

Tripoli de Barbarie : port de mer, port du désert (1795-1835)

Nora LAFI

La ville peut se lire de différentes manières. Elle peut prendre différents visages en fonction du regard que l'on porte sur elle. Le regard que nous avons choisi de présenter est celui d'un Tripolitain du début du XIX^e siècle, Hasan-al-Faqih Hasan¹. Ce dernier écrivait régulièrement ce qui se passait dans sa ville et recensait plus particulièrement les mouvements du port ainsi que les événements ou les transactions qui s'opéraient dans cet espace. Grâce à ses chroniques, nous tenterons dans un premier temps de mesurer l'importance du port de cette échelle, capitale d'une grande région à faible population. A partir de ses descriptions, deux pôles économiques sont mis en avant, celui du "port de mer" et celui du "port du désert". Comment ces deux derniers étaient-ils organisés, quels types d'enjeux représentaient-ils au sein de cette échelle ?

Les traités de Vienne, abolissant l'esclavage et restreignant la course, ouvrirent en 1815 une crise qui marqua un changement capital pour la vie du port, manifestant ainsi la place indispensable des activités portuaires pour la ville. La baisse de ses principales activités eut aussi de grandes répercussions dans la cité tant au niveau social qu'au niveau politique ; ceci nous conduit dans un second temps à prendre en compte l'angle politique de la question, et donc à voir comment, dans le contexte des impérialismes européens naissants, la petite cité-Etat a réagi et quels

1. H. al-Faqih Hasan, *al-Yawmiyyât-al-libiyya (Les chroniques libyennes)*, annotées et publiées par M. al-Usta et O. Juhaydar, Université *al-Fâtih*, Tripoli, 1984, vol. 1, 483 p. (en arabe).

en ont été les effets sur les activités portuaires et plus largement sur la ville même.

"Port de mer" et "port du désert" : lecture des espaces

Depuis des siècles déjà, cette ville vivait principalement de deux activités majeures : la course et le commerce transsaharien. Prédation et commerce étaient en effet particulièrement favorisés par sa situation géographique : elle possédait le port de Méditerranée le moins éloigné des régions africaines où s'organisaient chaque année des caravanes, et dont la configuration en faisait un véritable sanctuaire pour les corsaires. Ces deux activités étaient particulièrement florissantes au début de la régence de Yusuf Pacha Karamanli (1795-1834), la période qui nous intéresse ici.

Une porte entre la Méditerranée et le Sahara

Le port de Tripoli, à la lecture des *Chroniques libyennes*, semblait être un espace très organisé et très fréquenté. H.al-Faqih Hasan le mentionnait très souvent, si bien qu'il apparaissait comme étant le pôle le plus actif de la ville. Situé dans la partie occidentale de Tripoli, il était relié par des artères commerciales à des portes (*bâb*) au Sud, faisant aussi de la ville un "port du désert". En effet, une multitude de routes terrestres et maritimes partaient de ce point pour aller vers le Sud et vers le Nord. Ces deux pôles semblaient ainsi indissociables du fait de ces activités commerciales et corsaires. L'organisation urbaine de la ville montre que l'activité économique essentielle se situait dans la zone qui entourait le port. Plusieurs souks et de nombreux fondouks le jouxtaient. Il y avait également un quai, une douane, des entrepôts et aussi des cafés, lieux de rencontre des "gens de la mer" et des négociants. Le port s'était également récemment équipé d'une quarantaine². Pour le carénage, un fossé était utilisé pour la réparation des navires de commerce comme pour ceux de guerre. Le chroniqueur parle aussi d'un café remis à neuf en 1246/1829 : le café du hâg Abdallah-at-Turki situé au niveau de la porte de la mer (*Bâb-al-Bahr*), contigu aux douanes³.

-
2. L'auteur de la chronique la mentionne en 1247H, vers 1830. Mrs Tully précisait que la ville n'en était pas dotée durant son séjour, entre 1783 et 1793, ce qui eut un effet désastreux lors de l'épidémie de peste qui dévasta le pays en 1785. En effet, plus aucun mouvement de navire n'était possible et l'approvisionnement par voie de mer cessa complètement. Un lazaret est mentionné dans une lettre du consul de France du 24 août 1809. Des règles sanitaires plus strictes furent enfin prises par le Pacha en 1835, sous l'impulsion des consuls européens, avec notamment la constitution d'un tribunal sanitaire chargé de les faire respecter.
3. H. Faqih hasan, *op. cit.*, p. 467, 483.

Cet espace vivait au rythme des arrivées et des départs des bâtiments⁴ avec des rituels comme celui d'offrir des présents aux membres de l'équipage avant que le bateau ne lève l'ancre ; des familles arrivaient au bateau pour offrir, comme de coutume, les présents aux matelots, selon le chroniqueur qui indique par ailleurs que l'on offrait aussi des cadeaux aux bâtiments amis qui arrivaient. Quand des navires de guerre étaient sur le point de s'amarrer, le Pacha ordonnait par l'intermédiaire du chef du port que l'on tire des salves d'honneur. De même, régulièrement, les bateaux de guerre de différentes nationalités s'échangeaient des salves en guise de salutations⁵. Ces échanges de salves faisaient partie du protocole dans les relations internationales entre les bâtiments de différents pays. Les *chroniques* nous apprennent que lorsqu'il y avait des tensions entre le Pacha et l'un des consuls d'une des puissances occidentales en poste à Tripoli, alors Yusuf Pacha refusait d'honorer de salves les bâtiments appartenant à une de ces puissances occidentales, laquelle en retour en était vraiment mécontente. Si bien que vers la fin du règne de ce dynaste, lorsque le rapport de forces fut inversé, les consuls l'obligèrent parfois à le faire.

Comme tout port de commerce, et celui de Tripoli en était un, il était organisé en fonction de cette activité. Il y avait des droits de port pour les navires qui arrivaient. Les taxes qui portaient sur les marchandises étaient nommées *rusûm dukhûl-al-badâ'i' ilâ-al-madina*⁶ (taxes d'entrée des marchandises dans la ville). Selon les chroniques, il y avait deux sortes de taxes douanières : *al-bâb* et *al-jumruk*. La première dénommée *al-bâb* touchait toute marchandise entrant dans la cité qui franchissait la porte (*al-bâb*) et qui allait vers la terre ferme. La seconde mentionnée sous le nom de *jumruk*, concernait à l'inverse tous les produits qui sortaient de la ville en direction de la mer. Un autre type de taxe, *inqiraj* (droit d'ancrage ou de mouillage), était pratiqué dans ce port. Il s'élevait pour chaque bateau à cinq *rials durû* à l'époque de notre chroniqueur. Au paiement, le capitaine du bateau recevait une *batinda* (patente) dont l'unité coûtait encore deux *rial durû*.

4. Voir les mouvements du port : *id.* p. 607-636.

5. H. Faqih Hasan, *op. cit.*, p. 383, 425, 495, etc. Notons que l'auteur des chroniques les mentionnait vraisemblablement à chaque fois. Ce qui pourrait montrer que cela revêtait une certaine importance, tout au moins à ses yeux. Cet attachement à vouloir recenser toutes les salutations entre bateaux dans son journal nous amène à supposer que cela devait aussi créer une certaine animation dans la ville.

6. *Idem*, p. 322.

Capitaines et *raïs*⁷ étaient les personnages importants du port. En fait, il s'agirait de la même fonction, la différence résidant dans le fait que les premiers désignaient chez Hasan al-Faqih Hasan des Européens ou des Turcs, alors que les seconds désignaient les gens de la mer⁸, des Tripolitains. Quant à la capitainerie, lieu de gestion de cet espace, il semblerait qu'elle ait été à la charge du *raïs al-marsa* (littéralement, le chef du port), un ami du chroniqueur, donc souvent mentionné dans le journal, qui était aussi capitaine de navire. Son importance était tout aussi grande dans la vie politique.

Le pôle économique du sud de la ville, c'est-à-dire celui qui se situe autour des portes de *Bâb al-Manchia* et *Bâb al-Jedid*, vivait de son côté essentiellement du commerce transsaharien. C'est de là que partaient et là qu'arrivaient les caravanes. Les négociants de Tripoli travaillaient avec ceux de Ghadamès par exemple dans l'achat de l'alfa, des plumes d'autruches et surtout des esclaves. C'est la raison pour laquelle dans cette zone se trouvaient de nombreux entrepôts, caravansérails et marchés.

Port et pouvoir

Des liens étroits se tissaient en effet entre le port et le pouvoir local. Le Pacha avait l'habitude de s'entourer dans son gouvernement de personnes ayant plus ou moins de rapports avec la mer et le port. Sidi al-Hajj Ahmad Mahsen, le *cheikh al-balad* (sorte de bourgmestre) avait été dans ses jeunes années un simple matelot. Les *raïs*, grands pourvoyeurs de richesses, bénéficiaient auprès du Pacha d'une certaine liberté et d'une grande mansuétude quant à leurs agissements. D'abord parce qu'il existait une tradition de la course à Tripoli et que le Pacha vivant en grande partie des subsides de cette activité laissait volontiers ces derniers faire ce qu'ils voulaient au port et en mer. Si bien que les *raïs* eurent un rôle de plus en plus important sur la scène économique et progressivement sur la scène politique par l'intermédiaire des mariages notamment. Les *raïs* étaient des hommes qui possédaient beaucoup d'argent, tant et si bien qu'ils purent prétendre à des mariages avec les filles du Pacha. Ce faisant, ils se promettaient une grande carrière dans l'appareil de l'État. Ce fut le cas d'Ahmad Ali, gendre de Ali Bey (fils de Yusuf Pacha Karamanli), qui

7. Nous avons choisi la traduction de capitaine pour le terme en arabe *kabtân* ; car il semble le plus approprié dans la mesure où ce mot transcrit en langue arabe par le chroniqueur n'est finalement que le mot d'origine latine arabisé. Ce phénomène linguistique est perceptible pour les termes vus précédemment, tels que *inqiraj* (ancrage), *batinda* (patente)... Pour le terme de *raïs*, il nous a semblé plus juste et pratique de garder le mot en arabe transcrit en caractères français comme le faisait le chroniqueur.

8. H. Faqih Hasan, *op. cit.*, p. 181.

fut le cosignataire d'un traité avec l'Espagne⁹. Il fut même ensuite nommé par Yusuf Pacha ministre des Affaires Étrangères.

Quant à Mustafa Gurji, un autre exemple illustrant l'ascension dans les arcanes du pouvoir par le biais du port, il fut nommé à la tête des douanes en 1225.H (vers 1808). Peu de temps après, l'année suivante, il fut promu au poste de *raïs al-marsa*, alors qu'il n'était à l'origine qu'un esclave venu du Caucase, acheté par le régent Yusuf Pacha qui lui avait ensuite rendu la liberté. Disposant d'une petite flotte de commerce, il réussit à faire fortune. Grâce à cet argent, il fit construire une mosquée portant son nom et s'appropriâ de vastes terrains autour de Tripoli. Ceci lui supposait un savoir-faire indéniable dans les affaires et une compétence dans la gestion des affaires maritimes. Pour finir, il épousa une des filles de Yusuf Pacha. Cet homme conjugua ainsi le pouvoir de l'argent et celui de la politique. Ce lien étroit qui existait entre le port et le pouvoir dynastique s'explique d'abord par la pratique de la course comme activité normale d'échange voire de commerce. Ensuite, il semble, d'après les écrits du chroniqueur, que Tripoli était une ville relais, devant son existence au commerce.

Une ville "cosmopolite" grâce à ses deux ports

Un autre caractère de la ville que lui conférèrent au fil du temps ses deux ports doit être souligné, celui de son cosmopolitisme. En effet, les deux exemples précédemment cités méritent d'attirer notre attention sur le fait que "les gens de la mer"¹⁰ étaient en grande partie des Ottomans de différentes origines, vivant de longue date à Tripoli, assimilés donc dans l'esprit du chroniqueur à des Tripolitains. Ce trait n'est pas original et n'est pas particulier à cette échelle, car d'autres villes et ports ottomans du pourtour méditerranéen présentent cette caractéristique. Cependant, les chroniques mentionnent des marchands et des négociants de différentes origines peuplant les deux ports de Tripoli : Maltais, Anglais, Sardes, Grecs, Albanais, mais aussi Tunisiens, Ghadamésiens, Derniens, etc., et des esclaves affranchis de tous horizons s'y côtoyaient aussi. Ces négociants y vauaient à leur activité principale d'achat et de vente. Plusieurs religions se trouvaient représentées : musulmans, chrétiens de différentes confessions et juifs¹¹. Ainsi, l'ouverture des deux ports sur l'extérieur ne se traduisait pas uniquement

9. H. Faqih Hasan, *op. cit.*, p. 182.

10. C'est ainsi qu'ils sont communément appelés à l'époque.

11. F. Coro indique qu'en 1911, à l'arrivée des Italiens à Tripoli, se trouvaient 33 mosquées, 22 synagogues, une église catholique et une orthodoxe. F. Coro, *Settantasei anni di dominazione turca in Libia*, Tripoli, 1937, p. 95.

par le transfert de marchandises du Sud vers le Nord et vice versa, mais aussi par un flux d'hommes des deux rives de la Méditerranée ou de l'intérieur de l'Afrique: Ce trait a été un élément fondamental dans le trafic commercial. Il a permis de tisser des liens forts entre des hommes qui avaient des intérêts communs, à la base de véritables réseaux transnationaux. Quoique très complexes, les contours de ces réseaux peuvent être repérés, comme celui qui existait entre Livourne et Tripoli grâce aux Juifs tripolitains qui commerçaient avec les Juifs livournais par exemple, ou bien encore les Maltais tripolitains qui avaient des liens très étroits avec les Maltais non tripolitains établis dans les villes-ports de la Méditerranée. Ces réseaux étaient souvent tissés grâce à des liens familiaux plus ou moins étroits, gages de la confiance indispensable à des échanges a priori périlleux. Cependant, nous voyons aussi que des Juifs tripolitains faisaient parfois affaire avec des négociants musulmans ou juifs du Fezzan, montrant ainsi que ce type de réseaux n'était pas non plus exclusivement lié à l'appartenance à une religion puisque les Musulmans, les Juifs et les Chrétiens commerçaient entre eux indifféremment.

Une population très bigarrée se rencontrait notamment dans les souks, comme le remarquaient la plupart des voyageurs. En fait, un ensemble de réseaux humains complexes commandaient et alimentaient le commerce et la vie sociale de Tripoli, lui conférant ce caractère cosmopolite. Les dynastes Karamanli, eux-mêmes issus d'un ancêtre éponyme venu de Caramanie¹², en ont fondé leur prospérité et leur puissance. Mais quelques événements clefs ont ébranlé cet équilibre et entraîné une grave crise dans les activités du port du désert et celui de la mer : la condamnation de la course et l'abolition de l'esclavage.

Ports en crise et décadence du pouvoir dynastique

Depuis 1711, date qui marque l'avènement de la dynastie des Karamanli, la ville de Tripoli a vécu essentiellement des subsides de la course. Avant l'arrivée au pouvoir de Yusuf Pacha en 1795, les bâtiments pris par les corsaires tripolitains étaient des bateaux appartenant à des pays qui n'avaient pas signé de traité de paix avec le Pacha, ou qui

12. "... Pendant près d'un siècle les Karamanli conserveront un pouvoir héréditaire et indépendant. D'après la tradition, l'ancêtre des Karamanli était un simple matelot corsaire natif de Caramanie, débarqué à Tripoli du temps de Dragut. Comme d'autres aventuriers turcs, il eut en partage un lot de palmiers dans la Menchia et s'y fixa en épousant une femme arabe du pays. Les descendants du corsaire se transmièrent de père en fils le nom générique du Karamanli, leur aïeul, mais continuant à s'allier à des Arabes, il ne leur resta bientôt du Turc que le nom et ils en ignoraient même la langue". C. Féraud, *Les annales tripolitaines*, p. 207.

tardaient à le reconnaître et à lui envoyer les présents d'usage. Les corsaires tripolitains amenèrent ainsi dans le port de Tripoli de nombreuses prises qu'ils vendaient dès leur arrivée. L'équipage qui était fait prisonnier était parfois relâché moyennant une rançon ou un échange de prisonniers. Il suffisait d'une bonne organisation de la course pour que cela rapporte énormément à la Régence¹³. Quand les corsaires tripolitains arrêtaient d'écumer les mers ou diminuaient leurs activités pour différentes raisons, le gouvernement enregistrait une baisse considérable dans les finances de la Régence.

Lors de la prise du pouvoir par le dernier dynaste des Karamanli, Yusuf Pacha, la course fut rétablie. Le consul Guys, en poste à Tripoli, estimait que ce nouveau dynaste avait gagné ainsi en trois ans plus que son père en quarante ans. En effet, son gouvernement tenait en grande partie grâce à la manne des corsaires. Cette pratique semblait bien être dans les mœurs ordinaires car le chroniqueur décrit sans aucun étonnement les différents butins que certains *rais* rapportaient à Tripoli. Il était même suffisamment renseigné pour pouvoir donner des détails sur la nature et les quantités de certaines prises. Ainsi, il semble que la frontière qui existait entre le commerce et la course n'était pas fondamentale, les deux activités s'intégrant dans un système d'échange qui faisait vivre la ville. Il semble cependant que les activités terrestres aient été plutôt axées sur le commerce, les razzias étant le fait de tribus incontrôlées qui pillaient les caravanes des marchands tripolitains et entravaient les échanges, le Pacha se réservant des campagnes de répressions le cas échéant.

Cependant, plusieurs événements, et non des moindres, vont contribuer à diminuer peu à peu les activités du port de mer et celles liées au désert et parallèlement son pouvoir.

La condamnation de la course et l'abolition de l'esclavage : 1815-1818

Les Anglais, pour prix de l'acquisition des îles Ioniennes et de la confirmation de leur position à Malte, s'étaient engagés au congrès de Vienne à réduire les corsaires africains. Lord Exmouth reçut alors pour mission de parcourir les côtes africaines avec son escadre afin de délivrer de l'esclavage tous les Chrétiens et de notifier aux Barbaresques de faire à l'avenir des prisonniers et non des esclaves. Le 27 avril 1816, lord Exmouth se présenta devant Tripoli avec son escadre. Yusuf Pacha

13. Voir à titre d'exemple le tableau des mouvements des corsaires de la Régence de Tripoli que propose le consul Guys. Archives du ministère des Affaires étrangères de Paris, *Correspondances Consulaires Tripoli de Barbarie*, Tome 30, 1798-1800, lettre du 28 messidor an VI.

Karamanli en eut si peur qu'il souscrivit à toutes les conditions imposées, et 590 esclaves chrétiens furent mis en liberté. Malgré cette démarche de la part de lord Exmouth, les pirates reprirent leurs activités deux mois plus tard. Mais, le Pacha se trouvait tout de même affaibli par différentes pressions, telle celle du Portugal qui retint des navires corsaires tripolitains réfugiés dans ses ports lors d'une tempête ; ils restèrent en otages tant qu'un certain bâtiment n'était pas rendu ; ce que le Régent finit par faire. Cependant, la course sur le commerce chrétien ne s'arrêtait pas. A Tripoli, il arrivait encore des corsaires chargés de prises. Réunies au Congrès d'Aix-la-Chapelle, les puissances européennes convinrent enfin, une fois pour toutes, et de la manière la plus formelle, d'interdire aux Barbaresques d'armer contre la Chrétienté. La France et l'Angleterre furent chargées de mettre cette décision à exécution. Le 8 octobre 1819, les escadres anglaise et française jetaient l'ancre devant Tripoli pour signifier à Yusuf Pacha les ordres de l'Europe. La soumission était le seul parti à prendre. Le Pacha le comprit et signa un engagement de renoncer à la course et de vivre en bonne intelligence avec les puissances européennes.

Cette condamnation fit chuter alors l'activité portuaire et celle des caravanes qui traversaient le désert. A cela s'ajoutèrent différentes émeutes dans les régions du Sud de la Tripolitaine qui coupèrent les habituelles routes de commerce. Les Beni Oulid interceptaient toutes les marchandises qui transitaient par caravanes. Abd-el-Djellil, cheikh féodal des Ouled-Sliman, forte tribu qui occupait le sud de la Tripolitaine, se révolta également. Ceci entraîna fatalement une baisse considérable de produits du Sud dans les marchés de Tripoli et handicapa l'exportation de la plupart de ces marchandises, réduisant parallèlement les activités des deux pôles économiques de la cité, même si par exemple les exportations de bestiaux et d'autres denrées nécessaires à l'île de Malte se poursuivaient.

L'affaiblissement notable de l'économie principale de la ville a ébranlé le pouvoir en place. Les effets furent néfastes pour la gestion de ce port, si bien que le dynaste qui avait fondé en grande partie son équilibre financier sur ces deux pôles économiques dut trouver de l'argent ailleurs. Pour résoudre ses embarras financiers, il se tourna d'une part vers les Juifs en augmentant les taxes de capitation, mais aussi, pour la première fois, vers les Musulmans qui devaient payer eux aussi un fort impôt, afin de combler les déficits de son gouvernement. D'autre part, il s'endetta auprès des ressortissants de différents pays occidentaux et autorisa plusieurs attaques de bâtiments européens, faisant fi des traités de paix et de non agression signés au préalable. Tous ces problèmes s'inscrivaient de plus dans un certain contexte international qui ne lui était pas favorable et qui ne l'était pas, par conséquent, à la reprise

économique des deux ports, contexte dû à la naissance des impérialismes occidentaux en Méditerranée.

La fin de la flotte tripolitaine et l'impérialisme occidental

Dans le port de Tripoli, il y avait aussi bien une flotte de commerce qu'une flotte de guerre. Celle-ci était entretenue et encouragée par la famille Karamanli. D'ailleurs, en ce qui concerne les corsaires, le Pacha les aida à équiper leurs bâtiments malgré l'interdiction. En 1817 et 1818, des travaux de fortifications maritimes étaient entrepris pour défendre le port ¹⁴, car certains membres de sa famille réfugiés en Égypte se faisaient menaçants. En 1822, le dynaste investit de l'argent pour protéger ses côtes et son port et équiper six petits bâtiments pour les corsaires. Des frégates étaient en construction sur le chantier dans l'arsenal. Bref, tout était mis en œuvre pour renforcer et protéger la ville à partir de son port. Ainsi, le port peu à peu devint un espace d'où le danger pouvait arriver. Peur légitime, car il avait été à plusieurs reprises bombardé, et le 13 février 1826 une division navale s'était présentée devant Tripoli. En 1827, lors de la bataille de Navarin, Yusuf Pacha Karamanli perdit tous ses navires et beaucoup d'hommes. Et, en août 1827, vingt voiles de Naples se trouvèrent dans la rade de Tripoli. Pendant neuf jours, 419 bombes et plus de 1 500 coups de canons furent tirés sur la ville ¹⁵, sans grand dommage toutefois. Les velléités d'un dynaste protégeant et encourageant les activités portuaires comme dans le passé furent cependant vaines face aux multiples convoitises naissantes des grandes puissances occidentales.

La rivalité franco-britannique, atteignant son paroxysme, et ses répercussions sur les "deux ports" de Tripoli ont été catastrophiques. En effet, outre la piraterie qui a été le motif prééminent des affrontements entre les pays occidentaux et la Régence de Tripoli, l'arrêt sous la contrainte de l'esclavagisme pratiqué par cet État barbaresque allait atteindre le pouvoir dynastique qui se trouvait désormais ébranlé. Car sans la vente des esclaves et des denrées proposés à l'exportation et l'approvisionnement de certaines marchandises venant du Sud, le port du désert s'éteignit progressivement tout comme celui de la mer. La faiblesse du pouvoir du Pacha devint par conséquent patente. Le 9 août 1830, la signature d'un traité imposé par les Français marqua la fin de son règne. Ce traité stipulait non seulement la fin définitive de l'esclavage, mais délimitait aussi la puissance maritime de Tripoli, ainsi que l'abolition des

14 . C. Féraud, *op. cit.*, p. 332.

15 . C. Féraud.

monopoles de commerce conservés par le Pacha. Ce traité anéanti quasiment toutes les sources de revenus de Yusuf Pacha Karamanli. Il provoqua en grande partie l'abdication de ce dynaste, qui tenta désespérément de renflouer les finances de l'État en accablant la population de Tripoli et ceux de la Menchia (la campagne attenante de la ville).

En définitive, la lecture des *Chroniques libyennes* montre que l'histoire de la ville de Tripoli est en fait l'histoire de son "port de mer" et de son "port du désert". Car ce port, en plus des activités d'importation et d'exportation qui lui étaient normalement dévolues et des activités corsaires, fut l'objet de convoitises diverses et d'enjeux aussi bien locaux qu'internationaux. Cela avait commencé lors de l'expédition d'Égypte, à l'orée du XIX^e siècle, avec Bonaparte et Yusuf Pacha ¹⁶ qui voulaient faire de Tripoli un port d'attache pour la marine française. Les Anglais, dans la course effrénée pour le monopole commercial en Méditerranée, cherchaient à pénétrer verticalement du Nord vers le Sud dans le cœur de l'Afrique, et le port de Tripoli présentait les caractéristiques idéales au regard de sa situation géographique. La combinaison de tous ces facteurs provoqua finalement la chute de la dynastie des Karamanli qui avait fondé son pouvoir sur une économie de la mer et du désert. Une reprise en mains eut lieu en 1835 par l'autorité de la Porte, qui ravala l'État barbaresque au rang de province ottomane comme une autre, détournant les appétits occidentaux vers d'autres régions.

16. Le Pacha de Tripoli, Yusuf Pacha Karamanli, s'était arrogé une certaine autonomie, qui lui avait créé des intérêts propres, distincts de ceux du Sultan, son suzerain, et qui lui ouvrait la voie à des négociations particulières, à des spéculations politiques localisées. "Les rapports de la France avec elle [Tripolitaine] ne suivent pas nécessairement le sort de ses relations avec Constantinople. Voilà en quelques mots pourquoi l'expédition d'Égypte ne pouvait pas ne pas avoir de répercussion sur les Régences de Barbarie et sur la politique du gouvernement français envers elle". C. Roux, *Bonaparte et la Tripolitaine*, p. 10.