peut-être dans un autre cadre, exploiter plus avant les suggestions de comparaisons qui naissent de la juxtaposition de ces deux études.

Comme on le voit, ce livre donne beaucoup à penser. On aimerait qu'il soit le point de départ d'autres rencontres, dont certaines sont évoquées comme possibilités dans l'introduction.

Pierre GUICHARD
(Université Lumière - Lyon 2)

Andreas RIEGER, *Die Seeaktivitäten der muslimischen Beutefahrer als Bestandteil der staatlichen Flotte während der osmanischen Expansion im Mittelmeer im 15. und 16. Jahrhundert*. Klaus Schwarz Verlag, Berlin, 1994 (Islamkundliche Untersuchungen, Band 174). 548 p.

Depuis quelques années, les corsaires barbaresques et leurs activités en Méditerranée retiennent à nouveau l'attention des chercheurs. Plusieurs ouvrages sont parus récemment autour de ce thème. Utilisant principalement les sources européennes, ils ont notamment mis l'accent sur le rôle des renégats dans ces flottes [11]. A.R. propose une approche différente. Élargissant son enquête à l'ensemble de la Méditerrannée, il veut à la fois rendre compte du phénomène corsaire chez les musulmans, mettre en évidence leur contribution à l'expansion de l'Empire ottoman au XVe siècle en mer Égée puis au siècle suivant dans l'ensemble de la Méditerranée, enfin réhabiliter les activités de ces hommes que les sources occidentales ont longtemps assimilés à des pirates uniquement mus par l'appât du gain et la rapine.

L'ouvrage se présente en trois parties. Dans la première, A. Rieger se propose d'exposer les éléments ayant déclenché la lutte entre chrétiens et musulmans pour la domination de la Méditerranée. Il évoque bien sûr les guerres entre Ottomans et Vénitiens dans la mer Égée au cours du XVe siècle. Mais il aurait aussi été intéressant de souligner combien la domination de cette mer devenait vitale pour les Ottomans, dès lors que leur domaine se développait sur les deux rives de cet espace appelé à devenir une de leurs mers intérieures. De même, l'expansion ottomane en mer Noire aurait mérité des développements plus importants.

Dans la seconde partie de son ouvrage, A.R. retrace les conquêtes réalisées par les « guerriers de la mer » ottomans. Il montre d'abord comment la flotte ottomane s'est développée depuis le premier quart du XVe siècle par l'intégration régulière, dans ses rangs, de corsaires agissant pour leur compte ou celui de notables locaux. On peut estimer que ce mouvement aboutit à son terme en 1533 lorsque Ḫayr al-Dīn, le beylerbey d'Alger, fut placé à la tête de la flotte ottomane avec le titre de grand amiral ou kapudan pacha, spécialement créé à cet effet. Cependant, cette intégration n'était jamais totale. Dès les lendemains de la défaite de

11. Cf. notamment, Lucile et Bartolomé Bennassar. *Les Chrétiens d'Allah. L'histoire extraordinaire des renégats XVIe-XVIIe siècles.* Paris, Perrin, 1989. A.R., curieusement, ne le mentionne pas dans sa bibliographie et semble l'ignorer...

BCAI 12 (1996) A. Rieger: Die Seeaktivitäten der muslimischen Beutefahrer als Bestandteil der staatlichen Flotte während der osmanischen Expansion im Mittelmeer im 15. und 16. Jahrhundert, recensé par M. Tuchscherer
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

Lépante en 1571, l'affaiblissement du pouvoir central ottoman redonna aux flottes des régences d'Afrique du Nord une autonomie presque totale face à la Porte, ce qui les amena à entreprendre des actions souvent en contradiction avec la politique du sultan.

Si les étapes vers l'hégémonie ottomane en Méditerranée, atteinte entre 1538 et 1560, sont bien restituées à partir d'une analyse des diverses études réalisées sur la question et des sources occidentales publiées, elles auraient mérité d'être replacées dans un contexte plus large faisant appel aussi bien aux éléments politiques et économiques qu'aux facteurs sociaux ou idéologiques régnant sur les deux rives de la Méditerranée. Le début du XVIe siècle voit brusquement s'accélérer la construction de vastes ensembles pluriethniques et multiconfessionnels de type impérial à vocation universaliste. Les causes ont fait l'objet de multiples discussions. Rappelons-en simplement quelques-unes : transformation de l'art de la guerre, avec la naissance d'armées nombreuses et bien équipées, donc coûteuses; conquête des espaces maritimes à l'aide de flottes puissantes; rivalités pour le contrôle des routes du grand commerce international. C'est bien dans ce cadre que doit se comprendre l'expansion ottomane, la course n'étant ici qu'une des formes de la guerre. Ce n'est pas un hasard si elle était étroitement contrôlée par l'État et s'inscrivait dans sa stratégie générale d'expansion, tant que la Méditerranée restait le principal champ d'affrontement entre les empires, celui des Ottomans d'une part, celui des Habsbourg d'autre part. Ce n'est pas un hasard non plus si, durant cette période, la justification idéologique des actions des corsaires, qui ne pouvait être que d'ordre religieux, était la plus forte : djihad contre l'infidèle d'un côté, croisade contre le Turc de l'autre. Les conditions changèrent brutalement au-delà de 1571 lorsque l'Europe abandonna cette guerre extérieure, dernier avatar de l'esprit de croisade qu'elle menait depuis une cinquantaine d'années contre les Ottomans, pour de nouveaux fronts en Europe du Nord et sur l'Atlantique. À la même date les Ottomans reprenaient les hostilités contre les Safavides sur les marches orientales de leur empire. La Méditerranée se transforma alors en un vaste espace ouvert où se développa une forme dégradée de la guerre. La course, mais aussi la piraterie (A.R. ne fait pas suffisamment la distinction entre ces deux formes) connurent un développement sans précédent. Les riverains de la Méditerranée ne furent pas seuls à s'y livrer. Ils furent rejoints par des aventuriers venus de l'Atlantique, de la mer du Nord et même de la Baltique, qui n'hésitaient pas à se ranger, selon leurs propres intérêts, tantôt du côté des chrétiens, tantôt du côté des musulmans. L'argent de l'Amérique qui se déversait alors dans la Méditerranée en s'écoulant vers l'Orient, et en provoquant notamment de redoutables troubles monétaires, politiques et sociaux dans l'Empire ottoman, de même que les épices de l'Inde transitant à nouveau pour un temps par Alexandrie [12], ne pouvaient qu'exciter les convoitises de ces corsaires.

Dans la troisième partie, A. Rieger décrit longuement les activités des corsaires, leurs navires, les escales, les saisons. Il souligne le rôle décisif des renégats aux origines et aux motivations très diverses. Fort nombreux, ils parvenaient souvent aux plus hautes fonctions

12. Sur cette période, les analyses de Braudel gardent toute leur pertinence. Cf. en particulier, *La Méditerranée à l'époque de Philippe II*, Paris, Colin, 1985, t. 2, p. 196-211.

BCAI 12 (1996) A. Rieger: Die Seeaktivitäten der muslimischen Beutefahrer als Bestandteil der staatlichen Flotte während der osmanischen Expansion im Mittelmeer im 15. und 16. Jahrhundert, recensé par M. Tuchscherer
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

dans les régences. Habiles marins, ils assuraient ce qu'on appellerait aujourd'hui des transferts technologiques de l'Europe du Nord vers les Échelles barbaresques, ce qui permit à celles-ci de développer des flottes qui resteront redoutables tout au long du XVIIe siècle, alors même qu'en Méditerranée orientale les navires du sultan ne joueront plus qu'un rôle limité et laisseront la place, au moins dans le domaine du transport, aux caravaniers européens et en particulier provençaux, comme l'a montré Daniel Panzac dans ses multiples études.

Tout au long de son ouvrage, A. Rieger s'efforce de démontrer que les activités des corsaires musulmans répondaient avant tout à des mobiles religieux et politiques, et que les motivations matérielles ne prirent de l'importance qu'au-delà des années 1580 avec le déclin du pouvoir central ottoman. Estimant qu'il s'agissait d'une forme de djihad, l'auteur se livre à une intéressante investigation des écrits des juristes des premiers siècles de l'Islam. Cela ne saurait cependant suffire. Seule une analyse des recueils de *fatwa*s des XVe, XVIe, XVIIe siècles permettrait d'appréhender plus justement la pratique et l'interprétation du droit dans ce domaine.

Bien que cet ouvrage prenne souvent un peu la forme d'un plaidoyer en faveur de la réhabilitation des corsaires musulmans, il rassemble une somme considérable d'informations, puisées essentiellement dans les sources occidentales publiées. Cependant une exploitation des archives ottomanes, en particulier les ordres (*mühimme*) de la Porte aux régences, permettrait d'affiner la compréhension des relations complexes entre les autorités centrales et les divers acteurs locaux, notamment ceux du Maghreb.

Michel TUCHSCHERER
(Université de Provence)

Idris BOSTAN, *Osmanlı bahriye teskilâtı : XVII. yüzyılda Tersâne-i Amire*. Ankara, Türk Tarih Kurumu Basimevi, 1992. VII/101, 298 p. + 9 pl. et 1 carte.

Cet ouvrage, intitulé « Organisation de la flotte ottomane : l'arsenal impérial au XVIIe siècle », aborde un sujet qui n'a pas encore retenu toute l'attention qu'il mériterait de la part des chercheurs, mis à part quelques rares précurseurs dans ce domaine. Pourtant la flotte a été un élément clé dans l'expansion ottomane [13]. Puis, à partir du dernier quart du XVIe siècle, elle joua un rôle tout aussi primordial dans le maintien de l'intégrité de l'empire, lui permettant de durer sans pertes importantes du côté de la Méditerranée jusqu'au-delà du milieu du siècle passé.

S'inscrivant à la suite des travaux d'Imber qui ont porté sur le XVIe siècle et voulant approfondir l'analyse faite sur la question par Uzunçarşılı [14], Idris Bostan se livre ici à une

13. Cf. ci-dessus, p. 172, le compte rendu de l'ouvrage d'A. Rieger.

14. Ismail Hakki Uzunçarşılı, *Osmanı merkez ve bahriye teşkilâtı*. Ankara, Türk Tarih Kurumu Basimevi, 3e éd., 1988; C.H. Imber, " The Navy of Süleyman the Magnificent ", *Archivum Ottomanicum* VI, 1980, p. 211-282.

BCAI 12 (1996) A. Rieger: Die Seeaktivitäten der muslimischen Beutefahrer als Bestandteil der staatlichen Flotte während der osmanischen Expansion im Mittelmeer im 15. und 16. Jahrhundert, recensé par M. Tuchscherer
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net