

P36. PIRATERIE

La piraterie désigne une forme de banditisme pratiquée sur mer. Mais, les pirates ne se limitaient pas uniquement aux pillages de navires, et attaquaient également de petites cités côtières. La piraterie existait déjà dans l'Antiquité. Toutes les civilisations anciennes ayant possédé une marine l'ont connue. En effet, la mer était considérée comme un espace libre où règne la « loi du plus fort ». Cicéron avait qualifié les pirates de l'Antiquité « *d'ennemis communs à tous* » car ils échappaient aux considérations habituelles du droit. À l'époque médiévale, la signification du terme « pirate » va se restreindre pour désigner plus précisément des bandits qui opèrent sur les mers pour piller des navires de commerce. Lorsque les États deviennent mieux structurés, à la piraterie proprement dite s'ajoute « la guerre de course ».

La piraterie a souvent été assimilée à l'une des représentations de conflit entre l'Islam et la Chrétienté, avec sans doute en arrière-plan une référence plus ou moins implicite à la course barbaresque de l'époque moderne, qui marqua fortement les esprits en Europe (cf. Zaki 1997/8). En effet, dès les débuts de la conquête arabe, la piraterie joua un rôle important, à côté de formes de guerre plus « classiques », dans l'affrontement aux frontières des deux aires religieuses (Valérian 2006). Cependant, elle sera une pratique classique en mer Méditerranée et, à partir du XII^e siècle, alors que les flottes des pays du Nord se reconstituent, elle deviendra un phénomène tout à fait partagé.

Les relations commerciales en Méditerranée n'excluaient pas la piraterie. Ainsi, cette dernière avait été signalée à Bougie dès le XII^e siècle. Dans la notice du *'Unwan ad-Dirâya* consacrée au juriste al-Mâsilî (XII^e siècle), le bio-bibliographe al-Gubrînî (mort en 1315) évoquait déjà ce phénomène (cf. Aïssani 2001). Selon Ibn Khaldûn, l'habitude de faire la course contre les chrétiens s'établit à Bougie dès le milieu du XIV^e siècle. Il précise ensuite la manière d'opérer :

« une société plus ou moins nombreuse de corsaires s'organise : ils construisent un navire et choisissent pour le monter des hommes d'une bravoure éprouvée. Ces guerriers vont faire des descentes sur les côtes et les îles habitées... Ils y arrivent à l'improviste et enlèvent tout ce qui leur tombe sous la main. Ils attaquent aussi les navires des infidèles, s'en emparent très souvent et rentrent chez eux chargés de butins et de prisonniers. De cette manière, Bougie et les autres ports occidentaux [de l'Ifrikiya] se remplissent de captifs. Les rues de ces villes retentissent du bruit de leurs chaînes, surtout quand ces malheureux chargés de fers et de carcans, se répandent de tout côté pour travailler à leur tâche journalière. On fixe le prix de leur rachat à un taux si élevé qu'il leur est très difficile et souvent impossible de l'acquitter » (Aïssani 2007).

Ainsi, la piraterie connaîtra un développement fulgurant dans la seconde moitié du XIV^e siècle, notamment dans les ports de l'Afrique du Nord qui

deviennent des bases redoutées. Dominique Valerian considère que les causes de cette accélération ne tiennent pas vraiment à une exacerbation des conflits entre l'Europe et le monde musulman. La raison est beaucoup plus de nature économique et démographique. Le ralentissement de l'économie européenne, puis la grande peste atteignent directement les rives du Maghreb. La crise économique se traduit par un ralentissement des échanges commerciaux et la nécessité de trouver des activités de substitution susceptibles de garantir des revenus aux particuliers, mais aussi à l'État, dont les ressources fiscales diminuent sensiblement (Valérian 2006). De même, les problèmes démographiques causés par la grande peste posent la question de la main-d'œuvre, aussi bien au nord qu'au sud de la Méditerranée. Cette double nécessité pousse au développement de la piraterie et à la recherche de captifs, à la fois comme main-d'œuvre d'appoint et comme source de revenus par les rançons (Valérian 2006).

Dès le début, le phénomène est donc considéré non seulement en termes politiques et militaires, mais aussi religieux, économiques et humains. La résolution de ce problème, dont la rançon est un des aspects, passe par la prise en compte de ces multiples dimensions (Valérian 2006). On constate alors que le rachat de captifs occupe une place considérable dans les négociations diplomatiques du temps et dans les traités qui en découlent. Parmi les très nombreux acteurs qui interviennent à des degrés divers, signalons le rôle des ordres religieux spécialisés dans le rachat des captifs, principalement, au Moyen Âge, les Trinitaires et les Mercédaires, qui agissent à l'échelle de la chrétienté, mais aussi des ordres plus locaux en Espagne ou en Italie (Valérian 2006). Certains marchands laïcs ont également joué un rôle important comme intermédiaires dans ces transactions à des fins lucratives. Enfin, des municipalités ont aussi procédé à des rachats, collectifs ou individuels (Valérian 2006). Il est intéressant d'analyser l'intervention des pouvoirs en vue de régler, ponctuellement ou plus durablement, la question de la rançon et du rachat. D. Valerian constate que c'est surtout, de manière significative, à partir de la fin du XIV^e siècle que les traités commencent à aborder cette question avec précision. Jusque-là, on trouvait des articles interdisant la piraterie ou prévoyant ce qui doit être fait en cas d'attaque, mais en général, on se limitait à dire que le coupable devait être arrêté par l'autorité politique dont il relève, ses biens confisqués et remis aux victimes (Valérian 2006).

Les pirates se distinguent des corsaires qui sont « des civils faisant la guerre sur mer avec l'autorisation de leur gouvernement (grâce aux lettres de marques), selon les lois de la guerre, avec un statut équivalent aux militaires, mais sans être soumis à l'autorité d'un état major, et au contraire d'une façon indépendante ».

La confusion entre pirates et corsaires découle de plusieurs considérations. Jusqu'au XVI^e siècle, les termes de corsaire et pirate étaient utilisés



Fig. 1. Le célèbre peintre italien Filippo Lippi, captif à Alger au XV^e siècle, faisant le portrait de son maître le Pacha.
Huile sur toile, 1819 – Musée d'Art Thomas-Henry.

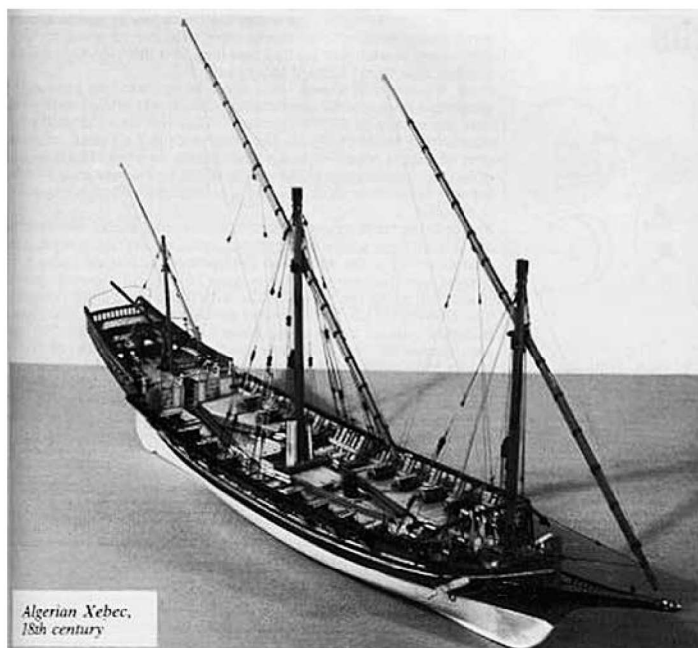


Fig. 2. Le chebec algérien était devenu l'embarcation privilégiée des corsaires en Méditerranée

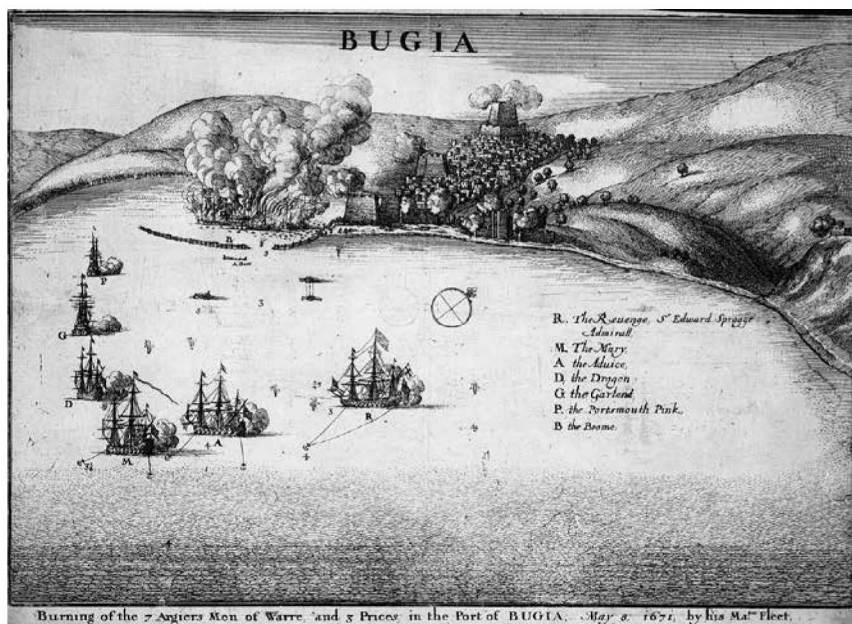


Fig. 3. Une conséquence probable de la piraterie en Méditerranée : la flotte anglaise à Bougie en 1671. Copie de Wenceslas Hollar, *Naval battle at Bugia*.

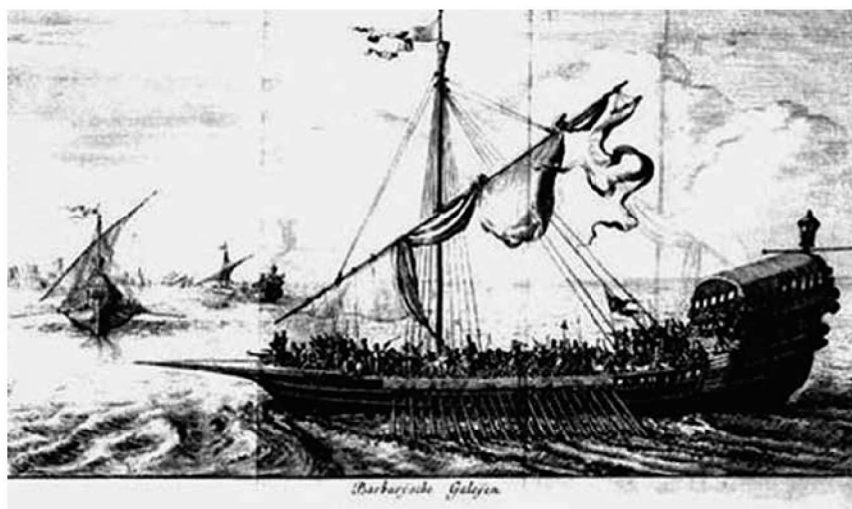


Fig. 4. La fameuse « Galère Barbaresque » en Méditerranée.

indifféremment. Pour les distinguer, il est nécessaire qu'un État souverain délivre une lettre de marque. Cependant, l'État souverain n'apparaît en Europe qu'à la fin du Moyen Âge. Les corsaires faisaient donc la guerre aux pays ennemis en s'attaquant à leurs navires de commerce. Cependant, comme ils étaient sans ressources en temps de paix, ils devenaient pirates. Précisons néanmoins qu'en général, ils respectaient les vies et les biens personnels ; seuls le navire et le fret faisaient l'objet de la prise (Zaki 1997/8).



Fig. 5. Le Beylerbey Khair ad-Din Barberousse (1476 – 1546) fut le véritable génie de la piraterie depuis son avènement en Mer Méditerranée. Il a eu des rapports particuliers avec Abdelaziz, sultan des Ath Abbas.

Parmi les captifs les plus célèbres, signalons Miguel de Cervantès, le futur auteur de *Don Quichotte*, qui fût enlevé (à 27 ans) en 1575 par les pirates en Méditerranée. Un roman d'Olivier Weber, *Le Barbaresque*, raconte sa captivité de cinq ans à Alger et ses évasions manquées. Signalons également la légende relative à la captivité au Maghreb central de Filippo Lippi (Prato 1457 – Florence 1504), peintre italien de l'école florentine de la Renaissance italienne. Il aurait dessiné le portrait de son maître, sur un mur blanc avec un morceau de charbon. Comme les portraits n'étaient pas pratiqués en pays d'Islam, le prince fût impressionné et le libéra.

La piraterie, qui deviendra donc un métier, a attiré de nombreux européens, chrétiens de naissance (Portugais, Espagnols, Flamands, Grecs,...), vivant sous le joug ottoman, mais aussi de simples aventuriers et des esclaves renégats convertis à l'islam. Aroudj Barberousse (1473 – 1518) fut le premier à avoir inauguré l'ordre des pirates barbaresques. D'origine grecque, il se convertit à l'islam et travailla pour le compte du sultan de Constantinople. Par la suite, il devint pirate indépendant avec Tunis comme port d'attache. Son frère Kheir-eddine Barberousse (1476 – 1546) lui succéda. Il est considéré comme étant « le véritable génie de la piraterie depuis son avènement en Mer Méditerranée ». Le Sultan de Constantinople le nomma gouverneur d'Alger. Quelques années plus tard, il obtint le titre de « grand amiral de toutes les flottes ottomanes ». Il regroupa sous ses ordres plusieurs pirates célèbres (Zaki 1997/8).

C'est par la seconde phase de l'ère coloniale que les puissances européennes vont en finir avec les raids des pirates barbaresques, lancés depuis des villes du Maghreb (Ceuta, Bougie, Alger, Annaba, Tunis, Tripoli).

BIBLIOGRAPHIE

- AÏSSANI D. et VALERIAN D., 2003 – *Mathématiques, Commerce et Société à Béjaïa (Bugia) au moment du séjour de Leonardo Fibonacci*, International Journal *Bollettino di Storia delle Scienze Matematiche*, XXIII/2, p. 9-31.
- AÏSSANI D., 2007 – « Ibn Jaldun, las Matematicas y los sabios de Bejaïa », *Ibn Jaldun, Entre al-Andalus y Argelia*, Grenada (Spain), Fundacion El Legado Andalusí Ed., p. 132-141, (voir également l'édition arabe, p. 139 – 149).
- AÏSSANI D., 2001 – « El Ghobrini », *Dictionnaire Biographique de la Kabylie*, Aix-en-Provence, Edisud, p. 132-135.
- VALERIAN D., 2006 – « Le rachat des captifs dans les traités de paix de fin du Moyen Âge : entre diplomatie et enjeux économiques », *Hypothèses*, 1, p. 343-358.
- ZAKI M., 1997-8 – « Jihad et contre-djihad en Méditerranée, du XII^e au XVI^e siècles. Course et Jihad Maritime », *Maghreb-Europe : Histoire, économies, sociétés*, 11, p. 33-48.

Djamil AÏSSANI et Djamel MECHEHED