

MOULAY BELHAMISSI

**MARINE ET MARINS D'ALGER
(1518 - 1830)**

Tome I

LES NAVIRES ET LES HOMMES



**BIBLIOTHEQUE NATIONALE D'ALGERIE
1996**

Moulay BELHAMISSI

**MARINE ET MARINS
D'ALGER
(1518 - 1830)**

TOME 1

LES NAVIRES ET LES HOMMES

**ALGER
BIBLIOTHEQUE NATIONALE D'ALGERIE
1996**

THESE D'ETAT

BORDEAUX III

Mars 1986

Conception et Suivi d'impression

Nour-eddine RADJAI

BIBLIOTHEQUE NATIONALE D'ALGERIE

D.L 51 0 - 96

ISBN 9961 - 901 - 04 - 5

12 / H. A

$\frac{1}{2}$

*A la mémoire de mes maîtres de Mazouna, de Tlemcen et d'Alger
dont le savoir et le dévouement, m'ont tracé la voie et montré le chemin.*

AVERTISSEMENTS

-1-

Chacun des vingt quatre chapitres est suivi de ses propres notes.

-2-

Le système de transcription adopté pour les noms arabes est celui de l'Encyclopédie de l'Islam. Les noms figurant dans les citations n'ont pas été modifiés.

ABREVIATIONS

A.C.C.M.	Archives de la chambre de commerce de Marseille.
A.C.F.A.	Archives du consulat de France à Alger.
A.D.B.R.	Archives départementales des Bouches du Rhône.
A.E.S.C.	Annales, Economies, Société, Civilisation.
A.I.E.O.	Annales de l'Institut d'études orientales (Alger).
A.G.G.A.	Archives du Gouvernement Général de l'Algérie.
A.M.M	Archives Municipales de Marseille
A.N.	Archives nationales (France).
A.O.M.	Archives d'Outre mer (Aix en Provence).
B.S.A.V.T.	Bull. de la Société des Amis du Vieux Toulon.
B.S.G.A.	Bull. de la Société de géographie d'Alger.
B.S.G.O.	Bull. de la société de géographie d'Oran.
C.T.	Cahiers de Tunisie.
E.I.	Encyclopédie de l'Islâm.
R.A.	Revue africaine.
R.A.C.	Revue algérienne et coloniale.
R.E.H.	Revue des Etudes historiques.
R.H.	Revue historique.
R.H.C.M.	Revue d'Histoire et de Civilisation du Maghreb.
R.H.M.	Revue d'histoire moderne.
R.H.E.S.	Revue d'histoire économique et sociale.
R.M.	Revue maritime.
R.O.M.M	Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée.
R.T.	Revue tunisienne.

INTRODUCTION

On peut s'étonner de la place qu'occupe la marine de la Régence à l'époque ottomane, dans de très nombreux écrits européens d'histoire, de littérature, de correspondance diplomatique ou de rapports militaires traitant de ce pays. Ce grand intérêt justifie amplement l'importance acquise par cette arme et le rôle qu'elle assumait durant trois siècles.

En effet, c'est par ses escadres qu'Alger se distingua dans l'épopée de la Méditerranée. Malgré de multiples difficultés et en dépit des nombreuses tentatives pour la contenir et l'écraser, la marine, avec des moyens modestes, sut imposer sur l'échiquier international et se rendre redoutable aux nations qui cherchaient sa perte. Et sa vitalité demeura jusqu'à la fin.

C'est vers la mer que le gouvernement de la Régence, devenu rapidement une puissance navale, tournait ses principales activités. Dès le XVI^{ème} siècle, le volume grandissant du commerce international, la succession de crises politiques menant aux conflits armés, les appétits territoriaux de certains Etats et les tendances à l'hégémonie en Méditerranée rendaient indispensable la constitution et l'entretien d'une marine agissante, capable de défendre une politique déterminée: la défense du territoire, notamment du littoral, l'appui aux Musulmans d'Espagne agressés par le fanatisme religieux de leurs vainqueurs, la présence aux côtés du Sultan ottoman face à ses adversaires, le contrôle de la navigation pour connaître les amis des ennemis et enfin la guerre de course.

Cette activité débordante distingue la marine d'Alger de celles de son temps. C'est elle qui a créé l'Etat, assuré sa force et son prestige à tel point que les puissances d'en face, frémissantes et désemparées, avouèrent leur impuissance à écraser cette organisation et en vinrent à acheter à prix d'or sa neutralité ou son alliance.

Les Barberousse et leurs successeurs à la tête du nouvel Etat avaient mis leur génie, leur courage, leur expérience et leur foi au service de cette arme qui devint très tôt la plus grande école militaire de l'Islâm. Ils lui assurèrent, par une politique intelligente un rôle prépondérant en mer, le mordant dans les combats et de nombreux succès dans les tâches entreprises ⁽¹⁾, malgré des possibilités financières limitées, un manque de bases navales suffisamment sûres et un littoral inhospitalier ou constamment menacé. En dépit de ces aspects négatifs, le gouvernement d'Alger parvint à transformer la Méditerranée en une zone chaude et dangereuse pour la navigation. Aux marines européennes, les grosses unités, les grandes écoles, le savoir des états-majors; aux galères d'Alger l'expérience des flots, l'audace des Raïs, la foi, la volonté et les prouesses légendaires. D'où ce souci compréhensible des gouvernements ennemis, de leurs diplomates, leurs agents, leurs marchands et leurs prêtres, de suivre les

(1): Mercier (E.), *Histoire de l'Afrique Septentrionale*, III, p.146.

mouvements de cette marine, d'en étudier les forces, d'imaginer la riposte à ses actions, d'expérimenter "des choses" pour stopper l'activité soutenue de ces Rais, nés pour la mer et se servant d'elle pour s'imposer.

Cependant, si en Europe on accordait beaucoup d'attention à cette marine, si on observait avec intérêt ou inquiétude ses mouvements, ce fut moins pour chanter ses exploits ou justifier son action que pour l'arroser d'injures et l'inonder de calomnies.

Sa vigueur et sa vitalité créèrent un climat d'algérophobie, nourri par des écrits tendancieux qui agissaient sur les sensibilités, remuaient "le zèle chancelant des croyants" afin de "mieux manoeuvrer les âmes" et transformer des préjugés en réalités. Et c'est ainsi que la conscience des lecteurs de l'époque fut souvent violée par des auteurs mal intentionnés, avec une mauvaise foi et une facilité déconcertantes.

Cette marine au grand renom, particulièrement aux XVIème - XVIIème siècles, n'a eu droit, à travers les milliers de textes européens, qu'à une histoire déformée et une étude partisane. En gonflant démesurément et en rabâchant tout le temps les problèmes de la Course, des captifs et de la cruauté des Algériens, on finit par tomber dans une monotonie fatigante et une hystérie inutile. L'histoire de l'Algérie, à partir de 1516 et jusqu'en 1830, n'est rien d'autre qu'un récit fleuve des esclaves chrétiens et de leurs malheurs, d'où ces développements rituels et ces clichés "passe-partout" pullulant de diatribes, d'injures et d'anathèmes.

Toute une littérature sur la marine algérienne, ses chefs et son action, reste à balayer sans regret, à enterrer à jamais, parce qu'elle est le fruit de passions mal contenues, de mensonges grossiers, de jalousies malades et d'inimitiés haineuses.

Aussi, est-il grand temps de revoir sans parti pris le passé de notre histoire maritime, de réfuter ce qui la défigure, d'en chasser les idées préconçues, les mythes accumulés et les préjugés gratuits, savamment entretenus par des prêtres fanatiques, des prisonniers à la recherche d'une gloire à bon compte, des consuls peu scrupuleux ou des historiens au service d'une cause bien connue. L'histoire forgée doit céder la place à l'histoire vraie.

Le premier devoir de l'historien de la marine est de dépassionner les débats, de reprendre les recherches en s'armant de patience, d'interroger les nombreux documents d'archives dont une bonne partie fut, consciemment ou non, ignorée, de confronter les textes pour approcher la vérité, afin de mieux saisir et comprendre les événements, notamment l'action de ces Rais qui "savaient rendre la monnaie" et pour pénétrer le sens de leur combat.

Nous avons commencé par une quête laborieuse et systématique des documents d'archives, afin de réunir les matériaux, les bons matériaux su indispensables à tout projet d'une histoire de la marine algérienne, puisque les écrits arabes s'avèrent si brefs quand ils ne sont pas totalement muets et les ouvrages publiés sur les Barbaresques sont à utiliser avec précaution.

Les documents d'archives sont si nombreux et si divers qu'ils ne laissent au chercheur que l'embarras du choix. C'est un véritable trésor dans lequel on prend vraiment plaisir à puiser. Avec ces sources on "nage" en pleine réalité: correspondances suivies, rapports détaillés, lettres privées ou officielles, mémoires de spécialistes côtoient les livres de port, de commerce, les procès-verbaux des criées, les pièces de chancelleries, les délibérations d'assemblées. On y glane le renseignement le plus sûr, le détail essentiel, les données fondamentales pour une étude approfondie de cette marine, les principaux événements, l'activité économique et militaire, le commerce extérieur, la santé, la navigation, les négociations et traités, l'espionnage, les mentalités de l'époque, les projets d'occupation, les rivalités entre puissances européennes, les mesures pour atténuer les crises avec Alger, tout y est consigné... Ces documents fourmillent de nouvelles, de données et de renseignements, qu'on chercherait vainement dans bon nombre de travaux publiés. On ne citera ici que quelques exemples pour illustrer le caractère fragmentaire et sélectif de nombreux ouvrages: l'attaque de Gigel en 1664 est sommairement traitée par les historiens, on est tenté de dire bâclée! Elle a, par contre, une large place dans les documents d'archives de l'époque. Chaque épisode de cette aventure est consigné avec maints détails. L'odyssée des captifs Musulmans retenus en Europe est absente dans ce que nous offrent ceux qui ont dénoncé avec véhémence "la rapine et la cupidité" des Deys. Des centaines de documents permettent de découvrir les malheurs de ces infortunés depuis leur capture jusqu'à la mort ou à la délivrance. On a présenté, sous un jour sombre et par des plumes agressives, la course algérienne, en faisant à peine allusion aux activités des corsaires d'outre-Méditerranée. Les documents livrent, sans réserve, les secrets de cette guerre lucrative où ceux qui s'en plaignaient en profitaient largement.

Les archives d'outre-mer à Aix, de la Chambre de Commerce à Marseille, les archives départementales des Bouches du Rhône, celles à Paris, des Affaires Etrangères, des Archives Nationales, celles, enfin, de Toulon, nous ont donné la preuve qu'elles sont irremplaçables quand il s'agit d'entreprendre l'histoire maritime de notre pays. Pour rétablir des vérités, pour dresser un tableau authentique, pour lever un voile qui recouvre tel ou tel aspect de cette marine, pour proposer une histoire sans complaisance, il faut recourir à ces milliers de pièces de toutes natures, traitant de tous les sujets. Les archives d'Espagne, d'Italie, de Malte, de Turquie, d'Angleterre et de Tunisie ne sont nullement à dédaigner. Quelques investigations, hélas, trop rapides, nous ont assuré que leur étude exhaustive enrichirait considérablement nos recherches sur la question. La véritable mémoire de l'Algérie moderne est conservée en Europe (2).

(2): Les archives espagnoles, italiennes, anglaises, yougoslaves et ottomanes doivent faire l'objet d'une étude. Certains sondages effectués, çà et là, ont donné de précieux renseignements sur certains aspects du sujet. A titre d'exemple:

Archives espagnoles: Ministère des Affaires Etrangères, dossier n°25 (Politique Extérieure, Algérie 1786-1931) - Ministère de la Marine, section Course (Corsaires d'Alger, marchandises algériennes transportées par des neutres ou des ennemis, navires algériens secourant Toulon en 1794, course espagnole, captifs algériens, informations sur Alger, nouvelles d'Oran, combat entre Espagnols et Algériens sur la côte oranaise).

Archives italiennes: "La sacra Congregazione de Propagande fide" fondée en 1597 par le Pape Clément VIII, organisée par Grégoire XV en 1622, fournit de précieux renseignements sur le rachat des esclaves

Une fois les matériaux réunis, les renseignements récoltés, la confrontation et l'analyse faites, l'on pourra, avec ces données disparates, élaborer un travail de synthèse embrassant toutes les questions touchant la marine et les marins de la Régence.

Nous avons placé sous les yeux du lecteur de larges extraits de documents inédits et de livres rares ou pas toujours à la portée de ceux qui, à un titre quelconque, s'intéressent au passé de l'Algérie.

Cependant, malgré une persévérance qui a duré plus de dix ans, malgré l'effort fourni pour ne laisser dans l'ombre aucun côté de cette longue histoire, nous ne dissimulons point le caractère incomplet de notre travail. Puisse la recherche se poursuivre et les investigations futures développer nos connaissances sur cette marine.

"Dans les contrées barbaresques, écrit Gentil de Bussy, à côté de la mine de l'avenir est celle du passé. Si l'administrateur doit exploiter l'une, il appartient à la science de fouiller dans l'autre (3)".

Pour que ce travail puisse embrasser tous les aspects de l'activité des marins et de la marine d'Alger, nous l'avons divisé en trois parties.

La première partie (Chap.I à IX) intitulée LES NAVIRES ET LES HOMMES, est consacrée aux particularités de cette organisation depuis l'environnement et le climat géopolitique qui l'ont vu naître et évoluer jusqu'aux structures internes, les rouages de son administration, les techniques de construction, les coutumes de ses marins, les traditions maritimes de la cité mère, la vie du port d'Alger, la vie des hommes sur les flots et leurs méthodes de combat.

Parler de la flotte, c'est aussi évoquer ces Raïs qui la manièrent en déchainant tant de fureur ou en suscitant tant d'admiration. Etant le plus souvent mal connus, il fallait chaque écrit et relever chaque indication afin de dresser leur portrait et montrer leur valeur trop souvent défigurée par des plumes mal informées ou mal intentionnées.

La deuxième partie (Chap.X à XVIII) appelée FACE A L'EUROPE, montre tout le dynamisme dont fut capable cette marine de guerre. En effet, durant trois siècles, elle ne cessa de guerroyer, seule ou aux côtés des escadres ottomanes contre les formations de la Chrétienté. Les tâches qui lui furent assignées furent multiples et périlleuses: Défendre Alger et le littoral du pays, repousser les assaillants, prêter main forte au Sultan, défendre aussi les Musulmans en danger, soutenir la guerre de course et fatiguer l'Europe...

(2) suite: chrétiens, la situation politique dans les Régences du Maghrib.

Archives d'Etat de Venise (rapports des Consuls et des envoyés vénitiens notamment au XVIIIème siècle. Lettre des Consuls aux cinq savii, versement annuel dû par Venise, arrivée et départ des navires d'Alger, Traités de Paix, navires vénitiens capturés par les Algériens.

Archives de l'Etat de Turin (les rapports des consuls de Sardaigne en poste à Alger).

Archives de Livourne (Registre de la Santé Maritime).

(3): Gentil de Bussy, *De l'Etablissement des Français dans la Régence d'Alger*, Paris, 1839, II, p. 300.

L'Histoire intérieure du pays étant figée, c'est sur les flots que les plus belles pages sont écrites. Ces luttes sans fin ne furent cependant pas sans dommages pour notre marine qui, conformément aux lois de la guerre, subit bien des revers donc des pertes en hommes et en navires. C'est pourquoi le sujet des captifs algériens retenus en Europe est abordé ici longuement et leur drame étudié afin de briser le complot du silence dont il fit l'objet.

Enfin, la troisième partie (Chap.XX à XXVI) aborde la grandeur de cette armée, les facteurs qui y ont contribué et les résultats obtenus. Cependant, d'autres facteurs ruinaient déjà la marine qui empruntait, dès le XVIIIème siècle, le chemin de la décadence. Causes extérieures et causes intérieures arrivèrent à point pour faire tomber une organisation qui ne sut pas, ou ne put pas, résister aux mobiles destructeurs au milieu de l'indifférence.

Il faut cependant préciser que cette recherche est consacrée à la marine de guerre. Nous en donnerons plus loin les raisons. Elle est limitée dans le temps à la période ottomane, de 1518 (date du rattachement du Maghrib central à la Porte) jusqu'en 1830, non pas que le pays n'ait pas eu, auparavant, de flotte ou d'activité en mer, mais parce que, le contexte politico-militaire fut autre.

Bien avant l'arrivée des Turcs dans le Maghrib, les dynasties locales avaient disputé la Méditerranée à leurs adversaires. Parlant de celle ci, Ibn Khaldûn écrivait déjà qu'elle est "un lac musulman où les Chrétiens ne peuvent même pas faire flotter une planche". Diego Suarez fait mention des différents qui opposèrent, avant 1492, les marins de Majorque aux corsaires d'Oran, de Mars al Kabir. Il dresse l'inventaire des prises en mer et fait le récit des subterfuges et des exploits des uns et des autres (4).

Le XVIème siècle est une ère nouvelle: le siècle des grandes batailles, des exploits fondateurs, des sièges mémorables et des renversements d'alliances. C'est aussi le siècle de la course sur une grande échelle, du commerce européen florissant. Pour les Algériens, il est la période héroïque, celle de la mobilisation contre les défis espagnols, les croisades européennes. Les exigences du moment demandaient des efforts militaires soutenus, dont la constitution d'une marine capable de stopper les entreprises hostiles. Elle fut donc bien différente de celles qui l'avaient précédée.

Si l'on a insisté sur les hauts faits de cette armée si originale, on n'a pas omis de faire état de ses erreurs et de ses faiblesses. Les grandes qualités n'ont pas fait perdre de vue les défaillances et les facteurs de décadence.

De Khayr al Dine qui traça la voie, à Husayn Dey qui avait clos la marche, que de pages sont à écrire! Avec les grands capitaines, l'histoire moderne de l'Algérie ne devait plus rester confinée dans le Tell ou le Sahara, mais déborder à l'intérieur pour embrasser l'immensité des mers connues et fréquentées à l'époque de nos Rais. Que

(4): Berbrugger (A.), R.A., IX, p. 259, note 1.

d'actions et que de sacrifices de la part de ces marins indomptables, de ces soldats téméraires, restent à connaître, à apprécier et à méditer (5)!

Pour parvenir à cette fin, il faut que nous ayons présent à l'esprit le mot d'Evarist Bavoux: "Tout homme, dit-il, qui écrit sur les affaires de son pays doit penser à la source la plus pure et la plus féconde: LA VERITE". (6)

(5): *Mon Histoire de la Marine Algérienne*, (Alger 1983) se veut un travail de sensibilisation.

(6): *Algérie, Voyage Politique et Descriptif*, Paris, 1849, p. 71.

« UNE LOI DOMINE L'HISTOIRE : TOUT PEUPLE
MAITRE DE LA MER, A CONNU LA FORTUNE ET JOUI
DE LA PROSPERITE, TOUT PEUPLE PERDANT LA
MAITRISE DE LA MER A PERDU EN MEME TEMPS LA
RICHESSSE ET LA LIBERTE »

G. TOUDOUZE

(Bulletin de l'Académie du Var, 1991, p.229)

LA MARINE ET LES SOURCES

Le profit que tire l'historien de ses lectures touchant la période ottomane en général et la marine de la Régence en particulier, reste très limité et les résultats en deçà de ses espérances.

Les sources sollicitées, arabes ou occidentales, pour des raisons diverses, ne répondent guère aux besoins du travail à entreprendre.

A- Les sources musulmanes ou le silence coupable.

Les écrits musulmans de l'époque sont si rares et si épars que leur indigence laisse perplexe. La plupart ne soufflent mot sur la marine algérienne qui faisait pourtant couler beaucoup d'encre en Europe.

Les chroniques, les récits de voyage, les oeuvres biographiques sont presque aveugles sur la mer et le monde marin. Le bilan s'avère en fin de compte, très maigre et fort décevant.

Ibn Hamadûch est un lettré algérois fort curieux ⁽¹⁾. Il dit s'être exercé à la fabrication des bombes et au maniement des mortiers du côté de Bâb al Wâd. Mais, dans sa *rihla* (relation de voyage), il décrit en quelques lignes, sans intérêt, son voyage par mer de Tétouan à Alger ⁽²⁾. Le ministre marocain al Zayyânî, lors de son périple oriental, séjourna à Alger, vingt quatre jours à l'aller et sept mois au retour. A peine, fait-il allusion à une visite au port "pour y voir les navires et leur matériel et vérifier les ouï dire par l'observation (personnelle)" ⁽³⁾. C'était vers la fin de XVIIIème siècle.

Quelques rares ouvrages prêtent une timide attention aux problèmes de la marine et de la navigation. Voyages par mer, incidents, dangers de routes y sont décrits avec parcimonie. Quelques batailles ou incursions réussies y sont développées. Voilà les seules indications à glaner dans le petit nombre de livres qui nous sont parvenus.

Quelques rares exceptions cependant:

a) "Ghazawât 'Arrûdj wa Khayr al Dîne", une chronique anonyme, probablement du XVIème siècle, nous fait vivre, certes avec les Frères Barberousse, les exploits mémorables en Méditerranée, nous fournit de précieux détails sur la course, sur son

(1): Né à Alger en 1107 de l'H. (= 1695).

(2): Relation de voyage intitulée *lisân al maqâl*, p. 103 et pp. 113-114.

(3): Belhamissi (M.), L'Algérie vue par les voyageurs marocains à l'époque ottomane (en arabe), pp.174-175.

organisation, les zones d'opérations, le butin acquis après chaque sortie, le courage et les sacrifices des Moudjahidines, le désespoir des riverains espagnols ou italiens (4)... Mais, la chronique est moins une histoire de la marine qu'un panégyrique du grand amiral qu'était Khayr al Dîne.

b) A la fin du XVIème siècle, un voyageur marocain, Abû al Hasan 'Alî al Tamagrûfî, envoyé du Sultan sa'adien Ahmad al Mansûr, fut amené à séjourner, lors d'une mission à Istambûl, par deux fois à Alger. Il fut frappé par le trafic du port de notre capitale, par le nombre de navires qui y entraient ou en sortaient, par les coups de mains des chrétiens et par la réputation méritée des Raïs d'ici "bien supérieurs à ceux de Turquie" (5)

c) Enfin, Al Hâdj Ahmad al Zakhâr, un Algérois bien au courant des démêlés de la Régence avec ses nombreux ennemis chrétiens, consacre, dans ses mémoires, une place à la politique maritime des Deys, à la participation de la flotte aux guerres des Sultans ottomans, le tout avec des indications précises mais trop brèves (6).

Cependant, ces sources, quoique importantes pour l'étude de la période, ne sauraient constituer une histoire de la navigation ou de la marine, ni suffire pour en entreprendre une. Comparées à ce que l'Europe a légué sur le même sujet, leur concours demeure très modeste dans l'élaboration d'un travail ambitieux.

Comment expliquer le désintérêt des sources et le manque de documents sur une organisation qui fut le fer de lance de l'Etat et à un moment où les menaces extérieures étaient quasi permanentes ?

Comment expliquer que des centaines de valeureux capitaines, de chefs prestigieux de "la plus guerrière et la plus enviée des marines de l'époque", n'aient point écrit de mémoires ou consigné des notes touchant leur vie ou leur métier, ou dicté à leurs scribes quelques réflexions ou récits susceptibles d'éclairer l'historien ?

1- Les Raïs, a-t-on dit, étaient ignorants, illettrés et peu portés vers ce qui s'écrit. L'argument semble excessif, car ils ne pouvaient tous être analphabètes. Ils pouvaient s'assurer le concours d'un compagnon d'arme ou d'un captif sachant écrire. Sans citer nommément ses sources, l'Algérois Al Zakhâr, parlant d'un capitaine, Al Hâdj Muhammad, dit: "ce qui est consigné dans les registres des Raïs est que ce capitaine(7)...". Ce qui prouve que les gens de mer n'étaient pas tous insensibles à la vie

(4): Edition critique du manuscrit de Paris avec introduction, notes et commentaires, thèse de 3ème cycle, Aix en Provence, 1972.

(5): al Tamagrûfî (mort en 1003 de l'H./= 1594-1595), est l'auteur d'une *rihla* (relation de voyage) intitulée *al najfa al miskiaya*... La partie relative à l'Algérie dans les voyageurs marocains...pp.45 - 62.

(6): Mudhakkirât (Mémoires), publiés par A. T. al Madanî, Alger, 1979.

(7): Zakhâr, op. cit. p. 25. "مما وجد مقيدا في دفاتر الرؤساء أن هذا القبطان..."

Parlant du Ministre de la Marine d'Alger, le consul de Kerky dit qu'il "songe à remettre en vigueur le livre de Barberousse dans lequel il est prescrit que les Algériens doivent confisquer tout bâtiment qui sera rencontré à la mer avec du canon (Mémoire sur Alger, p. 96).

Des écrits ont bien existé mais ont disparu depuis.

mouvementée des marins et aux rôle important joué par la flotte. Cependant, les contemporains et rivaux de ces légendaires corsaires furent moins négligents⁽⁸⁾.

2- Quant au silence de nos chroniqueurs ou leur mépris du monde de la mer, peut-il s'expliquer ? L'engouement des Maghribins pour l'histoire locale pouvait-il éclipser tout l'intérêt pour la navigation ou les guerres sur les flots ? (9)

On a attribué aux populations de la contrée "une répulsion sans borne" pour les choses de la mer, "la phobie du large". Ils furent, dit-on, sourds à l'aventure marine. Chameliers, ils préférèrent "les dunes de sable à la houle dont ils redoutaient la colère⁽¹⁰⁾".

Comme l'histoire, la poésie resta fidèle aux guerriers sur leurs coursiers, aux batailles dans le désert, tout en demeurant insensible aux rudes combats sur les flots qui furent à l'origine de l'épopée méditerranéenne de notre marine.

Ainsi, le technicien, l'historien et le poète n'avaient rien tenté pour faire connaître la vie, la bravoure et les sacrifices de ces combattants qui, face à des ennemis irréductibles, se trouvaient en première ligne.

La circulation sur l'eau, la vie à bord d'un navire et les accrochages entre flottes étaient-ils si nouveaux et si effrayants pour les Maghribins ?

Les traditions maritimes ne manquent ni en Orient ni en Occident musulmans. Déjà, la poésie anté-islamique avait fait allusion à la mer, aux aventures sur l'eau et aux bateaux (11).

(8): On peut citer:

- Hoste (le Père), 1652-1701, auteur de l'Art des Armées Navales.

- Romme, auteur de l'Art de la Marine ou Principes et Préceptes Généraux de l'Art de construire, d'Armer, de Manoeuvrer et de Conduire des vaisseaux, La Rochelle, Chauvet, 1787.

- Duhamel du Monceau, Eléments de l'architecture navale du Traité Pratique de la Construction des Vaisseaux, Paris, 2ème édition, 1758.

(9): Parmi les chroniqueurs algériens de la période ottomane:

- ibn Mahmûn (Muhammad... al Jaza'iri): *al tsha al madhiya fi al dawla al bagdachiya*, publiée par ibn Abd al Karim, Alger, 1972.

- ibn Sahnûn (Ahmad ibn Muhammad al Râchidî): *al taghr al jumânîfi ibtisâm al taghr al wahrânî*, publié par al Mahdi al Bu'abdelli, Alger, 1973.

- al Ziyânî (Muhammad ibn Yûsuf): *dalîl al Hayrân... fi akhbâr-i-Wahrân*, publié par al Mahdi al Bu'abdalli, Alger, 1978.

- ibn Hattâl al Tilimçanî (Ahmad): *rihlat Muhammad al Kabîr ilâ al janûb...* publié par ibn Abd al Karim, Le Caire, 1969.

(10): Charasse (P.), "Le Mogreb et la mer", Revue Marseille, 104/1972, pp. 17-32.

(11): Ce vers du poète 'Amr ibn Kathûm dans sa Mu'allaqa:

ملأنا البر حتى ضاق عنا .: و ماء البحر نملأه سفينا

"La terre, nous l'emplissons jusqu'à la rendre plus étroite; Et la mer, nous la couvrons de nos vaisseaux!"

Al-Qur'ân mentionne trente quatre fois "*al bahr, al bahrâni, al bihâr, al abhur* (les mers)", quatre fois "*safîna* (le navire)", cinq fois "*al mawj* (les vagues)". Les commentateurs de ces versets n'avaient rien épargné pour nous familiariser avec les mers et océans. Les nombreux "hadîth" font ressortir le mérite du "Jihâd" et du martyr sur l'eau (12).

Les principaux dictionnaires arabes, tels "*Lisân al'arabe*" et "*al Qâmûs*" mentionnent les bateaux avec leurs caractéristiques: *al harrâga, al ghurâb, al bârija, al jafn, al markab, al safîna, al chatiya, al jâriya, al qârib*...Ce qui démontre que la navigation n'était ni inconnue, ni méprisée des Arabes.

Les premières conquêtes islamiques n'avaient pas négligé la flotte. En l'an 15 de l'Hégire (= 637), cinq ans à peine après la mort du Prophète, une flotte arabe, partie de 'Umân, débarqua à Tanah, près de Bombay, tandis qu'une seconde se dirigea vers le golfe de Daïbul (13).

Le fondateur de la marine arabe fut, sans conteste, Mu'âwiya (14) qui organisa des expéditions navales couronnées de succès contre Byzance. Ses successeurs se dotèrent d'une marine. Les premiers vaisseaux, appelés "chawânî", transportaient déjà le matériel et les troupes. Les villes côtières d'Egypte, de Palestine et de Syrie, fournissaient navires et marins. Cette activité des premières années de l'Islam fit dire à l'orientaliste Welhaussen que "malgré leur aversion pour l'eau, les Arabes firent leur passages du désert et du chameau à la mer et au navire d'une manière étonnamment rapide".

Les expéditions maritimes et les guerres navales marquèrent la conception et la construction des navires. On rapporte que Al Hadjâdj avait été le premier à lancer, sur

(12):

شهيد البحر مثل شهيد البر.

"Le martyr sur mer en vaut deux sur terre" (d'après ibn Mâja, Bâ al Jihad).

لا يركب البحر إلا حاج أو معتمر أو غاز .

"Ne prend la mer que celui qui veut accomplir un Hadj (pèlerinage à la Mecque), une 'Umra ou faire la guerre".

غزوة في البحر مثل عشر غزوات في البر.

"Une guerre déclenchée sur mer équivaut à dix, engagées sur terre" (Abû Dâwûd).

ناس من أمتي عرضوا علي (و كان صلعم نائما) يركبون ظهر هذا البحر كالملوك

"Il m'a été présenté, alors que je dormais, des hommes de ma communauté, prenant la mer, ils ressemblent à des rois assis sur leur trône".

(13): al Balâdhûrî, *futûh*... p. 431.

(14): Hoenerbach (W.), La Marina araba del Mar Méditerranée en tempo de Mu'awiya, Instituto Mulay al Hasan, S.D. et S.L., (30 p.)

les flots, des navires goudronnés et charpentés et dont les parties étaient réunies par des clous, tandis qu'avant, elles étaient seulement maintenues par des cordes (15).

Au Maghrib, dès le début de l'administration islamique, la nécessité d'avoir une flotte se fit sentir. Abû'abd Allah ibn al Habhab fonda l'arsenal de Tunis en 114 de l'H (732-733), 'Umar ibn'Abd al'Azîz ordonna à al Hassan ibn al Nu'mân de se lancer dans la construction de vaisseaux, ce qui permit la conquête de la Sicile du temps de Ziyâdat Allah et sous le commandement de Asad ibn al Furât. Sous le règne de 'Abd al Rahmân Nâsir, la flotte d'Espagne avait atteint deux cents navires. Celle du Maghrib en comptait autant (16). Les victoires navales et la conquête de plusieurs îles de la Méditerranée sont une preuve de la vitalité des marines musulmanes de cette période.

Les Fatimides, les Zirides, les Almohades et les Hafside s'opposèrent victorieusement aux chrétiens sur mer. Des marins prestigieux parmi lesquels Abû al Qâsim al Chî'î et ses fils, Mudjâhid al 'âmîrî et Ahmad al Siquilî avaient assuré à l'Islam une prépondérance sur mer qui dura longtemps.

Souverains andalous et maghribins comprirent tôt l'indispensable possession de navires pour le transport et le combat. Al Mu'izz al Fâtîmî (17) et l'almohade 'Abd al Mu'min accordèrent un intérêt particulier à la construction navale.

Les traditions maritimes du Maghrib étaient déjà établies. "C'est de la ville de Bône ('Annaba), affirme Al Bakrî, que partent les galères pour faire la course sur les côtes du Pays des Rûm, l'Île de Sardaigne, l'Île de Corse et d'autres lieux (18)".

Les habitants de Gigel avaient autrefois "la réputation méritée d'être d'excellents constructeurs de navires, en même temps que des marins très habiles". Les bâtiments qui sortaient du port "étaient admirés pour leur élégance et leur solidité" (19).

'Abd al Azîz, le roi de Bidjâya, à la fin de son règne, armait souvent des fustes pour attaquer les côtes chrétiennes (20). Les habitants de la ville étaient riches. Ils pouvaient équiper, eux aussi, des galères pour courir les îles et les côtes d'Espagne" (21) "afin de venger et de secourir leurs frères andalous chassés de leur pays".

(15): al Jâhîz, *Kitab al Hayawân*, p. 41.

(16): Ibn Khaldûn, *Muqaddima*, p. 449.

(17): Le poète andalous, ibn Hâni' (IV/Xème) composa de nombreux vers à la gloire de la flotte d'al Mu'izz.

Sur les raids musulmans en Méditerranée, au Moyen-Age, voir Ph. Senac, *Provence et Piraterie sarrasine*, Paris, 1982.

(18): Description de l'Afrique, édit. De Slane, p.85.

(19): La Primaudaie (Elie de), *Le commerce et la navigation...* p. 113, note 1.

(20): Féraud (Ch.), in R.A., 1858, pp. 45-46.

(21): Léon l'Africain, *Description de l'Afrique*, II, p. 360.

Les ports de Rachgûn, Oran, Ténès, Alger, Dellys et Bidjâya ne chomaient pas; Ils facilitaient l'armement et l'approvisionnement des navires, ainsi que la formation des équipages (22).

Avec les exemples que nous venons de citer, peut-on soutenir encore les thèses qui traitent les Maghribins de "blédards par essence, cavaliers, bergers, nomades, sédentaires"(23) et sans vocation de la navigation ? D'autre part, peut-on comprendre, devant tant de faits d'armes glorieux de sacrifices consentis, de victoires remportées, le silence ou l'indifférence des lettrés locaux, toujours attachés à la personne d'un souverain et aux fastes de sa cour ? Comment accepter le peu d'intérêt témoigné à une arme qui durant plus de trois siècles, donna à l'Etat sa puissance et les moyens de sa politique ?

La carence des sources islamiques pousse l'historien à se réfugier dans les sources occidentales qui, malgré les péchés qui seront démontrés, ont le mérite d'avoir consacré à la marine d'Alger une très grande place.

B-Les sources occidentales ou le dénigrement permanent

A l'inverse des sources précédentes, les documents et ouvrages européens abondent et remontent parfois loin dans le passé. Contrairement aux écrits musulmans, c'est l'activité de la marine et les exploits des marins d'Alger qui retint le plus l'attention des auteurs.

En effet, à partir du XVI^{ème} siècle, et à la suite d'une succession d'événements ayant entraîné des bouleversements politiques, le Maghrib central sort de son isolement, se constitue des frontières, se donne une capitale, une armée et une administration et joue un rôle sur le plan international, méditerranéen, notamment.

(22): Ibn Khaldûn, Muqaddima, chap. "Qiyâdat al ustûl", p. 449.

Marçais (G.), "Les villes de la côte algérienne et la piraterie au Moyen-Age", A.E.I.O., XIII, 1955, p. 118-142.

(23): Charasse (P.), "Le Mogreb et la mer", Rev. Marseille, 104, 1/1976, pp. 17-22.

Dans un autre article de la même revue (n° 76, p. 6) il prétend que "les arabes chameliers préféraient les dunes de sable à la houle dont ils redoutaient les colères".

Ibn Khaldûn engageait les Musulmans à entreprendre des attaques contre la Chrétienté et de faire des conquêtes outre-mer, dans le pays des Francs, ce qui nécessite une flotte".

"لا يبد للمسلمين بمن الكرة على النصرانية و افتتاح ما وراء البحر من بلاد الإفرنجية و أن ذلك يكون في الأسطول " (المقدمة ، فصل 3ص454).

Hamdân Khûdja contredit les assertions de Charasse: "Parmi les Kabyles, dit-il, on trouve des hommes intelligents qui embrassent l'état de marins. On cite des exemples merveilleux de leurs dispositions naturelles; il en est qui, dès le premier voyage qu'ils feront sur mer, s'empareront du gouvernail sans connaître les principes élémentaires de la navigation" (Le Miroir, édit. Sindbâd, p. 100).

Cette situation nouvelle intrigue les nations d'en face et éveille chez elles une attention, puis une inquiétude de plus en plus grandissantes vis à vis du gouvernement d'Alger.

Grâce au commerce, à la diplomatie, au rachat des captifs, aux voyages d'études et aux activités d'espionnage, l'Europe s'octroie de multiples occasions de connaître cette région, d'en suivre les événements, d'en analyser la politique, d'en relater tel ou tel fait. L'intérêt est porté surtout vers les activités de l'Algérie littorale, de la capitale et du port.

Un pareil engouement, on pourrait dire une pareille mode, se traduit par d'innombrables écrits de tous genres: récits épisodiques, relations de voyages, rapports de consuls, mémoires de captifs, projets de traités, aventures vécues, lettres, etc... Et, dans cette masse de documents, la marine de la Régence et ce qui s'y rattache, font l'objet d'une attention particulière. Envoyés spéciaux, agents secrets, diplomates, religieux, voyageurs, tout le monde en parle, mais très souvent avec plus de passion que d'objectivité, plus de hargne que de retenue. Les chroniques, les lettres personnelles, les documents officiels, les correspondances commerciales, échappent rarement à l'esprit de l'époque. C'est pourquoi, cette moisson d'écrits déçoit le chercheur sur plus d'un point. La "bibliothèque barbaresque" n'est riche qu'en apparence. Les sources occidentales, malgré leur variété et leur disponibilité, sont loin de satisfaire l'historien, même si, sur le plan quantitatif, elles surclassent les sources locales.

Durant la période ottomane, la mode était à l'algérophobie. Les mêmes thèmes et les mêmes préjugés se retrouvent, généralement, partout. L'orgueil, l'amour propre, la passion religieuse, le mépris systématique, l'ignorance de la réalité et la mauvaise foi calculée, avaient frappé de cécité nombre d'auteurs, contemporains des événements ou venus après. L'effort personnel pour se libérer des clichés vieilliss et des idées ancrées, reste exceptionnel et l'hostilité permanente et aveugle avait anéanti, en fin de compte, tout espoir de s'en dégager et toute indépendance de jugement.

De Grammont avait parfaitement remarqué la grande tare, à savoir que "la plupart des historiens de la Régence se sont contentés de se copier les uns les autres, se transmettant ainsi les appréciations du premier d'entre eux, qui, en sa qualité d'espagnol⁽²⁴⁾ qualifia durement la conduite des Barbaresques sans s'apercevoir que ses compatriotes leur avaient donné l'exemple sur le littoral maghrébin" (25).

C'est pourquoi, la "bibliothèque barbaresque" colporte, avec une constance fatigante, les mêmes idées, les mêmes images et les mêmes appréciations sans renoncer

(24): Allusion à Haëdo, bénédictin espagnol de Fromestra qui avait séjourné à Alger de 1578 à 1580; il est l'auteur de trois ouvrages sur la Régence au XVIème siècle, largement exploités par les historiens européens.

Cependant, nombre de renseignements fournis par ce chroniqueur sont manifestement inexacts.

(25): Grammont (H.de). Histoire d'Alger sous les Turcs. p. 51.

au dénigrement et à la partialité. Les modernes puisent encore de nos jours dans Haëdo, Marmol, Mouette et d'autres sans tenter de réfuter ou d'essayer de comprendre.

Il serait long et fastidieux d'exposer tous les aspects négatifs d'une volumineuse littérature. Notre but n'est point d'en faire le procès. Cependant, arrêtons-nous devant quelques thèmes.

La Régence appelée Barbarie, est le pays "inhospitalier" où l'on risque mille morts, "un repaire de brigands" (26), une contrée qu'il importe de détruire au plus tôt! Un enfer qu'il faut anéantir !

Alger a droit à un torrent d'invectives, difficiles à contenir: "République de larrons...Tanière de voleurs (27)... nid de pirates,... enfer des chrétiens... cavernes de monstres africains... ramassis de forbans... "ses habitants sont des démons...(28), "ville de pirates, réceptacle où sont accumulés les fruits de plusieurs siècles de brigandage (29)", honteux repaire d'aventuriers...

Les Deys ont tous les torts et tous les vices: amour du plaisir, cupidité, caprices despotiques. Ce sont des gens sans moralité, des jouisseurs... des monstres africains.

Les corsaires d'Alger sont différents des corsaires français ou anglais. Ils sont des pillards, "tous brigands" (30), larron impitoyables..., des écumeurs de mer, "une poignée de misérables pirates, un véritable épouvantail des enfants et des vieilles femmes"(31), des coupeurs de grands chemins, "des forbans qui glacent d'effroi nos paisibles navigateurs(32), la lie de l'Empire ottoman...(33), des monstres marins

(26): Reaudot, tableau du Royaume de la Ville d'Alger et de ses environs, Paris, 1830, p. 166.

(27): Arvieux (Chev; d'), Mémoires, V, p. 83 et 288.

(28): Abellt (L.), cité par Turbet-Delof, L'Afrique Barbaresque, p. 73

(29): A.N.Aff.Etr., Mémoires et Documents, n°11 (Mémoire militaire sur Alger).

(30): Dan, histoire de Barbarie..., p. 299.

Parlant des Rais, il écrit: "Instruits dans l'école de Satan" (p.326); "... s'allient facilement avec le démon" (p.328).

(31): Shaler (W.), esquisse de l'Etat d'Alger, p. 53.

(32): Shaw, Voyage, p. 214.

(33): A propos de "lie", rappelons que le chevalier Paul était le fils d'une lavandière de Marseille. Il naquit à bord d'un canot. La guerre qu'il mena contre les Musulmans lui valut d'être anobli et fait chevalier de Malte. Promu Capitaine du Roi, en 1638, il fut nommé par la suite chef d'escadre.

Michel Ney, né tonnelier, devint Maréchal de France et Murat, né garçon d'écurie, devint Roi de Naples... Monter d'une échoppe à un palais, c'est beau pour tout le monde! Don Antonio Barcelo fut corsaire avant d'être amiral espagnol.

On trouvera, d'autre part, dans La Primaudaie (Documents R.A., 1875, p. 67) un certificat délivré à Pedro de Azevalo, auteur d'un homicide et par lequel il obtenait le pardon du délit. En effet, au début de l'occupation d'Oran par les Espagnols, pour effacer un crime commis, il suffisait d'aller en Afrique du Nord, y servir deux mois à ses frais contre les Algériens, "ennemis de la sainte foi catholique".

déchaînés, ennemis naturel et invétérés de l'industrie...(34), des nuées de vautours s'élançant du haut de leurs immondes repaires (35), une abominable canaille (36). Avides de s'enrichir des dépouilles de la chrétienté, ne vivant que de rapines et de la traite des esclaves avec un souverain mépris du droit des gens...(36bis)

La course, ce fléau permanent et universel, est, à lire les auteurs anciens et modernes, un apanage des Musulmans en général et des Algériens, en particulier. On fermera les yeux sur les autres pirateries. "L'existence des Algériens, dit Renaudot, tient au brigandage, au malheur d'autrui, à la désolation des peuples... Ils jouissent des maux d'autrui...(37). Les détracteurs professionnels s'accrocheront à de telles idées. On écrira, et on répéta que "l'état naturel des puissances barbaresques est d'être engagé dans la guerre, leur haine de toute industrie honnête et leur avidité naturelle, les poussent à la piraterie... Cet amour inné du pillage est encouragé par une religion barbare (38). Un chercheur contemporain va plus loin que ses devanciers: "Sans la piraterie, nous dit-il, la Régence d'Alger n'aurait jamais existé"(39). Un autre trouve que "la fortune véritable des Turcs était sur la mer[...] et que la course aux dépends des chrétiens représentait pour eux une industrie nationale ou, pour mieux dire, une industrie d'Etat (40).

la condamnation des Algériens fut si générale et si brutale que les opinions qui contredisent ces courants de pensées, sont à signaler. Mas Latrie, un des rares, avait émis des réserves. "Nous croyons, dit-il, que la statistique des forfaits dont la Méditerranée a été le théâtre du XII^{ème} siècle au XVI^{ème}, s'il était possible de la dresser, mettrait à la charge des chrétiens une quantité fort lourde dans l'ensemble des pillages et des dévastations maritimes que nous rejetons tous trop facilement au compte des Barbares"(41).

Les esclaves retenus à Alger ont inspiré des milliers de plumes. C'était à qui lancerait le plus d'invectives et cracherait le plus de venin. Ce fut le thème qui mobilisa les prêtres et les dévots. Chroniques, oeuvres religieuses, récits de propagande, sermons et correspondances foisonnaient même après la chute de la Régence.

Les captifs chrétiens y étaient présentés, et l'exagération aidant, par les traits les plus noirs: bêtes de somme, le corps toujours presque nu, battus à tout moment,

(34): Pananti, *Relation d'un séjour à Alger*, trad. française, p. 572.

(35): Pavy (Mgr), *La piraterie musulmane...*, R.A., 1857, p. 337.

(36): Paul (Chev.), *Mémoire*, cité par Charles Roux, *La France et l'Afrique du Nord...* p.145.

(36bis): Plantet, *Correspondance des consuls de France à Alger*, p. 39.

(37): Renaudot, *op. cit.*, p. 165.

(38): Pananti, *op. cit.*, p; 481.

(39): Boyer (P.), *La vie quotidienne à Alger...* p. 231.

(40): Albertini, *L'Afrique du Nord française dans l'histoire*, Lyon-Paris, 1941, p. 217.

(41): *Relations et commerces de l'Afrique septentrionale avec les nations chrétiennes au Moyen-Age*, Paris, 1866.

abreuvés d'injures, "ne mangeant que des biscuit moisis"^(41bis), végétant dans les prisons affreuses, "lieux d'horreur"⁽⁴²⁾ sans pareil. Alger était ainsi la cible vers laquelle tous les doigts accusateurs de l'Occident étaient braqués.

Ces textes respirent sans peine l'intolérance. On dénonce avec rage la violence, lorsqu'elle est le fait des Musulmans, mais on incite avec force à l'exercer envers ces derniers.

L'exemple typique fut le Père Dan. Tout au long de sa longue histoire ⁽⁴³⁾, il voulut frapper les esprits, secouer les sensibilités, terroriser le lecteur, en présentant partout le danger musulman et en exaltant "la mémoire des anciens Français qui allèrent se battre contre les Barbares". Pour lui, l'hostilité entre les chrétiens et les musulmans est fondamentale.

Son livre abonde en récits curieux où se mêlent l'anthropophagie (cadavres dévorés) et les folies sanguinaires (supplices affreux, horreurs indescriptibles sur des chrétiens), fruit d'une imagination mal intentionnée et d'une haine incurable. Ne parle-t-il pas de la "la maudite race des Morisques" chassés d'Espagne par le Roi, regrettant qu'on ne les ait pas exterminés entièrement?

Dan n'était pas un cas unique. D'autres décrivaient le Musulman comme un être dépourvu de foi, fourbe, partenaire dangereux, infidèle par excellence, fléau de Dieu et son instrument de punition pour les péchés des chrétiens... le pervers, le barbare. Alors, tout est permis envers ces perfides... même la perfidie.

Le Père Hérault, dans sa "Continuation..." a recours à la vulgarité pour exprimer ses sentiments anti-algériens. "Il faut croire, dit-il, que cette race de Turcs, Mores, Arabes et Tagarins sont tous fils de p..."⁽⁴⁴⁾. Exmouth qualifie ses soldats "d'une poignée d'Anglais combattant pour la noble cause de la chrétienté", quant aux Algériens qui osaient se défendre, ils n'étaient aux yeux de l'Amiral "qu'une horde de fanatiques"^(44bis)

De telles attitudes figées, régulièrement manifestées, firent dire à Laugier de Tassy que "la plupart des chrétiens sont si fort prévenus contre les Turcs et tous les

^(41bis): De Fercourt, capturé par les Algériens en 1678, écrit que "le pain remis aux esclaves était bon et toujours tendre" (Relation de l'esclavage des sieurs... p; 50)

⁽⁴²⁾: La Croix qui vit les bagnes du Sultan en 1670 constatait que "l'esclavage turc est le moins rude de tous et qu'il vaudrait bien mieux tomber entre les mains du moindre bey des galères que du vice-roi de Naples".

⁽⁴³⁾: Le titre de son livre est révélateur: "Histoire de Barbarie et de ses Corsaires, le royaume et les ville d'Alger, de Tunis et de Salé où il est traité de leur gouvernement, de leurs moeurs, de leur cruauté, de leur brigandage, de leurs sortilèges et de plusieurs particularités remarquables".

⁽⁴⁴⁾: R.O.M.M., 1/1974, p. 35 et 1/1975, p; 33.

Egalement, Turbet-Delof, Bibliographie critique, n° 165.

^(44bis): R.A., 1880, p. 148.

autres mahométans, qu'ils semblent manquer de termes pour exprimer leur animosité contre ces peuples. Plusieurs y sont portés par les rapports de certains moines espagnols qui répandent milles faussetés pour rehausser le mérite de leur rédemption. Cette haine est augmentée quelquefois par les fausses relations de prétendus esclaves qui mendiaient ça et là, chargés de chaînes qu'ils n'ont jamais portées sur les lieux" (45)

Un Mémoire militaire sur Alger, adressé au baron de Damas parle de "vagabondage maritime des Algériens" (46). Esquer dénonce "le banditisme maritime" de ces derniers (47) et taxe le Dey de "chef de pirates" (48).

La même cécité frappe encore, de nos jours, certains auteurs. L'amiral Barjot et J.Savant, auteurs d'une "Histoire Mondiale de la Marine" feignent d'ignorer les Barbaresques. Les quelques lignes du livre ne soufflent mot sur les Raïs et leurs actions en Méditerranée. Paul Auphan, ancien secrétaire d'Etat à la Marine, ose affirmer en 1962 que "l'Islam arabe avait introduit, en Méditerranée, l'habitude de la Course, c'est-à-dire, du brigandage en haute mer au détriment des chrétiens" (49).

(45): Histoire d'Alger, préface.

(46): A.N.Aff.Etr., Mémoires et Documents, XI, (Alger).

(47): La prise d'Alger, p. 15.

(48): Op.cit., p; 87.

(49): Histoire de la Méditerranée, Paris, 1962, p. 13.

TOME I

LES NAVIRES ET LES HOMMES

Chapitre I

LE CADRE GEOPOLITIQUE

Le monde qui vit la marine algérienne évoluer et se battre était un monde bipolaire. L'Islâm, représenté essentiellement par les Ottomans, et la Chrétienté, à la tête de laquelle se trouvait l'Espagne.

A- L'ISLAM MEDITERRANEEN

1- La puissance des Ottomans:

Au XVI^{ème} siècle, elle était à son apogée. Elle s'étendait sur plusieurs contrées. Maîtres de l'Egypte et de la Syrie (1516-1517), des Lieux Saints, des principales îles de la Méditerranée orientale et d'une grande partie du Maghrib, les Turcs tenaient bon sur trois continents: du Danube aux rives du Don, de la Moulouya à la première cataracte du Nil et à l'Euphrate. Les mers Noire, Egée et le bassin oriental de la Méditerranée devinrent des eaux turques.

Ce vaste empire disposait de ressources de toutes espèces, d'une force militaire avec une armée d'élite et une artillerie incomparable.

Malgré les guerres ruineuses menées contre les coalitions chrétiennes durant des siècles, l'Empire ottoman demeurait encore une puissance à la fin du XVIII^{ème} siècle, même s'il avait cessé d'être une menace pour l'Europe.

Le Maghrib était constitué d'un royaume resté hors de la sphère ottomane, le Maroc des Sa'adiens et des 'Alawites; le reste formait trois Régences: Alger, Tunis et Tripoli, plus ou moins vassales de la Porte.

Par sa situation géographique, ses richesses en hommes et en denrées, la contrée fut convoitée par les Espagnols appuyés sur l'Amérique et par les Ottomans, appuyés sur l'Asie.

Les deux puissances se disputaient l'hégémonie sur ce Maghrib dont la possession aurait assuré le triomphe de l'un des deux rivaux.

Sur le plan militaire, les trois Régences n'avaient pas toutes les mêmes atouts et les mêmes ressources. Tripoli était la plus vulnérable, "la plus fiable de ces républiques et celle qui donne le plus beau jeu aux expéditions européennes, étant disposée très favorablement pour être bombardée"⁽¹⁾.

(1): A.N.Aff.Etr. B III - 305

La Régence de Tunis succéda en 1574 à la dynastie des Hafsides. Cependant, malgré une activité maritime soutenue, elle n'avait jamais inquiété les puissances chrétiennes. "Nation plus aisée à réduire, dit un document, que celle d'Alger parce qu'elle a moins de force et qu'elle fait du commerce"(2).

La petite république de Salé était une puissance à part. Elle était "plus incommode pour l'Espagne que pour la France". La course était "leur raison d'être". Les grands problèmes de l'heure, non !

2- Alger la guerrière:

"*Djazair al maghâzi!*", "République redoutable !", "Plaie vive attachée aux flancs de la Chrétienté ! C'est ainsi qu'on désignait Alger quand elle s'était engagée avec beaucoup de succès dans les guerres maritimes.

Pour comprendre le rôle joué par la Régence, à partir du XVI^{ème} siècle, il faut rappeler les facteurs déterminants.

a) La situation géographique: A mi-chemin entre le Cap Bon et le détroit de Gibraltar (3), Alger n'est aussi qu'à trois cents kilomètres de Majorque. A l'extrême Ouest de la mer, les deux côtes, espagnole et algérienne, se regardent de plus en plus près de l'Est à l'ouest.

Cette position centrale, entre le canal de Sicile et la porte de l'Atlantique, confère à la cité une position de choix.

"Il est bien certain, écrit Lespès, qu'une flotte ayant Alger pour port d'attache était bien placée pour surveiller et intercepter les routes les plus directes de Gibraltar vers la Méditerranée orientale, de l'Espagne du Sud vers l'Italie méridionale ou la Sicile..."(4).

Cette position avantagea la ville, bien avant les changements survenus au XVI^{ème} siècle.

Du X^{ème} au XVIII^{ème} siècles, géographes et voyageurs musulmans s'accordaient à souligner la richesse et l'activité économique de la ville. Le port était fréquenté par les navires d'*Ifryqiya*, d'Espagne et d'Orient. Certes, le pays tout entier, fut partiellement ruiné à la fin du XIII^{ème} siècle par les luttes, les révoltes et Alger par les sièges. Cependant, chaque fois, la ville se relevait de ses malheurs pour connaître, dès le XV^{ème} siècle, une relance économique appréciable. Les échanges avec Barcelone, Port Vendres, Marseille et Gênes lui rendirent une partie de sa prospérité, momentanément éclipsée (5).

(2): Ibid.

(3): A vol d'oiseau, elle n'est qu'à 780 km de Ceuta et à 750 de l'extrémité Nord de la Tunisie.

(4): Alger, p. 35.

(5): Sur la ville du X^{ème} au XV^{ème} siècles: Ibn Hawqal, al Bakrî, al Idrisî, al 'Abdâri, revue *al Asâla*, n°, 1972, pp. 59-69.

b) Le joug espagnol: Après la chute de Grenade, l'offensive ibérique au Maghrib allait compromettre les efforts déployés. Le littoral algérien fut, en partie, occupé par les Espagnols, entre 1505 et 1510: Mars al Kabîr, Oran, Bidjâya et le Penon d'Alger. D'autres villes côtières furent étroitement surveillées et soumises au versement d'un tribut à la Couronne d'Espagne.

Le Maghrib central, déchiré et affaibli de l'intérieur, ne pouvait faire face, seul, à cette nouvelle croisade.

L'arrivée puis l'installation des Andalous expulsés et l'appel lancé aux Turcs allaient, peu à peu, transformer la bourgade des Banî Mazghana en une capitale d'un nouvel Etat, de mieux en mieux structuré et décidé à rendre aux chrétiens leurs coups. Léon l'Africain y séjourna au début du règne de Khayr al Dîne. "Elle est, nous dit-il, très grande et fait quatre mille feux. Ses murailles sont splendides et extrêmement fortes, construites en grosses pierres". (6)

c) L'organisation de la Régence: Les débuts furent très difficiles. Devant les multiples dangers qui le guettaient, Khayr al Dîne se plaça sous l'autorité du Sultan Salim 1^{er}, en 1518. Il reçut le titre de Pacha, les fonctions de gouverneur et des renforts en hommes, en argent et en armes.

Le Maghrib central devint, en quelques années, une province turque. Le régime politique du pays, s'il assura une relative stabilité, connut cependant, des changements.

- Jusqu'à 1587, il y avait, à la tête de la Régence, les Beylerbeys, grands personnages dans la hiérarchie ottomane qui assurèrent le triomphe de la présence turque. Ces gouverneurs, nommés par le Sultan, étaient des chefs politiques et militaires soutenus par des janissaires recrutés en Asie.

- La seconde période fut celle des pachas triennaux. Elle dura jusqu'en 1659, et fut marquée par la rivalité des Raïs et des officiers de terre. Mais le pouvoir réel était détenu par les premiers. Le Pacha, nommé par La Porte, perdait de plus en plus son autorité.

- La période des Agha (1659-1671) fut un moment de troubles et de déstabilisation. Certes, les chefs maintinrent les liens avec Istambûl, par l'envoi de présents et par l'aide militaire (7), mais ne laissèrent au représentant du Sultan que la possibilité d'entériner les décisions du Diwân. Et, au fil des années, le "Pacha", ne fut rien d'autre qu'un titre honorifique.

- Une monarchie élective vit le jour en 1671 et dura jusqu'en 1830. La corporation des Raïs, devant la confusion qui régnait dans les affaires de l'Etat, imposa au pays, un

(6): Description de l'Afrique, Ed. Epaulard, t. II, p. 347.

(7): Lors de l'expédition de Crête.

un nouveau chef appelé Dey. Si le Sultan continuait d'envoyer des Pachas, le pouvoir effectif se trouvait entre les mains de l'*Odjaq* qui élisait son Dey. L'éloignement favorisait l'indépendance à l'égard du souverain. Les dirigeants jouissaient d'une large autonomie, mais le maintien des liens avec la Turquie leur assurait une sorte de garantie face aux menaces des nations occidentales.

d) Le *Djihâd* sur mer: Alger, capitale de la Régence, n'était pas un simple port de commerce ou une échelle comparable à Tripoli de Syrie ou à Lataquié. Elle n'était pas seulement la résidence des Deys et du Diwân, mais avant tout, une ville de guerre, une place d'armes et le poste principal du corps de la marine.

"Cette nation, dit un document de l'époque, est des plus puissantes de la côte d'Afrique et des plus difficiles à réduire [...] elle a plus de vaisseaux à la mer, elle est mieux aguerrie, la ville est mieux fortifiée que celle des autres nations" (8).

L'*Odjaq*, une fois fondé, avait-il une autre mission que de porter la guerre sainte sur les flots? "C'est ainsi qu'il était né, c'est par là qu'il avait grandi" (9). Lorsque Khayr al Dîne enleva le Penon aux Espagnols, en 1529, creusa le port et le fortifia, il voulut en faire le point d'attache et de refuge des combattants de la foi, "c'est une Malte musulmane qu'il envisagea de créer".

Alors, Alger "éleva sa tête altière" et sembla "porter le diadème de ce monstrueux empire". Bâtie en amphithéâtre [...] sur le penchant d'une montagne, chacun de ses habitants pouvait contempler, avec orgueil, les mers, ses vastes domaines".

La lutte contre l'ennemi, s'engagea essentiellement sur mer. Le dos tourné au continent, toute la façade de la ville regardait vers cette mer qui lui amenait des profits et des soucis. Durant trois siècles, les dirigeants allaient attacher une importance sans égale à la marine, car le combat ne devait connaître ni trêve ni fin. La flotte devait être l'instrument de la résistance et de l'offensive. Les moyens financiers ne faisaient pas défaut. La Méditerranée les drainait vers Alger. "Une cité fort animée", rapporte le sieur Nicolay, médecin de Henri II.

A l'origine de cette fortune légendaire et de cette transformation peu commune, il y eut le nouveau port. Quelques années auparavant, c'était "une traînée de rochers à fleur d'eau, allant du rivage à l'îlot central, appelé "Stoffa". Un chapelet de récifs permettait aux navires de mouiller devant la ville. Cependant, les marins trouvaient l'endroit moins bon que celui de Mars al kâbir ou de Bidjâya "car nulle part, on n'y était abrité des coups de vent du Nord et des gros temps de l'hiver et que, même pendant la belle saison, on pouvait y être tourmenté par la mer".

Au handicap naturel, s'ajoutait la présence espagnole depuis 1510. Incursions et bombardements paralysaient toute activité. Quand le cauchemar prit fin, un port naquit,

(8): A.N.Aff.Etr., B III - 305.

(9): Berbrugger, "Relations entre la France et la Régence d'Alger au XVII^{ème} siècle", R.A., 1879, p. 6.

véritable outil de développement (10).

Devenu la raison d'être de la ville, le port sera, jusqu'à la fin, le port de l'audace, le fléau et la terreur des gens de l'autre côté de la mer, la base qui enlèvera à l'Espagne, la plupart de ses places fortes et de ses villes vassales en Algérie, consacrant ainsi la faillite de sa politique africaine.

B- LE MONDE D'EN FACE.

Pour comprendre la place et le rôle de la marine algérienne, durant la longue période ottomane, il faut connaître les nombreux ennemis qui, malgré leurs divergences politiques ou religieuses, durent l'affronter sans répit.

Le préjugé anti-musulman, très répandu à l'époque, prit dès l'arrivée des Turcs au Maghrib, une dimension telle que l'idée de croisade était dans toutes les têtes. Un prince, un aventurier ou un criminel fuyant son pays, se vantait de vouloir "broyer du Turc".

D'autre part, les multiples victoires remportées sur terre et sur mer par les Musulmans avaient dressé le monde de la Croix contre celui du Croissant. Dans cet embrasement général, le Maghrib central fut particulièrement visé, mais rendit coup sur coup, grâce à sa marine.

1- L'Espagne

A la tête de ce monde hostile, venait la Maison d'Autriche qui comprenait: l'Espagne, Naples, la Sicile, une partie de la péninsule italienne, l'Europe centrale et les Flandres. Il représentait une chrétienté militante et active qui rêvait d'extirper "le péril mahométan" en déchaînant les passions et en multipliant les heurts.

Bien avant le prétexte turc, les rois catholiques furent à la tête de l'offensive. Au lendemain de la chute de Grenade et de la fin de la dernière dynastie musulmane en Andalousie, la politique espagnole lorgnait le littoral maghribin, comme premier pas d'un vaste plan. Dès 1505, on prit pied à Mars al Kabîr, à Oran en 1509. En 1510, on avait déjà occupé Bidjâya et le Penon d'Alger et imposé le silence à de nombreuses villes de la côte.

Le fanatisme religieux et les projets politco-économiques se proposaient de "créer de Séville à la Sicile, riche en grain, une route impériale adossée à la côte africaine"(10bis).

(10): Il fut l'oeuvre des Algériens "qui ont su tirer parti du plan que la nature leur avait tracé". chacun des successeurs de Barberousse s'efforça d'en améliorer les capacités d'accueil et de défense et de résoudre les problèmes de la sécurité des navires en édifiant des ouvrages.

(10bis): Monlaü, Les Etats Barbaresques, p. 51.

Les villes occupées furent transformées en bases fortifiées pour s'assurer la prépondérance en mer. Puis, commença une politique belliqueuse et intransigeante, afin de réduire les Etats du Maghrib.

Charles Quint se prenait pour le maître de l'Univers. Il voulait une monarchie dominant tous les continents. Sans tenir compte des multiples difficultés intérieures et des réactions internationales, il entreprit sa croisade contre l'Occident musulman, par des expéditions contre Tunis et Alger.

Son fils Philippe II (1556-1598) tenta de mener une politique de grandeur et de guerre. Il se voulait le champion unique de la foi catholique et se lança dans la persécution des musulmans restés en Espagne après 1492... Combattre les musulmans, les juifs et les protestants fut le grand dessein auquel il consacra sa vie" notent certains historiens à l'actif de ce souverain (11). Il projetait une hégémonie territoriale autour de la Méditerranée!

Ses successeurs de la Maison d'Autriche et les Bourbons, après eux, n'acceptèrent jamais une Régence forte avec une marine active qui freinait énormément leurs ambitions. "En moins de cinquante ans, écrit Berbrugger, le commerce et la navigation de l'Espagne avaient presque complètement été anéantis..."(12). Aussi, les conflits armés furent-ils continus et les résultats ruineux pour les belligérants.

2- Le royaume de Naples

Possession espagnole dès le XVème siècle, d'une importance stratégique incontestée, ce petit Etat apporta, continuellement, son concours à la coalition anti-musulmane formée par l'Europe.

Chaque expédition espagnole contre Alger comprenait des contingents de ce pays. Dans le domaine de la course et de la traite des esclaves musulmans, les Napolitains furent parmi les plus actifs de la coalition.

3- Les moines corsaires

Très tôt, les ordres religieux, poussés par une fièvre islamophobe, se jetèrent dans la course avec l'espoir de reconquérir la mer et de l'interdire aux autres.

a) L'Ordre de Saint Jean de Jérusalem (13): Après avoir succédé aux Templiers, en 1312 et après leur installation à Chypre puis à Saint Jean d'Acre, les moines de l'Ordre

(11): Les grands conflits des XVIème et XVIIème siècles (Grande Encyclopédie de l'Histoire) VI. p. 87.

(12): Berbrugger, R.A., 1879, p. 6.

(13): Fondé en 1099.

se fixèrent à Rhodes. De là, ils interceptaient les bateaux musulmans et les pèlerins se rendant la Mecque. L'île commandait en effet, la seule route maritime de Constantinople à l'Égypte et les débouchés de l'Asie mineure. Attaques de convois et coups de main sur les îles isolées causèrent de si grands dommages que le Sultan dut les expulser de leur repaire en 1522.

b) L'Ordre de Malte: Chassés de Rhodes, les Hospitaliers de Saint Jean s'installèrent à Malte. Ils y restèrent jusqu'à 1798 (prise de l'île par Bonaparte).

C'était une communauté religieuse et militaire dont les Grands Maîtres étaient aussi puissants que les Doges de Venise. Ils gardaient le détroit et bénéficiaient de l'aide et de la complicité de nombreux États chrétiens. Leur base devint rapidement "une des principales forteresses de la Croix" et ses chevaliers, "la fleur de la course chrétienne". Cette association belliqueuse, passant pour être "la plus généreuse épée de la chrétienté" se convertit en milice de la mer. Ils écumèrent la Méditerranée et s'attaquaient aux rivages musulmans. Longeant les nombreux refuges que leur offraient la Grèce, la Crète, les îles et les îlots de la Méditerranée centrale, ils pillaient du Delta du Nil à la Goulette.

Sous le règne du Grand Maître d'Oemèdes (14), l'Ordre fut inféodé à l'Empereur Charles Quint et l'on comprendra pourquoi, les chevaliers vinrent en masse, en 1541, à Alger où ils laissèrent de nombreux tués et prisonniers ainsi qu'un butin de guerre important.

S'ils osaient à peine se hasarder dans les eaux algériennes, ils infestaient, par contre, la Méditerranée orientale. Parmi leurs nombreux actes de brigandages, l'histoire a retenu celui-ci: en 1664, les galères de la Religion s'emparèrent, après sept heures de combat, d'un grand galion musulman richement chargé. Parmi les captifs, se trouvait une dame du sérail qui, pour accomplir son obligation religieuse, s'en allait à la Mecque, avec un jeune garçon "qu'on disait fils du Grand Seigneur Ibrâhîm" (15).

Incapable d'affronter seule la Régence, l'Europe a paru longtemps se reposer sur l'activité des corsaires chevaliers. Mais l'Ordre, vigoureux au XVIème, n'eut, dans les derniers temps de son existence, ni le pouvoir, ni l'énergie de contrebalancer les coups toujours renouvelés des Algériens.

c) Les chevaliers de Saint-Etienne: L'Ordre fut fondé en Toscane par Cosme de Médicis, en 1562, "avec l'autorité et le concours des papes". Une bulle de Pie IV approuva cet ordre. Ce souverain pontife et ses successeurs "ont en récompensé et accordé beaucoup de biens et privilèges au dit ordre pour faire la guerre aux Infidèles"(16).

(14): Espagnol, il resta à la tête de la communauté de 1536 à 1553.

(15): Vertot (l'Abbé), Histoire des Chevaliers de Malte, p. 299.

(16): Aff.Etr., Mémoires et Documents, Italie/Toscane 1729-1836, Lettre de M. Lorenzia à Rouillé, le 13 mars 1750. [Pie IV (Jean Ange de Médicis), 1469-1565]

Imitant l'Ordre de Malte dans la guerre aux Musulmans, le Grand Duc était appelé, dans certains écrits, "la terreur des Ottomans, fléau des Turcs, frayeur des Mores" (17).

L'activité de ces corsaires atteignit son paroxysme entre 1585 et 1610. Elle diminua sensiblement au XVIII^{ème} siècle. Parmi leurs "exploits", rappelons leur coup de main sur 'Annâba (Bône) en 1607 et en 1610. Certaines sources disent qu'en 1678, ils avaient capturé quinze mille Musulmans.

4- La France

Les relations algéro-françaises connurent des hauts et des bas durant cette période troublée par des luttes autour de la navigation et du commerce en Méditerranée.

La première phase couvrit, à peu près, tout le XVI^{ème} siècle. A partir de 1534, François 1^{er}, encerclé par le vaste empire de Charles Quint et menacé alors d'étranglement, se rapprocha des Ottomans et fit appel, nous le verrons plus loin, aux Algériens dans ses conflits avec l'Espagne. Les convergences d'intérêt, l'entente militaire, le commerce cœrèrent ce qu'on appela "l'alliance du Lys et du Croissant".

Cependant, le XVII^{ème} siècle fut différent. Les choses se gâtèrent peu à peu, sous la pression, en France, de clans ou de personnages influents. Le renouveau religieux y prêchait, ouvertement, la croisade au Maghrib. Les prêtres, devenus consuls, préconisaient parfois l'emploi de la force pour résoudre les différends avec la Régence. Les brouilles entre les deux pays contrastaient avec un passé sans orage. Sous la pression des hommes d'Eglise, l'entente algéro-française devint "génératrice de tant de scandales". On la dénonça avec vigueur. On préférait alors porter la guerre en Afrique "pour occuper toute une jeunesse inemployée depuis la fin des guerres civiles et réduite à s'enrôler sous les bannières de Toscane ou de Malte"(18). Quand on rappelait aux partisans des croisés que les Musulmans furent, longtemps, de précieux alliés, ils rétorquaient que c'était du passé et que l'on était maintenant en paix avec l'Espagne.(19)

Durant le long règne de Louis XIV, la France se décida souvent pour la guerre. Sa politique algérienne consistait à affirmer, en toute occasion, la gloire du Roi et le mépris des Barbaresques. Servir le Souverain par la guerre en multipliant les expéditions et les coups d'éclat, répondait au goût de l'époque, notamment, dans les clans des nobles

(17): Turbet-Delof, B.C., n° 96, p. 75.

(18): L'Ordre de Malte était considéré comme la bonne conscience de la France. Volontaires, déserteurs ou idéalistes français y étaient enrôlés pour se soustraire aux traités d'alliance avec la Régence. D'autre part, dans la guerre que se livraient La Porte et Venise, le transport des renforts étrangers pour soutenir la République était assuré par la marine française.

(19): Capot Rey, La politique française et le Maghreb méditerranéen, p. 120.

et des prêtres. "Il me semble, disait en 1666, l'auteur d'un mémoire, qu'il n'est pas de la dignité de l'Etat d'écouter ceux qui proposent de négocier un traité avec Alger" (20).

Sous le consulat et l'Empire, Napoléon fut, à trois reprises, sur le point de lancer une attaque qui "tendait à la destruction des trois Régences [...] et à l'établissement dans ces pays, de trois colonies militaires françaises"(21).

A défaut de guerre, Napoléon ne se privait point de menaces. Ses instructions à ses ministres et représentants au Maghrib exprimaient clairement des intentions belliqueuses:

"Ecrire aux citoyens Dubois - Thainville et Dervize de bien établir les différences qu'il y a entre les Français et les Anglais: que ceux-ci peuvent bien y envoyer quelques vaisseaux mais pas une armée entière, comme je puis le faire d'un moment à l'autre" (22).

Trois jours après, il prit un arrêté stipulant que "Le Ministre de la Marine fera, sur le champ, partir de Brest trois vaisseaux de guerre et deux frégates pour se rendre dans le plus court délai à Alger, où ils mouilleront et trouveront des ordres chez l'agent de la République"(23).

Sous le Premier Empire (1804-1814), les relations entre les deux pays se gâtèrent davantage. Le Dey Ahmad (1805-1808) était hostile à la France parce qu'il connaissait les projets agressifs de ses dirigeants.

Au lendemain de la paix de Tilsit (24), Bonaparte, alors à l'apogée de sa gloire et de sa force militaire, songeait encore à une solide expédition contre la Régence "pour y établir une forte base organisée et disputer, à l'Angleterre, le contrôle de la Méditerranée".

La tension entretenue par les malentendus et les récriminations, demeura, jusqu'au blocus et à l'agression de 1830.

(20): Loverdo, De la Régence d'Alger et des avantages que la possession de ce pays peut procurer à la France, cité par Léo Berjaud dans "Boutin...", p; 85.

(21): Napoléon, Correspondance, Note pour le Ministre des relations extérieures, 16 messidor an X (7 juillet 1802), R.A., 1875.

(22): Paris, 19 messidor an X.

Signalons que la colère de l'Empereur vint après la paix d'Amiens signée avec les Anglais le 25 mars 1802.

(23): Par ce biais, Bonaparte voulait résoudre plusieurs problèmes intérieurs: occuper l'armée, se débarrasser de généraux rivaux et de chefs turbulents, distribuer, en cas de conquête, des concessions pour indemniser les victimes de la Révolution.

(24): Signée en juillet 1807 entre Napoléon et Alexandre 1^{er} de Russie.

5- L'Angleterre

La présence anglaise en Méditerranée et ses tendances à l'hégémonie devaient, fatalement, opposer la Régence à la Grande-Bretagne.

Au XVI^{ème} siècle, le réseau de bases navales établi par les Anglais s'élargissait; la progression continuait au XVII^{ème} siècle: Tanger, Smyrne et Livourne; le XVIII^{ème} siècle vit tomber Gibraltar et Port Mahon (25).

Devant lutter par tous les moyens contre la France et contre l'Espagne, l'Angleterre dut s'appuyer sur la Régence. Plusieurs traités conclus sanctionnaient l'entente mutuellement bénéfique.

Cependant, une rivalité sur mer fut à l'origine de tensions et de conflits armés. Incursions algériennes dans l'Atlantique et raids anglais sur Alger (26), collaboration anglo-russe en Méditerranée pour affaiblir l'Empire ottoman, furent les principales causes de la rupture. On ne pardonnait pas aux Anglais "d'avoir guidé les premiers pas des Russes dans une mer où ils n'avaient rien à faire". On était ici outré de voir ces derniers bénéficier de facilités d'escales et recevoir des instructeurs dans le cadre de missions navales.

Ainsi, plus d'une fois, l'allié d'hier se trouvait-il rangé dans la coalition anti-algérienne.

6- La Russie

Toujours prisonnière derrière des mers fermées, la Russie chercha tôt à se frayer un passage vers les mers libres. Mais les Ottomans étaient l'obstacle à renverser pour avancer par le Sud. Dès 1552, le Tsar amorça une progression vers le Bosphore. En attendant d'en tenir plus, pourquoi ne pas chercher d'abord, par tous les moyens à s'implanter en Méditerranée, en empruntant une porte plus facile: Gibraltar ?

On tenta de mettre dans le jeu, l'Ordre de Malte, moyennant un appui consistant contre les Musulmans. Joseph II et Catherine II avaient leurs rêves: pour disposer de bases en Méditerranée, pourquoi ne pas négocier avec 'Alî Karamanlî, Pacha de Tripoli, l'acquisition de l'île de Bomba (au Nord-Ouest de Tobrouk et face à la province de Barqa)? L'Impératrice voulait en faire une Malte russe. Les pourparlers n'ayant pas abouti, on mit au point, en 1784, un autre projet: les îles de Lampedouse et Linose qui dépendaient alors du Royaume de Naples.

(25): Les Anglais ne rendront ce dernier point qu'en 1783 après le traité de Versailles.

(26): Voir plus loin, les expéditions anglaises: origines et déroulement ainsi que les conséquences.

Les multiples tentatives des Russes en Méditerranée visaient à démembrer l'Empire ottoman par le fameux projet grec: "Reconstituer l'empire hellénique avec Constantinople pour capitale et un prince russe comme souverain!" Ce qui explique les guerres turco-russes en 1783 et 1787.

Vis à vis des Régences du Maghrib, la Russie, à défaut de les combattre, chercha à les détacher du Sultan. En 1777, des envoyés russes vinrent officiellement à Tunis et à Alger, faire des ouvertures de paix. Mais, devant le refus algérien et la ferme persistance des dirigeants de rester fidèles au Sultan, la Russie se lança dans la guerre de course en Méditerranée. Les coups de main se multiplièrent. Une polacre française, transportant des pèlerins vers la Mecque, fut capturée par un navire russe (27). En effet, la Régence était en guerre contre le Tsar depuis le conflit de Tchesmé (1783) et la marine d'Alger se trouvait chaque fois engagée aux côtés du Sultan.

Quant aux navires russes opérant en Méditerranée, ils avaient comme principales bases, Mahon et Livourne (28).

Mais la Méditerranée avait aussi d'autres utilisateurs : à partir de 1590, on note l'arrivée massive des Nordiques : Hollandais, Suédois, Hanséaques.

Tel était le monde auquel devait résister la Régence en lui opposant une marine entraînée et une foi inébranlable.

C- UN ENJEU DE TAILLE : LA MEDITERRANEE (29)

"Toi qui portas le monde en ton sein fabuleux".

Cette mer qui fut le théâtre de l'épopée barbaresque, n'est pas une mer comme les autres. Si petite par la superficie, elle est si chargée d'histoire!

C'est une mer étroite, dont la longueur, de Gibraltar à la côte syrienne, est de moins de quatre mille kilomètres et dont la largeur est, au maximum, de sept cent cinquante entre la France et l'Algérie, de huit cents entre le rivage libyen et Salonique. Sa surface est à peine de trois millions de kilomètres carrés. Les mers annexes sont également resserrées ; l'Adriatique avec ses huit cents kilomètres de long sur à peine deux cents de large.

(27): Grammont, Histoire... p. 322.

(28): Maupeou, "Les premiers russes en Méditerranée (1770-1807), Les corsaires moscovites", revue de la Défense Nationale, avril 1947.

(29): Voir notice "Bahr al Rûm" in E.P. I, 963-965

et Michel Mourre: Dictionnaire encyclopédique d'histoire, K. M. Bordas, 1978.

Ses limites, en tant que mer, sont en effet bien nettes. Le détroit de Gibraltar marque qu'on passe d'un monde à l'autre, ce qui fait dire que cette mer est "une souricière facile à bloquer". Par contraste avec la masse des océans, ce caractère articulé est un trait géographique très accentué et très riche de conséquences.

Par sa situation privilégiée, elle est en effet commune aux trois continents et, par là, "le lieu géométrique des rapports de l'Orient et de l'Occident" (30).

Elle est aussi la plus belle portion du globe (31), "la mer des aventures", le lac exquis, la "mer verte".

Contrairement aux autres, elle n'est pas hostile à l'homme, mais plutôt accueillante. Dans le passé, elle fut très tôt la patrie des marins, leur raison de vivre et leur moyen de subsistance.

Par son rôle, elle fut le berceau de la civilisation, des arts, des courants économiques, "le cratère bouillant des gestations humaines", le terrain favorable des échanges culturels et des reliques du passé où l'on ne peut "défiler au large d'un de ses sites sans qu'il ne rappelle quelque épisode ou quelque bataille" (32).

Aussi demeura-t-elle, grâce à ces multiples privilèges, le centre névralgique de l'univers et la mer qui sut, le mieux, garder un charme incomparable et une importance inégalée. Ses rivages enchanteurs, ses paysages harmonieux et ses ressources inépuisables fixèrent les races et opposèrent les peuples dominateurs.

Au Moyen-Age, depuis le XIIème siècle, notamment, la Méditerranée fut soumise à la loi chrétienne, en dépit de l'avance musulmane enregistrée lors de la conquête du Maghrib et de l'Espagne. Malgré les découvertes géographiques, l'importance de la route des Indes et celle de l'Amérique du Sud, la Méditerranée sut garder son rang et sa valeur stratégique. Parsemée de péninsules, de presqu'îles et d'îles (deux cent cinquante dans la seule mer Egée!), elle fut longtemps le témoin du labeur ou de l'ambition des peuples courageux. Les Baléares, la Corse, la Sardaigne, Chypre, Candie, Rhodes et Malte purent assurer à ce lac une vie prospère et une activité exceptionnelle. Barcelone, Marseille, Gênes, Naples, Tunis, Tripoli, Alexandrie et Alger, entre tant de villes côtières, avaient tenu les rênes du commerce de l'Europe et de l'Orient. C'est pourquoi, les principales routes maritimes et commerciales sillonnaient cette partie du globe avec un trafic des plus denses.

Mieux encore, l'évolution politique et militaire de la région confirma cette mer dans son rôle et son importance.

(30): Dufourq, L'Espagne catalane, int., p. 2.

(31): Dufourq, op.cit., p. 574.

(32): Auphan (P.), Histoire de la Méditerranée, p. 10.

Si au Moyen-Age, l'influence chrétienne sur la Méditerranée était incontestable, le cadre et le décor où devait se produire les acteurs allaient changer avec l'arrivée des Turcs, en ce début du XVIème siècle au Maghrib et l'offensive musulmane contre les principales îles tenues par les Chrétiens.

La chute de Rhodes en 1522, du Penon d'Alger en 1529, de Bougie en 1555, permirent à l'Islâm de reprendre l'initiative.

Vers 1565, les rivages de la Méditerranée étaient, depuis un demi-siècle, musulmans pour les deux tiers. Dans le bassin oriental, à l'exception de Cérigo, Zante et Corfou, la plupart des îles étaient aux mains des Ottomans; Chio fut arrachée en 1566 et Chypre en 1571.

Jadis, lien entre riverains, la mer blanche se transforma en un lieu d'affrontements sanglants entre Musulmans et Chrétiens, affrontements dans lesquels Alger se lança, sans répit, durant trois siècles. La lutte séculaire reprit en effet, lorsque l'Europe entreprit de nouvelles et vaines croisades. C'est alors qu'un front meurtrier sur mer s'embrasa, les batailles se succédèrent, les haines aveuglèrent les hommes: Maghrib et Europe se mesurèrent militairement pour dominer le bassin occidental, en particulier.

Jamais, depuis plusieurs siècles, les Musulmans n'avaient été aussi forts et entreprenants. Repousser l'ennemi, le battre et l'affaiblir semble avoir été la stratégie constante de leurs dirigeants.

"Au XVIème siècle, écrit F.Braudel, on ne peut plus circuler en Méditerranée qu'en se méfiant du Musulman ou si l'on s'est acquis ses complaisances comme les Marseillais [...] C'est aux Musulmans que vont dès lors les aventuriers de la mer [...] C'est à eux, qu'appartiennent les vaisseaux les plus rapides les chiourmes les plus nombreuses et les mieux exercées".

En effet, l'Europe connut un progrès rapide de son commerce maritime. Marseille entretenait depuis longtemps d'actives relations avec l'Orient, notamment avec les Mamelouks d'Egypte. Venise et Gênes avaient conclu des accords commerciaux avec les souverains du Maghrib. L'Espagne possédait de grands intérêts dans certains Etats d'Italie. Les Anglais et les Hollandais étaient à la recherche de profits commerciaux dans le vaste monde musulman, riverain de la Méditerranée.

Avec les marchandises, il y circulait également les idées, les richesses, les armes et les apôtres. Aussi, l'affrontement obligeait-il les belligérants à trouver, sur mer, les moyens et les hommes pour se battre et concrétiser leurs rêves, car les sociétés traditionnelles étaient alors incapables de les fournir. Les profits que procurait la mer étaient infiniment supérieurs. C'est pourquoi celle-ci devient l'espace vital recherché, le marché le plus achalandé, le "ring où se rencontrèrent, durant plus de trois siècles, les Algériens et leurs adversaires européens".

Les conséquences étaient très pénibles pour l'ensemble des antagonistes. L'insécurité fut si générale que la Méditerranée était devenue "comme une de ces forêts de cauchemar où, derrière chaque arbre, un brigand se cache, escopette au poing, prêt à crier aux voyageurs pèlerins et marchands qu'il faut choisir incontinent entre la bourse ou la vie" (33).

La Méditerranée s'érigea, au XVII^{ème} siècle, en paradis des pirates et des corsaires de toutes les nations riveraines ou non. (34)

(33): Hubac, Les Barbaresques..., p; 11.

(34): Mercier (E.), en fait le paradis des pirates barbaresques seulement (Histoire de l'Afrique Septentrionale, III, p. 244.)

Chapitre II

UNE OPTION FONDAMENTALE : LA MARINE DE GUERRE

Durant trois siècles, le gouvernement d'Alger attachait une importance sans égale à la marine, quelquefois même, au détriment de l'armée de terre. La sollicitude des responsables pour cette arme peut-elle s'expliquer ? Une marine de guerre seule était-elle indispensable ?

A- DES MENACES EXTERIEURES PERMANENTES:

Les raisons de se doter d'une marine forte ne manquaient pas. Les frontières à l'Est et à l'Ouest étaient moins menacées que la côte. Il suffit de comparer les expéditions européennes du XVI^{ème} au XIX^{ème} siècle, d'une part, et les quelques escarmouches avec les Marocains et les Tunisiens d'autre part, pour mesurer d'où venait le véritable danger.

Quant au Sud, l'étendue du Sahara était une barrière naturelle suffisamment efficace pour qu'une agression de ce côté soit impensable.

La croisade anti-algérienne était devenue quasi-permanente depuis la chute de Grenade (1492). Le péril réel venait de la mer et guettait le littoral et en particulier la capitale.

Dévots, militaires, aventuriers et illuminés montaient des câbles et appelaient, ouvertement, à "l'extirpation des corsaires et à la destruction d'Alger". De Saint Louis à Charles X, que de projets avaient été conçus pour occuper une portion du Maghreb !

On se mit à explorer les côtes sous le motif de curiosité touristique ou sous l'habit d'hommes d'affaires, on repérait les lieux de mouillage, on élaborait des plans, on ramassait de grosses sommes d'argent et on organisait la course pudiquement appelée contre-course. On se préparait "à crever l'abcès avec Alger" (1).

Il serait intéressant de passer en revue quelques passages de cette littérature propagandiste destinée à ragaeillardir les Européens et les inciter à conquérir le Maghreb.

"Si cette terre appartenait aux chrétiens, disait Haëdo, et qu'ils la travaillassent de leurs propres mains, il n'y aurait pas dans le monde entier de pays plus fertile" (2).

(1): Nicolaye, La Noue, Breves, Savary, Hérault et Pananti appelèrent, plus d'une fois, l'Europe à s'unir contre Alger.

(2): Haëdo, Topographie in R.A., 1871, p. 464.

Marmol dans sa "Description de l'Afrique" faisait l'éloge de la Sainte Ligue de 1573, et vantait la conquête d'un si beau pays. C'est pourquoi on trouve dans son livre tant de précisions sur les ressources dans cette contrée (3).

Les projets d'occupation étaient clairs. Ecoutons Lanfreducci (4): "L'endroit le plus facile pour donner l'assaut et s'emparer d'Alger est, de l'avis commun, celui de Babeluet (Bab el Oued) après avoir pris le burchio de l'Ucciali (5) parce qu'en ce point l'armée serait à couvert des autres Burchi et de l'Alcazaba que l'on pourrait battre sûrement des collines et petites montagnes faciles qui dominent la ville avec abondance d'eau pour l'armée."

De toutes les villes côtières du littoral méditerranéen, Alger était la principale cible: "Il n'y a pas de doute qu'une fois Alger rasée, s'effondrerait facilement tout le pouvoir de la maison ottomane dans toute la Barbarie de l'Egypte en deçà [...] Il n'est pas douteux non plus qu'Alger, une fois rasée, tous les corsaires infidèles disparaîtront et les villes de la Barbarie seront facilement prises. De cette sorte, seront mises à l'abri toutes les côtes non seulement d'Espagne mais de toute la chrétienté car, l'aide d'Alger manquant à celle du Levant étant si lointaine et incertaine, il serait très facile aux chrétiens d'extirper les autres corsaires de Tripoli, Djerba, Sousse, Bizerte, Bône et autres..." (6).

Mais voilà que la capitale de la Régence était devenue inébranlable. Certains stratèges européens préconisaient de s'emparer d'autres villes algériennes.

"Il faudrait prendre Bougie, suggère Lanfreducci, fortifier les deux points de son port, ce qui serait chose longue, difficile et non sans danger..." (7).

Il n'y a rien d'étonnant à rencontrer dans les archives d'Espagne et d'Italie des descriptions d'une série de ports algériens faites par des capitaines corsaires en vue d'un débarquement ou d'une razzia. On y note les facilités de débarquement et de

(3): Il faut signaler que "L'Afrique" de Marmol fut publiée au lendemain de Lepante et peu après l'échec des Andalous. Le livre fut traduit en français en 1667 dans la même intention: la croisade.

(4): Lanfreducci et Bosio, deux chevaliers espions de l'Ordre de Malte venus à Alger en 1587, étudier les modalités d'une agression.

(5): Il s'agit de Bordj 'Uldj 'Ali du côté de Bab al Wâd.

(6): Le rapport de Lanfreducci intitulé: "Costa et discorsi di Barbaria" a été traduit par Monchicourt et Granghamp, R.A., 1925, pp. 431-549.

(7): Lanfreducci, R.A., 1925, p. 542. Le Comte de Brèves préconisait, quant à lui, l'occupation de Bougie avant toute entreprise sur la capitale.

rembarquement, les points d'eau douce, les possibilités de ravitaillement, on y joint des croquis et légendes (8).

Au XVII^{ème} siècle, l'idée de croisade trouvait de nombreux adeptes.

D'Aranda avait son projet en 1656, Saint Vincent de Paul conseillait une expédition contre Alger en 1659 prétextant la nécessité de libérer "dix à vingt mille chrétiens détenus en Barbarie". Le voeu constant des ordres religieux trinitaires, Pères de la Merci et autres, était de voir les gouvernements européens et, en particulier la France, intervenir. Sur la fin de sa vie, Saint Vincent de Paul s'efforçait de faire entreprendre une expédition et sollicita des Marseillais les subsides nécessaires pour en couvrir les frais.

Un marin de l'époque, le Chevalier Paul, "le seul chef d'escadre qui gardât la haine sacrée des infidèles" (9) tenta l'aventure. En 1660, on lui confia la charge d'une expédition. Après Tripoli et la Goulette (en juillet), le voici devant Alger en août. Ce fut l'échec.

"Les Tunisiens, rapporte Charles-Roux, s'étaient hâtés de tirer leur épingle du jeu, dépêchant des négociateurs au Roi [...] Mais les Tripolitains et Algériens firent meilleure contenance qu'on ne l'avait attendu d'eux, l'effet de surprise fut manqué, des indiscretions les ayant mis sur leurs gardes. Paul revint d'Alger sans rien rapporter (10).

La deuxième tentative de 1661 ne fut pas plus probante.

Dès son arrivée au gouvernement, le ministre Colbert demandait un rapport sur les problèmes avec Alger à l'intendant général de Toulon.

En voici la réponse:

1/ S'emparer d'un port sur la côte d'Afrique, par exemple la ville et la forteresse d'Yppone (Bône) où l'on dit qu'il y a un port considérable. De là, on réduirait Alger, Tripoli et d'autres lieux à soumettre aux lois de notre Grand Roi....

2/ La seconde chose regarde Alger. Là, on peut en brûler les vaisseaux dans le port ou maçonner six de nos vieux vaisseaux et de les mener enfoncés dans l'embouchure du port d'Alger (il n'y a que 21 pieds d'eau) à la faveur du canon et de la mousqueterie de

(8): On trouve à Florence (ASF.F2077) une volumineuse liasse des années 1542 à 1695 où il est souvent question des ports algériens: Delesi (Dellys), Gigeri (Gigel) et Cercerlli (Cherchel).

(9): Julian (Ch;A.), Histoire de l'Afrique du Nord, t. II, p. 287.

(10): "France et Afrique du Nord avant 1830", p. 142. L'auteur ajoute: "loin d'avoir été assagis par l'apparition de l'escadre du chevalier Paul sur la côte, les écumeurs de mer n'en avaient été rendus que plus audacieux... D'octobre 1660 à avril 1661, les Algériens avaient enlevé une valeur de plus de deux millions et amené pour le moins, cinq cents esclaves chrétiens..." p. 143.

nos vaisseaux de guerre et de quelques galères pour remorquer et placer les vaisseaux maçonnés avant que de les enfoncer. On bouchera ainsi un port pour lequel les Barbares ont dépensé plus d'un million pour remettre en état..."

On étudia les conditions climatiques, on chercha la saison la plus favorable. "Tout débarquement au Maghreb doit se faire avant les fortes chaleurs, c'est à dire, au printemps" affirme Avity (11). Il faut affamer Alger par une course et un blocus savamment organisé. Tous les projets, les plus réalistes ou les plus extravagants, étaient traités dans les chancelleries d'Europe.

Le mémoire du chevalier Paul en fut un.

"A les traquer sur mer, disait-il, devraient être employés vingt cinq navires de guerre dont dix forts vaisseaux, bien fournis en artillerie de gros calibre pourvus d'un nombreux équipage, quatre brûlots, le reste en frégates légères et bonnes à la voile. Que si les pirates s'étaient terrés dans leurs ports, on pourrait résoudre de les brûler et mettre leurs villes en désordre et, particulièrement Alger, attendu qu'est exposée au canon."

"Deux des vaisseaux devraient être aménagés pour porter des mortiers à bombes qui accablent de leurs projectiles les maisons de bois remplies de monde, aux toitures en terrasses, en sorte qu'il n'y aurait point de bombe qui ne fit un grand fracas et mortalité."

"La mer étant l'alliée naturelle d'Alger, on résolut d'attaquer la ville par terre. On constate que de ce côté, elle était beaucoup moins fortifiée et pour s'en emparer, il conviendrait de débarquer au Cap Matifou, à quatre milles d'Alger et d'y arriver au début de juillet parce qu'à cette époque, une grande partie des troupes du Dey étaient dans les provinces pour percevoir les impôts, que la rivière entre le cap et Alger était à sec et que la mer était calme "(12).

Il fallait donc recourir à l'armée de terre et l'intéresser tout d'abord:

"Le pays est riche, peuplé et le revenu en triplerait en nos mains", leurs soufflait-on, "on y pourrait faire assez de butin pour enrichir une armée de cent mille hommes et assez d'esclaves pour armer cinquante galères..."

Pour mieux préparer les interventions armées et venir à bout d'une résistance algérienne toujours efficace, on persistait à dresser des plans et élaborer des projets, comme celui de 1666 publié à Cologne:

(11): Description de l'Afrique (1637), cité par Turbet-Delof, Afrique barbaresque, p. 175.

(12): Charles-Roux, op. cit. p. 145.

"Etat des forces de cette puissance. Tableau des forces militaires et navales nécessaires pour réussir un débarquement début juillet vers l'oued El Hamiz, alors à sec, sous le Matifou. Cent à cent cinquante mille écus devront être prévus pour les seuls frais de "voiture", des "munitions" et de "l'attirail" en supposant une campagne de trois mois. Opération rentable! Pays très peuplé...

Alger est aussi un pays très riche qui rendrait trois fois plus s'il était mis en valeur: mines d'or et d'argent encore inexploitées et surtout le blé..."(13).

Un des champions de la lutte contre les Algériens était le chevalier d'Arvieux. Il rêvait de châtier "réellement et une fois pour toutes" les corsaires de la Régence. Il consigna, dans ses mémoires, les points faibles des fortifications de la capitale, projeta avec grande minutie un débarquement à Bougie et rédigea, pour le Prince du Portugal, un plan afin de ruiner la République d'Alger (14).

La politique de Louis XIV, monarque orgueilleux et avide de gloire, préconisait contre notre pays, l'action navale et même l'établissement militaire permanent. Il ne restait qu'à bien choisir un lieu de débarquement sûr après tant de mésaventures.

Clerville, après avoir retenu Alger, pencha ensuite vers Stora, Bougie, La Calle ou Bône. Sur la même question, Beaufort (15) avait ses idées. Pour départager les stratégies, un conseil fut réuni à Toulon et Stora fut retenu.

La France n'était pas le seul pays à vouloir s'emparer du littoral algérien. L'Espagne y pensait également. Ricaud, un ingénieur au service de cette puissance élaborait, en 1754, un plan d'attaque: descendre sur la plage de Bab al Wad, c'est le lieu le moins fortifié de la côte Est (16), mais le mieux, c'est de descendre entre le Cap Cassim et Sidi Fredj. On surprendrait Alger par l'arrière (17).

Catherine II de Russie était, elle aussi, préoccupée par l'aide qu'apportaient les Régences d'Afrique du Nord à l'empire ottoman et l'attaque de ses bateaux par les navires algériens. Pour pénétrer en Méditerranée et construire une base, elle avait grand besoin de renseignements sur le flanc sud de cette mer.

(13): Turbet-Delof. Bibliographie critique, p. 178, n° 205.

(14): Ibid., p. 192.

(15): Beaufort (Duc de). Le Roi des Halles, cousin de Louis XIV, fut un moment à la tête des forces navales de Méditerranée. Il surveillait la côte de Gibraltar à Alger.

(16): La baie de Bâb al Wâd était défendue par une batterie qu'on nommait le fort des Anglais. Elle disposait de six pièces de canon.

(17): Cité par Venture de Paradis, "Alger au XVII^{ème} siècle", R.A., 1897, p. 118.

Un officier de marine, Natvei Grigorievitch Kokostov (18) se chargea de le faire. Il entreprit de voyager incognito; une fois sur un bateau français, en qualité d'homme d'affaires, une autre, sur une polacre vénitienne, comme second de navire. Entre le 14 juillet et le 7 août 1777, il scruta attentivement le littoral Est en vue d'une action de la marine russe. Écoutons-le:

"J'évitai toutes les occasions de découvrir ma véritable condition et pour cela, je descendis rarement à terre, cependant, j'eus le moyen de connaître tout ce qui était nécessaire..."(19).

Le premier quart du XIX^{ème} siècle voit s'accroître les desseins de colonisation européenne.

Domingo Badia (20) séjourna en Afrique "pour l'avantage moral et politique de l'Espagne". Se faisant passer pour musulman, il entreprit, sans danger, un long voyage, en 1803, sous le nom d'Ali Bey. Son mémoire sur la colonisation remis au Duc de Richelieu (21) commence ainsi: "l'Afrique septentrionale est la colonie naturelle de l'Europe...". On trouve dans cet écrit, les arguments classiques pour inciter les gouvernements d'Europe à envahir le Maghreb:

"L'Afrique septentrionale produit et peut produire toutes les denrées que nous tirons de l'Amérique et de l'Asie, elle donne du sucre, du tabac, de l'indigo, elle donnerait également le cacao, le café, la cochenille, le thé, etc [...] en plus "des trésors inépuisables des mines d'or de bambouc..."(22).

Les dernières années de la présence turque en Algérie, coïncident avec un appel de plus en plus pressant à la colonisation. Un bourgeois italien, Pananti, après un bref séjour à Alger en 1814, rappelle aux souverains chrétiens "le droit légitime de venger les injures qu'endurent leurs sujets" et se demande pourquoi l'armée "n'a-t-elle pas été se saisir d'Oran ou de Bône ?...". La vengeance chez Pananti n'exclut pas le profit. C'est pourquoi, il développe longuement tous les avantages d'une occupation.

"Où l'Europe peut-elle trouver une acquisition plus importante que celle des rivages du Nord de l'Afrique ? Aucune des colonies établies jusqu'à ce jour sur quelque point de l'univers que se soit ne peut entrer en comparaison avec cette

(18): Mort en 1783, auteur de deux relations:

- Descriptions de la Côte Barbaresque (1786), trad. M.Canard, R.A., 1951, pp. 121-186.

- Informations véridiques sur Alger, sur les moeurs et coutumes de son peuple, sur l'état de son gouvernement et des revenus de ses provinces, sur la situation des côtes babaesques, sur les productions, etc... Compte Rendu M.Emerit, R.H.M., 4/1975, pp. 208-209.

(19): R.A., 1851, p. 181.

(20): Agent d'origine espagnole, né en 1766, mort en 1818.

(21): Le Duc de Richelieu (1766-1820) fut premier ministre de 1815 à 1818 et de 1820 à 1821.

(22): Voir R.A., 1930, p. 61.

côte, soit par le climat, soit pour les productions naturelles. Dans aucun parage, les peuples d'Europe ne rencontreront les ressources inépuisables de cette belle contrée où croissent presque spontanément les productions de la plus part des autres. Les Romains avaient placé leur principale gloire à coloniser l'Afrique si justement appelée par eux "le jardin de la nature". Aussi, ne cessa-t-elle de leur fournir des blés, du vin et de l'huile et de pourvoir aux besoins de leur abondante population..."(23).

Pananti n'était pas le seul à exhorter l'Europe à se décider. Un de ses compatriotes, Livio Pascoli, avait ses idées sur la conquête:

"Le temps est venu et les circonstances sont favorables pour une action concordée des états européens contre les barbaresques et contre Alger, en particulier, de manière à réaliser ce qui fut paralysé par les prestiges de l'envie et par le brouillard du temps..."

Il propose une éventuelle stratégie de l'attaque européenne; une expédition en provenance de Ceuta et de Bône répartie en deux corps de débarquement, attaquerait Alger avec pour but, la constitution de tout le Maghreb en "colonia europa "(24).

Ainsi la côte algérienne avait constitué, depuis longtemps comme on vient de le constater, la région de la Méditerranée la plus convoitée. La prise de cette côte fut le rêve de plusieurs puissances du vieux continent. Le vis-à-vis aiguïsait les appétits.

Ces nombreuses prises de position étaient connues des dirigeants du pays, c'est pourquoi ils avaient mis tous leurs espoirs dans une marine de guerre efficace capable de faire échouer tant de plans et de relever tant de défis. C'est pourquoi aussi, cette marine devait être la machine la mieux rodée de la Régence.

Certes, les guerres imposées à la République paralysaient le négoce du pays. Il était alors plus urgent de se défendre que de s'enrichir par le commerce.

B- UNE TIMIDE MARINE MARCHANDE:

Une Régence tournée résolument vers la mer pouvait-elle se passer d'une marine de commerce ? La question fut posée avec un légitime étonnement, les temps modernes ayant favorisé les échanges commerciaux et les transports maritimes notamment en Méditerranée.

Sans se priver entièrement d'un tel instrument de richesse, la Régence avait versé durant trois siècles, un lourd tribut au grand commerce extérieur étranger et s'était

(23): Pananti, relation d'un séjour... p. 577.

(24): "Quadro storico-politico-morale dei Regno d'Algeri..." (Cadre historique, politique et moral du Royaume d'Alger), Bologna, 1820, p. 111.

placée, nous verrons pourquoi, sous la dépendance des nations chrétiennes.

Mais le fait de consacrer tous les efforts et toutes les ressources à la marine de guerre peut cependant s'expliquer.

1-La sécurité des Raïs:

Presque tous les Raïs étaient, à l'époque, d'origine européenne. Les convertis, (les renégats pour les plumes chrétiennes) avaient offert leurs bras et leur savoir à la Régence. Pour diverses raisons, bon nombre de Français, d'Italiens, de Grecs, d'Albanais et d'autres servaient en Algérie. Ils avaient embrassé l'Islam. La plupart étaient d'anciens navigateurs sur des bateaux européens. Le pavillon algérien procurait gloire et fortune. Puis, le courage et la compétence permettaient de gravir les échelles sociales. Aussi le mouvement de conversion était-il difficile à contenir.

Devenus musulmans à part entière, ces Raïs ne pouvaient guère commander des navires de commerce et entrer dans un port chrétien. L'inquisition y était très vigilante et le bûcher attendait ceux qu'on appelait, avec mépris, "les Turcs de profession". En prenant la tête d'une unité algérienne, ces derniers couraient à leur perte. Ils préféraient servir dans la marine de guerre. Afin d'épargner aux Raïs les tourments de l'Eglise, le gouvernement d'Alger faisait appel, pour les importations, et exportations, à des armateurs étrangers. En effet, plusieurs Raïs, pris en mer, avaient payé de leur vie leur activité en Algérie.

Le 27 juin 1752, une corvette anglaise passant par Cadix arriva et informa le Dey que six "renégats" avaient été pris par les Espagnols sur le vaisseau algérien "Le Dantzick". Quatre d'entre eux, sous les pressions et les menaces de mort, "rentrent alors dans le giron de l'Eglise" mais les deux autres furent brûlés vifs, en vertu d'un jugement de l'Inquisition. L'un de ces malheureux était majorquin, le second était anglais⁽²⁵⁾.

La ténacité répressive du Saint Office en Espagne était une des principales causes du manque de capitaines et par là, de la faiblesse du trafic maritime.

2-Le monopole français du commerce:

Dès le début du XVI^{ème} siècle, les relations économiques entre la Régence et les pays chrétiens étaient, malgré les heurts et les oppositions religieuses, en progrès constants.

"Nulle part, nous dit Haëdo, sur cette côte il ne vient autant de marchands chrétiens qu'à Alger. Les bâtiments qui viennent d'Angleterre apportent quantité

(25): Vallière, Observations... in Textes... p. 101.

de fer, de plomb, d'étain, de cuivre, de la poudre et des draps de toute sorte. Ceux venant d'Espagne et de Valence sont chargés de vin, de sel, d'essences odorantes, de cochenille, de coiffures et de haïks teints en rouge, de perles et aussi d'or et d'argent monnayés dont ils tirent un grand bénéfice. Les navires de Marseille et autres ports de France apportent toute espèce de mercerie, de cotonnades, de fer, d'acier, de clous, de salpêtre, d'alun, de soufre et même de l'huile lorsqu'il en manque en Berbérie, ils apportent aussi de la coutellerie fine, de la gomme, du sel et du vin, même des chargements de noisettes et de châtaignes... De Gênes, de Naples et de la Sicile, il vient de la soie filée de toutes couleurs, des étoffe de Damas, du satin et du velours de toute sortes. Venise fournit de la chaudronnerie, des draps, des coffres, des glaces et du savon blanc..."(26).

Le privilège de cette activité revenait aux Juifs livournais et aux négociants marseillais résidant à Alger ou dans les villes côtières de l'Est algérien. Ils exportaient cuirs, céréales, laines et corail. Alger abritait une importante maison de commerce dirigée par les frères La Porterie de Marseille. La maison Gunon était florissante et le restera jusqu'à la révolution française. Devoux avait dressé une longue liste de ces marchands qui faisaient de bonnes affaires(27).

Les Juifs d'Italie prenaient à leur compte le produit des prises qui ne trouvaient pas preneurs sur place et l'écoulaient en Europe. Tous ces hommes d'affaires avaient ouvert aussi des comptoirs dans les principaux port de l'Est algérien.

Pour le transport des marchandises, on faisait appel aux navires chrétiens. La marine marchande française, surtout à partir du XVIII^{ème} siècle, était mieux outillée pour ce genre d'activité (28). On avait recours à ses services pour se soustraire aux frais élevés des nolis. Rien d'étonnant si l'on voyait fréquemment, dans les ports de la Régence, les barques: *L'aimable Thérèse, Les Cinq frères, Le Saint Pierre, La Marie Marguerite, La Marseillaise*... Les pinques: *Notre Dame des Anges, Le Saint Félix de Valois, La Vierge du Bon Chemin, Le Pentagone, La Marie Madeleine, L'heureux Retour*... Les tartanes: *Saint Jean de Matha, La Sainte Rose, Le Génie, Le Saint Jean*... Les brigantins: *Le Saint Tropez, La Providence, L'Olympe*... Les bricks: *Le Courrier de Marseille, L'aimable Paulin*... La Polacre: *Sainte Anne La Bonne Réussite* et tant d'autres navires grands et petits.

Quand la paix entre Alger et Versailles fut rompue en 1687, le Dey fit saisir, dans le port de la capitale, onze bâtiments de France.

(26): Topographie, R.A., 1871, pp. 53-54.

(27): Devoux A.), "Relevé des principaux Français résidents à Alger de 1686 à 1830", R.A., 1872, pp. 356-357 et 420-450.

(28): A.C.C.M., Série J 1879 (1697-1776). On y trouve les états des bâtiments français entrés dans le port d'Alger de 1710 à 1717 et qui avaient chargé pour l'Italie, Marseille et Livourne. Archives du port de Toulon (1 RI 8 et 9).

Masson (P.), Histoire du Commerce Français dans le Levant au XVII^{ème} siècle, pp. 401-405.

Grâce aux requêtes des capitaines auprès du consul de France en poste ici, grâce aux rapports des commissions d'enquête ordonnées par ce diplomate, grâce aussi aux manifestes des marchandises embarquées d'Alger vers les ports de l'Europe, on peut se faire une idée de l'importance des lignes maritimes reliant Alger aux principales villes marchandes comme Marseille, Livourne, Gênes et Naples, et de la part prépondérante de la marine française dans ce trafic.

Les provinces ottomanes riveraines de la Méditerranée intéressaient également, à partir du XVII^{ème} siècle, le transport européen. Ce cabotage, le plus souvent de grande ampleur, était appelé à l'époque la "caravane maritime" et mobilisait de nombreux navires qui sillonnaient la Méditerranée sous forme de campagne de un ou deux ans selon les contrats signés. Les armateurs français y jouaient le grand rôle.

3- Des méthodes déloyales:

Pour décourager les Musulmans, les Maghribins en particulier, de pratiquer, directement et par leurs propres navires, un commerce lucratif, les Européens, notamment les Marseillais, eurent recours à des procédés déflant les lois et la morale.

Afin d'abattre la concurrence musulmane, les négociants de la cité phocéenne utilisaient les manoeuvres les plus rebutantes: tracasseries administratives, mauvaise foi caractérisée, obstacles lors du déchargement des marchandises algériennes, refus des places dans les entrepôts, séjour difficile sinon impossible...

D'autre part, si les commerçants algériens avaient, à Constantinople Smyrne, Rhodes, Alexandrie, Beyrouth, Le Caire ou Tunis, des "Wakil" pour les renseigner, les aider et veiller sur leurs intérêts, ils n'avaient rien de semblable en terre chrétienne. L'absence de consuls⁽²⁹⁾, de correspondants ou d'interprètes dévoués, l'inexistence de comptoirs comme ceux établis à Alger, La Calle ou Arzew au profit des étrangers, tous ces aspects négatifs rendaient la tâche difficile sinon périlleuse.

Ne pouvant, à eux seuls, connaître les marchés, les méthodes d'écoulement et les rouages économiques, nos marchands n'étaient pas en mesure de tenir tête aux négociants français, juifs ou grecs "habiles à écouler les marchandises les plus médiocres et à tromper la vigilance des douaniers..."⁽³⁰⁾.

(29): Si les Algériens n'avaient pas d'agents accrédités de leur nation à Marseille, un consul de l'Empire Ottoman y était en poste. Raphaël Joseph Cohen signait, en 1816, les passeports des voyageurs en partance pour les possessions turques. Dimetrius Capudo Schaerder signait, en 1820, les documents des voyageurs partant pour Alger.

(30): Emerit (M.), "Essai d'une Marine Marchande Barbaresque au XVII^{ème} siècle", CT. 11/1955, p. 369.

Le Musulman tenait à son honnêteté et à sa loyauté en matière de transactions. Il était réputé pour sa bonne foi. Cependant, malgré les barrières et les problèmes, il y eut des tentatives⁽³¹⁾, mais, d'une manière générale, les Européens voyaient toujours dans le pavillon marchand un leurre et dans le paisible caboteur, le bandit sans scrupule⁽³²⁾.

La Chambre de Commerce de Marseille veillait, jalousement, et suivait, attentivement, toute activité des Algériens dans la cité. Elle se servait de tous les prétextes pour freiner leurs efforts. Elle multipliait les démarches auprès de la Cour.

"La Chambre, écrivait Vallière, fatiguée des embarras que lui causaient les fréquents voyages des Maures algériens qui commettaient beaucoup de désordres dans la ville de Marseille, en ayant porté des plaintes, le Ministre chargea le Sieur Thomas de prévenir le Dey qu'on ne recevait, à l'avenir, ses sujets en France qu'autant qu'ils seraient porteurs d'un passeport signé de lui même..."⁽³³⁾.

En 1771, la même Chambre revint à la charge en "signalant avec regret au Ministre de la Marine, (l'Abbé Therray) les relations commerciales que les Barbaresques ont établies directement à Marseille".

M. l'Abbé [...] partageait leur regret, mais il n'osa pas prescrire des mesures contre les commerçants musulmans dans la crainte de soulever des réclamations de la part du gouvernement algérien "⁽³⁴⁾.

Le silence du Ministre n'empêcha nullement MM. du Commerce d'utiliser toutes les ruses et tous les obstacles afin d'éloigner les Algériens et, avec eux, leurs armateurs.

Sans échanges commerciaux, il était difficile de faire travailler une flotte marchande.

4-Les entreprises de Marseille

Devant une situation aussi défavorable, et malgré les efforts pour garder une partie du commerce international, les Algériens se retirèrent des affaires au profit des

(31): A.G.G.A. - A 117118/2193, novembre 1808. Note de chargement de soude fait sur la felouque "El Mabrouk", commandée par Rais al Hadj Muhammad ibn Sulaiman, pour le compte du négociant marocain al Hadj al Arbi ibn 'Umar.

A.D.B.R. 200 E 454. Lettre d'Alger de Rogueneau de la Chameyl, 11 octobre 1809, au sujet d'une polacre algérienne venant de Smyrne, chargée de coton et autres marchandises contumaces du Levant.

(32): Maurin (G.), Les Pirates Barbaresques et le Commerce Français aux XVIIème - XVIIIème siècles, p. 10.

(33): Observations sur le Royaume d'Alger in Chaillou, Textes... p. 59.

(34): A.C.C.M., série A.A/88 (1771).

Européens⁽³⁵⁾ laissant les *Chieuses*, les *Mercurins*, les *Mestres* les *Dangalières* et autres prospérer seuls et réaliser de colossaux bénéfices.

Pouvait-on recourir au commerce avec les pays musulmans et aux échanges entre l'Orient et la Maghrib ? Les rapports économiques entre ces deux parties du monde islamique pouvaient-ils nécessiter la création d'une flotte marchande ? Hélas ! Les plans diaboliques des Marseillais et de leurs hommes de main veillaient attentivement pour déjouer les initiatives algériennes.

Tout d'abord, on envisagea de s'emparer des bâtiments de la Régence avec le concours des pirates chrétiens. Certaines places en Méditerranée s'étaient même spécialisées dans cette chasse aux navires d'Alger. Minorque, Livourne et Malte étaient sollicitées pour pareille besogne.

Quand une activité de la navigation musulmane était signalée, les Marseillais s'agitaient, et, moyennant des sacrifices financiers, chargeaient les corsaires maltais de l'attaquer afin que le monopole de fait reste aux chrétiens. Ces liens entre commerçants et hommes de main s'affirmaient, d'avantage, dans les périodes de tension ou de rupture entre la France et les Etats du Maghrib.

En 1728, le Marseillais Billon de Causerille, voulant mettre son expérience de l'Orient à la disposition du Ministre de la Marine lui dit :

"Faites donner des passeports et des patentes à des Français par les rois d'Espagne et du Portugal afin que plusieurs navires aillent faire la course à tous les Turcs au Levant et en Barbarie, avec pavillon étranger [...] J'ai vu, sur la fin du siècle dernier, plus de trente navires, tant français que d'autres nations, faire la course à tous les Turcs de Barbarie et du Levant avec des pavillons d'Espagne, de Savoye, de Malte, de Monaco et d'autres pavillons des princes ou des républiques d'Italie".

"J'ose assurer avec vérité et avec connaissance de cause que le commerce de la ville de Marseille n'a jamais été si florissant que pendant ce temps. Il est vrai de dire que tous les Turcs négociants ou passagers de toutes les échelles du Levant et de la Barbarie ne faisaient aucun commerce d'une ville à l'autre que sur les navires français parce qu'ils appréhendaient les corsaires de toutes les nations qui les insultaient, les pillaient et les faisaient esclaves lorsqu'ils les trouvaient sur des navires turcs, orientaux ou africains."

(35): "barques tartanes, saètes, gaions et galionetti, navires de Marseille, écrit Braudel, ont peu à peu, au XVIème siècle, peuplé la vaste mer. Pas un port de l'Afrique du Nord, pas un port d'Espagne, pas un port d'Italie dont ils n'inondent les quais de leurs multiples marchandises... (La Méditerranée, I, 285).

Nettement confond les causes et les effets et explique, en dépit du bon sens, l'absence d'une marine marchande algérienne à sa manière, en disant que les Algériens "avaient l'avantage de n'avoir pas de commerce de sorte qu'on ne pouvait leur rendre le mal qu'ils faisaient [...] leur commerce était la guerre". (Histoire de la Conquête d'Alger. p 81)

Le Grand-Maître de Malte trouvait que: "cabotage français et course maltaise allaient de pair puisque celle-ci obligeait les Turcs à naviguer sous le pavillon français dans la crainte d'être pris sous le leur s'ils rencontraient quelques croiseurs maltais".

En 1790, le chevalier de Seytres Caumon, chargé des affaires de France à Malte écrivait que: "le commerce de Marseille qui donne à l'Ordre de si grandes marques d'intérêt fait consister notre principale utilité à empêcher les Turcs de charger leurs marchandises sur les bâtiments de leur nation et à les tenir dans notre dépendance..."⁽³⁶⁾.

Poursuivre les bâtiments musulmans, leur interdire toute activité était une constante de la politique française en Méditerranée. La menace et les dangers empêchaient les navires de commerce de s'aventurer, surtout dans le bassin oriental. L'on comprendra pourquoi les pèlerinages à la Mecque et les déplacements des personnalités s'effectuaient à bord des navires français, suédois ou américains. Même dans ces cas, les corsaires chrétiens s'en prenaient aux cargaisons et aux passagers musulmans ⁽³⁷⁾. C'est pourquoi la confiance dans le pavillon blanc fut très souvent limitée. Devant de tels risques, les Algériens se faisaient délivrer des permis de circuler par le Consul de France à Alger.

Le document que nous produisons ici montre les dangers qui guettaient les voyageurs musulmans et l'inutilité d'une marine marchande algérienne. Les circonstances étaient, en effet, défavorables.

"Liberté, République Française, Egalité"

Nous, Charles François Dubois-Thainville, Commissaire-Général des relations commerciales et chargé d'affaires de la République Française près le Dey et la Régence d'Alger:

Sidi Khaddgy Youssuf Khodja, Vekil Khardji ou ministre de la Marine de cette Régence, nommé par son Excellence Moustafa Pacha, Dey de la dite Régence, pour se

(36): A.N.Aff.Etr. BI 1092, Correspondance consulaire, Tripoli de Barbarie, 31 décembre 1728, et BI 324 (Lettre au Ministre de la Marine, 26 janvier 1790).

(37): Le drame du vaisseau français "Le Septimane" n'est pas unique. Rappelons ici le voyage tumultueux du bâtiment en 1775: Affrété pour 6 000 livres par le Dey pour effectuer un voyage Alger-Constantinople et retour, il devait ramener du matériel militaire et des passagers dont Si Hasan Wakil al Hardj et envoyé spécial du Diwan. Sur le chemin du retour, arrivé en face de l'île de la Galite, il fut attaqué par deux vaisseaux de guerre espagnols et conduit à Carthagène.

Sur cet épisode de la guerre algéro-espagnole, voir:

- Pares, Un Toulonnais à Alger au XVII^{ème} siècle, Paris, 1931, pp. 15-16.
- Plantet, Correspondance, II, p. 329.
- al Zahhâr, *Mudhakkirat*, p. 34.

rendre en qualité d'ambassadeur à Constantinople avec des présents pour sa Hautesse et pour les ministres de La Porte, s'embarquant avec sa suite et ses équipages sur le vaisseau des Etats-Unis de l'Amérique, Le *Georges Washington*, de trente deux pièces de canon, commandé par le capitaine William Bambridge:

Considérant que la République Française est en pleine paix avec cette Régence depuis le huit de ce mois, et que le dit bâtiment appartient à une nation neutre en paix avec la France:

A la demande de son Excellence le Dey,

Nous, dit Commissaire, requérons tous ceux qui ces présentes verront de laisser passer librement le susdit bâtiment, sans permettre qu'ils soit apporté aucun trouble ni empêchement à sa navigation et qu'on n'inquiète et moleste, en aucune manière, le dit Sidi Khaddgy Youssuf Khodja et sa suite, mais au contraire, de leurs donner aide et assistance en tous leurs besoins et nécessités.

En foi de quoi nous avons délivré les présentes signées par nous, contresignées par le citoyen Astouin Sielvé, Chancelier de ce commissariat et munies du sceau du ci-devant Consulat (celui du commissariat n'ayant pas été encore envoyé).

A Alger, le 24 Vendémiaire, an neuvième de la République (13 octobre 1800)". (38)

Les exemples de location de bateaux étrangers sont nombreux, notamment vers la fin de la période étudiée. Tel Bey nolise le brigantin suédois "Bonifaccius" commandé par le capitaine P.A.B. Boman "pour mener à Rhodes et en revenir son neveu Sidi Muhammad qui est son trésorier". Tel autre personnage affrète une barque pour regagner l'Egypte avec ses épouses.

Cependant, malgré les mille difficultés, un noyau de marine marchande avait bien tenté de s'activer? Les manifestes des marchandises chargées à Alicante, Marseille, Alexandrie ou Smyrne indiquent les noms des navires et de leurs Raïs qui affrontèrent les périls et se moquèrent des menaces. Nous relevons ici le nom de ceux qui figurent souvent dans les documents:

- " La Rachelle ", Raïs Hadj Sittov,
- " Al-Ahram ", Raïs Muhammad,
- " Al-Youssuf ", Raïs Muhammad Agha,

(38): Devoulx, Les Archives du Consulat de France à Alger (1686-1830), p. 141.

- " Al-Mabrouk ", Raïs Al Hadj Muhammad ben Sliman,
- " La Caméra ", Raïs Dechmann,
- " Messaouda ", Raïs Ahmad Amour,
- " Li Tre Fratelli " (Les Trois Frères), Raïs Ahmad,
- " Tamira ", Raïs Ahmad Ahmida,
- " Il Guiseppe ", Raïs bou Djem'a.

Mais, comparés à leurs concurrents européens, ces bâtiments ne jouèrent pas un rôle déterminant dans le commerce algérien ou le commerce international. Si la politique dictée par Marseille et exécutée par les agents maltais n'étouffa pas, complètement, la marine marchande, elle en découragea tout développement et imposa aux usagers de ce pays les prix les plus élevés et les conditions les plus draconiennes.

Aussi le commerçant algérien fut-il saigné sans pitié par des armateurs insatiables et des intermédiaires sans scrupule. Il dut alors abandonner ses activités.

Et quand le commerce se meurt... La Course fleurit !

Chapitre III

LA CONSTRUCTION NAVALE



La marine algérienne, comme celles qui l'avaient affrontée, était équipée de divers types de bâtiments, grands et petits, pour remplir de nombreuses missions. Construits sur place ou pris à l'ennemi de vive force, achetés à l'étranger ou remis gracieusement par les souverains musulmans, ils formaient un large éventail d'architecture navale, un ensemble d'unités et d'armes exprimant un niveau technique et une expérience élevée qu'on cherchait vainement dans plusieurs marines de l'époque.

Pour se doter d'une arme aussi nécessaire dans un monde de violences, d'appétits territoriaux, d'égoïsme et de préjugés, les dirigeants d'Alger se devaient de compter, avant tout, sur les potentialités du pays. Cependant, avant de se lancer dans une pareille entreprise, il fallait résoudre plus d'un problème: comment, où et avec quoi fabriquer des bateaux ?

1- La conception:

En matière de construction navale, les responsables de la marine avaient des idées bien arrêtées. Avant tout, il fallait des unités rapides et bien conçues pour l'attaque et, en cas de besoin, pour la fuite. Aussi, accordait-on la priorité au problème de la vitesse, d'où cette légèreté légendaire de la coque, la finesse des formes et le renouvellement fréquent du carénage, d'espalme pour maintenir la paroi extérieure bien lisse.

On raconte que le vice-amiral anglais Narberouc était venu scruter la côte d'Alger dans l'espoir de mettre la main sur quelques navires de la Régence, mais il ne put infliger aucun mal à la flotte du pays "à cause de leur légèreté et finesse de voile leur permettant de se retirer de ses pattes" (1).

Les faveurs des constructeurs allaient surtout aux navires aptes à la guerre de course et à la défense de la côte. C'est pourquoi on se souciait très peu de la grosse fabrication. Les grosses unités étaient jugées lentes et mauvaises manoeuvrières dans les combats. La maniabilité tant recherchée, était obtenue au moyen des avirons et aussi par l'absence d'une artillerie encombrante (2). L'on comprendra pourquoi le navire le plus prisé était la galiote, petite galère allégée, tenant mieux la mer et capable d'utiliser, le cas échéant, la voile. Elle fut en effet, de loin, la plus réussie de ces créations. 'Uldj 'Ali l'avait déjà portée, à l'époque de Lepante, à son plus haut degré de perfectionnement.

(1): A.N. (Quai d'Orsay), Mémoires et Documents, t. 12, Alger (1604-1719)

(2): Cependant, la capacité offensive en hommes et en armement léger devait être supérieure à celle de l'ennemi.

Quand les incidents en mer devinrent très fréquents entre Français et Algériens, sous prétexte que les bâtiments de la Régence ressemblaient à ceux de Salé, le Dey Cha'bâne fit remarquer à Louis XIV que "les gabarits de nos navires sont connus de tout le monde; on les reconnaît d'une journée d'éloignement" (3).

De son côté Venture de Paradis avait remarqué, fin du XVIII^{ème} siècle, que les navires algériens affectés à la guerre de course "avaient des envergures très larges aux quelles il est aisé de les reconnaître de loin. Ils sont tous, ajoute-t-il, à pible et sans hunes".

Telles furent les lignes directrices en matière de fabrication navale. Restait la réalisation !

2- Chantiers et ateliers:

De nombreux bateaux furent bien réalisés ici même, malgré les difficultés d'approvisionnement, les incertitudes politiques et les crises économiques.

Tournée vers la mer mais aussi menacée par elle, la Régence se devait poursuivre la construction et ce, jusqu'au dernier moment de son existence.

A Bâb al Wâd, on fabriquait les unités importantes, à Bab 'Azzûn celles de moindres dimensions.

N. Rosalem qui séjourna dans la capitale de 1753 à 1754, quêtant un traité de paix au profit de Venise, avait visité un de ces chantiers.

"Vers le Nord, écrit-il, il y a un terrain suffisant pour y construire huit très gros navires des plus puissants, terrain défendu de tous côtés par des constructions très remarquables: magasins et fortifications, tous garnis de nombreuses pièces d'artillerie en bronze (canons, coulevrines et mortiers) du plus gros calibre" (4).

Dans le faubourg de Bâb al Wâd, en sortant par la porte à droite, un vaste édifice imposait par sa construction: c'était le magasin de la marine, formé de galeries voûtées, accolées et qui s'appuyait, du côté de la mer, sur le fort des immondices (*Bordj al zoubia*).

C'est là que venaient travailler une partie des captifs chrétiens affectés au service du port.

(3): Planetet, Correspondance, I, 470, Lettre du 23 juin 1695.

(4): Sacerdoti (A.), "La mission à Alger du consul de Venise: Nicholas Rosalem (1753-1754)", R.A. 1/2^otrim., 1952, p. 80.

A l'intérieur du bâtiment, on avait installé un atelier de voiles, un autre de réparation des agrès et une corderie. Ce magasin pouvait, à l'occasion, se transformer en chantier naval et se voir, ainsi doubler l'arsenal principal.

Le long du rempart, un autre édifice abritait les munitions: bombes et boulets y étaient entreposés car l'endroit était considéré plus sûr que celui du port, constamment bombardé par les navires chrétiens.

3- Le bois de construction:

Comment pourvoir, abondamment, et régulièrement des chantiers de plus en plus gros consommateurs de cette matière première? C'était là le souci majeur des dirigeants. Les ressources locales pouvaient-elles offrir la qualité et la quantité voulues? Encore, fallait-il s'assurer un approvisionnement régulier.

Les charpentiers utilisaient, en premier lieu, les excellents bois de chêne et de pin des environs de Cherchell, puis, vers le milieu du XVII^{ème} siècle, ceux de la région de Bijâya (Bougie). Pour avoir la matière première à des conditions avantageuses, on traitait avec des personnalités locales influentes. Les familles maraboutiques, en contrepartie de privilèges reconnus, facilitaient les opérations (5). Les Amokrane de Medjana qui s'engageaient à faire abattre et à débiter les arbres, selon les coupes et les dimensions auparavant tracées, recevaient, en retour, des domaines agricoles entre Sétif et Oued Zenati. Tout un service spécialisé, appelé "Karasta", fonctionnait alors à Bi jâya où se trouvait un centre de markage et d'embarquement (6). Gige! et *Al-Qoll* étaient associés, également, à ces activités.

Cependant, une espèce de chêne, particulière à l'Algérie, garnissait les forêts du Constantinois, appelé chêne "zéén" par les habitants de la région. Cet arbre robuste, atteint des proportions appréciables en grosseur, plus qu'en hauteur. Il peut atteindre des dimensions colossales dans les forêts de Skira. Celle de Bani Salah, au sud de 'Annaba, contient des contans de cette espèce qu'un maître charpentier au port de Toulon, comparaisait, en 1846, à "ce qu'il avait vu de plus beau en Italie et en Russie" (7). La Calle, rapporte de La Primaudaie, est encore recouvert de magnifiques forêts, riches en arbres d'essences diverses et propres aux constructions navales. Les chênes *zéens* (mirbek), les chênes lièges, les ormes, les frênes, les cèdres blancs, les thuyas y abondent. On y trouve beaucoup de bois courbes pour membrures de navires" (8).

(5): Trois grandes familles se partageaient alors la Kabylie: les Oulad Si Charif Ameziane des Inoula, les ibn 'Ali Charif de Chelata et les Oulad Si Muhammad Amokrane de Bidjâya.

Au sujet des privilèges et des avantages fiscaux, voir deux documents en arabe, datés de 1093 de l'H./= 1682 et 1114/= 1702 publiés par Féraud, R.A., 1868, pp. 384-385.

(6): Le traité de 1720 entre le Dey et les Amokrane de Bani 'Abbas fournit des précisions sur la question.

(7): Baudicour (L.), La colonisation de l'Algérie, Paris, 1856, P. 53.

(8): Le commerce... p.9.

Ce produit était d'une qualité si rare et si recherchée que les Anglais proposèrent, vers 1817, une somme de deux cents mille francs "pour avoir le droit de couper du bois de construction dans les forêts de Qâla (La Calle) et des Bâni Salah jusqu'à la Seybousse"(9).

Le Sahel d'Alger n'était pas dépourvu de forêts utiles à la construction navale. Jusqu'à une époque assez récente, il jouissait de belles superficies qui approvisionnaient les chantiers (10).

La matière première était portée aux points d'embarquement par les bêtes de sommes ou par les esclaves.

Les pièces de bois reçues à Alger étaient classées en bois de carène, pièces courbes de l'étrave (11), de l'étambot (12), charpente des flancs de la coque, ceinture ou bau (13), madriers jointifs logeant le navire d'un flanc à un autre et servant à affermir les bordages, les mâts, les poutres et les planches.

Toutes ces pièces étaient traitées par des techniciens locaux ou étrangers, engagés par la Marine. Du temps de Haëdo, Cherchell, riche en forêt, avait son chantier où "les ouvriers étaient des Maures originaires de Grenade, Valence et Aragon". Les Européens étaient des charpentiers, serruriers et tonneliers (14).

Pendant, le bois de construction posait certains problèmes difficiles à résoudre.

a) Si les bois employés comme courbes ou mâture ou dans la construction du fond des vaisseaux (15) ne posaient pas de difficultés, par contre, certaines variétés tels le hêtre, le noyer, l'orme ou le mélèze, indispensables pour façonner certaines pièces, faisaient grand défaut. Il fallait donc les faire venir de l'étranger. Mais la chose n'était pas aussi simple: le bois était une matière stratégique.

b) Les bulles pontificales et les ordonnances royales en s'y opposant ne rendaient pas les solutions faciles. Un ordre du Roi de France prescrivait, le 8 février 1688, un véritable embargo:

(9): Beaudicour (L.), op. cit., p. 54.

(10): Le Dey régnant l'aurait fait dépouiller de tous ses gros arbres devant les difficultés d'approvisionnement rencontrés à l'Est du pays et ce, pour construire de nouveaux bâtiments dont quarante canonnières et dix bombardes.

(11): Grosse pièce de construction longitudinale et médiane à l'avant de la quille, destinée à porter le gouvernail.

(12): Pièce de bois ou de métal formant la limite arrière de la carène destinée à porter le gouvernail.

(13): Chacune des poutres transversales reliant les murailles d'un navire et supportant les ponts.

(14): Haëdo, in R.A., 1871, p. 41 et 51.

(15): Le consul Vallière affirmait que les bois de Bougie servaient à fabriquer seulement le corps et les membres du bateau.

"Sa Majesté a fait et fait très expresse juhibition et défense à tous ses sujets de porter ni envoyer, directement ou indirectement, aux Infidèles, dans leur armée ou en quelque endroit que ce soit, des armes, canons, fusils, poudre salpêtre et toutes autres sortes de munitions et instruments servant à la guerre et à l'équipement des soldats, à peine de confiscations des dites marchandises et des vaisseaux sur lesquels elles seront transportées" (16).

De son côté, l'Espagne mettait un zèle tout particulier afin d'empêcher la Régence de se procurer le bois, espérant ainsi y provoquait des pénuries et étouffer par là, la construction navale.

c) Les tribus voisines des forêts de Gigel et de Bidjaya (Bougie) ne coopéraient pas toujours avec le pouvoir central. Quand les relations étaient tendues, elles s'opposaient à la coupe et à l'expédition de bois. La rupture des stocks ralentissait ou arrêtait l'activité des chantiers.

Alors il était urgent, pour les constructeurs de contourner les obstacles et pourvoir les chantiers par les moyens suivants:

a) **Les prises en mer:** Lors des nombreuses sorties, on mettait la main sur des chargements entiers de planches et de pièces recherchées qui faisaient le bonheur des constructeurs. Une lettre du Consul Van den Broegh, en poste à Livourne, dit que "le 13 septembre, il revint à Alger trois corsaires algériens qui, depuis le 4 août jusqu'au 12, avaient fait les prises suivantes sur les côtes de France à la vue de Fontenai dont ils ont amené deux vaisseaux hollandais et un hambourgeois. Le premier était chargé de planches de chêne épaisses et autres marchandises de bois de charpente pour les vaisseaux. Cette charge est plus estimée des Turcs que si elle était de soie" (17).

Le registre des prises maritimes donne d'intéressants détails sur le bois acquis en course:

Prise de planche amenée de Gibraltar par Arnaout Ibrâhîm raïs, le 10 *Dhul Qa'ada* 1170 (20 avril 1766), valeur 3430 francs, 12 centimes.

Capture de bois de charpente navale faite par le chébec d'Ali Khodja, que commandait Ahmad raïs le 9 *dhul hidjja* 1180 (8 mai 1767).

Compte de la prise de planches, faite par le petit chébec d'Ali khodja, le 20 *chawwâl* 1182 (27 février 1769), valeur: 1666 francs, 12 centimes.

(16): A.N. Aff.Etr. B 1113 F° 273 (1737-1780).

(17): A.N.Aff.Etr., Memoires et Documents, Alger (1720-1789), Lettre n° 13.

Le chébec *Kirlankotch*, commandé par raïs Youcef, et le chébec d'Osta bachi, commandé par Raïs Soliman, ont capturé 2 navires napolitains chargés de bois de constructions navales en 1212 (1797), produit: 5386 francs, 50 centimes (18).

Quelques fois les vagues, en fidèles alliées, apportaient aux chantiers de la capitale une heureuse contribution.

"La mer, écrit Vallière, a jeté, ces jours-ci, sur cette côte, environ quatre vingt dix pièces de bois sapin estimées en bloc à dix sequins l'une, que l'on présume avoir été emportées en bloc de Tortose par les torrents. La plupart sont marquées par la lettre R ce qui fait présumer qu'elles pouvaient appartenir au roi d'Espagne. On va les employer à la construction d'un nouveau chébec" (19).

b) Démolition de vieilles unités. Les bâtiments âgés ou ne pouvant répondre aux besoins de la marine finissaient leur carrière sur l'aire de démontage. On récupérait ainsi une partie du matériel rêvé. . Tout le dedans et les oeuvres mortes se faisaient "des débris des bâtiments capturés" que les constructeurs algériens "dépeçaient avec beaucoup d'adresse en ayant soin de conserver aussi les petits ferrements. Ils construisent de cette manière et sans dépenses considérables des navires, excellents voiliers" (20). Ce que confirme l'historien oranais, ibn Sahnûn en 1775 dans son *taghr*(21)

L'habileté et la technique de la récupération avaient été signalées par plusieurs observateurs (22). "Ils ont, disait l'un d'eux, beaucoup d'adresse pour rompre et dépecer les bâtiments qu'ils prennent, en conserver le bois, fer et agrès et en refaire d'autres bâtiments à leur usage (23). "En 1751, on procéda à la démolition du vaisseau "La Gazelle" parce qu'il n'était "plus bon à naviguer". En 1752, on tira à terre, aux mêmes fins, un chébec appartenant au Beylik "parce qu'il était vieux et hors d'état de servir". La même année, le vaisseau "Le Lion" et la caravelle "L'Aigle" connurent le même sort (24). Dubois-Thainville avait vu, au port d'Alger, un petit nombre de vieux navires "dont les matériaux servent aux Algériens pour construire les leurs, ce qu'ils font avec beaucoup d'adresse et d'économie" (25).

(18): R.A., 1871, pp. 153, 155, 159 et 350.

(19): A.C.C.M., Série J. 1369, Lettre du 29 janvier 1767.

(20): Aperçu historique... p. 208.

(21):

"وقد ظفر المسلمون ببعض الفلك التي كسروها للكفرة مما كانوا يقاتلون فيه فصنعوا مثلها
و استكثروا منها" ص 261 .

(22): Le Roy, Etat du Gouvernement du Roy d'Alger, pp. 98-99.

(23): A.N.Aff.Etr. Collection Saint-Priest, Série: Correspondance Secondaire, registre 127 (Barbarie et Alger 1720-1724).

(24): A.C.C.M. Série J. 1364, Lemaire, Journal.

(25): A.N.Aff.Etr., Mémoires et Documents, t.14 (1790-1827)

4- Les résultats

Une pareille ténacité avait permis aux chantiers de réaliser, malgré les obstacles, un grand nombre de bâtiments de toutes dimensions et même des frégates "dont la construction était dirigée par les indigènes" (26).

Les chantiers ne chômaient pas. En 1681, on signalait trois navires "qu'on vient d'achever ayant chacun quarante pièces de canon" (27). Le rapport du consul Piolle signale, en 1686, cinq vaisseaux sur la quille, savoir deux de cinquante canons, deux de trente et un de vingt. La même année, étaient programmés "un navire de quarante quatre canons, deux de trente, trois galères, sept barques, onze brigantins, plus quinze à seize bâtiments en marchandise". Le Duc de Graiton signalait, le 4 octobre 1687 que "quatre vaisseaux de vingt six à trente canons étaient en chantier" (28). L'effort était continu. Dans sa correspondance, le consul Vallière parle, souvent, des résultats obtenus. Il signale, le 6 octobre 1749, "le lancement d'un nouveau vaisseau de guerre de cinquante quatre canons qui était sur le chantier depuis environ deux ans, ajoutant, qu'il ne sera prêt à quitter le port que l'hiver prochain et que le commandement en avait été donné à 'Alî Raïs" (29).

S'agissant de l'effort constant en faveur de la marine, les indications fournies par de Kersey illustrent à quel point, la construction locale, participait à la défense du pays.

"En 1783, écrit le diplomate, les Espagnols avaient une soixantaine de chaloupes canonnières, les Algériens n'avaient à leur opposer que leurs batteries, deux mauvaises bombardes et quelques chaloupes armées de pierriers...". De retour devant Alger en 1784, "les Espagnols ont trouvé les Algériens pourvus de soixante canonnières et bombardières. Leur surprise a été extrême. Toutes les Cours d'Europe avaient connaissance des préparatifs qu'avaient faits les Algériens, celle d'Espagne, seule, les ignorait"(30).

L'historien algérien, Al Zakhâr attribue au Dey Muhammad Ibn 'Uthmân, (1766-1791), l'heureuse initiative. "Avant la construction du "lanjur", les bombes ennemies parvenaient à la ville et détruisaient les maisons" (31). Les chaloupes canonnières clouaient donc les navires chrétiens à distance. Le contemporain Ibn Sahnûn confirme le succès des Algériens lors de l'attaque espagnole de 1784 (32).

(26): Devoux, "La Marine de la Régence d'Alger", R.A., 1869, p. 386.

(27): A.C.C.M., Série E/53.

(28): Klein, Feuilles d'El Djazaïr, Vol. 6., 1913, p. 85.

(29): A.N.Aff.Etr., B III 305, p. 37.

(30): De Kersey, Mémoire sur Alger (1791), p. 112 et P; 114.

(31): Al Zakhâr, Mudhakkirât... n. 24

(32) "فلما عاد الكفار [1784 هـ] من العام المقبل و جدوا المسلمين قد استعدوا لهم أتم العدة
فلما خرجوا بفلكهم تلك للقتال تلقوهم بمثلها عند المحل الذي أرسوا به فقاتلوهم أشد القتال
..... و صاروا متى رأوهم خرجوا للقتال ، تلقوهم في أثناء البحر و شغلوهم بأنفسهم
... و تجاسر الناس على قتالهم و صارت تلك الأيام عند المسلمين كأنها مواسم و نزهة ."

Ces chaloupes qui avaient affronté les bâtiments ennemis avaient été fabriquées, en grande partie, de bois vert des forêts des environs de la capitale. Leur entretien était suivi et leur nombre augmentait. On avait édifié de grands magasins où l'on remisait les navires à l'abri du soleil et des intempéries (33).

L'intérêt des Deys pour la fabrication navale n'est plus à démontrer. La volonté de produire n'a jamais faibli. Sur ce point, l'unanimité des sources est établie.

Parlant du Dey Hasan Chaouch (Baba Hasan), le Consul Durand dit qu'il est "homme qui prétend pousser la marine d'Alger le plus loin qu'il pourra, employant tout ce qu'il peut pour remettre la course de cette ville en vigueur" (34). Le Dey Muhammad Ibn Bakir "homme d'un caractère doux, aimant la paix et la tranquillité, ayant plus d'autorité que ses prédécesseurs, fort aimé et respecté" était porté surtout à l'accroissement de la marine (35).

Le devoir primordial de chaque responsable était le renforcement des effectifs de la marine.

Hasan Pacha (1791-1798) voulait profiter de l'avance technologique européenne pour moderniser la flotte et augmenter sa puissance de feu. Après avoir rendu de précieux services à la jeune république française, en lui assurant les denrées dont elle avait grand besoin (36), et les crédits qui lui faisaient défaut, il demanda au Gouvernement de Paris, par l'intermédiaire du Consul Jean Bon Saint Andre (1796-1798), un constructeur de navires, surtout qu'il projetait une guerre contre la Grande Bretagne.

Le Directoire accueillit cette démarche avec froideur. On redoutait, outre Méditerranée, une croissance des forces navales de la Régence. Après les hésitations et palabres, on finit par trouver une réponse à la demande du Dey. On enverra l'Ingénieur Geoffroy à Alger, on lui demandera de "mettre beaucoup de lenteur dans les opérations, en entamer beaucoup et en achever très peu". Ainsi, on espérait atteindre le seul but

(33): Venture de Paradis, Alger au XVIII^{ème} siècle. L'auteur envoyé à Alger pour négocier un traité, décrit la capitale et une partie de la Régence en 1789.

(34): Grammont, Correspondance des Consuls... p. 56 (Lettre du 4 août 1698).

(35): Aff.Etr. B III 305, doc 20 (du 21 octobre 1748).

(36): Il accorda au consul C.Ph.Vallière, en poste à Alger de 1791 à 1796, l'autorisation d'exporter le blé, les viandes salées, les cuirs destinés au Midi de la France et à la subsistance de l'armée.

Il résista courageusement aux pressions de l'Angleterre et refusa de prendre parti contre le nouveau régime. Il fit une avance de 250.000 frcs pour solder les achats opérés dans l'Est du pays.

Il permit aux navires français de s'approvisionner dans les ports de la Régence et prescrivit aux Rais de respecter le pavillon tricolore. En 1796, il avança au directoire, sans intérêt, une somme de 200.000 piastres.

Voir A.C.F.A. série 1 A 107, procès-verbal de délibération de l'assemblée de la nation française à Alger. Egalement, Bernard, L'Algérie, p. 85.

susceptible de satisfaire le Directoire: fermer aux Anglais, les ports de la Régence "sans d'ailleurs ajouter à ses moyens actuels d'agression" (37).

Quant au Bey Mustapha Pacha (1798-1805), il fut, lui aussi, très préoccupé par les mesures de défense. Il fit construire Bordj Bâb al Wâd "à la place d'un dépôt d'immondices", il lança les travaux du Fort "Ras al Naqura", près de l'actuelle Grande Poste; on lui doit la construction de deux grandes frégates, puis deux cents "lanjure" et deux "blandrat". Il avait à son service, nous dit al Zahhar, "cinq cents Raïs dont certains commandaient des navires de guerre" (38).

Avant son départ, Dubois-Thainville avait laissé en chantier "une frégate de trente quatre canons qui, dit-il, doit être maintenant lancée" (39).

Le vice-amiral commandant à la marine à Toulon faisait savoir à MM. du Commerce que: "le sieur Gazel, constructeur marseillais avait été désigné par le Ministre des Affaires Etrangères, en juillet 1814, pour diriger les travaux de l'arsenal d'Alger. Ce constructeur est mort en 1815 et le Dey demande qu'il soit remplacé. Le sieur Gazel fils, également constructeur à Marseille, qui a travaillé avec son père en Barbarie, désire lui succéder à Alger" (40).

Plus les pressions sur la Régence s'accroissaient, plus les efforts en faveur des chantiers étaient sensibles. Convaincu que le débarquement français était inévitable, Husayn se consacrait, presque totalement, à la marine.

Un rapport adressé par le consul de Suède à son ministre, le 14 juin 1829, dit que: "le Dey d'Alger fait construire et armer plusieurs bâtiments de guerre pour garder les côtes et une division de bateaux canonnières sort tous les soirs pour faire une ronde continue pendant la nuit devant le port et les fortifications dans les environs de la ville. On fait construire des batteries très considérables au seul endroit de la ville d'Alger jusqu'à présent attaqué".

Même quand tout fut perdu, les chantiers étaient à l'oeuvre. "Nous trouvâmes, dit Rozet, dans le port de cette ville, une grande frégate sur le chantier, sans compter les différentes unités" (41). La Régence entretenait (encore) des Raïs et des marins car, comme le danger, l'espoir d'une victoire venait aussi de la mer. Le môle lui-même fut une révélation pour le nouvel occupant:

" Construit en brique, ajoute Rozet, et couvert par une terrasse que supportent plusieurs voûtes sous lesquelles sont des magasins superbes [...] remplis de bois de construction, de cordages, de chanvre, de ferments pour les vaisseaux..."

(37): A.C.F.A. 1 à 107.

Voir note jointe à la pièce 18 x 93 (Paris 16 août 1798).

(38): al Zahhâr, Mudhakkirât, p. 80.

(39): Aff.Etr., Mémoires et Documents, t. 14 (1790-1827)

(40): A.C.C.M., Série MQ 5.2. Lettre du 17 avril 1816.

(41): Rozet, Voyages, III, p. 379.

5- Equipement et armement

Fabriquer des coques sur places ne suffisait pas pour se constituer une marine opérationnelle. L'équipement des bâtiments posait toute une série de problèmes: où trouver les fournitures nécessaires aux navires? Les clous, les ancres, le chanvre, les voiles, les cordes, les essences, les instruments de navigation, les armes et les munitions? Comme pour la construction des navires, diverses solutions furent envisagées: la fabrication locale, l'équipement par le produit de la course, par le tribut imposé aux nations désireuses d'être en paix avec la Régence, les dons des pays musulmans, les transactions régulières et enfin, le recours à la contrebande.

a) *Dar al Nhâs*

Tout près de ces lieux, une fonderie fabriquait le plus grand nombre de canons. Appelée "Dar al Barûd", elle occupait, près de la Porte de Bâb al Wâd, des techniciens et des artisans confirmés. C'était au dire de ceux qui l'ont connue, un vaste bâtiment "de trente mètres de long et d'une hauteur assez grande dans laquelle il n'y avait qu'un seul fourneau très bien construit. Le moule de la fonte était placé dans une fosse devant l'ouverture par où elle s'écoulait et un treuil disposé au dessus servait à retirer la pièce massive. Celle-ci était ensuite, forée [...]. De l'autre côté de la rue, se trouvaient les ateliers, des moules et des affûts ainsi que les forges et fourneaux dans lesquels on faisait des projectiles. On en fabriquait en si grande quantité (42).

L'espionnage espagnol s'intéressait d'une manière particulière au domaine militaire. Don Luigo de Vallego, "gouverneur" de Hone (Hunain) signalait à Madrid, le 13 mars 1534, les renseignements communiqués par "des agents venus d'Alger": "Ils nous ont dit que deux bâtiments de commerce français étaient mouillés dans le dit port, mais que la plus grande partie du chargement de ces deux navires se composaient de poudre et de métal pour faire des canons. Deux esclaves de la même nation sont occupés à fondre ce métal et ils ont déjà fabriqué douze ou quatorze excellentes pièces d'artillerie".

C'est à Dar al Nhâs que fut réalisé la fameuse pièce dite Baba Marzûq en 1542, en commémoration de l'achèvement du môle qui reliait le Penon à la ville (43).

Parmi les étrangers qui y travaillaient au XVIII^{ème} siècle, les Dupont père et fils furent très appréciés.

(42): Klein, Feuillet, 3^{ème} Vol. 1912, p. 40. J.Le Vacher affirmait à MM; du Commerce que les Algériens "n'ont que l'artillerie des prises qu'ils font" (Cité par Capot-Rey, la politique, p. 15)

(43): Appelée par les Européens "La Consulaire". C'est à la bouche de cette pièce que furent attachés deux consuls français, le P.Vacher et Piolle en 1683 et 1684 pour répondre aux deux bombardements d'Alger ordonnés par Louis XIV.

Baba Marzûq avait 6,25m de longueur (Klein dit 7m) et une portée de 4.800m

En juin 1775, le Dey Muhammad ibn 'Uthmân écrivait au Comte de Sartine: "Nous vous avons demandé un fondeur de canons très habile dans son métier et vous nous l'avez envoyé, mais il est mort... Vous nous avez envoyé son fils... très expert également dans son métier. Il a donc travaillé avec zèle et ardeur et grâce à Dieu, il a mené l'ouvrage à bonne fin et a terminé les canons commandés les ayant fondus suivant le nombre et les qualités demandées" (44).

Il est à signaler que le maître fondeur, qui avait apporté aux chantiers navals son expérience, travaillait parmi deux cents canonniers envoyés par le Sultan ottoman.

b) La course

Cette forme de guerre permettait de mettre la main sur le matériel dont on avait besoin. Dans les cargaisons capturées, on trouvait le plus souvent, de quoi équiper ou compléter le nécessaire d'un bâtiment: matières premières comme les minerais et le bois, ou des armes et munitions tels les fusils et les boulets, les canons et la poudre, ou les produits indispensables, le soufre et le goudron par exemple. Plus les prises étaient nombreuses, plus les chances de se procurer les équipements rêvés étaient grandes.

c) Les arrangements avec les nations maritimes

Certains pays aux traditions maritimes anciennes versaient, à la Régence, diverses fournitures pour la construction et l'armement moyennant la libre circulation en mer et la sécurité du commerce.

les nombreux traités conclus entre Alger et les puissances d'Europe font état de ces transactions. La paix qui existait entre la Régence et ces pays était entièrement fondée sur la satisfaction des besoins de la marine en bois, cordages, fer, poudre et pièces d'artillerie. Toute inexactitude dans l'envoi du matériel ou toute défectuosité constatée provoquaient la rupture, puis, la guerre.

Durant de longues années, la Suède, la Hollande (45), l'Angleterre, la France (46), le Danemark et d'autres pays furent soumis à l'envoi de matières premières, de pièces, de denrées afin de maintenir le rythme de la construction navale.

(44): Fondeur en chef du Roi de France à Alger en 1775. Klein, feuillets... Vol V, 1913, p. 47 n. 2.

(45): Lacoste, "la Marine Algérienne sous les Turcs", R.M., 1884, p. 304.

(46): A.N.Marine B7/89 F° 48, 52, 54, 57, 89.

A.C.C.M. B/80. Lettre du 4 mars 1711 et du 28 mars 1711.

A.C.C.M. B F° 500 (5 février 1692).

La correspondance des consuls en poste à Alger, les mémoires de certains envoyés spéciaux (47) et les rapports de certains agents fourmillent de détails sur les équipements réceptionnés ici, leurs quantités, leur valeur, les circonstances dans lesquelles se plaiaient les nations pour satisfaire les demandes du gouvernement.

Les documents de l'époque sont heureusement complets et précis au sujet de la contribution des nations chrétiennes, notamment au XVIII^{ème} siècle.

La Hollande:

La contribution de la Hollande, de beaucoup, la plus consistante. Ce pays avait, comme la Régence au XVII^{ème} siècle, un ennemi commun: Louis XIV. L'entente dictée par l'intérêt n'était pas difficile à réaliser.

Attaquée en mer, tantôt par la France, tantôt par la Régence, la Hollande dut, à tour de rôle, engager la guerre, faire au Dey des propositions de paix, entamer de laborieuses négociations, signer des traités et en payer le prix.

Les premières relations politico-militaires connues remontent aux dernières années du XVII^{ème} siècle.

Un traité ayant été conclu "entre les Provinces Unies et la Ville d'Alger", le 30 avril 1679, la Hollande livra à la Régence, huit pièces de canon de cinquante livres de balles avec les accessoires, quarante mâts, cinq cents barils de poudre, cinq mille boulets et un vaisseau plein de câbles et d'agrès divers (48).

L'année suivante (49), elle remit "dix huit pièces de canon de fonte de quarante huit livres de balles que les Algériens ont braqué à la tête de leur môle, huit mille quintaux de poudre, soixante mille boulets et pour plus de cent écus de câbles, d'ancres, de voiles, de mâts, d'antennes et de cordages" (50).

(47): H. de Grammont, Correspondance des Consuls d'Alger (1690-1742), Alger 1890, p. 294. Plantet, Correspondance... 2 vol.

Lemaire (A.A.), Mémoires, publiés par L. Chaillou in "Textes...", pp. 5-14.

(48): La Régence les reçut en 1680. Le traité de 1679 fut négocié par Thomas Hess.

(49): En mai 1680 fut signé: Additions au Traité de Paix du 30 avril 1679. Texte en français in trattati, Convenzioni e accordi relativi all Africa, Vol. 1, 1648-1799, Roma, 1940, pp. 99-107.

(50): Dancour, Relation de voyage du sieur... publiée par Vittu J.P.

"Un Document sur la Barbarie en 1680-1681, La relation de ..." C.T. 25/1977, pp. 295-319.

Cet auteur parle de "paix honteuse pour les Etats qui l'ont chèrement achetée et avec les plus lâches soumissions du monde après des sollicitations de deux ans et plus de cent mille écus dépensés en présents donnés au roi (le Dey), à son gendre et à quelques autres membres du Diwan.

Cette coopération "des Infidèles et des Hérétiques" déplaisait à la Cour de Versailles. Louis XIV, qui voyait en la Hollande, une puissance maritime et commerçante rivale et un pays calviniste qui l'a plus d'une fois défié, ne tolérait point cette entente avec une nation musulmane.

Un ordre du Souverain à Tourville, en date du 17 janvier 1682, prescrivait que: "Sa Majesté ayant appris que les Hollandais portent plusieurs marchandises de contrebande aux dits d'Alger qui les mettent en état d'équiper leurs vaisseaux et de les armer même de canons et, comme il est important de les empêcher, elle veut qu'il (Tourville) visite tous les vaisseaux hollandais qu'il rencontrera en mer [...] Sa Majesté ayant appris que les dits corsaires ont envoyé chercher des poudres et d'autres munitions de guerre en Hollande par un navire de Saint Malo qu'ils ont pris, nommé "La Règle" et qu'ils se servent du nom de deux Juifs qui demeurent à Alger, l'un, nommé Jacob de Pas et l'autre, Benjamin de Léon et qui ont une maison à Livourne, prétendent le faire passer avec pavillon de Hollande. Elle veut qu'il prenne des mesures pour s'en servir à son retour" (51).

Au XVIII^{ème} siècle, la nécessité de conclure une paix avec Alger, poussa la Hollande à redoubler d'efforts et de sacrifices pour une meilleure compréhension entre les deux pays.

Les fournitures militaires allaient, pour un temps, faciliter les choses.

Le capitaine d'un navire français, venant d'Alger, chargé de blé, a déclaré au vice-consul de France à Alméria que, lors de son départ de ce premier port: "il est entré trois vaisseaux de guerre hollandais dont le commandant a ordre de faire des propositions de paix avec le Dey, que pour y parvenir, il lui a offert mille quintaux de poudre, mille fusils, mille paires de pistolets, mille sabres, trente gros mâts, dix huit câbles de quinze à seize pouces, que le Dey a répondu qu'il signera le traité lorsqu'on lui aura remis ces munitions⁽⁵²⁾. Si l'accord fut possible, l'exécution s'avéra difficile car les "Réyals" ⁽⁵³⁾ promis ne pouvaient être envoyés qu'avec une bonne escorte. D'autre part, pour faire échouer les pourparlers en cours, le consul de France à Livourne disait "qu'il serait facile de rompre ce traité si la France faisait les mêmes offres au Dey" ⁽⁵⁴⁾.

Malgré les manoeuvres de la France, l'accord entre la Régence et la Hollande fut signé. On était persuadé, à Versailles, que le traité allait être suivi d'une déclaration de guerre à la France "auquel cas et si la Sicile se révolte [...] les bâtiments français n'auront plus de retraite qu'à Malte. Le consul de France à Malte proposa "l'envoi de vaisseaux en Barbarie pour intimider les Barbaresques" ⁽⁵⁵⁾.

(51): Delabre, Tourville... p. 109.

(52): A.N.Marine B7/1. Lettre de Madrid, 15 juillet 1709.

(53): Armes, poudre, mâts, bois de construction navale...

(54): Marine B7/2. Lettre du 20 août 1709.

(55): Marine B7/4 F° 258. Lettre du 27 janvier 1710.

Cependant les négociations n'excluaient nullement les actes de guerre. Avril 1710, un vaisseau hollandais de cinquante canons sortit de Barcelone pour poursuivre un autre algérien jusqu'à Gibraltar. Le capitaine hollandais ayant réclamé la prise, le gouverneur de la place ne voulut pas y consentir, "ce qui donna lieu à de grandes contestations" (56).

Quelques mois plus tard, les Hollandais se trouvaient dans une triste situation: les Français d'un côté, les Algériens de l'autre! Ceux-ci leur avaient pris "deux vaisseaux très riches" (57).

La même année, trois vaisseaux de guerre apportaient à Alger les présents que les Hollandais avaient promis à cet effet (58): c'est à dire la paix.

En 1711, les fameux présents étaient constitués de: huit pièces de canon de fonte, seize de fer, quatre affûts, sept mille boulets, six cents milliers de poudre, huit cents fusils, quatre cents lames d'épées, vingt cinq mâts, huit câbles. (59)

Par ces envois, on voulait réchauffer les négociations en cours. Le Juif Cohen de Livourne fit le voyage à Alger pour terminer les pourparlers (60).

Le moindre retard dans l'exécution des accords déclenchait la guerre. Un document de 1716 nous fait part des hostilités provoquées par les Algériens (61). Les Hollandais payaient alors cher leur mauvaise foi ou leur négligence. En 1724, ils imploraient encore la paix. Et le Dey de leur dire: "La loi de Muhammad ordonnait de l'accorder à ceux qui la demandent" (62).

La paix rétablie, les Etats Généraux envoyèrent assez régulièrement le matériel militaire à la Régence. En 1746, trois navires escortés par des vaisseaux de lignes, chargés de différents présents dont soixante grands mâts, cent quarante grandes pièces de bois pour bordage, quatre cents autres de quatre pouces, soixante milliers de poudre, quatre vingt milliers de plomb, trente cinq grelins, six cents pièces de toile à voiles. Trois ans plus tard, quatre flûtes hollandaises débarquaient à Alger d'autres envois aussi importants (63).

Le traité de 1757 procurait à la Régence une contribution appréciable de la part des Etats Généraux.

(56): Marine B7/5 F° 155, Lettre de Malaga, 22 avril 1710.

(57): Marine B7/7 F° 163, Lettre de Livourne, 23 octobre 1710.

(58): Marine B7/4 F° 11 v°, Lettre du consul de France à Malaga, 10 octobre 1710.

(59): Les frais de transport de l'envoyé spécial d'Alger et de sa suite avaient coûté 220.000 frcs aux Etats Généraux. (Marine B7/8 F°66, Lettre du 15 janvier 1711).

(60): Marine B7/8 F° 294, Lettre de Livourne, 12 mars 1711.

(61): Marine B7/93, Lettre du 4 mars 1716.

(62): Marine B7/49 p. 535, Lettre de mai 1724.

(63): A.N.Aff.Etr. B III, 303, Cahier 101.

Le Danemark:

De 1746 à 1749, plusieurs traités furent signés avec le Danemark.

En application du traité signé à Alger en 1746, ce pays s'engageait à fournir: vingt pièces de canon de fer de vingt livres de boulet, vingt autres de douze livres, huit mille boulets de ces deux calibres, quatre mortiers de fonte, quatre mille bombes de cent et cent cinquante livres, cent milliers de poudre, deux mille tables de quatre pouces d'épaisseur pour bordage, cinquante grands mâts, dix câbles de dix pouces, trente, de cinq à huit pouces et cinq cents quintaux de cordage pour les manoeuvres.

Sa Majesté danoise s'engageait, également, à remettre annuellement, des grelins, des vergues, des antennes et des câbles.

En 1747, le roi du Danemark ayant offert des mortiers, le Dey s'empessa de les renvoyer après avoir appris que ces armes étaient en fonte. Il fut rappelé au souverain "qu'on n'acceptait que des mortiers de bronze". On lui donna "six semaines pour réparer cette erreur".

Aussi, dès février 1748, un vaisseau danois apporta ce qu'il fallait et le complément du matériel (64).

Le traité du 10 avril 1749 (65) mentionne à la fin de texte, les présents annuels à remettre à la Régence: cinq cents quintaux de poudre à canon, huit mille boulets de canon de différente grandeur, vingt cinq petits câbles, dix ditto à douze pouces et cinquante perches pour rames de galères. Aussi, le 7 novembre de la même année, arriva une frégate danoise commandée par M. Hoogland, apportant, conformément aux clauses du traité, les munitions de guerre et les effets propres aux constructions de navires (66).

Mais l'Espagne qui, pendant longtemps, avait accoutumé la Régence à recevoir de gros présents, principalement des fortes sommes en numéraires, exerça de fortes pressions sur les nations du Nord pour les amener à rompre avec Alger.

En janvier 1753, le Consul de Hollande annonçait au Dey que la Cour de Madrid avait fait notifier à celle de Copenhague que "si elle continuait à fournir des munitions à la Régence d'Alger, les ports d'Espagne seraient interdits à ses bâtiments, sous peine de confiscation de ceux qui aborderaient, soit par hasard ou de dessein prémédité".

Au chantage espagnol et à la peur des Danois, le Dey répondit froidement qu'il "serait fâché de rompre sans sujet avec les puissances du Nord de l'Europe, mais qu'il

(64): A.N. b III, 303, Cahier 101.

(65): Traité signé du temps de Ibrahim Pacha, Copie en français aux A.N.Aff.Etr. B III, 322.

(66): A.N.Aff.Etr. B III, 305, p. 37.

verrait avec grand déplaisir que les souverains dont l'alliance lui était indifférente fussent obligés de renoncer à la paix". Il ajouta qu'il était prêt à récompenser, même généreusement, ceux qui lui apprendraient que le Roi d'Espagne aurait signifié au Roi de Suède et aux Etats Généraux la déclaration envoyée au Sénat de Hambourg et à Sa Majesté danoise... que les présents qu'il recevait de ces Etats, au lieu de contribuer à l'accroissement de la marine, empêchaient les Raïs de faire des prises qui étaient infiniment plus avantageuses à la Régence".

La ville de Hambourg:

A la demande de cette ville, un traité "de paix, ferme, constante et durable" fut signé à Alger en janvier 1751. Des présents de guerre parvinrent à Alger. Tout allait pour le mieux jusqu'en novembre 1752. Puis le sénat de la ville révoqua le traité "à cause des oppositions que la Cour d'Espagne y a formées".

Le Dey recevant M. Fort, Consul de Hambourg et la lettre du Sénat renonçant à la paix, répondit "qu'il acceptait la renonciation de Hambourg et que les choses resteraient sur le pied où elles étaient anciennement, ajoutant qu'il y gagnait par la convenance qu'il trouvait à faire fleurir la course et à entretenir l'émulation de ses soldats..."

La Suède:

Comme les autres nations maritimes, la Suède, pour protéger son commerce, essaya d'être en bons termes avec la Régence. L'envoi de matériel naval et de fournitures militaires pouvait arranger les choses. En 1731, elle dépêcha huit cents barils de poudre, huit gros câbles, cinquante mâts, huit cents fusils, quarante pièces de canon et huit mille boulets. En 1747, un important chargement d'armes est signalé: soixante dix mâts, neuf cent trois câbles pour bordage, cent soixante dix lattes, deux cent quatre vingt câbles, quatre vingt grelins, deux cents barils de goudron, vingt mille boulets de 6, 12 et 18 livres (67).

Puis, les envois se succédèrent. En 1814, note le consul de France "il est arrivé à Alger un navire suédois escorté par un brick de guerre de la même nation portant des présents en chanvre, goudron et mâtire au Dey" (68).

(67): Vallière (J.A.), Observations... in "Textes...", p. 70.

(68): A.C.C.M. Lettre de MM. les Conservateurs de la Santé Publique adressée à MM. les membres composant la Chambre de Commerce de Marseille, 25 août 1814.

L'Angleterre:

La rivalité franco-anglaise et les conflits d'intérêts des deux pays poussèrent les Britanniques à s'assurer l'amitié ou la neutralité des Algériens.

Aussi, la participation des Anglais aux armements de la Régence remonte loin. Les consuls de Grand-Bretagne et de Hollande rivalisaient d'ardeur pour satisfaire Alger. Ce concours si précieux faisait beaucoup de peine à Sanson Napollon qui trouvait que "la paix que les Anglais et les Flamands ont fait en cette ville n'a été que pour préjudicier aux chrétiens ayant apporté toutes sortes de munitions de guerre..." (69).

Sous le règne de Muhammad Pacha, le Roi d'Angleterre fit don, en 1797, de "quatre canons du calibre de quarante livres avec le matériel suivant: quatre affûts avec roues et essieux, deux cents barils de poudre cerclés de cuivre, chacun contenant un demi-quintal, quatre cents boulets du calibre des canons [...] quatre étuis renfermant les aiguilles et les vrilles destinées à dégorger la lumière des canons, quatre boute-feu, quatre poudrière pour amorce avec dégorgeoir, neuf tampons, huit mèches, huit barils pour mèches, deux mesures en cuivre contenant chacune seize livres de poudre, vingt cinq sacs contenant chacun quatre sacs de mitraille et une éponge pour chaque canon" (70).

d) Le concours de la Porte

Les dons du Sultan ottoman étaient aussi importants que ceux des nations chrétiennes, particulièrement aux XVI^{ème} - XVIII^{ème} siècles. Lors de l'investiture des chefs de la Régence, ou en retour des présents qui lui étaient envoyés d'Alger (71), le Souverain ne manquait jamais de faire accompagner les émissaires du Dey de matériel dont la marine d'ici avait besoin.

Beaucoup d'envois sont mentionnés dans différentes sources. Le Père Philimon de La Motte, dit avoir vu, à la pointe du môle, "une pièce de canon de deux cents livres de balles, envoyée par le Grand Seigneur depuis les bombardements" (72).

(69): Marine B7/49, Lettre de d'Herbault, Secrétaire d'Etat, Alger, 12 décembre 1626.

(70): Devoulx, *Tachrifât*, p. 42.

(71): Sur les présents de l'Algérie, voir:

Ghazawât, al Zahhar, *Mudhakkirât*; Devoulx, *Tachrifât*.

A titre d'exemple: en 1233/=1817 et malgré les difficultés dans lesquelles se débattait la Régence, le Sultan reçut une quantité d'or, d'argent, des haïks, de la soie, des chevaux, des bijoux, des pistolets de luxe, des fusils ornés, des tapis, des draps, des chapelets en corail, des montres en or, des yatagans en or, des oiseaux rares, des peaux de lions... des nègres et négresses et captifs.

Le Grand Amiral de la flotte ottomane, Kusrev Pacha, reçut à lui seul, deux manteaux de pourpre, une paire de pistolets, trois chapelets de corail, trois autres d'ambre, une ceinture ornée, une montre, une peau de lion, une de tigre et un esclave noir. (Archives turques, Registre 78, F° 2 v°).

(72): Etat des Royaume de Barbarie... p. 231.

En août 1748, le Sultan fit envoyer, avec le caftan, quatorze canons de fonte de six livres de boulet, quatre gros mortiers, quatre cents bombes, cent milliers de chanvre, autant de fer et trois cents antennes ainsi que du goudron et de la résine⁽⁷³⁾.

L'année suivante, la corvette française "LA JEUNE PHILIPPINE", venant d'Istambûl, apportait différentes munitions de guerre dont cent soixante cinq milliers de poudre, trente gros canons de fonte, six mortiers, huit cents bombes, trente mille boulets, soixante dix milliers de filasse (!), des antennes, des mâtures et autres bois de construction.

Le consul Lemaire notait, en 1750, un important arrivage de nouvelles recrues et trois bâtiments de Constantinople "chargés de munitions de guerre dont le Grand Seigneur a gratifié la Régence d'Alger sur la demande qui en été faite par son député Hadj 'Usman [...] Ces munitions consistent en trente gros canons et six gros mortiers de fonte, mille six cent cinquante quintaux de poudre, huit cents bombes, trente mille boulets, sept cents quintaux de filasse pour faire des câbles" (74)

Un navire français ramena, en 1766, des pièces de bois de construction, des affûts de canon, six gouvernails, vingt six quilles de navires, cent quatre vingt treize grands avirons, deux cent cinquante petits, trois mille trente livres de fer, vingt deux mâts, cinq cents boulets, trois mille sept cent quinze livres de chanvre.

Venant de Turquie, un navire hollandais débarquait, la même année, une impressionnante cargaison: des mortiers de cuivre, des grands mâts, des avirons, des barres de porte-faix, des barres de gouvernail, des roues de canon, des bombes, de la colophane (75).

Puis, au tour d'un bâtiment sarde de livrer du fer, des clous, de l'étain, des pièces de bois pour affûts, des amorces (détonateurs) et des outres de poix (76).

En 1198 de l'H./= 1784, la Régence reçut une grande quantité de cuivre, des bâtons de foc (77), des mâts, des coussinets de canon, du fil de fer, vingt tonnes de poix, des avirons, des barres de porte-faix et de la poudre en grande quantité (78).

Au début du siècle dernier (79), sous le règne de Mustapha Pacha, Hadj Yûsuf, *Wakil al Hardj*, de retour de Turquie, ramena les présents suivants: cinquante canons en cuivre, six mortiers, quarante bâtons de fer, mille avirons de chébec, mille autres

(73): A.N. B III, 303, Cahier 101.

(74): A.C.C.M. Série J 1364, Lettre d'Alger, 15 janvier 1750.

(75): Résine de colophane (Ville d'Asie Mineure), jaune, solide et transparente.

(76): Substance résineuse, agglutinante tirée du pin et du sapin.

(77): Chacune des voiles triangulaires établies à l'avant d'un navire.

(78): *Tachrifât*, pp. 40-41.

(79): Plus exactement, en 1215 de l'H./= 1801.

d'embarcations, mille poutrelles, quarante gouvernails, mille grands avirons, soixante barres de gouvernail, mille cinq cents quintaux de poudre, deux quintaux de plomb, douze mille obus, trente quintaux de tabac, mille cinq cents quintaux de colophane, cinq cents quintaux de goudron, cinq cents de salpêtre, mille affûts de canon, mille quintaux de fil de fer et treize mille boulets (80).

Il serait bien fastidieux d'énumérer tous les envois ordonnés par les Sultans. Ces exemples traduisent néanmoins l'importance des dons au profit de la marine d'Alger.

Il faut remarquer, cependant, que les Ottomans avaient intérêt à aider une armée qui avait fait ses preuves à Prévéza, à Lepante, à Tunis et qui tenait efficacement le front Ouest dans la confrontation avec les nations chrétiennes.

e) Les transactions

Les besoins de la marine étaient si grands que les prises de mer et les dons des gouvernements étrangers s'avèrent vite insuffisants. On eût recours aux achats d'équipements que réclamait la construction navale locale.

Les consuls de France, de Grande-Bretagne ou de Suède servaient souvent d'intermédiaires et insistaient auprès de leur pays au sujet de la qualité et de la rapidité des commandes.

Une lettre de Trubert à Arnoul, en juillet 1668, nous donne le ton lorsque la Régence voulut acquérir des mâts, des vergues et d'autres fournitures "pour cinq vaisseaux tout neufs qui sont à l'eau..." "Il ne faut pas manquer à faire un coup d'importance, vous avez les proportions [...] On les attendra vers la fin d'août ou au début de septembre [...] parce qu'ils (les Algériens) veulent avoir tous leurs corsaires armés au mois d'octobre pour une affaire qui doit éclater [...] Ils demandent à présent du cordage goudronné et ils connaissent fort bien des rames pour les galères et pour les vaisseaux [...] On a affaire à des gens qui raffinent et qui savent faire donner dans le panneau quand on n'est pas aussi fin qu'eux" (81).

On ne vendait pas n'importe quel produit au Dey. Le correspondant de la Chambre de Commerce de Marseille, en poste à Alger, nous le dit: "Le Dey veut des câbles satisfaisants et meilleurs que ceux que lui ont fait venir les Anglais dont on ne saurait se servir [...] Il faut remettre au plus tôt et de la meilleure qualité qu'on se sert pour les câbles des vaisseaux du Roi et meilleur s'il est possible pour qu'il n'ait rien à se plaindre de vous, comme il fait des Anglais et de meilleur chanvre s'il se peut que celui qu'on emploie pour le service du Roi" (82).

(80): Berbrugger, R.A., 1875, p.12.

(81): A.N.Aff.Etr. B I, 115 (1668).

(82): A.N.Aff.Etr. B III 41. Lettre d'Alger le 19 décembre 1718.

La réponse du Conseil de Marine fut favorable. On livra deux câbles de 17 pouces de grosseur et de 120 brasses de longueur.

Une autrefois, la demande du Dey fut toute autre: la permission de tirer de France "douze crics, quatre chaînes de pourtour, douze aiguilles et douze semelons pour un vaisseau de soixante douze pièces de canon qu'il fait construire et... plus de trois mille cercles de fer" (83).

Maurepas fit savoir, en 1727, à MM. du Commerce que: "le Dey d'Alger ayant demandé au Roi, par grâce, de lui faire fournir des magasins de Toulon, cent quintaux de boulets de deux, trois et six de balle et de les faire remettre au sieur de Lestrade, négociant à Marseille, son correspondant qui en payera la prix, Sa Majesté a bien voulu ne les lui pas refuser et j'envoie des ordres à M. Mishon pour les faire livrer au sieur de Lestrade en ne les lui faisant payer que le prix qu'ils ont coûté à Sa Majesté. Il est nécessaire que vous en fassiez avertir ce négociant afin qu'il remplisse sa commission et que le Dey ne lui impute aucun retardement" (84).

Les demandes se succédaient d'autant qu'elles étaient payées sans difficulté.

Une lettre d'Alger exprime le souhait du Dey de recevoir de Marseille "toute la ferramente nécessaire pour le gouvernail d'un vaisseau qui est en quille ainsi que tous les bouceaux et poulies, grands et petits pour agréer le dit vaisseau" (85).

Quelquefois, les pièces commandées étaient retournées à l'expéditeur après examen.

Une frégate était, en 1759, en construction dans les chantiers d'Alger. Le Dey, pour les besoins de la fabrication, fit acheter des fers de Marseille. Mais "ces ouvrages se sont trouvés défectueux et en partie cassés et qu'on les a regardés comme pièces rebutées de l'arsenal de Toulon (86)... ces pièces devaient être changées" (87).

Le fer suédois était jugé le meilleur. Aussi le consul de Suède tirait -il grand profit de la vente du minerai de son pays et "qui était le plus apprécié par les clients". (88)

Il ne suffisait pas, cependant, de passer commande pour recevoir le matériel. Le transport, la course ou les interdits bloquaient ou retardaient les arrivages.

(83): A.N.Aff.Etr. B III 24 F° 30.

(84): A.C.C.M. Série J. 1881, Lettre du 13 octobre 1727.

(85): A.C.C.M. Série J. 1366, Lettre d'Alger, le 15 février 1758.

(86): Le fer avait été battu à froid au lieu de passer à la forge.

(87): A.N.Aff.Etr. B III 72 F° 125.

(88): Rosalem (N.), in R.A., 1952, p. 85.

Une cargaison de fer achetée à Mogador et embarquée sur un bâtiment ragusin, fut prise par un corsaire anglais, conduite à Mahon et déclarée bonne prise. Puis, le chargement fit voile à Marseille et fut remis au représentant du Dey, un certain 'Abd al-Rahman Bengualy (ou Benzouri). Une lettre d'Alger du 22 juillet 1781 réclamait l'embarquement du bronze "sur le premier de nos bâtiments [...] Je vous exhorte, dit son auteur, de la part du consul de France de prier M. Isnard pour le faire embarquer sur la frégate que nous attendons en septembre ou octobre prochain [...] Ne négligez pas cette commission qui est des plus importantes" (89)

Les transactions commerciales avec l'Europe, même en temps de paix, connaissaient des moments difficiles. Certains hauts responsables déconseillaient, ouvertement, de ne pas traiter avec Alger. Par une note du 6 octobre 1694, Pontchartrain défendait de vendre du soufre en Barbarie "sauf pour laver la laine" (90). Une lettre adressée au sieur Gaspard l'autorisait "à expédier dans le Levant et en Barbarie les soufres de sa manufacture non utilisés pour la fabrication des poudres, mais le priant de ne pas les vendre à Salé ou à Alger où ils pourraient être employés pour un autre usage que le blanchissement des laines" (91).

Il arrivait, parfois, de trouver à Alger les fournitures dont on avait besoin. Plusieurs navires étrangers faisaient naufrage près des côtes algériennes. On sauvait du matériel qu'on arrachait aux vagues et on le vendait aux enchères publiques.

L'Etat se portait acquéreur. Certains documents sont des inventaires des agrès de navires comme "La Marie" coulé le 24 décembre 1731 et "La Vierge de La Garde" coulé en octobre 1734 ou "Le Saint Victor" naufragé en mars 1749 (92).

Pour les commandes à l'extérieur, les modes de paiement étaient multiples:

1/ Le troc. On échangeait des produits agricoles contre le matériel militaire. "En 1725, nous dit Laugier de Tassy, le consul anglais est à Alger le seul marchand de sa nation". Il pourvoyait le gouvernement de la Régence en munitions de guerre et en instruments de navigation et recevait, en échange, de l'huile, du blé et autres produits. Ces denrées étaient en effet destinées à l'approvisionnement de Gibraltar.

Pour la seule année de 1778 (= 1192 de l'H.), on reçut ici un navire anglais ramenant de Grande-Bretagne des canons en fer, achetés sous le règne de Muhammad Pacha pour le compte de la marine, à savoir: vingt huit de calibre 12 pesant chacun vingt deux quintaux, soit un poids total de six tonnes seize quintaux, six autres pesant chacun douze quintaux et seize de huit.

(89): A.N.Aff.Etr. B III 98 F° 166 (1781).

(90): A.C.C.M., Série B/76.

(91): A.D.B.R., IX- B² F° 395 v°.

(92): A.G.G.A. Série A1 41-398, 431, 775.

En paiement de ces armes, il a été donné cinq mesures de blé par quintal de fer. Il a été acheté au capitaine de ce navire trois ancras au prix de cinq mesures de blé par quintal de fer.

Le blé qui servit au paiement fut pris à 'Annâba en 1778. La même année, un navire venant de Gibraltar, ramenait cinq canons non cuivrés achetés par le gouvernement à raison de vingt huit mesures par quintal ⁽⁹³⁾.

2/ Le paiement comptant. En 1695, les Algériens ayant acheté des agrès à Toulon avaient le choix entre un paiement en espèces ou une rupture avec les Anglais ⁽⁹⁴⁾. Le Raïs Mbarek, en mission à Marseille, (il devait effectuer des achats de mâts), en 1711, arriva dans la cité phocéenne avec une cargaison dont il avait ordre d'employer le produit au paiement de cette acquisition ⁽⁹⁵⁾.

3/ Déductions sur le lisme du bastion. Il arrivait au Diwân de payer ses achats militaires en prélevant des sommes sur la location de ses comptoirs de l'Est algérien. En 1719, le sieur Texal, agent de la Compagnie Royale d'Afrique à Alger, demandait avec empressement et au nom du Dey et du Raïs Amiral, deux câbles pour un vaisseau, "au prix en sera déduit sur le lisme du bastion" .

f) La contrebande

Bulles pontificales et ordonnances royales limitaient les transactions et obligeaient les responsables de la marine à recourir aux services des Juifs et des hommes d'affaires.

En 1692, le consul Lemaire signalait l'arrivée d'un chargement de cent cinquante quintaux de soufre en bâton "chargé à Marseille par des Juifs à des Juifs d'Alger". Ce produit coûtait alors 40 à 45 francs le quintal. "J'ai appris, ajoute-t-il, qu'il s'en chargeait de grandes quantités à Marseille [...] pour ces côtes de Barbarie". ⁽⁹⁶⁾

Les Juifs d'Alger s'étaient spécialisés dans l'importation des armes de Hollande. Aussi étaient-ils particulièrement surveillés, en France. Une lettre signalait au Ministre Arnoul "Le courrier acheminé entre Alger et la Hollande par un marchand juif résidant à Marseille" ⁽⁹⁷⁾. Une autre, aux Echevins de cette ville, faisait savoir que "Sa Majesté a été fâchée d'apprendre la tolérance que vous avez dépassée un temps de souffrir la résidence dans Marseille d'un Juif, nommé Antoine Philippe Lopez, sans permission et

⁽⁹³⁾: Devoulx, *Tachrifât*, p. 83.

⁽⁹⁴⁾: A.N.Aff.Etr. B2 111.

⁽⁹⁵⁾: A.N.Aff.Etr. B III, registre 41. Dans sa lettre au Régent, la Chambre de Commerce trouvait la chose "de toute utilité pour le bien du commerce".

⁽⁹⁶⁾: Grammont, *Correspondance des Consuls...* p. 21. Lettre du 20 mai 1692.

⁽⁹⁷⁾: A.N.Marine B7/89 F° 14, Lettre du 21 janvier 1711.

son intention est que vous l'obligiez d'en sortir sans délai et d'aller, si bon lui semble, à Bordeaux" (98).

Les négociants de Marseille fournissaient "pour le bien et avantage du commerce le matériel qu'on leur demandait". Dans ses Mémoires, la capitaine Fouques Guillaume s'en prenait "aux complicités de l'administration française avec la marine d'Alger. Il y dénonce Marseille où fleurit une vive contrebande d'armes et de produits stratégiques à destination de la Barbarie et de ses constructions navales" (99). Mais les chevaux barbes faisaient taire les protestations!

Les officiers de l'Amirauté fermaient les yeux. Le Vacher, désespéré, après avoir reconnu la vanité de ses réclamations, écrivait au provicaire de Tunis: "Vous ne pouvez vous opposer ouvertement à ce commerce infâme".

Les chargements les plus importants se faisaient par les ports d'Italie (100). Mais Livourne restait la principale place du trafic. Les Juifs qui y résidaient étaient en étroite relation avec ceux de Hollande et d'Alger.

Comme les intérêts rapprochaient les hommes, malgré les multiples divergences, il y avait aussi des Espagnols qui jouèrent le jeu des Marseillais et des Livournais. Le profit qu'on retirait, à l'époque, des ventes à l'Algérie et le désir de lui être agréable amenèrent ces ennemis irréductibles de la Régence à proposer leurs services et leurs armes au Dey. Le consul d'Angleterre, en poste à Madrid, se plaignait à son roi, Jacques Ier de ce que "les armements espagnols, au lieu de faire du mal aux pirates, leur vendent de la poudre et autres munitions de guerre..." tout en exerçant de fortes pressions sur les autres Etats du Nord afin de cesser les fournitures à la Régence.

Par le biais des traités conclus avec Alger, le trafic des armes et munitions trouvait dans la Régence, une assise légale et un encouragement manifeste.

Le traité avec le Danemark conclu en *radjab* 1159 (août 1746) dit, dans son article 2: "Sur toutes les marchandises de contrebande, savoir munitions de guerre, poudre, plomb, soufre, poix, goudron, bois propre à la construction des vaisseaux, il ne sera payé aucun droit à Alger par les sujets danois".

(98): A.C.C.M. Série B/80, Lettre du 28 avril 1711. Sur la contrebande, Marmol, II, p. 56.

(99): Turbet-Delof, B.C. p. 74.

Par cette voie, la Régence se procurait bois, voiles, armes et agrès. Haëdo va jusqu'à prétendre que Khayr al Dîne reçut de Fra Juanas (un Français) un canon qui lui permit de s'emparer du Penon en 1529 (Histoire des Rois d'Alger, 42-43), ce qui est difficile à concevoir: un chevalier de Malte, protégé de Charles Quint faisant un pareil cadeau à Barberousse pour déloger les Espagnols!

(100): A.NAff.Etr. B III 3 F° 273.

Celui signé à Venise en 1177 (= 1763) prescrit, dans son article 2, les mêmes dispositions, à savoir "pour ce qui est des marchandises de la contrebande, telles que sont la poudre, le soufre, les planches et tous les autres bois propres à la construction des bâtiments, les cordages, la poix et le goudron, les instruments de guerre et toutes autres choses concernant les armements de guerre, les commandants du Royaume d'Alger n'exigeront aucun droit".

Les résultats

Grâce à tous ces efforts, à ces initiatives continues et créatrices et, malgré les nombreux obstacles, les responsables de la marine parvenaient à construire "des vaisseaux, bon voiliers, bon marcheurs et bien armés" (101). Le meilleur certificat de validation est le témoignage d'un ennemi juré des Algériens, le Père Dan qui, témoin sur place, écrit: "le 7 août 1634, je vis partir une flotte de vingt huit navires, les plus beaux et les mieux armés qu'il fut possible de voir..." (102). D'Arvieux, en mission de septembre 1674 à mai 1675, consignait dans ses Mémoires: "J'ai admiré, étant à Alger, leur diligence à armer et désarmer leurs bâtiments" (103).

L'étonnement des Européens fut, plus d'une fois, exprimé devant l'adresse et les soins avec lesquels les Algériens construisaient et entretenaient leurs navires "vu qu'ils ne trouvent rien dans leur pays qui soit propre car il y a très peu de bois pour les mâts [...] Dès qu'ils peuvent seulement avoir assez de bois neuf [...] pour former des vaisseaux des prises qu'ils savent parfaitement ménager et trouvent ainsi le secret avec de vieux vaisseaux d'en faire des neufs bien faits" (104).

Laugier de Tassy ne cache pas sa surprise devant les résultats obtenus par un pays "sans bois, sans mâts, sans cordages, sans voiles, sans poix, sans ancres" et qui peut "entretenir un nombre de vaisseaux aussi considérable et à si peu de frais. "Les Algériens, dit-il, n'ont besoin que de trouver chez eux le bois neuf nécessaire pour la quille et le fond du navire" (105).

Quelques témoignages relevés dans les écrits et rapports des consuls de l'époque donnent une idée de l'activité des chantiers navals d'Alger.

"L'on travaille à toute force, dit la lettre de Broegh, consul à Livourne, à trois nouveaux vaisseaux qui étaient sur le chantier, qu'ils seraient de quarante pièces de canon [...] L'on travaillait, également, à un nouveau château, près du môle, de crainte

(101): Vovard, "La Marine des Puissances Barbaresques", B.S.G. de Paris, 1951, p. 204.

(102): Dan, Histoire, p. 315.

(103): D'Arvieux, Mémoires, V, p. 263.

(104): La Motte, Voyage, p. 105.

(105): Histoire d'Alger, pp. 260-261.

d'avoir la visite de quelques escadres [...] Des Juifs donnent à entendre que l'on équipe à Alger pour aller dans le Levant" (106).

En décembre 1750, le consul Lemaire signale que le vaisseau amiral nommé "Le Château" de cinquante deux canons et sept cents hommes, qui a été lancé à la mer, l'année dernière, fait actuellement son premier voyage. En janvier 1752, le même consul nous apprend qu'on a mis sur le chantier la construction d'un chébec de dix huit canons destiné à la course (107) ainsi que les pièces pour la construction de deux nouveaux chébecs afin de remplacer ceux qui ont été démolis le 11 de ce mois et le 22 du mois dernier (108).

On constate que, dès le milieu du XVIII^{ème} siècle, une évolution se fit sentir dans la construction navale. Un rapport de 1753 signalait déjà que: "Les Algériens qui, autrefois, faisaient la course avec nombre de vaisseaux depuis vingt quatre à soixante canons, n'en ont plus que deux. Ils ont substitué des chébecs aux vaisseaux. Ils en ont environ vingt de douze à trente canons. Ils sont en état d'en augmenter le nombre, ne manquant ni de bois de construction, ni d'agrès, ni d'artillerie (...) Ils ont donné la préférence aux chébecs sur les vaisseaux par la raison qu'étant plus fins voiliers, ils sont plus propres à la course et à la fuite lorsqu'ils viennent d'être chassés" (109).

Aussi, en février 1753, les deux chébecs qu'on avait mis sur le chantier, le 30 mars dernier, et qu'on a lancé en mer, devaient sortir sous peu, sous le commandement particulier de Hadj Rais Mubarek... "de tous les corsaires d'Alger, le moins accomodant..." (110). La même année, il fut mis sur les chantiers "les pièces servant à la construction de deux nouveaux chébecs qui seront au-dessus de la portée de vingt canons et il fut construit également "trois galiotes dont une appartient au Caïd de Cherchel et les deux autres à des armateurs d'Alger. L'été de la même année, on acheva la construction d'une galiote destinée pour la course (111).

Une autre fois, ce fut le Bey de Constantine qui fit le voyage à Alger et au quartier de la Marine, il planta "le premier clou à la quille d'un chébec" qu'il faisait construire à ses frais "pour l'armer en course aux fins de parer la côte du Levant des petits armements italiens avec lesquels la Régence est en guerre [...] Ce Bey a été salué par tous les bâtiments de rade" (112).

(106): A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, t. 13 (Algérie), octobre 1720.

(107): A.C.C.M. Série J. 1364, Journal.

(108): A.C.C.M. Série J. 1365, Journal.

(109): A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, T. 13 (Algérie) 1720-1789.

(110): A.C.C.M. Série J. 1364, Lettre de Lemaire, 17 février 1753.

(111): A.C.C.M. Série J. 1365, année 1753.

(112): A.C.C.M. Série J. 1365, mai 1755.

Quand la construction était achevée, son lancement constituait une vraie fête à Alger. La foule en liesse affluait au port pour voir un marabout égorger un mouton qu'il lançait, ensuite, par dessus bord, quand le navire, vigoureusement poussé, pénétrait dans l'eau que rougissait le sang de la victime (113).

Tout un cérémonial était prévu. Le propriétaire faisait un nouveau cadeau aux maîtres constructeurs et donnait un repas aux ouvriers et aux autres esclaves chrétiens qui étaient venus aider au lancement .

Quand la proue de la galiote approchait de l'eau, on procédait à la cérémonie suivante: un corsaire montait sur le navire égorgeait deux ou trois moutons et lorsque le sang tout chaud coulait en abondance, on poussait avec vigueur le bâtiment à l'eau. Alors le sacrificateur jetait les moutons à la mer et ensanglantait l'eau. Dans le même moment d'un bastion de la ville, on tirait quelques coups de canon et tous les corsaires faisaient fête et réjouissances". (114)

Sur les salaires des techniciens, on ne possède que de vagues renseignements. Au début du siècle dernier, le constructeur en chef, "mu'allim al saf'a'in" recevait, lors du lancement d'un bâtiment neuf, un boujou par aviron et, pour chaque unité achevée, cent rials. Le capitaine du nouveau navire gratifiait le constructeur de cent autres (115).

A la fin du XVIII^{ème} siècle, deux noms de constructeurs "maures" sont citées par les Européens: il s'agit de Hadj 'Ali et Sid 'Ali d'Alger.

6- Navires pris à l'ennemi

Tout en encourageant la construction navale sur place, la Régence, pour satisfaire ses besoins en bâtiments, remplir ses obligations en Méditerranée, remplacer ses unités perdues et assurer à sa flotte les moyens de sa politique, avait recours aux prises en mer.

Ces unités contribuèrent largement au renforcement de sa puissance maritime. Les nombreuses guerres entre Alger et ses adversaires restèrent à l'avantage de la grande cité. Le butin de guerre comprenait très souvent des navires intacts qu'on employait rapidement à augmenter ou à renouveler les escadres.

Les bâtiments grands et petits, vieux et récents, tombaient par dizaines aux mains nos marins : vingt huit biscayans d'un coup devant Malaga, en 1566; une cinquantaine de bâtiments en une saison dans les parages de Gibraltar (116). En 1570,

(113): Dan, Histoire... p. 322.

(114): Haëdo, Topo. R.A., 1871, p. 42.

(115): Devoux, *Tachrifât*, p. 82; Napoléon, Correspondance in R.A. 1875, p. 141.

(116): Braudel, *La méditerranée...* II, 204.

Monlau, *Les Etats Barbaresques*, p. 93.

sept galères algériennes sous les ordres de 'Uldj Ali Pacha, s'emparèrent de quatre galères de Malte: "La Patronne", "La Sainte Anne", "Le Saint Jean" et "La Capitaine" montée par Saint Clément, général (117).

Certains rapports officiels affirment qu'entre 1613 et 1621, plus de huit cents bâtiments furent pris par les Algériens: 447 hollandais, 193 Français, 120 Espagnols, 60 Anglais et 56 Allemands... (118) sans compter les petites embarcations. Dans une lettre datée du 29 octobre 1691, Dey Cha'bâne rappelait à Louis XIV que "pour onze vaisseaux de la Régence brûlés par les Anglais, l'on trouve dans les registres du Diwân que les Algériens leur ont pris quatre cents bâtiments. D'autres documents indiquent qu'entre 1630 et 1634, à la France seule, fut pris 80 bâtiments avec 1.331 captifs. Hees a vu au port d'Alger, en 1675 "un vaisseau de plus de 50 canons qu'on avait pris aux Vénitiens et que l'on s'apprêtait à faire naviguer vers Alexandrie (119). Le 21 juin 1686, on mettait la main sur le navire français "Le Honfleur". Hommes et marchandises étaient déchargés à Salé. Le procureur du Roi, à l'Amirauté de Morlaix recevait, le 4 juillet de la même année, ce S.O.S: "les prises plus près de nos côtes qu'ils ne doivent" (120). Un corsaire algérien s'empara, en 1746, près de Porto Farine, d'un navire hollandais qui transportait des munitions de guerre à la Goulette. Le Dey le déclara de bonne prise (121). Avec un peu plus de chance, on chassait "le gros gibier". Ce fut le cas en 1749. Alors que les chébecs partis en course étaient, après quelques semaines, de retour "sans rapporter de prises bien lucratives", il y en eut une qui avait frappé beaucoup les yeux. c'était "le Dantzik!"

"C'est un vaisseau, dit un document de l'époque, du port de douze mille quintaux ayant vingt six canons, percé pour cinquante six, parfaitement bien construit dans le gabarit des vaisseaux de guerre et qui n'était qu'à son premier voyage. Il allait à Cadix, chargé de soixante mille douves (122) pour faire des tonneaux, quinze balles de toilerie grossières et quelques autres effets. Il n'avait que quarante hommes d'équipage... Quatre chébecs ont eu le courage de l'approcher et s'en sont facilement rendus maîtres. Le coup est hardi, attendu l'apparence que ce vaisseau montrait de loin. Le Dey en a fait un vaisseau amiral" (123).

Une autre barque génoise, chargée de fer et de deux mille cinq cents canons de fusils, fut capturée. Le Dey garda le fer et les fusils pour le service de l'Etat. Une autre

(117): Devoux, "La Marine de la Régence", R.A., 1869.

(118): Grammont, "Relations entre la France et la Régence d'Alger...", R.A., 1879, p. 139.

Cassis seule perdit, entre 1628 et 1643, 40 barques et 3 vaisseaux (La Roncière, Histoire, II, 373).

(119): in R.A., 1957, pp. 85-128.

(120): Marine B 7/58 F° 138 et F° 162.

(121): A.N.Aff.Etr. B III 303, cahier 101.

(122): Planche courbée qui entre dans la construction des tonneaux.

(123): A.C.C.M. E/57 (1749).

Aff.Etr. B III 305, p. 37, Lettre du consul Lemaire, 20 décembre 1749.

Cieslak, "Les Pirates d'Alger", R.H.E.S. 1/1972, p. 111.

Le célèbre bâtiment était appelé "Auguste III, Roi de Pologne".

prise "La Victoire" fut acquise par 'Alî Pacha Dey (124). L'année suivante, il prit la barque espagnole "La Toscane".

Les états des prises dressés par les consulats indiquent de septembre à décembre 1749, neuf prises: des pinques, des barques, des vaisseaux appartenant à des Gênois, des Catalans, des Portugais, des Espagnols et des Français.

De mai à décembre 1757, vingt quatre bâtiments furent capturés (125). L'hécatombe des navires européens allait en s'accroissant. De 1765 à 1799, on ne compte pas moins de trois cent soixante seize prises (126). Un certificat délivré par R.L. L'Angoisseau de la Vallée, consul général à Alger, atteste que le navire génois "Notre Dame de l'Espérance" a été pris par Kaddour Rais de cette Régence et que l'équipage est actuellement esclave à Alger (127).

Résumant l'activité de nos corsaires en ce début du XIX^{ème} siècle, Thedenat, commissaire des relations commerciales à Savone, note ceci: "En ce moment, la Méditerranée est infestée de onze de ces armements, à savoir: deux frégates dont l'une de 46 canons, l'autre de 36, six chébecs, deux polacres, un brick. Plusieurs bâtiments ont été leur proie. La plus remarquable de ces prises est celle d'une frégate portugaise "Le Cygne" de quarante quatre canons et trois cent cinquante hommes d'équipage. Cette prise dont on n'avait d'exemple, a excité chez les pirates l'enthousiasme" (128).

En effet, rais Hamidû prit possession, en 1802, d'une frégate construite à Alger. C'était le plus grand vaisseau de la marine, qui permit au glorieux capitaine de s'emparer d'une unité de guerre portugaise appelée "Le Cygne" et dont la capture fit grand bruit (129). De 1817 à 1827, quelques vingt six bateaux furent enlevés aux seuls sujets du Saint-Siège qui naviguaient sous pavillon français, et sous le règne de Mustapha pacha, une polacre prise aux Grecs fut dotée d'une artillerie et reprit avec succès ses activités. On l'appelait "Zbantuta" (130).

Quand les bâtiments pris à l'ennemi n'intéressaient pas l'Amirauté d'Alger, ils étaient soit démolis soit vendus. Dans ce dernier cas, les acquéreurs étaient ou des négociants ou des consuls. En 1690, Jacomo Suriano dit Chiquetto, né à Chypre mais établi à Malte, acheta au Dey une barque de 1 200 quintaux, puis se porta acquéreur d'un autre bateau. En 1694, le rais Abraham Khudja vendit un navire capturé près des côtes

(124): A.G.G.A. Série A-1A 65, 27 juillet 1756.

(125): A.C.C.M. Série E 53 et 57.

(126): Desfeuilles. Scandinaves et Barbaresques... p. 330.

Il faut signaler que la ville de Saint Malo avait pu ramener entre 1688 et 1697, grâce à ses deux cents corsaires, quelques deux mille cinq cents bateaux de commerce et trois cent cinquante de course.

(127): A.G.G.A. Série A 1A 69, Certificat en date du 25 avril 1760.

(128): Coup d'oeil sur la Régence d'Alger, Savone 1^o Fructidor an X.

(129): Devoux: "Un exploit des Algériens en 1802 [8 mai], R.A., 1825, pp. 126-129.

(130): al Zahrâ, *Mudhakkirât*, p. 72.

espagnoles ⁽¹³¹⁾. Un yak hollandais de 50 tonneaux fut vendu par le Dey au consul d'Angleterre ⁽¹³²⁾. Un toulonnais installé à Alger, le sieur Meifrund acheta, en août 1764, au chef de la Régence, une polacre de 4 000 quintaux prise aux Napolitains et trois ans plus tard, une tartane. En février 1770, il se porta acquéreur d'un vaisseau de 300 tonneaux pris aux Danois. Le consul de Suède, Logie, achetait fréquemment des bateaux provenant des prises, soit pour en faire son commerce, soit pour les envoyer vendre en pays chrétiens. En 1756, il acheta une barque qu'il fit vendre à Mahon alors aux mains des Anglais ⁽¹³³⁾.

(131): A.C.G.F. Série 1 A 7, Déclaration du 4 janvier 1695.

(132): Ibid Série 1 AA 10, Acte du 29 mai 1695.

(133): Aff.Etr. B III 305, p. 75.

Chapitre IV

LES FORCES NAVALES

Les sources européennes ont réservé une place de choix à la question. En effet, le problème intéressait, au plus haut point, ceux qui étaient préoccupés par la navigation en Méditerranée ou par la guerre contre Alger.

A - LES EFFECTIFS

Durant toute la période qui nous préoccupe, le nombre des bâtiments a varié sans cesse, pour diverses raisons: conjoncture internationale, situation intérieure, personnalité des Deys et état des finances de la Régence.

Quelles étaient les forces navales du pays, leur puissance de feu et les catégories des unités ?

Dénombrements et descriptions furent établis avec minutie par les agents étrangers, les consuls ou les captifs. Rien ne manque à certains documents relatifs à cette marine qui intéressait au plus haut degré les Européens.

Grâce à une multitude de tableaux, de listes et d'états descriptifs, nous pouvons suivre, sur le plan quantitatif, l'évolution de la marine.

1. Les temps de la splendeur

Depuis le commencement et jusqu'à la fin du XVII^{ème} siècle, le nombre des bâtiments augmentait régulièrement. Le total impressionnait les adversaires et justifiait leurs craintes.

En 1530, Alger disposait de soixante bâtiments de 25 à 40 canons. Quarante ans plus tard, l'effectif était encore: "plus de cinquante galères et galiotes, sans oublier les autres types". L'Espagnol Haëdo comptait, en 1581, trente cinq galiotes et vingt cinq frégates, mais sept ans après, la flotte disposait de trente cinq galères opérationnelles.

Deux officiers de l'ordre de Malte, en mission d'espionnage dans la Régence, notaient que: "Le Turc a augmenté sa flotte dans de telles proportions qu'il peut, en un clin d'oeil, la rendre supérieure et plus puissante que ne peuvent le faire les chrétiens (pour la leur)" (1)

(1): Lanfreducci et Boso, *Costa e discorsi...* Publié par Montchicourt et Granchamp, R.A., 1925, pp. 35-165.

L'âge d'or de cette marine fut, incontestablement, le XVII^{ème} siècle ou, du moins, ses trois premiers quarts. Ce fut la période florissante de cette force tant redoutée. Voyageurs, prêtres et diplomates européens n'omettaient jamais d'en parler.

Le Père Dan affirme, qu'en 1630, le port abritait soixante dix navires et s'enrichit, en quelques années, de plusieurs bâtiments français de commerce "d'une valeur de 4.752.000 frcs". D'Aranda cite, en 1641, "soixante cinq navires et quatre galères(2). Dapper ajoute que vers 1659, il y avait à Alger "vingt deux ou vingt trois vaisseaux de trente à trente cinq canons montés chacun par trois cents ou quatre cents marins (3)".

Ruyter signalait, en 1662, que les Algériens "avaient quinze bonnes frégates toutes équipées, outre trois autres qu'on venait d'ôter du chantier et de lancer en mer et quatre auxquelles on travaillait actuellement et qui devaient être prêtes dans un mois, de sorte que dans peu de temps, ils se trouvaient en état de faire voile avec vingt deux navires et trois galères sans compter six autres galères à la construction desquelles ils travaillaient dans leurs arsenaux" (4).

Le chevalier d'Arvieux qui écrivait vers 1670, comptait "environ trente vaisseaux de guerre de différentes grandeurs" (5). Le Consul Piolle relevait, à son tour, en 1686, "vingt et un navires, quelques petits bateaux, onze brigantins, sept chaloupes et quinze bateaux de commerce". L'année suivante, le tableau présenté par le Duc de Graffo ne mentionne plus que trente navires de 94 à 18 canons... et six "barîja". Le Sieur Dancour, en 1681, en comptait : "Vingt deux vaisseaux de course ou de guerre dont dix sont très bien armés, légers à la voile et montés de quarante à cinquante pièces de canons, avec au moins, trois cents hommes sur les meilleurs lorsqu'ils partent à la mer, les autres douze (qui restent) étaient des vaisseaux marchands, de leurs prises, de fabrication anglaise ou hollandaise"(6).

(2): Aranda (E.d'), Relation de captivité, p.130.

(3): Dapper, Description de l'Afrique, p. 177.

(4): La Croix, Relation Universelle ... II, p. 75, Lettre à MM. les Etats, 16 avril 1662.

Par ailleurs, pour mieux apprécier l'effort de la Régence, il convient de comparer ces effectifs avec ceux des puissances chrétiennes. Décrivant la situation de la marine française au temps de Louis XIII, La Roncière note que ce monarque "avait dû mendier une escadre à l'Angleterre et une autre à la Hollande pour réduire, en 1625, des sujets rebelles". Dressant le tableau de la marine de guerre française, en 1661, l'inventaire de l'historien paraît peu éloquent: des vaisseaux bons à rompre, à vendre et à servir des brûlots. Sur dix huit bâtiments, douze dataient de 1640, deux de 1645, et sept de 1646. Trois étaient vieux et hors de service. Parmi ces unités, la "Sainte Anne ne valait pas son radoub". Histoire de la Marine... pp. 324-325.

(5): Mémoires, v. 264.

(6): Dancour, Relation de voyage... in C.T, n° 99-100, 1977, p. 317.

Petis de la Croix ⁽⁷⁾ écrivait au début de 1692 qu'Alger "a mis jusqu'à quarante cinq navires de guerre, trois galères, six galiotes et vingt brigantins"⁽⁸⁾. Une remarque d'un observateur averti de la fin de ce XVII^{ème} siècle dit: "Entre les Républiques de Barbarie, celle d'Alger tient le premier rang comme plus puissante en hommes, en argent, en vaisseaux et en réputation. Les autres l'imitent en tout ce qu'elles peuvent. C'est pourquoi, il est fort utile de tenir Alger en paix et en soumission afin d'y conserver les autres" ⁽⁹⁾.

2. Les moments difficiles.

La marine d'Alger connut, de temps à autre, des moments difficiles. Sa flotte s'en ressentit. Après des années fastes qui virent les escadres de la Régence s'élever, en nombre et en force au rang des marines des grandes puissances, une série de crises internes et d'interventions européennes minèrent, peu à peu, cette ascension.

On a trouvé, depuis 1720, que la marine ne comptait que "vingt sept vaisseaux de 18 à 60 canons auxquels il faut ajouter les caravelles, les barques et les brigantins"⁽¹⁰⁾, que depuis cette date, la moyenne des unités se situe entre vingt et vingt cinq ⁽¹¹⁾. Cependant, des voyageurs aussi avertis que les Pères Trinitaires, en mission à Alger en 1720, constatèrent que les forces augmentaient tous les jours, "à quoi il faut ajouter, qu'une des principales lois de la République est de ne laisser jamais diminuer ses forces". Aussitôt après un naufrage, une démolition ou une capture, les particuliers armateurs ou l'Etat qui l'avait fait construire, étaient tenus d'en fabriquer un nouveau de la même force. Ainsi, la République n'y perd rien ⁽¹²⁾.

Si les particuliers à qui appartenaient le vaisseau perdu n'avaient pas de bien pour en faire construire un autre, on obligeait leurs parents à suppléer à cette carence ⁽¹³⁾.

C'est pourquoi les forces navales, en 1732, d'après Shaw, avaient encore six grands vaisseaux de trente six à cinquante pièces de canons ⁽¹⁴⁾.

Si la baisse des effectifs est déjà sensible au milieu du XVII^{ème} siècle, la chute n'est pas encore perceptible.

(7): Petis de La Croix (François) était secrétaire interprète du Roi pour les langues orientales.

(8): A.N.Marine B7/49, janvier 1662.

(9): A.N.Marine B7/49, janvier 1662, p. 483.

(10): Voyages pour la rédemption des captifs... par les PP. Camelin de La Motte et Bernard, p. 106.

(11): Laugier de Tassy, Histoire du Royaume d'Alger, p. 262.

Notons que, d'après Jurien de la Gravière, les forces navales d'Alger passent d'entre 1724 à 1732, de 24 unités à 16.

(12): Voyage pour la rédemption des captifs, p. 107.

(13): Fau (R.P.), Voyage, publié par M.Emerit, R.A., 1940, p. 255.

(14): Shaw, Voyages... I, 89.

En février 1754, le Ministre français de la Marine recevait un rapport intitulé "Quelques observations générales sur Alger" et résumant plusieurs mémoires qui avaient pour objet d'expliquer "toutes les difficultés d'une guerre contre Alger". On peut y relever ces remarques: "Forces navales françaises moins importantes qu'avant, donc on ne peut réduire les Algériens par la terreur [...] Les Algériens utilisent, maintenant, des chébecs et en grand nombre [...] La place d'Alger est beaucoup mieux fournie de canons qu'elle n'était du temps des anciennes guerres[...] Les anciens bombardements d'Alger ont été aidés par un grand nombre de galères... Aujourd'hui, on ne peut y employer que quatre ou cinq. Anglais, Suédois, Danois aident ouvertement les Algériens (15).

Quelques années auparavant, le Consul Lemaire parlait de "l'immense quantité de munitions de guerre qui s'amassent ici et qui n'ont point d'autre destination apparente que la nécessité de se bien défendre si l'on vient à éprouver quelque attaque de la part de l'Espagne" (16).

Ceux qui étaient chargés de l'évolution de la marine d'Alger s'accordent à dire que la chute s'accroît à partir du dernier quart du XVIII^{ème} siècle.

Les renseignements fournis par Renaudot, en 1779, expriment, en partie, l'état décadent dans lequel était tombée cette armée: "une caravelle de soixante canons, moitié pourrie, cinq saettes ou barques, une de 24 canons, une de 18, une de 14 une de 8 et une autre sur le chantier, de 18, quatre demi galères, deux de 5 canons, dix neuf paires de rames, trois galiotes de 2 canons. Total: quinze corsaires".

Le Consul C.Ph.Vallière qui résidait à Alger vers la fin du XVIII^{ème} siècle, trouvait qu'il "reste à peine l'ombre de cette puissance navale [...] un vaisseau amiral dans le port, dix à douze chétifs corsaires [...] voilà toute la marine algérienne" (17). On ne voyait plus cette activité absorbante des chantiers, mais on s'affairait autour de petites unités et rarement.

Le Consul de Kersey, dans son rapport rédigé en 1791 affirme que "la marine ne comprend plus qu'un petit nombre de frégate, chébecs, polacres et chaloupes canonnières pourtrées et cinquante non pourtrées que l'on mettait à l'eau en mai et que l'on remisait en magasin en octobre" (18).

Cependant, les désastres les plus graves et les circonstances les plus défavorables n'ont jamais pu amener la mort de cette marine qui, "semblable au phénix, renaissait

(15): A.N.Aff.Etr. Mémoires et documents, t. 13, Algérie (1754).

Les états des forces maritimes de 1750 à 1754 sont établis avec précision dans A.C.C.M. série E-57

(16): A.C.C.M. Série J 1364, Lettre de Lemaire, 9 mars 1750.

(17): Vallière, Mémoire... publié L.Chailou sous le titre "Alger en 1781", Toulon, S.D. p. 40.

(18): Esquer, Documents inédits sur l'Histoire de l'Algérie, 2^{ème} série.

sans cesse de ses cendres ⁽¹⁹⁾, se reconstituait avec une étonnante rapidité chaque fois que les foudres de l'adversaire s'abattaient sur elle. Devant les malheurs et les menaces, les Algériens avaient les yeux fixés sur leur armée de mer.

En 1802, Saint Hillaire évaluait les forces maritimes d'Alger à soixante six bâtiments (frégates, brigantins, polacres, galères et chaloupes) avec une artillerie totale de quatre cent vingt trois canons.

Son mémoire fait état d'une frégate de quarante quatre canons, doublée en cuivre à Alger depuis 1800, d'une autre de vingt six, doublée en cuivre construite en Amérique, donnée en présent par les Etats unis en 1798, d'une troisième de quarante quatre, prise aux Portugais le 8 mai 1802.

L'inventaire dressé par Dubois Thainville en 1809 s'établit comme suit :

- 1 frégate de construction américaine de trente six canons.
- 6 chébecs dont un de trente quatre canons, les autres de trente deux à dix.
- 1 brigantin de vingt deux canons.
- 3 *shomers* américains de vingt à douze canons.
- 1 *cutter* de seize canons.
- 2 polacres de vingt à seize canons.
- 1 demi-galère de cinq canons.

Soit un effectif de quinze bâtiments "en plus de quelques petits". Le port de la capitale contenait en outre une cinquantaine de lanchons, "espèce de petites canonnières affectées à la défense de la ville" ⁽²⁰⁾.

B- LES MARINES DU MAGHRIB

Pour mieux saisir l'importance de la marine d'Alger, il convient de dresser un bref tableau des forces voisines à l'époque que nous étudions.

La flotte du Maroc comptait peu. L'activité économique du pays était plus terrienne que maritime.

Cependant, les Andalous repliés d'Espagne, se fixèrent tôt sur la côte, à Salé principalement; ils transformèrent ce port en une base active. Vers 1630, les Salétins pouvaient lancer une trentaine de bâtiments ⁽²¹⁾. Mais leur flotte connût des hauts et des

(19): Lacoste, "La marine algérienne sous les Turcs", R.M., p. 302.

(20): A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, Alger, t. 14 (1790-1827).

En août 1815, un officier anglais dénombrait: 4 frégates, 3 gardes corvettes, 1 brick, 10 grandes canonnières, 10 petites, 4 ou 5 polacres sans canon. A.N. Mémoires et Documents (Afrique, 5).

(21): Dan, Histoire... p. 279.

bas. Vers la fin du XVII^{ème} siècle, ils n'entretenaient plus que douze à treize navires de dix huit à vingt quatre canons et dont six appartenaient au Souverain (22). Quelques années plus tard, la chute fut très sensible. On ne comptait plus, dans le port de Salé que deux ou trois petits navires de vingt canons et un brigantin (23).

Dans les tous premiers mois de 1752, de graves événements opposèrent, à Tétouan, montagnards et citadins. Les Espagnols de la garnison de Ceuta se rangèrent du côté des premiers et ravagèrent les environs. Deux galiotes et un chébec, ancrés dans la rivière qui servait alors de port, furent brûlés par les chrétiens. Un autre chébec, rencontré en mer, armé à Tétouan, fut poursuivi par les Espagnols et s'échoua sur la côte. "Il résulta de ces événements, dit un rapport, que toutes les forces maritimes actuelles du royaume du Maroc se trouvent détruites" (24).

L'entente avec les Algériens permettait aux gens de Salé de reconstituer leurs forces navales. En 1758, leur flotte comptait: dix corsaires dont trois frégates de vingt quatre canons de six et quatre livres de balles et cent cinquante hommes d'équipage" dont une partie se trouve être algériens [...] six galiotes: trois de cent cinquante hommes et trois de quatre vingt hommes [...] tous les dix sont très bien armés par le moyen des Hollandais"(25).

En dehors de la principauté de Salé, le Maroc disposait, vers 1774, "de douze frégates ou chébecs et douze galiotes en état d'aller à la mer. Mais, dit une lettre de l'époque, il est moins à craindre pour le nombre et la nature de ces armements qui sont mal composés que par les avantages de sa position...."(26).

Les troubles intérieurs en permanence dans un royaume souvent miné par les luttes de clans, ne laissèrent guère au pays la possibilité de se doter d'une force navale. Aussi, le Ministre des Affaires Etrangères français, au courant de la situation politique du Maroc, écrivait-il à MM du commerce de Marseille ces lignes: " Les dissensions qui règnent dans les Etats du Maroc ne permettent pas à cette puissance d'avoir des bâtiments sur mer ... Il n'en est pas de même des autres puissances de Barbaries".(27)

Par contre, les Régences de Tunis et de Tripoli avaient chacune une marine active et redoutée des Européens.

L'organisation était à peu près la même dans les trois pays et la tactique, à quelque chose près, identique.

(22): Pidon de Saint Olon, Etat présent de l'Empire du Maroc, 1964, p. 13.

(23): Braithwaite, Histoire des Révolutions de l'Empire du Maroc, p. 445.

(24): A.C.C.M. Série J 1365, mai 1752.

(25): A.C.C.M. Série E/67, Lettre adressée de Cadix par un certain Clémanceau "qui a passé un mois à Salé" 8 mai 1758.

(26): A.N.Aff.Etr. B III-10, f° 108-109, Lettre de M. Le Comte de Vergenne, 1er août 1774 au conseil du Roi.

(27): A.C.C.M. Série B/88, Lettre du 3 mai 1793.

La marine de Tripoli était toutefois gênée par l'action des chevaliers de Malte. Dan nous dit que sur vingt cinq bâtiments ronds, les chrétiens en avaient détruit dix sept ou dix huit.

A la fin de XVII^{ème} siècle, la flotte comprenait "onze navires corsaires, quelques barques, trois galiotes à rames de seize bancs. Leurs matelots, des esclaves chrétiens..."(28)

Tunis disposait , en 1634, de quatorze polacres ou vaisseaux ronds (29). Mais un concours de circonstances défavorables amena cette organisation, combien solide au XVII^{ème} à la décadence au début du XIX^{ème} siècle. Un antiquaire amateur, le sieur Caroni, n'avait pu compter, en 1804, qu'une frégate, deux chébecs "qu'on vient d'obtenir du Roi d'Espagne" et d'environ une douzaine de chaloupes canonnières "mal équipées".

Même les fortifications anti-croisières étaient modestes. Le château de La Goulette, restauré sur l'ancien qui fut édifié par les Espagnols, n'était armé que d'une douzaine de canons en plus de quelques redoutes et une batterie à fleur d'eau (30).

Des quatre marines du Maghrib, celle d'Alger, comme le soulignent les historiens, les diplomates et les agents, était la plus puissante. Dan ne le cache point: "Il faut dit-il, avouer, que ceux d'Alger emportent le prix, soit en richesse, soit en vaisseaux et en force, étant bien certain qu'eux seuls arment plus en course que ne font ensemble tous les autres pirates des villes de Barbaries" (31).

Les Pères Godeffroy et Philemon de La Motte furent du même avis, un siècle plus tard: "Entre toutes les puissances de Barbarie, disent-ils, les Algériens, sur mer, sont les plus forts pour la bonté et le nombre de leurs vaisseaux qui ont d'environ vingt cinq depuis dix huit à soixante canons" (32).

C- LA COMPOSITION

La marine d'Alger connût, à travers son histoire, une relative diversité dictée par les besoins et les circonstances.

Elle connut, également, une certaine évolution voulue par les progrès techniques. Les navires côtiers et ceux de haute mer comprenaient plusieurs types.

(28): A.N.Marine B7/49 (1692).

(29): Dan, op. cit. p. 279.

(30): Détails dans Revue Tunisienne, 1977.

(31): Dan op. cit. p. 255.

(32): Etat du Royaume de Barbarie, p. 106.

1. La galère

Ce bâtiment demeura longtemps l'instrument de combat, sans cesse engagé dans de multiples opérations de surveillance, de police, de course ou de piraterie.

Ses caractéristiques étaient les suivantes: cent vingt à cent quarante pieds de long, quatorze à vingt de large ^(32bis). La galère du XVI^{ème} siècle était dotée de deux ou trois mâts, un château d'avant, un de poupe avec des canons et des postes pour la mousqueterie à la proue, un éperon de dix à quatorze pieds de long, doublé de fer qui s'enfonçait, le cas échéant, dans les flancs de l'adversaire. Le nombre de bancs variait de vingt sept à trente selon l'importance de l'unité. Les rames avaient trente à quarante pieds de long. L'artillerie consistait en un canon, à l'avant, tirant des boulets de quarante à soixante livres. Il était souvent flanqué d'une ou deux pièces. L'arrière disposait d'une quinzaine de bouches à feu. Conçu avec un pont unique, et au dessous, des compartiments abritant équipage et matériel, tel fut le navire qui avait régenté la Méditerranée durant des siècles.

Cependant, la galère algérienne était un peu différente de sa rivale européenne, par le mode de construction, de chargement, de flottaison et par la mission qui lui incombait.

Les bâtiments européens étaient élevés au dessus de l'eau, pourvus d'une encombrante artillerie, alourdis par des tonnes de munitions, de vivres et d'objets divers. Les riches ornements de leur avant pesaient lourd, d'où les difficultés de traction et de manoeuvre. Le château de poupe exagérément haut, n'était nullement fait pour améliorer la vitesse. Voguant lentement, ils étaient une proie facile. Monuments d'architecture navale, certes, ils étaient peu efficaces lors des rencontres avec les Algériens.

La galère de la Régence était beaucoup plus petite; elle n'avait qu'un mât et un seul canon appelé "coursier". Elle était dépourvue de château de proue. Par ces caractéristiques, elle s'apparentait à la galiote. Basse sur l'eau, elle ne portait que l'indispensable. Tout y était sacrifié à la légèreté et à la rapidité. Elle volait plutôt sur les flots "comme les oiseaux de mer" et ne mettait que peu de temps pour atteindre son objectif ou disparaître au grand désespoir de l'ennemi. Le Père Dan trouvait ces unités pareilles à: "des aigles... des reines de la mer... Les autres navires sont les esclaves des vents."

A l'avant, un canon de longue portée: c'était en principe toute l'artillerie de bord. A l'arrière, on plaçait parfois une coulevrine pour servir de pièce de chasse. La proue était basse et étroite. Les charges consistaient principalement, en vivres pour une trentaine de jours. Son seul défaut: elle ne pouvait braver le gros temps! Son handicap: la faiblesse de son artillerie et sa vulnérabilité.

(32bis): D'après Aymard (Braudel, Mélanges... I, 50, citant Jurien de la Gravière) vers 1550, les galères vénitienes mesuraient près de 42m de long, un peu plus de 5m de large et 1,725 de haut. Vers 1691, à Marseille, ces bâtiments mesuraient 46,777m de long et 5,847 de large et 2,328 de creux.

Toutefois la galère avait ses détracteurs: qui n'appréciaient guère sa construction compliquée, la faiblesse de son artillerie, sa vulnérabilité, son usage limité à la bonne saison, son incapacité à braver le gros temps et surtout que son moteur humain coûtait cher...

Malgré ce grave inconvénient, elle fut longtemps l'objet d'admiration des gens de métier. Les descriptions élogieuses ne manquaient point: "Nef très élancée, finement pour la vitesse et pour la poursuite, pour l'abordage et pour le corps à corps[...] En somme, un monstre marin ...". Ainsi conçue, ses qualités offensives la rendaient redoutable, elle donnait mieux la chasse aux navires ennemis, attaquait aisément, fuyait facilement, car son étroitesse lui conférait une pénétration exceptionnelle dans l'eau.

Devant cette supériorité de la galère de la Régence, le sieur de la Guette, Intendant Général de Toulon, pouvait dire: "Ce n'est point le défaut de nos vaisseaux s'ils ne cheminent pas aussi vite que ceux des corsaires turcs, mais la différence tient que les nôtres se chargent trop de canons, de victuailles et de bagages au lieu de quoi les Barbares ne se servent que de l'artillerie légère, ne portent que six semaines ou deux mois de victuailles et comme point de bagages" (33).

Il suggérait au Ministre "d'ordonner à tout capitaine de se charger de bagages et de n'embarquer ni vaches ni moutons, ni pourceaux [...] Il faudra, petit à petit, établir cette frugalité première" (34).

Par les qualités de construction et les prouesses sur les flots, la galère d'Alger était devenue un modèle à imiter, une technique à copier.

Colbert ordonnait à Trubert de: "faire demeurer dans le port de Toulon, le charpentier qui s'est trouvé parmi les esclaves délivrés, qui a appris la méthode de bâtir des frégates légères et leur donner un excellent gabarit, étant certain qu'il faut profiter de son industrie et de son expérience et que tous les petits bâtiments qui ont été faits jusqu'ici n'ont pas la vitesse et ne sont pas si légers de voile que ceux de ces corsaires"(35).

Plus d'un siècle après, la légèreté de notre galère faisait parler d'elle avec envie. Basse, rapide, difficile à découvrir en mer, elle avait l'avantage de la surprise.

"Il a été remarqué, dit un document, qu'il est presque impossible aux bâtiments français d'approcher de la légèreté des barbaresques, surtout pour les galiotes à ramer et autres petits bâtiments parce que cette légèreté provient du grand nombre d'hommes qu'ils y mettent proportionnellement aux bâtiments et de leur peu de chargement en vivres et en agrès, ce qui ne peut convenir aux nations d'Europe" (36).

(33): A.N.Aff.Etr. Lettre à Colbert, 14 novembre 1662.

(34): A.N.Aff.Etr. Lettre au même ministre, 5 décembre 1662.

(35): A.N.Aff.Etr. B I-115, Lettre du 4 novembre 1667.

(36): A.N.Aff.Etr. B III-305, Année 1775.

Conçue pour la vitesse, la galère était propulsée par l'aviron manoeuvré par une chiourme éprouvée clouée sur vingt cinq ou vingt six bancs. De Grammont insiste sur le rôle des rameurs. "Les lourds bâtiments chrétiens, dit-il, parvenaient à peine à réunir six à huit rameurs par banc." les Algériens n'en avaient jamais moins de dix, tous gens formés et expérimentés. Ceux des vaisseaux européens étaient, par contre, et dans la majorité des cas, "recrutés dans les prisons, parmi le rebut des malfaiteurs". Les premiers assuraient seuls la supériorité de vitesse. "C'était la vapeur de ce temps-là ...".(37)

2. Le chébec

On l'avait défini comme "le bâtiment de la Méditerranée destiné à la guerre". L'origine du mot reste à chercher dans la langue arabe. *Chebbāk* vient de chabka = filet .

Le petit bâtiment aurait été, au début, un bateau de pêche au filet, puis, petit à petit, le navire changea de vocation et acquit renommée et popularité. Parlant des chébecs, Bouchet écrit qu'ils étaient: "des navires dont la silhouette est restée longtemps familière aux riverains de la Méditerranée et constituaient, en fait un type de bateaux d'une originalité certaine et dont l'histoire attachante va de la période glorieuse de leurs exploits de corsaires jusqu'aux temps plus récents"(38).

De la famille des galères, le chébec était long, fin, léger, à faible tirant d'eau, portant deux ou trois mâts latins (39) marchant aussi bien à la voile qu'à la rame, donc mixte et quel avantage! On pouvait aisément le tirer à terre en cas de nécessité, sa coque étant fine et élancée.

Il était d'une grande maniabilité et d'une rapidité supérieure à celle de beaucoup de bâtiments. Armé de douze à trente canons et d'un déplacement maximum de cent cinquante tonnes (40).

Grâce à ses qualités, il était un redoutable coursier qui se jouait des lourds bateaux de commerce et des croiseurs ennemis. Il remplaça, dès le XVIII^{ème} siècle la galère et la galéasse qui malgré les immenses services rendus, furent déclassées par le chébec pour affronter les vaisseaux et frégates dont les qualités nautiques et la puissance de feu n'étaient pas à dédaigner. D'autre part, le recrutement et l'entretien des galériens devenaient de plus en plus coûteux. Enfin, l'apparition dans les mers du Levant, des escadres s'avéra un grand danger. C'est pourquoi le choix des Algériens se porta sur le chébec. Ils en firent le navire des combats éclairs et efficaces. A cette raison s'ajoute

(37): La course, L'esclavage... p. 20.

(38): Bouchet, "Le chébec", Revue Neptunia, 4/1946.

(39): Appelés arbres dans le langage des marins.

(40): Le tonneau: unité internationale de volume pour le jaugeage des navires, équivalent de cent pieds cubes britanniques, soit 2,83 m³.

celle qu'ils étaient insaisissables et peu exigeants. Avec eux, la course prit de l'ampleur et la guerre de l'intensité. La France qui décida de dissoudre, en 1748, le corps des galères, se hâta de construire des chébecs dans l'espoir de combattre les Algériens avec le même type de navire que celui utilisé par la Régence.

L'Amiral Paris joint ses éloges à ceux des autres spécialistes qui ont étudié le chébec. "Il a été, dit-il, le plus élégant des navires de la Méditerranée. Il a été spécialement employé à la course à cause de sa marche et de l'aide de ses avirons. ses canons étaient toujours de petit calibre ..." (41).

Après la paix de 1815, le chébec disparut en Europe, mais ici il fut utilisé, jusqu'à la fin de la Régence.

3. Le brigantin

Petit navire de la famille des galères. Pantero Pantera le décrit comme un peu plus petit que la galiote mais ayant la même forme à cela près, qu'il n'a pas la coursive si élevée que la galiote. Il est ponté, porte une seule voile qui est la voile de maître. Il a de huit à seize bancs à un seul rameur. Ses rames, longues et minces sont d'un maniement facile.

Rapides et commodes (ils occupent peu de place), les brigantins étaient très prisés en Algérie. Ils avaient fait leurs preuves dans la course. D'après Jal, "les Turcs s'en servaient plus que les Chrétiens" (42).

4. La galéasse

La galéasse désignait, au début, une grande galère. Elle accueillit tôt, une artillerie imposante. Elle était présente dans toutes les grandes batailles navales où elle joua un rôle déterminant, notamment à Lepante (1571).

5. Les autres types de navires

La marine d'Alger utilisa également la frégate (*al fargâta*), unité de guerre d'un tonnage supérieur à celui de la corvette; le brick (*al bric*), unité d'un petit tonnage à deux mâts et à deux voiles carrées; la polacre (*al blâcra*) navire à trois mâts et à voiles carrées mais d'un rang inférieur; *al harrâqa*, *al lanjûr*, *al chaqf*, *al falûka*, *al kanbrî*, *al ghurâb*, *al chitiya* (43). La tartane était un petit bâtiment en usage en Méditerranée mais il ne supportait qu'une voile triangulaire.

(41): Revue Neptunia, n° 117/1975.

(42): Jal, Glossaire, I, 342-343.

(43): En espagnol: saetya; en italien: scattia.

Cette variété de navires, différents par la grandeur, la forme, la mâture, la voilure et le gréement, étaient armés en guerre ou destinés au cabotage.

Au cours de ces trois siècles d'activité ininterrompue, les navires de la Régence devaient nécessairement subir des modifications ou laisser la place à une génération de bâtiments.

vers la fin de XVI^{ème} siècle, les marines d'Europe avaient évolué très sensiblement sur le plan technique. Quelques années auparavant, les galéasses vénitiennes, véritables galères de haut bord, devaient jouer un rôle décisif dans la bataille de Lépante. Les galions⁽⁴⁴⁾ d'Espagne furent suréquipés et chargés d'artillerie. D'une manière générale, les bâtiments européens furent conçus très haut pour ne pas être abordés sans difficulté.

Cette évolution avait des répercussions sur la marine algérienne qui adopta, dès le début du XVII^{ème} siècle, les bateaux ronds. On les appelait ainsi parce qu'ils étaient trois ou quatre fois plus longs que larges, alors que les autres étaient six à huit fois plus longs que larges.

Ces navires ne se déplaçaient qu'à la voile. Ils étaient moins rapides dans leur évolution mais ils présentaient des avantages certains. Ils étaient plus résistants que les galères. Celles-ci n'appareillaient qu'en été et ne se hasardaient guère hors du bassin occidental de la Méditerranée. Les nouvelles unités, par contre, sortaient toute l'année et s'aventuraient, aussi bien, dans l'Atlantique que dans la Méditerranée orientale. C'est en 1617 que huit vaisseaux, bien armés, débarquèrent à Madère ⁽⁴⁵⁾ Une armée de plusieurs centaines d'hommes, ravagèrent l'île et rentrèrent à Alger avec un riche butin et de nombreux captifs.

L'introduction des techniques nautiques modernes, la possibilité de naviguer tantôt à la rame et tantôt à la voile, les bonnes qualités de l'armement, assurèrent, à la marine algérienne, une supériorité durant le XVII^{ème} siècle notamment, par rapport aux autres, demeurées archaïques et fidèles à des formules périmées.

D- MARINE NATIONALE OU MARINE PRIVEE

Au sujet de la propriété des navires de la marine d'Alger, la question fut posée très tôt. Avait-on affaire à un bien de l'Etat ou à celui des particuliers?

(44): Les Algériens ne semblent pas avoir acquis le galion sinon comme bâtiment de prestige. Hasan ibn Khayr al Dine en avait un de soixante canons (Tenenti A., La Marine Vénitienne avant Lépante, Paris 1962, p. 48)

(45): Ile sous domination portugaise, à l'ouest du Maroc, 740 km².

Historiens et voyageurs sont d'accord pour dire que le gouvernement, comme les sujets, disposaient de vaisseaux ⁽⁴⁶⁾ même, si par moment, le principal armateur était le "Beylik".

Mais d'autres sources indiquent le contraire.

"Il n'y a qu'un seul (navire) qui appartienne à l'Etat, souligne un document de l'époque, les autres sont à des particuliers qui les arment quand bon leur semble et qui vont avec, où il leur plaît, après avoir demandé, toutefois, permission au Dey qui ne la refuse jamais" ⁽⁴⁷⁾.

Laugier de Tassy est de cette opinion : Le Dey disposait d'un vaisseau assigné à l'amiral. En 1722, le Dey Muhammad Efendi "fit approprier une pinque hollandaise pour en faire le vaisseau de l'Etat"⁽⁴⁸⁾. On l'appelait le Deylik. Il avait ses magasins propres et assez bien munis ⁽⁴⁹⁾.

Quant aux particuliers, ils appartenaient à toutes les classes sociales du pays: *Khaznadar, Wakil al Hardj, Bait al-maldji, Rais, Bey du Ponant, Bey du Midi, Bey de l'Est*, gouverneur de Cherchel, *mucallim al Safain*, commerçants, juifs, petites gens. Il y avait même des associations de plusieurs bourses modestes. Les frais, les coûts d'entretien et de sorties prolongées exigeaient, en effet, des capitaux importants. Les nécessités financières expliquent, pourquoi, le Diwân seul ne pouvait avoir le monopole de la course. Les riches négociants avaient une part appréciable dans l'armement. Les bâtiments changeaient de mains en toute liberté. En 1743, "le nommé Abd al Qâdir, marchand d'Alger, vend le vaisseau "Neptune", de fabrique anglaise, ancré au port, à M. J.Caisse, négociant à Marseille" ⁽⁵⁰⁾.

Lorsqu'un navire du beylik ou des privés disparaissait en mer ou était capturé par l'ennemi, "la République ou les particuliers étaient dans l'obligation d'en substituer un autre". Dans le cas où le particulier était dans l'incapacité d'en acquérir un autre, ses parents étaient mis en demeure "de suppléer à cela afin que l'Etat ne perde rien" ⁽⁵¹⁾. Laugier de Tassy trouvait ces contraintes une sage maxime de l'Etat: "La République ne souffre jamais de diminution dans sa puissance"⁽⁵²⁾. La force ne devait pas être limitée dans son accroissement. Dès qu'un navire était pris ou perdu il était remplacé par un autre égal ou plus fort, mais jamais plus petit ⁽⁵³⁾.

(46): Arvieux, Mémoires, V, p. 264; Fau, Voyage, R.A., 1940, p. 255.

(47): A.N. Collection Saint Priest, Correspondance secondaire, Registre 127 - Barbarie et Alger.

Il faut rappeler qu'en Europe, au XVI^{ème} siècle, les vaisseaux royaux ne constituaient qu'un élément des flottes réunies pour le combat. "Seule Venise et l'Empire ottoman disposaient d'une flotte marine de guerre" (Lapeyre, Les Monarchies européennes du XVI^{ème} siècle, p. 325).

(48): Histoire d'Alger, p. 261.

(49): Le Roy, Etat du Gouvernement du Royaume d'Alger, p. 99.

(50): A.C.C.M. Série J 1363, Lettre du P.Thomas, consul à Alger, 28 septembre 1743.

(51): Fau, Voyage, R.A., 1940, p. 255.

(52): Histoire... p. 262.

(53): Morgan, Histoire des Etats barbaresques, II, pp. 107-108.

S'il était permis aux armateurs de choisir leurs sorties et programmer leurs croisières, il était des moments où cette liberté connaissait de sévères restrictions. Les particuliers étaient tenus de faire passer l'intérêt de la nation avant le leur. Le transport des garnisons et de leurs provisions, les ordres du Dey, le devoir d'apporter un soutien militaire et logistique au Sultan ne devaient souffrir en aucun cas, ni hésitation ni discussion.⁽⁵⁴⁾

Vers la fin de la période que nous examinons, une nette évolution se dessina. Le contrôle de l'Etat sur les affaires de la marine devint quasi-exclusif. Les navires étaient biens du Dey, donc biens du gouvernement. Le privé ne pouvait plus armer pour son propre compte. Il lui était seulement permis d'avoir de petites embarcations avec lesquelles on faisait du cabotage⁽⁵⁵⁾.

Propriété privée ou bien de l'Etat, le navire était farouchement protégé par les lois de la Régence. Le moindre dommage subi en mer pouvait conduire à un conflit armé.

Mais on nous dit par ailleurs que les bateaux qui faisaient régulièrement le trafic entre Alger et les Etats de Sardaigne et portaient la poste appartenaient, bien qu'ils arborassent le pavillon sarde, à diverses autorités algériennes. En effet le brick *la Stella*, commandé par le capitaine G.Schiaffino et le brick *Lamô*, commandé par J.Schiaffino avaient été achetés par l'Agha commandant en chef des troupes; le bateau dénommé *La Volanta di Dio*, commandé par le capitaine J.Baptiste appartenait au ministre de la marine et le bateau *La Fortuna* était la propriété du directeur du trésor.

Tous les autres bâtiments avaient le pavillon algérien et la majeure partie était armée en guerre. Le plus important des dits bateaux était la goélette "Mansour", commandé par Rais Osmane. Ce navire avait été construit au chantier d'Alger par un génois, J.Dodaro"⁽⁵⁶⁾

Un incident naval eut lieu en 1788: un corsaire algérien ayant été coulé par le vaisseau français "Le Partenope" près des côtes de Provence, le Dey voulut que la France en fut responsable et menaça le Consul de Kerky de déclarer la guerre à sa nation si elle ne remplaçait pas, immédiatement, le bâtiment perdu. Le Consul proposa de l'argent, mais le *Khaznâdji* repoussa cette offre, exigeant un navire tout semblable. Le gouvernement français, considérant les circonstances dans lesquelles on se trouvait, fut obligé de consentir à cette exigence de l'*Odjaq* "dans l'intérêt de la paix qui menaçait, à chaque instant, d'être troublée"⁽⁵⁷⁾.

(54): L'Espagne, avant Philippe II tout au moins, s'était contentée d'une rudimentaire marine royale. Les Rois avaient peu investi dans la construction navale. "Ils ont recouru, écrit H.Lapeyre, Philippe II lui-même, au système traditionnel de l'asiento y embargo. L'Etat concluait des contrats avec des particuliers pour la location de navires, se chargeait de leur entretien et procédait à des réquisitions..." (op. cit. p. 325)

(55): Rozet, Voyages, III, p. 379.

(56): Modica, "Dattali...", B.S.G.A., 1914, p. 81.

(57): De Kerky, Mémoires sur Alger, 1791, édit. Esquer, 1927.

E- DE L'APPELLATION DES NAVIRES

Les bâtiments algériens avaient-ils, à l'instar des autres, un nom pour les distinguer ? Comment était attribué ce nom ?

On disait, du moins au début, chébec du Rais 'Umar, frégate du Rais Hadj 'Ali. Donc, le nom du commandant "marquait" le navire. On ajoutait parfois un qualificatif: on disait alors, la polacre noire d'un tel, le brick neuf d'un tel.

L'origine du bâtiment servait également à le distinguer des autres. Telle frégate s'appelait "al amrkiyya" (l'américaine) parce qu'elle fut offerte par les Etats-Unis. Telle autre se nommait "al burtughâsia" (la portugaise) car elle fut prise aux Portugais.

Cependant, au XVI^{ème}, la flotte grandit, les prises furent nombreuses et l'origine souvent problématique. Aux noms islamiques "la victoire de l'Islam", "l'Objet de la providence divine", " la Clef de la Guerre sainte", on ajoutait d'autres, d'après les figures que portaient les poupes : un rosier, une perle, un citronnier, un tournesol, deux cyprès, sept étoiles, deux antilopes... D'après Turbet-Delof, les Européens donnèrent aux navires de la Régence, le nom de ces représentations. Ainsi, on avait " Le Lion Blanc", " La Rose d'Or", "les Grandes Gazelles", "le Croissant", "le Citronnier Doré" (58) et autant de noms qu'il y avait de dessins ou d'images sur l'arrière du bateau.

Au XVII^{ème} siècle, les appellations étaient très diverses. Un tableau dressé en 1662 nous donne :

* Le navire amiral "le pot à fleurs"	36 pièces,
* "Le Dragon à sept têtes"	36 pièces,
* " Le Poivrier"	36 pièces,
* "Le Neptune"	36 pièces,
* "La Fontaine"	34 pièces,
* "Le Griffon"	36 pièces,
* "Le Dragon Vert"	36 pièces,
* "Le Soleil (commandé par un renégat)	34 pièces.
* "Le Cheval Blanc"	34 pièces.
* "Les Sept Etoiles"	34 pièces,
* "Le Croissant"	32 pièces,
* "L'Arbre aux Lions"	20 pièces,

(58): Turbet-Delof, "Noms de navires algériens au XVII^{ème} siècle", Revue Internationale d'Onomastique, 3/1970, pp. 213-219.

- * "Le Roi Louis" (pris aux Français) 26 pièces,
- * "Le Charité" (pris aux Hollandais) 26 pièces,
- * "Le Perroquet" (brûlé par les Anglais) 6 à 7 pièces,
- * "L'Olivier" (construit depuis peu à Alger) 36 pièces.⁽⁵⁹⁾

Un état dressé par le Consul Piolle nous donne d'autres noms :

- * "La Rose d'Or" deux ponts, amiral 'Ali Rais, 70 pièces, 20 pierriers;
- * "Sept Etoiles", 'Ali Rais Balou (flamand), 30 pièces, 10 pierriers;
- * "Lion d'Or", Agibit Allah Rais, 32 pièces et 10 pierriers de fonte.
- * "Le Cheval Blanc" mentionné en 1686 appartenait au Pacha ⁽⁶⁰⁾

Parmi les navires célèbres de ce siècle, "Le Soleil" passait pour le meilleur bâtiment de la marine. Les rapports le qualifiaient "d'orgueil de la flotte algérienne". C'était une unité de 32 canons, susceptible d'en porter plus et de cent soixante dix hommes d'équipage. Il fut capturé en 1687 par le Duc de Mortemart dans des circonstances violant la morale et les traités. "Le Soleil" effectuait une croisière dans l'Atlantique et en Mer du Nord. Se croyant en paix avec les Français, il s'était laissé prendre sans combat "prise qui n'apportait aucune gloire nouvelle au pavillon fleur de Lys car elle s'apparentait plus à un abus de confiance qu'au combat loyal"⁽⁶¹⁾.

Au XVIII^{ème}, on parlait souvent de la frégate "La Mule" (prise sur les Portugais) et de la corvette "le Macho", de vingt deux canons, commandée par Rais Sulaymân. Elle fut achetée, le 25 juillet 1749, par un armateur d'Alger, Sidi Hasan *Khaznâdjî* "de la chambre du Dey", à un Anglais "qui l'avait prise ci- devant sur les Espagols" ⁽⁶²⁾.

(59): A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, t. 13 (Malte), 1532-1754.

Mémoires et états des navires qui se trouvent à Alger au mois d'avril 1662.

(60): A.C.C.M. Série J 1332, Lettre du 23 mai 1686.

(61): Boyer, "La chiourme turque...", R.O.M.M. 6/1969.

Un traité de paix signé le 24 septembre 1689 prescrit, article IV: "Les bâtiments français arrêtés dans le port d'Alger contre la bonne foi seront rendus, avec tous leurs agrès, canons; munitions, armes, marchandises, effets et équipages ou la juste valeur suivant la liquidation qui en sera faite par le sieur Mercadier, consul de la nation française, moyennant quoi, l'Empereur de France consentira à la restitution du vaisseau "Le Soleil" et des deux caravelles: "Le Perroquet" et le "Dragon" pris par le vaisseau de Sa Majesté avec leurs agrès, canons, effets et équipages".

(62): A.C.C.M. Série E/57: Etats des années 1750-1753, Série J 1365, Etats de 1749.

Lemaire décrit la cérémonie de réception: "L'on a tiré le canon et fait des réjouissances pour cette augmentation des forces maritimes. Ce bâtiment était corsaire espagnol et avait gêné le commerce anglais pendant la guerre parce que c'était un excellent voilier. Les Anglais s'en sont servis pour le même usage. La paix revenue, ils l'ont vendu aux Algériens".

Le navire appartenant à Muhammad Khûja al milh (secrétaire au sel) s'appelait "Sardûk al Marsâ" (le coq du port); le Rais Ibn Nafra commandait un bâtiment nommé "Al Ghûl" (l'Ogre). Dans sa notice sur le Dey al Hadj Bâcha, Al Zakhâr dit qu'il avait fait construire une corvette connue sous le nom de "Al Sakrân".

La marine de guerre et la flotte marchande comprenaient, dans ce premier tiers du XIX^{ème} siècle, des navires de tous les types: "la Rachelle" (Rais Hâdj Sittow), "la Compagnie", "Al Ahrâm", "Al Yûsuf" (Rais Muhammad Agha), "Al Mabrûk" (Rais al Hâdj Muhammad ibn Sulaymân), "La Caméra" (Rais Dechman), Al Masûda" (Rais Ahmad 'Amûr", "Li Tre Fratelli" (Rais Ahmad), "Tamira" (Rais Ahmad Hamîda) et "Il Giosppino" (Rais Boudjem'aa).(63)

Bianchi qui accompagnait le Comte de la Bretonnière à Alger, en 1829, prétend, dans sa relation, que "pour la première fois, en 1825, les Algériens donnèrent, à l'imitation des Européens, des noms particuliers à leurs navires de guerre". Ce qui est inexact.

Le tableau dressé par ce visiteur porte des noms arabes, turcs ou persans :

- Frégates :

- * "Miftâhi-Djihan" (la clé du monde) 52 canons,
- * "Ibn al Ghawwâs" (le fils du Plongeur) 50 canons,
- * "Neferi al Iskander" (l'Alexandre) 36 canons,

- Corvettes :

- * "Mezaheri Istafié" 36 canons,
- * "Fassia" 36 canons,

- Brigs :

- * "Nimeti Khouda" (le Don de Dieu) 18 canons,
- * "Mudjêrès" (le Porteur de Bonnes Nouvelles) 36 canons,

- Goelettes :

- * "Feth al Islâm" 24 canons,
- * "Dlairan" (le chevreuil) 16 canons,
- * "Tongarda" 14 canons,
- * "Thuraya" (la Pléiade)
- * "Chahini derya" (le Faucon de mer)

- Polacre :

- * "Zaghâr" (le lévrier) 20 canons,

- Chébec :

- * "Mayûrqa" (Majorque) 20 canons.

(63): Bâtiment pris par les Français en 1816. intéressant dossier aux A.N.AFF.Etr. Mémoires et Documents, T. 14, Algérie (1790-1827).

F- PAVILLONS D'ALGER

La Régence d'Alger, comme toutes les nations de l'époque, disposait d'un grand nombre de pavillons et étendards à l'intérieur du pays et en mer, sur ses navires.

Un drapeau, rouge uni, était porté par un grand mât, surmonté d'une boule de cuivre, fixé sur le belvédère du Dey. Le jour des fêtes, tandis que le pavillon rouge flottait sur les autres ports, on hissait à la Qasba un grand étendard vert tout brodé d'or.

Un ancien ouvrage d'un auteur anonyme, édité à la Haye, chez Van Den Keiboom, en 1737, sous le titre : "La connaissance des pavillons et bannières que la plupart des nations arborent en mer", consacre les dix dernières planches de modèles d'emblèmes aux drapeaux de l'empire ottoman, des régences du Maghrib, particulièrement ceux d'Alger.

En 1701, le pavillon algérien était encore blanc et pointu par le bout, d'où la confusion avec ceux des autres nations. La France en demanda une modification, mais en vain. Quand il flottait sur les navires, le pavillon était souvent orné d'étoiles ou de croissants dont le nombre et l'arrangement variaient au gré du Raïs.

G- NAVIGATION EN ESCADRE

Quand plusieurs unités sortaient combattre aux côtés du Sultan ou aller en course, il leur fallait tout un système précis de navigation pour communiquer, exécuter les ordres de se rassembler ou de se disperser, d'avancer ou de reculer, de faire feu ou de cesser le combat.

En juillet 1559, quatorze corsaires chassaient près de Niebla, en Andalousie; deux ans plus tard, ils étaient quatorze encore près de Santi Petri, au large de Séville. En août 1563, neuf navires algériens apparaissaient entre Gênes et Savone, en septembre, ils étaient treize sur la côte corse. la même année, trente deux menaçaient la côte de Calabre. En mai 1564, l'escadre forte de quarante deux voiles surgit devant l'Ile d'Elbe, pendant qu'une autre de quarante longeait le littoral du Languedoc (64).

La navigation par petits groupes était recommandée. "les quatre grosses galiotes du Dey, écrit le consul Durand, viennent d'être mises en mer... croisent apparemment cet été... Il y a cinq vaisseaux de compagnie dehors qui ont déjà apporté ici un vaisseau vénitien appelé *La Indivissa*... Trois autres sortiront dans huit jours, trois autres huit jours après, le Dey leur ordonnant d'aller ainsi par escadre"(65). Jusqu'au dernier jour de son existence, la marine dépêchait des formations en Orient ou dans le détroit de Gibraltar. Dans de telles circonstances, les marins disposaient d'un matériel approprié et d'une tactique rudimentaire certes, mais dont l'efficacité fut maintes fois prouvée.

Ils utilisaient un livre dit des signaux. A l'aide de pavillons anglais, américains, danois, génois, français ou espagnols, nos marins se communiquaient les renseignements

(64): Braudel, *La Méditerranée...* II, pp. 203-204.

(65): Grammont, *Correspondance des Consuls*, pp. 99-100

et les instructions concernant les côtes ennemies, les navires rencontrés, les manoeuvres à effectuer, l'ordre d'attaque ou de repli, la visite des bâtiments étrangers ou la demande de secours.

On les utilisait, également, pour mettre en panne ou pour mettre le cap sur la côte.

On distinguait des signaux de nuit, exécutés à l'aide de fanaux. Un des bâtiments qui captura d'Aranda avait "une lanterne à la poupe pour donner le signal à ses compagnons"⁽⁶⁶⁾. Et les signaux de jour s'effectuaient avec des pavillons et des flammes. Chébecs, frégates, goélettes, bricks avaient leur propre système. En mer, quand l'emblème d'un saint d'Alger était hissé au grand mât, tous les bâtiments de la Régence devaient se diriger vers lui.

Voici un exemple de signaux lors d'une rencontre avec un corsaire anglais:

"Si, en pleine mer, un navire de guerre anglais nous donne la chasse, le drapeau algérien de poupe sera hissé au grand mât avec le pavillon anglais et deux coups de canon, sans boulet, seront tirés sous le vent. Si, de leur côté, les mécréants hissent le drapeau de poupe (algérien) avec leur pavillon au grand mât et tirent deux coups de canons sans boulet sous le vent, le navire rencontré est anglais. Ensuite, il sera tiré de notre côté un coup de canon sans boulet; s'il est également tiré un coup de canon sans boulet du côté des mécréants, il est anglais. Si pendant la nuit, nous donnons la chasse aux mécréants ou que ceux-ci nous donnent la chasse, un fanal sera hissé au grand mât et un coup de canon sans boulet sera tiré. Ne négligez pas ces prescriptions"⁽⁶⁷⁾.

(66): Aranda, Relation, p. 5.

(67): Devoulx, Le livre des signaux de la flotte algérienne, p. 13.

Chapitre V

LES HOMMES

*"Et pourquoi craindrai-je cette eau
où j'ai passé toute ma vie?
Ces vents ont flatté mon berceau
Ces flots ont été ma patrie
Et puisqu'un jour il faut mourir
Un franc marin qui fuit la terre
doit rendre le dernier soupir
Dans la vague qui fut sa mère!"*

Edmond CORBIERE

La diversité des tâches sur un navire exigeait un personnel aussi nombreux que spécialisé. On y trouvait des hommes de tous les âges, de toutes les conditions sociales et de toutes les ethnies: Turcs, Maghribins, Andalous, Européens convertis et Juifs. Tous furent les acteurs fameux des grands drames de la mer.

Dans ce monde étrange et cosmopolite, le dénominateur commun était l'amour de l'aventure, les dispositions aux longues croisières, l'expérience de la navigation au large, de nuit et de jour. Ils étaient tous bien rompus au "matelotage".

Navigateurs virtuoses, ces marins étaient nés pour les coups durs. Leur vraie patrie était le navire, seul univers où l'on pouvait évoluer à sa guise, réussir sa vie, forcer le destin et concrétiser ses rêves. "Là fut son berceau! là sa tombe!"⁽¹⁾.

Dès l'enfance, ces gens de mer s'étaient familiarisés avec le perfide élément et s'étaient habitués aux risques du métier. Une fois à terre, ils se sentaient dépaysés, car ils s'étaient fait des flots une seconde nature.

Sans cesse mis à l'épreuve, ils furent durement façonnés par l'implacable combat et par la gravité des situations. Rien ne peut mieux décrire le marin d'Alger que ces lignes d'un contemporain visiblement du métier: "En mer, il est le maître, rien n'est plus grand et plus fort que lui, son navire, il l'a fait; l'immensité, il la parcourt et en sillonne, à son gré, la superficie. Le vent de mer, ameute-t-il contre lui ses bouffées et ses lames? Il mesure de sang froid la somme de résistance qu'il faut lui offrir et ne cédera que pouce à pouce".

L'homme trop prudent ou hanté par des craintes et des appréhensions ne pouvait, en aucun cas, faire partie de ce monde mouvementé, encore moins diriger des batailles ou porter de la vie et de la fortune d'un équipage.

(1): Hugo (V.), Odes et Ballades, oeuvres complètes, 3ème livre, t.1, p. 48.

Chroniqueurs et historiens de bonne foi furent en grande partie, unanimes sur les qualités maîtresses de nos marins. Ils furent frappés par "la hardiesse et l'audace" de ces gens qui manquaient à bien des navigateurs de l'époque. Un des premiers observateurs de la marine algérienne fut Haëdo. "Les Algériens, dit-il, travaillent toute l'année aux oeuvres de la navigation que ce soit en mobilisant leur escadres ou leurs unités ou bien en les entretenant en parfait état de navigabilité".

Alors que Kersaint voyait dans les marins d'Alger: "Des équipages bien ameutés, bien disciplinés [...] jour et nuit attentifs et en état d'alerte, toujours en exercice ...", il trouvait les marins français de "simple milice de la mer, habitués aux trajets d'aller et venir à nos colonies en escadre [...] portés naturellement à la mollesse et à l'oisiveté" (2).

C'est sur le terrain que l'on jugera. En 1671, des expéditions furent décidées en France contre les Salétins. On confia les missions à Chateau Renault puis au Comte d'Estrées avec, pour ordre de se rendre à Salé et y incendier les vaisseaux qui s'y trouveraient. Le résultat ayant été négatif, d'Almería fut dépêché à Porto Farina, avec douze bâtiments, un magasin flottant, trois brûlots, et deux tartanes "pour détruire les Salétins réfugiés dans ce port. "L'Amiral Tourville faisait partie de la croisière. Il commandait "Le Duc" de quarante deux canons et deux cent cinquante matelots. Poussé par les vents, le voici devant Sousse.

"Je pris, écrit-il (3), la résolution de les [Salétins] surprendre pour les brûler, la nuit, avec deux chaloupes. Je m'embarquais vers 10 heures du soir, dedans une, et après avoir recommandé mon navire à tous mes officiers [...] je m'en allai dans le port dont l'entrée est assez difficile. Je fis nager tant que je pus, droit aux bâtiments et abordai une polacre où il y avait seize pierriers, trente Turcs et deux pièces de canon; et après m'en être rendu maître et fait abandonner les Turcs, je fis mettre le feu sous le gaillard de la poupe [...] il se rencontra, par malheur, que la polacre était abordée d'un navire de guerre d'Alger qui avait combattu contre les galères de Malte, où il y avait cent Turcs dedans, et après avoir vu le feu bien allumé et avoir débordé de la polacre, tous les turcs du vaisseau se sont jetées dedans pour l'éteindre. Sans ce secours, il aurait eu quatorze bâtiments de brûlés !" (3 bis)

Le regret de Tourville est un hommage rendu à ces intrépides matelots, "troupes aguerries par les courses de mer et par les occasions fréquentes de sanglants combats(4)".

Ce monde qui naviguait toujours se divisait en quatre groupes : les Rais, l'Etat major, les matelots et marins et la compagnie d'abordage.

(2): A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, T. 13, Alger, 1720.

(3): Lettre au Ministre de la Marine, 12 avril 1671.

(3bis): Cité par Delabre, Tourville et la marine de son temps, p. 267.

(4): Dancour, Relation de Voyage, C.T., 1977, p. 317.

A- LES RAIS

"Ils firent trembler tout ce qui bougeait sur les flots !"

Comment étaient-ils physiquement? Les plumes européennes aimaient bien en tracer le portrait, peut-être pour mieux effrayer l'opinion occidentale et rendre, en même temps, ces hommes plus détestables outre Méditerranée.

"Grands et forts, des colosses... d'une corpulence supérieure à l'ordinaire... tout rasés, fors la moustache... armés jusqu'aux dents... avec au moins deux coutelas à la ceinture...les manches retroussées sur les bras, et quels bras ! les yeux rouges furieux à l'abordage... Une force de la nature contre laquelle il est inutile de se mesurer."

Ce n'est pas tout! Les rais firent couler beaucoup d'encre. Pas un aspect de leur vie ou de leur métier n'échappa aux consuls, aux chroniqueurs et aux captifs.

1- Les origines

Venus d'horizons divers, les Rais formaient, à Alger, une société cosmopolite, mais solidaire par formation et par intérêt. On y trouvait des Turcs d'origine, des sujets ottomans (5), des Coulouglis, des Andalous, des autochtones mais la grande majorité était constituée de nouveaux convertis, appelés renégats par les auteurs européens.

Au XVI^{ème} siècle, la puissance ottomane s'affirma en Méditerranée. Les Régences du Maghrib devinrent alors un vaste réceptacle de sujets européens, mécontents de leur sort et de leur souverain. Ils n'avaient chez eux aucune possibilité d'améliorer une situation à la mesure de leur capacité et de leur ambition. Ils avaient fui en terre maghribine dès le début. Les Corses vinrent par milliers. Ils avaient préféré quitter leur île, plutôt que d'accepter la domination génoise (6). L'attrait de la liberté et les possibilités d'une réussite rapide firent d'Alger un pôle d'attraction universel. Les marins y affluaient particulièrement. La majorité était des Français, des Anglais, des Flamands, des Ecosais, des Irlandais, des Danois, des Hongrois, des Slaves, des Espagnols... Mettant en garde Colbert contre l'attraction d'Alger, le commissaire Trubert lui dit, dans sa lettre du 17 août 1667: "recommander aux capitaines de ne laisser descendre personne à terre, ici, les Provençaux y prennent aussi facilement le turban qu'un bonnet de nuit."(6 bis)

(5): Husayn Kritli (de Crète) - 'Umar Rodelsi (de Rhodes) - 'Alî Ghamaout (d'Albanie) - Muhammad Iskandarun (d'Alexandrette).

(6): La Corse sera cédée à la France en 1768.

(6 bis): Emerit, Essai... C.T. 11/1955. p. 363.

2- Le nombre

La présence trop voyante d'Européens ayant choisi Alger scandalisait la chrétienté. Nicolay affirme que tous les Turcs d'Alger, en 1550, étaient d'anciens chrétiens⁽⁷⁾. Ils formaient déjà la majorité des hommes de guerre et de marine. Un rapport espagnol affirmait, en 1569, qu'il y avait ici, plus de six mille corses. Parlant des étrangers, Haëdo disait qu'ils formaient plus de la moitié des habitants de la ville. d'Aranda avait recensé, en 1641, plus de trois mille français à Alger seulement ^(7bis). Le Père Dan, particulièrement affecté par la présence et l'activité de ces "Turcs de profession" en dénombra huit mille en 1632, dont deux cents femmes. La majorité de ces dernières étaient russes ⁽⁸⁾. En 1667, le "Tableau de piété envers les captifs..." comptait quinze mille "reniés" dans Alger et Tunis ⁽⁹⁾.

La marine d'Alger les attira tout particulièrement : En 1558, alors que le Pacha était un hongrois, sur les trente trois Rais d'Alger, dix neuf étaient des convertis et deux en étaient des fils. Les deux tiers des galiotes étaient commandées par ces anciens chrétiens au grand désespoir de l'Europe.

Sur quatre vaisseaux algériens capturés par Beaulieu Persac, en 1620, trois étaient commandés par des convertis. Dans trois autres, enlevés en 1621, sur les quatre vingt marins arrêtés, quatorze étaient d'anciens chrétiens ⁽¹⁰⁾. A l'époque du Dey Mustapha Pacha (1797-1807) les nouveaux musulmans servaient dans la marine par centaines.

3- Les raisons d'un choix

On a beaucoup écrit sur les mobiles qui poussaient les chrétiens à choisir Alger, à changer de religion et à servir dans la marine. Etait-ce l'attrait de l'Islamisme? La crise de foi de ces immigrés ou l'intérêt personnel ?

a) Le profit matériel: Pour certains, "on prenait le turban pour des raisons politiques ou privées, non religieuses"⁽¹¹⁾. On devenait musulman par calcul et non par conviction^(11bis).

(7): Nicolay (Nicolas de), Les Quatre Premiers livres de Navigations Orientales, cité par Turbet-Delof, L'Afrique Barbaresque, p. 133.

Haëdo affirme qu'il n'est pas une seule nation de la Chrétienté n'ait fourni à Alger son contingent de renégats. Top. R.A., 1870, p. 419.

(7bis): Aranda, Relation, p. 160.

(8): Dan, Histoire... pp. 313-314 - A la même époque, il y avait à Tunis, trois à quatre mille convertis et six à sept cents femmes; à Salé: trois cents et à Tripoli, environ cent.

(9): Turbet Delof, L'Afrique Barbaresque, p; 175, n. 15. Bibliographie Critique, p; 211.

(10): Turbet-Delof, L'Afrique Barbaresque, p; 133.

(11): Cité par Turbet-Delof, B.C. n° 56.

(11bis): Millot (Stan), L'Afrique du Nord illustrée, 1926.

"Tous les renégats, affirme le P.Herault, sont ordinairement attirés à la loi mahométane, non pas par aucun désir qu'ils aient de servir Dieu par un culte qui lui soit plus agréable, ni par raison naturelle [...] ni par aucune bonne fin, comme sont attirés les Turcs au christianisme [...] mais seulement par force ou libertinage ou par la tolérance de toute sorte de vices[...] ou pour vivre plus grasement ou pour être mariés plus commodément [...]ou pour se venger de ses ennemis plus facilement"(12).

b) L'ouverture sur une position sociale rapide et enviable : Quelques uns, courageux, énergiques et plus chanceux aussi arrivèrent à s'imposer et à s'élever au poste combien envié de Rais. A la fin du XVI^{ème} siècle, on comptait entre autres, un français: Morat Rais; un Albanais: Mourad Rais; un Génois: Ferer Rais; un Espagnol: Morad Patrapello; un Grec : Morad Rais le petit; un Juif : Memet le Sarde; un Sicilien : Mami Rais.

D'origine très modeste, ils se trouvèrent en peu de temps, compris dans la classe dirigeante de ce pays.

On a nié les pures intentions des convertis. On a refusé à leur nouvelle religion l'attrait qu'elle avait pu exercer sur eux. On les condamna à être des musulmans pas comme les autres. "Les conversions, écrit Vovard, n'ayant pas un mobile religieux, étaient de superficie. Certains renégats conservaient au fond de leur coeur, leur foi chrétienne"(13). Faisons remarquer que cet auteur qui n'apporte pas de preuve, ne fût ni leur confesseur, ni le détenteur d'un pouvoir surnaturel lui permettant de lire les convictions intimes des fidèles.

Parlant de 'Uldj 'Alî (Ouchaly), Brantome affirme que le fameux Rais "prit le turban pour cacher sa teigne [...] et bien qu'il fit bonne mine de renégat, il ne quitta jamais sa religion ou christianisme"(14).

D'autre part, si on avait refusé aux nouveaux adeptes de l'Islam le droit de se séparer de leur ancienne religion et celui d'être de bons musulmans, si on a crié que les renégats avaient bel et bien gardé leur foi chrétienne, alors pourquoi les inonder d'invectives. Haëdo les traitait d' "écume de la chrétienté". D'autres voyaient en eux "des gens sans foi ni loi"; on les traitait de bêtes féroces, de gens perdus, de milice d'étrangers, de fugitifs de la chrétienté, de gens sans religion (14 bis), d'individus "capables d'horribles choses".

(12): Herault (R.P.), Continuation... R.O.M.M. 1/1975, p. 59. Un chirurgien parisien "prit le turban par admiration pour le système de gouvernement des Turcs" nous confie René Du Chastelet des Boys, L'Odysée ou Diversité... p. 13, voir Turbet-Delof, Bibliographie Critique, p. 174.

(13): "La Marine des Puissances Barbaresques", Bull. de la Soc. de Géog. de Paris, 1971, p. 208 - D'autre part, les renégats repentis étaient rares. Saint Vincent de Paul montra, un jour, avec grand bruit "un renégat évadé pour venir en France se réconcilier avec l'Eglise". L'histoire ne dit pas s'il put en montrer un second.

(14): Si Brantome (Pierre Bourdeille) a bien connu "la Barbarie" pour avoir écumer ses côtes, et s'il envisagea de se faire musulman, il n'a jamais été le confident du grand Beylerbey d'Alger.

(14bis): Turbet Delof, Presse Périodique Française, p. 149.

La haine des convertis fait dire à certains auteurs une chose et son contraire. En voici un exemple: "Ils [...] exécutent un débarquement, s'avancent dans l'intérieur des terres jusqu'à dix, quinze lieues et davantage, tombent sur les habitants surpris, pillent les populations, enlèvent de nombreux captifs, ravissent des enfants encore à la mamelle et emmènent avec eux un butin riche et varié dont ils chargent leurs bâtiments. Il y a même des renégats ...qui traînent, attachés derrière eux, leur père, leurs frères, ou leurs parents qu'ils vendent ou dont ils font des Musulmans".

Ainsi, les renégats étaient, à la fois, de mauvais Musulmans et des Musulmans zélés !

c) L'appât du gain : n'était nullement le mobile majeur qui poussait vers l'abjuration. Aucun auteur musulman ne l'avait pensé ou écrit. Les actes de ces convertis excluent tout soupçon ou toute réserve. On ne peut douter de la sincérité, de la bonne foi et de l'abnégation de ces prosélytes. Ils furent à l'Islâm ce que les Chevaliers de Saint Jean furent à la chrétienté. Ils combattirent l'Infidèle avec ardeur et détermination, "pour la gloire et le profit de leur nouvelle religion et de leur patrie d'adoption". Une fois acceptés, ils vivaient dans la famille et la société algériennes. Leur fidélité constante à un idéal, leur attachement au grand intérêt de la Régence, leur dévouement aux causes des Musulmans, en Occident et en Orient, ne se démentirent jamais. La très grande majorité d'entre eux s'en était tenu au même parti, une fois la décision prise. En constituant durant plus de trois siècles, les forces vives du pays, ils mirent leur énergie, leurs connaissances nautiques au service d'une marine agissante. Ne firent-ils pas avorter des dizaines de complots que de grands stratèges européens avaient tissés pour mettre, à genoux, la Régence? "Ce fut à leur force de résistance, écrit De Grammont, qu'Alger dut d'échapper au sort que firent subir aux corsaires de Tripoli, de Sainte Maure et de Bizerte, les Chevaliers de l'Ordre de Saint Jean".

4. Comment devenait-on Rais ?

Le Conseil des Rais, assemblé sous la présidence du Koptan (amiral) ⁽¹⁵⁾ dans le kiosque⁽¹⁶⁾ interrogeait les candidats. Les aptes étaient nommés par le Dey pour commander une unité de l'Etat ou des particuliers.

Les connaissances théoriques requises étaient très modestes. On devait savoir bien utiliser la rose des vents, prendre certains relèvements, naviguer à l'estime, observer certaines étoiles, particulièrement celle qu'on appelait "Assam" (la polaire).

Lors de la capture d'un bâtiment, le Rais gardait, pour son usage personnel, cartes, portulans, boussoles, et tout ce qui avait une utilité pour la navigation.

(15): Le plus ancien Rais recevait ce titre mais il ne naviguait plus.

(16): Occupé après 1830 par le contre amiral, commandant la marine en Algérie.

Les capitaines devaient savoir que les côtes espagnoles étaient au Nord, que la côte africaine était au sud et, à défaut de boussoles, il leur était prescrit de s'aider des sommets des montagnes pour se diriger et atteindre le but recherché (17). Le souci de se perfectionner et de tirer profit des progrès techniques était manifeste. Les responsables n'épargnaient aucun effort pour apprendre. Le Consul Lemaire révèle, dans une de ses lettres, que "l'Intendant de la Marine m'a demandé un recueil relié des cartes maritimes du monde entier et quatre recueils des cartes particulières de la Méditerranée dédiées par Michelot et Bremons à M. le Grand Prieur. Ces derniers indiquent quelques côtes de l'Océan jusqu'au Cap Saint Vincent. Il souhaiterait qu'on y ajoute des feuilles pour pouvoir naviguer d'un côté, jusqu'au Cap vert et de l'autre jusqu'à la Manche et aux côtes d'Angleterre ..." (18).

Cependant, les consuls en poste à Alger et les chefs de mission ne manquaient aucune occasion de railler et critiquer ces capitaines qui fatiguèrent l'Europe.

On parlait, dans les rapports et les correspondances "d'ignorance grossière, de bagage scientifique insignifiant ... d'une instruction qui n'a jamais été le fort des marins algériens". Vallière, Consul à Alger, leur conteste la moindre aptitude: "Les Algériens sont de très mauvais marins, ils n'ont que des connaissances nulles et imparfaites de navigation ... Ils sont les dupes de leur ignorance... Sans un renégat qui est maître constructeur et sans le secours des esclaves parmi lesquels il s'en trouve de tous les métiers, les Algériens ne seraient pas en état de faire un canon" (19).

Devoulx parle "d'ignorance crasse" (20). Shaler, oubliant les coups assésés à la flotte de son pays dans les parages de Gibraltar, prétend que: "Les navires algériens, considérés comme vaisseaux de guerre, ne méritent que le mépris, leurs marins connaissaient très mal la manoeuvre et la manière dont l'esprit d'intrigue et la basse cupidité des Européens les ont si généreusement, gratifié, elle n'est qu'une intrépidité de mots" (21).

Ces condamnations brutales, ajoutées au goût du dénigrement, appellent les remarques suivantes :

a) Les confusions dans les exigences. A l'époque qui nous intéresse, on distinguait navigation dans l'Océan et navigation en Méditerranée. Les marins de l'Atlantique se servaient de cartes, portulans, de tables de martelois, boussoles, astrolabe, cadran, arbalestrille et bien d'autres instruments. Tout le produit de la science nautique assurait à peine la sécurité des navires. Le trafic resta donc collé aux côtes qui s'avèrent la meilleure des boussoles.

(17): Hamdân Khûdja, "Al Mir'ât", p. 117.

(18): A.C.C.M. Série J 1364, Lettre du 12 février 1751.

(19): Mémoire publié par L. Chaillou, p. 41. On rappellera que ces mauvais marins sont arrivés en Islande!

(20): Devoulx, R.A. 1869, p. 385 (Peut être parce qu'ils ne lisaient pas les passeports rédigés en français?)

(21): Esquisse... p. 53.

Par contre, la navigation en Méditerranée était souvent côtière. Les routes parcourues, depuis des siècles, étaient tellement connues que tout recours à des instruments paraissait superflu. Les connaissances acquises par des années de navigation et de pratique du bateau dispensaient de préparation théorique et livresque spéciale. L'ensemble des connaissances apprises sur "le terrain" était très positif, les faits et les événements l'ayant largement démontré.

b) L'Algérie et les institutions de formation. La Régence n'était pas le seul pays à ne pas avoir son école de canoniers ou d'hydrographie. Beaucoup d'établissements spécialisés sont récents en Europe. Les officiers des marines occidentales furent longtemps sans parchemin et employés grâce à leur expérience.

Les capitaines choisis parmi les Chevaliers de Malte se contentèrent, très souvent, d'une formation empirique. "Tout profès⁽²²⁾, dit-on, devait, avant de recevoir l'habit, faire trois ou quatre caravanes. Il s'agissait de croisières de plusieurs mois au cours desquelles, les jeunes recrues apprenaient leur futur métier" (23).

On rapporte que le patron du galion Conti, échoué à Zante sur la route de Sicile, reconnu être analphabète et sa déclaration ne suscita "aucune surprise chez les juges qui l'interrogeaient" (24).

En France, la formation n'était guère plus avancée au XVI^{ème} siècle. La fonction de capitaine ne nécessitait aucun brevet professionnel. Le savoir était tout de pratique et de routine. "La nomination des capitaines, écrit Boyer, est souvent due aux circonstances. Dalest prend, au pied levé, la place de Valery retenu à Cassis. Abeille de la Ciotat, déclare, après constatation de dégâts provoqués par un mauvais arrimage qu'il n'a été désigné comme patron qu'après le chargement du navire et décline toute responsabilité"(25).

Ils étaient illettrés parce qu'ils venaient de milieu modeste. Le 25 décembre 1723, "l'Hirondelle", vaisseau de Dunkerque, capitaine Chrétien Spitinck, frété pour Amsterdam, échoua sur la côte de l'île d'Urck, dans le Zuyderzée. Ce naufrage fut dû à l'ignorance du pilote qui confessa, devant le tribunal du lieu, que c'était le premier navire qu'il eût encore entrepris de conduire du Texel à Amsterdam (25 bis).

Au début du XIX^{ème} siècle, le recrutement des officiers dans la marine russe était désespérément défectueux. "Sortis du corps des cadets, il se trouvait qu'on ne

(22): Profès: qui a fait des vœux dans un ordre religieux.

(23): Renaud (Félix), La Provence et l'Ordre de Malte, p. 34.

(24): Ugo Tucci, "Sur les pratiques vénitienes de la navigation au XVI^{ème} siècle", A.E.S.C. 1963, pp. 72-82.

(25): Boyer (P), "Navigation et gens de mer français à Alger à la fin du XVII^{ème} siècle", Revue. Navigation et gens de mer en Méditerranée. Cahier n°3, Paris, 1980, pp. 84-92.

(25 bis): Histoire des Etats Barbaresques, p. 83.

destinait à la marine que ceux d'entre eux qui avaient le moins de talents. Ils étaient en quelque sorte, le rebut de l'instruction. Quant aux équipages, à peine si les canonniers savaient distinguer tribord de babord" (26).

Si en Europe, à cette époque, la naissance et les études poussées comptaient dans la réussite de l'homme, en Algérie, par contre, la valeur personnelle, les services rendus et les victoires remportées entraient, seuls, en considération. Les Rais, sans être pourtant passés par Navale, avaient rivalisé avec les plus habiles pilotes de la Chrétienté. Devant tant d'exploits, certains auteurs ne pouvaient nier l'évidence. "On ne peut leur refuser, dit Devoulox, une certaine habileté pratique et une grande aptitude pour la navigation ni leur contester la bravoure et la hardiesse".

5. Prise de commandement

L'installation d'un Rais était précédée d'une cérémonie. Une fois le choix du Dey arrêté, *Wakil al Hardj* annonçait la décision aux Rais réunis, selon l'usage. L'élu remerciait alors le chef de la Régence. On récitait la "Fatîha" dans un climat de gravité et de recueillement. Puis, le capitaine rejoignait son navire et faisait immédiatement arborer le pavillon et ordonner une décharge de cinq pièces de canon. Ses collègues en faisaient de même pour saluer le nouveau commandant.

Si l'accès aux responsabilités était relativement aisé par suite d'un examen rapide et peu approfondi, les responsabilités confiées au Rais étaient très lourdes. Seules des qualités exceptionnelles pouvaient les rendre supportables.

A terre, en sa qualité d'homme averti des problèmes de la navigation, le Rais devait procéder à l'examen minutieux et au contrôle serré des agrès, appareils, rames, cordes, voiles et instruments divers du navire pour que tout soit parfait, en règle et qu'au cours du voyage on ne se trouve gêné par le manque de quoique ce soit.

En mer, instruit du détail des manoeuvres aussi bien que de leur ensemble, connaissant la tactique et la stratégie pour faire face à une situation donnée, le Rais doit être capable de diriger son bâtiment dans la tempête, comme dans la bataille, de faire route malgré les ennuis jusqu'au port de refuge, d'imposer une discipline de fer à son équipage, malgré la fatigue, la maladie, la pénurie de vivres, d'employer "les arts du diplomate pour se procurer à terre un marché sûr" ou écouler les produits de ses prises. Mais la principale mission restait la prise de tout navire ennemi ou allié à cet ennemi ou ravitaillant celui-ci qu'il s'agisse d'un bâtiment de guerre, de commerce ou d'un corsaire adverse. Au sujet du butin, le Rais s'il ne pouvait l'écouler ou le ramener à Alger, il lui était prescrit de le couler, de le brûler ou de le démonter. En aucun cas, il ne fallait l'abandonner à l'ennemi. Quant à l'équipage des prises, le devoir du Rais était ou de le capturer ou de l'éliminer, s'il s'obstinait à ne pas se rendre.

(26): Tchitchagof, Mémoires... cité par Douin, La Méditerranée de 1803 à 1805, p. 221.

6. Magnanimité et grandeur d'âme

On aimait présenter, en Europe, les Rais dans un portrait peu flatteur: "Des fauves, des sanguinaires... des gens sans coeur, dépourvus de qualités et de vertu... incapables de pitié et de bonté... l'on ne doit jamais se fier à eux... les animaux sont plus estimables qu'eux...". L'idée qu'on se faisait des Rais ne pouvait être meilleure, vu les préjugés de race et de religion qui guidaient les plumes de l'époque. On a souvent reproché à ces soldats leur cruauté et leur férocité. Ils s'accaparaient, disait-on, les vaisseaux de guerre chrétiens, s'emparaient des bateaux de commerce (27), brûlaient et pillaient les villes maritimes et ravageaient les côtes sans pitié (28)!

De nombreux documents d'archives nous donnent une opinion diamétralement opposée à celles répandues sur les marins et la marine d'Alger. Les Rais savaient comprendre, aimer, aider, sauver dans le péril, défendre le faible. Ils avaient le sens de l'honneur, de la générosité et de l'hospitalité.

a) L'assistance aux navires amis: une information datée du 23 février 1630, fait état en l'Amirauté de Marseille "de bons traitements que les corsaires de Barbarie font aux Français"(29). Le Chevalier d'Arvieux, dans ses mémoires, rapporte que: " le 11 janvier 1676, le vaisseau du corsaire Samson et celui de Mezzo Morto revinrent de Marseille. Ils y avaient escorté le bâtiment du capitaine David et un autre navire marchand qui venaient de Syrie. très richement chargés et qui, de crainte de tomber entre les mains des corsaires espagnols, s'étaient accommodés avec ces deux Algériens pour les convoier. Les Magistrats de Marseille avaient très bien reçu ces corsaires [...] leur avaient donné les provisions dont ils avaient besoin pour le retour. Le Chevalier d'Arvieux en a parlé dans ses Mémoires malgré sa haine des "Barbaresques".

Une autre fois, un vaisseau français, parti dans la nuit du 28 août 1698 de Marseille pour rejoindre le Havre, périt à mi chemin entre Carthagène et Oran et "hors d'aucune vue de terre". La surcharge avait causé sa perte. Il s'était brisé d'un coup et l'équipage disparut dans les flots. Six personnes seulement, trouvées à demi-mortes, par un brigantin algérien, les ramena à Alger, dans un état pitoyable. Le Consul de France les réclama et obtint satisfaction sur le champ. "Il est à remarquer qu'un bateau espagnol traversant d'Oran en Espagne les a trouvés sur l'eau et, leur ayant préféré quelques barriques d'huile ou autres, les a abandonnés"(30). Le Ministre Pontchartrain disait,

(27): "Bateaux de commerce", notion bien vague à l'époque où ces unités étaient armées. Navires de guerre et navires de commerce se ressemblaient à s'y méprendre. Une barque de mille quintaux (66 tonneaux) portaient deux canons, quatorze pierriers et seize mousquetons. Un vaisseau de cent tonneaux avait quatre canons (A.O.M. 1 A A 4 F° 100 et 211).

(28): Comment procédaient les autres corsaires pourrait-on se demander? Certes, les méthodes nous paraissent fort barbares mais la guerre se faisait ainsi.

(29): A.N.Marine, série B7/49, p. 137 et 288.

(30): De Grammont, Correspondance des Consuls... p. 58 (Lettre à MM. Les Echevins de Marseille, 27 septembre 1698).

un jour, à MM. Les Echevins de Marseille que "Sa Majesté a approuvé la disposition que vous avez fait(e) de concert avec le sieur Durand pour récompenser les Rais d'Alger qui ont contribué à la sûreté du retour du Levant de plusieurs bâtiments de Marseille"(31).

Le 5 septembre 1705, on apprenait que la baraque "Saint- Hilaire" armée en guerre et commandée par M.Dugay De Perinet, Enseigne des vaisseaux du Roi... se réfugia au mouillage de Cherchell "pour éviter deux navires ennemis".

L'assistance aux navires en difficulté ou aux équipages menacés devint une coutume inviolable.

Le navire "Le Triomphant", capitaine Jérôme Michel de Marseille, périt à Ténès, le 29 octobre 1727. Un marabout accompagna les marins éprouvés jusqu'à Cherchell, par mer, et de là, une escorte de Spahis les conduisit à Alger(32). La même année, le vaisseau "La Fortune" capitaine Maillet de Marseille, fit côte à Gigel. Il remit à 'Umar Rais des présents, "attendu les francs services qu'il a rendus au dit équipage à Gigel".

Français et Anglais pouvaient vendre le produit de leurs prises à Alger, ou dans les autres villes du littoral. Leurs navires opéraient quelques fois même à partir des côtes de la Régence. Les Rais n'y voyaient pas une concurrence et offraient, généreusement, leurs services à ceux qui les sollicitaient.

Le vaisseau "le Mercure" armé en guerre et commandé par Annet Caisel de Toulon, captura en décembre 1706, le navire anglais "la Frégate Bonaventure", de trois cents tonneaux et de vingt quatre canons, capitaine Thomas Comb de Londres, équipé de quarante hommes et portant quatre vingt passagers portugais ainsi qu'un chargement d'huile, câpres et tartare. La prise fut laissée à Alger par une tempête du N-NE. Le 18 février 1707, le consul se rendit pour prescrire les mesures nécessaires à bord du dit navire... Le 31 mars suivant, un équipage de trente et un hommes vint chercher ce navire et "pour reconnaître les services que le capitaine du port avait rendu(s) au dit vaisseau, pendant son séjour, le consul fit débarquer une jarre d'huile pour l'en gratifier"(33).

Le Consul Lemaire notait dans son Journal, le récit suivant: "J'ai été informé par plusieurs esclaves chrétiens embarqués sur l'escadre des vaisseaux de la Régence, que les Rais de ces vaisseaux ont parfaitement bien traité tous les capitaines français qu'ils ont rencontrés sur leur route, qu'ils leur ont offert, généralement, de leur fournir des provisions et toutes les autres choses qui pouvaient leur manquer, qu'ils ont eu la considération de ne point communiquer avec ceux qui les ont prié de cette grâce et que, bien loin d'exiger de force le moindre présent, ils ont constamment refusé les petits régals que ces capitaines leur offraient volontairement, objectant qu'ils voulaient éviter

(31): A.C.C.M. Série B 78 (22.10.1704)

(32): Devoulx, R.A., 1871, pp. 345-346.

(33): Devoulx, "Quelques Tempêtes...", R.A., 1871, p. 344.

tout sujet de reproche ... "(34).

La grandeur d'âme se révéla lors d'un incident en mer entre Algériens et Français. Le consul nous en parle: "J'ai su aussi que l'Amiral (d'Alger) ayant approché sur la côte du Portugal, un vaisseau français de dix huit canons, qui se préparait à se battre, avait observé tous les ménagements possibles pour n'en pas venir à cette extrémité, que le capitaine français ayant bien voulu, à la fin, se résoudre à parlementer, s'était rendu dans le vaisseau algérien avec un air de hauteur qui avait fort irrité la milice, qu'il avait déclaré, en y entrant, de n'avoir point de passeport, mais qu'il était muni seulement d'une patente du Roi et que, nonobstant tout cela, 'Ali Rais l'avait reçu fort poliment, lui avait présenté le chocolat et l'avait renvoyé sans vouloir même examiner aucun de ses papiers..."

Cinq chébecs algériens, sous les ordres de Hadj Mûsâ, ayant rencontré une quarantaine de bâtiments français, venant des îles et de l'Océan, et se dirigeant vers Marseille, furent dispensés de la visite "afin de leur éviter la quarantaine"(35), ménagements auxquels il n'est pas obligé par les traités. Il mérite, en effet, quelques marques de reconnaissance qui l'engageront, probablement, à les continuer" (36).

Le drame du vaisseau français "la Modeste" qui donna à un Rais l'occasion de montrer son dévouement et sa bonté, mérite d'être rapporté ici .

Le vaisseau commandé par le capitaine Gaillet, de Marseille, partit de cette ville pour le Cap, avec marchandises et passagers des deux sexes mais périt en mer, incendié par la foudre. Il n'y eut que quatre survivants, dont une femme et un mousse de douze ans. Recueillis par un Rais algériens, à trente milles environ du Détroit de Gibraltar, ils furent ramenés à Alger. Devant le Consul Vallière, les rescapés firent la déposition suivante: "Le feu qui sortait des écoutes ne permit pas d'approcher de la chaloupe [...] on aurait mis les deux canots à la mer, mais ils auraient tout de suite coulé bas [...] lors, ne pouvant plus tenir sur le bâtiment, tout le monde aurait abandonné, les uns s'attachant au grand mât, les autres au beaupré [...] Les déclarants ont flotté sur le beaupré pendant six jours, n'ayant ni hardes, ni aliments et ne subsistant que de leur urine et d'un peu d'eau de mer. De quinze personnes qu'ils étaient sur le dit beaupré, dix ont péri successivement. le sixième jour, ils ont aperçu, vers les cinq heures du soir, une galiote venant à eux [...] Les déclarant ayant crié qu'ils étaient Français, le Rais qui s'est trouvé Algérien, les reçut dans sa galiote au nombre de cinq, dont un nommé Baillot y serait mort deux jours après, malgré tous les secours que le Rais lui aurait donnés, ainsi qu'aux déclarants; ceux-ci ayant dit au Rais dès qu'ils ont été sur sa galiote, qu'il pourrait y avoir encore du monde en vie sur le grand mât ou les autres débris, le dit Rais aurait eu la charité de parcourir à la rame les environs et n'y aurait trouvé que le grand mât [...] mais sans qui que ce fut [...] (les survivants) ont été bien traités à bord de la galiote; le Rais a témoigné beaucoup de regret de n'avoir pu sauver tout l'équipage"(37).

(34): A.C.C.M. Série J 1364, année 1751.

(35): A.C.C.M. Série J 1364, Lettre du 22 décembre 1752.

(36): A.C.C.M. Série J 1364, Lettre du 17 février 1753.

(37): A.G.G.A. Série A 1 A 75-1370. P.V. pris par A. Vallière, à Alger, le 29 septembre 1766.

Dans une de ses lettres, le Consul ajoutait à la satisfaction ressentie, un hommage aussi grand que les gestes des Algériens: "le Rais, dit-il, qui a sauvé nos quatre disgraciés, ne pouvait mieux en user que de me les renvoyer"⁽³⁸⁾.

b) L'aide aux victimes du sort. Nous sommes au mois d'août 1683. La flotte française bombarde copieusement la capitale, pour la seconde fois. Le chevalier de Choiseul Grandpre est capturé. Il est menacé d'être attaché au canon si le bombardement ne s'arrête pas. La menace est sérieuse et sur le point d'être exécutée. Un Rais s'interpose car il a été libéré, sans rançon, par le chevalier de Lhery⁽³⁹⁾.

En mai 1706, trois prêtres, originaires de Gênes, sont condamnés à être brûlés vifs à Alger. En effet, "les Gênois détiennent et maltraitent les Algériens, esclaves chez eux. Alors que le feu est allumé, et les victimes léchés par les flammes, au milieu d'une foule déchaînée, un Rais intervient et reçoit un dangereux coup pour avoir voulu mettre à couvert les malheureux prêtres. Nonobstant ce coup, il poursuit ses efforts, entre dans la ville, y glisse les trois condamnés dans la Fonderie de Bâb al Wâd, en défend l'entrée contre la multitude, aidé par un autre Rais, animé d'un zèle semblable et qui reçoit, lui aussi, plusieurs coups [...] Les trois hommes d'Eglise viennent d'échapper au supplice du feu"⁽⁴⁰⁾.

7. Valeurs professionnelles

Nombre d'observateurs européens ne pouvaient comprendre les secrets de tant de succès remportés par les Rais. Beaucoup de questions les tracassaient: comment "ce ramassis de gens sans foi" se sont rendus si forts et si redoutables? Comment une "société de voleurs" a pu faire une république? Comment une poignée de misérables" a-t-elle défié l'Europe?

Pourtant les raisons de tant de gloire et de succès paraissent évidentes.

Sur le plan des individus, les qualités des Rais étaient légendaires. Alertes, intelligents, familiers des flots, habitués aux maniement des armes, confrontés aux situations les plus inextricables, ils ne furent jamais des hommes ordinaires. Livrés très

(38): A.C.C.M. Série J 1369, Lettre du 30 septembre.

(39): "...comme on allait mettre le feu, le capitaine de La Caravelle que M.le Chevalier de l'Hery avait pris, se mit sur le canon disant qu'il voulait mourir ou ma grâce que l'on lui accorda". Lettre de Choiseul à Seigneley. Malgré cette preuve, plusieurs historiens émirent des doutes sur la générosité des Algériens. Devoux croit "les Algériens incapables d'un tel élan". (R.A., 1872, pp. 161-162).

De Grammont prétend que cette affaire est "douteuse". Histoire... p. 253.

Millot appuie la thèse du Turc reconnaissant, (R.A., 1920, pp. 294-296).

(40): Philemon De La Motte, Voyages pour la Rédemption... pp. 58-59.

(40bis): Grammont, La course, L'esclavage... p. 8.

souvent à leurs propres ressources, ils devaient réussir, vaincre, survivre à la rigueur. Révélant des qualités de commandement certaines, rien ne leur résistait ... "Il faudrait des volumes, disait de Grammont, pour raconter les hauts faits de ces grands Rais"(40 bis). N'est-ce pas que "l'authentique vérité est celle qui est reconnue par l'adversaire", comme dit le poète (41) ? De Fercourt fut pris en mer le 4 octobre 1678 à la hauteur et à la vue des îles Hyères par Hadj Husayn (Mezzo Morto). Il nous décrit son ravisseur, "homme grand, bienfait, hardi et entreprenant".

Sur le plan de l'organisation, les dirigeants avaient su, dès le début, se doter de bonnes lois, de règlements judicieux touchant la discipline, l'hygiène à bord, le respect de la hiérarchie, la motivation, l'avancement, la solde, le tout aiguës l'ardeur au combat et l'abnégation dans toute entreprise.

La foi islamique et le devoir du Jihâd entretenaient chez de tels combattants l'audace, la volonté et les dispositions qui faisaient cruellement défaut à leurs rivaux. N'a-t-on pas vu certains hauts responsables en Occident se plaindre de l'anarchie et du laisser-aller qui minèrent, en fin de compte, tout le corps de la marine ?

Lacroix affirmait qu'il n'y avait point de corsaires qui soient si puissants sur mer que ceux d'Alger (42). Colbert écrivant le 7 juillet 1662 à La Guette, déplorait la situation qui régnait alors dans la marine française. "Le Roi, dit-il, continue à témoigner de dégoût des affaires de la marine sur ce que, non seulement son armée navale n'a rien exécuté ni même tenté en tout le temps qu'elle a été à la mer, mais que la discorde s'étant mise entre les principaux officiers, ils s'appliquent davantage à envoyer des procès-verbaux pour leur justification qu'à travailler de concert à ce qui peut satisfaire Sa Majesté et à donner de la réputation à ses forces maritimes". (42 bis).

Avec une pareille marine, la Régence ne devait ni hésiter ni reculer. Nulle force navale n'était au dessus de celle d'Alger quand il s'agissait de préparer une escadre.

Les Rais, habitués aux dangers ne craignaient ni les éléments ni les ennemis. Ne furent-ils pas l'âme de la résistance lors des attaques européennes contre Alger ou contre le littoral? Il faut relire Haëdo qui, malgré son fanatisme et sa haine virulente de

(41):

شهدت لك الأعداء أنك ماجدٌ .. و الحق ما شهدت به الأعداء.

Un des rares captifs qui dénigra les marins de la Régence fut le sieur de Roqueville qui, pendant neuf mois, fut porteur d'eau à Alger. Il prétendait que lorsqu'on était en mer, les Algériens ne faisaient autre chose que de prendre du tabac et dormir", les pauvres chrétiens faisaient tout le reste. (Relation des mœurs et du gouvernement d'Alger, 1675) cité par E.Gaudissard, Alger Barbaresque, p. 14.

(42): Lacroix, relation universelle, T.II, p. 74.

(42bis): Delabre, Tourville... p. 13.

l'Algérien, a laissé un témoignage sans pareil sur la réputation fondée des Rais. "...Tandis que les galères chrétiennes mènent grand bruit dans les ports, ceux qui les montent y préparent à loisir leur nourriture[...] passent les jours et les nuits à banqueter, à jouer aux dés et aux cartes[...] ces corsaires algériens battent à leur gré toutes les mers du Levant et du Ponant, sans avoir rien à redouter et comme s'ils en étaient les maîtres incontestés[...] "On dirait des chasseurs qui poursuivent des lièvres par passe-temps; ici, ils prennent un bateau chargé d'or et d'argent et revenant des Indes, là un autre venant de Flandre, puis encore un autre arrivant d'Angleterre, à ceux - là, en succèdent aussitôt du Portugal ou de Venise ou de Sicile ou de Naples, ou de Livourne ou de Gênes, tous porteurs de riches et copieuses cargaisons" (43).

Leur devise? Etre "sans peur et sans pitié!"

"Sans peur, écrit Delvert, on les voit s'attaquer seuls sur leurs bateaux légers aux plus lourds vaisseaux, quelque soit le nombre des ennemis, résister aux tempêtes les plus violentes, apparaître à l'improviste, narguer l'ennemi de leur folle audace, mettre à sac tel village voisin de Gênes, alors que toute la flotte de Doria est dans le port ..." (44)

Ne voit-on pas le consul de France Baume reconnaître la valeur d'un rais d'Alger et le recommander à la chambre de Commerce de Marseille par ces mots : "Je vous prie MM.de faire une attention favorable à la juste et secrète prétention du capitaine... qui a sauvé de la prise et du naufrage une tartane de Marseille commandée par patron Peire qui a été insultée par une autre galiote vers le cap de Gate" (44bis)

Le consul français de Kersey, explique d'une manière étrange, le secret de tant de victoires de la part des Rais algériens. "Ce n'est pas seulement sur leurs forces, sur leur bravoure supérieure à celle de toutes les nations et sur la division qui règne entre les puissances chrétiennes que les Algériens fondent leur sécurité, c'est encore sur la protection du ciel qui doit faire tourner jusqu'aux éléments en leur faveur (45)".

Dans la guerre contre leurs nombreux adversaires, ils n'avaient pas d'équivalents de leur trempe et ils se savaient invulnérables. On les voyait accourir et combattre au premier rang comme à Malte, à Tunis, à Lepante où ils acquièrent la réputation méritée d'être les meilleurs et les plus braves marins de la Méditerranée(46). L'ambassadeur marocain, Al Tamagrûti (mort en 1003/1549-1593), chargé d'une mission à Istantûl par le Sultan Sa'adien Ahmad al Mansûr, s'arrêta à Alger en 1589. Il y remarqua la solidité du système de défense, le nombre élevé de militaires et le port plein à craquer de navires.

(43): Haëdo, Topographie, p. 15.

(44): Delvert, Le port d'Alger, p. 15

(44 bis): Grammont, Correspondance... p. 141. Lettre du 1^{er} août 1717.

(45): De Kersey, Mémoires sur Alger, p. 50.

(46): De Grammont, Histoire... p; 50.

"Les Rais d'Alger, écrit-il, sont connus pour leur bravoure, leur audace, leur parfaite connaissance des choses de la mer. Ils sont supérieurs aux Rais d'Istambûl, et de loin ...! Ils inspirent plus de crainte et plus de terreur à l'ennemi. Ceux de Constantinople ont moins d'expérience et font preuve de beaucoup de négligence, chose qui n'arrive jamais aux Rais d'Alger (47).

8. Déboires et sanctions

Malgré la témérité légendaire et la foi inébranlable, le succès en mer n'était pas toujours assuré. La chance ne souriait pas chaque fois à ces intrépides.

Les Pères Capucins, Clément de Ligny et Yves de Lille racontent dans "Discours Véritable" leur capture et leur vie à bord d'un bateau corsaire conduit par Hasan Calafat, "redoutable corsaire magicien" qui, attaqué par quinze galères, en 1626, ne se rendit qu'après neuf heures d'un combat forcené, non sans avoir mis le feu à son vaisseau... (48) Le *Mercurius galant* de janvier 1684 relate le combat du Chevalier de Lhery contre deux bâtiments algériens "...très malmenés dans les parages du Cap de Charbonnière (Sardaigne), ces deux vaisseaux dont "Le Lion d'Or" parvinrent à trouver refuge aux environs de Gaete, "ces barbares ayant pris la résolution de se faire esclaves plutôt que de se rendre" (49).

Une descente malheureuse, une opération manquée, une action mal préparée, une absence de vigueur dans le combat, une erreur d'appréciation ou une initiative infructueuse, tout cela était sévèrement sanctionnée (49 bis). En général, le capitaine était relevé de son commandement et devenait alors drogman d'un consul ou pilote sur la côte. Parfois, la peine était plus sévère.

Au début de 1751, le Dey fut informé qu'Ali Rais, commandant l'amiral "le château" et Ibrahim Rais, commandant le "Dantzick", en croisière, s'étaient donnés "des repas réciproques pendant le voyage et avaient poussé la débauche jusqu'à s'enivrer et que, dans le vin, ils s'étaient vivement querellés". Tous deux furent dégradés. Le commandement de l'amiral fut confié à Sulayman Rais, capitaine de la corvette "Le Macho". Le Dey laissa "le Dantzick" sans commandant (50).

(47): *Al-Nafha al miskiya...* in "L'Algérie vue par les voyageurs marocains à l'époque ottomane". publication, commentaire et notes par M. Belhamissi, Alger, SNED, 1ère édit. 1979, 2ème édit. 1982, p. 62.

(48): Clément De Ligny et Yves De Lille, discours véritable... cité par Turbet-Delof, l'A.B., p. 99 et B.C., p. 131. Cependant il est dit aussi que "plutôt que de se rendre, il mourut dans l'incendie de son vaisseau" (l'A.B., p. 155).

(49): Le combat eut lieu le 7 décembre 1683.

(49 bis): Mezzo Morto, avant d'être promu Dey, en juillet 1683, reçut cinq cents coups de bâton et fut renvoyé, d'abord en course, "pour rétablir sa réputation". On lui reprocha de s'être mal conduit devant l'ennemi. (Morgan, Histoire des Etats Barbaresques II, p. 11); Laugier de Tassy, Histoire d'Alger, p. 267.

(50): A.C.C.M. Série J 1365. Lemaire, Journal.

En décembre 1751, deux navires de la Régence étaient attaqués par deux vaisseaux de guerre espagnols de soixante pièces. Le Rais Sulayman qui commandait une de ces unités, et après avoir soutenu un combat acharné, dut abandonner son navire... Le Dey, pour le punir, le fit étrangler ainsi que son lieutenant et le maître canonnier (51).

Plusieurs fois, les foudres du chef s'étaient abattues sur ces vaillants, mais malchanceux guerriers. En mai 1792, une frégate napolitaine "la Sirène" avait poursuivi, devant les côtes françaises, deux bâtiments algériens. Plusieurs membres de l'équipage, trois cents, dit-on, abandonnèrent leurs navires et se réfugièrent en France où ils furent bien traités. Après avoir été radoubées à l'arsenal de Toulon, les deux unités furent renvoyées à Alger. Le Dey fit mettre les deux Rais en prison "pour s'être approchés des côtes françaises contre ses ordres et ne pas s'être battus". Un des capitaines fut étranglé, l'autre reçut six cents coups de bâton! Aussi, arrivait-il à des Rais infortunés de désertir, de peur d'avoir à répondre de certaines fautes ou méfaits. Dans ces cas, le navire regagnait le port, sans pavillon. C'est ce qui arriva à Ibn Zarmân Muhammad. A bord d'une corvette, il se hasarda dans l'Atlantique, attaqua, sans succès, des navires anglais qu'il croyait portugais. Devinant la colère du Dey, il décida de se réfugier au Maroc, en attendant des jours meilleurs. Il y resta jusqu'à la mort de Hassan Pacha (1798).

Les Rais contrevenants aux instructions étaient également punis. Plusieurs cas de négligence, d'interprétation personnelle des ordres, d'initiatives prises à la légère, coûtèrent très cher à leurs auteurs.

Un accord fut signé en 1666, entre le chef de la Régence et le Duc de Beaufort. Quelques années plus tard, trois Rais, ayant violé les directives reçues, en application de cet accord, furent pendus et leurs corps jetés à la mer, en présence du Comte de Vivonne, commandant une escadre de bâtiments de Louis XIV. La barque appartenant au sieur Touache, ayant été prise par un capitaine d'Alger, le consul Durand intervint auprès du Dey qui, sans tarder, lui donna satisfaction. Dans une lettre aux Echevins de Marseille, il s'empressa d'annoncer: "J'ai eu toute la justice possible du Dey au sujet de la contravention faite au patron Touache [...] J'en ai eu ample satisfaction. Le Rais a été mené à la Maison de l'Agha et condamné à cinq cents coups de bâton pour le mal traitement fait aux dits équipages"(52). L'année suivante, une galiote d'Alger s'empara d'une barque française. Le Rais, tenté par le petit trésor, se retira à Tétouan. Portée par le Consul devant Hassan Chaouch Dey(53), l'affaire prit des proportions inattendues. L'enquête ayant montré que le capitaine et son équipage étaient originaires de Cherchell, ordre fut alors donné de mettre la main sur tout ce qui appartenait aux fuyards. Ensuite, un navire fut dépêché à Tétouan, réclamer la galiote d'Alger, l'argent et les effets

(51): Vallière (J.A.), Observations sur le Royaume d'Alger, publié par L. Chaillou in textes pour servir à l'Histoire d'Algérie au XVIII^{ème} siècle, pp. 98-99.

(52): De Grammont, Correspondance des Consuls de France... p. 63.

(53): Ce Dey appelé Baba Hasan (1681-1683) avait la réputation d'être contre le désordre et les infractions à la paix.

provenant de la prise. En attendant le résultat des démarches, le Dey "remit au Français victime, une chaloupe, une ancre et le nécessaire". Quelques temps après, trois déserteurs regagnèrent Cherchell. Ils furent appréhendés et mis aux forts. Quant au Rais, il fut dépouillé à son tour, par le Caid de Tétouan et vécut dans la misère jusqu'à sa mort (54). La Condamine, durant son séjour à Alger, apprit que le capitaine d'Alger qui enleva quinze Languedociens, avait été sanctionné et avait reçu la bastonnade. Les captifs furent rendus sur le champ au Consul (54 bis).

'Ali Rais commit, un jour, une faute grave. La galère du Dey reçut l'ordre de désarmer sur le champ. Le capitaine fut, non seulement dégradé, mais relevé du commandement de deux autres vaisseaux dont il était le chef depuis des années. Il se trouva même, afin d'échapper à la fureur du Dey, dans l'obligation de se cacher (55).

En novembre 1744, un capitaine algérien s'était emparé d'un bâtiment hollandais, sous le prétexte que le navire n'avait pas de passeport; le commandant de la prise ayant prouvé que le Rais l'avait, au contraire, déchiré, le Dey fit donner la bastonnade à ce dernier et ordonna de remettre le navire et la cargaison au Consul des Etats Généraux(56).

Il ne suffisait pas à l'autorité de rendre à leurs propriétaires navires et marchandises, il fallait sévir contre les amateurs d'infractions.

Le vaisseau "La Résurrection" de Nantes, fut pris en décembre 1748 par un corsaire d'Alger. Le Dey le restitua, sans difficulté, mais destitua le Rais, auteur de l'enlèvement (57). Un auteur capitaine avait commis certaines fautes à Tripoli. Le Dey reçut une plainte de cette Régence. Il fit donner à cet extravagant "six cents coups de bâton sur le derrière, en observant de faire mettre un homme frais à chaque vingt cinq coups pour qu'ils fussent mieux appliqués, puis il déposa le Rais du commandement"(58). Violer les règlements n'était pas faute pardonnable. C'est ce qui arriva à quelques officiers dont 'Umar Rais "qui fut disgracié pour s'être emparé de sept vaisseaux anglais" malgré les instructions données (59).

La bastonnade et la révocation semblent avoir été les punitions courantes qu'encourageaient les Rais. En 1754, un d'eux avait arrêté un bateau anglais qui, muni d'une autorisation, chargeait sur la côte oranaise, un autre s'était séparé de son escadre pour aller piller les habitants des régions côtières. Tous deux eurent droit à trois cents coups. La même année, une galiote algérienne s'était emparée, dans les environs de Majorque, d'une flûte... après examen, elle fut remise, par le Dey, à son patron. Mais quelques

(54): A.N.Marine B7/220. Egalement Plantet: Correspondance... I, p. 558.

(54bis): La Condamine, Voyage in R.A., 1954, p. 362.

(55): De Grammont, Correspondance... Lettre du Consul à MM. du Commerce, 10 juin 1738.

(56): Vallière (J.A.), Observations... "Textes", p. 58.

(57): A.C.C.M. Série J 1363, Lettre du consul Thomas, 8 décembre 1748.

(58): A.C.C.M. Série J 1364, Lemaire, Journal mai 1750.

(59): Ibid, août 1751.

jours après, le *Khaznadar* fit saisir des vêtements et autres objets qu'un membre de l'équipage avait remis à un juif pour les vendre. Ils appartenaient au patron de la flûte libérée. Le Dey déposa le Rais "en le déclarant incapable de monter à l'avenir aucun navire de la République"⁽⁶⁰⁾.

Un brigantin français "L'Elisabeth d'Orient" parti de Marseille pour les ports du Ponant, fut pris par une galiote algérienne. Mais à cause de la maladresse du Rais, le navire échoua à la bouche du port. On fut contrant de le démolir. Et notre Rais n'eut la vie sauve qu'en courant se réfugier au tombeau de Sidi de 'Abd al Rahmân ⁽⁶¹⁾. Le gouvernement de la Régence était décidé à contenir, par tous les moyens, les excès de ses marins.

Le 14 septembre 1763, un Rais amena la barque du capitaine Aubin. Dans une nouvelle croisière, il s'attaqua à un bâtiment anglais "qu'il dépouilla de toutes ses hardes et provisions". Le Dey "en a fait très bonne justice ayant fait donner trois cents cinquante coups de bâton à ce Rais et autant à son second"⁽⁶²⁾.

Sous le règne de Mustapha Pacha, eut lieu le procès d'Ali Tatar Rais. On lui reprochait d'avoir battu, dans la rade de Tunis, un capitaine français. Dans son jugement, le *Khaznadar* décida, sans autre forme de procès, qu'il serait étranglé et que son corps serait jeté à la mer... "l'exécution, raconte P.Hulin, allait suivre lorsque je me joignis au citoyen Dubois Thainville pour demander et obtenir sa grâce au nom du gouvernement français"⁽⁶³⁾.

Un officier anglais, le capitaine Walter Croker, fut en août 1815, le témoin d'un combat naval entre une corvette algérienne et cinq frégates hollandaises au large d'Alger. "Une frégate de la Régence tenait compagnie à la corvette mais elle n'avait pris aucune part au combat; elle entra dans le port où la corvette la suivit au milieu des acclamations du peuple d'Alger. Elle eut un homme tué et deux blessés(...) Le Dey a fait Amiral en chef le Rais de la corvette et lui a conféré beaucoup d'autres honneurs. Le Rais de la frégate reçut cinq cents coups de bâton pour n'avoir pas soutenu la corvette et perdit son rang de capitaine" ^(63 bis).

9. Influence à Alger

Les Rais formaient à Alger une puissante corporation appelée "Taïfa". Malgré un effectif modeste, leur force, leur cohésion, leur fortune et leur succès en avaient fait une troisième caste redoutée et combien enviée. Autant la milice était détestée par la

(60): Vallière (J.A.), in "Textes", p. 121.

(61): A.C.C.M. Série J. 1369, année 1763, Lettre du consul J.A. Vallière

(62): A.C.C.M. Série J. 1369, Lettre du 7 décembre 1763.

(63): A.N. Aff. Etr. (Quai d'Orsay), Mémoires et Documents, T. 10.

(63 bis): A.N. Aff. Etr. Mémoires et Documents, Afrique, t. 5 (1755-1830), p. 271.

population (64), autant la *Taïfa* était populaire et estimée. En effet, toute une partie de la capitale et des environs vivait de leurs activités.

L'opinion publique les entourait d'hommages, le pouvoir central les craignait, les janissaires les jalousaient. Dans une lettre du 23 avril 1687 (65), le Consul Piolle met en relief cette force. "Depuis dix jours, écrit-il, le Dey a fait trois assemblées en particulier à sa maison avec les principaux officiers de la marine. La résolution de la rupture de la paix avec la France a duré cinq jours. Le Bacha a fort contribué à la paix. La "Taïfa" demande la guerre"(66).

A Alger, les Rais "seigneurs et appui du Royaume" dont la volonté avait force de loi, habitaient de riches maisons près de la mer, dans la partie occidentale de la capitale. Ils occupaient un vaste quartier habité seulement par eux et les officiers sous leurs ordres, "sorte de forteresse dans laquelle ils se sentaient en sûreté" contre un coup de main de la milice "turbulente et qui ne pardonnait pas à ces marins leurs richesses de Sultan".

Unis, solidaires, courageux et surtout "sources de richesse", nos Rais pouvaient dicter leur volonté au *Diwân*. Le Sultan ottoman n'avait il pas choisi les gouverneurs de provinces parmi les amiraux? Pendant presque tout le XVI^{ème} siècle, les pachas envoyés à Alger étaient d'anciens rais. Les chefs de la Régence furent presque tous d'anciens capitaines. Après 'Arrudj, soldats turcs et capitaines de galère choisirent son frère, Khay al Dîne pour lui succéder. Hasan Agha, Salah Rais, son fils Muhammad, 'Uldj 'Alî, 'Arab Ahmad, Ramadân et tant d'autres venaient de la marine. Parmi ces héros, plusieurs accédèrent aux charges de Captan Pacha à Istambûl (67). Après son départ d'Alger et son passage à Tripoli, Hadj Hussayn, Mezzo Morto arriva à Constantinople et devint captan Pacha. Il se fit remarquer aux batailles de Clio et d'Andros. Il avait sous ses ordres d'importants contingents algériens. Quand la marine perdit Rais Hamidû dans le combat contre les américains, 'Umar Pacha se rendit en personne à Bâb al Djihâd, réunit les capitaines et leur dit: "Je ne connais rien aux choses de la mer. C'est vous qui êtes chargés de les traiter. Quant à moi, je m'occupe des affaires intérieures du pays"(68). Et la visite se termina par la remise à tous les commandants de navires, de superbes manteaux brodés d'or...!

Cette classe dominante était aussi la classe la plus riche. Les Rais habitaient un quartier attenant au port ou s'élevaient de somptueuses résidences, voire des palais. Ceux de Yahiâ Rais, de Chiobali Rais, de Mâmi Arnaout (69) et celui du Rais Hamidou.

(64): Les Janissaires étaient en général pauvres, rustiques, ignorants et arrogants. Aussi les Rais et la population n'avaient pour eux que mépris. Les chefs de la régence au XVI^{ème} siècle furent presque tous des Rais: 'Arrûdj, Khayr al Dîne, Hasan Agha, Salah Rais...

(65): A.C.C.M., Série J 1352.

(66): A.N.Marine B7/89, (Petis de La Croix).

(67): Les pouvoirs du Captan Pacha étaient immenses. Tout ce qui se rattachait à la marine était sous ses ordres: personnel, arsenaux, côtes, îles et ports, garnisons et milices.

(68): al Zahhar, *Mudhakkirât*, p. 119.

(69): Son palais sera occupé plus tard par le Général Commandant le génie en Algérie.

à proximité de *trîq* Bâb Dzira, passaient pour les plus célèbres. Les Rais aimaient les faïences de Delft, les marbres taillés d'Italie, les soies et velours de Lyon ou de Gênes, les glaces de Venise, les verreries de Bohême, les pendules d'Angleterre (70). Une résidence secondaire dans le "fahs" d'Alger faisait la joie de ces millionnaires. La maison de campagne de Hamîdou était "voisine de la maison du Consul d'Angleterre. Elle recelait un grand luxe et le jardin était parmi les plus beaux"(71). Dans son journal de voyage, Hees, venu négocier un traité avec Alger, nous étale la richesse d'un membre influent de la corporation: "Le lundi 2 décembre 1675, je suis allé à la campagne, accompagné de ma suite, me distraire dans la ferme d'Ibrâhîm Colory, amiral des galères. Cet homme passe pour être un des personnages les plus fortunés d'Alger. Il a déjà deux cent quatre vingt esclaves, qui, pendant l'été, sont employés sur les galères, deux *mascrîds* (fermes) contenant trois cents pièces de bétail, dix chameaux, beaucoup de mules, moutons, etc... Il a aussi de nombreux et beaux chevaux, un magnifique jardin avec des vignes fertiles, des près (72).

Cependant, malgré les atouts que nous venons d'énumérer, les Rais n'étaient nullement à l'abri des vicissitudes et des accidents. Le mauvais sort frappait quelquefois et la roue de la fortune tournait si vite que les riches d'hier se trouvaient, subitement, dans le besoin aujourd'hui.

Le Consul Shaler eut à le constater en personne. "Le premier été de mon arrivée à Alger [...] un vieux Turc se présenta chez moi. Il se donna le titre de Rais et me dit qu'il avait fait le voyage d'Alger à Constantinople avec le Commodore Bainbridge, en qualité de membre de la députation algérienne, que cet officier avait eu la mission d'y conduire[...] Mais au moment de se retirer, il me dit qu'il était sans emploi, très pauvre et il finit par me prier de lui prêter un dollar, chose que je fis en l'engageant à recourir à moi, quant il serait dans le besoin [...] Plusieurs fois, dans les cérémonies publiques, je rencontrai ce même vieillard en ayant soin de se placer à une grande distance des hauts personnages auxquels je rendais visite [...] Quelques années plus tard, il fut élevé au poste éminent de *Khaznâdji* ou premier ministre qu'il occupe encore à l'âge de quatre vingt dix ans, le revenu de sa place est, chaque année de [...] cinquante mille dollars"(73).

(70): Ch.A.Julien, Histoire de l'Afrique du Nord, II, P. 278.

(71): Broughton (E.), Six Years Residence in Algiers, 1806-1812, London 1839-1842, édité par J.Bardoux, R.A., 1924, pp. 261-286.

(72): Hees (Th), Journal d'un voyage à Alger, 1675-1676, R.A. 1957, pp. 85-128.

En ville, l'amiral "possède plusieurs maisons, boutiques et magasins, une *bandjaart* (*banadera*, prison d'esclaves) qu'il loue, une grande quantité d'espèces et de bijoux". Hees (T), journal d'un voyage, R.A. 1957, p. 103.

(73): Shaler, esquisse... p. 42.

D'après Laugier de Tassy, les tombeaux des Raïs se distinguaient par un bâton d'enseigne et une pomme de mât du pavillon. Histoire, p. 185.

B- L'ETAT MAJOR

Le personnel servant sous les ordres des Rais était nombreux et spécialisé. Parmi les proches collaborateurs, on notait :

Le *Bach Rais* ou l'officier en second.

Le maître d'équipage dont le rôle consistait à faire travailler les hommes du bord, à veiller à la discipline "sur les corps ustensiles et charges du vaisseau".

Le *Khodja* ou écrivain détenait la liste complète de l'équipage. A la fois scribe, comptable et notaire, il enregistrait les ordres, surveillait les dépenses et l'utilisation du matériel.

Le *Bach Djarrâh*, médecin chirurgien, soignait les hommes victimes d'accidents. Généralement sans connaissance théorique, souvent un ancien barbier, ayant acquis quelques notions sur les maladies, les soins à prodiguer et les produits à administrer, il faisait face à tout. Il opérait, mais sans anesthésie et dans des conditions déplorable, procédait à des amputations, "arrachait les dents et la mâchoire avec", nettoyait les plaies et posait les garrots. Muni d'un coffret ou il entreposait un matériel rudimentaire: scie, crochets, aiguilles, bistouris, seringues, réchauds et d'autres instruments, ainsi que des produits nécessaires tels que : poudre, miel, herbes, douceurs comme les prunes ou le sucre, le chirurgien était le personnage clef du navire.

Le Rais *et traïk* ou capitaine des prises. Chaque bâtiment de guerre prenant la mer, était tenu d'en avoir un ou deux à bord. La mission de ce Rais consistait à prendre en charge les prises faites lors d'une sortie.

L'Imâm, quant à lui, jouait un rôle très important dans le comportement de l'équipage. Il dirigeait les prières, psalmodiait à haute voix des versets du Qur'an, notamment aux heures de danger, et veillait à l'application des préceptes de la religion.^(73 bis)

C- LA MAITRISE

Un certain nombre de tâches demandait la présence de spécialistes :

Le chef timonier était chargé des signaux et de la veille sur les passerelles.

Le maître canonnier et ses aides devaient assurer l'entretien des différentes pièces d'artillerie et leur fonctionnement. Il s'occupait de la qualité des poudres et de leur entrepôt. Le chef charpentier devait surveiller la coque, détecter et boucher la moindre

(73bis): Sur le personnel des bâtiments de guerre algériens: Tachrifât, p. 29 (notes); Le Roy, Etat général... pp. 107-108.

voie d'eau. Le maître calfat, responsable de l'étanchéité, devait enduire cette voie de goudron pour empêcher les fissures. Le cambusier s'occupait de la distribution des vivres et de la gestion des magasins de denrées. le *sandal rais* avait la haute main sur les embarcations de secours.

Les marins, proprement dit, ne formaient que le noyau de l'équipage. Ils étaient deux groupes: les *bahri* se tenaient à l'avant, les *sotta* à l'arrière. Leur nombre variait selon l'importance du bâtiment qu'ils montaient. Sur une frégate de premier ordre, on embarquait jusqu'à cinq cents marins. Les *sotta* Rais pouvaient accéder au grade de capitaines. Jeunes, ils devaient être lestes, agiles et capables de grimper rapidement dans la mâture.

La spécialisation commençait avec le séjour en mer et suivant les aptitudes et les besoins. On était alors affecté à la base ou au maniement de la voilure. Mais un matelot devait tout faire, effectuer tous les travaux de lavage, d'entretien, de corvées, de pompage et de réparation.

Parmi ce monde étrange et divers, il ne faut pas oublier les rameurs. La chiourme jouait son rôle sur ces bagnes flottants. Capturés en mer ou quelques part en Europe, les esclaves, s'ils avaient la malchance d'être physiquement solides, ramaient tout le temps jusqu'à ce que la mort les arrêta. Leur vie dépendait de leurs bras. Prisonniers, ils étaient satisfaits de survivre, là comme ailleurs, sur un bateau bien tenu, bien armé et bien pourvu. Leur effectif à bord dépendait de l'importance du navire et de la mission à accomplir.

A terre, d'autres marins et rameurs attendaient leur tour. En effet, le gouvernement entretenait, en permanence, un corps de trois mille hommes qui pouvait doubler en cas de nécessité.

D- LA COMPAGNIE D'ABORDAGE

*Ce janissaire infatigable
Combat et la nuit et le jour
Il m'a tout l'air d'être un diable
En guerre aussi bien en amour !*

WOLFGANG
(allemand captif à Alger et graveur)

Il y avait, sur les navires algériens, des sections de l'armée de terre.

Avant le milieu du XVI^{ème} siècle, ni les Turcs, ni les janissaires ne pouvaient aller en course. Une série d'incidents avait opposé les deux clans. Pour remédier à ces conflits qui engendraient de plus en plus de querelles et de jalousies, Mohammed Ibn Salah (janvier 1576 - juin 1568) réconcilia "les reniez avec les Turcs permettant, en 1568,

aux uns et aux autres la solde de la course sans différence" (74). Matelots et soldats étaient alors nombreux sur les navires sortant pour la course. Un ancien rapport nous apprend "qu'il n'y a point de frégate qui sorte [...] qui n'ait deux cent cinquante, trois cents et jusqu'à trois cent cinquante hommes"(75).

L'importance des équipages compensait souvent la vétusté ou la modestie de l'artillerie. Le duc de Beaufort l'apprit à ses dépens en 1665. S'adressant à Colbert, il lui fait remarquer: "vous considérez, Monsieur, s'il vous plaît, la force que ces gens sur leurs navires, les moindres ont trois cents hommes, les moyens quatre cents. Les nôtres sont bien inférieurs en équipages. L'amiral d'Alger en avait deux cents plus que moi, tous gens choisis et qui avaient fait plusieurs campagnes".(76)

Le nombre de soldats allait en s'accroissant. "Je vis en l'été 1641, dit d'Aranda, que les soixante cinq navires corsaires et quatre galères qui lors furent en mer, chacun à sa fortune, étaient presque tous armés des soldats de la garnison"(77).

D'après Savary de Brèves qui vint à Alger en 1605, voici le portrait et l'uniforme des janissaires: "...tous rasés sauf les moustaches, bravement armés, très bien vêtus d'une tunique d'écarlate qui leur vient aux genoux, la plupart garnie de boutons d'or ou d'argent. Par dessus: une longue robe de même étoffe. Comme coiffure, un bonnet rouge avec un petit turban. Aux jambes, des chausses d'écarlate et comme chaussures, des bottes de maroquins de divers couleurs".

Tandis que les matelots n'avaient, pour coiffure, qu'une simple calotte de laine rouge, affirme Venture de Paradis.

Chaque janissaire embarqué, disposait d'un mousquet, d'une paire de pistolets et d'un sabre. Il recevait une couverture, mais n'avait pas droit à un lit ou à un petit coffre pour y mettre ses affaires personnelles. Les soldats autochtones ne portaient qu'un *haik* (drap) qui leur servait d'habit et de couverture.

Cependant, ces soldats, réputés braves et craints sur terre, rencontrèrent, au début, d'énormes difficultés. Ils devaient s'adapter à la vie sur les flots. Le mal de mer leur attirait le mépris et les railleries des matelots. Mais la discipline légendaire qui régissait la vie à bord finit par créer un climat serein.

Pour maintenir les effectifs indispensables, donner à la marine les moyens humains suffisants et compétents, motiver ce monde qui courait des risques à chaque instant, les dirigeants eurent recours à toute une série de mesures susceptibles d'assurer le bon niveau et garantir le succès.

(74): Aranda, Relation, p. 160, Haëdo, Topographie, p. 503.

(75): A.N.Aff.Etr., Mémoires et Documents, T. 12, Algérie (1604-1719).

(76): Lettre de Beaufort à Colbert, Tunis 12 mars 1665, Plantet, Correspondance des Beys... I, p. 177.

(77): Aranda, op. cit. p. 162.

Parmi les avantages, il y avait les primes d'embarquement, les parts qui revenaient à chacun lors des prises en mer et les salaires qui, depuis 1797, étaient accordés aux matelots ⁽⁷⁸⁾ quand la course déclina.

A côté de ces profits matériels, il faut ajouter les promotions dans la hiérarchie: un simple marin pouvait finir sa carrière comme amiral et participer aux délibérations du *Diwân* sur les questions de guerre ou de paix ⁽⁷⁹⁾.

(78): Sous le règne de Mustapha Pacha (mai 1798 - juin 1805) la paie était de 4 boujous. On dit que le Dey releva les salaires de deux boujous.

Julien de La Gravière donne d'intéressants détails sur les dépenses au profit des marins et des navires d'Alger. Cependant, il n'indique ni ses sources, ni la période qui correspond aux chiffres donnés. Il affirme par exemple, "qu'un officier recevait un demi-boujou, les matelots enregistrés mais non embarqués n'avaient pour solde que 5,60 francs par mois avec deux livres de pain" (Les corsaires barbaresques, p. 74).

(79): Hamdân Khûdja, *al-mir'at* (Le Miroir), p. 118.

Chapitre VI

LES ROIS DE LA MER

"Infatigables laboureurs de la plaine liquide !"

Impressionnante est la liste des célèbres Rais d'Alger. La marine de la Régence fut, en effet, une des meilleures écoles navales du monde musulman à l'époque ottomane.

Ces capitaines furent, de tous les officiers de leur temps, l'objet de tant de crainte, d'horreur ou d'admiration que légende et vérité historique se confondent aisément dans leur vie et leur action et que, la plupart, ont déjà attiré l'attention des chroniqueurs et des historiens. Aussi, il n'entre pas dans le cadre de ce travail de consacrer, une étude exhaustive à chacun d'eux, mais simplement, de présenter, à travers une courte notice, les chefs qui ont marqué le plus la marine d'Alger, par leurs qualités d'organisation et de commandement.

Parmi ceux qui avaient commencé l'épopée de Méditerranée et fait trembler nombre de nations, les Barberousse tiennent la première place. On disait déjà "qu'ils étaient amis de la mer, ennemis de tous ceux qui voguent sur les eaux".

'Arrûdj, appelé "Bras d'argent" ou encore "Une tempête sous un turban". Le premier de la lignée fut 'Arrudj. Mais la courte période passée dans le Maghrib central ne lui permit pas de donner, à la marine, son savoir, son expérience et son courage... Certes, de 1512 à 1518, il sut doter la Régence naissante, d'une dimension méditerranéenne, lui assurer un embryon de flotte, la lancer dans les premières guerres contre l'Espagne, mais il fut prématurément fauché par la mort, alors qu'il combattait les Espagnols entre Tlemcen et Oran.

Les Espagnols le connaissaient bien. Haëdo nous en a retracé le portrait physique et moral : " Jambes fermes, dignes d'un Achille, mollets de bronze clair déjà tailladées de mille blessures... Intelligent, de bonne volonté, naturellement fier, courageux, intrépide, généreux, popularité immense... habileté et courage... "

1. Khayr al Dine (1464 ? -1546)

"L'amant de la mer ... un des cent visages de la Méditerranée !"

Originaire de Midly (Métilène) (1), une île de l'Archipel devenue ottoman en

(1): Les Barberousse ont déjà fait l'objet de toute une littérature: notices, biographies plus ou moins romancées, chroniques à leur louange ou hostiles à leur politique, travaux modernes se voulant objectifs... Nous renvoyons à la bibliographie de notre "Ghazawât...", Thèse de 3^{ème} cycle, Aix en Provence, 1972 et à celle de ce travail. La plus récente étude est celle de J.Belachemi, "Nous les frères Barberousse, corsaires et rois d'Alger", Fayard, Paris, 1984.

1457, Khayer al Dine ibn Ya'qûb serait né vers 1470. Avec ses trois frères: Arrûdj, Ishâq et Iliâs, leur vie en Orient est absorbée par l'aventure et la course.

A l'exception de Iliâs, dont on ne connaît presque rien, les trois autres, impliqués dans le conflit opposant le Sultan Salim à son frère Qurqûd, doivent fuir et regagner le Maghrib. A quelle date? On avance 1505.

Après un séjour à Djerba et Tunis, voici les frères Barberousse dans le Maghrib central vers 1510. Leur choix se porte sur Gigel mais la petite ville est occupée par les Génois. Il est facile de les en chasser. Les trois frères, en attendant mieux, se fixent à Gigel et s'adonnent à la course. Ils tentent à deux reprises, en 1512 et 1514, de s'emparer de Bidjâya, entre les mains des Espagnols depuis 1510, mais l'échec les fait renoncer.

Profitant de l'appel lancé par Sâlim al Tûmî pour éloigner les chrétiens établis à trois cents mètres de la ville d'Al Djazâ'ir, dans une forteresse appelé Penon, les frères s'établissent à Alger, mais à leur propre compte. Ils étendent ensuite leur autorité vers l'Ouest du pays, encouragés par l'anarchie qui y règne. Ishâq est tué à Qal'at Bâni Râchid, en 1517, en soutenant un dur siège contre les Espagnols et leurs alliés Zayyânides. 'Arrûdj est aussi tué en 1518 entre Tlemcen et Oran.⁽²⁾

Resté seul, Khayr al Dîne, face à une hostilité générale, rattache le pays à l'Empire Ottoman et reçoit aide et protection. Maître du Maghrib central, presque en entier, il réorganise l'administration, s'attache à chasser les Espagnols, et apporte son soutien aux Andalous opprimés par les Rois Catholiques.

Il repousse l'agression menée par Hugo de Moncade contre Alger, en 1518. Cette deuxième victoire sur un puissant adversaire consacre la valeur militaire et le prestige de chef de Khayr al Dîne.

Le Penon d'Alger reste, depuis 1510, "l'épine placée dans le coeur de la cité". Après de minutieuses préparations, il arrache la forteresse, rase ses bâtiments, et avec ses pierres construit la jetée. Le célèbre port d'Alger est né! Et la victoire est retentissante. Khayr al Dîne songe à la Tunisie. Il y porte la guerre pour châtier les Hafsides, trop complaisants à ses yeux avec les ennemis de la Régence. En 1534, il est à Tunis, mais l'expédition de Charles Quint, l'année d'après, met fin à ses tentatives. Pour laver sa défaite, en Ifriqiya, il dévaste les côtes espagnoles et italiennes, enlève des centaines de sujets de l'Empereur, et rend très périlleuse la navigation chrétienne en Méditerranée.

Rappelé à Constantinople, en octobre 1535, pour occuper un poste élevé dans la marine, il est remplacé par Hassan Agha.

Khayr al Dîne mourut en 1546, à 60,70 ou 80 ans?

(2): Watbled, R.A., p. 352.

La chronique anonyme "Ghazawât 'Arrûdj wa Khayr al Dîne" ne tarit point quand il s'agit des qualités de ce héros de l'Islâm: Il est le saint, l'audacieux, l'intrépide, le généreux, l'invincible [...] Dieu l'assiste et le dirige tout le temps. Il est l'ami des savants, le protecteur des opprimés, le chef de la guerre sainte [...] la terreur des chrétiens. On ne peut compter ses victoires sur l'Infidèle. Il est cruel mais clément, brave mais humain [...] aimé et vénéré des bons Musulmans[...] redouté des ennemis...

Les sources européennes, quant à elles, sont très souvent défavorables. Hostilité, fureur et haine implacable caractérisent les écrits de l'époque les plumes espagnoles, en particulier, ont peint notre héros avec des couleurs odieuses : "fléau de la chrétienté, écumeur de mer, ennemi de toute civilisation"⁽³⁾. Il est vrai qu'il tint en échec André Doria, Hugo de Moncade et Charles Quint.

Après avoir quitté Alger, il s'illustra dans la bataille de Prévessa en 1538. Ayant groupé sous ses ordres cent cinquante navires dont soixante et une galères, construites, dit-on, sur des plans de son invention, il remporta sur le célèbre amiral espagnol, la victoire après laquelle "le pavillon de Sulaimân flotta souverainement sur toute l'étendue de la Méditerranée".

Les Barberousse furent d'authentiques héros du monde musulman au XVI^{ème} siècle. La partie algérienne de leur vie est à l'origine de leur gloire. C'est ici que leur génie, leur audace et leur foi ont accompli des miracles. D'un pays déchiré, occupé, menacé, ils ont fait un Etat organisé, doté d'une armée et d'une marine, jouant déjà son rôle dans le concert des nations de l'époque.

"On ne peut s'imaginer, disait d'Aranda, la raison pour laquelle son [Barberousse] gouvernement [...] ait pu durer si longtemps, rendant ce trou redoutable à toute l'Europe"^(3 bis).

Sans quoi, il n'aurait peut-être pas mérité tant de gloire.

2. Arnaout Mami

Albanais d'origine ⁽⁴⁾, son influence à Alger fut si grande que Haëdo en fit le 25^{ème} roi. Pourtant, il ne figure pas sur la liste officielle des dirigeants de la Régence.

(3): Les Espagnols oubliaient leurs actes et méthodes en Amérique. Pour peu d'argent, ils lançaient contre les pauvres populations sans défense, leurs chiens dressés à la chasse de l'Indien. Ils étaient aussi impitoyables, sinon plus, que leurs adversaires. Khayr al Dîne n'eut que les défauts de son siècle.

(3 bis): Aranda, relation, p. 64.

(4): Haëdo, Histoire des Rois d'Alger, p. 196. Cervantès, Six nouvelles de M.de Cervantès par le sieur d'Avdriguier (Voir l'Espagne anglaise et Don Quichotte de la Manche, Ch, XL).

Son histoire est extraordinaire. Tout jeune, il fut remis en tribut au sultan Ottoman. Il devint, par la suite l'esclave de Qara 'Ali, corsaire et capitaine d'Alger. Ses qualités et aptitudes le portèrent en septembre 1575 à la tête de la *Taïfa*, cette fameuse corporation de Rais dont dépendait, alors, en grande partie, la vie économique de la Régence. De 1583 à 1586, ses exploits en mer ne cessèrent jamais. Il captura la galères espagnoles *El Sol* (le soleil) et confisqua les papiers de Cervantès (au large des Saintes Maries de la Mer en Camargue). D'après Haëdo, Arnaout Mami aurait quitté Alger pour Tunis, puis Tripoli ou il aurait été successivement Pacha, ce qui n'est pas prouvé.

Dans ses lettres ⁽⁵⁾, adressées d'ici au Duc de Toscane ⁽⁶⁾, on sent l'homme doux, affable, humain et combien différent des personnages décrits par les auteurs européens. Bien au contraire, sa correspondance exprime une grandeur d'âme, une générosité et une finesse qu'on chercherait vainement chez beaucoup de princes.

"Me confiant, dit-il dans l'une d'elles, dans la grande libéralité de Votre Altesse, je lui envoie l'écrivain de la galère "Saint Paul de Malte" et même s'il est une personne d'une qualité telle qu'il serait digne de rester entre mes mains, je l'envoie tout de même pour prier Votre Altesse, qu'elle soit servie de donner la liberté à Mustapha, écrivain de Mourad Rais qui se trouve entre les mains de votre Altesse, laquelle je prie encore et supplie de vouloir bien ouvrir la porte pour pouvoir racheter ou échanger les Turcs pour les chrétiens et ne vouloir que personne ne meure dans l'état misérable de l'esclavage, parce qu'il est une chose ordinaire que la fortune change et que, ceux qui aujourd'hui gagnent, demain perdent, surtout dans les affaires de guerre ou les vassaux et les sujets de Votre Altesse sont tellement actifs; et si Votre Altesse, avec son habituelle libéralité, me fait cette grâce de donner la liberté au dit esclave, je resterai esclave à Votre Altesse et je ferai, en son service, tout ce qu'on verra être possible de se faire si, Votre Altesse veut en faire l'expérience. Je n'ai rien d'autre à dire, sinon que Dieu garde la Sérénissime personne de Votre Altesse, comme elle le désire. D'Alger, 1577" ⁽⁷⁾.

3. Salah Raïs

D'origine arabe, Salah Rais, natif d'Alexandrie, fut élevé très tôt parmi les Turcs. C'était l'époque de la conquête de l'Égypte par le Sultan Salîm. Il passa ensuite en Turquie puis au Maghrib.

(5): Bossy Monique, Dix huit lettres et un Texte Singulier adressés par les Seigneurs d'Alger au Grand Duc de Toscane (1577-1590), Mémoires de D.E.S, Alger 1971.

(6): François de Médicis régna d'avril 1574 à octobre 1578.

(7): Malgré de telles réflexions sur la vanité de la puissance et sur les changements de la fortune, Galibert dit de lui: "...ennemi mortel des chrétiens et surtout des Espagnols; il s'était signalé contre eux par tant d'atrocités... maître impitoyable et barbare" (L'Algérie ancienne et moderne, p. 212.)

Il servit, au début, sous le commandement de Khayr al Dîne. Il sillonnait la mer entre la France et l'Espagne, portant de rudes coups aux côtes ennemies. En mai 1552, une nouvelle promotion allait lui permettre de prouver ses capacités. Il fut nommé Beylerbey, à la tête de la Régence. Il donna alors une impulsion nouvelle à la marine d'Alger.

Il captura, en 1553, près du Détroit de Gibraltar, six navires portugais qui venaient d'entrer dans le port de Velez. Ses pressions sur les côtes marocaines allaient s'accroître. L'automne de la même année, une flotte de quatre vingt deux voiles avait pour mission de se rendre dans les parages de Mélila, porter vivres et munitions. Il préparait une expédition contre le Sultan du Maroc.

Mais deux préoccupations l'avaient absorbé jusqu'à la fin de ses jours: Oran et Bougie! L'occupation espagnole de ces deux points sur le littoral algérien le tracassait.

En juin 1555, il décida le grand coup. Il lança contre les Espagnols, accrochés depuis 1510 dans la capitale des Hammadites, une véritable armée de terre et de mer. Trente mille hommes prirent la route vers l'Est. Ils furent rejoints par trois mille marins. Le siège fut dur et les combats meurtriers. Le succès fut total et la célèbre ville fut libérée. La prise de Bidjâya ne fut pour le Beylerbey qu'un stimulant. Il voulait Oran! Mais les forces dont il disposait n'étaient pas suffisantes et le "présidios" était puissamment fortifié et efficacement défendu. La dernière place qui restait aux Espagnols n'allait pas céder facilement.

Pour "jeter les chrétiens à la mer", Salah Rais dépêcha son fils Muhammad réclamer des renforts au Sultan ottoman; le succès de Bidjâya pouvant décider le monarque à satisfaire le chef de la Régence! En effet, Sulaymân y consentit d'autant plus volontiers que ses vaisseaux allaient servir en Méditerranée occidentale la politique de son allié, le Roi de France ⁽⁸⁾... Une flotte formée de quarante galères et montée par six mille hommes fut envoyée sous le commandement d'un converti, 'Ali Portuco. Elle devait arriver à Alger dès le printemps 1556. En attendant, les préparatifs, ici, furent accélérés. Troupes et munitions affluaient et les galères étaient déjà mises en état de prendre la mer. L'Espagne tenta de prévenir le coup: Oran reçut vivres et fournitures militaires, mais surtout de l'artillerie.

Quand la flotte ottomane arriva à Bidjâya, la marine algérienne pouvait aligner trente bâtiments bien armés. De Bidjâya, on passa directement du côté d'Oran. Salay Rais voulait épargner la flotte d'une épidémie qui dévastait la capitale et, en même temps, gagner du temps et surprendre l'ennemi. Malheureusement, le célèbre Rais fut lui-même atteint de la peste et en mourut. Le projet contre Oran sera poursuivi par son successeur Hasan Corso, et par ses fidèles lieutenants.

(8): Ruff (P), La domination espagnole à Oran, p. 137.

Salah Rais a été jugé moins sévèrement que les Barberousse dont il avait suivi les campagnes.

"Homme d'une grande valeur, recherchant les entreprises périlleuses et ne reculant devant aucun danger... ses expéditions maritimes l'avaient rendu la terreur du nom chrétien... Au courage le plus bouillant, Salah Rais alliait la prudence la plus consommée, fruit de l'âge et d'une longue expérience..." (9).

4. Murad Raïs

D'origine albanaise, Murâd Raïs, sans avoir été Beylerbey, fut le véritable maître d'Alger "au moment où M.de Breves, ambassadeur D'Henri IV y vint en 1606". C'est un des capitaines les plus connus en Europe nous dit ce visiteur (10).

Il s'était d'abord distingué dans la guerre de course contre les navires français, ce qui détermina Jacques de Germingny à réclamer, auprès du Sultan "un châtement exemplaire contre lui"(11). Il s'était distingué, surtout par son courage et ses initiatives lors du fameux siège de Malte, en 1565.

D'après Haëdo, Morat Raïs résida à Alger, partant souvent en course, faisant de grosses prises et bien du mal à la chrétienté. Les captures le rendirent si riches qu'il devint un des plus grands corsaires d'Alger "et un de ceux qui nous châtièrent le plus durement de nos péché" [...]

Sortant d'Alger en 1578, au mois de janvier avec huit galiotes, partie à lui, partie à cinq autres raïs de ses amis [...] passa alors en Calabre avec ses vaisseaux, resta en relâche pendant assez longtemps [...] un matin, près de Policastro il découvrit deux galères de Sicile dans lesquelles se rendait en Espagne le Duc de Terranova [...] qui gouvernait la Calabre[...] la Sainte Ange fut gagnée très aisément [...] le gouverneur se sauva (12).

En mai 1582, affirme Haëdo, il partit d'Alger, passa à Salé et atteignit l'île de Lancelot (Canaries). Là, "il fit amener les voiles et mettre en panne jusqu'à la nuit, pour

(9): Galibert, op.cit. p. 192.

(10): Turbet-Delof, L'Afrique Barbaresque, p. 170 donne en note, sept références relatives à ce Raïs, B.C. p. 101 - Haëdo, Histoire...

(11): Charrière (E), Négociations de la France dans le Levant, IV, p. 124.

(12): Tomba à 12 ans au pouvoir de Qara Ali; garçon bien doué, habile, valeureux et téméraire (Haëdo, Histoire..., pp. 173-176-180-181 et 202)

Sur Murad Raïs:

- Haëdo, les Rois... pp. 173-181.

- Charrière (C.), Négociations de la France... IV, p. 124.

- Villain Gaudossi, La Méditerranée...

- Devoux (A.), Les archives du consulat de France à Alger

- Turbet-Delof (G.), L'Afrique Barbaresque, p. 170, Bibliographie Critique, p. 323.

qu'on ne pût pas l'apercevoir du rivage. Il profita si bien de l'obscurité qu'il débarqua tout au matin avec deux cents cinquante hommes mousquetaires qui saccagèrent l'île" (13).

Certaines sources le décrivent aussi comme le précurseur de la course salétine. En 1585, il quitta Alger avec trois de ses galiotes de combat, se hasarda dans l'Atlantique et fit route vers les îles Canaries. Il mit à sac la ville de Lanzarote, captura trois cents personnes dont la famille du gouverneur. Malgré une escadre de quinze galères lancée à ses trousses, Mourâd Rais réussit à regagner Alger "sans que le général des galères espagnoles qui l'attendait au Détroit avec des forces supérieures puisse s'y opposer" (14).

Ecrivain au Beylerbey d'Alger, le Sultan Murâd notifiait en 1591 "le Baile (Lorenzo Bernardo) dans une requête, s'est plaint de ce qu'un certain rais Murad, corsaire d'Algérie, a armé en course une de ses galiotes et qu'il a pris avec ses hommes, dans le golfe de Venise un vaisseau de Spalato (15) avec ses biens et marchandises"(16).

Son activité ne se ralentit jamais, En 1595, il fut nommé amiral d'Alger. A soixante ans (vers 1606) "il bourlinguait encore aux quatre vents de la Méditerranée"

5. Ali Pacha/ 'Uldj Ali

"Il passait, dit Albertus Folieta, pour le plus grand marin que le monde eût vu depuis Khayr al Dîne". Son histoire va nous montrer la justesse de cette opinion (17).

Était-il un Napolitain "qui se fit Turc pour pouvoir se venger d'un comite qui l'avait souffleté "comme le dit Haëdo (18)? Ou, était-il Calabrais qui prit le turban comme l'affirme Brantome? (19).

Né en Calabre vers 1508, plus exactement près du Cap Colonne, à Licatelli, un village de la côte, d'une famille de pêcheurs, il fut enlevé, en 1520, par Khayr al Dîne lui-même. Enchaîné au banc de la chiourme pendant quatorze ans, en qualité d'esclave du Grand Seigneur, 'Ali connut les affres de la captivité et décida, à trente quatre ans d'embrasser l'Islâm. Une nouvelle vie commençait pour lui. Son courage, lors des grandes batailles, allait l'imposer aux autres. "Avec toutes ses malices, écrit le père Dan,

(13): Histoire des Rois d'Alger, pp. 196-197

(14): C.S Mémoires sur les Etats Barbaresques, p. 16.

(15): Spalato, ville fortifiée de la côte dalmate.

(16): Villain Gaudossi, La Méditerranée...

(17): Haëdo, Histoire... pp. 134-154.

(18): Haëdo, op. cit. p; 137.

(19): Brantome, Grands Capitaines, Ed. Lalanne, II, p. 63 cité par Turbet-Delof, l'Afrique Barbaresque. p. 134.

Dan, Histoire... p. 22.

il ne fut pas moins vaillant qu'ingénieur et rusé comme il le fit bien paraître en diverses entreprises... "En 1565, il prit la succession de Darghût (Dragut), tué dans les combats de Malte. "Il montra une telle bravoure, dit Cervantès, que sans s'élever par les moyens et procédés louches auxquels, pour avancer ont recours la plupart des favoris du Grand Turc, il devint Beylerbey d'Alger en 1568 (20).

A peine nommé à la tête de la Régence, il se lança dans la lutte contre les Espagnols. Il leur prit Tunis en 1569 et participa à la fameuse bataille de Lepante (21) où il commandait en qualité d'Amiral. Il donna de si hautes preuves de courage et d'expérience que peu s'en fallut qu'en ce combat naval avec cent vaisseaux, il ne détournât le cours de la victoire qui penchait déjà du côté des Chrétiens comme l'écrit Dan (22). Sous une pluie de projectiles, il alla seul, reconnaître la flotte chrétienne, en compter les bâtiments et en évaluer les forces. Cet acte audacieux le mit en relief. Il reçut le glorieux surnom de *Kilidj* (l'épée) ainsi que le haut grade de Kaptan Pacha.

Dès le lendemain de la défaite musulmane, il entreprit de reconstituer les flottes islamiques et reprit, en 1574, la Goulette aux Espagnols et Tunis également (23).

Infatigable, il guerroyait en Perse, en Géorgie et sur les côtes de Marve sans perdre de vue les problèmes du Maghrib dont l'unification le préoccupait tant. Il surveillait, attentivement, la politique des souverains chérifiens qui cherchaient à s'allier à l'Espagne contre la Régence. Il rêvait d'en finir avec des monarques alliés à l'Infidèle et de faire de l'Afrique du Nord, un *pachalik* dont Alger aurait été le centre politique. Il voulait concrétiser un rêve cher aux grands Beylerbeys tels que Khayr al Dîne et Salah Rais. La réalisation de ce projet aurait eu des conséquences inattendues dont la reconquête de l'Espagne. L'opération aurait été facilitée, là-bas, par la présence de plusieurs milliers de Musulmans en armes. Mais des calculs politiques sordides entravèrent les généreuses intentions. "Fort heureusement, écrit de Grammont, la défiance jalouse du *Diwân* de la Porte ne cessa pas de mettre des entraves à la réussite de ce projet dans la crainte que les futurs pachas du Gharb ne se rendissent indépendants."(24)

La résurrection si rapide des forces musulmanes et leurs succès retentissants attirèrent l'attention des dirigeants chrétiens sur 'Uldj 'Ali dont la réputation grandissait chaque jour. Dès 1572, le Pape Pie V, par l'intermédiaire du Cardinal Alexandrini

(20): Türk Ansiklopedisi, I, p. 324.

Grammont, "Un pacha précurseur de F.de Lesseps", R.A., 1885, pp. 359-365. Cependant, il faut noter que dès 1569, il eut pour adjoints: 'Arab Ahmad et Ramdhân Pacha.

(21): Bonne analyse de l'action de 'Uldj 'Ali lors de cette célèbre bataille dans Défontain Maxange, Alger avant la conquête... pp. 130-151.

(22): Dan, Histoire... p. 22.

(23): Grammont, Histoire... p. 110.

(24): Grammont, La course, L'esclavage... p. 10.

conseillait à Philippe II d'Espagne de chercher à séduire ce grand amiral par l'offre d'un gouvernement en Espagne ou en Sicile et "quand même cette tentative n'aboutirait pas, elle n'en serait pas moins utile en attirant les soupçons de Sélim sur l'amiral, le seul homme capable, par sa valeur et son habileté, de soutenir les affaires de cet Empire"(25).

Le besoin de s'opposer aux entreprises espagnoles et portugaises autour de la presqu'île arabique avait entraîné la formation et l'entretien d'une flotte musulmane dans la Mer Rouge. Mais on transportait matériels et galères démontés, jusqu'au Caire et de là, vers Suez. L'opération s'avéra très difficile, lente et coûteuse. Plus de la moitié des convois se perdait en route, dans les déserts.

'Ali Pacha mit toute son expérience, son prestige à démontrer au Sultan les avantages de la percée d'une voie d'eau. L'idée d'un canal de Suez était née. Malheureusement, le projet fut plusieurs fois ajourné à cause des guerres contre la Perse.

Le grand marin mourut le 27 juin 1587 et avec lui ses rêves grandioses. Il ne put aussi réaliser le grand dessein qui le hantait: la fondation d'un Etat unique comprenant tous les royaumes de l'Afrique du Nord. "La réalisation de ce grand rêve qui eut, peut-être, donné la Méditerranée à l'Islâm, fut toujours entravée par les défaillances du Grand Diwân".

C'est ainsi que l'ancien berger et l'ancien esclave devint le personnage le plus célèbre de l'Empire, après le Sultan. Il fut, écrit Defontin Maxange, "le plus redoutable des marins renégats, le plus puissant des pachas algériens, le plus illustre des corsaires et amiraux de l'Islâm [...] Un corps et une âme cuirassés contre le malheur". De 1530 à 1587, plus d'un demi siècle de combats, sur terre et sur mer, par une haine farouche du chrétien, notamment en Espagne, telle fut l'action prodigieuse menée par 'Ali Pacha Rais.

6.'Ali Bitchin

D'origine italienne (il s'appelait Piccinino), 'Ali serait venu volontairement à Alger, poursuivre son métier de corsaire qu'il pratiquait déjà dans l'Adriatique (26). D'autres disent qu'il aurait été d'abord captif, puis affranchi par le Caid Fath Allah (27).

(25): R.A., 1885, pp. 362-367: Lettre de l'Ambassadeur de France à Constantinople, Savary de Lacosme, au roi Henri III, 25 juillet 1586, Histoire Universelle, VI, 254.

Si Defontin Maxange insiste sur l'ascension exceptionnelle de notre héros disant que "parti d'une barque, le pêcheur était arrivé à se faire suivre de trois cent vaisseaux auxquels il commandait" (p. 209), Grammont, quant à lui, a souligné la noblesse et le sens de l'humain qui animèrent ce chef. "La témérité et sévérité, écrit-il, n'excluaient nullement les sentiments généreux; les prisonniers tombés entre ses mains n'étaient ni vendus au marché ni astreints aux durs travaux; il en peupla une île de l'Archipel qui contenait trois mille de ces colons au moment de sa mort". (Un pacha... R.A. 1885, p. 302).

(26): Grammont, Relation entre la France et la Régence d'Alger au XVII^{ème} siècle, Alger, 1879, 3^{ème} partie, p. 5, note 1.

(27): Devouix, R.A., t. VIII, p. 34.

En tout cas, sa présence à Alger est attestée, dès 1599, et on s'accorde à trouver le personnage "fascinant, intelligent, grand seigneur à ses heures".

De 1641 à 1645, il fut le chef incontesté de la *Taifa*, et l'homme fort de la capitale. Il sortit vainqueur dans le conflit qui l'opposa aux Pachas envoyés par la Porte. A la puissance de l'argent, il joignit celle de la politique: il avait pour lui les Rais, les janissaires, les *Coulouglis*, les Maures et les Kabyles. Un accord signé, le 22 décembre 1644, entre lui et le R.P.Herault au sujet du rachat des captifs est révélateur. 'Ali y est mentionné comme "gouverneur et capitaine général de la mer et terre d'Alger", ce qui confirme la forte position occupée par ce nouveau maître.

Sa fortune était des plus colossales. Malgré les pertes subies, en hommes et en navires au combat de la *Velone*, en 1638, contre les Vénitiens, 'Ali disposait à Alger d'un bague privé abritant de cinq cents à huit cents esclaves, deux palais luxueux, des dizaines de bâtiments pour la course, des centaines de captifs répartis entre sa flotte et ses domaines. Sa bonté était reconnue de tous. Dans son bague privé, "une chapelle de trois cents places était pleine à craquer tous les dimanches"⁽²⁸⁾. Le Père Herault, rarement tendre pour ceux d'Alger, reconnaît à 'Ali Bitchin, beaucoup de qualités: "Il faut avouer dit-il, que c'était un grand esprit, doué d'une grande prudence humaine, fort généreux, courageux au possible, politique au delà du commun des Barbares"⁽²⁹⁾.

Il fit construire, dans la capitale, l'une des plus belles mosquées⁽³⁰⁾ et, avant de mourir en juillet 1645, "il donna la liberté à tous ses renégats et renégates, toutes ses esclaves noires et à quatorze chrétiens"⁽³¹⁾.

7. Bakir Pacha⁽³²⁾

Bakîr était un grec converti. "Il avait l'esprit vif, rusé et dissimulé, il était éloquent et intrigant, prodigue, hardi et perfide". A vingt ans, il fut roi de Tunis, mais il dut quitter vite son royaume et se retirer à Alger avec ses deux galères et "de grand prince qu'il était, il devint fameux corsaires". Si Alger le reçut durant quatre ans, c'était parce que ses galères "les meilleures du monde, devaient rendre comme elles ont fait, cette ville-là, la plus redoutable".

(28): Aranda, *Relation de la captivité...* p. 30 Le sieur d'Aranda fut esclave à Alger de 1640 à 1642. 'Ali Bitchin fut son troisième maître. Dans sa relation, il décrit avec des détails, le personnage, sa fortune et sa tolérance envers les chrétiens.

(29): Hérault (Le Père), *Continuation de Mémoires...* R.O.M.M., 1/1975, p. 35.

(30): Construite à la limite des deux anciennes parties de la capitale, à l'extrême nord de la Grande Rue qui relie Bâb 'Azzûn à Bâb al Wâd dont elle forme l'angle avec la rue de la Qasba.

(31): Hérault, *op. cit.* p. 34.

(32): "Un corsaire algérien au XVIIème siècle, R.A., 1892.

Le texte est de Daulier, secrétaire du Roi de France, pris en mer en 1651 alors qu'il se rendait au Portugal

Captif à Alger, il fut racheté par le consul Barreau (Le Père J.), 1646-1661.

En 1652, il sortit en croisière avec deux navires. Mais une furieuse tempête l'attendait; son bâtiment fut jeté sur les rochers du Cap Nègre. Des centaines de matelots furent engloutis par les eaux. Rares furent ceux qui, à la nage, regagnèrent la côte. Bakir était de ces derniers, mais pas pour longtemps: un furieux coup de mer le fit tomber et une vague violente porta sur lui une planche qui le tua (33).

8. Hasan Barbriere

Une figure bien singulière! D'origine portugaise, il servit longtemps dans la marine algérienne après avoir embrassé l'Islâm. La Gazette de France de 1665 (p.356) en fait un amiral de la Régence (34). Il avait cent cinq ans lorsqu'il s'opposa à l'escadre du duc de Beaufort en juin 1665. En effet, ce dernier vint attaquer une division algérienne sous le canon même de la Goulette. Le capitaine Des Lauriers qui commandait "l'Etoile" se trouva soudain en face d'un bâtiment algérien de cinquante canons et de six cents hommes d'équipage. Le combat se termina par la mort du Rais Hasan dont le navire fut incendié mais aussi par la mort de Des Lauriers et du capitaine de Loire (35).

9. Rais Bostandji Muhammad

Il commandait la frégate "L'Oranger" de 22 pièces et 80 hommes. En février 1686, la guerre entre la France et la Régence faisait rage et la marine d'Alger fit preuve d'une activité débordante. Bostandji mit la main sur le "Marie Françoise" du Havre, chargé à Rouen et le conduisit à Salé. Une fois le navire déchargé, il fut incendié. On prête au Rais ce propos: "Le Roi de France brûle, il faut faire de même (36).

Le rais fut capturé par les Anglais et emmené à Cadix puis remis en liberté sur demande de Hadj 'Ali (Mezzo Morto). Sur cette arrivée à Alger, le consul de France Piolle écrit: "le 28 septembre 1687, M.le Duc de Gravistour (anglais) est arrivé avec une escadre de 6 frégates de guerre, une flute et le vaisseau qu'ils ont pris... armé de Mores du pays que les Anglais ont vendu à Cadix et emmené le dit navire corsaire avec le capitaine Bostandji, le forban qui prit le navire français [le Marie Françoise] commandé par Deval il y a un an.

(33): Un esclave chrétien dit de lui:

*"Néron, Hérode, Héliogabale,
Caligule et Sardanapale,
Par un merveilleux raccourci*

En un seul corps gisent ici" (R.A., 1892, p. 17)

(34): Turbet-Delof, Presse Périodique de France, 1665, p. 30.

(35): Grammont, La course... p. 30.

(36): A.C.C.M. Série J 1352, Lettre du consul Piolle, 23 mai 1686.

Sur les circonstances et les conséquences de cette prise, S.I.H.M., t. II. Lettre de Pierre Deval à Perillié, consul à Salé.

Le 1er octobre: "on a débarqué Bostandji en triomphe ce matin. Son navire doit entrer ce soir"⁽³⁷⁾.

Mais lors du bombardement d'Alger par Duquesne en 1688, le bâtiment du Rais fut coulé⁽³⁸⁾.

10. 'Ali Bouchi⁽³⁹⁾

Il était de Cherchel ainsi que son équipage. Il pratiqua la course pendant des années, mais un jour, il s'empara, avec une galiote de trois canons et huit pierriers, d'une barque française. Craignant les foudres du Dey, il se retira avec sa prise à Tétouan. Nous avons vu, dans le chapitre consacré aux déboires des capitaines et des sanctions qui s'abattaient sur eux en cas de faute grave. 'Ali fut pourchassé, dépouillé de ses biens et mourut dans la misère pour avoir désobéi au Dey.

11. Hadj Musa

"Connu depuis longtemps pour un homme modéré et des déportements duquel nulle nation européenne ne s'est jamais plainte" nous dit le Consul Lemaire⁽⁴⁰⁾.

(37): Mémoire de Piolle- Alger 2 oct. 1687. Aff.Etr, Alger, Correspondance consulat-vol. 2, 1156 V° 56.

(38): Turbet Delof, op.cit.P.30.

On ne peut oublier le Rais Sulaymán qui, après avoir capturé plusieurs vaisseaux à l'ennemi, mourut lors d'un combat contre un lougre appelé *le Soleil* de Saint Malô mais la cargaison de morue arriva tout de même à Alger... Le Rais 'Alî Mamî 'Arabâdjî, corsaire réputé et craint; son nom est lié à des prises importantes dont le navire de Tiboudau d'Olonne, en août 1620 avec équipage et marchandise, évaluée par le consul Chaix, à 45 000 écus (R.A., 1879, p. 104).

Le Rais Canari, lui, fut un des plus fameux capitaines d'Alger. Par une hardiesse inouïe, il sillonnait sans crainte la Méditerranée et l'Océan en multipliant les prises. En 1680, il sortit à la tête de six bâtiments utilisant la bannière de France, jeta l'ancre en rade de Livourne, fit prisonniers les deux officiers du port "venus le complimenter" ainsi que l'équipage de leur chaloupe. Il relâcha les deux employés du consulat de France montés à bord. Une autre fois, opérant à partir de l'île anglaise de Wight (dans la Manche), il attaqua les marchands hollandais et ramena ses prises à Londres. Mais lorsque ses habitués acquéreurs refusèrent de les lui acheter, Canari protesta invoquant l'article 10 du traité anglo-algérien. Il fut particulièrement visé par les poursuites de Tourville et Chateau Renaud. Il parvint toujours à regagner Alger. Il mourut en 1688.

(39): Sur les Rais du XVIII^{ème} siècle: liste dressée d'après "les états des frais de la Chancellerie du Consulat de France à Alger, concernant les écritures pour les corsaires de la Régence", A.C.C.M. série E/59 (1749-1791).

Sur 'Alî Bouchî, la lettre du consul Durand à MM. du Commerce, Alger, 21 mai 1703 (Grammont, Corresp. p.100).

(40): Voir le chapitre: Déboires et sanctions.

En décembre 1749, il mit la main sur la corvette "la Marguerite" de Vannes, expédiée pour la traite des noirs et commandée par Gervaiseau qui avait fait feu sur les Algériens, les prenant, disait-il, pour des Salétins.

En août 1751, il rencontra, à la hauteur de Lisbonne, un vaisseau battant pavillon français. En réponse au signal habituel, l'invitant à produire le passeport, le capitaine répondit par des coups de canon. Pourtant, Hadj Musâ avait, plus d'une fois, montré des égards pour le pavillon de Sa Majesté et voulut, cette fois encore, éviter l'incident. Malgré les protestations de son équipage, le Rais laissa partir le navire étranger (41).

12. Hadj M'Barek

Il avait la réputation d'être "fougueux, actif, infatigable, excellent marin, audacieux jusqu'à la témérité...". Devenu l'effroi des Chrétiens, il ne cessa de frapper les côtes espagnoles dont il connaissait les moindres sinuosités. Sa tactique? La surprise et la rapidité dans les opérations. Il s'abattait sur les riverains comme la foudre et repartait avant même que l'alarme eut pu être donnée.

Il sillonnait la Méditerranée à son aise et ce, de 1741 à 1763. Le registre des prises maritimes a consigné ses exploits sur les Portugais, les Hollandais et les Majorquins (42).

13. Hadj Muhammad Qubtan

Etait déjà célèbre sous le règne de Muhammad Ibn 'Uthmân Pacha. Al Zakhâr, se référant à "ce qui était consigné sur les registres des Rais"(43) dit que ce capitaine, durant ses sorties en mer, captura, au total vingt quatre mille prisonniers. Il combattit les Espagnols en 1775 et participa aux guerres de 1783 et 1748 devant Alger.

Sous le règne de Hasan Pacha, il lutta avec bonheur contre les Génois, les Sardes et les Hollandais.

14. Muhammad Ibn Zurman

Ibn Zurmân montait la corvette remise par la France, pour compenser la destruction, par les Napolitains, de la *saïta* algérienne, en 1792, près des côtes de Provence.

(41): A.C.C.M. série J (Journal du consul Lemaire).

(42): Sur Hadj Embârek, R.A. 1872, pp. 35-42.

(43): Zahhar, op. cit. p.25; Devoulx, série d'articles, R.A. 1871.

En 1796, il entreprit la guerre contre les Portugais dans l'Atlantique. Il surprit un jour une escadre qu'il croyait ennemie. L'accrochage fut fatal. la bataille dura plus de cinq heures. Mais on s'aperçut qu'on avait affaire à un bâtiment anglais. la méprise était si grave que le Rais n'osa pas retourner à Alger .

Le règne de Mustapha Pacha (1798-1805) fut riche en hommes de mer: cinq cents Rais dit al Zahhâr! les uns pilotaient des bâtiments de guerre, les autres étaient sur des bateaux de lignes, enfin une troisième catégorie attendait l'occasion d'embarquer (44).

15. Hamîdû Ibn 'Ali

Le dernier des géant de la marine d'Alger (45)! Il fut rendu célèbre par les périlleux exploits dont il était passé le grand maître. Il ramena à Alger, par dizaines, navires de guerre et bateaux de commerce et dut braver les marines les plus puissantes.

Qui était le héros? Ce n'était ni un Turc, ni un *couloughi*, ni un converti, mais un arabe, enfant d'Alger, issu d'une tribu montagnarde indépendante des environs. S'il était beau? "comme un abencirage" répond Mrs Broughton (46). A dix ans, il fit son entrée dans la vie active comme apprenti tailleur, mais il découvrit vite qu'il n'était pas né pour ce métier pacifique. Tout jeune, il aimait écouter les récits des Rais revenant d'une dangereuse expédition. Il brûlait du désir de marcher sur les traces de ces champions de la Régence.

Aussitôt, il s'embarqua comme mousse à bord d'un corsaire algérien "et le mousse devient matelot, le matelot officier, l'officier capitaine..." Grâce au contact avec la mer et son monde, il apprit plusieurs langues. Il parlait couramment l'anglais et l'italien.

Les premiers succès le firent connaître et apprécier. Le Bey d'Oran lui confia d'abord un de ses chébecs, puis le commandement de sa flotte. Un incident en mer allait illustrer Hamîdu. Trois chébecs, sous sa conduite, affrontèrent deux polacres de guerre espagnoles et, au lieu de fuir, le jeune et téméraire Rais força, par des manoeuvres habiles, les unités ennemies à s'éloigner.

Le Dey Hasan (1791-1798) appréciait beaucoup les gens de courage et portait un grand intérêt à la marine du pays. Il confia à Hamîdu un superbe navire de douze canons, monté par soixante matelots. Les captures succédèrent aux captures. Napolitains, Portugais, Espagnols, Maltais, Génois, Grecs étaient ramenés à Alger avec leurs navires et chargements.

(44): al-Zahhar, op. 80.

(45): Sur Hamîdû, les travaux de Devoulx cités dans la bibliographie, Hubac, les Barbaresques, pp. 223-231; Pananti, Aventure... trad. française, pp.73-76.; al-Zahhar, *Mudhakkirât*, p.74,109-119. L'on remarquera que l'E.I. ne lui pas consacré de notice.

(46): Bardoux (J), "La vie d'un consul auprès de la Régence d'Alger", R.A. 1924, pp. 277-278.

Hélas! Une vie si intense ne pouvait échapper quelquefois à l'adversité. Un jour, à la Calle, pendant la relâche, un violent coup de vent emporta le chébec du Rais et malgré les efforts de l'équipage, l'ouragan brisa le bateau sur les rochers. La colère du Dey était prévisible. Sans attendre, Hamîdu se réfugia à Tunis, puis à Constantine, avant d'être pris et ramené devant le Dey. Le pardon acquis, les croisières de nouveau! Les affrontements avec l'ennemi furent permanents. La frégate algérienne construite par l'espagnol Maestro Antonio charpentier à Alger, donna une dimension nouvelle à l'activité de Hamîdu. Armée de quarante canons, cette unité était, aux dires des spécialistes, un chef d'oeuvre. Belle, fine voilière, excellente à la mer, elle était le vaisseau préféré du Rais qui ne voulait jamais s'en séparer.

C'est avec un tel bâtiment que ses exploits suscitèrent admiration des uns et rancœur des autres. Hamîdû, las de coups de main faciles, voulut s'illustrer par des coups d'éclat. Il cherchait les victoires militaires: la capture d'un important navire de guerre, par exemple! Le rêve devint réalité par la prise d'un vaisseau portugais de quarante quatre canons et deux cents quatre vingt deux prisonniers, en 1207 de l'Hégire (=1802-1803). C'était la victoire de l'année. La joie, l'enthousiasme couvraient tout Alger, "un jour de fête" dit al Charîf al Zahhâr. C'est avec "la Portugaise" que le célèbre Rais devait tailler en pièces des escadres ennemies. Le registre des prises maritimes, "Tachrîfât" étale les longues listes des bâtiments tombés entre les mains des Algériens à cette époque. Mais après tant de triomphes, la frégate connut une triste fin (Elle fut brûlée par les Anglais en 1816, lors de l'expédition de lord Exmouth).

La célébrité, à l'époque, avait ses inconvénients. Jalosé, Hamîdu, pour des raisons restées obscures, fut exilé par le Dey à Bayrût, jusqu'à l'avènement de Hadj 'Alî Dey al Ghassâl (novembre 1807- février 1809). Celui-ci le rappela et le chargea particulièrement de l'organisation de la marine.

La guerre contre les Tunisiens le rebutait, mais il devait la diriger sur mer. Jusqu'en 1814, il la soutint à contre-cœur. Le 28 *rabi' II* (17 mai 1811), il se rendit maître d'une frégate tunisienne qu'il ramena à Alger après un brillant combat. L'escadre algérienne se composait de six bâtiments de guerre et de quatre canonnières. Les Tunisiens lui opposèrent douze navires de guerre, mais la vraie bataille n'engagea que la frégate de Hamîdu et celle qu'il ramena à la fin. "Notre frégate dit un document, a eu quarante et un morts et celle des Tunisiens, deux cent trente, que Dieu ait pitié d'eux et de nous, car nous sommes tous Musulmans et qu'il daigne favoriser notre avenir! Amin!"(47).

Guerre contre les Tunisiens, mais aussi guerre contre les Grecs qui devinrent, à cette époque, de redoutables ennemis des Musulmans. Il mit la main sur plus de vingt de leurs navires, chargés de blé et de diverses marchandises, ainsi que trois corvettes non armées.

(47): *Tachrîfât*, p.13; Zahhar, op.cit.pp.106-107.

Dans la crise algéro-américaine, Hamîdu fut le principal acteur. L'affrontement allait précipiter la fin d'une vie glorieuse et couronnée de succès.

L'armistice, signé en 1793, entre la Régence et le Portugal, ne manqua pas d'avoir des répercussions sur les relations algéro-américaines (48). Sous l'égide de l'Angleterre, l'accord conclu pour un an, permit aux corsaires d'Alger de s'emparer de navires américains transportant du blé pour la France. Les bâtiments de Lisbonne qui s'opposaient à l'escadre algérienne, regagnèrent leur base laissant le champ libre aux Rais dans cette zone stratégique.

Le 8 octobre de la même année, les voiliers "Thomas" et "Hope" et le *shooner* "Despatch" furent capturés. Trois jours après, vint le tour des bricks "George", "Oliver Branch" et "Jane" puis du *shooner* "Jay". Le 18 du même mois, un chébec d'Alger, de vingt canons s'emparait de "La Minerve" de Philadelphie, puis du "Président" qui fut mis à sac, et son équipage ramené à Alger.

La crise se prolongea jusqu'en 1795; ensuite, un traité fut signé. Il engageait les Américains à verser à la Régence un tribut annuel de vingt cinq mille *soltani* or (al Zahhâr parle de deux millions et demi de *douros* et trois bâtiments de guerre). Cette somme fut régulièrement remise jusqu'en 1810 puis suspendue après opposition du Congrès. La tension entre les deux nations allait en s'aggravant. De défis en menaces, on en vint à la guerre.

On lit dans les "Tachrifât", les détails des sorties vers les lieux de rencontre ou les champs de bataille: "Le dimanche 22 du mois de *Cha'bâne* 1227 (1812), ont été désignés trois navires de guerre pour aller croiser dans l'Océan et courir sur les bâtiments américains, hollandais, suédois et danois dans les parages qu'ils fréquentent [...]. Que Dieu leur donne la victoire et le salut pour compagnons !"(49)

Les affrontements durèrent de nombreux mois. Début 1815, une division américaine composée de trois frégates, un *sloop*, un brick et trois *shooners*, surveillait depuis des semaines le détroit de Gibraltar. Elle mit la main sur deux vaisseaux de la Régence, l'un dans le port de Carthagène et l'autre à Alicante. Le 15 juin, à hauteur du Cap Gat, un violent engagement tourna à l'avantage des Américains, grâce à l'effet de surprise.

(48): Les Etats-Unis ont, de tout temps, souhaité étendre leur navigation dans la Méditerranée et leur commerce jusqu'en Egypte et en Syrie. Avant leur indépendance, leurs armateurs faisaient un commerce considérable sur les côtes orientales espagnoles et sur les côtes italiennes au moyen de passeports anglais. Lors de la signature d'un traité de paix avec la France, il fut stipulé que cette dernière interposerait sa médiation pour leur procurer la paix avec les Régences du Maghrib. Aussi en 1794, deux agents français, envoyés dans ces pays, tentèrent d'amener ces derniers à conclure la paix avec les Américains.

(49): *Tachrifât*, p. 103.

Hamîdû, bien que grièvement blessé, restait lucide et de son poste de commandement dirigeait, lui-même, les opérations et la manoeuvre de son navire, lorsqu'un boulet de 42, lancé par "la Guerrière" vint couper le bâtiment en deux. Avant de rendre l'âme, Hamîdu recommanda à ses collaborateurs, de jeter son corps à la mer, pour qu'il ne tombe pas entre les mains de l'ennemi.

"La mort de ce chef, écrit Dupuy, n'arrêta pas tout de suite l'héroïque défense des pirates. Il fallut, pour qu'ils se rendissent que "l'Epervier" leur lâcha neuf bordées consécutives"(50).

Devoux qui n'a jamais été tendre pour la marine algérienne, ni pour ses officiers, ne put s'empêcher de dire au sujet de la fin tragique de Hamîdu: "mort glorieuse et digne d'un brave, il expira sur le banc de son commandement, calme et intrépide sous les feux d'une division américaine qui l'avait surpris [...] et à laquelle il tenait honorablement tête"(51)

16. Sur les traces de Hamîdû.

Les trente dernières années de la Régence furent riches en hommes d'action qui, dans les conditions les plus désavantageuses, accomplirent des prouesses. Sans se laisser abattre par les problèmes internes et les difficultés externes, les succès succédaient aux succès. Ils allèrent ainsi "jusqu'au bout".

On peut citer: Al Hadj Ya'qûb, Qara Denzlî, Al Hadj Muhammad al Islâmî(52) Muhammad Ou'âlî, Kourdoughlî Allouach, Ahmad Rais, Hadj Slîman, Nu'mâne, 'Abbas, Ahmad Zmîrlî, Hadj 'Ali Tatâr "qui avait tué un capitaine français, fut arrêté puis relâché", Ibn Tâbaq "qui combattit les Espagnols même sous les forteresses de Barcelone". Il était sur le grand brigantin armé de trente six canons. Il y avait également Dahmane Oulid Bâba Cherif "homme courageux et expérimenté", Qadûsî, Mustapha Qahwâdjî, 'Ali al Bouzarrî, Brahim oulid al Teurdj mân...

Tous ces capitaines avaient raflé à l'ennemi, et avec une marine décadente, des dizaines de bâtiments, avaient riposté avec détermination aux attaques et contraint l'adversaire à ne se hasarder que prudemment dans l'Océan et la Mer Blanche.

*

*

*

Ainsi, la marine algérienne fut une école de haute formation pratique. Elle fournit à l'Empire ottoman, des officiers de premier rang. Les principaux furent Khayr al

(50): Dupuy, Américains et Barbaresques, pp.304-305.

(51): Rais Hamidou, p.103.

(52): Les convertis d'origine juive s'appelaient *islâmî*.

Dîne, "Uldj 'Ali (53), Hasan Pacha al Djazâ'irî en fut un autre exemple. D'abord Bey d'Oran, sous le règne du Dey 'Ali Pacha (1754- 1766), il dut quitter son poste à la suite d'un différend avec le frère de ce dernier (54). Craignant le pire, il se sauva à Istambûl. La chance allait lui sourire. Lors de la guerre russo-turque, il fit preuve de courage et d'imagination. La flotte ennemie ayant achevé le siège de l'île de Lemnos, il fallait le briser. Hasan réussit et les Russes s'en allèrent... Il fut nommé Capoudan Pacha (55).

La bravoure légendaire de ces hommes fit dire à E.Plantet que " Ni les Frères de la Côte, ni les boucaniers de Saint Domingue, ni les aventuriers - flibustiers des Indes ne peuvent être comparés aux Raïs d'Alger" (56). On ne peut espérer pour ces capitaines un hommage meilleur !.

(53): Grammont, Histoire... p. 258, note 1: "Mezzo Morto, après son départ d'Alger et son passage à Tripoli fut nommé grand amiral et se fit remarquer aux batailles de Chio et d'Andros".

(54): Dalî Ibrâhîm Agha avait réclamé au Bey un beau cheval auquel ce dernier tenait jalousement. Hasan refusa et pareille attitude engendrait à l'époque, un complot ou une vengeance. Ce qui arriva au Bey.

(55): Zahhar, op. cit.pp.28-29.

(56): Plantet (E.), Les consuls de France à Alger avant la conquête, 1579-1830, Paris, 1930, p.39.

Chapitre VII

TELLE UNE RUCHE

*"Si come è stato Algeri porto di corsari,
così da corsari è nutrito e allevato"*

*(Etant donné que le port d'Alger a appartenu aux
corsaires, ainsi les corsaires l'ont nourri et élevé)*

SALVAGO G.B. Afriva overo Barbaria...

La ville des marins était, bien entendu, le port et ses alentours. C'était l'endroit le plus animé et le plus remuant d'Alger.

Place d'armes, résidence administrative des hauts fonctionnaires, quartier des affaires "le plus vivant et le plus commerçant", avec ses boutiques, ses caravansérails et son marché d'esclaves, le port était le trait d'union entre le continent et la mer. Sa garde était, ainsi que celle du môle, réservée à la marine dès les premiers temps de la Régence. Pour ces multiples raisons, il jouait un rôle primordial dans la vie des marins et des navires.

A. LE PERSONNEL

1. *Wakil al Hardj*

C'était le ministre de la marine, en quelque sorte. Mais la fonction paraît avoir évolué sérieusement depuis le XVI^{ème} siècle. Comme la fonction d'amiral n'était plus qu'une place de représentation (pareille à celle de l'Agha des deux lunes), le *Wakil al Hardj*, jadis simple intendant (muhâsib) ayant la garde des magasins et dépôts de l'arsenal, devint peu à peu, un personnage de premier plan.

Ses attributions étaient étendues. Elles touchaient aux constructions navales, à l'armement, aux prises de mer, à la chiourme, aux travaux du port, aux conflits entre corsaires et armateurs. Toutes les affaires relatives au commerce extérieur et au transport maritime étaient portées devant lui.

Il avait sous ses ordres douze *bouloukbâchi* qui portaient les clefs des magasins pour en retirer les ancrs et le nécessaire à l'équipement (1). Il commandait l'amiral, le capitaine du port, les commandants d'escadres et les Rais. A ces derniers, il donnait des instructions. Il était, en même temps, leur avocat auprès du Dey pour défendre ou excuser leur action en mer (2).

Il disposait également de douze *bouloukbâchi* du corps de *Yoldach* qui exécutaient ses instructions. Enfin, il se trouvait à la tête de la puissante corporation, ce redoutable syndicat des gens de mer, appelé "Taifa".

(1) : *Venture de Paradis, Alger au XVIII^{ème} siècle*, R.A.1896, p.277; 1897.p.68.

(2) : A.N/Aff. Etr. B III, carton 303/1744 (pièce 101).

Il était si puissant qu'il était souvent élu chef de la Régence, ou Premier Ministre. Quand le Dey Muhammad ibn 'Uthmâne mourut en 1791, c'était son *Wakil al Hardj*, Hasan qui lui succéda (3). Sous le règne de ce dernier, 'Ali Boughoul, en conflit avec son maître, s'enfuit à Tripoli et en devint le chef. Husayn Dey, voyant son *Khaznâdjî* crouler sous le poids des ans, le fit remplacer par Ahmad Zmirli Rais "capitaine en poste à Bâb al Djihâd (4)".

A travers les rapports des consuls européens, on saisit mieux le poids et l'influence du personnage. Le Dey Muhammad ibn Bakîr est tué le 15 décembre 1754, et une terrible répression s'abat sur les responsables. Le *Wakil al Hardj*, est "le seul officier qui soit échappé au glaive de l'assassinat du Dey"(5).

Hadji Muhammad était consulté sur toutes les affaires de la Régence. Ses connaissances et ses talents lui avaient acquis l'estime et la confiance, non seulement du Dey, mais de tous les officiers du *Diwân* (6) .

De Kercy a dressé le portrait de l'un d'eux, en insistant surtout sur l'importance de la fonction. "Le *Wakil al Hardj* est un homme de trente sept ans à trente huit ans. Il voit que toutes les puissances d'Europe sont tributaires d'Alger ou désirent l'être. Il domine Alger, il croit, en conséquence, dominer sur l'Europe entière... Il est parvenu à avoir, sur le Dey actuel, le même empire qu'il avait sur le précédent, il doit penser encore que sa volonté est la loi. Le voyage qu'il fait à Constantinople le mettra, à son retour à Alger, à l'abri du cordon. Si son audience n'était à son comble, ce privilégié l'accroîtrait encore [...] Le *Wakil al Hardj* reviendra de Constantinople avec des forces navales et des hommes de guerre; alors, il déploiera toute la méchanceté de son caractère. Nul homme, fut- ce amiral, ne pourra l'aborder" (6 bis)

Hulin a connu Sidi Youcef. Il dit qu'il occupa la troisième place dans le gouvernement "quoiqu'il ne fut point membre du *Diwân*, par l'influence qu'il exerce dans les relations d'Alger avec l'Europe"(7).

Comme pour les Rais, on s'était posé la question de l'origine des *Wakil al Hardj*. Certes, la grande majorité était turque, mais les convertis accédaient à cette haute

(3) :A régné de juillet 1791 à mai 1798 (Turc Ansiklopedisi, I,134).

(4) :Al Zahhar, *Mudhakkirât* ... p.142.

(5) : A.C.C.M. Série 1365, Lemaire, Journal, Avril 1755.

Sur cette affaire appelée "Complot des Arnaout", voir J.A.Vallière, Observation... in Textes... pp. 124-125; *Venture de Paradis - Alger au XVIII^{ème} siècle*, R.A. 1897, pp 73-76

(6) : Devoulx, les Archives du Gouvernement Général ... (1768), p.123 -

(6 bis) : A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, t.10, f° 173; De Kercy,

(7) : A.N A.E. Mémoires et Documents, T.10, (1802).

Le poids politique du personnage se révèle à travers les présents que le consul de France devait faire à son arrivée à Alger. Le Ministre avait une part respectable: quatre pièces de drap des Gobelins, quatre et demie aunes d'étoffe brochée d'or, tandis que *bait al mâldjî* ne recevait que quatre pièces de drap des Gobelins" (A.N.Aff Etr. B III-303, pièce n° 101 intitulée observation sur le Royaume d'Alger, 1744).

fonction. Hadj Muhammad était "Espagnol de nation ayant renié fort jeune"⁽⁸⁾. Hadj Yûsuf, lui aussi, d'origine espagnole était en exercice sous le règne de Mustapha Pacha.

Les convertis "de la plus tendre enfance et du plus grand mérite" assumaient, sans difficulté, de pareilles responsabilités.

De tous les dignitaires du pays, le *Wakil al Hardj* était l'homme à ménager le plus quand on était consul ou marchand. "Il convient, dit un document de l'époque, que les consuls le voient très souvent puisque c'est par ses mains que passent toutes les affaires de la marine et toutes les discussions que l'on a avec les corsaires"⁽⁹⁾. Les relations avec lui devaient être bonnes. C'était un officier "dont il convient de ménager l'amitié par des présents".

En 1756, une réunion des négociants français résident à Alger, convoqués en assemblée lors de la nomination de 'Umar Rais au poste de *Wakil al Hardj*, avait pour objet de voter un crédit permettant d'offrir des présents au nouveau chef de la marine. Voici comment le consul haranguait l'assemblée: "... le poste qu'il occupe étant très utile à tous les bâtiments français qui abordent ici, et d'un autre côté, pouvant leur nuire beaucoup. Les consuls européens ont fait des présents. Il pourrait s'aigrir contre la nation française, si nous tardions davantage à lui faire le nôtre. je pense que six pics de drap suffiront pour le contenter en y joignant quelques confitures, sirops et liqueurs que je fournirai de celles que la Chambre de Commerce (de Marseille) m'a adressées"⁽¹⁰⁾.

Une autre assemblée réunie en 1768 devait décider d'un présent à Hadj Muhammad qui "après avoir rempli, pendant longtemps, la place de *Wakil al Hardj* ou il avait eu l'occasion de rendre divers services à notre nation, il fut, à deux reprises, expédié à Constantinople en qualité d'ambassadeur ou ses négociations eurent les plus heureux succès. La Régence ne fut pas la seule à lui en témoigner satisfaction, les grands du pays et les diverses nations qui y résident lui firent, en cette occasion, des présents considérables"⁽¹¹⁾.

Cependant, la puissance dont parlent abondamment les consuls n'était pas toujours aux côtés du *Wakil al Hardj*. Les complots, les "mauvais coups" précipitaient la chute. Le *Wakil al Hardj* n'était pas tout le temps "l'officier qui a le plus de crédit auprès du prince qui l'aime et le chérit comme son enfant". Hadj 'Ali, dont on a parlé plus haut, était à un haut degré de faveur "lorsque, par un pur caprice du Dey qui radotait sur la fin de ses jours, ce prince lui fit dire que quelques satisfactions qu'il eut de ses services. Il

(8): A.N.A.E. Mémoires et Documents, T/31, (1731).

(9): A.N.A.E. Mémoires et Documents, T/3, (1731).

(10): Devoulx, Les Archives du Consulat de France à Alger, pp. 71-72

(11): Ibid. p. 123

trouvait à propos de le renvoyer en Levant et qu'il n'avait qu'à affréter un bâtiment pour partir [...] Il obéit et se rendit tout de suite en Egypte"(12).

La colère et la cupidité de certains Deys, la jalousie et l'ambitions du *Khaznâdjî* qui espérait, toujours, usurper une partie des attributions de l'officier supérieur, se traduisaient par une disgrâce accompagnée de violences. Un secrétaire officiel, contemporain du Dey Husayn Pacha, fut le témoin oculaire de la mésaventure arrivée au ministre de la marine. Ecoutons-le: "Sidi Husayn Pacha, dans la matinée de lundi 11 *safar* 1211 (15 août 1796) a nommé Sid al Hâdj Mohammad, fils d'Alî Pacha aux fonctions de *Oukil al Hardj*, à la porte de la marine [...] Sidi Husayn Pacha a ordonné la révocation de Sid al Hâdj Mohammad susnommé de ses fonctions d'*Oukil al Hardj* à la marine, le 7 *cha'bâne* (6 mois après sa nomination) [...] le 9 du même mois, nous étions assis avec lui dans sa maison, quand un biskrî au service du Sidi Mustapha Agha est venu le demander de la part de son maître. Il s'est rendu à l'invitation et là, deux soldats de la nouba l'ont saisi et l'ont conduit au corps de garde des *chaouchs*. Deux de ces derniers l'ont ensuite mené à la prison de Dâr Sarkâdjî. Nous nous sommes tourmentés l'esprit en conjonctures pour nous expliquer les causes de cette arrestation. On a administré la bastonnade au prisonnier, puis on lui a saisi trois bâtiments"(13). Le *Wakil al Hardj* en exercice, avait son pavillon en face de la caserne des janissaires. On y montait par un fort joli escalier "couvert d'un porche en bois parfaitement travaillé et bariolé de différentes couleurs". Les appartements n'étaient pas vastes mais commodes et agréables, surtout en été, car ils donnaient sur la mer dont l'air frais tempérait l'ardeur du soleil africain. Là, il présidait aux affaires "depuis le lever du soleil jusqu'à trois ou quatre heures de l'après-midi". Ensuite, il regagnait le palais du Dey, rendre compte au chef sur toutes les activités de la journée et solliciter les ordres pour le lendemain.

2. l'Amiral

La charge semble avoir connu des hauts et des bas. Autrefois brillante, elle devint sans pouvoir réel, le *Wakil al Hardj* s'étant arrogé peu à peu, toute l'autorité (14). Vallière, dans ses observations sur le Royaume d'Alger, rapporte que le Dey(15) "voulant, en 1746, s'occuper de la marine, fit revivre la place d'amiral qui était restée longtemps vacante. Il la donna à un vieux Rais estimé de tous ses camarades et la nation (16) lui fit un présent de drap, suivant l'usage (17)".

(12): Ibid. p. 123

(13): Feraud (Ch), *Ephémérides d'un Secrétaire officiel sous la domination turque à Alger de 1775 à 1805*, R.A. 1874, pp. 295-319 (Traduction d'un cahier dont l'auteur est inconnu mais qui a vécu au temps du Bey du Titteri Ibrâhîm Borsali).

(14): ANA.E.B III-303, p. 101 et A.C.C.M. Série J 1363, Lettre du 28 février 1746.

(15): Il s'agit de Kuçuk (le petit) Ibrâhîm, élu en novembre 1745 pour remplacer Ibrâhîm Dayî.

(16): L'expression désigne les Français résidant dans la Régence.

(17): Vallière (J.A), "Observations ..." in Textes, p.61.

En 1753, la place d'amiral était vacante depuis six ans environ. Le Dey la confia, cette fois encore, au plus ancien des Rais, Hadj Nourla, "homme d'un caractère fort doux et qui vivait dans la plus grande retraite". Bien entendu, le consul de France s'empessa de lui offrir "deux vestes de drap pour se concilier sa bienveillance". Cette réapparition de la fonction s'explique, d'après Vallière, par le fait que le Dey "était fatigué des difficultés qu'élevait sans cesse le Capitaine du port qui remplissait auparavant les fonctions d'Amiral"⁽¹⁸⁾. Peut-être aussi voulait-il se libérer du souci et de l'embaras de se prononcer dans les affaires, de prises toujours épineuses car on pouvait mécontenter soit les nations européens, soit la *taifa*.

Ainsi, la justice concernant les litiges issus de la navigation, des incidents en mer et des prises, était rendue par cet ancien Rais. Une lettre du Dey Muhammad à Maurepas, le 4 novembre 1748, nous apprend que l'amiral Ahmad "était chargé d'examiner les incidents survenus en mer" en présence des consuls européens.

La chute de Qara Mustapha.

Comme les ministres et les Beys, l'amiral n'était point à l'abri des vicissitudes. En 1690, Qara Mustapha, Amiral tout puissant, tomba, victime des complots auxquels le consul Lemaire ne fut pas étranger.

Donnons au diplomate la parole sur la fin tragique de cet officier supérieur. "Le Dey ayant eu nouvelle que Qara Mustapha, Amiral, a tenté de le détrôner, il lui envoya une barque à bord, armée de six avirons et huit hommes dedans; on le fit embarquer là-dessus, et en même temps, la dite barque déborda de son vaisseau et mit le cap à l'Est. Les uns disent qu'il l'envoya noyer; les autres, qu'il l'a banni à Bougie; je n'ai pas bien approfondi cela. La Maison du Roi a pris son vaisseau et tous ses biens. Je vous assure, Messieurs, que je ne vous saurais exprimer la joie que cela m'a donnée, lui étant le plus grand ennemi que la France peut avoir. Il n'a pas dépendu de lui que la paix n'ait pas subsisté et même, il est constant que, s'il fut venu à bout de ses intentions, nous eussions eu une autre rupture. Quoique je sois accoutumé aux bourrasques, j'avais toujours appréhendé que son arrivée ne causât quelque désordre, mais, grâce au ciel, Dieu y a pourvu ! Il nous reste encore ici un fameux ennemi, à qui je tends des filets pour lui faire rompre le cou; j'espère qu'il ne se passera pas huit jours sans que cela arrive, le Dey me l'ayant assuré..."⁽¹⁹⁾.

(18): Ibid. p. 114.

(19): A.C.C.M. Série J 1350 (Lettre de Lemaire, 11 décembre 1690). Grammont. "Un épisode diplomatique à Alger au XVIIème siècle" R.A. 1882, pp.130-138.

Si le consul en poste à Alger ne connut pas le sort réservé à Qara Mostefa à Tunis, le consul A. Sorhaine relate dans une lettre, la fin tragique de l'Amiral. Lors des combats entre Algériens et Tunisiens, en 1694, autour des forteresses de Tunis, Qara commandait les batteries du Bey. Il y mourut. Mais dans quelles circonstances? Se voyait-il perdu déjà? Avait-il peur de tomber entre les mains du Dey Cha'bân? A-t-il été tué par les Turcs de Tunis en voulant s'opposer à leur lâcheté et leur perfidie avec lesquelles ils ont livré les forts au vainqueur? (Plantet Correspondance.... de Tunis, I, 523, Lettre à Pontchartrain 6 nov. 1694).

3. *Qaid al marsâ*

Le capitaine du port était chargé de la surveillance des lieux, de la police, de la visite des navires de guerre ou de commerce, en instance de départ ou venant d'arriver, de la réception des plis destinés au Dey.

Il avait sous ses ordres deux capitaines de navires, un écrivain particulier appelé "Khûdjat caid al marsâ", un *ourdian bâchî* (inspecteur) et de nombreux agents. Toujours recruté parmi les anciens Rais, il était logé au port et devait, tous les matins, se rendre au palais pour assister aux audiences du Dey et recevoir ses instructions.

En 1750, *Caid al marsâ* était Ismâ'il Rais. Son influence était déterminante. Parlant de lui, le Consul Lemaire en faisait ressortir "la place et le crédit qui exigent certains ménagements [...] pour la tranquillité et la sûreté de la navigation de nos bâtiments en cette échelle"⁽²⁰⁾. Un document de 1760 révèle qu'il ne sortait "aucun bâtiment qui ne soit visité par le capitaine du port accompagné du drogman de la nation du bâtiment" (20bis).

4. Les hommes de peine

Une multitude de gens de modeste condition s'affairait du matin au soir. Les corvées ne manquaient pas. Les Biskri "portefaix employés comme débardeurs", d'autres autochtones requis à l'exécution des travaux d'aménagements, recevaient chacun quatre *mouzoune* ou six sous par jour avec quatre pains noirs. Des coups de bâtons étaient distribués aux paresseux ⁽²¹⁾. Sentinelles, veilleurs, chargeurs, marchands, ouvriers rendaient le port, l'endroit le plus grouillant de la capitale.

B-UNE ACTIVITE INTENSE

Le port connaissait une animation continue. Diverses occupations créaient un va et vient ininterrompu, durant l'année entière.

1. Les préparatifs d'embarquement

En hiver, les marins désarmaient leurs navires et procédaient aux réparations et vérifications, ce qui donnait à la place l'image d'une ruche laborieuse. "On espalme ces navires, note Haëdo dans sa Topographie, avec beaucoup de soin et d'attention avant qu'ils aillent de Barbarie vers la terre des chrétiens ..."

(20): A.C.C.M.série J 1364 (Lettre d'Alger, 10 mars 1750).

(20bis): AN Aff .Etr.B III- 305/81.

(21) :Gentil De Bussy, De l'Etablissement des Français dans la Régence d'Alger. T.II.p.77 (1835).

Mais dès le printemps, les opérations d'armement ramenaient au port une vie plus intense. Les préparatifs complexes y mobilisaient un personnel spécialisé. Officiers, porteurs, artisans, cordiers, marchands de poisson salé, spéculateurs, fabricants de biscuits, de goudron, tout ce monde se dépensait en vue de la prochaine "sortie".

Le bâtiment n'était mis à l'eau qu'après un dernier contrôle. Il avait été auparavant flambé, espalmé et suiffé à neuf. Chaque fois, les mêmes précautions étaient prises. Les Rais surveillaient l'arrimage avec toute l'attention requise. Et, "tous ces soins, écrit de Grammont, faisaient de la galère algérienne une machine de guerre très supérieure à celle que possédaient les autres nations"... "Un instrument de guerre de premier ordre de l'aveu de l'historien.

La dernière phase se déroulait la veille de la sortie des navires. Marins et soldats, désignés pour la mission, se présentaient au port pour recevoir la paie. Les instructions étaient verbales. les Rais pouvaient les suivre ou passer outre, selon les contraintes du moment, et les caprices de la mer.

De son côté, l'Agha de la milice, qui y était embarqué, faisait la revue. l'armement d'un corsaire se faisait dans les vingt quatre heures (21bis).

La célérité et l'ordre avaient émerveillé plus d'un Européen. "J'ai admiré, étant à Alger, dit d'Arvieux, leur diligence à armer et désarmer leurs bâtiments"(22). Le capitaine mettait sa flamme et tirait un coup de canon. Alors tous ceux qui devaient monter à bord, soit Turcs, soit Maures, prenaient place. Ils étaient tous également reçus et le rôle ne s'en faisait qu'à la mer. C'est pourquoi, les équipages étaient tantôt forts, tantôt faibles. Chaque soldat portait un fusil, un sabre et une provision de balles et de poudre.

Pour des raisons de sécurité, une première mesure était prise: l'embargo sur tous les bâtiments étrangers se trouvant dans le port d'Alger. On ne le levait que quinze ou vingt jours après le départ des corsaires, parfois jusqu'à "ce qu'on eut des nouvelles ou qu'ils eussent fait quelques prises"(23).

On fermait le port dès les tous premiers préparatifs de sortie. En 1749, neuf chébecs avaient commencé à armer le 28 septembre pour ne partir en course que le 7 octobre ! (24).

(21bis): Valliere (c.Ph), Alger en 1781, P.41

(22) :Arvieux (chev.d'), Mémoires V, p.263

Shaler est du même avis: "Nul peuple cependant, écrit-il, n'est au dessus d'eux pour l'activité quand il s'agit de préparer un armement "(Esquisse, p.53).

(23) :Dubois Thainville, Mémoire ... p.146

(24) :A.N.A.E., B III-305, p.37 (Lettre du consul Lemaire)

2. La surveillance

La sécurité du port et des navires était le souci majeur des responsables. Devant les multiples tentatives d'incendie de la flotte, de sabotage, d'embarquement clandestin de prisonniers, on avait établi une surveillance rigoureuse du port et de la rade. Des sentinelles et des gardes étaient placés devant les dépôts et magasins, les embarcations, les marchandises et les voies d'accès. La nuit, deux bâtiments appelés "frâqit" étaient mis à l'entrée du port et veillaient attentivement ...

3. La paie

Pour stopper les incidents causés par les retards dans le paiement et les désordres devant le palais du Dey, on décida que tous ceux qui étaient attachés au service de la marine recevraient leur paie au port. On envoyait l'argent à l'Amiral qui le distribuait. On attribue cette innovation au Dey Bâba 'Alî qui pensait arrêter ainsi la rébellion des mécontents. En effet, beaucoup de chefs de la Régence furent massacrés, victimes de la colère des gens de mer.

Le *bouloukbâchî* de la marine était chargé, quant à lui, de la paie des Rais (25).

4. Les cérémonies

Le mouvement des navires algériens était précédé de manifestations auxquelles participaient la population et les marins.

Avant d'embarquer, les Rais entreprenaient certaines visites à caractère religieux. Ils se rendaient au tombeau de Sîdî 'Abd al Rahmân al Tha'âlibî (26), patron de la ville, puis à celui de Sîdî 'Alî al 'Abbâsî. De là, ils regagnaient Bâb al Djihâd (27) pour saluer, avant le départ, *Wakîl al Hardj*. En levant l'ancre, les bâtiments saluaient, avec des salves, la mosquée de Sîdî Batqa.

L'appareillage se faisait avec pompe. La bannière d'Alger aux croissants et étoiles d'argent, sans nombre, flottait du haut du grand mât. Les autres drapeaux pavaisant les navires étaient d'un luxe si recherché que le Père Dan assure en avoir vu quelques uns dont la valeur dépassait mille deux cents livres.

(25) : *Venture De Paradis*, Alger au XVIII^{ème} siècle, R.A. 1897.

(26) : 'Abd al Rahmân ibn Makhlûf... al Tha'âlibî, savant algérien, commentateur du Qur'ân et auteur de nombreux ouvrages dans diverses disciplines. Né et mort à Alger 788-875/=1387-1491

(27) : La ville avait cinq portes : Bâb 'Azzûn, Bâb al Bahr, Bâb Dzîra, Bâb al Wâd et Bâb Djedîd.

La sortie était pour les Algérois une véritable fête. Les femmes et les enfants faisaient flotter des drapeaux et écharpes attachés à de longs bâtons, à l'occasion des départs. Au port, tout le monde accourait pour voir, admirer, saluer et prier.

Certaines manifestations avaient lieu sur place. Les Européens qui ne connaissaient ni nos croyances, ni nos coutumes, trouvaient souvent ces petites fêtes barbares et diaboliques.

L'immolation d'un mouton dont les quartiers étaient jetés, tout saignants, par dessus bord aux quatre points cardinaux, n'était pas plus étrange que certaines coutumes et usages de nos jours qui consistent à briser, sur la coque du navire, une bouteille de champagne.

On versait, quelquefois, des cruches d'huile dans la mer et on plaçait des chandelles allumées sur le canon du navire pour calmer, dit-on, la tempête (28) et la fureur des vagues. Les observateurs étrangers voyaient dans ces pratiques "la main de Satan protégeant la Barbarie".

Sous les mâts des bateaux, flottaient les couleurs algériennes. A côté de celles-ci, étaient hissés les emblèmes des Saints marabouts du pays. On les empruntait aux coupoles de la ville, avant de prendre la mer. Dans les combats, on les hissait pour s'assurer la protection de ces pieux personnages. Au dessus des pavillons, on accrochait deux des quatre vingt dix neuf noms et attributs d'Allah : "O Savant, O Conquérant". la devise de tous était: nous vaincrons par la volonté de Dieu!

Les ports algériens étaient ouverts, en principe, à tous les navires étrangers dont les gouvernements avaient signé des traités avec la Régence. Ils ne payaient alors que les droits stipulés dans les accords. Quant aux puissances en guerre avec l'Algérie, elles avaient la possibilité de commercer dans nos ports, à la seule condition "de payer double ancrage".

Certains usages établis à Alger étaient liés à l'arrivée de navires chrétiens. Lors de leur entrée dans la rade, ils tiraient vingt deux coups de canons "sans boulet". La batterie de Bâb al Djihâd ne répondait que par un tir de vingt et un. Chérif al Zakhâr en donne la raison: "Nous (Musulmans) nous nous rangeons derrière le Hadîth qui dit que Dieu est Watr (impair)"(28 bis).

(28): Haëdo, Histoire... p.45; Dan, Histoire ... p.55; Aranda, Relation de captivité... p.10 et p.82.

L'échec mémorable de Charles Quint devant Alger en 1541 est attribué, non à la résistance des Algériens, mais au charme d'une sorcière (Dan, p.146) et à une prophétie qui a galvanisé les Musulmans (Marmol, Description de l'Afrique, II, P.405).

(28 bis): Philemon de la Motte dit cependant que, lors de son arrivée dans le port d'Alger, l'artillerie tira vingt deux coups auxquels le vaisseau du roi répondit par vingt et un (Voyage... p.11) et la Condamine dit "la ville nous a salué de vingt et un coups de canon, le commandant en a rendu vingt seulement, on dit que c'est une méprise du canonier et que l'ordre était de rendre coup pour coup. R.A. 1954, p.357).

Une fois le navire étranger immobilisé, et avant d'entamer les formalités de contrôle, les officiers du port demandaient au capitaine si son bateau n'était pas soumis à un isolement (la quarantaine) de peur d'une éventuelle contagion. Les épidémies provenant de la mer étaient très fréquentes. Si l'isolement n'était pas nécessaire, les officiers montaient à bord, le commandant leur remettait le manifeste du navire ainsi que les passeports délivrés par son consul. Une fois les formalités terminées, le commandant, accompagné de certains officiers algériens, se rendait auprès du Dey pour l'informer de ses intentions et de sa provenance.

La visite des bâtiments de guerre européens donnait lieu à des réceptions et cérémonies spéciales.

En plus des vingt et un coups de canon déjà mentionnés, si les commandants descendaient à terre, ils recevaient un salut personnel de cinq volées qui était répété lorsqu'ils se rendaient à bord pour mettre à la voile. Lorsque les visiteurs avaient le titre d'ambassadeur, on leur rendait les mêmes honneurs qu'au pavillon, au moment du débarquement, mais l'amiral leur offrait des confitures et du café, en présence de tous les rais (29).

L'Amiral de Beaufremont, Prince de Listelois, fit escale à Alger du 10 au 14 juin 1766. Dans son journal de campagne, il donne des détails sur son séjour. "Le 11, note-t-il, le Dey a envoyé, de grand matin un *chaouch* chargé de remettre le présent qu'il est d'usage de faire dans les trois Régences de Barbarie aux vaisseaux de Sa Majesté pour les équipages. Ce présent consistait en quarante moutons onze boeufs, plusieurs sacs plein de farine, des pastèques, des courges, oignons et autres herbages [...] le 12, je commençais par rendre une visite d'un moment à l'amiral qui était dans le port, assis dans un kiosque. C'était un vénérable et honnête vieillard, très brave homme [...] Il nous fit porter du café et des confitures sèches suivant l'usage du pays..."(30).

(29) :A.N.A.E., B III- 305. p.101.

Au navire étranger venu négocier une trêve ou un traité de paix, on offrait: 1 boeuf, 9 moutons, 2 sacs de pain et "quantité d'herbage", le tout durant trois jours consécutifs suivant la tradition musulmane. (Voyage pour la rédemption... p. 11)

(30): Chirac (M.), Journal de campagne de... p. 101. En 1724, les rafraîchissements offerts à l'escadre du Roi dans les trois échelles du Maghrib étaient comme suit:

Echelle	Boeufs	Moutons	Pains	Couffins de fruits & Légumes
Alger	8	60	1.000	20
Tunis	24	150	6.000	20
Tripoli	30	60	1.800	60

A.N.A.E. Archives des Postes, Constantinople, André Zel, 4, Barbarie, 1, Alger (Avril 1720-mai 1742). Seul, le sieur Tollot prétend que le Dey Muhammad Abdî offrit, en 1731, à Duguay Trouin: 12 boeufs, 50 moutons, 350 poules et 4.000 citrons (R.A. 1867, p.422).

Chapitre VIII

LA VIE A BORD

Après de minutieux préparatifs, les bâtiments appareillaient, bourrés de caisses, paniers, sacs, barils, ustensiles et objets divers; des provisions de bouche : biscuits, huile, vinaigre, café, sucre, légumes secs, figues sèches, viande salée (*kheli*), graisse animale (*chham*), beurre etc. .. (1). On ne partait pas sans bois et charbon pour la cuisson des repas. L'eau douce était soigneusement conservée dans des outres.

Les armes et munitions avaient leurs places à part. Mais on ne trouvait à bord "ni les branles ni les matelas, ni les coffres et autres meubles"; chacun couchait à même le parterre " dans son capot, avec son sac pour chevet" (2).

A cette charge, s'ajoutait l'équipage: entre 200 et 500 hommes selon le type de navire. Rais, Etat major, compagnie d'abordage, matelots et captifs rameurs, s'entassaient dans cet espace réduit.

Peu à peu, la terre s'éloignait. Il ne restait plus à voir que la mer. La bleue partout, des flots sans fin, une étendue mouvante au dessus de laquelle un ciel azur ou sombre le jour, étoilé ou menaçant la nuit. Les marins reprenaient de nouveau cette vie pour laquelle ils étaient faits.

Cependant, la monotonie de la route ne les dispensaient pas d'une vie active et austère, ni des efforts harassants ou des risques omniprésents.

A- LES TACHES QUOTIDIENNES:

1. Les repas

Le matin, on prenait du café que nos marins dégustaient "tout en fumant une pipe de tabac". Quand il n'y en avait plus, on mangeait du pain et des olives.

Pour le déjeuner, on faisait cuire dans un grand pot de faïence, des fèves, des pois ou "une bouillie de grain". Parfois on servait de la viande séchée, cuite dans de l'huile et réchauffée avant le repas. On l'appelait *qâ warmâ*.

(1) :Al Zahhar rapporte que chaque été, le Bey de Constantine, envoyait de 'Annâba (Bône) un navire chargé de graisse animale et de beurre, au profit des navires du *Jihâd*, (*Mudhakkirât*, p.47)

(2) :Arvieux (chev. d'), Mémoire V, p.264.

Le soir, on mangeait du couscous ou de la bouillie d'orge. Pendant le Ramadhan, les marins étaient dispensés du jeûne mais y étaient astreints à leur retour de voyage. Une évolution semble avoir été marquée car, du temps de l'Espagnol Haëdo, on ne transigeait pas avec le mois sacré. "C'est, dit-il, une chose remarquable que les corsaires, étant sur mer, n'oseraient avoir violé leur ramadan" (3).

Un siècle après, l'observance de cette obligation était encore très respectée. De Fercourt, tombé captif en 1678, fait la remarque au sujet du Ramadhan en mer: "Ils n'osent attaquer le soir, non seulement parce qu'ils aperçurent qu'il (l'adversaire) brouillait ses voiles et se préparait à se bien défendre mais aussi parce qu'ils n'avaient pas mangé de tout le jour à cause qu'ils étaient dans le temps de leur ramadhan".(4)

2. Les prières

La vie religieuse tenait une grande place à bord du navire. L'Imâm y veillait. Les cinq prières quotidiennes étaient accomplies en groupe, et sous la direction de ce dernier.

Un captif, Guerrit Metzou, avait consigné dans son journal des observations à ce sujet: "pour les Turcs, dit-il, l'emploi du temps à bord était le suivant: au lever du soleil, le timonier se lavait les mains, les pieds et la figure, ensuite il étendait une couverture sur le pont, sur laquelle il s'agenouillait pour faire sa prière, tandis qu'il baisait à trois reprises le pont, après cela, il étendait ses mains et ses pieds vers le ciel, se frottait la barbe en marmottant et, quelquefois, cela se changeait en cris. Ceci avait lieu trois fois de suite, après quoi la prière était terminée; mais cette cérémonie se répétait encore deux fois dans la journée, probablement pour le compte de tous ses camarades à bord et coreligionnaires ..."(5)

A côté de ces obligations religieuses, il y avait des prières "de circonstance". Le Père Dan nous en signale une: "toutes les fois, dit-il, qu'il faut passer entre les colonnes d'Hercule que, par corruption du mot, on appelle maintenant, détroit de Gibraltar, à cause d'un grand capitaine Maure nommé Gebal Tarif (sic), qui voulut y être enseveli, ces pirates [les Algériens] superstitieux ont, tous accoutumés de recourir aux prières et de faire leur *sala*, disant qu'en ce même lieu est le tombeau d'un grand saint de leurs plus fameux et illustres marabouts" (6).

(3): Topographie, R.A. 1871,p.211

(4): Relation de l'esclavage des sieurs p.24

(5): Guerrit Metzou, Journal de mes aventures ... A.I.E.O. d'Alger 1954.

On relèvera dans ce message beaucoup d'inexactitudes dues à l'ignorance du captif en matière de religion musulmane. Il y a cinq prières quotidiennes et non trois; il n'est pas question pour un Musulman de faire la prière pour le compte d'un autre. La prière est une obligation individuelle. Pour implorer Dieu, on lève vers le ciel les mains et non les pieds ...

(6) :Dan, Histoire ... pp. 312-313.

Le Saint dont parle le Père est Târiq ibn Ziyâd, chef militaire maghrabin qui conquiert l'Espagne en 711. Le rocher ou il aborda conserve son nom : djabal Târiq = la montagne de Târiq (Gibraltar).

D'Aranda, sur le chemin de la captivité, fut le témoin de cérémonie devant Gibraltar: "Nous étions dans le détroit, auquel passage les Turcs font, ordinairement, beaucoup de cérémonies superstitieuses, entre autres, ils jettent dans la mer un pot d'huile qui va à une montagne [...]. Ils mettent aussi de petites chandelles allumées sur les pièces des canons, les laissant brûler durant ce passage, principalement quand ils passent de nuit"(7).

Quand le danger devenait imminent, la prédication du "marabout" avait une signification particulière et une efficacité bien attendue. La proximité des combats donnait aux paroles de l'Imâm et aux prières qu'il dirigeait "une vertu magique". La *salât* spéciale (en cas danger) comportait la récitation en commun de la sûrat 4 (*al nisâ*) (8)

3. La garde

Le service de veille était l'un des plus importants à bord. Le quart se relevait de six heures en six heures, à partir de minuit. Les chefs de ce service étaient le *Bach Rais* (le second), ayant sous ses ordres, le *yakandji* (chargé du détail), et le *Rais Al 'Assa* secondé par l'*ourdian*.

Le matelot, chargé de la veille, montait dans la hune et devait ouvrir grands les yeux, car l'ennemi pouvait surgir à tout moment. Les magasins de vivres, de munitions, les chambres des rameurs étaient soigneusement surveillés. On craignait, les sabotages, les complots et les rébellions.

4. Les corvées

Les travaux à bord étaient aussi nombreux que divers: l'entretien des canons, l'examen des différentes pièces d'artillerie, le contrôle des mâts et cordes, le lavage à grande eau de certaines parties du navire. D'Arvieux trouvait les bâtiments algériens

(7): Relation, pp. 9-10.

Voir chapitre précédent: Les cérémonies du départ.

(8): Bennasser (B. et L.) Les Chrétiens d'Allah, pp. 433-434.

"لا يستوي القاعدون من المؤمنين غير أولي الضرر و المجاهدون في سبيل الله بأموالهم و أنفسهم فضل الله المجاهدين بأموالهم و أنفسهم على القاعدين درجة و كلاً و عد الله الحسنى و فضل الله المجاهدين على القاعدين أجراً عظيماً» (النساء ، 95).

Les non-combattants parmi les croyants, exception faite pour ceux frappés d'infirmité, et les combattants dans le chemin d'Allah, de leurs biens et de leurs personnes, ne sont point égaux. Allah a mis les combattants de leurs biens et de leurs personnes, un degré au dessus des non combattants. A tous, Allah a promis la très belle [récompense] mais Allah a mis les combattants au dessus des non combattants en Sa rétribution immense.

"extrêmement propres"⁽⁹⁾. Il y avait, également, les réparations de la coque, La surveillance des esclaves.

B- UNE DISCIPLINE DE FER

Pour assurer le bon fonctionnement, l'ordre et la réussite de la mission engagée, il était indispensable de se soumettre à une discipline, sans discussion ni réserve, à une réglementation sans faille. Le navire devant être éminemment productif, la rigueur envers tout le monde était la règle maîtresse, pour réussir une tâche. Un observateur notait, qu'à partir du moment où les rames trempaient dans l'eau, "il était interdit, sous les peines les plus sévères, de faire le moindre mouvement de crainte de déranger l'équilibre de la galère et de faire perdre une partie de la vitesse [...] Seul, le comite courait sur la traverse du milieu de la poupe à la proue, marquant la mesure et réchauffant, à coups de fouet, le zèle des rameurs".

La sévérité à bord avait déjà fait l'émerveillement d'un Haëdo qui trouvait nos marins si soigneux de l'ordre, de la propreté et de l'aménagement de leurs navires qu'ils ne pensent pas à autre chose. Il n'était permis à personne, fut-ce le fils du Pacha lui-même, de changer de place ni de bouger du lieu où il se trouvait. Chaque faute commise était sanctionnée selon le degré de gravité. Les torts causés, les menaces proférées, les outrages, les vols de vivres, le refus d'exécuter les ordres, les mutineries, le gaspillage, les abus, le laisser-aller et les coups et blessures, le sommeil lors d'une garde ou le meurtre... étaient des délits ou crimes impardonnables et les peines encourues allaient de la bastonnade à la pendaison.

Rares étaient les bavures ou les cas de rébellion, signalés dans les sources. En général, l'accord était total entre le chef et ses subordonnés.

Cependant, en 1754, le Rais Hadj Mûsâ fut chargé, à la tête d'une division de cinq chébecs, d'une mission dans les eaux de l'Archipel. Il reçut du Dey le droit de vie ou de mort sur les quatre autres Rais servant sous ses ordres, ainsi que sur les équipages. Les instructions données étaient de ne point attaquer les bâtiments vénitiens mouillés sous le canon des forteresses ottomanes et de ne point effrayer ceux des nations amies par quelques manoeuvres équivoques.

Que s'était-il passé en mer ? De graves incidents à bord des bâtiments algériens ou de simples différends entre chefs ?

Peu de temps après le départ de la division, les chébecs rentrèrent à Alger avec une modeste prise: deux bateaux siciliens ! Le commandant en chef s'était plaint de

(9): Mémoires, V, p. 265.

Pour la comparaison avec la marine française: Chamson (A.), *La Superbe* (roman utile pour connaître la vie à bord et à terre). Bibliothèque de l'Arsenal, n° 3861, Toulon.

l'indiscipline des soldats. Le Dey n'osa les punir tous, ils étaient près de mille (10)!

C- LES RISQUES DU METIER

La vie à bord n'était point une randonnée paisible ou un voyage d'agrément. De nombreux dangers menaçaient, en permanence, la santé et la vie du marin. A chaque instant, un péril guettait!

1) Les maladies: Malgré les dispositions prises et la réglementation sévère, les conditions de vie y étaient souvent à la limite du supportable.

L'entassement de plusieurs dizaines d'individus, les odeurs désagréables, le pourrissement de certaines denrées nécessitaient, certes, des mesures draconiennes, notamment le lavage à grande eau d'une partie de ces bordjs flottants. L'hygiène était le souci majeur des responsables et la condition indispensable à la vie de groupe (11).

En dépit de tout cela, les maladies causaient des ravages: Fièvres, épidémies, pneumonies dues au froid et au manque de vêtements chauds, infections des plaies, maux d'estomac retenaient une partie de l'équipage. L'humidité à bord, la malnutrition, la contagion et la pollution de l'eau étaient à l'origine d'une mortalité élevée ou de maux incurables, empêchant le marin de remonter à bord.

Pourtant, on savait d'avance, les méfaits des séjours en mer et l'horrible sort qui s'abattait sur les matelots. Mais le goût de l'aventure et l'appel des flots étaient irrésistibles.

2) Les accidents: Les épidémies n'étaient pas les seules à faucher les hommes. Tout l'équipage était à la merci d'un incendie, d'une voie d'eau impossible à colmater, d'un sabotage ourdi par des captifs, d'une tempête surprenant un navire fragile loin des côtes.

(10) : Valliere (J.A), Observations sur le Royaume d'Alger, in "textes pour servir à l'Histoire de l'Algérie" pub. L. Chaillou, p.123. Ce cas d'insubordination est rare. Je ne l'ai rencontré qu'une fois. Par contre, les cas d'indiscipline et de mutinerie étaient fréquents dans les marines d'Europe. M.Blond, consul de France à Venise, fit connaître, en 1727, à son Ministre que "l'équipage d'un sanbequn, armé en course par les Maltais, sous la bannière de la religion, s'étant révolté et rendu maître du vaisseau, après avoir assassiné les officiers, s'est fait forban, portant tantôt le pavillon noir, tantôt celui de Malte [...] et ont attaqué deux navires français", (A.C.C.M. série AA-29).

(11) :A la même époque, en France, la tenue des navires laissait à désirer. Colbert écrivait, en 1678, à Chateaufort : "Sa Majesté sait que la principale cause des maladies qui ont été sur nos vaisseaux vient de la saleté ou du peu de soins des capitaines". Il faut attendre l'Ordonnance de 1689 pour entreprendre quelques mesures. (Loir, la Marine Française, p.59).

L'escadre pouvait se disperser, le bateau perdre ses mâts, les manoeuvres s'avérer difficiles, les câbles se rompre ... et tout était perdu ! En l'espace de quelques heures, les puissantes vagues broyaient la coque et livraient son monde à l'élément déchaîné, au froid et aux requins. Ironie du sort! Ces hommes au courage légendaire, invincibles au combat et dont les exploits furent chantés dans toutes les langues, étaient, en fin de compte, impitoyablement battus par les flots en furie.

Trois possibilités s'offraient à ces navigateurs malchanceux :

1- Etre engloutis par la mer, sans espoir de s'arracher aux vagues. En mai 1755, les flots amèneront, sur la côte de Tamenfoust (Cap Matifou) les corps de cent Algériens noyés, leur bâtiment ayant coulé à fond. Les gardes du port furent chargés de les enterrer. Cet exemple n'est pas unique. La mer déchaînée était grande mangeuse d'hommes.

2- Etre rejetés sur une côte chrétienne. Le mauvais traitement ou l'esclavage s'abattait sur les rescapés, même en temps de paix. Une lettre du *Qâ'im maqâm* (représentant du Dey) envoyée au Roi de France dit: "qu'un capitaine de l'un de nos vaisseaux nommé Négrillon Rais étant sur la face de la mer et appréhendant le vent contraire, planta la bannière de sûreté et alla de votre côté. Nous avons entendu dire que lui-même et ses gens ont été retenus et vous les avez appliqués aux fers. Cela n'est pas raisonnable en temps que vous avec nous, il y a serment de paix" (12).

La note réclamait le navire et son équipage.

Plus les relations algéro-françaises se tendaient, plus les souffrances des marins algériens, victimes du mauvais temps, devenaient insupportables au gouvernement de la Régence.

"Le Dey et les principaux officiers, écrit le consul, se sont plaints hautement des mauvais traitements qu'on a fait à Toulon à un de leurs chébecs que le mauvais temps y avait jeté. Cela, ne contribuera à nous faire rendre les hommes que nous avons réclamés"(13).

3- Enfin, avoir la force de rester sur l'eau, nager sans cesse et rencontrer, après des jours dans une situation désespérée, un bâtiment algérien ou une barque d'un pays ami, le calvaire se terminait. On était arraché à une mort certaine et l'on rentrait au pays, épuisé et malade.

(12) : A.N.A.E. B - 115, Lettre du 7 juin 1642.

(13) : A.C.C.M, Série J.1366.Lettre de Le Bossu (consul suppléant en 1757), 20 juillet 1757.

c) Les combats: Les nombreux engagements entre Musulmans et Chrétiens ne se terminaient pas toujours à l'avantage des premiers. Certains coups durs et certains revers poignants étaient plus atroces qu'une mort abrégant les souffrances. Les défaites étaient l'occasion, pour le vainqueur, d'humilier, de se venger et de s'acharner sur le vaincu.

Ibrâhîm Rais, général des galères d'Alger, fut attaqué par cinq vaisseaux espagnols à rames et dut soutenir un furieux combat avec des pertes sensibles.

"Il y a quelques jours, relate-t-il, que je suis avec ma galère retourné d'un voyage ou j'étais allé, et au retour, étant en bateau, j'ai dû combattre contre quelques navires espagnols lesquels, il s'est fallu de peu, qu'ils m'emportassent. Je me suis, grâce à Dieu, échappé, blessé d'une mousquetade ..." (14).

L'engagement, même bref, avait de funestes conséquences. Les cadavres des martyrs étaient jetés aux vagues, les blessures graves nécessitaient, parfois, l'amputation d'un bras ou d'un pied.

"J'ai vu, nous dit Al Zakhâr, un Turc à qui on a coupé un pied, lequel fut remplacé par un bâton. Le blessé se tient debout en s'appuyant sur ce bâton et travaille dans la fonderie" (15).

Le récit d'un combat en haute mer soutenu par un vaisseau d'Alger, nous est fourni par un document d'archives. Les détails sont d'une telle précision que l'auteur de cette longue relation ne peut être qu'un officier connaissant bien et la mer et l'adversaire.

"Le 20 août 1729, à midi, nous trouvant près le cap Bon, ayant été informé qu'un vaisseau algérien était allé du côté de Tripoli, nous fîmes route pour nous rendre sur cette côte lorsque le temps nous fut favorable, mais les vents nous ayant empêché d'en approcher, il fut résolu d'aller du côté de la Lampedouze ou du Maretimo dans l'espérance ou l'on était qu'on pourrait l'y voir.

Le 23, nous trouvant aux eaux de la Lampedouze, à deux heures après midi, nous aperçûmes un vaisseau au sud qui faisait le Nord, nous forçâmes de voiles afin de le rejoindre. Nous en étant un peu approchés, nous le reconnûmes pour celui d'Angleterre, alors, il se méfia et força de voile en arborant le pavillon d'Alger.

A cinq heures et demie, il démâta de son grand hunier; nous apercevant que nous le gagnons, nous mîmes notre pavillon en l'assurant, à six heures et demie, étant par son travers, à demi portée de mousquet, il commença à faire feu sur nous, par sa mousqueterie de la seconde batterie; nous lui répondîmes par le même feu, n'ayant pu mettre notre première batterie hors des bâbords [...] le combat dura jusqu'à onze heure

(14): Plantet, *Correspondance...* I, pp. 37 et 39, Lettres des 26 décembre 1628 et 8 janvier 1629.

(15): al Zakhâr, *Mudhakkirât*, p. 67.

du soir [...] Nous l'avions tellement endommagé qu'il était impossible de s'ôter de notre vue [...] Eloigné de Tripoli de quarante deux lieues, si bien que nous le fîmes, tout le reste de la nuit, à notre avant, le voyant très distinctement.

A la pointe du jour, on fit rafraîchir l'équipage qui avait toujours sous les armes; le calme et le brouillard ne nous permirent de l'approcher qu'à huit heures, nous trouvant par son travers, à demi portée de fusil. On recommença le feu de part et d'autre, nous servant de notre première batterie attendu que la mer était calmée. On lui cria, plusieurs fois, de se rendre, après l'avoir démâté de tous ses mâts et lui avoir coupé toutes ses manoeuvres jusqu'au bâton d'enseigne.

Quoique réduit dans cet état, il ne cessa de faire feu, ne voulant point se rendre. A la fin, il se rendit à midi et demie, après les cris que faisaient les esclaves chrétiens qui demandaient miséricorde et faisaient signe d'un mouchoir, ayant avec eux, à l'avant du vaisseau, le Rais nommé Houssein Mustafa, natif d'Alger, âgé de 49 ans et quelques officiers; dans ce moment, on fit cesser l'artillerie [...] on mit aussitôt le canot et la chaloupe à la mer pour aller chercher les esclaves et amariner la prise. On envoya les maîtres calfats et charpentiers pour remédier à ce vaisseau qui était en très mauvais état et en danger de se perdre; avant la nuit, tous les esclaves étaient dans notre bord; nous donnâmes la remorque à la prise et nous fîmes route pour Malte [...]

Les esclaves chrétiens de plusieurs nations étant au nombre de 27[...] l'équipage était de 357 Turcs, sans compter les passagers desquels nous en avons pris 178, duquel nombre il y en a 34 de blessés, le reste a été tué. Le combat a duré onze heures, sans discontinuer, ayant tiré 1.164 coups de canons et 23.036 coups de fusil" (16).

Les drames de la mer et de la guerre ne se comptaient plus chez une marine active et résolue. Victoires et défaites se succédaient tout le long de cette période.

En 1748, le capitaine Renault de La Motte, commandant le vaisseau "Le Tavignon", de Saint Malo, allait de Terre Neuve à Marseille, avec un chargement de morue. A la hauteur de Malaga, il aperçût deux chébecs faisant voile sur lui, avec pavillon espagnol auquel ils en substituèrent un rouge, lorsqu'ils furent à sa portée. Les prenant pour Salétins, il leur fit tirer deux canons qui engagèrent les Rais à mettre une chaloupe à la mer. l'équipage lâcha de suite trois volées et un furieux combat s'en suivit, durant de huit heures du matin jusqu'à midi.

Quatre matelots furent tués et plusieurs autres blessés. Les chébecs furent obligés de changer leur mâture (17).

Un autre document nous emmène plus à l'Ouest. Les ennemis, cette fois, sont des Majorquins. Suivons l'odyssée de deux Algériens surpris par l'adversaire: "Le mauvais temps a fait disparaître la galiote (algérienne) et l'on ignore ce qu'elle est devenue; quant

(16): A.C.C.M., Série E/57, Relation d'un combat entre le Saint Vincent, vaisseau de la Religion de Malte et un vaisseau algérien, 1729.

(17) :A.N.A.E. B III-303 c.101

au chébec, ayant été forcé de suivre la côte de l'île, les Majorquins en ont armé un autre et l'ont fait sortir [...] les Algériens se sont rendus sans combat, mais les Majorquins ne voulant pas les recevoir esclaves à cause de la peste, les ont tous massacrés et ont mis le feu au bâtiment. Deux Maures, seuls, ayant eu le secret de se cacher jusqu'à ce que le chébec Espagnol se soit retiré, ont éteint le feu et ont navigué pendant trois ou quatre jours, sans pouvoir aborder en nul endroit. Ils ont enfin rencontré un gros brigantin anglais vide dont le capitaine leur a dit être parti de Malaga pour aller à Gênes. Les Maures lui ont demandé secours. L'anglais les a reçus dans son bord et s'est emparé, à son profit, de tous les agrès du bâtiment espagnol et de sa cargaison. Le lendemain, il est entré à Port Mahon ... sans faire sa déclaration de ce qui lui était arrivé, ayant obligé, à cet effet, les Maures de se cacher à fond de cale; il a remis à la voile et a trouvé en mer un autre Anglais faisant route pour Tunis à qui, il a proposé de se charger des deux Maures en question, mais ce dernier a répondu qu'il n'osait le faire, de peur de n'en être pas reçu à Tunis ... le premier n'ayant plus d'autre ressource, a jugé à propos de relâcher au Colle ou il a débarqué ces deux Maures. Il en est reparti pour se rendre, apparemment, à Gênes [...] (avec) leur butin ..."(18).

Telle était la vie tumultueuse, épuisante, menacée à tout moment des Rais et de leurs troupes. Il n'était pas facile de se mouvoir sans risque, dans cette jungle sur eau. Aussi, le lot de malheurs n'avait d'égal que la satisfaction de servir la Régence.

(18) :A.C.C.M. Série J 1363, Lemaire, Journal, août 1756. Le document ajoute que le dey ayant été informé du cas "a signifié au vice- consul d'Angleterre que si ce capitaine était venu à Alger rapporter les gens et les effets du chébec, il l'aurait dédommagé amplement de ses dépenses et de son fret; mais qu'ayant agi en voleur, il prétend la restitution entière de ce qu'il a pillé et qu'il soit puni ."

Chapitre IX

L'ABORDAGE ET L'ASSAUT

Pour vivre ou plutôt pour survivre, les marins devaient livrer, sans cesse, des combats meurtriers à des adversaires aussi nombreux que dangereux. Pour en triompher, il fallait une technique éprouvée et une expérience de la mer ayant fait ses preuves.

Connaître les rivages, leurs criques et leurs rochers, les vents, leurs secrets et leurs forces, les flots et leur puissance, en devenir les familiers et en faire des alliés précieux et fidèles... telle fut la préoccupation constante de nos Rais.

Les navires voguaient vers leurs objectifs, tantôt en groupe et tantôt séparément. Dans le premier cas, un livre des signaux leur permettait de maintenir le contact entre les unités et de procéder à certaines manoeuvres d'ensemble (1). Les signaux de nuit étaient exécutés à l'aide de fanaux, ceux de jour, au moyen de pavillons de diverses formes et couleurs (2).

On naviguait, de préférence, au grand large, dissimulé de la terre et à l'abri des surprises. La haute mer était beaucoup plus sûre. Pour naviguer sans repère, on se servait de la pierre d'aimant. Sur des bâtiments renforcés, on se risquait à affronter les tempêtes d'hiver parce que la mer était vidée de ses corsaires chrétiens. Souvent, on allait contre le vent afin que celui-ci fit office de rabatteur, emmenant vers le chébec algérien, le bateau à voile ennemi.

Les batailles d'escadre étaient rares, les combats les plus fréquents et les plus recherchés étaient l'engagement isolé.

A- LA CHASSE EN HAUTE MER

Quand une voile isolée ou modestement escortée était repérée au large, on s'empressait de la reconnaître tout d'abord. Mais les choses n'étaient pas faciles. Les navires se ressemblaient à se confondre et les pavillons ne signifiaient rien.

Alors, commençait le guet, puis les manoeuvres d'approche. On prenait toutes les précautions qui s'imposaient, non seulement pour attaquer, mais aussi pour ne pas se faire avoir. La poursuite commençait. Chaque membre de l'équipage se tenait à son poste, attendant les ordres. L'écrivain de bord lisait à haute voix des versets du Qur'ân. Pour vaincre, on multipliait les ruses.

(1): Voir chapitre IV.

(2): "Sanjâq": étendard, drapeau, désignait toujours les couleurs algériennes; "bandîra" (de l'italien bandiera, de l'espagnol bandera), les pavillons des puissances chrétiennes.

1) L'usage du faux pavillon

On utilisait les faux pavillons afin de tromper la vigilance de l'adversaire. Ce procédé n'était pas propre aux marins d'Alger. Partout, on arborait le pavillon neutre ou allié de l'ennemi. Les vaisseaux toscans et espagnols utilisaient les bannières "Fleur de Lys" pour échapper aux Algériens. Quand ils étaient en guerre contre la Régence, les Français naviguaient sous un autre pavillon: celui de la Savoie que choisit Philippe de Beaulieu Persac, appuyé en sous main par Henri IV.

Jan Janz, un converti d'origine hollandaise, plus connu au Maghrib sous le nom de Morat Rais, pratiqua, durant des années, la course pour le compte du gouvernement néerlandais, puis travailla à son propre profit. Quand il attaquait un navire espagnol, il arborait les couleurs du Prince d'Orange et lorsqu'il combattait les autres bâtiments, il hissait le croissant rouge (3).

A leur tour, les Algériens savaient utiliser les pavillons qu'il fallait. les témoignages de passagers pris en mer, nous éclairent sur cette méthode payante.

L'odyssée d'un gentilhomme angevin, Du Chastelet Des Boys commença par le jeu perfide des drapeaux "... Les bannières bigarrées des Hollandais, dit-il, disparaissent et le haut des mâts se trouve en même temps ombragé de pavillon taffetas de toutes couleurs, enrichis et brodés d'étoiles, de soleils, d'épées croisées, de devises et d'écritures inconnues ..." (4).

D'Aranda, à l'approche du navire d'Alger, vit "une banderole abandonnée au vent [...] de couleur verte, fermée de deux demi-lunes d'argent entrelacées" (5).

Le 23 octobre 1793, le vaisseau "Président de Philadelphie", capitaine Penrose, rencontra un chébec de seize canons, en vue de Cadix et naviguant sous pavillon espagnol. A peine l'Américain avait-il montré le sien, que le chébec, déjà à portée de canon, remplaça le drapeau espagnol par les flammes d'Alger et toute devint inutile (6).

Relatant un incident survenu en Méditerranée occidentale, le préfet maritime de Toulon, informait MM. du commerce par ce message :

(3): Gosse, Histoire de la Piraterie, p.74.

(4): Du Chastellet Des Boys s'étant embarqué à destination de Lisbonne pour y chercher fortune, fut capturé et conduit à Alger en 1642. Après un court séjour dans la capitale, il fut racheté par le Père Hérault et ramené à Marseille, le 26 juillet 1643.

Sur le personnage et son oeuvre, Turbet Delof, B.C., n°199.

(5): Relation, p.6.

(6): Dupuy, Américains et Barbaresque, p.71.

"Deux galiotes sous pavillon algérien qui se sont montrées dans les eaux de la Corse ont capturé des bâtiments français. Quoique j'ai lieu de présumer que ces galiotes soient des corsaires espagnols qui, pour ne pas inspirer de la méfiance ont pris cette couleur ... (7)".

L'usage du faux pavillon qui choque, aujourd'hui, n'était à l'époque, rien de plus qu'une ruse de bon aloi, un moyen comme un autre de s'assurer le succès... et tant pis pour le crédule qui se laissait prendre! l'adversaire averti regardait plutôt les formes de la coque, les détails de voilure et les dessins et dispositions des bouches à feu pour mieux savoir à qui il avait affaire.

2) Un arsenal de feintes.

Comme il fallait éviter, jusqu'au dernier moment, d'attirer l'attention de l'ennemi ou d'éveiller ses soupçons, on avait recours à des ruses pour le rassurer.

Écoutons Thedenat, pris le 2 avril 1779: "... De Malaga [...] nous fûmes bientôt au milieu du golfe de Léon. Ce fut là où nous commençâmes d'apercevoir deux vaisseaux qui nous semblaient cingler du côté où nous venions. La grosse mer ne nous permettait pas de les reconnaître. Néanmoins, le capitaine, homme de peu de lumière, nous assurait qu'ils étaient Français. Les deux corsaires algériens qui nous poursuivaient, il y avait déjà longtemps, sans que nous en fussions aperçus, usèrent d'une feinte qui leur réussit très bien. Ils cinglaient toujours du côté du Nord, afin de nous mieux tromper et aussitôt qu'ils furent à la hauteur de notre tartane, ils prirent le vent en poupe et fondirent sur nous à pleine voile. Nous nous aperçûmes de toutes ces manoeuvres, mais lorsqu'il ne fut plus temps et que nous étions presque sous la portée des canons de ces pirates [...] les voilà enfin sur nous, appelant à l'obéissance et, voyant que nous nous préparions à aucune défense, ils tâchèrent de nous aborder, ce qu'ils firent malgré la grosse mer qui leur fut, pendant un assez long temps, un obstacle. Trente hommes entrèrent dans notre bord, s'emparèrent de nous et nous firent passer dans un de leurs navires" (8).

Le 25 octobre 1793, le brick "Polly" de Newburyport, faisant voile vers Cadix fut accosté par un autre brick voguant sous pavillon britannique. "Lorsque celui-ci fut à

(7): A.C.C.M. Série MR 46.1.4.1, Lettre adressé de Toulon 15 juillet 1812.

(8): Thedenat, Mémoires... pub. Emerit, R.A.1948, p.158.

Faut-il rappeler que toutes les nations maritimes eurent recours à ce procédé? En 1692, un vaisseau portugais chargé de blé, se rendait à Marseille quand il fut surpris par un bâtiment algérien. Son équipage comprenait 23 portugais et 4 Français. Les circonstances de sa capture sont les suivantes: Les algériens le rencontrèrent de nuit et lui parlèrent en hollandais et comme les Portugais détenaient deux passeports (un français et un hollandais) ainsi que les pavillons de ces deux nations, et se croyaient en face de Hollandais, ils jetèrent à la mer pavillon et passeport français. Après la visite et le contrôle, le vaisseau portugais fut conduit à Alger. (Grammont, correspondance des consuls, Lettre du 3 oct.1692).

portée de la voix", les passagers furent interpellés en anglais. "On nous demanda, dit l'un d'eux, d'où nous venions et où nous allions, ce à quoi s'empessa de répondre le capitaine Bayley. L'homme qui nous adressait ces questions était vêtu d'un costume européen et se trouvait seul sur le pont. Cependant, le brick étranger s'approchait, et bientôt se trouva contre notre proue, quand tout à coup, nous vîmes surgir à la poupe, plusieurs individus, qu'à leurs vêtements et à leur longues barbes, nous reconnûmes être des Maures ou des Algériens... (9).

Face à une prise éventuelle, on invoquait parfois le droit de visite reconnu, à la marine algérienne, par les traités et ce, afin de contrôler les cargaisons transportées. On parlementait avec les capitaines pour les inciter à faire acte de baraterie (10). On leur promettait bon quartier (11).

Le but recherché étant les prises, on n'envisageait pas de livrer de beaux combats, sauf si les autres tentatives devenaient inutiles. D'ailleurs, nous l'avons déjà signalé, les navires algériens fins, bas et légers ne pouvaient résister longtemps à un combat de boulets. Il leur était difficile de porter des batteries dont les canons se seraient trouvés trop près les uns des autres, sans avoir assez de place pour le recul. C'était la raison pour laquelle, on faisait appel, le moins possible à l'artillerie. Les équipages, toujours nombreux, étaient plus utiles que les canons et c'est "par cet endroit que leurs abordages sont à craindre" disait d'Arvieux (12).

3) La hantise du corsaire d'Alger

Marins et passagers européens voyageaient avec l'obsession des corsaires d'ici.

D'Aranda, après avoir demeuré en Espagne pendant un an, voulut repartir pour la Flandre. Il jugea plus convenable de retourner par San Sebastian afin d'éviter tant de mer et "principalement, le danger des Turcs qui tiennent la côte d'Andalousie et de Portugal presque toujours infestée" (13).

Les navigateurs Ragusains ou Ancônitains, actifs caboteurs de la Méditerranée, redoutaient surtout de voir monter, à l'horizon, le navire d'un rais, battant pavillon rouge, allant droit vers leur "trabacolo" comme un faucon sur sa proie.

(9): Dupuy, op. cit. p.71.

(10): Baraterie : préjudice volontaire causé aux armateurs, chargeurs ou assureurs d'un navire par le patron ou par un membre de l'équipage

(11): D'Aranda, op. cit. p.7.

(12): D'Arvieux, Mémoires, V, p.265

(13): op. cit. pp 1-2

"A l'aspect de la corvette battant pavillon algérien, écrit un voyageur de cette époque (14), les matelots ancônitains se mirent à pleurer et à chanter des psaumes et des litanies en l'honneur de Saint Cyriaque et de la Madona di Loretta dont ils collèrent les images sur leurs mâts".

Mais le chébec algérien, décidé, approchait toujours sans que le soleil se levant à l'horizon, laissa au navire menacé, l'espoir de s'échapper à la faveur des ténèbres.

"Les matelots qui virent que ni la vierge de Lorette, ni le patron de Ancône ne les empêcheraient d'être pris, dans peu de temps, arrachèrent avec dépit leurs images, disant pour s'excuser de cet acte d'impiété, que si les Algériens au pouvoir desquels ils allaient, indubitablement, tomber, découvraient ces images, c'en serait fait d'eux tous"(15).

4) Les réactions de l'adversaire

Selon les situations du moment et les dispositions de l'équipage, l'adversaire prenait une des trois attitudes suivantes :

a) La fuite: Le navire poursuivi juge salutaire de s'éloigner en jetant sa cargaison à la mer et en s'enfuyant à toute vitesse. Avec de la chance et de gros efforts, il peut échapper au malheur qui le guette.

En juillet 1753, un bâtiment espagnol, partit de Cadix pour Barcelone avec douze hommes d'équipage et trente huit soldats de recrues. A la vue d'une galiote algérienne, la proximité de la terre les incita à se sauver au lieu de se défendre contre un adversaire beaucoup moins fort qu'eux. Une partie avait fui avec la chaloupe et l'autre s'était jetée à la nage (16).

b) La reddition sans combat: l'adversaire baisse pavillon à la première bordée, parfois même au premier coup de semonce. Le problème est alors vite réglé. Il ne reste plus qu'à prendre possession du navire, de ses biens et de ses hommes. C'est ce qui arriva à Du Chastelet des Boys. Ecoutons-le: "L'équipage épouvanté par les volées et les cris, "baisse les voiles et montre les mouchoirs, pour marque de demande de composition. La soldatesque, encore moins résolue met les armes bas. Le tillac et l'entre deux ponts se désertent et le fond de la cale se peuple de fuyards. Les chaloupes du vaisseau se mettent à l'eau et nous investissent. Ces barbares et bigarrés aventuriers dont elles étaient remplies se précipitent et se prennent à l'abordage de notre désolée patache et à l'escalade de nos murailles de bois sans qu'aucune résistance ne fut opposée. Quelques matelots leur tenant la corde du bord afin de meilleur quartier et de sauver la

(14): Bellaire, Récit de voyage de M. Paris, p.383.

(15): Douin, la Méditerranée de 1803 à 1805, p.30.

(16): A.C.C.M Série J 1365. Lemaire (journal) note que malgré la fuite, dix huit hommes avaient été capturés.

vie après la perte de la liberté" (17).

Souvent, l'abordage était facilité par la lâcheté et la cupidité du capitaine du navire attaqué. Emmanuel d'Aranda en fit la douloureuse expérience, en 1640, non loin des côtes françaises de l'Atlantique. "Après quatre jours de navigation, dit-il, nous nous trouvâmes à la hauteur de la Rochelle; une frégate de ce port [...] nous avertit qu'il y avait, non loin de là, cinq corsaires turcs [...] Arrivés près des côtes de Bretagne, nous vîmes, en effet, deux navires que nous jugeâmes d'abord appartenir au commerce, mais le plus petit s'étant dirigé tout droit vers nous, il fut facile de comprendre que c'était un corsaire car il était sans pavillon. Nous engageâmes donc notre capitaine à fuir à toutes voiles, mais il nous répondit flegmatiquement qu'il n'était pas d'usage qu'un navire anglais prit la fuite [...] le lendemain, nous aperçûmes deux autres grands navires venir à nous avec la caravelle. Lorsqu'ils furent à une portée de mousquet, nous vîmes un Turc et à ses côtes un esclave chrétien qui criait en flamand: "rendez-vous pour Alger". Nous engageâmes le capitaine à parlementer et à offrir trente deux mille patacons pour nous débarquer en terre chrétienne, mais au lieu de cela, il demanda, simplement, s'il aurait bon quartier ! Oui, oui lui répondit-on, et sur cette assurance il se rendit" (18).

c) L'engagement: si le navire ennemi tente de résister et de se défendre par le feu, alors la parole reste aux armes.

Le combat commençait par la guerre de nerfs. On terrorisait l'équipage afin de tuer en chacun toute velléité de poursuivre la résistance. On lançait des hurlements, on proférait des injures; on montrait ses forces. On ajustait les pièces des deux côtés.

Le combats s'engageait, on tirait "de poupe et de proue", on lançait "balles de mousquets et pièces de fer" (19). "Les Algériens répondaient par des bordées successives. Sans perdre de temps, on lançait des décharges d'arquebuses et des flèches incendiaires afin de rompre les mâts, les cordes et les voiles. Une pluie de projectiles s'abattait sur l'ennemi. Puis, on mettait à l'eau une chaloupe ou s'entassaient de robustes soldats bien armés. D'habiles rameurs les menaient, malgré le danger, vers la proie. Le bâtiment était vite escaladé. C'était le moment décisif: envahir le navire. Alors, manches retroussées, cimeterre à la main, sabres et poignards à la ceinture, on se jetait à bord de toute part. Un corps à corps rapide mais sanglant pouvait précipiter la fin. Le carnage se terminait par la reddition. C'est ce qui arriva au Capitaine Touze, commandant le brigantin "la Ville de Rouen". Il rencontra, le 4 juillet 1753, entre l'île de Majorque et la côte espagnole, une galiote qu'il prit pour un corsaire marocain. Il engagea le combat, mais après la seconde bordée, ses hommes s'aperçurent que le bâtiment était algérien. Ils se précipitèrent se cacher au fond de la cale. Le capitaine, son second et le contremaître furent blessés à l'abordage "(20).

(17): L'odyssée ou diversité d'aventures... R.A.1866, p. 96.

(18): Relation... pp. 7-8.

(19): Sur la fureur des Algériens à l'assaut, Dan, Histoire, L. III, p. 30. (édit. 1649).

(20): Valliere (J.A.), Observations... in Textes... p.107.

Par une mobilité et un sens de l'attaque inégalables, les Rais voyaient leurs efforts couronnés de succès. Il faut aussi mentionner la valeur guerrière des janissaires qui se présentaient "les armes blanches à la main et auxquels on ne peut refuser la force du corps, la résolution et le courage"⁽²¹⁾. L'ennemi avait beau se protéger contre les assauts par des filets ou des manoeuvres, les efforts demeuraient vains, la plupart du temps.

Guerrit Metzou dont le récit détaillé de son aventure en Méditerranée nous est parvenu, fut le témoin de ces scènes de violence. "Nous passâmes, dit-il, devant le Cap Saint Vincent et entendîmes du côté de la mer trois coups de canon; nous pensâmes qu'ils provenaient d'un convoi anglais. Plus tard, nous apprîmes avec regret que le deux mâts "Vigilentie" avait été capturé par les Algériens. Dans une brume épaisse, nous fûmes dépassés par une frégate algéroise et par un brick qui avaient passé quatorze jours en mer et capturé un navire suédois et deux danois... Nous aperçûmes, à une distance de deux mille et demi E-NE, trois grands bateaux; dans l'après-midi, nous constatâmes que ces bateaux étaient, en réalité, deux frégates et un brick. A dix heures environ, nous vîmes une chaloupe se détacher de ces navires et s'approcher de nous à la rame, ce qui ne nous causa pas une petite peur. Je fis appeler le timonier... Quand ils se furent approchés de nous, nous vîmes, avec terreur et étonnement, les turbans des officiers assis à l'arrière et les rameurs presque nus avec des poignards à côté d'eux; cela nous annonçait la visite et le sort qui nous attendait.

En accostant, ils sautèrent, poignard à la main à notre bord. Nos hommes qui étaient de quart, allèrent d'un bond au logement des matelots qui étaient en train de dormir et les avertirent en criant: "levez-vous, les Turcs sont à bord!" et comme ils ne voulaient pas le croire, leur terreur fut encore plus grande, quand ils virent les Maures déjà devant l'entrée. Ceux-ci sautèrent aussitôt en bas et chassèrent nos hommes, tout nus qu'ils étaient, sur le pont pendant qu'ils volaient tout ce qu'ils trouvaient. Ils firent sauter les coffres à coups de pieds et ils en sortirent tout ce qui leur plut, de sorte qu'arrivés quasi-nus, ils étaient, en moins d'un quart d'heure, complètement habillés. Ils jetèrent ce qui restait dans leur chaloupe et ne permirent pas à un seul de nos hommes de prendre quelque chose, ni de mettre un vêtement; ils menacèrent de mort quiconque oserait leur résister" (22).

Un exploit sensationnel fut réalisé en 1763. Une longue lettre du Consul Vallière⁽²³⁾ à son Ministre nous fait vivre des journées mémorables dans les eaux espagnoles. "Un petit chébec de dix canons a conduit en ce port, le 9 du mois dernier, une demi-galère du roi d'Espagne enlevée devant Ivice, à la vue de deux autres demi-galères qui ne jugèrent pas à propos de lui donner le moindre secours. Quelle honte pour

(21): *Venture de paradis, Alger...* R.A.1895, p.305.

A l'époque, l'artillerie ne jouait qu'un rôle secondaire et le combat à l'abordage décidait du succès. C'est pourquoi on embarquait de gros effectifs de fantassins. Voir Lapeyre, *Les monarchies européennes au XVI^{ème} siècle*.

(22): Guerrit Metzou, *Journal de mes aventures...* A.I.E.O. d'Alger 1954, pp. 47-48

(23): Vallière (J.A.) a été consul de France à Alger de 1763 à 1773.

les Espagnols! Et quel triomphe pour les Algériens! J'ai fait demander le détail sur la conduite des deux capitaines à Don Antonio d'Albarnos, commandant en chef des trois demi galères...

Les trois galères sortirent, précipitamment du port pour courir sur la galiote et le chébec algériens. Dès qu'elles découvrirent le chébec, la commandante ordonna aux deux autres de la suivre, pour que les trois fissent leur attaque en même temps. Arrivée à la portée du canon, la commandante fit trois décharges de son artillerie sur le chébec. Elle arbora le signal d'abordage et arriva sur le corsaire, qu'elle ne voulut plus ménager, tant parce que la nuit approchait et que le vent fraîchissait que, parce qu'elle craignait qu'en temporisant, il ne fut plus possible d'atteindre la galiote qui fuyait, mais quelle fut sa surprise quand, après avoir abordé l'algérien, elle s'aperçut que les deux autres, au lieu de l'imiter, prenaient la fuite. Cette affreuse et criminelle conduite donna du courage aux Algériens et le fit perdre aux Espagnols de la commandante, qui, étourdis du coup, ne surent empêcher que les Algériens ne jetassent sur leur demi-galère une vingtaine de Turcs qui, le sabre à la main et ayant à leur tête le Rais du chébec, avancèrent pour attaquer la proue. Ils y tuèrent le lieutenant qui la défendait avec vingt cinq hommes. Ils y tuèrent aussi, quelques soldats et matelots et le reste du poste, épouvanté, se jeta à la mer. Dans cette position, le commandant vint lui-même défendre la proue avec des gens de la poupe. Il tua de sa main le Rais et trois autres Turcs. Il en blessa quelques autres ... A peine, cette action finie, que le chébec algérien tenta un second abordage qui lui réussit. Il versa une quarantaine de Turcs sur la demi galère et c'est ici le plus affreux de l'histoire.

Les Espagnols épouvantés n'y virent plus. Sourds à l'ordre de leur capitaine, les uns se précipitèrent au fond de la cale, les autres se jetèrent à la mer dans la vue d'aller joindre la demi-galère qui avait fui et qu'ils ne purent atteindre et il n'y eut que le capitaine qui fit bonne contenance, soutenue de quatre ou cinq de ses fidèles amis dont deux furent tués à ses côtés.

Ces faits n'ont été démentis ni par les Turcs du chébec ni par les esclaves espagnols qui, tous à la chaîne et aux travaux publics, rougissent de leur lâcheté.

L'équipage de la demi galère était composé de cent dix hommes dont cinquante deux ont été fait esclaves parmi lesquels, le capitaine, l'aumônier, l'écrivain et le chirurgien [...]

Le chébec algérien dont l'artillerie n'était que de six et de quatre, avait environ soixante quinze hommes. Il en a perdu une trentaine et a eu quinze à vingt blessés. Le Dey a récompensé tous ceux qui se sont distingués ..." (24).

On avait bien cherché une parade pour rendre les Algériens moins heureux dans l'opération "abordage". Diverses solutions furent préconisées.

(24): A.C.C.M série J 1369, Lettre d'Alger, 1er octobre 1763.

Le Ministre Seigneley suggérait qu'il fallait en venir avec les Algériens à l'abordage, le plus tôt qu'on pourrait, au lieu de s'attacher à les canonner de loin. Son argument ? la milice algérienne était inférieure aux troupes françaises!

D'autres stratèges voyaient l'inverse: on les réduirait mieux au canon, l'artillerie française étant plus forte et mieux servie (25).

Cependant, le Consul Vallière(C.) était d'un avis opposé. "Le grand art des Algériens est l'abordage... Ils y sont redoutables ainsi qu'à l'arme blanche" (26).

Malgré ces qualités reconnues de tous, le succès n'était pas toujours garanti. Le sort pouvait trahir nos corsaires et la fortune aller du côté de leurs ennemis. D'Aranda fut le témoin d'un combat défavorable aux Algériens. "En moins d'un quart d'heure, dit-il, furent tués plus de deux cents hommes tant Turcs que renies et esclaves" (27).

Plus d'une fois, les téméraires corsaires prirent le chemin de la captivité en Flandre, au Portugal ou ailleurs; plus d'une fois, ils durent fuir devant un adversaire tenace, résolu ou plus fort, abandonnant leur galère ou leur chébec.

B- L'ATTAQUE DES COTES

Les Rais se devaient de frapper leurs ennemis soit en haute mer, soit sur leurs côtes qui ne manquaient pas de butin. Là aussi, le défi était à relever.

Mais, comment s'abattre sur un adversaire sur ses gardes, forgé par tant d'épreuves et d'expériences ? Tout un art, toute une tactique était mis au point par les Rais pour ne pas éveiller les soupçons et donner l'occasions de s'échapper. Les bavures étaient sévèrement sanctionnées.

Les capitaines naviguaient constamment à la rame de peur de se signaler par les voilures. Ne craignant ni les tourments que soulevaient le mistral ou le retour de l'hiver, ni les nombreuses tours de guet édifiées le long des côtes, ils frappaient sans pitié le littoral des pays hostiles.

Au petit matin, à la limite de visibilité des côtes, on larguait les voiles afin de ne pas se faire détecter. Une fois l'objectif reconnu, on s'en approchait à force de rame pour ne pas attirer l'attention des riverains et leur permettre de fuir ou d'organiser leur défense.

(25): A.N.A.E, B III-305

(26): Vallière (César Philippe) fut d'abord vice-consul puis consul à Alger de 1791 à 1796. Son mémoire sur Alger a été publié par L. Chaillou: "Alger en 1781". p.41.

(27): Relation, p.181.

Les astuces, les camouflages, les feintes, les embuscades, la connaissance des lieux et des habitudes des riverains garantissaient le succès. On utilisait les voiles noires la nuit, on opérait dans un silence complet, on s'abattait comme un éclair sur l'objectif et le coup de main réussissait !

Un des secrets des nombreux succès était la connaissance parfaite des côtes à attaquer: les caps fréquentés, les points de mouillage, les caches secrètes, les abris sûrs, les sources d'eau potable, les surfaces boisées et les escales utiles ou l'on pouvait dormir un peu et charger les vivres.

C'est pourquoi, les vaisseaux d'Alger, que l'on disait "fort mal armés et montés par des équipages qui connaissaient à peine les manoeuvres" rentraient rarement bredouille. L'observation du Consul de Kersey résume, par une phrase, les exploits et l'intrépidité de ces marins dévoués à la Régence: "La rencontre des Algériens est, à la mer, un fléau plus redoutable qu'une tempête".

Pour maintenir chez les marins la combativité requise et la volonté permanente de mieux servir, chaque grand succès appelait des récompenses alléchantes.

En juillet 1751, un chébec algérien prit un corsaire sarde. Ceux qui s'étaient distingués dans la prise furent "libéralement gratifiés". Le Rais reçut trois cent cinquante sequins et un esclave, les trois soldats qui montèrent les premiers à l'abordage eurent droit, chacun, à un esclave et à une somme d'argent: le premier à deux cent cinquante sequins, le second à cent cinquante et le troisième à cent vingt cinq. Somme très importante à l'époque, ce qui fit dire au Consul Lemaire: "Des libéralités si considérables dont aucun Dey ci-devant ne s'était avisé et faites à des gens du plus bas étage, qui, ne possédant rien, se trouvent, tout d'un coup, dans un état d'aisance, sont très capables d'animer le courage de la milice et de la porter téméairement aux entreprises les plus hasardeuses" (28).

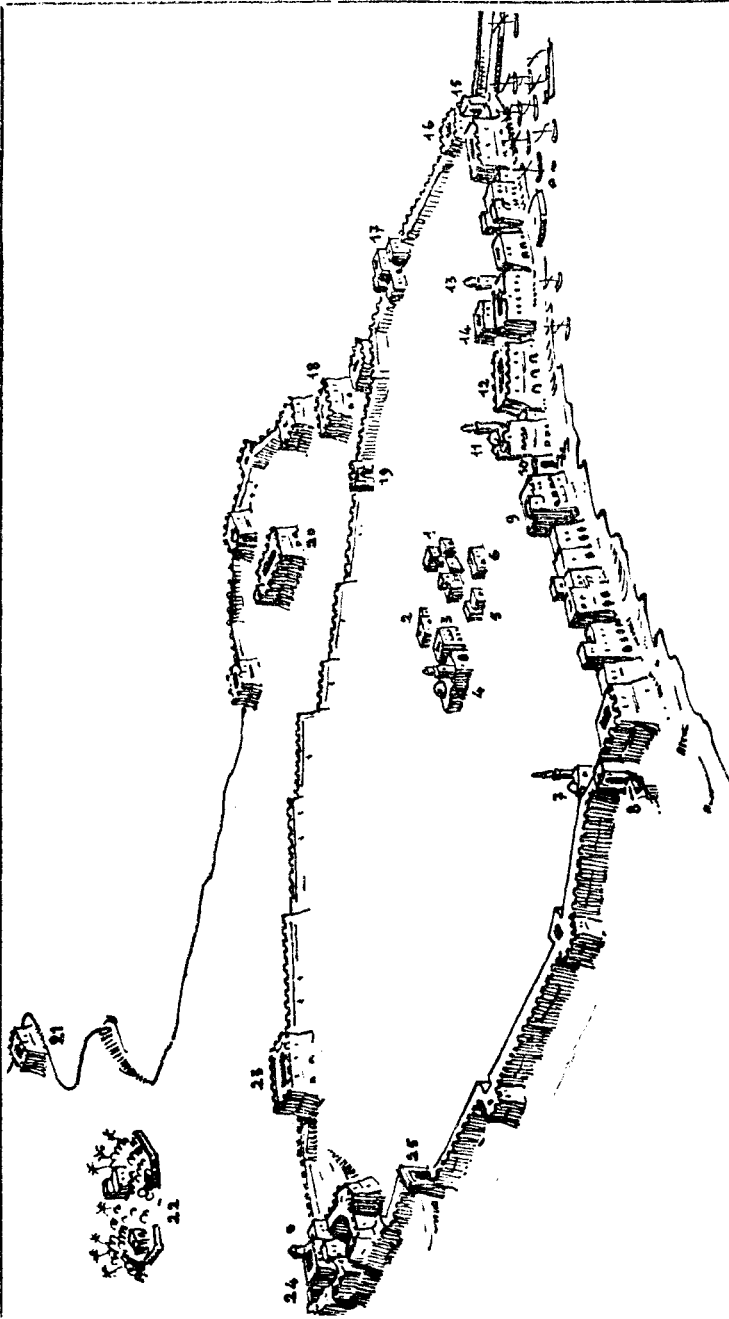
(28): A.C.C.M., Série J 1364, Lemaire, Journal

ANNEXES

DOCUMENTS & ILLUSTRATIONS

- 1- Alger « barbaresque » : croquis de la ville et de ses défenses.
- 2- Alger « barbaresque » : Le port et les voûtes de l'Amirauté.
- 3- Note relative, à une correspondance entre le Dey Hasan et le Directoire Exécutif au sujet de l'envoi à Alger d'ingénieur constructeur de navires. Manoeuvres du Directoire et échec de la mission du sieur Geoffroy.
- 4- Construction navale: acquit de paiement d'un matériel de marine, février 1809.
- 5- Acquit de paiement d'une autre commande pour le compte du Raïs Ismâ'il.
- 6- Reçu (en turc) délivré par Alî Khodja pour acquit du prix de sa galiote et de ses agrès. Alger, 18 juin 1758.
- 7- Reçu (en arabe) délivré par l'Amiral d'Alger concernant une somme d'argent remise par le consul de France au capitaine Bâbâ Ismâ'il (19 juin 1758).
- 8- Construction navale: plan d'une unité algérienne *le Borberach*, pris en 1830.
- 9- Chébec algérien.
- 10- Galère algérienne.
- 11- Dossier de la polacre algérienne "al Yousof" (4 pièces) : tonnage - équipage - nationalité - acquisition - voyage de Marseille à Alger - (février 1809).
- 12- Certificat de nationalité délivré à un brick algérien commandé par Raïs Ahmad, 4 mars 1823.
(Archives du Consulat Général de France 1 A 132).

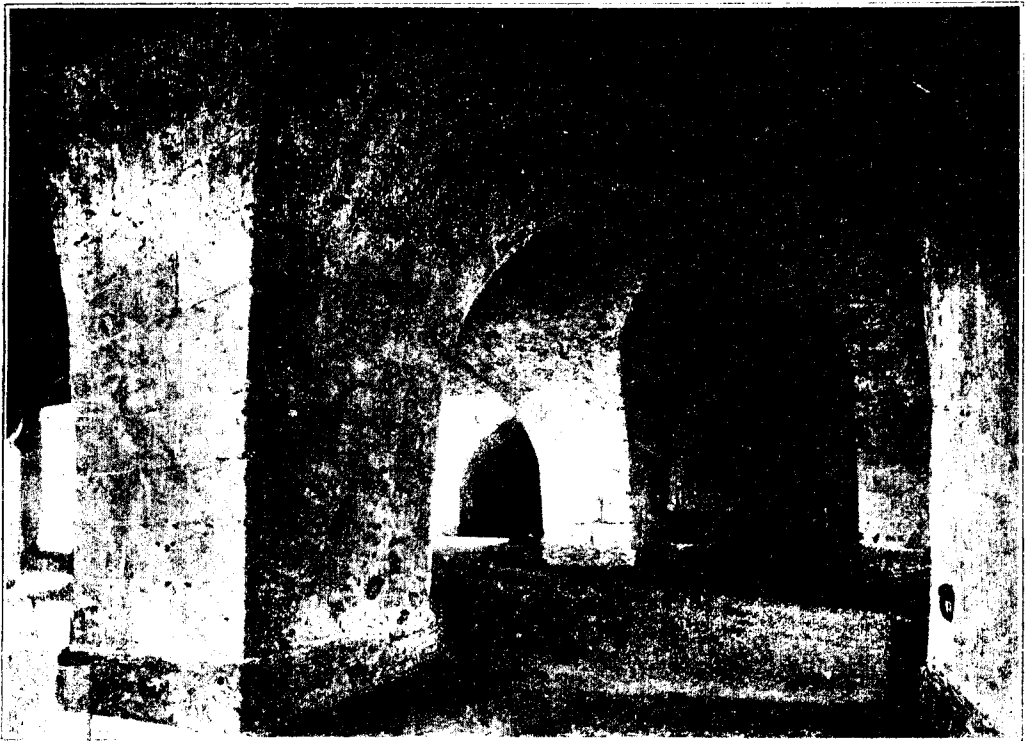
- 13- Certificat de propriété d'un chébec algérien de dix pièces, signé du consul de France à Alger et délivré au capitaine Ismâ'il raïs. 4 août 1824.
(A.G.G.A. série 1 A 133).
- 14- Passeport d'un vaisseau algérien, trois mâts, commandé par raïs 'Abbâs et devant se rendre à Alexandrie emmenant des pèlerins à la Mecque, mai 1818.
(A.G.G.A. A 127).
- 15- Passavent de prise accordé à Mustaphha raïs. 28 juillet 1821.
(A.G.G.A série 1 A 130).
- 16- Document de navigation délivré par le consul Deval à la corvette algérienne commandée par raïs 'Amer et devant se rendre à Bône, 26 avril 1820.
(A.G.G.A 1 A 139).
- 17- Etat de la flotte d'Alger en 1681.
(A.C.C.M. E .33)
- 18- Etat de la marine d'Alger en 1718 d'après Le Roy, Etat général et particulier du royaume d'Alger, p. 104.
- 19- Liste des navires d'Alger au milieu du XVIIIème s.
(Archives Nationales. Aff. Etr. B III - 26, f° 52 (1740-1742))
- 20- L'état des forces maritimes d'Alger vers 1750.
(A.C.C.M. E/ 57).
- 21- L'état de ces forces au début de 1751.
(A.C.C.M. E/ 57)
- 22- L'état de ces forces en 1752 avec la liste des pertes subies durant 1751.
- 23- Pavillons d'Alger dans le combat naval.



- | | | | | |
|---|-----------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| 1 - Dar El Dey | 6 - Mecid Kissaria (actuel) | 11 - Djama Djedid | 16 - Fort des Andalous | 21 - Fort des Anglais |
| 2 - Dar Mustapha (actuel. Bibliothèque Nationale) | 7 - Mosquée Mezza Morto | 12 - Fort Djama El Kebir | 17 - Palais de Hadj B. Omar | 22 - Jardins du Dey |
| 3 - Dar Hassan Pacha | 8 - Porte Bab-Azoun | 13 - Djama El Kabir | 18 - Fort des Immondices | 23 - Caserne Barberousse |
| 4 - Djama Kefchoua (act. Palais d'Hiver) | 9 - Fort de la Mer | 14 - Zaouïa | 19 - Porte Bab El Oued | 24 - Kasba |
| 5 - Dar Azizca (actuel) 10 - Porte Archevêché | 15 - El Bahri | 15 - Porte Bab El Dziral | 20 - Fort des 24 Heures | 25 - Porte Neuve |



Le vieux port turc



Voûtes sous l'Amirauté

Bureau

des

Lois

Liberté.



Égalité.

Circulaire

Paris, le 2y ^{Thermidor} ~~messidor~~
an 6. de la République une et indivisible.

Le Ministre de la Marine et des Colonies,

Le dey Hassan avait chargé le consul de France à Alger, Jeanbon Saint-André de demander au Directoire Exécutif un constructeur de navires en vue d'une guerre qu'il voulait déclarer à l'Angleterre. Le Directoire avait accueilli cette demande avec hésitation, redoutant de donner à la Régence un moyen d'augmenter ses forces. C'est cet ingénieur, Geoffroy, qui finalement fut envoyé.

Un rapport au Directoire, daté de Bonaire, au VI, dit en effet à ce sujet: " On prescrivit à celui-ci (Geoffroy) de
" mettre beaucoup de lenteur dans ses opérations, d'en entreprendre
" beaucoup, d'en acheter très peu..... De cette manière,
" nous atteindrions le seul but qui peut nous intéresser
" fermer aux Anglais les ports de la Régence, sans d'ailleurs
" ajouter à nos moyens actuels d'agression. »

La mission de Geoffroy fut de courte durée. Peu après son arrivée à Alger, le dey Hassan mourut. Le successeur Mustapha ne donna pas suite aux projets de Hassan, congédia Geoffroy. C'est à son retour en France qu'eurent lieu les incidents signalés dans cette circulaire.

18 X 93^I

(Note jointe à la pièce cotée)

-!-!-!-!-!

C O P I E

Le Dey HASSAN avait chargé le Consul de France à Alger ; Jean BON-SAINT-ANDRE de demander au Directoire Exécutif un constructeur de navires en vue d'une guerre qu'il voulait déclarer à l'Angleterre . Le Directoire avait accueilli cette demande avec hésitations redoutant de donner à la Régence un moyen d'augmenter ses forces . C'est cet Ingénieur : GEOFFROY, qui finalement fut envoyé .

Un rapport au Directoire, daté de Brumaire, an VI, dit en effet à ce sujet : "on prescrira à celui-ci (GEOFFROY) de mettre beaucoup de lenteur dans ses opérations, d'en entamer beaucoup, d'en achever très peuDe cette manière, nous atteindrons le seul but qui peut nous intéresser : fermer aux Anglais les ports de la Régence, sans d'ailleurs ajouter à ses moyens actuels d'agression ."

La mission de GEOFFROY fût de courte durée . Peu après son arrivée à Alger, le Dey HASSAN mourut . Le Successeur MUSTAPHA ne donnant pas suite aux projets de HASSAN congédia GEOFFROY . C'est à son retour en France qu'eurent lieu les incidents signalés dans la circulaire du 29 Thermidor an VI adressée par le Ministre de la Marine et des Colonies au Consul Général de la République Française à Alexandrie .

-!-!-!-!-!

DOUANES IMPERIALES

DIRECTION de MARSEILLE

BUREAU de MARSEILLE

de la Div. en chef
du Registre de l'Entree
et Liquidation.
de Recette.

ACQUIT DE PAYEMENT.

A la Douane de Marseille, le *10* du mois
de *juin* an *quatre* mille *cent* dix
heures a midi, le S. *mais* *compte* *de* *la*
pour compte de *la* a déclaré ses marchandises
ci-après qu'il a *soit* par *son* Navire *de* *la*
Capitaine *de* *la* *de* *la*
suivant le Permis N° *14* et dont il a payé les
droits d'a. *de*

S A V O I R :

De *la* *de* *la*
Deux *Bordages* *de* *chêne* *deux*
deux *quatre* *francs*
Deux *quatre* *francs*
Deux *quatre* *francs*
Deux *quatre* *francs*
Deux *quatre* *francs*
Deux *quatre* *francs*
Deux *quatre* *francs*
Deux *quatre* *francs*
Deux *quatre* *francs*

QUOTITE des Droits.	MONTANT des Droits.
<i>1/2</i>	<i>1-20</i>
<i>2</i>	<i>2</i>
<i>6</i>	<i>6</i>
<i>13-06</i>	<i>13-77</i>
<i>2</i>	<i>2</i>
	<i>10-22</i>
<i>1-08</i>	<i>1-08</i>
	<i>11-24</i>
	<i>11-28</i>
	<i>11-52</i>

DOUANES IMPERIALES

ACQUIT DE PAYEMENT.

DIRECTION de MARSEILLE.

DOUANE de MARSEILLE.

N° 1135 de la Déc^{on}. en gros.

N° 989 du Registre de Visite et Liquidation.

N° 189 de Recette.

A la Douane, de Marseille, le 20 du mois
 de decembre - an mil huit cent soixante
 heures a — midi, le S. le mail Soliman
 pour compte de l'Etat a déclaré les marchandises
 ci-après qu'il a importés sur le Navire le Soliman
 Capitaine du Villant, alger
 suivant le Permis N° 1135 et dont il a payé les
 droits d'importation.

S A V O I R :

Une Soie Lalone, neuve, Valeur
 quatre cent francs
 une autorisation, du commissaire
 de la marine et du Directeur des
 Douanes de cette Ville en date du
 tel jour

QUOTITE des Droits.	MONTANT des Droits.
a 4 %	20 ⁰⁰
deuxime	2 ⁰⁰
	22 ⁰⁰
6 ⁰⁰	28
	22 ²⁸

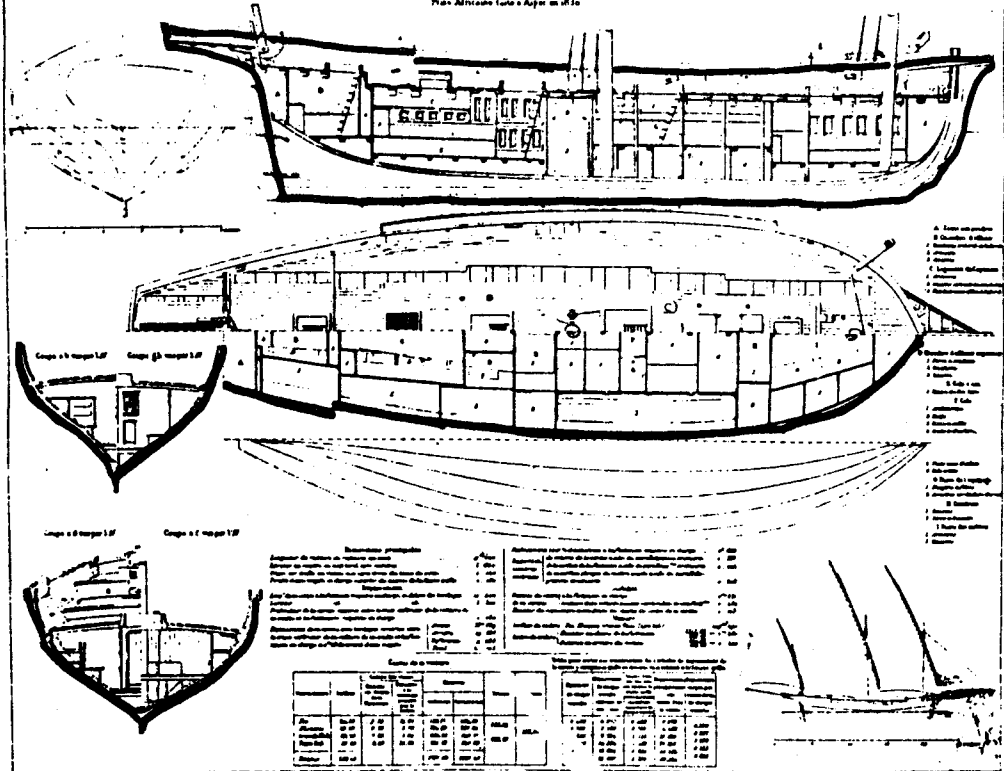
Il payé vingt deux francs vingt
 huit centimes

و جب محرم ہر وقت ہو اور کہ اس شہد
 پہلے یوز تینتہا بجسے لکندہ بدو
 قدر و طاعت تینتہا بے فوراً یوز بیکر میں
 اور بے یوز تینتہا کتوج فونتسز قوتسودو
 زہی فوسو پیر و بڑہ تمام اور اور
 اے بھندرو والسلام
 خدو
 غلام
 ہزاری

Ali Khan

الخولة بيان ما راجع اليه كان
 يا ابي اسعيل من سنة العثم
 القبر نصيب المشرق من امة
 حرانم روح يلفس في ارضه وانح
 سلاح احد رعد وارضه واطلاق
 وحده الا العنق اولد العر بعسر وفتان
 على حواشيهم

PLAN DU CHEBECK LE BOBERACH
Plan Africain Gato e Ajpa m'allo



Dimensions principales

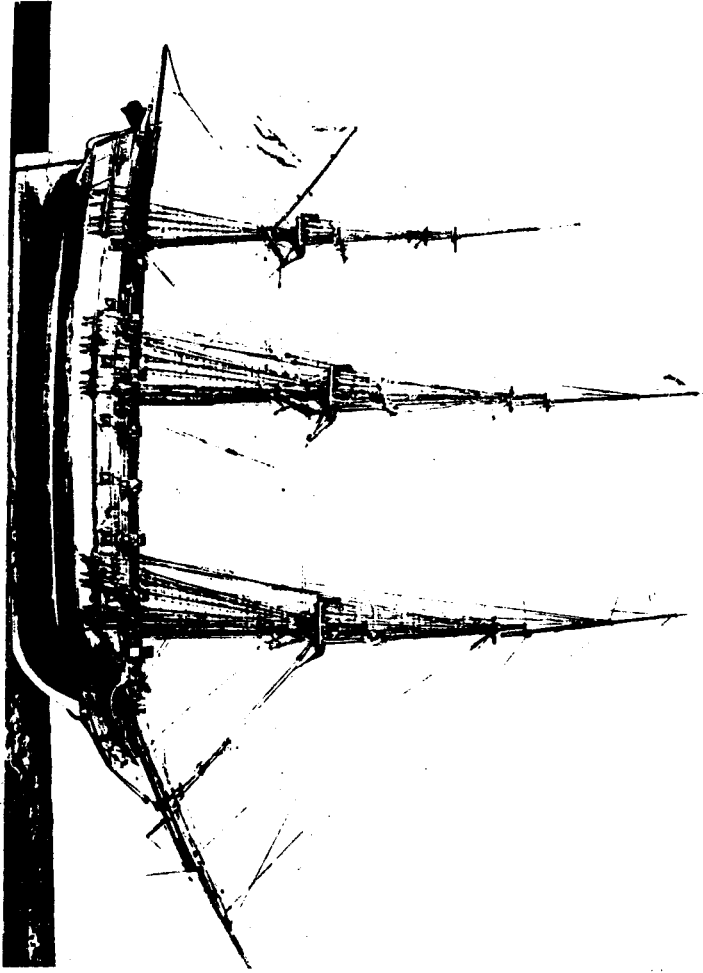
Longueur de l'édifice en dehors du maître-ciel 100,00
 Longueur de l'édifice en dedans du maître-ciel 85,00
 Maître-ciel 12,00
 Largeur de l'édifice en dehors du maître-ciel 12,00
 Largeur de l'édifice en dedans du maître-ciel 10,00
 Hauteur de l'édifice en dehors du maître-ciel 12,00
 Hauteur de l'édifice en dedans du maître-ciel 10,00
 Hauteur du maître-ciel 12,00
 Hauteur de l'édifice en dehors du maître-ciel 12,00
 Hauteur de l'édifice en dedans du maître-ciel 10,00
 Hauteur du maître-ciel 12,00

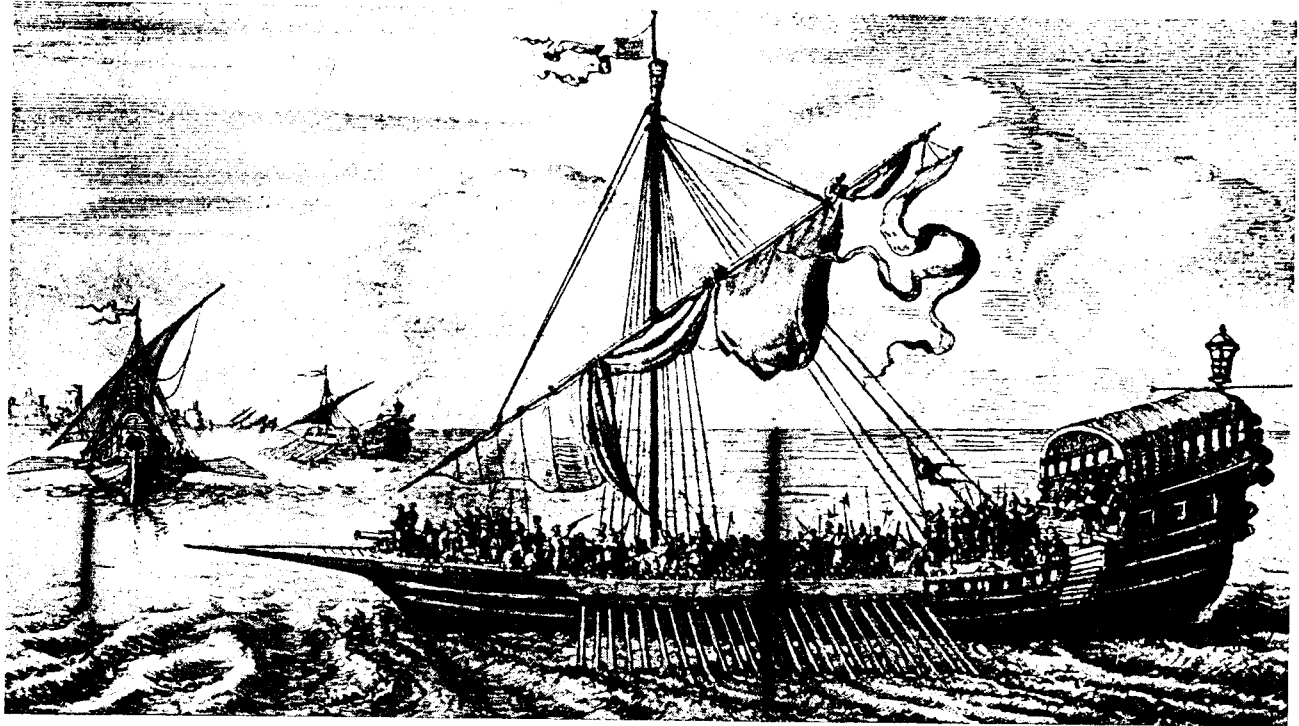
Capacité de l'édifice

Capacité de l'édifice en dehors du maître-ciel 100,00
 Capacité de l'édifice en dedans du maître-ciel 85,00
 Maître-ciel 12,00
 Largeur de l'édifice en dehors du maître-ciel 12,00
 Largeur de l'édifice en dedans du maître-ciel 10,00
 Hauteur de l'édifice en dehors du maître-ciel 12,00
 Hauteur de l'édifice en dedans du maître-ciel 10,00
 Hauteur du maître-ciel 12,00
 Hauteur de l'édifice en dehors du maître-ciel 12,00
 Hauteur de l'édifice en dedans du maître-ciel 10,00
 Hauteur du maître-ciel 12,00

Tableaux de données

Partie de l'édifice	Longueur	Largeur	Hauteur	Volume
Edifice en dehors du maître-ciel	100,00	12,00	12,00	14400,00
Edifice en dedans du maître-ciel	85,00	10,00	10,00	8500,00
Maître-ciel	12,00	12,00	12,00	1728,00
Total	100,00	12,00	12,00	24628,00



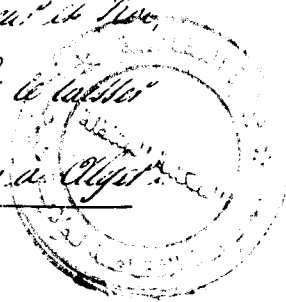


Agence des Relations Extérieures de l'Empire Français.

72

L'Agence des Relations extérieures de l'Empire Français, chargée par le Gouvernement de recevoir et d'entendre les étrangers qui viennent d'Agence accablés de leur Nation à Marseille, Colliège et la Portance, nommé Soussouf du port de Die, avec l'ingr. Commanç Equipé de 14 Personnes, est Propriété de Sidi Mahamed Cyp; Algérie, en vue de l'acte d'achat du Sings-Sing Décembre 18. fait par le St S. M. Fraissinet, Courrier Impérial, du Acte d'achat enregistré et contrôlé, et que le Sidi Mahamed Cyp en a pris le Commandement, sa qualité de Paix, au service de la Régence et se le conduit au dit Port d'Alger pour y prendre l'expédition de son Gouvernement.

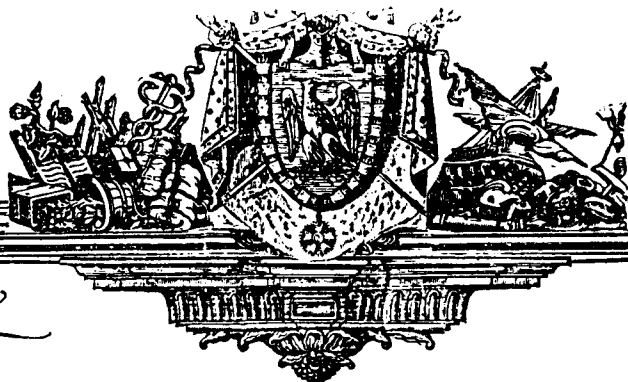
De Bâtiments de guerre de S. M. l'Empereur et Roi,
invitons tous Capitaines de Corsaires de la classe
libre ou jetté, pour ce présent voyage de Algés,
l'aller, même, dans un cas de besoin.



Délivré à Marseille, à L'Agence des Relations
Extérieures de l'Empire Français, le 31 Janvier 1809. J.



Le Chef de L'Agence.
Famin



76.° 9700

Au nom de l'Empereur des Français.

Passé-port de Vaisseaux étrangers.

Le Ministre des Finances, A tous ceux qui les Présentes verront ;
 Salut. Déclarons que nous avons permis à *Mein Mahomet Aga* capitaine
 Maître du *Solau* nommé *El Goussouf*
 de *N.B. Lannay* 87/91. ou au lieu, de sortir du port et havre
 de *Marseille* où il est présentement, pour
 aller à *Alger* chargé de *Marchandises* et
 ayant acquitté au Bureau les droits de navigation
 après qu'il aura acquittés les droits
 dus, et notamment ceux imposés par la Loi du 27 Vendémiaire an deux,
 a que la présente Commission aura été enregistrée au Bureau des Douanes,
 et la visite de son Vaisseau faite à l'ordinaire. En témoin de quoi, nous
 avons fait apposer le Sceau de l'Etat au présent Passé-port, et icelui fait
 contre-signer par l'un des Employés au Bureau de l'Administration
 des dites Douanes.

Délibéré à *Marseille*
 le 17 *février*
 an 1804

Dupuy

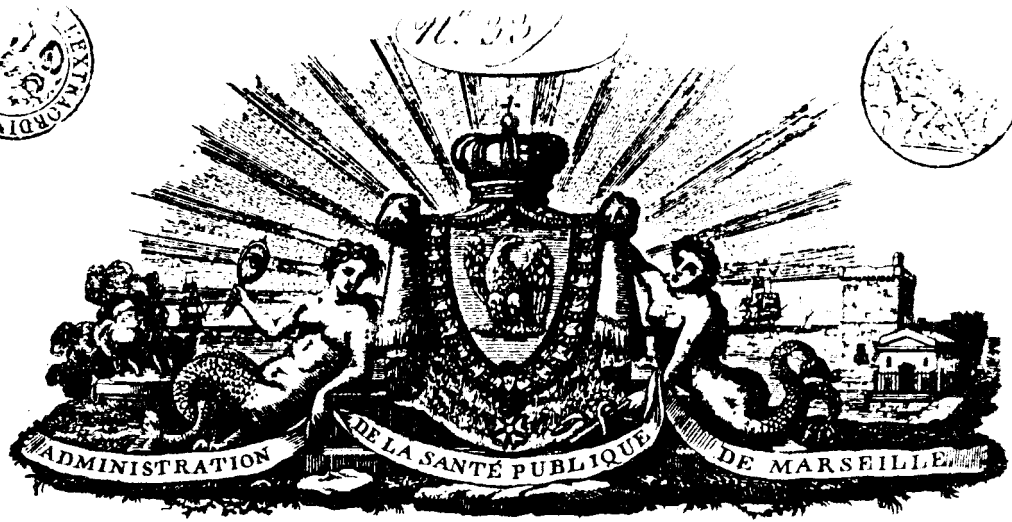
Le Ministre des Finances,

Laussier

Plus en face le même et le timbre peut être apposé sur



11. 33



Nous, Conservateurs de la Santé Publique,

certifions que le Capitaine Alahamet aga, algérien

est parti de cette Ville avec son Vaisseau appelé El Jousouf
lui commandé, et équipé de quatorze personnes en tout, lui compris,
tant le rôle de son équipage, visé au Bureau des Classes de la Marine, qu'il
est autorisé pour aller à Alger et ses passages.

Et parce que (Grâce à Dieu) la santé est très-bonne en ladite Ville
Marseille, sans aucun soupçon de peste ni d'autres maladies conta-
gieuses, desquelles nous nous gardons par les précautions les plus rigoureuses;
nous prions tous Gouverneurs, Commandans, Corps Administratifs et Officiers, de
laisser sûrement et librement passer, aller et revenir, séjourner et négocier,
et lui donner ni souffrir qu'il lui soit donné aucun trouble ni empêchement.

En foi de quoi nous avons signé ces Présentes contresignées par le
secrétaire de notre Administration et à icelles fait apposer le sceau
ordinaire de notre Bureau

Delivrées à Marseille dans le Bureau de Santé le quatorzième
mois de Février l'an 1809.

Ant. Grassin, Secrétaire



Agence des Relations extérieures

de l'Empire Français.

Office de Equipage de la Frigate N° 10 sous le
 N° de la partie n° 113 L. n° 194. Commandée par le Capitaine
 M. de la Roche, Algiers, destination pour Alger.

Le Nom, le Nom, la Qualité, la Nation, l'Age.

	Nom	Qualité	Nation	Age
1	M. de la Roche	Capitaine	Algérien	34 ans.
2	G. de la Roche	Chirurgien	Napoléonien	27.
3	M. de la Roche	Truchement	ich	40.
4	M. de la Roche	Perceur	Algérien	25.
5	G. de la Roche	Belle	Algérien	33.
+ 6	Le Capitaine Ben	M. de la Roche	Algérien	18.
7	G. de la Roche	Du Pêche	Algérien	23.
+ 8	M. de la Roche	Belle	ich	24.
9	G. de la Roche	Perceur	ich	50.
+ 10	M. de la Roche	Chirurgien	Napoléonien	18.
11	G. de la Roche	Le Pêche	ich	19.
12	M. de la Roche	Truchement	ich	27.
13	M. de la Roche	Surveillant	Napoléonien	29.
14	G. de la Roche	M. de la Roche	ich	33.

Quatre-vingt Personnes, au total.

Delivré à l'Agence des Relations

extérieures à Marseille, le 13 Février 1809.

Consulat Général
de France
à Alger.



Nous Consul-Général, chargé des Affaires de France
près la Régence d'Alger,

Certifions & Attestons à tous qu'il appartiendra que le brig algérien armé de quatre pièces
de canon, commandé par le capitaine Hadji Ahmet algérien, tant de présent au Port d'Alger,
porteur des passagers, appartient à la Régence d'Alger. En foi de quoi nous avons signé
le présent certificat, et fait contresigner par le sieur chancelier du Consulat général, et
sceller du sceau armorié d'icelui.

Fait à Alger, le quatre-vingt-neuf mil huit-cent-vingt-trois.



Le Consul-Général chargé des Affaires de France,

le chancelier

Par M. le Consul-Général chargé des Affaires de France,

Le Chancelier du Consulat Général,

Martin



NOUS *Charles-Louis de France* **Consul-général de France**
 Chargé-d'affaires de S. M. T. C. en cette Ville et Royaume d'Alger, certifions, à qui il appartiendra,
 avoir délivré à *Yvonnet Auguste capitaine de vaisseau* commandant le
Albatros armé de 82 pièces de canon appartenant à la ville d'Alger
 le présent Certificat, pour servir de Congé et de Passeport aux Prises qu'il pourra faire : en foi de quoi
 nous l'avons signé, fait contresigner par le Sieur *Antoine Joseph Martin* Chancelier de ce Consulat-général,
 et sceller du Sceau accoutumé d'icelui.

A Alger, le 14 août mil huit cent vingt quatre.

Antoine Joseph Martin



Par M. le Consul-général et
 Chargé-d'affaires,

Charles-Louis de France

Je t'appréhende
de te voir, mais je ne
sais pas quand
je pourrai t'en parler.

Je t'embrasse
avec toute l'affection
d'un ami et je t'embrasse
aussi, apprends que je
suis en bonne santé
et que tout va bien.
Je t'embrasse
avec toute l'affection
d'un ami et je t'embrasse
aussi, apprends que je
suis en bonne santé
et que tout va bien.

Je t'embrasse
avec toute l'affection
d'un ami et je t'embrasse
aussi, apprends que je
suis en bonne santé
et que tout va bien.

Je t'embrasse
avec toute l'affection
d'un ami et je t'embrasse
aussi, apprends que je
suis en bonne santé
et que tout va bien.



Le Consul Général de France, Royal des Hauts de France, à Alger, certifie, à qui il appartient, que le
 Monsieur de S. M. T. C. en cette Ville et Royaume d'Alger, certifions, à qui il appartient, que
 Monsieur de *Musaphara* est *Turc Du Levant* et *Baron* commandant les
 armée de *l'Empire* Saïjan, de *Baron*
 Certifié, pour servir de Congé et de Passeport aux Prises qu'il pourra faire : en foi de quoi
 nous signés, fait contre-signer par le Sieur *Henry* Secrétaire Chancelier de ce Consulat-général,
 et du Sceau accoutumé d'icelui.

Le 28 juillet 1801. *De l'Empire*

à l'Empire

Par M. le Consul-général et
 Chargé d'affaires

Henry



1848
N° 104



Votre Consul Général, chargé des Affaires de France
près la Régence d'Alger.

Certains à qui il appartiendra que la Corvée annuelle de 20 centimes
annoncée par le Roi, sous le nom de Corvée de 20 centimes, n'est que
une simple charge, et non la corvée pour être enlevée de son lieu,
comme on le dit, et tout comme d'habitude, on ne la quitte au moment de la
de la Corvée, mais les autres, de cette nature, sont à l'usage
du seul Roi.

6 mai 1848



Le Consul Général des Affaires de France

1681

Rolle de vaisseau d'alger

- La rosette 46 pieces de canon 20 perrier 400 homme
 Commande par alij rey renegat de canari
- 2+ le petit canari 42 piece de canon 24 perrier 300 homme
 Commande par moustafa rey renegat brulé par les anglais
 a la coste de barbarie
- 3 La perle 44 piece de canon 24 perrier 300 homme
 Commande par Aïn tagarin more
- 4 L'arbre de Citron 36 piece de canon 20 perrier 300 homme
 Commande par l'anson renegat de marseille
- 5 L'arbre de malengrand 48 piece de canon 30 perrier 400 homme
 Commande par mette morte turq
- 6 La paimé 34 piece de canon 12 perrier 300 homme
 Commande par msuttafa rey renegat flamen
- 7+ Le lion rouge 28 piece de canon 12 perrier 300 homme
 Commande par corakij teurg pris par les anglais priches
 a l'horque
- 8 La demy lune 28 piece de canon 12 perrier 300 homme
 Commande par regob rey renegat grett
- 9 La rosette 34 piece de canon 20 perrier 300 homme
 Commande par moustafa teurg
- 10 La Caravelle commandée par mette morte 18 piece de canon
 12 perrier 200 homme
- 11 Le lion dor 36 piece de canon 20 perrier 300 homme
 Commande par met rey renegat flamen
- 12 Le cheval blanc 34 piece de canon 20 perrier 400 homme
 Commande par un renegat prouencal
- 13 Le bouffon 34 piece de canon 18 perrier 300 homme
 Commande par un renegat flamen
- 14 Les deux lunes 36 piece de canon 18 perrier 300 homme
 Commande par amet rey d'argot
- 15 La petite Caravelle 12 piece de canon 8 perrier 150 homme
 Commande par agabet alla turq
- 16 La Caravelle neuve 12 piece de canon 8 perrier 100 homme
 Commande par moustafa rey teurg

3 trois autres navires qu'on avoit ~~canon~~^{autres} de fabrication
 ayant chacun quarant pieces de Canon



LISTE DES VAISSEAUX ET AUTRES BATIMENTS
DE LA REGENCE D'ALGER(1)

Vaisseaux :

Le soleil blanc	40 canons
La fleur blanche	40 canons
Le lion de ...	40 canons
La caravelle de ...	24 canons
Le petit génois	10 à 12 canons

Sur le chantier :

Le chaqmagy	40 canons
La caravelle de l'écrivain	
Des chevaux	24 canons

Chébecs ou brigantins :

Chébecs armé de	6 canons	14 pierriers
Chébecs armé de	6 canons	22 pierriers
Chébecs armé de	5 canons	10 pierriers
Chébecs armé de	8 canons	54 pierriers
Chébecs armé de	8 canons	34 pierriers

Sur le chantier :

A moitié fait le gros chébec du Khaznadar.

Galiotes à rames :

Galiote de 19 bancs armés de 5 canons	16 pierriers
Galiote de 19 bancs armés de 5 canons	16 pierriers
Galiote de 18 bancs armés de 3 canons	12 pierriers
Galiote de 13 bancs armés de 3 canons	14 pierriers

La demi-galère du Beylik en construction, de 19 bancs est presque le double des autres. Il y a avec cela d'autres petits bâtiments à rames (5 ou 6) qu'on n'arme plus.

Archives nationales, Aff.Etr.B III f°52 (1740 - 1742)

ETAT DE LA MARINE D'ALGER EN L'ANNEE 1718.

NOMS DES VAISSEAUX.		NOMS DES CAPITAINES.		FACON DES POUPE.		CANNONS	CALIBRE	FABRIQUE	L'AN.
Le Vaisseau de Beylik, sur le Chantier	<i>Debi</i> , Rais <i>Admiral</i>								
Le Soleil d'Or	<i>Madonri</i> , Rais	Un Soleil d'Or sur un fond Bleu	42	8:6:4	ditto	1711.			
L'ORANGER, dit le Cheval Blanc	<i>Mamouk</i> , Rais, <i>Ben Malfaga</i>	Un Oranger Rouge sur un fond Rouge	38	8:6:4	ditto	1714.			
St. SOPHIE	<i>Mamouk</i> , Rais, <i>Ben F'ize</i>	{ Une Meduse à plusieurs Dents, } Blanche sur un fond Bleu. }	36	8:6:4	ditto	1714.			
Le TOURNE-SOL	<i>Alpin</i> , Rais	Un Tourne-Sol Rouge sur un fond Gris	32	8:6:4	ditto	1716.			
La ROSE ROUGE	<i>Mamouk</i> , Rais, <i>Chouk</i>	{ Une Rose Rouge sur un fond Bleu & } des Bourcelles Couleur d'Olive }	26	8:6:4	Hollandaise	1719.			
LA PERLE	<i>Almouch</i> , Rais	Une Perle Gule, sur Rouge & Bleu	22	8:6:4	ditto	1716.			
L'ORANGER PETIT ^(Pishe le long de la rade) _(Mouche) ^(Mouche) _(Mouche)	<i>Mamouk</i> , Rais, <i>Ben Tabak</i>	Un Oranger Rouge, sur Bleu & Gris	14	8:6:4	ditto	1715.			
Le PETIT SOLEIL	<i>Imouch</i> , Rais	Un Soleil Rouge, sur un fond Bleu	14	8:6:4	ditto	1715.			
LES GRANDES GAZELLES	<i>Mouk-Adi</i> , Rais, <i>Ben Dancik</i>	{ 2 Gazelles, un Arbre au milieu tout } Rouge & Bleu }	10	8:6:4	Italie	1708.			
Le LION BLANC	<i>Soliman</i> , Rais	Un Lion Blanc en Poupe	42	8:6:4	Alger	1718.			
LES PETITES GAZELLES	<i>Mamouch</i> , Rais, <i>Ben Gress</i>	2 Gazelles, & une Fontaine au milieu	42	8:6:4	ditto	1718.			
LA DEMI-LUNE	<i>Yfijn</i> , Rais	{ Une Demi-Lune Blanche & des E- } toiles Bleues }	42	8:6:4	ditto	1718.			
LE LIEVRE, <i>prez faite sur les Hollandais</i>	<i>Abourti</i> , Rais, <i>Ben Barbe nigre</i>	Un Lievre Noir sur fond de Terre	42	8:6:4	ditto	1718.			
LA GALERE, <i>Idem</i>	<i>Mamouch</i> , Rais	{ Une Petite Galere à Poupe Verte & } Jaune }	42	8:6:4	ditto	1718.			
LA MARIE, <i>Idem</i>	<i>Mamouch</i> , Rais	{ Une Femme sur un fond Vert & Bleu } avec poupe Hollandaise, bote à la } Françoise }	42	8:6:4	ditto	1718.			
LA VILLE DE MATRON, <i>prez Espagnole</i>	<i>Adi</i> , Rais, <i>Scillano</i>	{ Une petite Ville Bleue sur un fond } d'Ombre }	42	8:6:4	ditto	1718.			
LA ROSE D'OR, <i>prez Portugaise</i>	<i>Malfaga</i> , Rais, <i>Cherif ben Carriere</i>	Une Rose Dorée sur un fond Bleu	42	8:6:4	ditto	1718.			
LE SOL LE CHANTIER	<i>Malfaga</i> , Rais, <i>Chakmany</i>		42	8:6:4	ditto	1718.			
LE SOL LE CHANTIER	<i>Cora-Adi</i> , Rais		42	8:6:4	ditto	1718.			

NB. On a pu voir, par ce que nous avons dit ci-dessus, que cette Marine n'a pu que s'augmenter avec le temps, n'étant pas possible qu'elle ait rembré, diminué ou déper, vu les Règlements concernant les Armateurs, ou Capitaines.

1750

50 État des forces maritimes de la République d'Alger

n. 1.

Vaisseaux		Canon.	Equipage.	Nom des Rais
L'Amiral, construit par le lance le 6. 8. 1749	54	.....	.....	Aly Rais
La Gazelle	50	.....	.....	moussa Rais
Le Lyon Oslanc	40	.....	.....	mehmed cheif
Le Hallmagi	40	.....	.....	mehmed Rais
La paravelle l'aigle	34	.....	.....	mehmed Kara moutafa Rais
La frigate le macho achetée le 25 Juillet 1749	22	.....	.....	Soliman Rais
l'anguette III. Roy de Pologne, Prise de Dantzick	56	.....	.....
l'Inestra l'Inora La badias prise Portugaise	24	.....	.....	moussa Rais
Chebels.				
Premier Chebel	24	16	.....	hagi umbarek
Second Chebel	22	.....	.....	hagi moussa
troisième Chebel	16	.....	.....	l'roy mehmed
quatrième Chebel	16	.....	.....	mehmed rais chebin
Cinquième Chebel	16	.....	.....	Ismaïl Rais
Sixième Chebel	14	.....	.....	Abderahman 62.
Septième Chebel	14	20	.....	aly Ghizulu Rais
Huitième Chebel	14	.....	.....	meurout Rais
neuvième Chebel	14	18	.....	Soliman Rais
Dixième Chebel	12	.....	.....	ahmed Rais
onzième Chebel	8	16	.....	Rais aly.
Galientes pour garder la cote				
une Galiente de onze bancs	2	6	.....
une Galiente de huit bancs	4	.....	.....



Etat des forces Maritimes Alger au commencement de l'année 1751.

Vaisseaux Canots Pièces Armatures Homm. des Rais

L'armement nommé Le Gouverneur	52.				Le Capitaine ordonnateur: Soliman Rais
Le Capitaine	50.				Le Capitaine: Mousa Rais
Le Lion Blanc	40.				Deux particuliers: Mohammed Gharf Rais
Le Chaboucy	40.				Deux particuliers: Mohammed Rais
Le Garoude & l'Argus	34.				Le Capitaine: Ahmed Ghar Moutouf Rais
Argus n° 111. Les Polonois, prixeu & Bourgeois	58.				Le Capitaine: Ibrahim Rais, Agnad
Le Frigate la jeune, pourvue de Bourgeois	24.				Le Capitaine: Mousa Rais
La grande Armade, moderne, etc.	22.				Le Capitaine: Gharif Agad Rais

Chabots

Ramer Grade	24.				Le Capitaine: Nagy Moulouk
Secand Grade	16.				Le Capitaine: Mohamed Gharif
Troisième Grade	14.				Le Capitaine: Abdoumanouf Arguemans
Quatrième Grade	22.				Le Capitaine: Nagy Mousa
Cinquième Grade	16.				Le Capitaine: Abdoumanouf
Sixième Grade	16.				Le Capitaine: Nagy Ahmad Benyou
Septième Grade	14.				Le Capitaine: Rais Darif
Huitième Grade	14.				Le Capitaine: Abdoumanouf
Neuvième Grade	14.				Le Capitaine: Mousa Rais
Dixième Grade	14.				Le Capitaine: Gharif Moutouf
Onzième Grade	12.				Le Capitaine: Mousa Rais

Galottes

Nougalotte de onze banni	2.				Le Capitaine
ou galotte de huit banni	2.				Le Capitaine



État des forces maritimes de l'Algérie au commencement de l'année 1752.

Navicaux.

Canonnières : armatures

florus des Rais.

Le vaisseau nommé le <i>Château</i>	32.	Le Baylet ou le Domaine	Marina Rais.
Le <i>Genou</i>	50.	Le Baylet.....	egy Rais.
Le <i>Ham-Diane</i>	40.	Quatre <i>hottentots</i>	egy Rais.
Le <i>Cornouille Enfant</i>	34.	Le Baylet.....	owar Rais.
Le <i>Fougat</i> ou le <i>Maugrerie</i> : les frégates.....	24.	Le <i>Bretzelmeyer</i> &.....	Marina Rais.
Le <i>Laroc</i> ou le <i>Mouch</i> appelé <i>Duglyst</i> appelé.....	22.	Le <i>Capitaine</i> &.....	Liberté baye egy Rais.
une <i>Barque</i> appelée <i>le Duglyst</i>	14.	baye <i>owar</i>	Kirindy Kom. <i>Armarques</i> .
Chabca.			

<i>Premier Chabek</i>	24.	Le Baylet.....	baye <i>Mushrak</i> .
<i>Second Chabek</i>	16.	Le Baylet.....	Marina <i>Chabou</i> .
<i>Troisième Chabek</i>	14.	Le Baylet.....	Marina <i>Bourman</i> .
<i>quatrième Chabek</i>	22.	Le <i>Capitaine</i> &.....	baye <i>owar</i> .
<i>Cinquième Chabek</i>	16.	Le <i>Yekhargi</i> &.....	Baye <i>Mushrak</i> .
<i>Sixième Chabek</i>	14.	Le <i>Bay</i> <i>Duglyst</i> &.....	Baye <i>owar</i> .
<i>Septième Chabek</i>	14.	<i>Bouche Rais</i> &.....	Rais <i>egy</i> .
<i>Huitième Chabek</i>	14.	Le <i>Bay</i> <i>Duglyst</i> &.....	<i>Mushrak</i> Rais.
<i>neuvième Chabek</i>	14.	Le <i>Capitaine</i> &.....	<i>Shiridy</i> <i>Armarques</i> .
<i>Dixième Chabek</i>	12.	<i>Thronon</i> <i>Agas</i> &.....	<i>Mushrak</i> Rais.

Galottes.

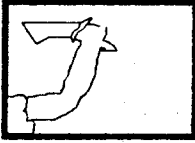
une <i>Galotte</i> de <i>mât</i> <i>Rouis</i>	2.	Le Baylet.....	6.
une <i>Galotte</i> de <i>haut</i> <i>Rouis</i>	2.	Le Baylet.....	4.
une <i>Galotte</i> de <i>trava</i> <i>Rouis</i>	2.	Le Baylet.....	6.
une <i>Galotte</i> de <i>mât</i> <i>Douis</i>	2.	Le <i>Bay</i>	6.
une <i>Galotte</i> de <i>mât</i> <i>Douis</i>	2.	Le <i>Bay</i>	4.

Dents maritimes que la Régence d'Alger a baillé pendant le cours de l'année 1751. 22

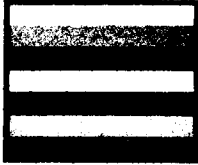
un vaisseau nommé le *Chalange* de 40 Canons, qui a servi à la *Saie* de *Tizen*. L'équipage dit *deux* ou *trois* *Roumis* a été
 un vaisseau nommé *engates* 111. Les *général* de 38 Canons, le *voy* de *deux* ou *trois* *Roumis* et l'équipage par *deux* *Roumis* de *général* *général* *général* *général* *général* *général*
 un *Chabek* de 14 Canons, qui a servi à *deux* *Roumis*, et *deux* *général* *général* *général* *général* *général* *général*.



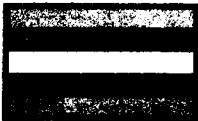
PAVILLONS D'ALGER DANS LE COMBAT NAVAL



Bleu, chargé d'un bras qui sort d'un nuage de sable, tenant au poing un sabre d'argent à la garde d'or. Le bras est entouré d'une bande de sable au dessus du coude ou de la jointure, ou le haut du bras d'une manchette brodée d'or en forme de flamme



sept bandes. De haut en bas; blanc, vert, rouge, blanc, rouge, vert, rouge.



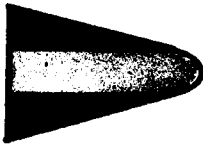
Cinq bandes: Vert, rouge, blanc, rouge et vert



Le blanc en haut, le noir en bas



Singulier pavillon, en forme hexagonale, rouge, portant la tête d'un "Turc" coiffé d'un turban.



Triangle à trois bandes, rouge, vert et rouge.
Celle du bas porte deux épées d'or passées en sautoir.

TABLE DES MATIERES

	<i>Pages</i>
AVERTISSEMENT	7
ABREVIATIONS	9
I- INTRODUCTION	11
II- LA MARINE ET LES SOURCES	19
A- Sources musulmanes ou le silence coupable	19
B- Sources occidentales ou le dénigrement permanent	24

TOME I **LES NAVIRES ET LES HOMMES**

Chapitre I **LE CADRE GEOPOLITIQUE**

A- L'ISLAM MEDITERRANEEN	33
1. la puissance des Ottomans	33
2. Alger la Guerrière	34
a) La situation Géographique - b) Le Joug Espagnol - c) L'organisation de la Régence - d) Le Jihâd sur Mer	
B- LE MONDE D'EN FACE	37
1. L'Espagne	37
2. Le Royaume de Naples	38
3. Les Moines Corsaires: L'Ordre de Saint Jean de Jérusalem, L'Ordre de Malte, Les Chevaliers de Saint Etienne	38 39
4. La France	40
5. L'Angleterre	42
6. La Russie	42
C- UN ENJEU DE TAILLE: LA MEDITERRANEE	43

Chapitre II
UNE OPTION FONDAMENTALE : LA MARINE DE GUERRE

A- DES MENACES PERMANENTES	47
B- UNE TIMIDE MARINE MARCHANDE	53
1. La sécurité des Raïs	54
2. Le monopole français du commerce	54
3. Des méthodes déloyales	56
4. Les entreprises de Marseille	57

Chapitre III
LA CONSTRUCTION NAVALE

1. La conception	63
2. Chantiers et ateliers	64
3. Le bois de construction	65
4. Les résultats	69
5. Equipement et armement: a) Dar al Nhâs - b) La course	72
c) Les arrangements avec les nations maritimes: La Hollande	73
- Le Danemark - La ville de Hambourg - la Suède - L'Angleterre	
d) Le concours de La Porte	79
e) Les transactions	81
f) La contrebande	84
Les résultats	86
6. Navires pris à l'ennemi	88

Chapitre IV
LES FORCES NAVALES

A- LES EFFECTIFS	93
1. Les temps de la splendeur	93
2. Les moments difficiles	95
B- LES MARINES DU MAGHRIB	97
C- LA COMPOSITION	99
1. La galère	100
2. Le chébec	102
3. Le brigantin	103
4. La galéasse	103
5. Les autres types de navires	103

D- MARINE NATIONALE OU PRIVEE ?	104
E- DE L'APPELLATION DES NAVIRES	107
F- PAVILLONS D'ALGER	110
G- NAVIGATION EN ESCADRE	110

Chapitre V
LES HOMMES

A- LES RAIS	115
1. Les origines	115
2. Le nombre	116
3. Les raisons d'un choix	116
4. Comment devenait-on Raïs?	118
5. Prise de commandement	121
6. Magnanimité et grandeur d'âme	122
7. Valeurs professionnelles	125
8. Déboires et sanctions	128
9. Influence à Alger	131
B- L'ETAT MAJOR	134
C- LA MAITRISE	134
D- LA COMPAGNIE D'ABORDAGE	135

CHAPITRE VI
LES ROIS DE LA MER

1. Khayr al Dine (1464? - 1546)	139
2. Arnaout Mami	141
3. Salah Raïs	142
4. Murad Raïs	144
5. Ali Pacha/ 'Uldj Ali	145
6. 'Ali Bitchin	147
7. Bakir Pacha	148

8. Hassan Barbieri	149
9. Raïs Bostandji Muhammad	149
10. 'Ali Bouchi	150
11. Hadj Mûsâ	150
12. Hadj M'Barek	151
13. Hadj Muhammad Qubtân	151
14. Muhammad ibn Zurman	151
15. Hamîdû ibn 'Ali	152
16. Sur les traces de Hamîdû	155

Chapitre VII
TELLE UNE RUCHE

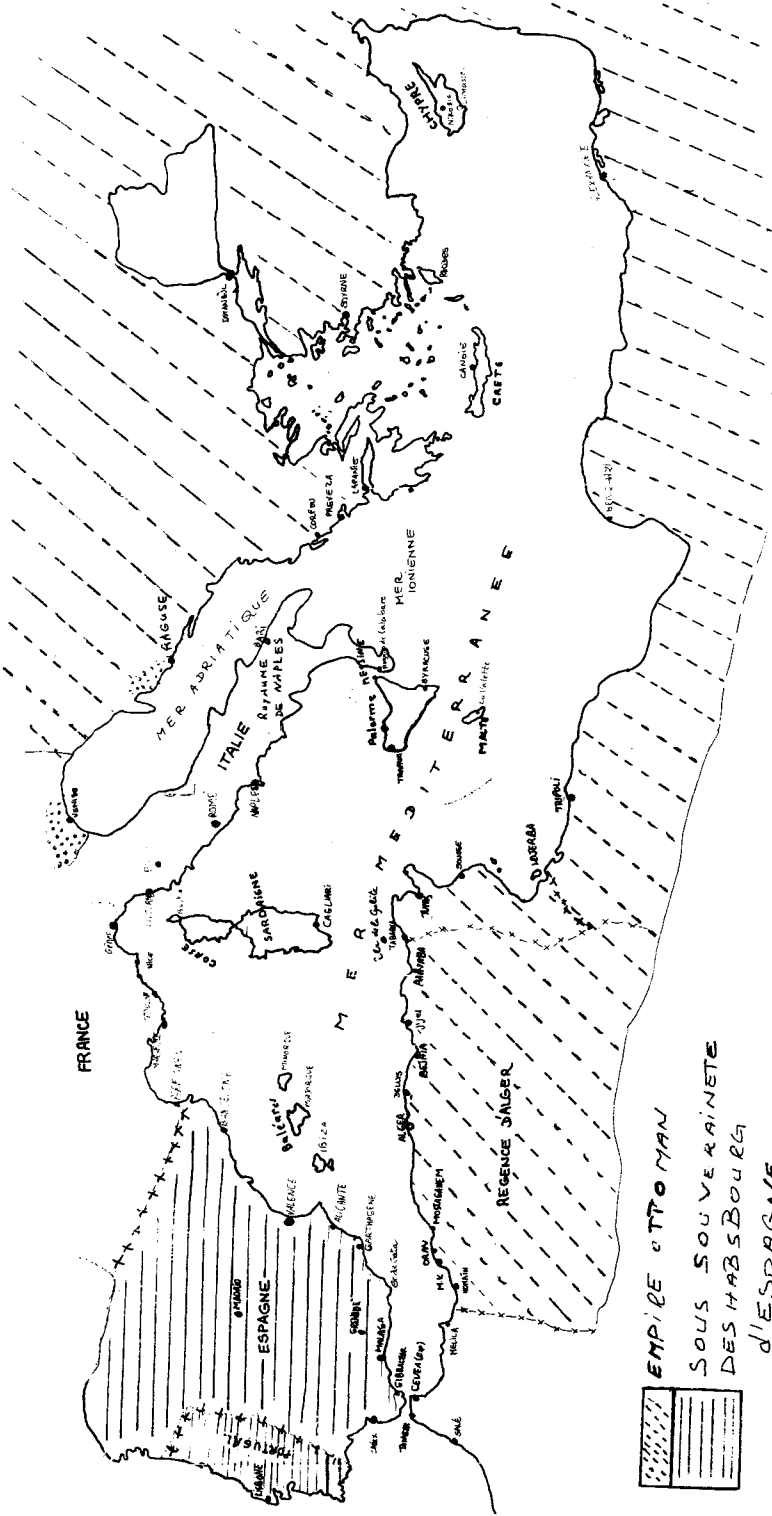
A- LE PERSONNEL	157
1. Wakil al Hardj	157
2. L'Amiral	160
3. Qaid al marsa	162
4. Les hommes de peine	162
B- UNE ACTIVITE INTENSE	162
1. Les préparatifs d'embarquement	162
2. La surveillance	164
3. La paie	164
4. Les cérémonies	164

Chapitre VIII
LA VIE A BORD

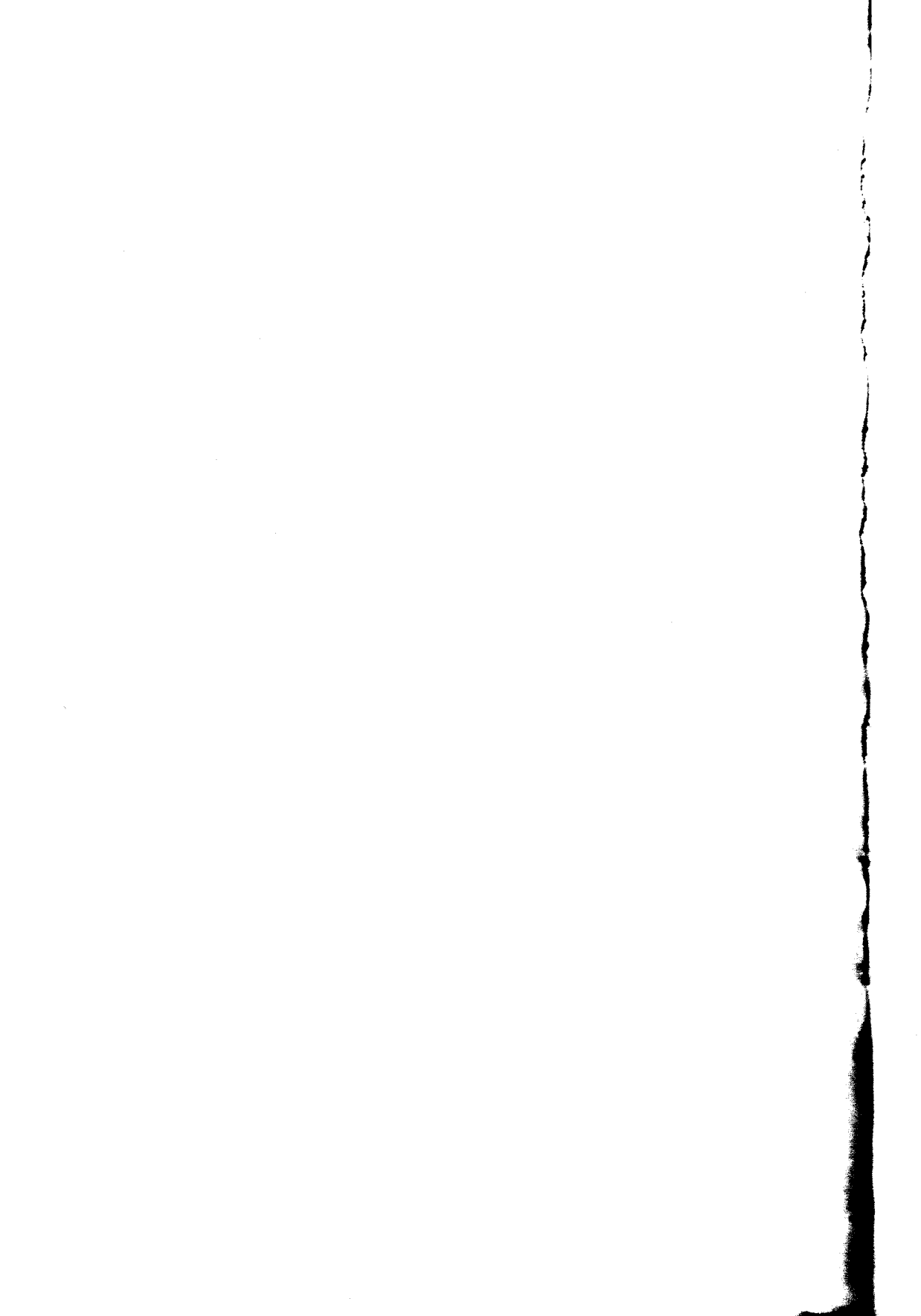
A- LES TACHES QUOTIDIENNES	167
1. Les repas	167
2. Les prières	168
3. La garde	169
4. Les corvées	169
B- UNE DISCIPLINE DE FER	170
C- LES RISQUES DU METIER	171

Chapitre IX
L'ABORDAGE ET L'ASSAUT

A- LA CHASSE EN HAUTE MER	177
1. L'usage du faux pavillon	178
2. Un arsenal de feintes	179
3. La hantise du corsaire d'Alger	180
4. Les réactions de l'adversaire	181
B- L'ATTAQUE DES COTES	185
ANNEXES	
Documents et Illustrations	189



EMPIRE OTTOMAN
 SOUS SOUVERAINETE
 DES HABSBOURG
 D'ESPAGNE



MARINE ET MARINS D'ALGER

TOME I

LES NAVIRES ET LES HOMMES



L'Auteur, Moulay Belhamissi est né à Mazouna en 1930. Après des études secondaires à Tlemcen, supérieures à Alger et à l'étranger, il est agrégé d'Arabe et Docteur d'Etat en Histoire Moderne.

Il enseigne à l'université d'Alger depuis 1966 et se consacre à la recherche sur l'Algérie sous les Turcs, le Maghrib à partir du XVI^e siècle. et les conflits autour de la Méditerranée.

Elu membre de l'Institut d'Histoire turque en 1994, il est également Président du conseil scientifique de l'institut d'archéologie, de l'association des historiens algériens de la période ottomane.

Vent en poupe

Une monumentale thèse d'Etat sur la marine algérienne 1518-1830

« ... au prix de lourds sacrifices, M. Belhamissi a, dix années durant patiemment exploré, entre autres, les riches dépôts d'archives de Paris, Aix en Provence, Marseille et Toulon, sans parler d'une bibliographie aussi complète que possible des sources imprimées, anciennes et modernes.

Il en a tiré une récolte documentaire dont l'abondance et la qualité laissent pantois...

Impossible de mesurer en quelques lignes la contribution décisive de M. Belhamissi à ce versant majeur de l'histoire de l'Algérie qu'est l'histoire de sa marine à l'époque considérée... »

Thèse en trois tomes ...regroupant des centaines de documents inédits du plus haut intérêt constituant entre autres une irremplaçable contribution à l'iconographie du sujet traité.

Guy Turbet Delof

ISBN 9961-901-04-5