Panzac Daniel, *Les corsaires barbaresques. La fin d'une épopée, 1800-1820*

Paris, CNRS Éditions, 1999 (Collection Méditerranée). 15 × 24 cm, 311 p.

Daniel Panzac, docteur ès-Lettres, directeur de recherche émérite au CNRS, est historien de l'Empire ottoman. Il est l'auteur de nombreux articles et ouvrages portant sur l'évolution démographique et urbaine de cet empire (1), sur la situation sanitaire en Levant (2) et sur l'économie maritime du monde ottoman et principalement levantin (3). Il s'est intéressé aux liens entre cet Empire et la France, notamment à l'époque révolutionnaire (4), mais aussi à l'économie de course en général et aux Barbaresques de Tripoli en particulier (5).

Son dernier ouvrage, *Les corsaires barbaresques. La fin d'une épopée, 1800-1820*, est donc le fruit d'une parfaite maîtrise de l'ensemble des problèmes barbaresque et corsaire. Le choix même de la période, 1800-1820, est une nouveauté, car la course en Méditerranée fut surtout étudiée aux XVII^e^ et XVIII^e^ siècles, mais très peu abordée dans ses ultimes moments (6). En effet, l'auteur le rappelle dès son introduction : si la mer a toujours tenu une place importante en Afrique du Nord, elle n'acquit une incontestable prédominance qu'avec l'installation, au XVI^e^ siècle, d'aventuriers et de militaires turcs, ou « turcs de profession », qui se déclarèrent vassaux de la Porte. Très longtemps, leurs exploits corsaires ne furent présentés que par les Européens. Or cette présentation unilatérale occulta pendant longtemps l'existence d'une contre-course chrétienne, confiée principalement à l'Ordre de Malte. L'historiographie européenne ne fut bouleversée qu'avec les travaux de Salvatore Bono qui, à la suite de son intérêt pour les esclaves, les captifs et les renégats (7), étudia le phénomène corsaire (8), mais sans se limiter au seul aspect maghrébin, s'ouvrit à l'esclavage des musulmans en pays

(1) *Les villes dans l'Empire ottoman : activités et sociétés*, Paris, Éditions du CNRS, 1991, 2 vol. (sous sa direction).

(2) « La peste à Smyrne au XVIII^e^ siècle », *Annales, ESC*, 4, 1973, 1071-1093. *La peste dans l'empire ottoman, 1700-1850*, Louvain, Peeters, 1985. *Quarantaines et lazarets. L'Europe et la peste d'Orient*, Aix-en-Provence, Edisud, 1986.

(3) « Activité et diversité d'un grand port ottoman : Smyrne dans la première moitié du XVIII^e^ siècle », Paris, Adrien Maisonneuve, *Mémorial Ömer Lûtfi Barkan*, Bibliothèque de l'Institut français d'études anatoliennes d'Istanbul, XXVIII, 1980,159-164. « Affréteurs ottomans et capitaines français à Alexandrie : la caravane maritime en Méditerranée au milieu du XVIII^e^ siècle », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, 34, 1982-2, 23-38. « L'escale de Chio : un observatoire privilégié de l'activité maritime en mer Égée au XVIII^e^ siècle », *Histoire, Economie et Société*, 1985/4, 541-561. « Les échanges maritimes dans l'empire ottoman au XVIII^e^ siècle », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, 39, 1985, 177-188. « Négociants ottomans et activité maritime à Istanbul à la fin du XVIII^e^ siècle », *in Mélanges Professeur Robert Mantran*, Zaghouan, 1988, 187-199. « Commerce et commerçants des ports du Liban Sud et de Palestine (1756-1787) », *Revue du monde musulman et de la Méditerranée*, 55/56, 1990-1/2, 75-93. « Les réseaux d'échanges des ports ottomans, Smyrne, Beyrouth, Alexandrie, Tunis (fin du XVIII^e^ - début du XX^e^ siècle) », *in* Collin (M.), *Ville et port XVIII^e^-XX^e^ siècles*, Paris, L'Harmattan, 1994, 231-243. « L'économie-monde ottomane en question : les clauses monétaires dans les contrats d'affrètement maritime au XVIII^e^ siècle », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 39/3, 1996, 368-378.

(4) « Négociants ottomans et capitaines français : la caravane maritime en Crète au XVIII^e^ siècle », *in L'empire ottoman, la République de Turquie et la France*, Istanbul-Paris, 116-118. « Les Arabes, les Turcs et la Révolution française », *Revue du monde musulman et de la Méditerranée*, 52/53, 1989-2/3 (sous sa direction). « Révolution française et Méditerranée musulmane. Deux siècles d'ambiguïté », *Revue du monde musulman et de la Méditerranée*, 52/53, 1989-2/3, 11-17. *Itinéraires de la France du XVI^e^ au XIX^e^ siècle*, Paris, 1995.

(5) « Une activité en trompe-l'œil : la guerre de course à Tripoli de Barbarie dans la seconde moitié du XVIII^e^ siècle », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, 47, 1988, 126-141. « La guerre de course à Tripoli de Barbarie dans la seconde moitié du XVIII^e^ siècle », *in Guerre et commerce en Méditerranée, IX^e^-XX^e^ siècles* (sous la direction de Michel Verge-Franceschi), Paris, Veyrier et Kronos, 1991, 255-278. « Négociants ottomans et activité maritime au Maghreb (1686-1707) », *in Les villes dans l'Empire ottoman : activités et sociétés*, tome I, Paris, CNRS, 1991, 221-242. « Le commerce maritime de Tripoli de Barbarie dans la seconde moitié du XVIII^e^ siècle », *Revue d'histoire maghrébine*, 69-70, 1993, 141-167. « La Régence de Tunis et la mer à l'époque d'Hammouda Pacha (1782-1814) », *Cahiers de Tunisie*, 165, 1995, 67-84. « La paix armée en Méditerranée : les flottes de guerre vers 1736-1739 », *in* Christiane Villain-Gandossi *et al.*, *Actes du colloque Méditerranée, mer ouverte*, (Marseille, septembre 1995), tome I, 85-108. « L'Adriatique incertaine : capitaines autrichiens, corsaires barbaresques et sultan ottoman vers 1800 », *Turcica*, 29, 1997, 71-91. « La course barbaresque revisitée », *in* Michel Verge-Franceschi, *La guerre de course en Méditerranée* (1515-1830), Paris, Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 2000.

(6) Elle le fut principalement dans ses rapports avec les jeunes États-Unis (citons Gardner W. Allen, *Our Navy and the Barbary Corsairs*, Chicago, Houghton, Mifflin and C^o^, 1905 ; Ulane Bonnel, « Les États-Unis et les États Barbaresques : diplomatie, commerce et course en Méditerranée, fin XVIII^e^ - début XIX^e^ siècle », *in* Christiane Villain-Gandossi *et al.*, *Actes du colloque Méditerranée, mer ouverte*, (Marseille, septembre 1995), tome II, 517-522 ; William S. Dudley, « The Origins of the U.S. Navy's Mediterranean Squadron, 1783-1816 », *in Français et Anglais en Méditerranée de la Révolution française à l'Indépendance* ; James Field, *America and Mediterranean World*, 1776-1882, Princeton University Press, 1969) ou avec les États italiens, essentiellement royaume de Naples ou de Piémont-Sardaigne (G. Ferrari, *La spedizione della Marina sarda a Tripoli nel 1825*, Roma, 1912 ; Teobaldo Filesi, *Un secolo di rapporti fra Napoli e Tripoli, 1784-1835*, Napoli, 1983 ; Rodolfo Micacchi, « Le ultime gesta dei corsari tripolini e la reazione degli Stati italiani », *Rivista delle colonie italiane*, 7, 1933, 201-222).

(7) « Bolognesi schiavi a Tripoli nel secolo XVII-XVIII », *Libia*, 2, 1954, 25-37. « La missione dei Cappuccini ad Algeri per il riscatto degli schiavi cristiani nel 1585 », *Collectanea Franciscana*, 25, 1955, 149-163. « Pascià e rais algerini di origine italiana », *in* Rainero (Romain H.), *Italia e Algeria*, Milano, 1982, 199-222. « Genovesi islamizzati in Tunisia nei secoli XVII e XVIII », *Actes du congrès Rapporti Genova-Mediterraneo-Atlantico nell'età moderna*, Genova, 1987, 331-352. « Genovesi islamizzati in Tunisia nei secoli XVI^o^-XVIII^o^ », *in Actes du congrès Rapporti Genova-Mediterraneo-Atlantico nell' età moderna*, Genova, 1989, 333-350.

(8) *I corsari barbareschi*, Torino, RAI ed., 1964. « La Sicilia e i pirati barbareschi », *in* Romeo (R.), *Storia della Sicilia*, Napoli, Soc. ed. di storia di Napoli e della Sicilia, 1978, t. VII, 183-193. « Guerra corsara e

BCAI 17 (2001) Panzac Daniel : Les corsaires barbaresques. La fin d'une épopée, 1800-1820, recensé par Alain Blondy
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

chrétien (9), mais aussi et surtout à la contre-course (10). Ce dernier aspect fut aussi largement développé par Michel Fontenay (11) qui a renouvelé les études sur l'Ordre de Malte, notamment dans cette perspective. Or, l'intérêt de l'ouvrage de Daniel Panzac réside, non seulement dans la synopse qu'il fait du monde barbaresque et de la course en général, mais aussi et surtout dans l'étude des dernières décennies de celle-ci. En effet, les guerres de la Révolution et de l'Empire, la prise de Malte par les Français, en 1798, et sa conquête par les Anglais, dès 1800, avaient largement désorganisé les circuits commerciaux méditerranéens et entraîné la quasi-disparition des Français. Ce fut alors que se développa, sur les ruines des transporteurs français, la marine marchande ragusaine et surtout grecque ottomane. Pour l'auteur, la cessation presque complète de la course barbaresque en 1806 n'est aucunement le résultat d'une intervention des pays européens, alors trop occupés à leurs conflits, mais bien la volonté des Maghrébins d'imiter les Grecs dans cette prise de relais du transport maritime en Méditerranée.

Alors que, traditionnellement, pour les historiens, la vulnérabilité des Régences face aux assauts des puissances européennes au XIXe siècle, s'expliquait par leur obsolescence économique due à leur incapacité à se moderniser et à abandonner l'économie prédatrice de course, Daniel Panzac montre qu'au contraire, dans les premières années du XIXe siècle, armateurs, marins et négociants des Régences firent alors preuve d'une réelle capacité d'adaptation. Selon lui, ce ne fut que lorsque la paix fut revenue que les Européens prirent conscience de ce que pouvait représenter cette nouvelle concurrence. Ils se livrèrent donc à de nombreuses tracasseries à l'encontre des Maghrébins qui, incapables de résister au retour en force des navires européens, retournèrent à leurs habitudes corsaires. Or, cela se fit dans un tout autre contexte que celui des siècles précédents, puisque l'écart entre les deux rives de la Méditerranée s'était irrémédiablement creusé, au seul profit de l'Europe. Mise hors la loi, la course fut interdite, les corsaires poursuivis sans pitié et les Régences menacées. Pour la première fois depuis trois siècles, elles se virent interdire ce qui avait été l'essentiel de leur activité économique et, ainsi affaiblies dans leurs ressources, elles furent désormais à la merci des appétits européens.

Pour arriver à cette démonstration, l'auteur présente, en une première partie (100 pages), l'activité corsaire. Dans un premier chapitre (« Les fondements de la course », 27 pages), il rappelle d'abord que la *Reconquista* avait permis à l'Espagne de prendre pied au Maghreb au XVe siècle : elle était au Maroc quand les Turcs entraient à Constantinople, et s'installait au Peñon d'Alger à peu près au moment où les Ottomans commençaient leur ébranlement vers la Syrie et l'Égypte. Or, ce qui aurait pu fixer ce partage de la Méditerranée fut au contraire à l'origine de l'expansion des Barbaresques. Quelques aventuriers, corsaires récemment convertis, frustrés dans leurs attentes par l'arrêt de l'expansion ottomane, se lancèrent, pour leur compte, dans la

commercio nel Maghreb barbaresco (secoli XVI-XIX) », *in El comerç alternatiu. Corsarisme i contraban (ss. XV-XVII),* Palma de Majorque, VIII Jornades d'estudis historics locals, 1990, 133-144. *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Milano, Mondadori, 1993, 1997. « Naval exploits and privateering », *in* Mallia-Milanes (Victor), *Hospitaller Malta (1530-1798),* Malta, 1993, 351-398. *Les corsaires en Méditerranée*, Paris, éditions Paris-Méditerranée, 1998 ; Rabat, éditions La Porte, 1998.

(9) « Livorno e la schiavitù in Italia nell'età moderna », *in Atti del convegno : il Mediterraneo nell'età medicea,* Livorno, 1978, 319-324. « Catture di musulmani sulle coste italiane (XVI-XIX sec.) », *Africa*, XXXV, 1980, 281-286. « Schiavi musulmani sulle galere e nei bagni d'Italia dal XVI al XIX secolo », *in Le genti del Mediterraneo*, Napoli, 1981, 837-875. « Forniture dall'Italia di schiavi musulmani per le galere francesi (1685-1693) », *Annali della Facoltà di Scienze politiche dell'Università di Cagliari*, 1983, 83-97. « Manodopera servile musulmana per lavori pubblici in Italia (secc. XVI-XIX) », *in Studi in onore di Francesco Gabrieli nel suo ottantesimo compleano*, Roma, 1985, 85-93. « Achat d'esclaves turcs pour les galères pontificales (XVIe-XVIIe siècles) », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, 39, 1985, 79-92. « Schiavi musulmani in Italia nell'età moderna », Ankara, Erdem, 1987, 829-838. « Esclaves musulmans en Italie », *in La Méditerranée au XVIIIe siècle*, CAER, Université de Provence, 1987, 189-208. « Schiavi musulmani a Genova (secoli XVIo-XVIIIo) », *in Actes du congrès Rapporti Genova-Mediterraneo-Atlantico nell'età moderna*, VIII, Genova, 1990, 85-102. « Schiavi musulmani a Malta nei secoli XVII-XVIII : Connessioni fra Maghreb e Italia », *in* Karissime Gotifride (éd.), *Malta*, Malta University Press, 1999, 89-96. *Schiavi musulmani nell'Italia moderna. Galeotti, vu' cumprà, domestici*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1999.

(10) « Corsari europei contro il Maghreb nei secoli XVI-XVIII », *Islàm. Storia e Civiltà,* 3, 1984, 201-205. « Corsari cristiani sulle coste di Palestina. Da documenti della Custodia di Terra Santa (1708-1715) », *Islàm. Storia e Civiltà*, 10, 1991, 37-49.

(11) On peut citer, entre autres, « L'empire ottoman et le risque corsaire au XVIIe siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 1985, 32, 185-208. « Los fenomenos corsarios en la periferizacion del Mediterraneo en el siglo XVII », *Areas*, Murcie, 1986, 116-120. « La place de la course dans l'économie portuaire : l'exemple de Malte et des ports barbaresques », *Annales, E.S.C.,* 1988, 43, 1321-1347. « Corsaires de la foi ou rentiers du sol ? Les Chevaliers de Malte dans le *corso* méditerranéen au XVIIe siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 1988, tome 35, 361-384. « La course dans l'économie portuaire méditerranéenne au XVIIe siècle », *Annales, E.S.C.,* novembre-décembre 1988, 1321-1347. « L'esclavage en Méditerranée occidentale au XVIIe siècle », *Bulletin de l'Association des historiens modernistes*, 14, 1990, 11-50. « Les missions des galères de Malte (1530-1798) », *in Guerre et commerce en Méditerranée, IXe-XXe siècles* (sous la direction de Michel Verge-Franceschi), Paris, Veyrier et Kronos, 1991, 103-122. « The Mediterranean world, 1500-1800 : social and economic perspectives », *in* Mallia-Milanes, *Hospitaller Malta 1530-1798. Studies on early modern Malta and the Order of St John of Jerusalem*, 43-110. « Le développement urbain du port de Malte du XVIe au XVIIIe siècle », *Revue du monde musulman et de la Méditerranée*, 71, 1994/1, 259-271. « Les derniers feux du « corso » chrétien à Malte (1679-1798) », *in* Christiane Villain-Gandossi *et al.*, *Actes du colloque Méditerranée, mer ouverte*, (Marseille, septembre 1995), tome I, 209-226. « Course et piraterie méditerranéennes de la fin du Moyen Âge au début du XIXe siècle », *in Actes du congrès de la commission internationale d'histoire maritime, XIVe congrès international des sciences historiques*, San Francisco, 1975, Paris, CNRS, 1975, 77-136 (avec Alberto Tenenti).

BCAI 17 (2001) Panzac Daniel : Les corsaires barbaresques. La fin d'une épopée, 1800-1820, recensé par Alain Blondy
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

conquête du Maghreb qu'ils vinrent, en plus des Espagnols, disputer à de faibles souverains locaux. Mais, maîtres dans l'art de conquérir, ils l'étaient moins dans celui de maintenir leur pouvoir sur des populations indigènes turbulentes et face aux attaques des Habsbourg. Ḫayr al-Dīn prit alors le parti de faire l'hommage de ses conquêtes au sultan Selim, en contrepartie de l'aide militaire de ce dernier. En quelques soixante ans, de 1516 à 1574, Alger, Tripoli et Tunis étaient perdues pour l'Espagne et étaient entrées dans l'Empire ottoman. Très rapidement, le pouvoir passa du représentant de la Porte à une « aristocratie » militaire composée des nouvelles troupes d'infanterie, les janissaires (*yeniceri*), et des capitaines corsaires (*ru'asā*) qui élurent l'un des leurs qui prit le titre de *dey* (12) et s'empara de l'autorité, ne laissant au pacha qu'une prééminence d'honneur subalterne. Cette nouvelle organisation politique des Régences, générale dès les débuts du XVII^e^ siècle, ne changea pas à Alger, mais évolua à Tunis et à Tripoli, dans les premières années du XVIII^e^ siècle, quand l'officier chargé de la sécurité et de la levée de l'impôt dans l'arrière-pays, le *bey*, déposséda à son tour le dey et devint le seul maître du pouvoir. Or, deys ou beys, étaient issus des rangs des Turcs ou des Turcs de profession, ces renégats qui se convertissaient par goût de l'aventure et appât du gain. C'est dire le lien entre le politique et l'économique, entre le pouvoir et la course. Daniel Panzac montre que dans un premier temps, jusqu'à la fin du XVII^e^ siècle, la course fut prédominante. Les États européens entreprirent alors de signer, avec les Régences, des traités distincts des Capitulations avec la Porte, qui les garantissaient, toujours provisoirement et de façon onéreuse, des attaques corsaires. Mais, à partir de 1660, la suprématie navale en Méditerranée passa des Espagnols aux Anglais et, surtout, aux Français. Les traités de commerce furent alors associés à des démonstrations de force (blocage des ports barbaresques, bombardements), qui réduisirent grandement l'activité corsaire. Ce que Panzac manque de souligner, c'est que Louis XIV ne se limita pas à la réduction de la course musulmane, mais enjoignit fermement au Grand Maître de Malte de mettre fin à la contre-course qui était saisie comme un prétexte par les Barbaresques pour justifier leurs actions. En effet, dès le dernier quart du XVII^e^ siècle, l'importance des relations commerciales entre les deux bassins de la Méditerranée, mais aussi avec les mers du Nord, fit apparaître la course comme gênante et relevant d'une époque dépassée. Au XVIII^e^ siècle, si la course perdurait, Panzac montre qu'elle s'insérait non plus dans un contexte d'affrontement entre pays chrétiens et pays musulmans, mais bien dans celui des luttes entre les puissances européennes pour la prééminence navale : France, Angleterre, Pays-Bas mirent alors en branle les ressources de leur diplomatie pour se rendre chacune des Régences favorable et dévier sur leurs compétiteurs les entreprises des corsaires.

Dans un second chapitre (« Des navires et des hommes », 22 pages), Daniel Panzac étudie les flottes et les équipages barbaresques à la fin du XVIII^e^ siècle. Désormais, les flottes étaient composées de navires mixtes, à voiles et à rames, et surtout de voiliers, montrant que les flottes corsaires s'étaient bien adaptées à l'évolution du transport maritime en général, alors que la flotte hiérosolymitaine restait fidèle à la galère, en dépit d'un ou deux vaisseaux. Les armateurs étaient en nombre limité et appartenaient aux classes supérieures, avec des liens très étroits avec le pouvoir. Quant aux capitaines, les renégats étaient moins présents au XVIII^e^ qu'au XVII^e^ siècle ; les Levantins en représentaient environ d'un quart à la moitié, mais les Maghrébins se taillaient la part du lion avec 50 à 75 % des origines, ce qui différait notablement des siècles précédents. Les aventuriers, attirés par l'appât du gain, avaient cédé la place à une sorte de professionnels qui se recrutaient dans les provinces maritimes de l'Empire ottoman, et principalement dans le milieu local, contribuant à donner à la course une dimension d'économie « nationale ».

Dans un troisième chapitre (« Les campagnes corsaires », 22 pages), l'auteur aborde la reprise de l'activité corsaire dans les premières années du XIX^e^ siècle. La disparition de la France révolutionnaire de la Méditerranée affecta grandement l'économie des Régences, puisqu'elle avait été, depuis longtemps, leur principal partenaire commercial. La mainmise sur les Pays-Bas, Venise, Gênes, la Toscane, Naples, aggrava ces difficultés, notamment en privant les États barbaresques des versements prévus dans les traités avec ces puissances. Mais, en 1798, la prise de Malte les libéra de leur vieil ennemi et la conquête de l'Égypte leur donna l'occasion de pouvoir désormais s'en prendre aux navires de la République et de ses alliés. Panzac divise la période étudiée en trois : de 1792 à1805, la reprise des campagnes de course se fit à un rythme soutenu ; entre 1806 et 1814, il note une brutale régression que ne corrige pas l'infime reprise des années 1815 à 1830. La course n'était alors plus qu'une activité moribonde. Ce qui changea surtout fut la géographie de la course. Malte, sous influence britannique, devint une escale pour les corsaires barbaresques comme elle l'avait été, depuis les années 1720, pour les bâtiments de commerce européens, tandis que leurs zones de chasse se précisaient : Tunisiens et Tripolitains avaient une prédilection pour les mers Ionienne et Tyrrhénienne, tandis que les Algériens sillonnaient le bassin occidental compris entre Maghreb, Sardaigne et Espagne. De même, les îles qui commençaient à connaître le déclin qui les marqua au XIX^e^ siècle furent pour eux des proies tentantes.

Après avoir rapidement rappelé les pratiques de la prise corsaire, Daniel Panzac étudie, dans un quatrième chapitre (« Course et économie », 26 pages) l'apport économique de la course dans les premières années du XIX^e^ siècle. Il en montre le caractère extrêmement aléatoire et la non adéquation entre l'effort d'armement corsaire et

(12) En turc ottoman, « oncle maternel ».

BCAI 17 (2001) Panzac Daniel : Les corsaires barbaresques. La fin d'une épopée, 1800-1820, recensé par Alain Blondy
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

le résultat des prises. Il montre aussi que les prises de médiocre ou de moyenne valeur l'emportaient (75 % des prises algériennes entre 1798 et 1816). Toutefois, il fait remarquer que cette valeur moyenne augmentait dans le temps : moins de 50 000 F-or pour un bâtiment entre 1789 et 1805, mais environ 100 000 F-or à partir de 1810. Naples fournit les prises les plus pauvres, l'Espagne, le Portugal et la Grèce les prises médiocres ; mais cette dernière en fournissait aussi des plus riches, tout comme les Austro-Vénitiens, les Américains, et les pays riverains de la mer du Nord ou de la Baltique. Les prises reflétaient ainsi l'évolution économique des pays européens. Quant aux esclaves, dont le nombre était encore important (de 1000 à 3000, selon les années et les Régences), leur vente n'était que d'un rapport moyen (700 F-or en moyenne par individu), leur rançon pouvait rapporter (un prince sicilien fut racheté plus d'un million de francs en 1797, un prêtre valait 7500 F-or, un Américain 1500 F-or et un Napolitain 640 F-or), mais restait toujours aléatoire en fonction de nombreux critères, notamment celui du rapport de force effectif entre les puissances occidentales et la Régence concernées.

Tout aussi aléatoire était le rapport, pour chacun des acteurs, du partage du butin. Il y avait ce qui revenait de droit à l'État, puis à l'armateur, enfin au capitaine et à l'équipage. Tout dépendait aussi de la valeur de la prise, or la majorité restait modeste. Néanmoins, tout *ra'īs* pouvait espérer des gains convenables, pourvu que sa carrière fût sur le long terme. Panzac montre qu'à côté d'un *ra'īs* occasionnel (1798-1800 et 1812-1815) qui faisait, les bonnes années, des captures qui ne lui rapportaient qu'à peine plus de 1000 riyāls par an, le *ra'īs* algérien Hamidou avait gagné, en dix-huit ans d'activité ininterrompue, plus de 41 000 riyāls, soit une moyenne de 2500 riyāls par an ; sa fortune, certaine, lui avait ainsi permis d'être le propriétaire d'un superbe domaine sur la route de Sidi Ferruch, le Ğinān 'Ali Ra'īs avec la villa des Arcades [(13)]. Quant à l'État, Panzac montre que la course était pour lui aussi un revenu aléatoire. Tout en prenant la précaution de préciser que les données fiscales des Régences n'étaient pas d'une grande exactitude, en raisonnant plutôt sur des ordres de grandeur, il montre qu'à Alger, l'apport de la course représentait, entre 1789 et 1798, près de 26 % des revenus propres tirés du pays, près de 10 % entre 1800 et 1802, près de 5 % entre 1804 et 1810, mais 20 % entre 1811 et 1815. À cet apport direct, s'ajoutait l'apport indirect de la course, à savoir les versements que les États européens faisaient pour protéger leurs navires des activités corsaires. Si l'apport économique était important, sans être cependant exceptionnel, l'aspect financier n'était pas à négliger, car les apports massifs en numéraire, en suscitant un flux permanent d'espèces monétaires, favorisèrent, dans les Régences, l'essor d'une classe de négociants et le développement d'une économie d'échanges.

Dans sa deuxième partie, intitulée « Transport et commerce maritime, une innovation conjoncturelle » (98 pages), Daniel Panzac met en lumière une part importante de l'activité économique des Régences (généralement passée sous silence au profit d'un discours tout entier centré sur la course), celle du commerce maritime (21 pages), à la fois intérieur, avec les autres provinces ottomanes, et extérieur, avec l'Europe. L'auteur précise que les éléments d'information, pour les trois Régences, sont de qualité inégale. On est mieux informé sur le commerce avec les pays européens que sur le commerce intérieur à l'empire, soit parce que l'on possède les contrats d'affrètements [(14)], soit parce que les consuls européens établissaient des rapports précis [(15)]. Pour Alger, il y a presque équilibre entre le nombre de bâtiments à destination de l'Europe et celui de ceux qui allaient vers les autres ports ottomans, principalement pour le transport des pèlerins. En revanche, il y avait un déséquilibre très net du commerce européen, au détriment de la Régence : près de 68 % des 706 000 t. d'exportations se faisaient à destination de Marseille, quand près de 60 % des 2 850 000 t. d'importations provenaient de Livourne. Le commerce de Tripoli, plus modeste, est mal connu pour ce qui concerne les relations intérieures ; en revanche, les destinations européennes sont principalement Livourne et Venise, Marseille arrivant loin derrière ; les échanges s'élevaient à environ 500 000 t. pour les importations et autant pour les exportations. La régence de Tunis avait une tout autre activité. Fréquentant toute la Méditerranée, mais principalement le bassin occidental, les bâtiments tunisiens se rendaient à 60 % vers les ports européens et à 40 % vers les ports ottomans. Autre spécificité, les exportations (2 800 000 t.) étaient largement supérieures aux importations (1 216 000 t.), et le principal partenaire était, de loin, Marseille.

Dans tous les cas, Panzac montre que les Européens étaient les principaux acteurs du commerce maghrébin ; cela était assurément vrai pour les transporteurs (en majorité français), cela l'était moins pour les affréteurs : vers l'Empire ottoman, ils étaient principalement musulmans, voire juifs ; mais vers l'Europe, la tendance était inverse, les Européens précédant les juifs.

L'auteur en vient alors à ce qui fait l'innovation de son étude. Il montre comment l'exaspération du conflit franco-britannique, commencé depuis les débuts de la guerre de Sept Ans (1756), fut à son comble avec les guerres de la Révolution. La désorganisation du commerce français, suivie de la fin de la suprématie de la France dans les Régences, eut des conséquences gravissimes sur le commerce maritime français. Le commerce des Régences se concentra alors vers l'Empire ottoman, sur lequel les affréteurs musulmans avaient la haute main. S'il y eut, lors de la trêve

(13) La capitulation y fut signée le 3 juillet 1830.

(14) Alger et Tunis.

(15) Tripoli. Mémoires d'Expilly (1715) AE B^1 1092, Vallière (1756) AE B^1 1098, (1785) AE B^1 1112, Dandré (1782) AE B^1 1108, Froment de Champlagarde (1791) AE B^1 1113.

BCAI 17 (2001) Panzac Daniel : Les corsaires barbaresques. La fin d'une épopée, 1800-1820, recensé par Alain Blondy
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

de 1801-1802, une reprise des relations à destination de Marseille, Gênes ou Livourne, les affréteurs restèrent majoritairement maghrébins, musulmans ou juifs. Ainsi, le précédent quasi-monopole français du fret était alors complètement remis en cause, mais l'embellie judéo-musulmane fut sans lendemain, puisqu'à partir de 1803, de nouveaux affréteurs s'emparèrent du marché : Austro-Vénitiens, Ragusains, Russes ou Heptanésiens. Panzac étudie alors cet « essor des neutres » (26 pages), maghrébins compris. Il montre que cette nouvelle pratique maritime accompagna l'essor croissant du port de Malte qui, non content de rester le plus vaste entrepôt de redistribution de marchandises de la Méditerranée, libre désormais de tout interdit, était devenu la principale base navale britannique entre les deux bassins. Ceci s'accompagna d'un recul de Marseille, Livourne et Barcelone. Panzac montre comment dans ce contexte le transport remplaça la course dans l'économie barbaresque. Deux graphiques particulièrement évocateurs (p. 146) montrent comment, dans les quinze premières années du siècle, le trafic marchand l'avait grandement emporté sur l'économie prédatrice.

Il étudie ensuite les flottes de commerce (23 pages) et les négociants (28 pages) du Maghreb. Il montre l'émergence de certains grands négociants dont il étudie la carrière (les Al-Faqih Ḥasan de Tripoli, les Ben Yūnis de Tunis, Ḥamdān Ḫūǧa d'Alger, mais aussi et surtout les deux familles juives algéroises, les Busnach et les Bacri, qui seront, indirectement, à l'origine de la conquête de 1830). Toute cette partie de l'ouvrage est une étude fort intéressante sur une population de négociants qui assure la transition entre le monde corsaire du XVIII^e siècle, et les prodromes de la colonisation du XIX^e siècle. Panzac montre quelles auraient pu être les ressources des Régences si, d'une part les Européens ne les avaient pas arrêtées net dans leur nouvel élan, et, d'autre part, si le vieil atavisme ottoman n'avait fait préféré, de gaîté de cœur, une activité plus militaire et moins marchande.

C'est l'objet de la troisième partie de l'ouvrage, « L'échec final » (56 pages). Le grand retour des Européens au Maghreb, le frein qu'ils mirent à la nouvelle orientation de l'économie des Régences, entraîna la réapparition des corsaires. Toutefois ce ne fut qu'une course sans envergure, aux résultats économiquement décevants (16), mais en revanche suffisamment marquants psychologiquement pour entraîner une riposte occidentale très ferme. En 1815, les Américains firent cavalier seul et forcèrent Alger, puis Tunis et Tripoli, à signer un traité qui leur fut favorable. Mais ce n'était encore que la poursuite des manœuvres d'intimidation dont la pratique remontait au XVII^e siècle. En revanche, le droit international avait été plus innovant : la même année, le congrès de Vienne avait condamné l'esclavage barbaresque, et l'Angleterre, seule puissance navale d'envergure, fut chargée de faire appliquer cette résolution. Les résultats décevants obtenus par Lord Exmouth en 1816, et le refus des Algériens d'obtempérer, firent que l'affaire prit une tournure internationale qui satisfit les Européens. En 1818, le congrès d'Aix-la-Chapelle, proclama l'interdiction de la course et menaça les Régences d'une rétorsion de la part d'une « ligue européenne ». La course tombait, victime de son image d'anachronisme économique, mais aussi d'atteinte à ce qui s'appelait désormais (Panzac le souligne) les droits de l'homme. Si l'esclavage des Noirs étaient déjà un scandale pour certains Européens, l'esclavage des Blancs l'était définitivement pour tous.

Singulièrement, la suppression de la course ne fut pas fatale aux Régences pour des raisons économiques, son apport n'étant plus essentiel, mais parce qu'elle remit en cause leur raison d'exister. À l'intérieur des États barbaresques, les populations indigènes, Berbères ou Maures, supportèrent de plus en plus difficilement le poids des exigences de l'aristocratie militaire turque. Celle-ci, privée d'une grande partie de ses ressources s'en prit de plus en plus souvent au pouvoir en place.

À la marginalisation économique, s'ajoutait donc la fragilité de la situation intérieure des Régences, devenues des proies désignées pour l'expansion des puissances européennes. Ainsi, si Daniel Panzac ne remet pas en cause l'analyse traditionnelle des causes qui conduisirent, entre 1816 et 1831, l'Angleterre, la France et la Turquie à intervenir directement dans les affaires maghrébines, il apporte un regard nouveau sur les origines de la décrépitude économique des Régences, moins due, selon lui, à leur incapacité à moderniser leurs moyens de s'enrichir, qu'à une sorte de « pré-impérialisme » européen qui les a exclues du commerce de transport et les a, en quelque sorte, forcées, à retourner à leurs habitudes coupables de prédation. Ce qui permettait alors de les mettre facilement au banc des accusés et, au nom d'une préhistoire du droit d'ingérence, de les « punir ».

Alain Blondy
Université de Paris IV

(16) Panzac montre que l'avidité des corsaires les conduisit à s'en prendre même aux navires ottomans (p. 225).

BCAI 17 (2001) Panzac Daniel : Les corsaires barbaresques. La fin d'une épopée, 1800-1820, recensé par Alain Blondy
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net