionienne est un entonnoir vers le détroit d'Otrante et est une zone de chasse privilégiée pour les corsaires. Ils effectuent des razzias dans les îles et dans les territoires méridionaux de l'Italie comme en Sardaigne et en Sicile par exemple.



Le but premier des corsaires est de faire du butin, d'avoir des prisonniers en évitant les tempêtes, les ennemis et les ennuis diplomatiques. Une razzia importante serait celle de Septembre 1789 avec l'attaque à Carloforte par des corsaires tunisiens.

De juillet 1798 à octobre 1799, on constate un nombre élevé de capture de navires autrichiens par les corsaires des trois régences qui amène à penser à une véritable concertation entre elles. Le sultan les fait libérer, les régences obéissent malgré leurs intérêts, cela prouve que même si ces régences ont une grande autonomie, le sultan garde un pouvoir supérieur. Le gouvernement paie 200 000 piastres d'indemnisation.

C. Le butin des corsaires.

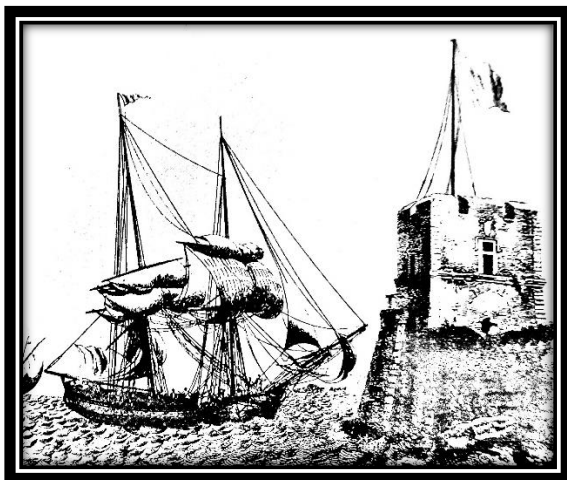
L'essentiel des prises vient de la capture, les navires algériens sont particulièrement grands et idéals pour la poursuite au large, au détriment des côtes. Le butin des corsaires comprend les navires attribués au chef à Alger, Tunis et Tripoli, la valeur de la cargaison est répartie entre les armateurs et les corsaires. Les esclaves proviennent aussi bien des razzias à terre que des captures maritimes.

En méditerranée, l'activité maritime juxtapose les grands navires et les petits caboteurs locaux, les pêcheurs de sardines et les transporteurs de produits exotiques de l'Europe du Nord et des Amériques. Entre 1798 et 1799 on constate un essor spectaculaire de la course, notamment la course algérienne. Il faut préciser qu'ils attaquent seulement les navires de pays avec lesquels ils se sentent en guerre. Les régences ne sont jamais en paix en même temps avec tous leurs adversaires afin de maintenir une certaine pression sur les autres pays. Naples demeurent jusqu'en 1805, pratiquement le seul adversaire d'Alger. La situation géographique de Tripoli explique que les quatre cinquièmes de ses prises soient italiennes. Un navire de Hambourg ont, eux, été victimes des algériens. En Tunisie concernant les esclaves du bagne D'Hammouda Bey, sur 128 captifs, 96 ont été libérés, le but est la rançon. La torture est quasi inexistante, la mortalité est principalement causée par les maladies. Au XVIIIe siècle le renouveau de la course a engendré une augmentation des esclaves. A Alger en 1795 34.4% des esclaves sont espagnols, représentant 217 captifs, ce sont les plus nombreux suite à la guerre entre l'Espagne et Alger. Il y a également 40 captifs portugais qui seront 366 en 1802 et 11 captifs grecs. A Alger et Tunis, les esclaves travaillent dur à la campagne dans l'arsenal, dans les ateliers et dans les chantiers de l'Etat, le sort des esclaves obéit à des règles que précise Venture de Paradis en 1788. Le bey achète un esclave à un prix moyen fixé à 300 piastres tunisienne soit 420 francs. Le bey et le dey sont également armateurs du navire corsaire. A Alger, la valeur moyenne des esclaves en 1798 est de 637 francs, en 1800 elle est de 823 francs et en 1809 de 553 francs. Les corsaires espèrent capturer un haut personnage pour la rançon. En effet le rang social, la fonction, la fortune supposée, le sexe et l'âge détermine l'importance de la rançon.

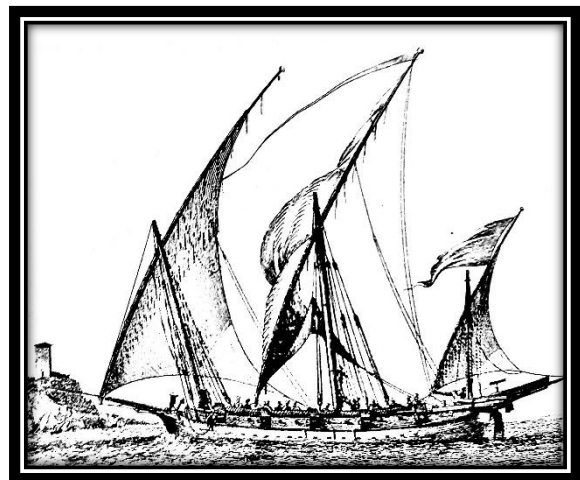
II. LA COURSE ET L'ECONOMIE AU MAGHREB.

A. Les flottes de commerce.

Il est difficile d'estimer l'importance et la composition des flottes de commerces puisque les sources sont délicates à interpréter¹⁶. Les flottes sont, le plus souvent, composé d'une quinzaine de types de navires¹⁷ : parmi eux, seuls trois types semblent avoir été privilégiés par les Maghrébins. Tout d'abord, les chebecs « aux lignes fines » reconnus pour leur vitesse à défaut de sa capacité puisqu'ils ne peuvent embarquer que 25 hommes avec une artillerie de 8 canons alors que les polacres, quant à elles, sont composées de 14 canons et d'un équipage d'au moins 35 hommes et enfin les brigantins. L'autre part des navires proviennent essentiellement des captures effectuées par les corsaires : en 1809, Yûnis Ben Yûnis a acheté une polacre à deux grecs par exemple. Très rapidement, les états maghrébins se dotent d'une flotte se composant de plusieurs dizaines de navires chacun : ce qui équivaut à 140 navires de commerce au total. Ce nombre tend à s'accroître au fil des années puisque la flotte commerciale passe à plus de 800 navires en 1788 : à cette date, elle semble avoir atteint le « sommet de son importance ». L'auteur souligne leur remarquable adaptation aux circonstances en utilisant leurs navires de guerre en tant que navires de commerce.



Brigantin marchand



Chebec à voiles latines

¹⁶ Il y a une absence de toute statistiques globale pour l'époque : les sources reposent sur des contrats d'affrètements, des chroniques locales tandis que d'autres se sont faits par voie orale uniquement comme dans les ports du Levant.

¹⁷ Notamment des bombardes, des brigantins, des chebecs, des chitias, des corvettes, des cotrels, des felouques, des goelettes, des martinganas, des pinques, des polacres, des sandars, des tartanes, des trabacolos et des vaisseaux.

Sur ces flottes commerciales vivent ensemble les capitaines et son équipage. Les premiers commandent les navires qu'ils ont à leur disposition. A la fin du XVIII^e siècle, le Maroc renonce à la guerre de la course alors qu'Alger la pratique toujours entre 1800 et 1815 puisque le transport maritime s'y est ajouté par la suite. On remarque également que les capitaines sont plutôt nombreux tandis qu'une formation de carrière¹⁸ dans le commerce maritime reste cependant très occasionnelle. Le même phénomène est constaté à Tunis : 8 sur 192 raïs corsaires assurent ponctuellement les voyages commerciaux entre 1798 et 1816. Ces raïs sont des marins confirmés. Ils disposent d'un équipage assez réduit variant de 15 à 30 hommes alors que leurs navires sont de plus en plus importants en taille. Finalement, et ce dès 1809, ils finiront par préférer la campagne de course : le corsaire Mohammed Magdich n'effectuera plus qu'un voyage commercial contre sept campagnes. A Tripoli, capitaines et corsaires pratiquent tous deux la course et le commerce maritime, contrairement à Alger et Tunis citées précédemment. En ce qui concerne les rémunérations de ces derniers, elles sont de nature bien différente selon qu'il s'agisse d'un capitaine ou d'un raïs corsaire : ces derniers ont un revenu aléatoire et lié à ses prises tandis que les capitaines sont, quant à eux, salariés¹⁹.

Enfin, les historiens connaissent assez bien la composition des équipages enrôlés sur ces navires : d'une certaine façon, les hommes embarqués sont enregistrés sur une liste où leur nom et fonction sont énoncés, et d'une autre, il arrive que leur origine géographique et leur âge soient également mentionnés mais cela reste plutôt un cas d'exception pour l'époque. Très souvent, le nombre d'homme à bord dépend très grandement du type de navire utilisé : ainsi une corvette peut compter 55 hommes alors qu'une bombarde n'en compte que 5 tout au plus. De plus leur composition est très largement diversifiée puisqu'en plus de compter le raïs et les matelots, on peut également trouver des *direttore*²⁰ au nombre de 2, 13 pilotes, 14 écrivains et *nostromo*²¹ et 7 second exerçant des fonctions d'encadrement. Ces chiffres, comme nous l'avons précisé, sont variant selon la taille du navire : en 1810, une polacre a

¹⁸ En tant que raïs corsaires.

¹⁹ Les capitaines peuvent recevoir des primes par les affréteurs mais aussi peuvent avoir des bénéfices sur leur commerce notamment en ce gardant la « pacotille ».

²⁰ Représentant direct du propriétaire du navire.

²¹ Maître d'équipage.

embarqué le raïs et son second, un seul pilote, un *nostromo* et son adjoint, un écrivain et son suppléant, un cuisinier, un charpentier, deux canonniers et bien sur 34 matelots. Ces matelots sont principalement composé de musulmans comparé aux chrétiens alors qu'au niveau des cadres c'est l'inverse²². En ce qui concerne leur origine géographique, on remarque que les musulmans proviennent très majoritairement de Bizerte, Tunis, les îles Kerkena, Djerba ou encore Zuara alors que les chrétiens sont des italiens, des dalmates ou des grecs. Les raïs sont, dans la plupart des cas, âgés entre 30 et 35ans, le *direttore* lui doit avoir au moins 45 ans tandis que les matelots ont, pour la plupart, entre 20 et 40 ans. Deux mousses²³ sont également à bord.

B. Les échanges commerciaux.

Au début du XIXe siècle, les échanges commerciaux se pratiquent de diverses manières : nous en comptons au moins cinq pratiques commerciales pour l'époque. Pour commencer, nous avons l'association égalitaire, aussi appelée *shîrka*. C'est une pratique très répandue où chaque partenaire engage au moins la moitié du capital en argent ou en marchandises. En règle générale la durée de ce genre d'association varie d'un an à cinq ans. De même que cette pratique n'est pas exclusive puisque les négociants peuvent investir dans plusieurs *shîrka*²⁴. Une seconde forme très ancienne existe : il s'agit de la commandite, qîrat, où un financier confie à un commerçant une certaine somme d'argent ou des marchandises afin que ce dernier fructifie ce capital. Lorsque la commandite touche à sa fin, l'investisseur récupère son capital et les bénéfices sont partagés²⁵ si l'affaire a été une réussite. Si au contraire l'affaire a échoué, il est prévu que le commanditaire doit rembourser une partie du capital au financier : dans les contrats appelés *mudâraba*, s'il est prouvé que le premier n'a pas respecté sa course, il peut être accusé de faute professionnelle. Puis nous avons la vente à crédits où il est recommandé de s'engager par écrit comme le suggère le Coran. De même que les transferts d'argent sont très appréciés puisqu'il existe deux façons de procéder : la première consiste pour un négociant de remettre des *surra*²⁶, à des personnes de confiance qui devront les amener à son correspondant. Souvent,

²² Selon le livre, 58% des matelots sont musulman contre 42% chrétiens. Au niveau des cadres, les chrétiens occupent les ¾ des postes.

²³ Le plus souvent, un mousse musulman et un autre chrétiens âgés d'une douzaine d'année.

²⁴ Investir dans plusieurs association permet aux négociants d'augmenter leur profit.

²⁵ Généralement à parts égales.

²⁶ Sacs contenant des espèces.

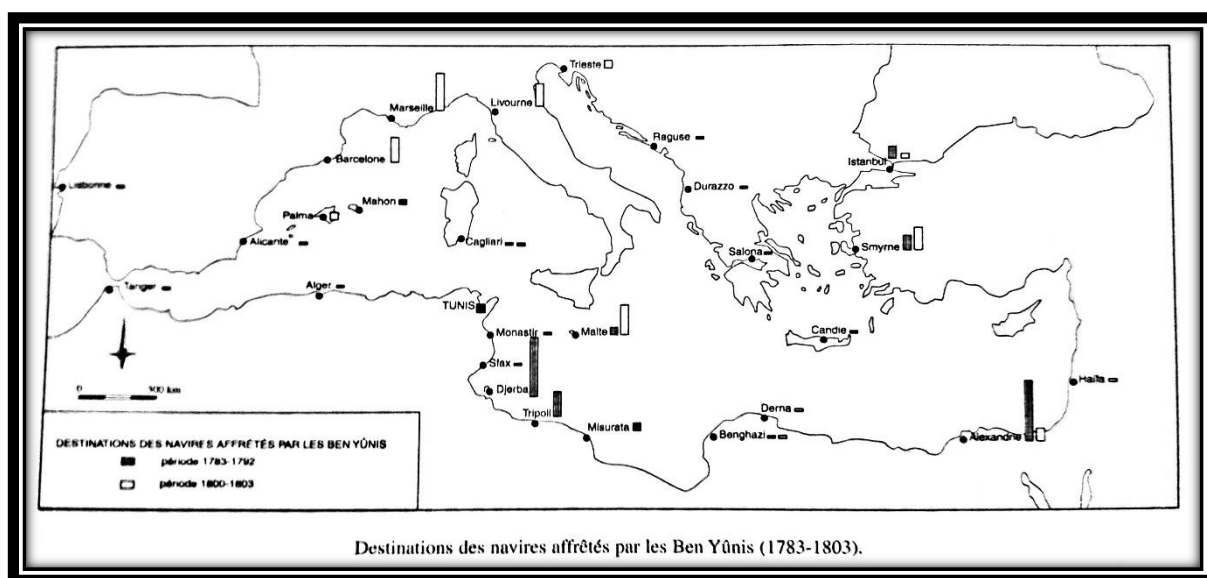
ces personnes avaient elles-mêmes affaire à d'autres porteurs pour transporter ces sacs jusqu'à son destinataire final. La confiance fut finalement renforcée en considérant les *surra* comme des *amâna*²⁷ leur attribuant alors une protection divine. La seconde manière, la *bulîsa*, est considérée comme une lettre de change primaire : elle permet le transfert d'argent en évitant d'envoyer du numéraire. On remarque également qu'il existe des litiges et des contestations au sein d'un certain nombre d'associations commerciales au vue des nombreux procès encourus par des commanditaires contre leurs commandités. Selon Daniel Panzac, le procès fait ressortir « l'importance du capital engagé » puisque ces procès montrent les principaux risques encourus par le commerce maritime : le premier étant les hostilités entre les diverses régences du Maghreb qui font que les commerçants préfèrent renoncer à leur voyage, et le second étant les endommagements des marchandises transportées dus aux intempéries.

Sur ce dernier point, les historiens insistent sur le fait que les intempéries ont tendance à perturber les échanges commerciaux : en effet, les commerçants ne disposent pas encore de moyens convenables pour maîtriser le temps et la durée de leurs voyages. Il y a donc une irrégularité des durées des voyages maritimes commerciaux : les sources administratives du port de Marseille nous renseignent très précisément sur ces voyages. En 1802, un navire en provenance du Maroc met un peu plus de 10 jours pour rejoindre Marseille alors qu'un autre navire, pour ce même trajet, va mettre 42 jours de navigation : cette différence d'une trentaine de jours s'explique notamment par le fait que certains navires doivent faire des escales contrairement à ceux qui font le trajet en seule traite. De plus, selon les contrôles sanitaires du port marseillais, tous les navires venant du Levant et de Barbarie sont considérés comme étant « infectés » puisque les européens estiment que ces deux lieux sont des « foyers permanents » de l'épidémie de la peste. Les négociants et les raïs doivent alors effectuer une déposition devant les intendants de santé. Ces intendants vont alors imposer aux arrivants une « quarantaine d'observation minimale » d'une durée de trois semaines. Cette durée varie selon le pays dans lequel on se trouve, par exemple en Espagne la mise en quarantaine est de 15 jours. Les passagers et les marchandises sont, par la suite, débarqués dans un lazaret tandis que l'équipage mène le navire dans une anse.

²⁷ Appelés aussi « dépôts sacrés ».

S'il n'y a aucun souci sanitaire au bout de ses semaines d'observation, les navires peuvent récupérer leurs biens²⁸ pour ensuite s'amarrer au port de Marseille afin d'y commencer leurs affaires commerciales. Finalement, pendant le blocus des anglais, la plupart des navires commerciaux maghrébins circulant dans la Méditerranée va être de plus en plus contrôlée par les forces anglaises et françaises : en décembre 1812, la goélette *Messaouda* en partance de Tanger est arrêtée successivement par les anglais le 9 à Malaga, le 14 à Barcelone et le 17 sur l'île Mayre. Ce genre d'arrestation perturbe les trafics maritimes puisque les navires sont immobilisés durant plusieurs heures. Cela montre que les maghrébins ont su s'adapter au commerce maritime qui était essentiellement, pour l'époque, aux mains des grandes puissances européennes.

Comme nous le démontre cette carte ci-dessus, l'entreprise commerciale maritime des Ben Yûnis²⁹ est plutôt bien implantée sur la quasi-totalité des côtes méditerranéennes : notons que d'autres négociants³⁰ sont également présents sur ces lieux. Ces implantations maghrébines nous renseignent sur les différents produits échangés dans ces nombreux ports européens : ainsi on découvre que les navires embarquaient surtout de la laine en balles, de la soude en barilles et des jarres remplies d'huile en très grande quantité. Les kaïla de blé et les jattes de sel sont très prisées à certaines époques³¹ tandis que d'autres marchandises, comme les paquets d'esparterie³² ou les



²⁸ Les passagers et les cargaisons de marchandises.

²⁹ Il s'agit d'une puissante famille de négociants très réputée entre le XVIIIe et le XIXe siècle.

³⁰ Comme la famille Al-Faqih Hassan ou encore le négociant Hamdân Ben Uthman Khodja.

³¹ En effet, le prix et la demande influencent énormément les produits destinés à la vente.

³² Une sorte de tissu.

couffes³³ d'escayolle³⁴, sont très rares sur le marché. En plus de ces cargaisons, les négociants pouvaient y vendre des éponges, des sacs de cornes ou encore des couffes de pistaches dont raffole le port marseillais.

C. Les négociants.

Enfin, les négociants maghrébins s'impliquent de plus en plus dans le commerce maritime. Leur implication s'effectue alors de plusieurs manières comme la course via des croisières uniquement, via le commerce maritime qu'ils préfèrent très largement et aussi via les prêts d'argent à intérêt. Ces négociants vont également avoir des relations commerciales avec les Juifs et les Musulmans. De ce fait, les historiens ont remarqué qu'au sein des communautés juives et musulmanes du Maghreb, les négociants pratiquant le commerce maritime sont intégrés à trois ensembles sociaux : la famille impliquant une « solidarité quasi absolue » pour le négociant, la communauté confessionnelle nécessitant d'une « cohésion et entraide qui n'excluent pas la concurrence commerciale » et la structure politique entraînant alors des rivalités entre les nombreuses communautés.

La famille est la structure sociale de base puisqu'on la retrouve dans toutes les confessions. Dans la plupart des cas, la grande majorité des négociants préfère s'associer aux membres de leur famille³⁵ : en effet, il s'agit du meilleur gage de confiance que puissent établir ces hommes. De même que le caractère héréditaire de la profession semble être un point commun aux négociants : pour l'époque, il est très commun que les fils reprennent les affaires du père qui les a initié auparavant. Entre 1766 et 1883, les commerçants les plus importants de Sfax représentent 61 personnes sur un ensemble de 9 familles : parmi elles, deux familles sortent du lot, d'une part les An-Nûri avec 11 personnes représentantes, et d'autre part, la famille des As-Sallâmi avec un total de 17 membres. Si en effet, cette pratique est privilégiée, il n'en reste pas moins que certains négociants préfèrent accorder leur confiance à d'autres négociants : la lettre du négociant Ali Ben Tazaït adressée à Hadj Mahfûz Maqnî nous informe que « chacun doit envoyer des marchandises à l'autre, s'informer des tendances et des besoins du marché local et de charger le destinataire de transferts

³³ Unité de mesure maghrébine.

³⁴ Une espèce de grain.

³⁵ Le plus souvent, il s'agit des membres dont la parenté est directe : père, frère, fils, oncle, neveu, etc.

de fonds pour le compte d'autres commerçant ». En fonctionnant ainsi, ils assurent un accroissement de leur fortune³⁶ : Hamdân ben Uthman Khodja est notamment l'une des plus grosses fortunes d'Alger par exemple.

Au Maghreb, le fait d'appartenir à une communauté présente une certaine connotation selon que l'on soit musulman ou juif : l'Islam est considéré comme la confession dominante alors que les juifs ne représentent qu'une minorité de personne. Ces derniers disposent d'un statut social qualifié d'inférieur qui leur permet d'avoir une protection légale et une possibilité d'exercer officiellement une activité. Ce choix d'appartenance à une communauté s'explique par le fait que les négociants choisissent ses partenaires en fonction de cette dernière, mais aussi en fonction de leur position géographique comme l'attestent de nombreux actes³⁷ de commandite passés notamment à Sfax. Entre 1799 et 1815, les historiens ont retrouvé 160 contrats d'affrètement dont 66 d'entre eux démontrent une association musulmane avec des personnes juives. Cependant, cette minorité comporte également des sous-ensembles puisque les « juifs tunisiens » ne s'associent pas avec les « Grana »³⁸.

Enfin, nous remarquons que ce découpage communautaire entraîne des rivalités pouvant faire apparaître des conséquences assez tragiques entre notamment les musulmans et les juifs. A Alger, entre 1798 et 1816, on compte 65 négociants musulmans contre 75 juifs bien que ces derniers soient en nombre plus réduit³⁹ par rapports aux musulmans à partir de l'année 1806 : en effet, entre 1806 et 1813, sur 39 négociants 10 sont juifs. Cela montre une assez nette rupture et un recul des juifs sur le commerce maritime à Alger alors que les musulmans connaissent une continuité et une croissance importante. A Tunis, nous connaissons la place des négociants musulmans et juifs grâce aux *teskérés*⁴⁰ qui sont des licences d'exportation délivrées par le bey aux exportateurs et grâce aux contrats d'affrètement établis de 1799 à 1815 dans un certain nombre de consulats européens : ainsi les musulmans tunisiens

³⁶ L'association des deux négociants cités plus tôt a fait passer leur capital initial de 1 600 qirsh à 14 686 qirsh 6 ans plus tard.

³⁷ En 1802, Hadj Mahfûz Maqnî confie essentiellement les sommes de son commerce aux mains de ses associés provenant de Tunis.

³⁸ Ce sont des juifs provenant de Livourne : plus précisément, ils se sont installés au Maghreb à partir du XVIII^e siècle.

³⁹ Avec le pogrom de juin 1805, une partie de la communauté juive est obligée de s'exiler.

⁴⁰ Leur montant est proportionnel au volume des marchandises embarquées.

assurent un peu plus de 45% des exportations alors que les juifs atteignent difficilement les 20% en 1813. De même que 28 négociants juifs ont nolisé 66 navires contre les 260 navires commerciaux des 121 négociants musulmans. Des rivalités entre ces deux communautés existent : notamment en ce qui concerne la destinations des navires affrétés. Les juifs vont plutôt commercer dans les ports européens⁴¹ en priorité puis au Maghreb. Les musulmans, quant à eux, vont se concentrer sur toute la Méditerranée tout en privilégiant les ports de Marseille, Malte, Barcelone ou encore ceux de Livourne et de Gênes, etc.

III. LE RETOUR EN FORCE DE L'OCCIDENT.

A. Le dernier retour des corsaires barbaresques.

En pleine période des guerres Napoléoniennes, la Coalition européenne mena une guerre commerciale en parallèle de la guerre militaire, donnant ainsi des pénalités à la France. Ces dernières, principalement basées sur les marchés d'importations et d'exportations, furent désastreuses pour le commerce maritime. En effet les anglais surveillèrent avec attention le commerce maritime français, limitant les exportations le plus possible depuis le Maghreb. En effet, les navires en partance de Tripoli pour la France était arrêté à quai, on pouvait confisquer leur cargaison pour des motifs jugés injustes⁴² (interrogatoire, droit de tonnage surélevé, taxations, etc...). Il y a aussi le facteur de grands soucis financiers de la part de la France, à la suite de cette même guerre. En effet les Français ont augmenté les taxes d'imports et d'exports pour régler le gouffre financier dans lequel ils étaient plongés. En plus de favoriser le commerce avec l'Angleterre plutôt qu'avec les Français pour les marchands du Maghreb, cela a aussi provoqué leur mécontentement.⁴³

C'est pourquoi, dans l'impossibilité de continuer les marchés maritimes avec la France, les maghrébins se sont relancés dans leurs anciennes activités : la course. Alors que

⁴¹ Tels que le port de Marseille, de Gênes, de Barcelone ou encore de Naples.

⁴² Rapport du 13 Février 1813, par le Consul de France à Tripoli, au ministère du Commerce à Paris.

⁴³ Dubois Thainville, consul général de France à Alger, s'était fait attaquer en 1811 par les marchands arabes qui protestaient contre la hausse des taxes.

l'on pouvait en compter uniquement 13 pour les années 1812 et 1813, on passe à 41 en 1815. La région la plus touchée est la côte italienne avec 12 razzias en l'espace de plusieurs mois dans l'année 1815.⁴⁴

Les attaques de navires en pleine mer augmentent significativement eux aussi, mais à la différence du XVIII^{ème} siècle, désormais les corsaires barbaresques attaquent tous les navires qu'importent leur pavillon, ainsi les principaux navires étant victime de ces attaques sont ceux arborant le pavillon des états italiens, mais en une moins grande mesure, les navires français, espagnol, anglais, et américains sont eux aussi des cibles. Les ottomans commencent à s'inquiéter que les corsaires barbaresques ne deviennent que de simples pirates, attaquant tout ce qui navigue et peut avoir de la valeur, même les propres navires ottomans. L'Etat ottoman a donc envoyé de nombreuses lettres aux chefs de régence, leur demandant de cesser ces attaques. Cependant le pouvoir ottoman est impuissant, ne pouvant agir dans l'immédiat. Ce sont donc les états européens qui vont se charger de ces corsaires.⁴⁵

B. La guerre d'Alger.

Depuis 1812, Les Etats Unis et les Royaumes Unis sont en guerre, Les Etats Unis voulaient prendre le Canada et cesser la réquisition de citoyen américain pour œuvrer dans la Royal Navy, cependant les guerres Napoléoniennes arrivant à leurs fin, les Royaumes Unis n'avaient plus besoin d'un aussi grand nombre d'effectif pour remplir ses navires. La paix fut donc signée le 24 décembre 1814 sous le nom de la Paix de Gand⁴⁶. Cette paix a permis aux américains de récupérer leur flotte de guerre, prisonnière des anglais. Et c'est le 23 Février 1815, que les Etats Unis déclarèrent la guerre à la Régence d'Alger. C'est alors qu'une escadre américaine commandée par le commodore Decatur⁴⁷ commence les hostilités en attaquant la flotte du raïs Hamidou aux larges des côtes espagnoles. Ce fut une bataille sanglante qui se solda par une victoire totale américaine, il y en eut plusieurs comme ceci durant les mois qui suivirent.⁴⁸ Le 29 Juin, les américains arrivent à Alger, et obtiennent un traité qui abolit

⁴⁴ Dont l'enlèvement de 160 personnes à Santo Antiocho en Octobre 1815

⁴⁵ On recense à Alger, en 1814, une frégate espagnole, une frégate suédoise, 2 navires de guerres français, et 13 anglais

⁴⁶ Ville située dans l'actuelle Belgique

⁴⁷ C'est lui qui parvint, en février 1804, à détruire la frégate *Philadelphia* dans le port de Tripoli, capturé peu de temps auparavant

⁴⁸ Par exemple, le 19 Juin 1815, un brick algérien de 22 canons fût capturé par la flotte américaine

le versement de tout tribus et permet l'échange de prisonniers. Même si les américains ont fait preuve d'une grande efficacité, l'Histoire a prouvé que cela ne suffisait pas à anéantir les barbaresques. L'originalité de ce XIX^{ème} siècle cependant se trouve dans l'internationalisation du phénomène. L'amiral anglais Sidney Smith fera un discours aux gouvernements européens dont voici un extrait : « [...] Proposition aux nations les plus intéressées au succès de cette noble entreprise de s'engager par traité entre elles à fournir leur contingent d'une force maritime et pour ainsi dire amphibie qui, sans compromettre aucun pavillon et sans être dépendant des guerres ou crises politiques des nations, aurait constamment la garde des côtes de la Méditerranée et le soin important d'arrêter et poursuivre tous les pirates de terres et de mer »⁴⁹. Cette proposition provoqua principalement de la méfiance aux premiers abords, mais suite à l'urgence que se présentait la situation, suite aux importantes victoires des américains, qui prenaient trop d'ampleur, il fût décidé au Congrès de Vienne que ce sera les Anglais qui s'occuperont de ce souci des corsaires barbaresques.

Ce sera donc Lord Exmouth, commandant de la flotte britannique en Méditerranée qui combattra les corsaires barbaresques. Pour en informer les pays maghrébins, il fit un voyage traversant les capitales, et par ce fait rappelant les décrets anglais et sa volonté de stopper l'esclavagisme pratiqué. C'est ainsi qu'il libéra dans la foulée 357 esclaves siciliens, 267 Sardes, 671 siciliens⁵⁰ et génois. Seule la régence d'Alger fût contre le fait d'arrêter les courses, cela provoque beaucoup de colère et de tension avec le consulat anglais. Mais ils partirent finalement, le régent d'Alger étant revenu sur ses positions. Cependant, les courses ne s'arrêtèrent pas pour autant, et c'est ainsi que Lord Exmouth revient avec une flotte de guerre et attaqua depuis la mer Alger en Aout 1916. Alger est une ville entourée de remparts, ces derniers possèdent 89 canons et deux forts dont le Mole, le rempart entre la frontière terrestre et maritime pour Alger. Au total, la ville possède 658 canons, dont 529 sont pointés vers la mer⁵¹, ces derniers étant au courant de l'arrivée du Lord⁵².

⁴⁹ Sidney Smith, *Mémoire sur la nécessité et les moyens de faire cesser les pirateries des états barbaresques*

⁵⁰ Dont 441 ont été libéré directement à Tripoli

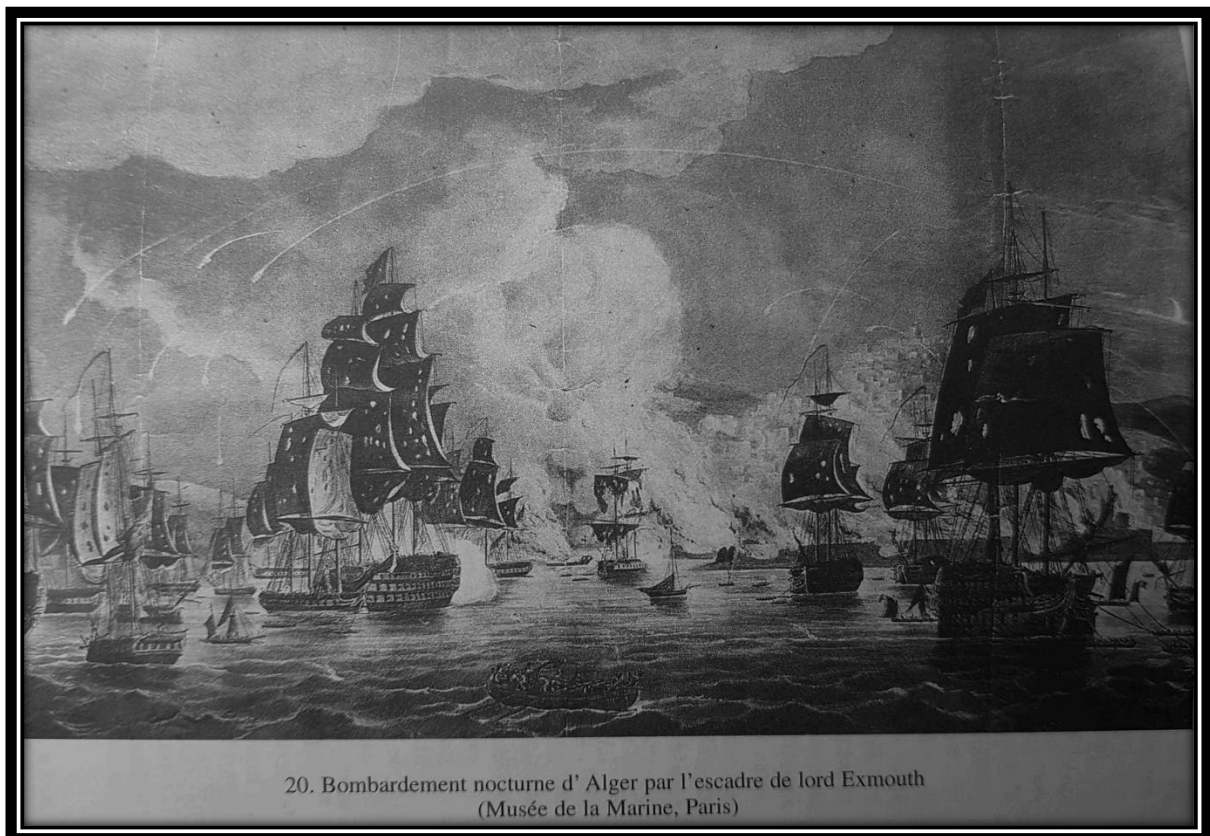
⁵¹ Boutin, *Reconnaissance des villes, forts et batteries d'Alger*, 1927, officier du génie, il propose en 1808 d'attaquer Alger par terre après un débarquement sur la plage de Sidi Ferruch. Son projet a été appliqué en 1830

⁵² Temimi, *recherches et documents*, 1980, P. 109-110

Quant aux forces anglo-hollandaises, on retrouve 8000 hommes à bord, qui sont prévu pour le débarquement. La flotte est composée de navires de hautes mers, disposant au total près de 736 canons. 2 vaisseaux à trois ponts, 3 vaisseaux à deux ponts, 5 frégates, 5 bricks, et 7 navires de transports, pour les anglais. Pour les hollandais il y a 5 frégates et une corvette).

Le bombardement est d'une extrême violence et font d'énormes dégâts dans les batteries de défense d'Alger. Pendant plusieurs heures⁵³, les tirs ne s'arrêtent pas. 36 912 boulets sont tirés, 810 obus de mortiers, et 500 roquettes s'abattent sur la ville. A la fin de la bataille on dénombre 128 morts du côté anglais, 13 morts parmi les hollandais, et environ 600 morts dans le camps Algérien. Le dey accepte finalement un ultimatum le 30 aout et signe le traité libérant les captifs sous rançon, abolit l'esclavage, et verse une indemnité de guerres aux anglais.

Rapidement les algériens reconstruisent leur cité. Après 1816, la course avait diminué d'une façon non négligeable, soulignant la réussite anglaise dans l'attaque d'Alger. Cependant, cette démonstration de force provoqua une profonde rupture entre le Maghreb et l'Occident.



⁵³ 11 heures et 23 minutes, selon le Dey Omar dans une lettre adressé au Sultan le 12 Septembre 1916

C. Le Maghreb affaibli.

Depuis la fin du XVIIIème siècle, les différents pouvoirs politiques sont solidement ancrés dans les différents systèmes qui composent le Maghreb. En Tunisie, Hammouda Bey règne depuis 1782, à Tripoli, Yussuf Pacha Karamânli est en place depuis 1795, à Alger, c'est Mustafa Pacha qui règne depuis 1798. Cependant au début du XIXème siècle, ces pouvoirs vacillent face à des opposants politiques qui cherchent à les affaiblir voire à les destituer⁵⁴.

A Alger particulièrement, les instabilités politiques provoquent l'assassinat de Mustafa Pacha⁵⁵, et de son successeur Ahmed Pacha⁵⁶, et Ali El rassal⁵⁷. Vient alors Hadj Ali Pacha, qui arrive à remettre un peu d'ordre dans le pays, relançant légèrement l'économie, permettant aux soldats d'avoir leurs payes, et enfin en déclarant la guerre aux Etats-Unis, c'est sur ce dernier point que sa politique est contestée, ce qui finira, pour lui aussi, par un assassinat en 1815. Et ainsi de suite jusqu'à l'arrivée des Français en 1830 où ils trouvent un milieu urbain exaspéré par ces conflits politiques, et un milieu rural qui considère que les impôts sont trop hauts, et se plaignent de la réduction des ressources du deylik.

A Tunis, la même situation peut être observée. En effet à la suite de la mort d'Hammouda Pacha le 15 septembre 1814, c'est son descendant direct, Osman qui prend le pouvoir, mais il est assassiné en Décembre de cette même année après le coup d'état de Mahmoud, son cousin germain. Ce dernier fera d'ailleurs assassiner en 1815 le prétendant au trône de par sa richesse Hammouda Pacha, une mort félicitée par les français qui voyait en ce négociant une menace pour les affaires commerciales françaises. Mais les troubles ne s'arrêtèrent pas là, car la milice se révoltait à de nombreuses reprises jusqu'à ce qu'elle soit

⁵⁴ Un phénomène qui apparaît autant dans les zones urbaines que rurales.

⁵⁵ Assassinat en 1805

⁵⁶ Assassinat en 1808

⁵⁷ Mis à mort en 1809

définitivement matée en 1816. Mahmoud n'a alors plus de contestataires à sa légitimité en tant que souverain⁵⁸.

Pour Tripoli, les problèmes de dissidences de l'armée sont moins forts, mais les problèmes familiaux et politiques sont toujours vecteurs d'instabilité. En effet, en 1813, Mohammed Bey, fils du Pacha, tente de poignarder son père. Il échoue, et après avoir été nommé gouverneur puis destitué en 1816, il partira en exil en Egypte. On observe particulièrement des révoltes provinciales pour la régence de Tripoli dès 1803⁵⁹.

De plus, pour les habitants d'Afrique du Nord, la vie est très dure. Les calamités, en plus des troubles politiques s'enchainent. De 1795 à 1824, on dénombre de nombreux cas de disettes, de pestes, et de sauterelles ravageant les champs. On dénombrerait au total, toutes régences confondues, pas loin de 800 000 décès par la peste entre ces bornes chronologiques. À la suite des disettes, famines et maladie, la Tunisie perd le quart de ses habitants de 1780⁶⁰, les populations rurales principalement souffrent de l'augmentation du prix du blé, ce qui peut être mis en relation avec les nombreuses révoltes nées en Province durant cette période.

⁵⁸ Les révoltes reprendront dans les provinces à partir de 1819, mais seront facilement réprimé par Mahmoud

⁵⁹ Dans la région de Gharyan, et de Syrte

⁶⁰ On passe de 2 millions de population à 1 million 500 000

CONCLUSION

Pour conclure, on peut mettre l'accent sur l'hégémonie des régences barbaresques pendant plusieurs siècles. En effet, ces régences étaient craintes par tous les peuples occidentaux, et peu de pays pouvaient prétendre les affronter, et encore moins les annihiler. Dès 1500, des corsaires comme les frères Barberousse régnèrent par la terreur dans ces mers devenues hostiles, et malgré un moment d'accalmie, les corsaires furent de retour à la fin du XVIIIème siècle, mais cette fois-ci les européens furent assez prompts à réagir et détruisirent les régences avant de les transformer en possession coloniale des années plus tard, ainsi marqua la fin des hommes qui firent trembler la Méditerranée, les corsaires barbaresques.

BIBLIOGRAPHIE

HEERS Jacques, Les Barbaresques, Tempus Perrin, 2008.

HEERS Jacques, Les Barbaresques : la course et la guerre en Méditerranée (XIVe – XVIe siècles), Perrin, 2001.

ORBCASTEL Olivier, Chebec – Esclaves des Barbaresques en Alger, Erick Bonnier, Encre d'Orient, 2018.

PANZAC Daniel, Les Corsaires Barbaresques, la fin d'une épopée (1800-1820), Méditerranée, 1999.