

MOULAY BELHAMISSI

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

Tome III

GRANDEUR ET DECADENCE



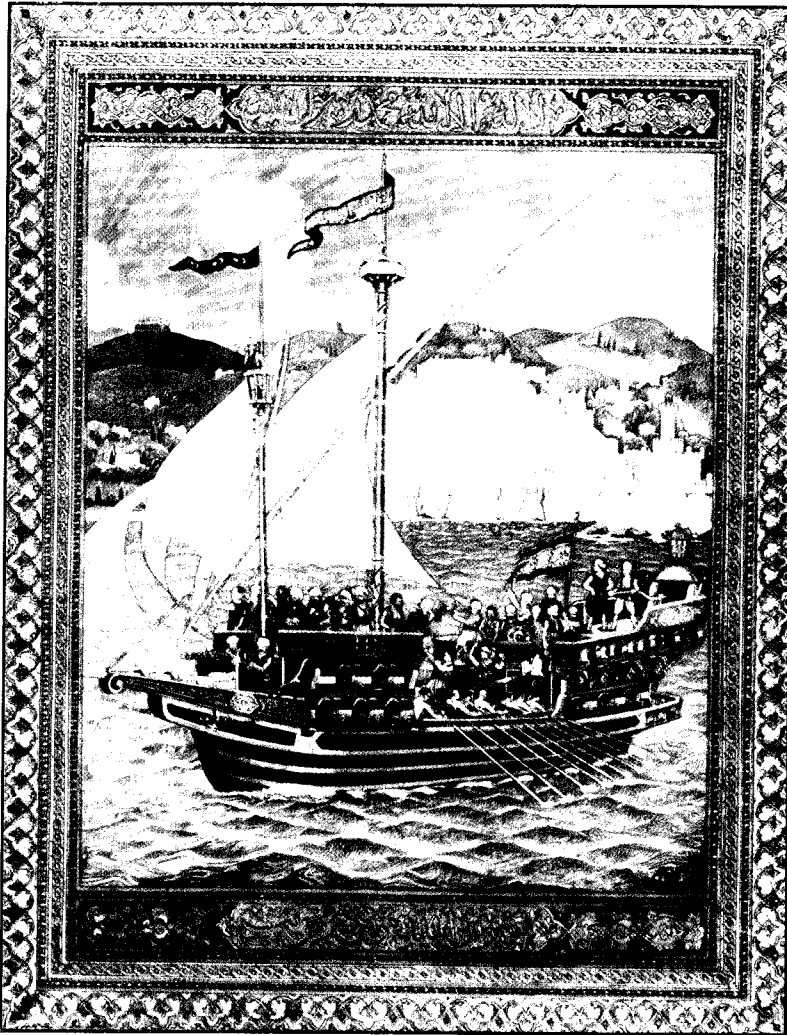
**BIBLIOTHEQUE NATIONALE D'ALGERIE
1996**

MOULAY BELHAMISSI

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

Tome III

GRANDEUR ET DECADENCE

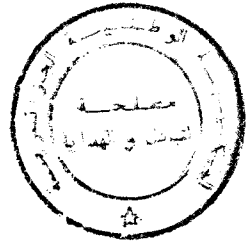


**BIBLIOTHEQUE NATIONALE D'ALGERIE
1996**

Moulay BELHAMISSI

**MARINE ET MARINS
D'ALGER**

(1518 - 1830)



TOME 3

GRANDEUR ET DECADENCE

**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 - 06 -1

**« Cette ville a toujours
été fameuse ».**

Le sieur Dancour (1680)

Chapitre XIX

LE POIDS INTERNATIONAL D'UNE MARINE

Grâce à sa marine, la Régence était constamment sollicitée par les puissances d'Europe, soit pour conclure une alliance, soit pour observer une neutralité dans les interminables conflits entre les Etats du continent.

1- Un rôle conforme à la situation géopolitique

Il y eut d'abord les rivalités franco-espagnoles, puis anglo-hollando-françaises. Il y eut, également, rivalités entre grandes nations maritimes et petits Etats commerçants. Dans ce monde à la recherche du profit sans limite et de la domination sans partage, le concours de la marine algérienne ou sa bienveillante neutralité se payait à prix d'or.

Face à la volonté d'hégémonie de l'Espagne, il y avait dès l'époque de François I^{er} "tous ceux qui ne voulaient pas mourir espagnol": La France, Venise, la Papauté (à cause de ses intérêts au Proche-Orient? Marseille et les cités provençales voulaient garder la mer libre, car le commerce avec l'Afrique et le Levant était irremplaçable. et malgré les découvertes géographiques qui ouvraient de vastes espaces, la Méditerranée demeurait encore "le centre névralgique de l'Univers". Comme la Régence y jouait un rôle non négligeable, il fallait se tourner vers Alger.

Etouffée entre un immense Empire germanique, les Pays Bas, l'Autriche et l'Italie, le tout réuni sous les Habsbourg auxquels se joignit l'Angleterre, la France ne pouvait, seule, faire face à tout un continent. Malgré les préjugés de l'époque, elle dut chercher des alliés contre Charles Quint "tantôt Gênes, tantôt Venise, tantôt le Pape, mais toujours les corsaires de Barbarie".

François I^{er}, oubliant ses prises de positions antérieures (1) fit appel aux forces navales d'Alger, en 1536-1537 (2) lors de la seconde guerre franco-espagnole, puis en 1542-1544.

A la demande du Roi Très Chrétien, Khayr al Dîne vint à Marseille rejoindre le Duc d'Enghien, commandant la flotte française. Les deux escadres saccagèrent Villefranche et assiégèrent Nice, aux mains du Duc de Savoie. De là, le Beylerbey se retira à Toulon, tout en envoyant une partie de ses navires porter la désolation sur les côtes d'Espagne. On a pu dire, au sujet de cette alliance que "sans le concours

(1): Apres s'être entretenu avec le Pape, à Marseille, en 1516, il s'allia aux forces de Rome contre la Régence en 1530. Apres la paix de Cambrai, il mit ses vaisseaux à la disposition de Charles Quint qui préparait l'attaque de Cherchel.

(2): Deux envoyés de la Cour de France firent le voyage à Alger: Jean de Forest en 1534 et Jean de Montluc, en 1537 "pour consolider l'alliance avec la Régence".

imprévu que le ralliement de l'escadre génoise d'André Dorien prêta à Charles Quiet, l'alliance du Roi Très Chrétien et des corsaires d'Alger eut, peut être, atteint son but" (3).

D'un autre côté, la course algérienne épargnait les côtes françaises et frappait durement le littoral espagnol. Si la France prit pied, pour la première fois en Corse, malgré son infériorité maritime, c'est en grande partie grâce aux Musulmans (4).

L'ennemi étant commun, le rapprochement devint facile. D'Aramon, envoyé spécial du Roi Henri II, vint en 1551 proposer à Hachant in Kyat al Dîne "les secours de la France contre l'attaque combinée de l'Espagne et du chérif du Maroc". Deux ans plus tard, le chevalier d'Albite, dépêché par le dit Roi, auprès de Sala Raïs, devait l'engager "à se préparer à une action commune contre l'Espagne". San Petto d'Ornant, envoyé du Roi Charles IX, fit le voyage à Alger pour "inviter les Raïs à coopérer à la conquête de la Sardaigne et de la Corse" qui devaient être données au Roi de Navarre. En 1573, le gouverneur de Marseille, De Manillon, fut chargé par son souverain "d'avertir les Algériens d'une prochaine attaque de l'Espagne".

A son tour, Henri IV, pour faire reconnaître son autorité par Marseille, alors au pouvoir des Ligueurs, invoqua en 1593 le secours des Algériens. Ordre dut être donné par le Sultan, Mura III à Khadir Pacha, d'envoyer un ultimatum à la cité phocéenne d'avoir à se rendre au Roi ou d'être bombardée. Et la ville se soumit en 1596 (5).

Certes, si le but de la coopération franco-algérienne visait avant toute chose à combattre les tentatives d'hégémonie de l'Espagne, l'économie n'était pas exclue de cette politique.

Mathieu, auteur d'une Histoire de France, écrivait dès 1605, que "l'amitié franco-turque est nécessaire à ce commerce de Levant dans lequel les Français se montrent plus industriels que nulle autre nation" (6).

Le Portugal, la Hollande, l'Espagne et l'Angleterre ayant écarté la France des grandes routes des épices et de l'or, la course algérienne lui permit de renflouer son commerce extérieur: les Raïs, en vertu d'accords plus ou moins tacites, faisaient bonne

(3): Voir Deny et Laroche: "L'expédition en Provence de l'armée de mer du Sultan Sulayman sous le commandement de l'Amiral Khayr Dîne Pacha, dit Barberousse, 1543-1544", Revue Turcica, 1965.

(4): Darghût (Dragut) couvrit en 1553 le débarquement du corps français. En 1555, il participa aux opérations devant Saint Florent et Bastia tenus par les Génois. Quelques années auparavant, les troupes du Sultan, en guerroyant à l'est de l'Europe, tenaient en respect les forces de l'Autriche.

(5): Les historiens sont partagés au sujet de cette alliance. Les uns minimisent l'affaire et les autres tentent de la noyer délibérément, dans les récits invraisemblables. Certains excusent François I^{er} qui, vaincu "pouvait se donner au diable". Jurien de la Gravière la trouve impie et Maurice Petit dit "qu'il n'y avait pas de meilleurs auxiliaires en Méditerranée que les Turcs".

(6): Cité par Turbet-Delof, Bibliographie Critique, p. 65.

garde au profit des Marseillais, contre les incursions du négoce nordique. D'un autre côté, le Maghrib fournit à la France quantité de matières, notamment du blé, ainsi que des chevaux, ce qui permit à la France d'échapper à l'asphyxie recherchée par ses ennemis⁽⁷⁾.

Sous le règne de Louis XIII, les relations entre les deux pays, malgré les incidents et une longue guerre, parvinrent à se normaliser quelque peu. Un mémoire datant de 1631 nous en donne les raisons:

- "La ville d'Alger est, de toute la côte de Mauritanie étant opposée à celle de Provence et de Languedoc et les pirates d'Alger croisant continuellement la mer Méditerranée avec quarante six bons vaisseaux de guerre et quelques galères, il faut que nos marchands soient extrêmement forts ou qu'ils s'exposent à être pris ou qu'ils abandonnent le commerce".

- "Que ce prince (le Dey) et son Diwân s'étant soustrait à la domination du Grand Seigneur et ne le reconnaissant plus en aucune manière... tous les chrétiens pour laisser cette redoutable puissance d'autant affaiblie, ont intérêt que la Mauritanie ne retourne plus sous obéissance de La Porte".

- "Que la Provence et le Languedoc manquent de blé, comme il arrive souvent à cause de la sécheresse du climat, le plus prompt et le plus vite moyen d'avoir du secours contre la famine est de tirer des blés de Mauritanie dont le trajet n'est que de trois ou quatre jours de bon vent".

- "Nous pouvons avoir toutes les prises qu'ils feront sur les autres nations à grand marché pour le prix du bâtiment qui est toujours environ le quart, seulement, de ce qu'elles valent. Il faudrait pour cela en permettre la débite en France. Les Anglais, le Grand Duc et quelques autres nations chrétiennes le permettent [...] par ce moyen, on pourrait retirer de captivité cinq mille esclaves, argument à opposer au Pape".

- "Tout cela étant [...] il n'y a pas à douter qu'il ne soit plus avantageux à la France de faire alliance pour le commerce avec ce prince, qu'une guerre faible et qui ne sera pas capable de conquérir son état [...] ainsi nous éviterons par ce moyen, une dépense annuelle de quinze à seize cent mille livres qui nous est nécessaire pour tenir, continuellement à la mer dix ou douze grands vaisseaux et cinq ou six galères" (8).

Ces vérités étaient largement admises à Versailles. Dans une lettre du Roi "au Bacha, Divan et Milice d'Alger", on peut lire: "Très illustres et magnifiques seigneurs,

(7): Charles-Roux, La France et l'Afrique du Nord avant 1830, p. 307.

(8): A.N.Marine B7/49, Mémoire pour savoir s'il est avantageux au Roi de faire alliance pour le commerce avec le roi d'Alger. Octobre 1631, par C. de C. de M.

nous avons résolu d'envoyer par delà le sieur gentilhomme ordinaire de notre chambre pour faire entendre nos bonnes et sincères intentions pour l'entretennement et observation d'une bonne et ferme paix entre nous et le Grand Empereur des Musulmans, notre très cher et parfait ami et de faire vivre aussi en bonne et parfaite amitié nos sujets aux siens" (9).

Le long règne de Louis XIV fut marqué, pour diverses raisons, par une rivalité franco-anglaise et franco-hollandaise qui se traduit par des conflits armés sur terre et sur mer.

La position géographique de la Régence et l'activité de sa marine, poussaient les belligérants à courtiser les Deys et leur proposer armes et munitions afin de les décider à prendre partie. Colbert fit envoyer par Trubert "les marchandises et munitions nécessaires aux corsaires pour leur armement de mer" en espérant que "ceux qui [à Alger] en ont le régime et le gouvernement pourraient bien rentrer en rupture avec l'Angleterre et la Hollande"⁽¹⁰⁾. L'année suivante, Colbert prescrivait au même négociateur de "cimeter et étendre la paix que vous avez négociée et à les (Algériens) engager d'entrer en rupture avec les Anglais et les Hollandais avec l'assurance d'être assistés de toutes les munitions et marchandises propres à leurs armements qui leur seront abondamment fournis des ports du Royaume". La lettre insiste, particulièrement, sur les moyens possibles pouvant amener les Algériens à se trouver du côté de la France⁽¹¹⁾.

Lorsqu'en 1672, les hostilités reprurent entre la France et la Hollande, Louis XIV se hâta de se réconcilier avec le Dey, et moyennant une fourniture d'armes et de matériel naval, il parvint à faire consommer la rupture entre Alger et les Anglo-Hollandais.

En 1676, des armateurs de Marseille, désireux de se protéger des cargaisons de grande valeur, en confiaient le convoi à deux Raïs algériens: Mamî Samsoum et Mezzo Morto. ⁽¹²⁾

Les trois bombardements d'Alger par les vaisseaux de Louis XIV n'avaient rien apporté au Roi. Bien au contraire, la France ayant en face d'elle, et les Anglais et les Algériens, Seigneley changea de politique. Il se résolut à combattre les Anglo-Hollandais par leurs propres armes ⁽¹³⁾. Reconquérir l'amitié de la Régence et faire

(9): A.N.Marine B7/49, Lettre du 29 septembre 1631.

(10): A.N.Aff.Etr. B1 - 115, Lettre à Trubert, 1667.

(11): A.N.Aff.Etr. B1 - 115, Lettre à Trubert, 1668.

(12): Turbet-Delof, L'Afrique Barbaresque, p. 182.

(13): Les Anglo-Hollandais avaient bien compris la situation. Ils renonçaient à l'emploi de la force. Ils recherchaient, par la diplomatie et l'aide militaire, à se procurer les faveurs du Diwân. Leur but était avant tout, d'exciter les Algériens contre la France et créer, à celle-ci, le plus d'embaras en Méditerranée. Ils lorgnaient aussi le commerce du Levant et les comptoirs de Stora et Collo.

revivre la vieille alliance. En 1686, le Ministre prévoyant une guerre avec les puissances maritimes de l'Europe qui pourrait alors occuper la marine royale, chercha à ménager la Régence et se mit à écrire à ses dirigeants dans un style moins arrogant. Il envoya même quelques esclaves qu'Alger réclamaient (14).

De leur côté, les Anglo-Hollandais ne furent pas inactifs: ayant senti les avantages d'une entente avec la Régence, tous les moyens étaient bons pour brouiller les relations entre la France et le Dey: "Les Anglais, nous dit J.Le Vacher, sont venus ici, il y a environ six semaines avec un nombre de douze à quatorze vaisseaux pour renouveler la paix, ce que les puissances d'ici n'ont pas voulu leur accorder, pas même recevoir un nombre considérable de Turcs et Maures de ce pays qu'ils avaient en leurs bords. lesquels étaient de l'équipage de deux vaisseaux corsaires d'ici, qu'ils ont pris depuis quelques mois..."(15).

En 1690, Cha'bân Dey s'était vu offrir des sommes considérables en contrepartie d'une déclaration de guerre à la France (16). Et comme celui-ci refusait, les Anglo-Hollandais tramèrent une série de complots pour activer sa chute. Ils furent à l'origine de la guerre algéro-marocaine de 1692 (17).

Deux ans plus tard, une autre guerre avec Tunis éclata. Le Dey eut vent d'une livraison de canons français au Bey de Tunis. Le Roi fit accompagner son démenti par un geste qui dut faire tomber la tension. Le monarque fit renvoyer à Alger un bâtiment anglais repris par les Français et le prix d'un autre... ainsi que dix sept Turcs d'Alger "ramassés de différents bâtiments: trois échappés de Gênes et onze qui étaient esclaves sur un bâtiment génois amené à Toulon, ont aussi été renvoyés", pour témoigner les égards que Sa Majesté a pour la personne du De et pour la République d'Alger (18). La Cour de Versailles ménageait la Régence. Ses intérêts lui dictaient pareille politique. "La paix avec Alger est nécessaire à la France, écrivait en 1695, Petis de La Croix, pour empêcher que les corsaires ne pillent nos navires marchands et pour les porter à ruiner le commerce des Anglais et des Hollandais" (19).

Pontchartrain considérait que les "Barbaresques" étaient très utiles au commerce français en troublant non seulement celui des nations avec qui la France était en guerre,

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

(15): A.C.C.M. Série J 1351, Lettre de J. Le Vacher, Alger, 12 juillet 1682.

(16): Le consul R. Lemaire avait une grande influence sur le Dey Cha'bâne. Il put faire échouer les plans et les intrigues de ses ennemis. Voir sa lettre aux Echevins de Marseille du 12.04.1690, R.A., 1882.

(17): Ils firent des propositions au Roi du Maroc Mawlay Ismâ'il qui rêvait de conquête du côté algérien. La guerre se termina par une cuisante défaite du souverain 'alawite. Cha'bâne poursuivit son ennemi, "l'épée aux reins" jusque sous les murs de Fès. en 1692.

A Alger, le consul Lemaire et l'envoyé special Dussault, escortés par les principaux résidents de la nation allèrent à sa rencontre lui apporter les compliments de la France.

(18): A.N.Aff.Etr. B2 - 102, Lettre du 20 décembre 1694.

(19): "Mémoires sur Alger" (1695) publié par M.Emerit. A.I.E.O, 1953, p. 20.

mais même celui des nations amies avec qui ils étaient en guerre, comme les Espagnols ou les Italiens "ce qui tournait toujours à l'avantage du commerce (français)".

Le Ministre préconisait de les ménager surtout en temps de guerre. De 1700 à 1705, on ne laissa passer aucune occasion de les exciter à rompre avec les Anglo-Hollandais (20). De tous les "Barbaresques", les Algériens étaient le plus à courtiser et on ne devait ignorer aucun événement les concernant pour leur témoigner l'amitié.

Quand le Dey Baba Hadj Mustapha remporta une éclatante victoire sur le Sultan Mawlay Isma'ïl, le consul de France annonce la nouvelle à la Cour et Pontchartrain de dire aux Echevins et députés de Marseille: "Le sieur Durand m'informe d'une victoire que vient de remporter le Dey d'Alger contre le Roi du Maroc. Comme il a fait paraître beaucoup d'affection pour la nation depuis qu'il est élevé à cette dignité, le Roi m'a permis de l'en féliciter et de lui faire présenter par ce consul, les Turcs invalides de ce royaume qui ont été congédiés des galères. L'intention de Sa Majesté est que vous dépêchiez une barque exprès pour les porter à Alger avec ma dépêche et que vous fassiez embarquer les ustensiles (sic) nécessaires pour en rapporter des chevaux si on peut en trouver dans ceux qui auront été ramenés de la défaite de l'armée du Roi de Maroc... Les présents que vous avez envoyés à Alger à l'occasion du changement du gouvernement y ont été reçus et le sieur Lorence m'a adressé l'état de la distribution qui en a été faite(21).

La diplomatie française restait active et ses agents déployaient de gros efforts pour neutraliser les Anglais. Le consul Durand semble avoir remporté plus d'un succès. Sa lettre du 26 décembre 1703 le confirme: "Cinq vaisseaux de guerre, dit-il, aux députés de Marseille, commandés par le contre-amiral de l'escadre rouge, Georges Bink, arrivèrent en cette rade le 3 novembre, ayant quitté le reste de l'armée sur Majorque. Ils y sont restés jusqu'au 11, à faire de l'eau jour et nuit. Ils n'ont été salués que comme un de nos vaisseaux et j'avais si heureusement pris mes mesures avec les Puissances que malgré leurs présents qui ont été très magnifiques, leurs grosses promesses et sollicitations continuelles, ils n'ont rien pu obtenir contre nous ni en faveur, ni en celle des Hollandais..."

Bien mieux, Louis XIV, en guerre avec l'Europe entière, fut heureux en 1708, de faire escorter son ambassadeur à Téhéran, sur une mer infestée d'ennemis, par quatre navires algériens. Et le missionnaire Jacques Vilotte voulant quitter Constantinople, pour Marseille par mer, et craignant de tomber entre les mains de corsaires chrétiens ennemis, dut se faire escorter jusqu'à 'Annâba (Bône) par plusieurs vaisseaux algériens. Durant le voyage, "arrivé à la petite Syrte, il longea les côtes tunisienne et algérienne, descendant plusieurs fois à terre en prenant soin de ne pas se faire prendre pour un maltais".

(20): En 1689, Tourville leur proposa d'hiverner et de se radouber dans les ports français quand ils feraient la course dans l'Océan, contre les Anglais "à quoi on les excitait, en leur démontrant les avantages et combien il leur serait utile de pouvoir se dispenser par là de venir chez eux pour se ravitailler" (A.N.Aff.Etr. B III - 305).

(21): A.C.C.M. Série G, Lettre du 25 mars 1701.

C'est pourquoi la Cour de Versailles tenait l'intérêt pour satisfait et même bien servi, par l'existence des Régences du Maghrib, en particulier de celle d'Alger. "Les renverser ne la tentait pas" écrit Charles-Roux.

Un mémoire marseillais anonyme, datant du 25 février 1729 ne cache point le rôle que jouait, à cette époque, la marine de la Régence. "Nous sentons bien, dit-il, qu'il n'est pas de notre intérêt que tous les corsaires de Barbarie fussent détruits pour la navigation, nous serions (alors) de niveau avec tous les Italiens et les peuples du Nord..."

Dans cette recherche d'un élément d'équilibre international, Montesquieu disait, en privé, ce qu'il pensait des "Barbaresques": "s'ils n'existaient pas, affirmait-il, il faudrait les inventer!"

Louis XV mena la même politique de ménagement et d'entente que son prédécesseur. Chaque événement heureux, fêté à Alger, lui donnait l'occasion de se montrer agréable au Dey.

En juillet 1756, l'armée algérienne entrait en Tunisie, prenait le Kaf "frontière des deux Etats" et se dirigeait vers Tunis. Le consul de France prit part aux festivités et offrit ses présents aux dignitaires d'Alger (22).

Voulant montrer aux Maghribins ses forces maritimes et les obliger, indirectement à respecter son pavillon, Louis XV donna, en juillet 1766, à l'amiral Beauffremont, lieutenant général des armées navales, l'ordre de faire armer au port de Toulon, une escadre de quelques vaisseaux "pour protéger dans les différents ports et parages de Barbarie et du Levant, la navigation et le commerce de ses sujets". Cependant, une fois devant Alger, l'amiral, conformément aux directives reçues, se voit charger de dire au Dey que Sa Majesté lui fait compliment sur son avènement et l'assure des dispositions où Elle est de maintenir la paix entre ses sujets et les Algériens.

L'escadre, devant la capitale, loin de constituer une intimidation, avait la mission de "renouveler et d'entretenir cette union si nécessaire à la navigation des bâtiments français". Le prince amiral, au lieu de démonstrations qui pourraient avoir l'air "de hauteurs et de menaces", devait donner au Dey des marques d'honneur et d'estime, en le faisant assurer qu'elles sont sincères" (23).

Lors de l'attaque d'Alger par les Espagnols en 1775 et au lendemain de la cuisante défaite des assaillants, le consul de France attendait de son gouvernement des marques de sympathie à témoigner au Dey. Il avait sa façon et sa manière de faire qu'il suggéra à son supérieur: "Je crois, Monseigneur, qu'il serait convenable de faire paraître, en cette rade, une frégate du Roi [...] Comme je ne pense pas qu'il fut décent de

(22): Vallière, in "Textes...", p. 138.

(23): A.N.Aff.Etr. B2 f° 234 et 241. Le Dey complimenté était Muhammad ibn Uthmân (février 1766-juillet 1791).

complimenter le Dey par lettre sur un avantage remporté contre les chrétiens, il me semble qu'on ne peut se dispenser de le faire au moins verbalement. Le commandant (de la flotte) serait chargé de témoigner au Dey, l'intérêt que sa Majesté prenait au succès de ses armes..." (24)

Les Etats-Unis apprirent, à leurs dépens, le poids international de la Régence, acquis grâce à la marine. En 1783, l'ambassadeur impérial eut une entrevue avec J. Adams. Dans une lettre à Livingston, ce dernier écrit: "Je lui demandai, également, s'il pensait que la France et l'Angleterre, agréeraient un pareil projet [il s'agissait de liguier les puissances du monde contre les Etats Barbaresques] ajoutant que j'avais entendu dire par plusieurs personnalités anglaises que, si la Régence d'Alger n'existait pas, il appartiendrait à l'Angleterre de la créer. La réponse de l'ambassadeur fut qu'il ne pouvait se porter garant de l'acceptation de la Grande-Bretagne" (25).

La Révolution de 1789 ayant entraîné un changement de pavillon, les Ministres de la Marine et des Affaires Etrangères se concertèrent sur la manière de la notifier aux puissances maritimes et, en premier lieu, aux Régences barbaresques "d'une manière conforme à ce que l'ambassadeur de France sera chargé de dire à la Porte". La frégate dépêchée à cet effet ne devait se rendre à Constantinople qu'après avoir relâché à Alger⁽²⁶⁾.

En mars 1791, un envoyé, le sieur De Brueys, vint notifier le changement de pavillon et "ce prince qui garde le silence sur ce point s'est borné à en remettre le modèle à sa marine pour le faire connaître des armements de la Régence" (27). Un an plus tard, le sieur Rondeau, fit savoir au Dey le renversement de la royauté de France.

La première république s'empessa de signer, avec la Régence, en mai 1793, un traité de paix et d'amitié. Mais les Anglais manoeuvraient de différentes manières pour multiplier les difficultés de la France. Leur consul reçut l'ordre de négocier "à quelque prix que ce fut, la paix de la Régence avec le Portugal afin de rouvrir le détroit aux corsaires algériens". Il fallait porter des coups aux navires américains pour les empêcher de porter le blé dans les ports français. Le consul Philippe Vallière manoeuvrant, lui aussi, réussit à gagner de vitesse ses ennemis et fit conclure un traité entre la Régence et les Etats-Unis (1795).

Le Comité de Salut Public, créé par la Convention, craignant une rupture avec Alger, sous les pressions anglaises, donnait pour instructions à ses envoyés de rechercher la neutralité du Dey, à défaut de son soutien actif dans les guerres de coalition. Le voyage de Herculais avait pour mission de réclamer l'assistance du Dey Sidi Hasan "ancien ami et allié de la nation française" et ses bons offices dans les différentes opérations confiées à ses soins". La lettre des représentants du peuple

(24): A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, t. 10.

(25): Dupuy, Américains et Barbaresques, p. 19, Lettre du 3 juillet 1783.

(26): A.N.Aff.Etr. B III - 10 f° 77 (1790)

(27): A.N.Aff.Etr. B III - 10 f° 90.

composant le Comité du Salut Public de la Convention Nationale du 24 vendémiaire (15 octobre 1794) ne tarit pas d'éloges.

Le consulat et l'Empire avaient compris tout le poids d'Alger et avaient recherché la compréhension ou la coopération du gouvernement deylical.

Bonaparte qui "attelait des Rois au char de ses victoires", comme le chantait Victor Hugo, tenta, plus d'une fois, de s'entendre avec le Dey, tout en qualifiant nos corsaires de "brigands dont l'existence est un déshonneur pour l'Europe".

Dans une lettre adressée au Dey, il disait: "Je n'hésite pas à donner au citoyen Dubois-Thainville l'ordre de se rendre auprès de vous avec des pleins pouvoirs pour rétablir les relations politiques et commerciales des deux états sur le même pied où elles étaient avant la rupture..." (28)

La même année, les frégates françaises partant de Toulon pour l'Egypte, assurées de la neutralité des Régences du Maghrib, devaient "filer le long des côtes de Sardaigne en passant hors de vue des îles Saint-Pierre" puis raser les côtes de Barbarie et après avoir doublé le Cap Bon, "s'éloigner le moins possible des côtes d'Afrique" (29).

Louis XVIII, remis sur le trône, écrivait à 'Alî Dey une lettre proclamant: "Nous confirmons d'autant plus volontiers les traités qui existent entre la France et la Régence que nous sommes convaincus que vous remplirez fidèlement les conditions et que vous rendrez à notre Couronne Impériale et à nos sujets tout ce qui peut affermir de plus en plus, la paix, l'amitié et la correspondance la mieux établie" (30).

La nouvelle du rétablissement des Bourbons fut apportée à Alger le mai 1814 par la frégate commandée par M. de Meynard. Le 6 juillet arrivait la frégate sous les ordres du comte Saint Belin qui remit à Hadj Alî des lettres de la Cour concernant le changement du régime.

2- L'arbitrage dû à la puissance

Contrairement à ce qu'on a pu écrire, la flotte de la Régence ne se borna pas à exercer la course ou à défendre les côtes du pays. Elle joua, à divers moments de son histoire, un rôle actif dans la politique de l'Europe. Les grandes nations du continent, en s'entendant avec la Régence, s'accaparaient le commerce dont était privés les petits états. Montesquieu avait vu juste lorsqu'il disait que "le brigandage des Africains est peut-être plus avantageux que nuisible aux grandes puissances. Elles sont rarement attaquées. Tout le dommage retombe sur les petits états qui sont obligés de renoncer à leurs entreprises ou de donner une partie de leur gain aux nations dont ils frètent les vaisseaux" (31).

(28): Lettre du 4 prairial VIII (24 mai 1800). Une autre du 24 novembre 1801 préconisait la reprise des relations entre les deux pays.

(29): Napoléon, Correspondance.. Note au Ministre de la Marine, 23 frimaire an IX (14 décembre 1800)

(30): Plantet, Correspondance... II, p. 517. Lettre du 20 mai 1814.

(31): Cité par Dubois-Thainville (A.N.ff.Etr.Mémoires et Documents, t. 14)

Le Duc de Vicence, Ministre des Affaires Etrangères disait à Bonaparte, le 23 avril 1815: "Alger est de tous les Etats Barbaresques, celui qu'il serait le plus important de nous concilier parce qu'il a le plus de moyens de nous nuire".

Dès lors, on comprendra pourquoi, à la Conférence de Londres, la France ne s'associa pas au projet élaboré par l'Angleterre d'après un rapport de l'Amiral Sidney Smith qui préconisait l'organisation, à l'aide de contingents fournis par les nations les plus intéressées, d'une force maritime. Celle-ci "aurait constamment la garde des côtes de la Méditerranée et le soin important d'arrêter et de poursuivre tous les pirates de la terre et de la mer". Paris avait préféré le maintien de la course au renforcement de l'hégémonie anglaise et refusa de joindre son escadre à celles des Anglo-Hollandais en 1816.

La marine d'Alger était un élément d'équilibre très précieux en Méditerranée. Au lendemain de l'attaque de Lord Exmouth, la France, tout en comblant le Dey de présents et de matériels militaires, récupéra les concessions de l'Est algérien, concédées auparavant aux Anglais. Et quand le Dey, après avoir signé avec les Américains, l'accord de 1815, envisagea de le dénoncer, ces derniers voulurent bombarder Alger de nuit et c'est un navire français qui alerta le Chef de la Régence ce qui permit aux responsables d'arrêter les mesures adéquates.

Au Congrès de La Chapelle, en 1818, le Duc de Richelieu, Président du Conseil, s'opposa à toute action collective car, dit-il, "la France n'ayant rien à craindre des Barbaresques, n'avait réellement aucun intérêt à presser les autres puissances de s'unir contre eux". En effet, pour certaines puissances, la présence "des Barbaresques" demeura indispensable.

Quant aux Régences du Maghrib, l'arbitrage d'Alger s'achetait à prix d'or, en cas de conflits ou de menaces. Il n'y avait pas que les Européens qui quémandaient la paix avec Alger ou son soutien.

On notait, en 1692, l'arrivée d'un vaisseau de Tripoli emmenant un *Bouloukbâchi* envoyé auprès du Dey d'Alger "avec présents considérables" pour le prier d'accorder au Bey de cette Régence "sa protection contre Mamet Bey de Tunis qui avait ravagé la Régence de Tripoli du temps qu'il était en guerre contre le roi du Maroc" (32).

Arbitre entre les deux Régences, le Dey le fût aussi entre la France et Tripoli. En 1693, on signalait "l'arrivée, à Alger, d'un officier du Diwân de Tripoli qui a ordre de suivre, à l'égard de la France, les conseils que le Dey lui donnera" (33).

Les voisins de l'Est, malgré les tensions et les guerres, ne pouvaient ignorer l'influence d'Alger et ses forces militaires. En mai 1753, quatre députés de Tunis arrivaient par mer. La cargaison du bâtiment consistait "à environ mille quintaux d'huile avec quelques ballots d'étoffe des manufactures de Tunis, une petite provision d'ambre

(32): Grammont, Correspondance des Consuls... p. 28.

(33): A.N.Aff.Etr. B2/93.

gris et autres effets dont 'Al Bey fait présent au Dey d'Alger afin d'entretenir la bonne intelligence entre les deux Etats" (34).

Plus les forces maritimes d'Alger faisaient parler d'elles, plus les nations recherchaient l'entente et la paix avec la Régence. En juillet 1755, deux émissaires turcs de Sulaymân Captan Pacha, vinrent demander au Dey d'accepter de négocier avec les Hollandais qui "étaient prêts à donner tout ce que la Régence souhaitait pour avoir encore la paix" (35).

Les nombreux faits d'armes ont grandi et développé le prestige international de la Régence. L'Europe fut contrainte, à défaut de victoire sur Alger, de recourir aux transactions et aux complaisances "pour sauver ses intérêts, ses droits et sa dignité". Elle ouvrit, à côté de la politique du canon, celle des traités et des présents.

Rien ne résume mieux la situation, le prestige et l'influence de la Régence dans le concert des nations que ce rapport de M.d'Hauterive à Decrès en avril 1808. "L'Etat [Alger], écrit-il... a conservé sans faiblesse le gouvernement d'un vaste pays, a toujours su contenir une population nombreuse et peu docile, s'est fait respecter des deux Etats voisins... Sans productions maritimes et dans un pays qui manque de bois, de goudron et de chanvre, a construit et entretenu des vaisseaux armés, possède au service de l'Etat une marine militaire qui ne coûte rien au gouvernement, avec vingt ou trente bâtiments mal armés, a lutté et combat encore des puissances maritimes du premier ordre, a pris à l'Angleterre trois cent quarante bâtiments de commerce, a occupé toute l'attention de Louis XIV du temps de sa plus grande puissance, a repoussé, cent cinquante ans auparavant toutes les forces d'une croisade provoquée par le Saint-Siège, dirigée et commandée par l'Empereur en personne (...), enfin a réussi tellement à intimider toutes les nations, qu'à l'exception de la France, il n'en est aucune qui ne soit soumise et qui ne soit près de se soumettre à lui payer un humiliant tribut" (36).

(34): A.C.C.M. Série J 1365 (1753) - En juillet, les députés rentrèrent à Tunis "n'ayant pas rapporté que des lettres de remerciements" nous dit le consul Lemaire.

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

(36): A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, 6 Afrique (1803-1822).

Il arrivait au Gouvernement français de satisfaire les exigences d'Alger. La crise algéro-française de 1811-1814 eut pour cause les points suivants:

a- Onze prises furent conduites par les corsaires français dans le port d'Oran en violation des accords en vigueur. Ces procédés furent jugés, ici, fort irréguliers; les corsaires ayant violé plusieurs fois les eaux territoriales de la République.

b- L'application rigoureuse des lois françaises de douanes aux bâtiments algériens. Les formalités étaient très compliquées.

En 1806, Bonaparte ordonna l'arrestation des Algériens à Marseille et la saisie de leurs marchandises. A titre de représailles, le Dey abandonna aux Anglais les concessions de La Calle et les comptoirs de la pêche de l'Est du pays.

c- L'arrestation et le séquestre ordonnés d'abord en France contre les sujets algériens et leurs biens.

Les négociations avaient permis d'aplanir les difficultés afin de ménager le Dey:

1- Les corsaires français furent rappelés à l'observation des lois sur la course.

2- L'action des services de douane fut assouplie sur certains points.

3- Le séquestre fut seulement maintenu sur les biens des Juifs Bacri à Livourne et à Marseille.

On alla jusqu'à accorder au Dey des facilités pour sa marine et "des présents furent répandus discrètement parmi ses agents" (A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, registre n° 1919, France, 1776-1814, pp. 270-271).

Chapitre XX

LA PAIX PAR LES TRAITES

Dans le ciel algéro-européen, très souvent assombri par des tensions, des crises graves ou des conflits armés, il y avait, de temps à autres, des éclaircies dont tiraient profit les antagonistes.

Les ravages de guerres interminables, coûteuses et sans résultat palpable, amenaient les parties concernées à conclure des trêves, des armistices ou des accords limités, en attendant la prochaine bataille. On signait des traités laborieusement négociés, on menait une politique plus souple entretenue par une correspondance amicale, par l'envoi réciproque des présents, le témoignage de sympathie dans les grandes circonstances. Ainsi, on approchait parfois des normes dans les relations entre états. On se jurait paix et amitié se promettant "d'effacer et d'oublier les griefs antécédents survenus entre les deux nations, de rétablir des relations telles qu'elles existaient avant la rupture".

Le centre des traités signés avec Alger concernait la marine et ses activités. Plusieurs articles de chaque accord tentaient de mettre fin à la violence et d'instituer un cadre nouveau aux choses de la mer: réglementation de la navigation, sécurité des navires, garanties du trafic, etc...

Mais le contentieux était si lourd et les turbulences politiques si fréquentes que des dizaines de traités ne purent empêcher la violence de régner, et les malentendus de rendre caducs les accords obtenus.

1- Les limites maritimes

Un des litiges les plus fréquents entre la marine d'Alger et celles des autres pays était la fixation des limites maritimes, car les principes n'étaient pas les mêmes partout.

En Europe, la juridiction territoriale ne s'étendait pas loin à l'époque: jusqu'à "la portée de canon", terme bien vague et à l'origine de nombreuses contestations.

On constata que les bâtiments algériens approchaient trop des côtes européennes. "Les prises sont faites plus près de nos côtes qu'ils [les corsaires algériens] ne doivent", faisait remarquer le sieur Lagny au procureur du Roi à l'amirauté de Morlaix en 1686⁽¹⁾.

(1): A.N.Marine B7/58, f° 162, Lettre du 4 juillet.

Aussi, de nombreux traités avec la Régence stipulaient que les corsaires algériens "ne peuvent faire de prises qu'à dix lieues en mer des côtes de France". Cet espace était réputé appartenir au Roi (2).

Comme les incidents se multipliaient au sujet des eaux interdites à la course, on chercha un terrain d'entente fixé par des clauses aussi précises que possible.

Avec la France, plusieurs traités font référence à ce point du contentieux et aux amendements apportés sous la pression du partenaire.

Un des traités cadres qui servit de modèle aux autres puissances fut celui de 1689. Son article IX stipule: "S'il arrivait que quelque vaisseau marchand français, étant à la rade d'Alger ou à quelqu'un des autres ports de ce Royaume, fut attaqué par des vaisseaux ennemis, sous le canon des forteresses, il sera défendu et protégé par les dits châteaux et le commandant obligera les vaisseaux ennemis de donner un temps suffisant pour sortir et s'éloigner des dits ports et rades pendant lequel seront retenus les dits vaisseaux ennemis, sans qu'il leur soit permis de les poursuivre et la même chose s'exécutera de la part de l'Empereur de France à condition, toutefois, que les vaisseaux armés en guerre à Alger, et dans les autres ports du royaume ne pourront faire de prises dans l'étendue de dix lieues de la côte de France."

L'article VI du traité de 1719 maintient cette étendue. Mais on s'aperçut, à Alger que cette distance limitait sérieusement l'action des corsaires et d'autres négociations s'avéraient nécessaires. Les armements d'Alger venaient fréquemment dans les eaux provençales et les Raïs se plaignaient depuis longtemps de la distance considérable à laquelle ils étaient assujettis. Les responsables algériens proposèrent en 1781, de restreindre cette démarcation devenue effectivement trop gênante depuis que la Corse fut rattachée à la Couronne. Un autre argument plaidait en faveur de la thèse algérienne: un chébec algérien fut pris, avec son équipage, par des Gênois, "à cinq lieues des côtes françaises".

En attendant de revenir sur la distance des dix lieues imposée aux corsaires, un traité fut conclu "n'accordant pas le droit d'arrêter ni de confisquer les bâtiments des contrevenants" (3).

Quant à la protection des navires des deux pays contre les coups de leurs ennemis, on s'en tenait à la clause "portée de canon". En mai 1788, un navire de guerre napolitain, coula en vue des îles d'Hyères, un bâtiment algérien. Raïs et équipage

(2): A.N.Aff.Etr. B III - 10.

(3): A.N.Aff.Etr. B III - 19, n° 89 (1784).

Rappelons que le traité avec Tunis "permet aux bâtiments de guerre français d'arrêter ceux qui s'étaient trouvés en faute et de les conduire... pour être sévèrement punis".

Le traité de Tripoli fixe à dix lieues des côtes de France l'espace d'opérations aux corsaires de cette Régence: "Mais il autorise, de plus, la confiscation des armements qui auraient enfreint cette distance".

avaient donc droit à une protection et une indemnité. "Le Dey reçut à titre d'indemnisation un navire identique: un brick propre à la course, vingt deux canons, deux mâts, bon voilier avec quatre ancres ainsi qu'une quantité de poudre, boulets, balles égale à celle qui se trouvait sur le corsaire détruit" (4).

Comme le champ d'activité de nos Raïs posait toujours des problèmes et soulevait, de part et d'autre, des récriminations, le traité franco-algérien de 1790, tout en confirmant le précédent, apporte une modification notable quant aux limites territoriales: "Aussi, quoique dans les anciens traités, il soit dit que les corsaires de la Régence doivent faire leur course à l'éloignement de trente milles des côtes de France, cependant, comme cette stipulation est un surplus de discussions fréquentes entre les deux puissances, elles sont convenues de l'abolir et dorénavant les limites de l'immunité tant pour les vaisseaux algériens que pour leurs ennemis sont fixées à la portée de canon des côtes de France et de la Corse de façon que dans ces nouvelles limites, les corsaires de la Régence doivent être à l'abri de leurs ennemis et eux aussi doivent inquiéter les ennemis de leur Régence qui s'y trouvent" (5).

La réciprocité avait joué sans problème. Alger sut, à l'occasion, appliquer les accords.

En 1795, des frégates espagnoles vinrent à Alger, y restèrent cinq ou six jours et, au moment de lever l'ancre, assaillirent un navire français qui venait d'arriver. Les Espagnols firent main basse sur tout qui s'y trouvait..., y placèrent les matelots de leur bord et s'apprêtèrent à partir.

Dès que le Dey eut entendu les doléances du commandant, il fit parvenir ses remontrances au responsable espagnol qui les refusa. Il ne restait plus que la méthode forte: douze canonnières du port dépêchées auprès des frégates assaillantes et le commandant du port reprit par la force le navire français qui fut remis au consul.

De Paris, le Comité de Salut Public adressa ces mots au Dey: "Nous avons appris avec une grande satisfaction les faits qui se sont passés lors de l'enlèvement d'un de nos bâtiments [...] Nous avons reconnu dans la conduite que tu as tenue dans cette occasion, le prince ferme et courageux qui sait faire respecter l'indépendance de son territoire et l'amitié juste qui, en remplissant fidèlement les traités, acquiert tous les jours, de nouveaux droits à la confiance de ses alliés".

L'affaire des deux chébecs (1792)

Il arrivait, parfois, que malgré les bonnes dispositions du partenaire, les rapports se gâchaient par des circonstances inattendues ou des imprévus incontrôlables.

(4): A.C.C.M. Série E/58.

(5): Le Dey ratifia ce traité en 1791.

Un incident, que ni Alger ni Paris n'avait voulu, faillit tout remettre en question.

Le 17 mai 1792, une frégate napolitaine tira sur deux chébecs algériens les endommageant quelques peu. Les équipages, trois cent dix hommes, descendirent à Cavalaire. Ils y furent d'abord hébergés. Un matelot blessé y fut soigné. Ensuite on transporta tout ce monde, par bateaux à Toulon. De là, deux bâtiments les ramenèrent, avec une escorte, jusqu'à Alger. D'un autre côté, une représentation fut faite à Naples.

Cependant, restait en suspens le problème du dédommagement. Louis XVI ordonna que les deux chébecs soient réparés à neuf et qu'ils soient meilleurs qu'ils ne l'étaient auparavant et plus aptes à faire la course, qu'ils soient munis abondamment de tous les besoins en poudre, boulets, fusils, et autres munitions de guerre pour qu'ils soient, même à cet égard, dans un état supérieur à celui qu'ils étaient quand ils partirent d'Alger (6).

Mais le Dey et ses officiers avaient appris avec colère que les deux chébecs étaient en réparation; ils auraient préféré recevoir des bâtiments neufs. On pensa calmer l'emportement par un présent, tout s'en activant à Toulon pour radouber les deux unités. Le Ministre de la Marine, Monge (7) expédiait dépêche sur dépêche au consul en poste à Alger, l'invitant à faire sentir au Dey les bons procédés dont use la France.

Le Dey s'impatientait et le 4 janvier 1793, le Maire, les officiers municipaux et les administrateurs du Bureau Provisoire du Commerce annoncèrent que "les chébecs ont été radoubés à Toulon avec le plus grand soin et qu'ils sont dans un bien meilleur état". Le consul était mal à l'aise: ses dépêches des 16 janvier, 19 février et 17 mars le prouvent. Il craignait une action des Anglais pour desservir la France. Le Ministre des Affaires Etrangères annonça le prochain paiement des frais de réparations (8) et répondait aux inquiétudes de la Chambre: "Le citoyen Vallière m'écrit directement pour me faire connaître notre position actuelle à Alger. Je vois que ses inquiétudes sont particulièrement fondées sur le retard qu'a éprouvé le départ des chébecs promis depuis longtemps au Dey, mais il y a lieu de croire qu'au moyen des nouveaux ordres expédiés récemment à Toulon et d'après les vives instances que je viens de faire moi-même au commandant de ce port pour la prompte expédition de ces deux bâtiments, ils ne tarderont point à arriver à leur destination" (9).

Enfin, le 8 mai, le consul annonçait l'arrivée des deux chébecs à Alger "escortés par les frégates "La Melpomène", "La Minerve" et "La Vestale" ". Ils ont été fort bien reçus par le Dey qui fit saluer le pavillon de la république par vingt et un coups de

(6): Lettre du 7 floréal an III (26 avril 1796), Plantet, Correspondance II, p. 450, Garrot, Histoire Général de l'Algérie, p. 599.

(7): Vallière, "Textes...", p. 183.

(8): Ministre de la Marine du 10 août 1792 au 10 avril 1793.

(9): A.C.C.M. Série B/ 88, Lettre du 26 mars 1793 à MM. du Commerce.

canon. "La Melpomène" étant commandant, rendit par autant de coups (10). L'attente aura duré plus de cinq mois !

Le problème des eaux territoriales ne se posait pas uniquement entre la France et la Régence. Il concernait d'autres Etats maritimes. Chacun le régla conformément à ses intérêts. Un traité algéro-danois fut signé à Alger en 1746. Son article VIII prévoit: "Il ne sera permis à aucun vaisseau algérien, soit grand soit petit de naviguer à la vue de quelque pays ou d'entrer dans quelque port appartenant au Danemark et à la Norvège puisque cela pourrait donner occasion à des mésintelligences" (11).

Venise avait, elle aussi, ses vues sur la question. Son traité de 1763 avec Alger, traçait dans son article 23, les limites maritimes que nos bâtiments ne devaient pas franchir. "Les vaisseaux de guerre, chébecs et autres bâtiments armés en course, par la Régence d'Alger et ses sujets particuliers ne pourront aller croiser dans le golfe de Venise sous quelque titre ou prétexte que se soit. Le Cap de Sainte Marie devant leur servir de limite d'un côté et de l'autre jusqu'au dessous de Cimara pour parer par là à tout inconvénient; en outre les dits bâtiments ne pourront croiser qu'à trente milles de distance de toutes les îles soumises aux Vénitiens et si jamais ils (les Algériens) prennent quelque bâtiment dans le sus dit espace de trente milles, ils seront obligés de le rendre. En cas qu'ils aient besoin de rafraîchissement ou de provisions, ils pourront les aller chercher dans les îles de la domination vénitienne, sur quoi ils seront satisfaits selon la coutume".

L'article IV du traité algéro-espagnol signé en 1786 garantit aux vaisseaux des deux pays la protection s'ils se trouvent à la portée de canon et fixe la zone autorisée pour faire la course au delà de cette distance. Tandis que l'article IV du traité algéro-portugais de 1813 fixe la limite des eaux interdites à la course à six milles des côtes et des îles du Portugal.

2- Les incidents en mer

Provocations, bavures et défis rendaient le séjour en mer périlleux, les incidents fréquents et les tensions diplomatiques fatales. Les traités laborieusement tissés ne

(10): A.C.C.M. Série B/88, Lettre du 17 mai à MM. du Commerce.

Cet empressement à envoyer les deux chébecs, escortés par des navires de guerre et à montrer les dépenses occasionnées par les réparations cachaient un plan: préparer le Dey à la conclusion d'un important marché de blé. Plusieurs départements de France souffraient de la disette.

Il faut signaler qu'en 1793, le Dey Hasan prêta à la France, sans intérêt, 250.000 francs pour solder ses achats à Bône et à Constantinople, et ce, malgré les remarques du consul d'Angleterre. L'année suivante, il offrit des vivres et des bons chevaux, des comestibles de toutes espèces pour aider la République dans ses guerres contre l'Europe coalisée. Il accorda les facilités aux bâtiments français pour l'enlèvement du blé et donna des ordres stricts aux Rais pour faire respecter le nouveau pavillon français.

(11): Par contre, l'article II du dit traité stipule: "Tous les vaisseaux du Roi ou de ses sujets tant grands que petits qui pourront aborder à Alger ou bien à quelque d'autre port de ce Royaume, quoiqu'il ait été d'usage dans les temps passés de payer dix pour cent de toutes les marchandises débarquées pour être vendues, n'en payeront pourtant, en vertu de cette paix que 5%..."

ne pouvaient contenir les sentiments anti-algériens de nombreux capitaines. Citons quelques exemples:

En 1620, opérant de concert avec la marine espagnole, sept galères françaises capturèrent quatre navires algériens et en coulèrent deux, dont un appartenant à Sulaymân Raïs. En 1629, une chaloupe algérienne ayant rencontré une barque à la Ciotat, lui demanda assistance sur la foi des accords en vigueur. Qu'advint-il? On massacra les Musulmans. Il en fut de même d'une tartane arraisonnée par un bateau d'Arles: l'équipage vendu, se trouva sur les galères. Les faits furent si flagrants et les procédés si révoltants, que le consul Durand dut rappeler à MM. du Commerce de ne plus couvrir les bâtiments étrangers sous quelques prétexte que ce puisse être. "Il faut entrer, dit-il, dans les raisons d'autrui avant de mettre les fers au feu. Votre tranquillité en dépend. Les Algériens ont trouvé deux cents bâtiments français à la mer sans seulement leur demander le passeport quoique tous les bâtiments portugais qu'ils ont pris, ils les avaient trouvés avec pavillon français. Ils ont donné du biscuit et de l'eau à plus de vingt qui en manquaient. Ils ne s'en sont plaints qu'à moi. Plus de vingt qui leur ont tiré des coups de canon et tué du monde, entre autre, le commandant de "La Charente" qui tua cinq hommes. Il y a onze mois, au plus honnête des corsaires d'Alger, le plus brutalement du monde, lequel cependant quoique avec un vaisseau de quarante canons et trois cents hommes ne tira pas un seul coup".

Aux actes de piraterie, s'ajoutaient ceux de la trahison et de l'abus de confiance.

En 1717, un vaisseau avec passeport et patron français, nolisé par l'entremise du consul et de quelques hommes d'affaires, emmena d'Alger des pèlerins à la Mecque avec leurs effets. En mer, le capitaine changea de cap et alla en Sicile vendre les malheureux passagers tout en s'emparant d'une partie de leurs biens. De là, il regagna la France. 'Al Pacha intervint, signalant que "ce fait n'étant point tolérable, par rapport à l'ancienne amitié...". Huit mois passèrent sans nouvelles des captifs. Le De en vint à la mesure conservatoire: deux vaisseaux algériens rencontrèrent en mer, une barque française sur laquelle étaient dix huit Espagnols, lesquels ont été amenés à Alger. "Nous les avons tous mis en dépôt avec leurs effets, dans le parc, et il ne leur sera fait aucun mal, néanmoins, nous les garderons jusqu'à ce que nos gens soient revenus à Alger avec tous leurs effets"(12).

Une affaire identique se produisit en 1770. Un bâtiment français capitaine Gourdin, chargé d'effets appartenant aux Algériens, au BEI de Tunis et à plusieurs de ses sujets, fut arrêté par les Russes près des côtes de Amurée, sur les ordres du Comte Orlon. "On eut des soupçons que le capitaine Gourdin avait pratiqué des manoeuvres suspectes pour livrer volontairement son bâtiment aux Russes. Il fut accusé, par les Algériens et les Tunisiens d'avoir détourné, à son profit, des effets confiés à lui par les nolisataires".

(12): A.N.Marine B7/49, pp. 515-516, Lettre du Dey du 15 mai 1717.

Arrêté et interrogé, son procès passa devant l'Amirauté de Marseille. Il fut reconnu coupable d'avoir livré son bâtiment et d'avoir gardé, sur lui, les effets des Algériens et des Tunisiens (13).

Vers le milieu du XVIII^{ème} siècle, les incidents furent si courants qu'on dut prendre à Alger des mesures de coercition. Un jour, c'était le chevalier de Vertieux qui, avec une frégate du Roi "passa sur le corps d'un chébec algérien armé de quarante hommes dont il ne voulait sauver personne". En 1740, une galère espagnole s'empara, devant Toulon, d'un chébec algérien. En 1748, un capitaine de Saint Malo, commandant le vaisseau "Le Tavignon", rencontra deux chébecs algériens du côté de Velez-Malaga, tira sur le canot algérien, ce qui provoqua un combat de quatre heures (14).

Le capitaine Prépaud qui avait attaqué un bâtiment algérien, en dépit des réserves de son équipage, et blessé des marins, fut conduit à Alger et battu à mort. Malgré le triste sort réservé à ce dernier, la lettre du consul aux Echevins dit que "la rupture avec les Algériens pouvant être très dangereuse pour le commerce, il est de la prudence de l'éloigner autant qu'il est possible" (15). Deux ans plus tard, une galiote algérienne, commandée par Saïd Raïs, fut enlevée dans les parages de Gibraltar par des navires français et conduite en France.

Le Dey en témoigna sa surprise au vice-consul Germain puis retint au port d'Alger les bateaux français jusqu'à la restitution et l'arrivée de la dite galiote. Il accorda vingt jours à la France pour renvoyer le bâtiment et l'équipage. "La détention, écrit le consul, excitait beaucoup de murmures parmi la milice". Comme il fallait radouber la galiote, son retour fut retardé et le consul ne faisait qu'informer le Dey et le Wâkil al hardj des soins qu'on avait eus du Raïs et de ses hommes et des ordres donnés par Sa Majesté, pour les habiller à ses frais. Une gratification leur fut promise "pourvu qu'à leur retour, ils rendissent un compte exact du traitement qu'ils avaient éprouvé suivant la déclaration qu'ils en avaient faite et signée, en présence du commandant du port".. Enfin, en mars 1756, la galiote était de retour à Bidjâya. Le Dey autorisa le consul à faire partir quatre bâtiments français détenus depuis l'enlèvement de la galiote (16). L'incident en mer recommença en 1764 et le Dey eut recours au même procédé.

Un principe intangible guidait les responsables algériens en cas de tir sur un de leurs vaisseaux: si la victoire était au Raïs, la cargaison du navire adverse était confisquée. S'il y avait des blessés ou des morts, dans les rangs algériens suite au tir, les sanctions étaient plus graves. Le consul nous explique ce principe: "Un vaisseau français, expédié de Vannes, en Bretagne, pour la traite des nègres, se trouva face à face avec un bâtiment que le commandant prit pour un Salétin. Il eut l'imprudence de tirer le premier, mais le navire était algérien. Des soldats algériens furent tués..."

(13): A.N.Aff.Etr. B III - 10.

(14): A.C.C.M. Série J 1363, Lettre du consul Thomas, 16 novembre 1748.

(15): A.N.Aff.Etr. B III - 305, p. 72 (1753)

(16): A.C.C.M. Série 1365 (1755), Vallière, "Textes...", pp. 136-137.

Défait, le vaisseau français se trouva à Alger sans espoir d'en repartir. "Ce procédé, nous dit le consul Lemaire, sert de titre ici suivant l'usage... j'ai eu beau prier, solliciter et me replier en cent façons différentes pour parer ce coup, tous les efforts ont été inutiles et ont m'a répondu qu'on ne fait point ici pour les Français des lois différentes de celles qu'on observe pour les autres nations..."⁽¹⁷⁾.

En août 1751, le même Raïs rencontra, à la hauteur de Lisbonne, un vaisseau portant pavillon français. Ayant fait le signal habituel, pour procéder au contrôle, le capitaine lui répondit par un tir de canon à boulet. Hadj Mûssâ, voulant éviter l'incident, laissa le navire poursuivre sa route malgré les instances de ses marins et soldats qui tenaient à s'en rendre maîtres.

A Alger, la marine informa le consul de France de cet incident en lui rappelant que le Dey qui avait jusqu'alors interdit d'amener les bâtiments des nations amies, était résolu d'enjoindre, à ses marins, de se saisir des vaisseaux qui tireraient sur eux.

Les malentendus ou les agissements inamicaux occasionnaient des réactions contraires aux traités.

Un corsaire de la Régence arriva dans le port d'Alger en disant que, ayant relâché à Malaga pour demander une voile dont il avait besoin, le commandant n'avait pas voulu la lui fournir sans argent. Le Raïs prit le parti de quitter sa croisière.

Le jour même, arrivait à Alger un courrier d'Espagne sur lequel M. de Montegon, le chancelier du consulat était de passage. On ne permit pas au navire étranger d'entrer dans le port. Bien plus, on lui fit ôter sa flamme et on défendit à tout patron, sous peine d'être pendu, d'aller à son bord ^(17bis).

Comment réduire les incidents? Par quels moyens mettre fin à ces pratiques de capitaines provocateurs? Que faire pour déjouer les ruses des corsaires de Salé ou d'Espagne?

On suggéra au représentant de la France "que les chébecs algériens arboreraient une flamme rouge au bout de l'antenne d'armiton et que les vaisseaux ou frégates la placeraient au bout du même mât sous la girouette (...) qu'après ce signal, ils se mettraient en panne et tireraient un coup de canon pour l'assurer; qu'alors, les navires marchands pourraient attendre avec plus de sécurité les chaloupes chargées de les reconnaître" ⁽¹⁸⁾.

Et malgré un scepticisme partagé de longue date, la Régence et ses partenaires continuaient d'inclure, dans les traités, des clauses concernant des incidents en mer.

⁽¹⁷⁾: A.N.Aff.Etr. B III - 305, p. 37, Lettre du consul à MM. du Commerce.

^(17bis): *Venture de Paradis, Alger...*, R.A., 1897, p. 81.

⁽¹⁸⁾: Vallière, "Textes...", p. 83.

Déjà, en 1628, le traité algéro-français stipulait dans son article II que: "Lorsque des navires d'Alger se rencontrent avec les Français, s'étant reconnus, se donneront des avis réciproques comme vrais et bons amis".

Comme cette clause resta un vœu pieux et que les incidents provoqués ou non empoisonnaient les relations entre les deux pays, on n'omettait jamais, dans les accords conclus, de mentionner la conduite des capitaines ayant affaire aux Raïs.

L'article IV du traité de 1689 précise: "Les vaisseaux français ayant reconnu et parlementé avec les vaisseaux d'Alger, si tels vaisseaux français combattent et sont agresseurs, étant pris, seront esclaves ainsi qu'il est porté par le commandement du Grand Seigneur".

Tandis que l'article VII dit: "Les vaisseaux armés en guerre à Alger et dans les autres ports du royaume, rencontrant en mer, les vaisseaux et bâtiments naviguant sous l'étendard de France et passeports de l'Amiral conformes à la copie qui sera transcrite à la fin du présent article, les laisseront en toute liberté continuer leur voyage sans les arrêter, n'y donner aucun empêchement et leur donneront tous les secours et assistance dont ils pourront avoir besoin... et réciproquement, les vaisseaux appartenant aux armateurs particuliers de la dite ville et royaume d'Alger qui seront porteurs des certiïcats du consul français établi dans la dite ville d'Alger desquels passeports et certiïcats la copie est ci-dessous transmise."

La convention franco-algérienne du 16 janvier 1764 consacre une large place à ce problème de rencontre de navires des deux pays.

En cas de rencontre de vaisseaux algériens et français en mer, s'ils se font réciproquement du mal contre ce qui est porté par le traité, on examinera, après vérification des faits, qui est responsable. Si c'est l'Algérien, le Dey le fera châtier rigoureusement, si c'est le Français, il sera transmis au consul qui le fera châtier (19). Mais en cas de combat? La Régence ne s'en formalisera pas et ne fera aucun mal ni aux résidents français, ni à ceux de la Compagnie d'Afrique (20). Même s'il y a mort d'hommes, on se contentera d'examiner qui, du capitaine français ou du capitaine algérien a tort pour châtier rigoureusement le coupable. Si c'est le Français, la cour de France le punira. Alger remettra au consul, le capitaine, son bâtiment et sa cargaison (21).

Avec les autres Etats maritimes, les accords passés copient dans le fond et dans la forme, les traités franco-algériens: ne pas causer de dommages, se témoigner réciproquement toute l'amitié, toutes sortes de civilités, éviter de ne causer à l'autre ni retard, ni dommage...

(19): Article II.

(20): Article IV.

(21): Article VI. La Convention de 1764, voir A.N.Aff.Etr. B III 322.

3-Navires algériens dans les ports d'Europe.

Alger, les ports de l'est et de l'ouest du pays recevaient des navires de toutes les nations, y compris ceux des pays avec lesquels la Régence était en conflit.

Alors que l'histoire ne mentionne aucun fait notable se rapportant au séjour des bâtiments étrangers ici, quelques incidents se produisaient de temps à autre à Marseille, à Toulon ou ailleurs. En 1749, le Dey fit remarquer au consul Lemaire qu'on avait voulu ôter le timon aux chébecs de la Régence, pendant leur relâche dans la rade de Toulon en lui faisant observer, qu'aucun bâtiment français n'avait été assujéti à cet usage dans le port d'Alger.

L'admission des navires algériens était soit entière soit soumise à des restrictions, selon les états et les circonstances.

L'article VIII du traité de 1689 stipule à cet effet: "Les vaisseaux de guerre et marchands, tant de France que d'Alger seront reçus, réciproquement, dans les ports et rades des deux royaumes et il leur sera donné toutes sortes de secours pour les navires et les équipages en cas de besoins, comme aussi il leur sera fourni des vivres et agrès et, généralement, toutes autres choses nécessaires en les payant au prix ordinaire et accoutumés dans les lieux où ils auront relâché".

L'Autriche, par ses traités de 1727, 1733 et notamment de 1748, autorisa les Algériens "à se réfugier avec leurs navires dans tous les ports de Toscane".

L'Espagne, par contre, faisait une distinction entre les motifs d'entrée dans ses ports.

"Les navires algériens sont reçus dans tous les ports et rades d'Espagne en cas de panne, tempête ou fuite devant un ennemi. Ils y recevront aide et assistance mais en dehors de ces cas, c'est-à-dire, pour le commerce et l'approvisionnement, seuls, les ports d'Alicante, Barcelone et Malaga les accueilleront. Ils n'y resteront que le temps nécessaire (22).

Quant au Danemark, s'il obtint en 1746, toutes les facilités pour ses navires, il n'en accorda aucune aux bâtiments algériens. Il en fut de même du Portugal en 1813.

4-Visites de navires en pleine mer.

Un des principes défendus, sans faiblesse, par Alger, était la "liberté de navigation et d'arraisonnement" d'autant plus que la Régence détenait les conditions du contrôle: la vocation maritime et les navires.

(22): Article III du traité de 1786.

Ce droit n'était pas spécifique à Alger. Les autres nations maritimes en jouissaient et en abusaient même (22bis). La visite des bâtiments avait pour objet de constater leur pavillon, leur neutralité et leur cargaison, surtout en période de guerre (23).

L'accord franco-algérien de 1628 ouvrait aux Français des comptoirs sur la côte de la Régence et leur faisait obtenir la protection pour les corailleurs. Quant aux Algériens, ils obtenaient "le droit d'examiner le connaissance des navires français "ce qui était bien leur reconnaître le droit de contrôle.

L'amiral Ruyter vint à Alger, le 22 mars 1662, à la tête de neuf vaisseaux de guerre et en compagnie de députés envoyés de la part de MM. les Etats. Leur mission consistait à obtenir une trêve qui, d'ailleurs fut conclue le 26 pour neuf mois. Un des principaux articles était que la marine de la Régence aurait "droit de visiter les vaisseaux hollandais et d'en enlever les biens de leurs ennemis en payant le port au pilote, que les vaisseaux marchands hollandais ne pouvaient transporter que des Flamands, des Français, des Anglais et des Allemands, sous lesquels sont compris les Suédois, les Danois, les Norvégiens et tous les autres peuples d'Allemagne et que, s'il s'y trouvait des personnes d'une autre nation, soit voyageurs soit marchands, qui ne fussent pas au service du vaisseau, ils seraient estimés de bonne prises" (23bis).

Comme l'usage du faux pavillon se généralisa, surtout en Méditerranée, les Rais se plaignaient de rencontrer partout la bannière de France. Les visites s'avéraient indispensables. Mais on accusait les marins algériens de vol, de brutalité, d'agression et de sauvagerie. Les griefs à l'encontre des Rais préoccupaient les chancelleries d'Europe. Si on ne contestait par le contrôle en lui même, on déplorait la façon dont il était mené.

Aussi, les négociateurs de traités s'attachèrent-ils à "l'humaniser".

L'article VII du traité de 1689 préconise "d'envoyer seulement deux personnes dans la chaloupe, outre le nombre de matelots nécessaires pour la conduite et de donner ordre qu'il n'entre aucun autre que les dites deux personnes dans les dits vaisseaux sans la permission expresse du commandant".

(22bis): C'était le cas de l'Espagne. Le mémoire de l'ambassadeur de France, Du Fargis, en 1626, cité par La Roncière (Histoire... IV 427) dit "qu'en Espagne, nos vaisseaux sont confisqués pour les plus futiles prétextes. Ont-ils un pilote hollandais? Sont-ils de fabrication hollandaise? Portent-ils du blé? Tout prétexte est bon pour s'en saisir!"

(23): Lors de la guerre franco-autrichienne (1701-1703), les escadres françaises arrêtaient et fouillaient les navires vénitiens qu'elles rencontraient, craignant qu'ils ne fussent au service de l'ennemi pour transporter des armes, des munitions et des vivres aux troupes autrichiennes qui stationnaient en Italie.

(23bis): Dapper, Description de l'Afrique, pp. 182-183.

Ces conditions ayant paru trop dures à MM. Les Etats, Ruyter revint de nouveau à Alger, vers la mi-juin 1662, pour renégocier mais les Algériens refusèrent la franchise entière des navires hollandais.

L'usage de la chaloupe (pour éviter l'abordage), le contrôle confié à deux hommes pour monter à bord, "qui seront tenus de s'en aller aussitôt que le capitaine leur aura montré son passeport", tels sont les points sur lesquels insistaient tous les traités conclus avec Alger (24).

Le traité de paix et d'amitié algéro-américain, signé le 5 septembre 1795, stipule, article IV: "Les croiseurs algériens recevront des passeports qui leur seront remis par le consul des Etats Unis. Ils ne pourront envoyer que deux hommes examiner les passeports à bord des navires de commerce qu'ils rencontreront" (24bis).

Très souvent, le contrôle se passait correctement. En mars 1749, le paquebot "Le Prince" venait de quitter Lisbonne lorsqu'il fut capturé par les Algériens et conduit dans un de leurs ports. Il y resta quelques temps. La raison en était que "le capitaine nommé sur les documents n'était pas à bord et que l'argent et les bijoux appartenaient à des Juifs". Cependant, l'équipage fut bien traité et ne fut point dévalisé. Après maintes tractations, le navire put reprendre son voyage et le 7 mai, il mouilla à Plymouth (24ter).

5- Le passeport.

La navigation était impossible sans passeport. Chaque nation maritime voulait reconnaître sur les eaux, ses amis, ses ennemis et les neutres. "De tout temps, écrivait Dey Muhammad à Rouillé le 1^{er} décembre 1749, ça a été la règle parmi nos capitaines qu'il est impossible de laisser aller un bâtiment marchand rencontré sans avoir examiné son passeport".

Voyager sans ce document, c'était s'exposer au pire des risques. En 1692, le vaisseau français "De La Roche" s'empara d'un petit bâtiment algérien dont l'équipage fut envoyé à Toulon. Louis XIV avait estimé que la prise était bonne "puisque le navire n'était pas muni d'un passeport du consulat de France, suivant le traité" (25). Les Algériens capturèrent, en 1814, le navire espagnol "San José" parcequ'il ne portait ni signe ni le Royal passeport.

De leur côté, les Raïs algériens se plaignaient souvent des capitaines français qui ne se laissaient pas visiter parce qu'ils n'avaient point de passeport de l'Amiral, ou que leur document avait bien expiré.

(24): Exemple:

- Article 3 du traité avec Venise (1763)
- Article 4 du traité avec le Danemark (1746)
- Article 4 du traité avec Hambourg (1751)
- Article 2 du traité avec l'Espagne (1786)

(24bis): Dupuy, Américains et Barbaresques, p. 344.

(24ter): Playfair, Episodes..., R.A, 1878, pp. 407-408.

(25): A.N.B2/87 (1692), Lettre au sieur Dusault, Sur le défaut de passeport, A.G.G.A., Série A (1 A 73 n° 1335)

Pour freiner les contestations qui alourdissaient le contentieux, on faisait parvenir à Alger, des modèles de passeports.

Le 28 octobre 1751, un paquebot anglais amena ces nouveaux documents et que la Grande Bretagne devait donner à ses bâtiments (26). Les archives du consulat de France à Alger nous ont conservé une demande du consul invitant le chancelier à payer, au grand écrivain de la Régence, le prix des passeports expédiés par le Dey "destinés aux bâtiments employés pour le service des troupes du Roi qui sont en Corse" (27).

Les envois de modèles se faisaient régulièrement. En 1760, on en réclama vingt "pour être remis aux corsaires d'Alger" (28), ce qui prouve, encore une fois, que la course et le contrôle d'Alger étaient reconnus.

Ces expéditions étaient entourées de précautions que n'expliquent que les vicissitudes de la navigation à l'époque: "...J'en joins ici, dit un responsable au consul, une vingtaine que vous recevez par duplicata. Dans un autre paquet, j'ai jugé cette précaution nécessaire à cause des risques actuels de la mer et en cas qu'un des deux envois vint à manquer".

Avec le changement de régime en France, il fallait prévoir, pour prévenir des incidents, l'envoi à Alger, de nouveaux spécimens de passeports. C'est ce que fit le Ministre des Affaires Etrangères, Le Brun. "Je m'empresse, écrit-il à MM. du Commerce, de vous annoncer, citoyens, que je fais passer à Toulon, les paquets qui contiennent le modèle des nouveaux congés maritimes dont la délivrance aux bâtiments de commerce doit avoir lieu au 1^{er} juin prochain. J'en adresse un nombre suffisant à chacun de nos consuls, auprès des puissances de Barbarie et je les chargerai d'en faire la notification "(29)

Une fois parvenus à Alger, le chancelier remettait aux Rais un exemplaire imprimé en blanc des passeports délivrés dans les ports de France aux navires marchands. Le but de cette opération consistait à donner aux corsaires, les moyens de constater l'identité des bâtiments arrêtés par eux et qui se disaient français. On confrontait alors les deux documents.

Cependant, la détention d'une telle pièce n'excluait pas les incidents. Il y avait parfois, quelque différence entre les expéditions faites aux amirautés et les modèles dont les Rais algériens étaient munis. D'où les nombreux motifs de discussions aboutissant la plupart du temps à l'arraisonnement des bateaux. Il arrivait aussi aux capitaines européens de confondre le passeport de l'Amiral avec de simples certificats délivrés par

(26): A.C.C.M. Série 1365, Lemaire, Journal

(27): A.G.G.A. Série A (1 A 67), Alger, 22 juin 1758. Cinq modèles avaient coûté 375 pataques.

(28): A.N.Aff.etr. B1/5, Lettre du 7 janvier 1760.

(29): A.C.C.M. Série B/88, Lettre du 3 mai 1793.

les consuls de la nation en poste dans l'Empire ottoman, et qui ne prouvaient rien aux yeux des Algériens.

Pour le Dey, le passeport était une chose trop importante et ni le doute, ni la ruse et ni la mauvaise foi ne devaient y suppléer. En mars 1791, on présenta à Alger, le nouveau pavillon français. Le Dey promit de faire respecter le nouveau drapeau par ses marins "pourvu, dit un rapport français, que nos bâtiments fussent munis de passeports en règle"⁽³⁰⁾. Aux yeux du Dey, la légitimité de la navigation tenait moins au pavillon qu'à la régularité du passeport.

Une autre source de malentendus, toujours au sujet des passeports, était la langue dans laquelle étaient rédigés ces documents. La plupart des Rais ne lisaient pas le français ou l'anglais. En réponse à une lettre de Napoléon, protestant contre l'arraisonnement de deux bricks français, le Dey Mustapha Pacha dit: "Je vous avertis que mes Rais ne savent pas lire les caractères européens. Ils ne connaissent que le passeport d'usage et pour ce motif, il convient que les bâtiments de la République Française se fassent quelque signal pour être reconnus par mes corsaires" ⁽³¹⁾.

Il n'y avait pas que la non possession ou la non conformité qui amenaient le navire à l'arraisonnement. Le trafic des passeports irritait à l'extrême les dirigeants d'Alger. Ils y voyaient une atteinte grave à leurs intérêts.

Le Dey délivrait au commerce français un certain nombre de passeports, conformément aux dispositions des traités. Or, il arrivait qu'on en prêtait à des navires italiens ou autres, ce dont le gouvernement algérien se plaignait toujours. La paix existait entre les deux pays, la France n'avait pas à couvrir des bâtiments étrangers. Sur ce point, deux thèses s'affrontaient:

- Pour la Régence, dans le traité de 1666, les Algériens n'ayant renoncé à leur droit de visite qu'en faveur des bâtiments français, il importe que les autres navires ne s'abritent pas sous le pavillon de France. Il fallait veiller donc à ce que les congés délivrés dans les ports français marquent sans équivoque, la nationalité des vaisseaux.

- Pour la France, cette clause était humiliante en vertu d'un vieux privilège, restauré par Henri IV. La Porte admettait que tout navire chrétien, fut-il espagnol ou toscan, était à couvert s'il abordait la bannière fleurdelisée. Et comme Alger n'était pas La Porte...! L'usurpation du pavillon français par des étrangers était jugée, ici, avec beaucoup de rigueur.

(30): A.N.Aff.Etr. B 1/5. Lettre du 7 janvier 1760.

(31): Leynardier, Histoire de l'Algérie, p. 117.

Les passeports français se vendaient publiquement en Hollande (32). Des Hollandais, pris par des Algériens "ont tous donné avoir des passeports de M. Amiral [de France] ce qui est préjudiciable à la nation et au service du Roi", confirmait une note de Seigneley. Les passeports étaient aussi délivrés abusivement par les consuls (33).

Les capitaines européens brouillaient les cartes; aux Raïs d'Alger donc, de les débrouiller. Rentrant d'une croisière, un Raïs déclarait qu'une polacre anglaise, venant de Mahon, s'empara d'une tartane française, dans le port de Bône (Annâba) où elle chargeait du blé. La polacre était montée par un génois et quarante hommes d'équipage, dont la plupart, sujets de la république. Le capitaine naviguait à la faveur de deux passeports, l'un de Gênes, l'autre de Mahon "desquels il se servait alternativement suivant les circonstances"(34).

Un des principaux centres de trafic de passeports était Livourne. Falsifications de documents, faux en écriture, substitution de noms et de qualités, tout se pratiquait, moyennant de l'argent. Une lettre de Livourne fait savoir que "plusieurs bâtiments de Vénitiens, chargés de blé, venant de Levant, ont des polices pour Livourne qu'ils changent ensuite pour Lisbonne et pour Barcelone" (35).

Le Dey Muhammad ibn Bâkir fit connaître à Maurepas, Secrétaire d'état à la Marine, le 4 novembre 1748, l'incident suivant: "L'un (de nos navires) rencontra une barque avec pavillon et passeport de France sur laquelle, ayant eu quelques soupçons, il la conduisit ici, où elle fut examinée par les anciens en présence de votre consul. Elle fut reconnu génoise et son passeport faux, ce qui la fit confisquer"(35bis).

Le Raïs Sulaymân, ancien capitaine du port, arrêta en 1788, sur les côtes d'Espagne, une tartane française chargée de tabac. Quel ne fut pas son étonnement de constater que, le commandant en était génois et l'équipage vénitien et ragusin. Le passeport délivré au commandant, daté du mois d'août 1788, portait la mention "appelé à s'établir à Port Vendres". La tartane fut déclarée bonne prise, "car le passeport a été donné bien légèrement par le commissaire de port Vendres" (36).

Plusieurs tentatives furent entreprises afin d'enrayer le trafic. Pour calmer les protestations des Algériens et les inquiétudes de la "nation française", on prenait, outre-Méditerranée, et de temps à autre, quelques décisions qui ne répondaient pas toujours à l'attente des responsables d'ici.

(32): A.N.Marine B7/5 f° 25 v°.

(33): A.N.Marine B7/58, f° 491-492-513.

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

(35): A.N.Marine B7/9, f° 32, Lettre du 23 mars 1711.

(35bis): Plantet, Correspondance..., II, pp. 202-204.

(36): *Venture de Paradis, Alger...*, R.A., 1895, p. 310.

Seigneley, dans une lettre au consul Piolle, lui recommande de "faire connaître aux puissances d'Alger, que Sa Majesté emploie toutes sortes de moyens pour empêcher que les étrangers ne se puissent mettre à couvert par l'usurpation du pavillon français et pour châtier sévèrement ceux qui la favoriseraient. ce que vous leur pouvez justifier par l'ordonnance du 22 octobre 1686" (37).

Quand les Français s'emparèrent, en mai 1756, du fort Saint Philippe de Minorque, ils s'y trouvèrent un grand nombre de passeports en blanc, dont il avait été fait provision auprès du secrétaire du gouvernement de Minorque et de Gibraltar, afin d'être utilisés en Méditerranée. Les Français contresignèrent ces documents et les vendirent aux Sardes, Génois, Napolitains et Espagnols qui entreprirent de naviguer sous les couleurs britanniques. La Méditerranée se trouva ainsi sillonnée, sans grand risque, par les ennemis de la Régence (37bis). Il arrivait aux Raïs de rencontrer des équipages basanés et moustachus mais ne parlant point l'anglais...

Après chaque incident en mer, on s'efforçait de cerner davantage les difficultés. C'est ainsi que lors de la capture par les Algériens de la corvette Le Gerfault, la cour de Versailles fit parvenir au consul De Kerzy les directives suivantes: "J'ai recommandé, dit l'expéditeur, circulairement à toutes les Amirautés du Royaume, la plus scrupuleuse attention à ne délivrer à nos navigateurs que des passeports régulièrement conformes et intacts quant à leur forme... Je ne doute point que le vélin qui, par sa nature est moins susceptible d'accidents que le papier, ne soit préférable à ce dernier pour la principale pièce de bord de nos bateaux".

L'Angleterre recourut à une expédition: une pièce appelée passavant, signée du gouvernement anglais de Minorque, portait le seau de ses armes en cire rouge.

Mais l'indiscipline, la cupidité et les défis dont faisaient preuve bon nombre de capitaines amenèrent Alger et Paris à signer la convention du 29 mars 1790.

La lettre circulaire du comte de la Luzerne aux Chambres de Commerce du royaume, datée du 20 avril de la même année, nous en donne le résumé: "La condition principale de ce traité est l'observation exacte des règles relatives à la légalité du pavillon et la promesse formelle de ne point accorder de passeport français à des navires étrangers. Sa Majesté n'a point hésité à accepter une condition si juste et si conforme aux intérêts de notre navigation. Il sera prescrit en conséquence, aux officiers de l'Amirauté et aux Commissaires des classes, d'exécuter, scrupuleusement, tout ce qui leur est prescrit concernant la délivrance des congés et des rôles, l'examen des titres de propriétés des navires et la composition des équipages. Vous êtes sûrement aussi persuadés que moi, de l'utilité de ces précautions qui ont pour objet d'assurer, aux

(37): A.N.Marine B7/58, f° 514.

(37bis): Playfair, *Episodes...*, R.A., 1878, p. 427; Berbrugger, *Un Consul à Alger au XVIII^{ème}*, Bruce, 1763-1765, R.A., 1862, pp. 332-348.

Français seulement, les avantages de la navigation nationale et qui sont absolument nécessaires pour la sûreté du commerce dans la Méditerranée" (38).

Cependant, si le contrôle était souvent à l'origine des heurts ou des plaintes de capitaines peu coopératifs, il y eut des occasions où les Raïs surent se montrer magnanimes.

Le Chevalier d'Arvieux (39) eut à le constater et en fit part à la Chambre de Commerce de Marseille: "Vous savez déjà MM. de quelle manière ces corsaires en usent envers nos bâtiments qu'ils trouvent en mer. Rendez leur justice là dessus et faites maintenant ce que vous trouverez bon pour le bien de public [...] Ils usent très bien aussi avec tout ce qu'ils trouvent de français" (40).

Plus d'une fois, la souplesse des contrôles était justifiée par des situations inattendues: un voyage trop long, une bonne foi certaine, un arrangement... et le capitaine pouvait continuer sa route !

Un navire d'Alger rencontra un vaisseau français venant des îles d'Amérique. La visite se déroula dans l'amitié. L'équipage fut bien traité, malgré la présentation d'un congé "de la plus ancienne formule". Aux remarques qui lui furent adressées, le capitaine affirma qu'on ne distribuait point de nouveaux congés en Provence, lorsqu'il en partit pour entreprendre ce long voyage. Il fut autorisé à poursuivre son chemin (41).

6- La marchandise à bord

Il était donné aux Raïs, lors des contrôles, de découvrir sur des navires amis des chargements ennemis. Des bateaux français transportaient des marchandises italiennes. Mais il y avait un principe accepté par la plupart des nations et auquel Alger avait souscrit: "Le pavillon ami couvre marchandises et passagers ennemis", devenu: "Le pavillon ami sauve la marchandise ennemie".

En 1747, une tartane française, conduisant de Barcelone à Oran soixante dix soldats de recrues, fut prise et conduite à Alger. Le consul Thomas fit des représentations et on restitua le navire ainsi que les passagers et le chargement. La décision du Dey fit sensation à l'intérieur et à l'extérieur du Pays. L'on ne croyait pas qu'il ait jamais relâché des soldats destinés à la garnison d'Oran (42).

(38): A.C.C.M. Série 1875. La convention fut signée à Alger par Senneville.

(39): D'Arvieux fut consul à Alger en 1674-1675.

(40): A.C.C.M. Série J 1875, Lettre du 16 janvier 1675.

(41): A.N.Aff.Etr. B III - 41 (1718).

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

Les soldats espagnols ramenés à Alger déclarèrent au sieur Vidal de Narbonne, commandant du navire qu'ils étaient résolus à embrasser la religion musulmane plutôt que de se rendre à leur destination (Oran). Malgré ce pieux projet, le Dey, en vertu de ce principe, les fit embarquer.

"Les Algériens n'enlèvent jamais sur les vaisseaux français les effets de leurs ennemis soit Italiens, Espagnols ou Maltais". Reconnaît un document de l'époque (43). En contre partie, le pavillon français devait leur répondre de tout ce qui était embarqué pour leur compte.

Les faits devaient parfois les décevoir. Deux violations des traités par l'Espagne, en 1775, firent couler beaucoup d'encre.

A- L'affaire du brigantin "Le Barthélémy".

Le capitaine Jaufret, d'Agde, commandant le dit brigantin, venait de Tripoli, via Malte. Arrivé à Barcelone, avec un chargement d'orge, un coup de main espagnol l'attendait. Parmi les passagers du brigantin, il y avait cinq musulmans: Mamet de Candie, Baba Hamet et Baba Caneni de Smyrne, Quara Mamet d'Alger et 'Alî de Tripoli. C'étaient des subrécargues, mais inscrits et tous leurs papiers en règle. Ils furent cependant arrêtés "et conduits dans la prison la plus dure de la ville".

Le consul obtint, par ses instances, la remise du bâtiment, du chargement et des papiers, mais ne réussit pas à faire libérer les cinq malheureux. "Ils sont toujours enfermés, dit un mémoire pour le Conseil du Roi (de France), dans les prisons et où le sieur Aubert, consul de France, cherche à les consoler de leur détention autant qu'il peut dépendre de ce consul".

L'acte fut jugé à Paris, "attentatoire à l'honneur du pavillon et contraire au droit des gens. Les Espagnols n'ont rien respecté dans cette entreprise, la passion la plus vive les a aveuglés. Ils se sont transportés sur le bâtiment contre les prescriptions d'une convention franco-espagnole et sans la présence du consul". L'arrestation des cinq passagers fut stigmatisée avec force: "Le droit des gens, la foi des traités, l'usage constamment suivi en Europe et dans la Méditerranée" devaient les mettre à l'abri de cette violence. Les traités entre états ont toujours prescrit que le pavillon ami sauve la marchandise et les passagers ennemis (44).

Les Algériens étaient fondés à regarder la garantie du pavillon comme un droit assuré par les traités avec les puissances de l'Europe. Comme ils l'avaient de tout temps respecté, ils en espéraient la réciprocité. Même les Espagnols avaient bénéficié de cet avantage et, en mer et dans les ports de la Régence. Leurs marchandises embarquées sur des bateaux français ne furent jamais inquiétées par les Musulmans. Lors des contrôles de navires français, les passagers espagnols ne subirent aucune violence.

(43): A.N.Aff.Etr. B III - 10, f° 24.

(44): A l'exception toutefois des marchandises de contrebande et des gens armés.

Dans cette affaire, les Français craignaient, avant tout, les représailles qui "seraient d'autant plus fondées que les Barbaresques pourraient faire aux Européens le reproche de leur avoir donné l'exemple d'une pareille infidélité" (45).

B- L'affaire de la "Septimane"

1775! La tension avec l'Espagne était à son comble. La Régence s'attendait à une agression et réclamait à La Porte des armes et des munitions.

On affréta un bâtiment français, pour 6.000 livres, afin de faire le voyage à Constantinople. En septembre, la "Septimane" arrivait à Alger.

Pour dérouter les agents espagnols, on fit courir le bruit que le navire allait emmener un ambassadeur algérien et sa suite puis le ramener avec les présents du Sultan⁽⁴⁶⁾. Seul, le consul de France, de La Vallée, était mis au courant du vrai but du voyage⁽⁴⁷⁾.

La France avait ses raisons de ne pas décevoir le Dey: il y avait les intérêts des Français établis à Alger et dans le Bastion, l'intérêt du commerce et de la navigation en Méditerranée, le devoir de ménager un Dey "juste, ferme et courageux, ami de la France et rebuté par les Anglais". Un parti pro-anglais s'agitait à Alger, pour qu'on fasse appel aux Anglais et leur donner ensuite les établissements exploités par les Français sur la côte est du pays.

Mais la France ne voulait pas indisposer l'Espagne! Quel choix prendre, s'il ne faut perdre ni Alger ni Madrid? On pensa recommander au chevalier de Saint Priest, ambassadeur à Constantinople, de s'opposer à l'embarquement des armes. Pouvait-il le faire (48)? Le commandant du navire refusa pareil chargement qui n'était pas à dédaigner (49). Sous la pression de Constantinople, le capitaine se laissa faire et s'engagea à garder le secret. Fallait-il escorter le navire par des bâtiments du Roi? C'était éveiller l'attention! Mais si les Espagnols confisquaient la cargaison, il fallait la payer aux

(45): A.N.Aff.Etr. B III - 11, N° 37, p. 92 (1775)

(46): Le transport des munitions de guerre considérées comme effets de contrebande était proscrit. C'était un principe de politique et de droit des gens.

(47): Pour acheminer des armes, le Dey fit appel aux Français et pas aux Anglais. L'amitié franco-algérienne, à cette époque, était solide et mutuellement bénéfique. Les relations entre les deux pays n'avaient jamais été aussi bonnes.

(48): En 1766, le Comte de Nergennec, avait bien tenté, lui aussi, de s'opposer à la décision du Sultan d'envoyer des bombes et des grenades à la Régence. Le capitaine français, nolisé pour tout autre chose, s'y refusa, mais la Porte exigea l'embarquement.

(49): Il s'agissait de 5.000 quintaux de fer en barre, 82 mâts, 500 quintaux de fil pour cordage, 4.200 pièces de toile à voile. L'envoyé algérien n'était autre que Wakîl al Hardj Hasan.

Algériens ou entrer en guerre avec eux ⁽⁵⁰⁾. Cependant M. de Sartine avait tout prévu: si le bâtiment était arrêté, le Dey ne réclamera rien à la France.

Ce qu'on craignait arriva malgré toutes ces mesures. Entre Tunis et Alger, deux frégates espagnoles arrêterent le vaisseau et le conduisirent à Carthagène⁽⁵¹⁾.

7- Musulmans à bord des bâtiments anglais.

Dans les longues rivalités opposant Anglais et Français, les Algériens se trouvaient, malgré eux, exposés aux risques et aux dangers.

Leur présence sur les navires des uns ou des autres leur causaient souvent des préjudices, même quand ils avaient de bons rapports avec les antagonistes.

D'incident en incident, et de réclamation en réclamation, on trancha, par lettre circulaire, le cas des Musulmans se trouvant sur des bâtiments anglais.

S'adressant aux amirautés des ports de la Méditerranée, De Sartine rappela le fameux principe du pavillon et de la marchandise, et la nécessité de ne pas toucher aux biens des Algériens. "Vous n'ignorez pas, dit-il, Messieurs, que nos capitulations et nos traités avec le Grand Seigneur et les princes de Barbarie ont consacré la maxime que "la marchandise amie ne perd point cette qualité sur un vaisseau ennemi". Les Musulmans ont toujours observé avec fidélité cette disposition et Sa Majesté est résolue d'en maintenir l'exécution et de ne pas souffrir que ses sujets y donnent atteinte [...] Vous en joignez aux armateurs de la Méditerranée que dans le cas où ils viendraient à s'emparer des bâtiments anglais dont la cargaison appartient aux dits sujets du Grand Seigneur ou à ceux des Etats de Barbarie, ils aient à conserver intacte la cargaison entière ou la partie appartenant aux dits sujets et Etats..." ⁽⁵²⁾.

(50): Une lettre chiffrée de M.de Sartine à de La Vallée: Le Roi autorise le chargement, en fermant les yeux sur cette opération. M.de Saint Priest doit presser le retour du bâtiment. recommander au capitaine de mouiller à Tunis. Prendre langue avec M.de Saizie "pour savoir si les atterrages sur la côte d'Alger sont libres. Prévenir M.de Saizie de ce qu'il aura à faire dans cette occasion et le tenir bien au courant de tous les mouvements des vaisseaux espagnols. Le plus grand secret est de rigueur. L'affaire est délicate... Le capitaine n'entrera à Alger qu'avec précaution et un bon vent".

(51): Ironie du sort! En juillet 1791, le nouveau Dey Hasan voulant affréter un navire pour transporter un ambassadeur à Istantûl afin d'obtenir l'investiture du Sultan et y ramener armes et munitions et pendant qu'on préparait une frégate à Toulon, l'Espagne se fit agréer et se chargea de la mission. La hâte des Espagnols de venir à Alger décida le Dey de ne plus attendre le bâtiment français.

Sur l'affaire de "La Septimane": bref récit de al Zahhar, Mudhakkirât, p. 34; Plantet, Correspondance, II, p. 329; Le récit avec détails: A.N.Aff.Etr. B III - 11 f° 161 à 170-177, v° f° 22.

(52): A.N.Aff.Etr. B III-14 f° 148, Lettre du 15 juillet 1778. Archives de la Marine de Toulon, 1 A 1/86, f° 136 (1er mars 1779).

8- Nationalité des gens à bord.

Deux surprises attendaient les Raïs lors des contrôles de navires étrangers en mer: des Français sur des navires ennemis et des étrangers ennemis de la Régence avec passeports français. Il ne s'agit pas d'innocents voyageurs couverts par le principe dont nous avons parlé, mais de soldats et de matelots.

a) Français sur des bâtiments ennemis :

Beaucoup de Français servaient, par idéal ou intérêt, sur des navires ennemis de la Régence. Au contrôle, ils se faisaient passer pour des passagers. Loin de tomber dans le piège, les Raïs, informés ou apprenant sur place la vérité, avaient la preuve tangible de la violation des accords ⁽⁵³⁾.

Les protestations d'Alger firent prendre à la Cour de Versailles certaines décisions.

Après l'aventure du Gigel, en 1664, les négociations de paix traînaient en longueur, en partie à cause de ce différend. Aussi, en 1666, Colbert facilita-t-il les choses à Trubert en lui annonçant: "Dans peu, il sera expédié une déclaration du Roi pour rappeler tous les matelots français employés au service des princes étrangers. Et l'on évitera autant qu'il se pourra qu'aucun sujet de Sa Majesté ne s'embarquera sur des vaisseaux des nations avec lesquelles ceux d'Alger sont en guerre, qui cependant exécuteront, je m'assure de bonne foi le traité" ⁽⁵⁴⁾.

Effectivement, un ordre du Roi déclarait "que ses sujets matelots pris sur des vaisseaux étrangers par des armateurs d'Alger et de Tunis ne seront pas rachetés des deniers de son épargne" ⁽⁵⁵⁾. L'ordre du Roi resta lettre morte. Aussi, le Dey Hadj Muhammad lança-t-il à Louis XIV cet avertissement le 23 septembre 1674. "Nous vous avertissons aussi que vos sujets naviguent avec les vaisseaux de Livourne, de Gènes, de Portugal, d'Espagne, de Hollande et de Malte. Si nous les trouvons dans les navires de nos ennemis, nous les prendrons, parce qu'ils se battent contre nos gens et en blessent et en tuent... nous ne les considérons plus comme vos sujets..."

Cependant, malgré ces dispositions, les Raïs mettaient la main lors des vérifications, sur des Français au service de l'ennemi. Les preuves furent si convaincantes que le consul d'Arvieux devait avouer: "Je suis toujours aux prises avec les puissances de ce pays sur le chapitre des Français qu'on prend avec les bannières de leurs ennemis" ⁽⁵⁶⁾. Et le problème eut droit à une clause lors de la signature du fameux traité de 1689.

⁽⁵³⁾: Au sujet des Français pris en mer sur des navires de Livourne, Gènes ou du Portugal, voir Plantet, *Correspondance...*, I, 72, 73, 75, 77, 78, 79.

⁽⁵⁴⁾: A.N.Aff.Etr. B1/115 doc. 69. Lettre du 12 novembre 1666.

⁽⁵⁵⁾: A.N.Marine B7/49, p. 274 (6 septembre 1666)

⁽⁵⁶⁾: A.C.C.M. Série 1350, Lettre du 16 janvier 1675.

L'article III précise que "tous les Français qui se trouveront dans les vaisseaux de guerre ennemis d'Alger et qui seront mariés et habitués aux terres des dits ennemis, étant pris dans tels vaisseaux, seront déclarés esclaves comme ennemis".

Sur les galères napolitaines ou sur les bâtiments génois capturés par les Raïs, il y avait presque toujours des sujets de Sa Majesté ⁽⁵⁷⁾. Chaque crise entre la Régence et la France se terminait par des négociations lesquelles abordaient le problème de ces marins ou soldats au service de l'ennemi.

Le traité de 1801, reprend ce problème: "Les Français saisis sous un pavillon ennemi de la Régence, ne pourront être faits esclaves quand même les bâtiments sur lesquels ils se trouveraient se seraient défendus, à moins que, faisant partie de l'équipage ou soldats, ils ne fussent pris les armes à la main"⁽⁵⁸⁾.

b) Etrangers avec passeports français :

Des matelots ou des agents d'un autre pays se faisaient remettre des passeports supposés qui leur permettaient de se faire passer pour des Français.

La rupture entre la Régence et la France en 1760 était due à un incident qui peut paraître banal, mais qui était jugé, à l'époque, d'une gravité exceptionnelle. Le sieur Philippe de La Pierre fut capturé sur un navire espagnol, muni d'un congé délivré par l'Amirauté de Marseille. Le consul de France l'ayant réclamé, le Dey opposa un refus. On alla aux renseignements et on apprit alors que ce faux Français était un vrai Espagnol, pilote, du nom de la Pedra...

Le Dey avait sans doute ses raisons quand il refusa de délivrer des passeports pour deux bateaux caprayois destinés à faire le trajet de Corse en Italie pour le service du Roi... à moins qu'ils ne fussent commandés par un Français ⁽⁵⁹⁾.

Que de fois pourtant, on avait interdit aux consuls et aux négociants français fixés à Gênes ou à Livourne "de favoriser les mascarades des Italiens, propriétaires des bâtiments et chargements que l'on envoie en Turquie et ailleurs comme appartenant à des sujets du Roi à la faveur d'un capitaine et d'un petit nombre de matelots français que, par l'autorité d'un consul, on fait embarquer sur ces bâtiments" ⁽⁶⁰⁾.

(57): A.G.G.A. Série A (1 A 68), mars 1759.

(58): Article VIII du traité du 7 nivôse an X (17 décembre 1801)

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

(60): A.N.Marine B 7/93.

9- Collusion avec les ennemis d'Alger.

Les relations entre la France et l'Ordre de Malte étaient très étroites. Aussi, l'appui militaire à la petite île était acquis de longue date. Cette aide servait à combattre les Musulmans en général et les Maghribins en particulier. Des lettres patentes autorisaient le grand maître à construire des galères à Marseille ou à faire venir de France des mâts, des vergues et autres pièces pour ses bâtiments (61).

Sous le pavillon de Malte, de nombreux Français furent engagés contre les Musulmans. Citons entre autres, le chevalier Paul et le bailli Suffren. La noblesse de Provence fournissait régulièrement d'importants contingents de chevaliers. L'ordre bénéficiait d'une implantation logistique appréciable.

A la bataille des Dardanelles, en juin 1656, c'est un Français qui engagea l'action sous un pavillon étranger. Le chevalier Paul participa à plusieurs coups de mains et transporta en Crête les troupes d'Almérigo de Modène en 1660. De nombreux capitaines de vaisseaux renforçaient les effectifs maltais. Inversement, lors de l'attaque de Gigel (1664), on y trouvait des chevaliers de Malte.

En mer, une entente et une assistance entre les deux marines avait pu causer des torts à la marine d'Alger. En 1728, une galère d'Oran fut repérée par un vaisseau du Roi, sur les côtes d'Espagne. Le capitaine de ce vaisseau la signala à des corsaires maltais qui en étaient à quelques distance. L'équipage, vingt six hommes, après avoir été conduit à Malte, fut envoyé à Marseille pour servir sur les galères du Roi, "à l'exception de deux qui sont restés à Malte. Le Raïs fut interrogé à Marseille" (62).

Mazarin laissa recruter, par des agents vénitiens, plusieurs centaines de marins français et donna de quoi équiper une douzaine de vaisseaux. Il livra au consul de Venise: quatre brûlots de l'arsenal de Toulon en 1645. L'escadre de F. de Nuचेze combattait sous la bannière de cette république, en 1646 (62bis).

Les Vénitiens trouvaient en France les fournitures militaires et le matériel naval qui leur manquait. L'arsenal de Toulon construisait pour eux des chébecs. Le duc de Praslin voulait faire croire qu'il ne s'agissait nullement d'un armement en guerre, et suggérait au consul "de ne pas se préoccuper des réclamations que les Algériens pourraient adresser à la France à cet égard" (63).

Concernant Oran qui fut reprise en 1732 par les Espagnols, les Algériens se plaignaient également de l'appui français en troupes et en matériel.

(61): A.C.C.M. Série B, f° 346 v° Lettre de 1612.

(62): A.N.Aff.Etr. B III - 24, Lettre de Durand, Alger 22 mai 1729.

(62bis): La Roncière, Histoire, V, pp. 243- 244.

(63): A.C.C.M. Série A A/85, Lettre du 30 mai 1786.

Entre 1732 et 1734, trois bâtiments français furent pris en mer par les Algériens. Ils portaient des secours. Le premier fut conduit à Alger, le 25 octobre avec un chargement de matériaux et provisions (64). Le second portait des munitions. Il fut à son tour ramené à Alger. Le troisième, quant à lui, était muni d'un passeport pour Gibraltar, mais il se rendait à Oran.

La réaction du Dey fut prompte et prit deux directions: les démarches diplomatiques et l'action corsaire.

Ibrâhîm Dey protesta auprès du Comte Maurepas, secrétaire d'Etat français à la Marine. "Il est vrai, lui dit-il, que pendant le siège d'Oran, un de nos corsaires ayant rencontré une tartane française chargée de chaux et d'autres choses propres à bâtir et sur laquelle était embarqué le chevalier d'Aregger la prit et la conduisit à Alger; que les papiers de la tartane et, en particulier, de ce chevalier ayant été examinés, il fut reconnu qu'elle allait à Oran, qu'ensuite, ce chevalier ayant été interrogé en présence de votre consul, répondit qu'il allait à Oran rejoindre sa compagnie [,] nous avons pris plusieurs esclaves d'Oran qui tous se sont trouvés français...

Si vous désavouez les faits, nous vous répondrons qu'il est impossible qu'un si grand nombre de troupes avec leurs officiers bien armés soient passés au service d'une puissance étrangère sans la participation de leur prince ou du moins de leur ministre"(65).

Au consul Lemaire, le Dey lança ce défi: "Je suis prêt à faire ce qu'il faut pour me défendre !".

Les opérations de course reprirent alors. Un bâtiment français fut capturé à Salé. Il était chargé de denrées pour Lisbonne et Cadix. Et une tartane génoise prise devant Fréjus (66).

L'ambassadeur de France à Constantinople, M. de Villeneuve, porta à la connaissance du Grand Vizir l'action des Algériens en Méditerranée. Il saisit également la présence, à Istambûl, du Grand Muphti d'Alger pour lui demander son concours. Mais au sujet des Espagnols envoyés à Oran sur des bâtiments français, le Muphti répondit qu'il s'agissait bien de soldats avec des armes et des munitions de guerre destinés à

(64): A.N.Aff.Etr. B III - 24, Lettres du consul Lemaire, 11 et 28 octobre, 10 novembre 1732.

(65): Plantet, Correspondance, II, 177-178.

Au sujet des militaires déserteurs d'Oran, Dubois-Thainville affirme que sur 105, il y avait 56 français (A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, t. 14).

(66): Pour faire libérer les passagers espagnols de la première prise, le consul B.Lemaire, proposa aux Algériens la restitution par l'Espagne des effets des sujets de la Régence ayant fait naufrage dans la baie de Gibraltar.

renforcer une place ennemie. Ils étaient donc de bonne prise suivant l'usage observé, même parmi les chrétiens⁽⁶⁷⁾.

10- Fuite organisée de captifs chrétiens.

Beaucoup de captifs travaillaient pour le compte de la marine. C'est à ce titre, que leur fuite intéresse notre sujet. Une fois dans le port d'Alger, certains capitaines préparaient et organisaient l'évasion des esclaves, le plus souvent dans le dessein d'enlever aux chantiers navals de bons artisans et techniciens. Et comme "l'opération se déroulait dans les parages du port ou dans la rade", la marine se sentait visée et réagissait.

S'il est trop long de faire l'historique de ces tentatives individuelles ou collectives, il est néanmoins utile d'en énumérer les plus sensationnelles ^(67bis).

En 1673, le capitaine Almeras, à la tête de huit vaisseaux de guerre, se présenta devant Alger, jeta l'ancre et se porta directement vis à vis du port et sous le canon de la ville. On lui demanda de s'éloigner, mais les esclaves, voyant les bâtiments sous le canon, tentèrent leur chance. Plusieurs réussirent leur coup⁽⁶⁸⁾.

On s'était demandé, en 1682, pourquoi le Dey avait saisi deux barques venues de Majorque avec leurs biens et leur équipage conduit en captivité. On apprit ensuite, que des prêtres séculiers et réguliers et d'autres esclaves, s'étaient enfuis sur une frégate envoyée de Majorque à cet effet⁽⁶⁹⁾.

Les gardes côtes d'Alger signalèrent, en 1731, un mouvement suspect d'une tartane qui faisait partie de la mission de Duguay. Elle parcourait la rade "fort près de terre, tantôt avec une voile, tantôt avec deux". C'était des signaux pour les esclaves dont deux s'étaient sauvés la veille et se trouvaient déjà sur les vaisseaux français ⁽⁷⁰⁾. En août 1748, un capitaine de chébec espagnol, nommé Spadilla, depuis trois ans dans les fers, servait le consul anglais, trouva le moyen de s'évader sur un navire vénitien ⁽⁷¹⁾.

Il faut remarquer que la chance ne souriait pas tout le temps aux candidats à l'évasion. Après avoir minutieusement préparé leur plan, ils se faisaient arrêter à la dernière minute dans nombre de cas.

(67): A.N.Aff.Etr. B III - 24, f° 99 (mai 1734)

(67bis): Sur ces évasions, leur préparation et leur exécution, Turbet-Delof, l'A.B., pp. 120-121.

(68): A.N.Aff.Etr. B1/115.

Plantet, Correspondance..., I, p. 70, Lettre de Hadj Muhammad Dey à Louis XIV.

Almérias fut envoyé à Alger pour demander des réparations. Sa mission fut un échec à cause d'une fuite d'esclaves.

(69): A.C.C.M. Série J 1351 (janvier 1682).

(70): La Condamine qui faisait partie de la mission reconnaît les faits, R.A., 1954, p. 367.

(71): Vallière, "Textes...", p. 71.

En 1748, quelques esclaves français et espagnols ayant rassemblé des armes, de la poudre et des biscuits dans un magasin de la marine "où ils avaient la liberté d'entrer" projetaient de se saisir d'un navire du port pour s'y embarquer et s'évader (72). Le plan se termina par un échec et une punition sévère.

Ces évasions répétées tendaient l'atmosphère et augmentaient les récriminations à l'égard des nations chrétiennes.

Signeley prit l'engagement de ne plus faire sauver des esclaves "aux rades d'Afrique par les chaloupes des capitaines français" (73). Avec des pressions et des représailles, les Algériens obtinrent plus. Même arrivés à la nage jusqu'aux bâtiments chrétiens, les captifs étaient rendus au gouvernement.

Lors de la visite de M.Revest, commandant le vaisseau du Roi "Le Content" devant Alger, l'officier déclara qu'il renverrait tous les esclaves qui viendraient se réfugier à son bord. Il accepta que "quatre chaloupes algériennes fussent mouillées de garde autour de son vaisseau (74).

M. Keppel, commandant une escadre anglaise arriva le 9 août 1749 à Alger avec plusieurs officiers. On lui demanda sur le champ trois esclaves qui s'étaient évadés dans un de ses vaisseaux. Il refusa. Le Dey lui fit dire que suivant le dernier traité, la cour de Londres avait renoncé au droit de donner asile aux fugitifs afin d'obtenir la fixation des droits de douane à 5% au lieu de 12%. A M.Keppel de choisir et M. Keppel consentit à renvoyer les captifs (75).

Un mémoire du Roi:

"Pour servir d'instruction au chevalier de Villarzel, capitaine de vaisseau, veut donner satisfaction aux Algériens en refusant l'asile aux captifs. Suite, dit-il, à plusieurs plaintes très vives de la part des puissances de Barbarie et principalement de celle d'Alger, concernant les esclaves qui, ayant été reçus à bord des vaisseaux de Sa Majesté, ont prétendu profiter de la sûreté qu'ils avaient acquise sous le pavillon du Roi [...] Il ne s'agit point en cela d'esclaves français mais d'esclaves en général. Etant leur bien, c'est le leur enlever que de favoriser ces sortes d'évasions et si, d'une part, il convient en

(72): A.N.Aff.ETr. B III - 303, cahier 101.

(73): A.N.Aff.Etr. B III - 305. Mais il se réserva le droit de ne point refuser dans les vaisseaux français ceux qui s'y sauveraient à la nage.

(74): A.N.Aff.Etr. B III - 305, pièce n° 20 (octobre 1748). La note ajoute "A la vue du vaisseau, plusieurs esclaves tentèrent de se sauver à la nage, mais le Dey n'a pas voulu les punir disant qu'il était naturel à l'homme de chercher sa liberté et qu'il en ferait autant. Un Espagnol, s'étant sauvé à la nage, la nuit, fut accepté. Cette visite coïncida avec l'arrivée des six Algériens d'Angleterre.

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

A.C.C.M. Série J 1365 (1749).

l'honneur du pavillon du Roi de ne point se départir de l'asile que les esclaves sont censés y trouver, il est important, d'autre part, d'empêcher qu'il n'y en ait qui viennent s'y réfugier"(76).

Il est intéressant de remarquer que les traités conclus au XVIII^{ème} siècle, entre la Régence et certains Etats d'Europe, obligent les capitaines de vaisseaux mouillés dans la rade de la capitale de rendre les captifs évadés, qu'ils soient découverts avant le départ ou à l'arrivée en terre chrétienne (77).

11 - Le salut du pavillon français

L'idée est d'origine britannique. Aux yeux des Anglais, la mer "par le droit de nature et des gens" n'est pas commune à tous. L'Angleterre en réclamait la souveraineté. Bien avant le XVII^{ème} siècle, tout navire étranger baissait pavillon devant les couleurs anglaises en mer du Nord. Le salut impliquait les honneurs de la mer, le droit de propriété exclusive et le droit de pêche et de navigation.

Au XVII^{ème} siècle, l'Amiral Blake reçut l'ordre d'exiger des vaisseaux de guerre hollandais, le salut du pavillon et de visiter les navires marchands. La loi du plus fort la réglait seule.

Louis XIV voulait, lui aussi, imiter les Anglais. "Sur terre et sur mer, à la Cour des rois comme à la surface des flots, la France prétendait que toutes les autres nations doivent lui céder" (78). Le Roi Soleil voulait être le maître de la Méditerranée. En parlant des parages de la Corse, il disait "mes mers m'appartiennent en souveraineté". En 1698, une ordonnance royale sanctionnait les modalités du salut.

Ordre fut donné à la marine royale "...qu'à l'égard des vaisseaux de guerre particuliers de Hollande, Venise, Gênes et des villes d'Alger, de Tunis et Tripoli, Sa Majesté veut qu'ils [ses vaisseaux] leur demandent le salut et qu'ils y forcent ceux qui le refuseront s'ils croient pouvoir le faire avec avantage" (79). En mai 1684, l'éventail des navires devant saluer le pavillon du Roi Soleil s'élargit encore: "le règlement de 1665 doit être appliqué et que le sieur chevalier de Tourville se le fasse rendre par toutes les

(76): A.N.Aff.Etr. B III - 305, p. 62 (mai 1752).

(77): Traité algéro-danois de 1746, article 11.

Traité algéro-hambougeois de 1751, article 11.

Traité algéro-vénitien de 1763, article 11.

Le gouvernement d'Alger prit une mesure efficace pour freiner les évasions. Obligation fut faite aux navires étrangers de mouiller loin du port.

Le neveu de Duquesne, venu à Alger en 1717, dit dans son Journal: "Quoique nos vaisseaux fussent mouillés à près de deux lieues de la ville, plus de soixante esclaves tentèrent de s'y sauver [...] sept sont arrivés, les autres furent noyés".

(78): La Roncière, Histoire..., V, p. 390.

(79): A.N.Marine B7/49, p. 604.

autres nations à l'exception des seuls Anglais". Et par l'ordonnance du 15 avril 1689, le Roi défendait à ses officiers, commandants de vaisseaux, "de saluer les premiers vaisseaux des autres puissances et leur enjoignait l'ordre d'exiger le salut et de les y contraindre par la force s'ils refusaient sur quelque mer ou côte que ce fut la rencontre".

Quelle fut alors la position de la Régence ?

Le Salut des bâtiments français dans la rade d'Alger fut théoriquement réglé par le traité de 1689. L'article 29 l'avait abordé: "Toutes les fois qu'un vaisseau de guerre de l'Empereur de France viendra mouiller devant la rade d'Alger, aussitôt que le consul en aura averti le gouvernement, le dit vaisseau de guerre sera salué, à proportion de la marque de commandement qu'il portera par les châteaux et forts de la dite ville et d'un plus grand nombre de coups de canon que ceux de toutes les autres nations, et il rendra coup pour coup."

Pour ce qui est de la mer, l'article dit brièvement que "pareille chose se pratiquera dans la rencontre des dits vaisseaux de guerre".

Mais dans la pratique, les choses se passèrent autrement. Les bâtiments d'Alger ne semblent pas avoir été disposés à reconnaître au Roi "cette souveraineté sur la mer" et le monarque s'y était résigné.

Une lettre au sieur Dusault fait le récit d'un incident survenu en mer: "M.de Blanc qui arrive à Toulon avec les vaisseaux du Roi "Le Sérieux" et "Le Fleuron" a rencontré sur le cap de Gatte, trois vaisseaux d'Alger qui se sont retirés à force de voile et n'ont ni salué, ni envoyé à bord quoi qu'on eut arboré le pavillon et tiré le coup de canon d'assurance. Je les aurais poursuivis et combattus sans les ordres parvenus que Sa Majesté a donné à tous ses officiers commandant ses vaisseaux de ne faire aucun trouble à ceux d'Alger qu'ils rencontreraient mais de les secourir..." (80).

(80): A.N.Aff.Etr. B2/87 (1692)

Chapitre XXI

LA PAIX PAR LES PRESENTS

Comment calmer l'ardeur de la marine d'Alger? La politique de la canonnière ne faisait que durcir les positions de la Régence. Le défi lancé aux grandes puissances, le rôle de plus en plus imposant joué par la marine dans la conduite des affaires de l'Etat et dans l'activité de la Méditerranée avaient contraint les adversaires à plus de souplesse: obtenir par l'argent ce qu'on n'a pu avoir par la force!

Les Etats les plus forts, les monarques les plus orgueilleux, les Papes, les Empereurs "qui ne parlaient qu'à Dieu", les Doges, l'Angleterre maîtresse des océans, les Etats-Unis, se décidèrent à parlementer et à courtiser les Deys et leurs Raïs et à s'en accommoder.

Après les avoir méprisés et combattus, on était heureux de leur plaire et de les satisfaire. On achetait cher leurs faveurs, car on s'aperçut que la paix était plus avantageuse que la guerre.

Les affaires de Marseille ne pouvaient bien marcher sans les bonnes dispositions d'Alger. Le consul Durand dut le rappeler plus d'une fois aux Echevins de la ville phocéenne: "Vous devez considérer Messieurs, que quoique cette place semble à charge au commerce, ne s'y faisant presque aucun négoce, que cependant d'elle dépend la sûreté du commerce de France et principalement de Marseille (1).

Main tendue, échange de présents, lettres amicales, manifestation de courtoisie, politique de la carotte pour faire oublier celle du bâton, telle fut la conduite des rois et princes chrétiens avec le gouvernement d'Alger.

1- Les présents

Pour dissiper les nuages dans les relations, créer de nouvelles dispositions dans les rapports, il fallait se connaître, se reconnaître, s'entendre, tisser des amitiés personnelles, multiplier les missions, nouer des relations d'affaires et saisir chaque occasion pour exprimer sa bonne foi et sa volonté de collaborer.

Puisque les traités conclus ne résistaient guère aux secousses politiques et aux malentendus, il fallait adopter d'autres moyens. Ainsi, aux échanges de coups se

(1): Grammont, Correspondance des Consuls, p. 59, Lettre du 18 octobre 1698.

succédaient des échanges de cadeaux. Les objectifs visés étaient la sauvegarde du commerce et de la navigation.

Après la débâcle française devant Gigel en 1664, Colbert remit au négociateur Trubert "six mille livres de fonds par le Roi pour être employés en présents en Alger, à ceux qui pourront davantage contribuer à l'affermissement de la paix et à une rupture avec l'Anglais et le Hollandais..." (2).

Dans leur correspondance, les souverains et les consuls en poste à Alger, justifiaient l'usage des présents comme "moyen de disposer favorablement ces gens là" ou pour maintenir l'amitié et la bonne intelligence entre les Français qui font le négoce et le trafic à Alger et les puissances du dit pays". On cherchait également "des assurances que la République aurait de sincères intentions de se conformer aux traités de paix et qu'elle ne donnerait à l'avenir aucun lieu de se plaindre". Les présents entretenaient les Deys et les puissances "afin de les mettre toujours plus dans les intérêts de la nation".

Calculs politiques et arrière-pensées n'échappaient à personne. "Les présents, dit une note du Comité de Salut Public, quoique destinés à nous frayer la route des négociations importantes, paraîtront être plutôt l'effet de notre générosité. Les moyens de communication entre les côtes de France et celles de Barbarie seront devenus plus sûrs et plus fréquentés". Souvent ces dons servaient à créer un climat favorable à la signature d'un traité de paix ou d'une transaction commerciale, tel l'achat de blé.

A - Présents de la France:

Contrairement à des affirmations souvent affichées (3), le Roi de France, ses Ministres, la Chambre de Marseille, les consuls en poste à Alger, plus tard la République, ne manquaient pas les occasions "de faire le plus de plaisir" aux dirigeants d'ici.

En 1629, au lendemain de la signature du traité de paix, Sanson Nappolon reçut la valeur de 18.041 livres d'étoffe "pour faire les dits présents suivant le dit ordre de la dite Majesté" (4). Un autre document concerne "le remboursement au sieur Lemaire [...]

(2): A.N.Aff.Etr. B 1 - 115, Lettre de Colbert, Paris 11 avril 1668, Une autre du 4 mai va dans le même sens.

(3): Dancour, Relation de voyage du sieur..., publié par J.P.Vittu, sous le titre "Document sur la Barbarie en 1680-1681", C.T. 99-100, 1977.

L'auteur prétendait que la France ne payait rien aux Algériens, (p. 318). M.Colombe, contre toute évidence, écrit que "les croisières que ces deux puissances (la France et l'Angleterre) organisèrent en Méditerranée, contribuèrent cependant au déclin de la course... D'autres pays, la Suède, la Hollande, les Etats-Unis achetèrent à prix d'or, la liberté de leur navigation" (Initiation à l'Algérie, p. 210).

Sur les présents des nations chrétiennes, *Venture de Paradis, Alger...*, R.A., 1897, pp. 89-94.

(4): A.N.Marine B7/49.

montant de la dépense faite par celui-ci à l'occasion de l'envoi d'une tartane à Alger, pour le bien du service [...] dépenses d'intérêt général pour entretenir la paix et pour le bien du commerce" (5).

Le négociateur Dusault "eut le soin de s'attacher par les présents tous les officiers du Diwân, sans en oublier un seul". Indépendamment des gratifications habituelles, il remit à chacun des grands écrivains "des chemises à la turque garnies de dorures et soies, des draps de Hollande, quatre paires de pistolets et huit barils de miel"(6).

En 1700, le consul Durand reçut les présents "à offrir au nouveau Dey, présents nécessaires de faire aux nouvelles puissances de la République [...] affaire importante dont le retardement pourrait devenir préjudiciable au commerce".

Louis XIV fit parvenir au Dey, en 1711, "vingt deux aulnes et demie de drap fin de différentes couleurs, et vingt aulnes d'étoffe d'or brochées"(7).

Quand la Chambre de Commerce tardait d'envoyer quelques objets de valeur, elle était appelée à l'ordre. Maurepas le dit aux Echevins de la ville: "Le sieur Durand m'a écrit, Messieurs, le 7 novembre [1724] que, n'ayant point encore reçu le fusil et la paire de pistolets que vous lui avez adressée (sic) pour le Dey d'Alger, il s'était dispensé de les donner attendant ce fusil et ces pistolets parce que c'est la partie qui doit faire le plus de plaisir à ce Dey. Si vous n'y avez pas pourvu, il est nécessaire que vous fassiez cet envoi, le plus tôt qu'il sera possible. Il marque que l'occasion de les donner aurait été favorable dans celle de lui faire compliment sur le caftan de Pacha que le Grand Seigneur lui a envoyé par un capigy Bachi, ce qu'il prétend n'avoir pu faire qu'en lui présentant un caftan d'étoffe d'or qu'il dit avoir acheté à son trésorier" (8).

Et dès l'annonce de la victoire algérienne sur les Tunisiens, en juin 1755, le consul accourut remettre au Dey une veste de drap (9).

(5): A.C.C.M. Série B 6 f° 132 v° 30 septembre 1700.

Le nouveau Dey en question est Mustapha (1700-1705) surnommé " Barbe Fourchette".

D'autre part, les présents offerts au Dey étaient versés au Trésor Public (A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, t. 9)

(6): Plantet, Correspondance..., I, p. 386, Lettre de Cha'bâne dey à Louis XIV, note 1.

(7): A.N.Marine B7/89 f°5 (25 mars 1711) et f° 58 v° (4 avril 1711); passeport pour faire acheminer de Paris à Marseille les dits présents. L'aune est une ancienne mesure de longueur. A Paris , elle valait environ 1,188m.

(8): Il s'agit de Kōr 'Abdī Dayi, investi en 1723.

Sur les présents offerts au Dey par la chambre de Commerce de 1724 à 1725, l'article de J.Reynaud, Rev. de la Chambre de Commerce, n° 568, octobre 1947, pp. 30- 32. Sur les présents que le consul de France doit faire à son arrivée à Alger, A.N.Aff.Etr, B III - 305, pièce n° 34 du 24 janvier 1749.

(9): Vallière, in "Textes...", p. 138.

A Muhammad ibn 'Uthmân, on offrit, en 1766, "un diamant pour la valeur de 10 à 12.000 livres" (10).

Quand ce dernier fit construire en 1789 "une vaste et superbe maison", le Consul de France estima dans une correspondance "qu'il serait convenable de lui faire présent de deux superbes rideaux en or et en argent pour orner cette maison "car il est des présents de convenance qu'il est à propos de faire de temps en temps et celui-là peut être mis au nombre de ces derniers" (11).

Son successeur Hassan reçut, en 1791, "un diamant de la valeur de 24.000 livres "qu'il est d'usage d'offrir dans les circonstances semblables..." et une lettre de LouisXVI(12).

B - Présents des autres puissances:

Ratification de traités conclus, avènement du Dey, fêtes religieuses, victoires remportées par Alger, heureux événements dans le pays ou chez les membres influents.. tout était prétexte à des gratifications diverses.

1- L'empereur d'Autriche, François II grand Duc de Toscane, après l'accord de 1748, envoya dans une cassette garnie de diamants, une montre d'or enrichie de brillants(13). Il autorisa les Algériens à se réfugier avec leurs navires dans tous les ports de Toscane en cas de tempête ou de poursuite de la part de leurs ennemis.

En 1823, ce pays obtint, grâce à l'entremise de l'Angleterre, la paix avec la Régence moyennant un présent consulaire de 25.000 piastres fortes.

2- La Hollande fut un des grands pays fournisseurs de cadeaux "Les Hollandais, écrit Shaw, ont grand besoin de cultiver la bonne intelligence [avec les Algériens] en leur faisant un présent tous les ans, moyen qui leur a parfaitement réussi jusqu'à présent" (14). Jaloux de la France, les Pays Bas avaient envoyé à Alger, en 1623 et 1626, comme ambassadeur auprès des Pachas, Cornelis-Pinacker "pour essayer d'obtenir des avantages particuliers". Au XVII^{ème} siècle l'entente n'était pas difficile à réaliser. Les deux pays avaient un ennemi commun : Louis XIV. Plusieurs traités de paix et de commerce furent signés. En 1662 avec l'Amiral Ruyter et en avril 1679 l'accord négocié par le médecin Thomas Héès qui résida à Alger d'octobre 1675 à mai 1680.

(10): A.N.Aff.Etr. B III - 22.

Signalons que le Dey envoya au Roi "Trois superbes chevaux".

(11): A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, Afrique, p. 200, Lettre du 20 septembre 1749.

(12): Devoulx en évalue le prix à 26.000 livres. Quant à la lettre, il dit que l'original fait partie de la collection de manuscrits de la Bibliothèque Publique d'Alger (Archives du Consulat ...p. 128).

(13): Vallière in "Textes...", p. 75

(14): Voyage., I, p. 413.

La coopération entre Algériens et Hollandais, concrétisée par la fourniture du matériel naval, provoqua le courroux de Louis XIV. Il accusa les juifs de Livourne d'être des intermédiaires efficaces. En effet des vaisseaux hollandais accostaient de temps à autre à Alger avec des cargaisons de poudre, de fusils, de gros mâts, de câbles etc... (15).

Fournitures d'armes contre traité de paix telle était la politique des Deys. Aussi, la correspondance des consuls de France en poste à Alger, à Malaga ou à Livourne contient de nombreux détails sur les matériels envoyés aux Algériens (16).

En 1746, trois navires escortés par des vaisseaux de lignes arrivaient chargés de différents matériels : grands mâts, grandes pièces de bois de bordage, milliers de poudre, grelin, pièces de toiles à voiles etc...

Après chaque rupture, les Hollandais imploraient la paix en y mettant le prix et le Dey de dire: "la loi de Muhammad ordonnait de l'accorder à ceux qui la demandent". (17)

Le lecteur trouvera dans Devoulx : Archives du Consulat Général de France à Alger, p. 53, la liste des présents que les Hollandais et les Suédois ont apportés les 29 janvier et 15 mai 1749.

Rhyust, commandant de vaisseau de guerre hollandais se présenta en 1751 avec "beaucoup de bijoux et plusieurs pièces de drap qu'on évaluait à près de 60.000 livres". Trois ans plus tard, deux autres bâtiments étaient porteurs de présents: "bagues de diamants, pendules, montres, draperies, pièces de toile, mouchoirs des Indes..." (18)

Quand les tensions entre les deux pays devenaient sérieuses et que la navigation pouvait en souffrir, la Hollande faisait appel au Grand Seigneur.

En juillet 1755, "deux envoyés turcs dépêchés par Soulayman Captan Pacha firent savoir à cette Régence que les Hollandais étaient prêts à donner tout ce que la Régence souhaitait pour avoir encore la paix avec elle" (19)

Après de difficiles négociations, le traité de 1757 fut enfin conclu et les envois d'armes et de munitions affluèrent à Alger.

(15): A.N. B 7/1, Lettre de Madrid, 15 juillet 1709.

(16): A.N.Marine b7/4 f° 258, Malte 27 janvier 1710.

- A.N.Marine B7/5 f° 155, Lettre de Malaga, 22 avril 1710.

- A.N.Marine B7/4 f° 11 v°, Lettre du consul de France à Malaga, 10 décembre 1710.

- A.N.Marine B7/8 F 66, Lettre du 15 janvier 1711.

- A.N.Marine B7/8 F 294, Lettre de Livourne, 12 mars 1711.

(17): A.N.Aff.Etr. Marine B 7/ 49, p. 535, mai 1724.

(18): Vallière (A.), in "Textes...", p. 96 et p. 122.

(19): A.C.C.M. Série J 1365, Journal

3 - Le Danemark, lui aussi, avait besoin de sa paix avec les Deys. Aussi les vaisseaux de guerre et des navires marchands danois apportaient tous les ans les redevances de la cour de Copenhague en application des accords. Les traités de 1747⁽²⁰⁾, 1748 et 1749, stipulaient tous l'envoi de fournitures militaires diverses: canons, boulets, mortiers, poudre, mâts, câbles, cordages, vergues...

On signalait en février 1748 "l'arrivée d'un vaisseau danois apportant "le complément du matériel dont une partie fut envoyée en 1747" (21). Quelques mois plus tard, deux bâtiments vinrent avec leurs dons. Puis une frégate commandée par M.Hoogland livrait ses présents "offerts annuellement et qui consistaient en munitions de guerre et effets propres aux constructions des navires" (22).

En septembre 1751, le commandant d'un navire danois accompagnant les présents, remit au Dey une lettre de Sa Majesté, lui témoignant le désir qu'elle avait de vivre en bonne intelligence avec les Etats d'Alger. Le consul Hamekin, ne donnant pas entière satisfaction au Diwan, la missive indiquait que le souverain du Danemark était déterminé à le remplacer par un autre "plus agréable au gouvernement d'Alger" (23).

4 - La Suède avait ses intérêts en Méditerranée et dans l'Atlantique. Ses navires couraient de grands risques. L'appui ou la neutralité de la marine d'Alger étaient nécessaires.

Elle dépêcha en 1731, 800 barils de poudre, 8 gros câbles, 50 mâts, 800 fusils, 40 pièces de canons et 8 000 boulets.

En 1747, un autre chargement arrivait à Alger. Il consistait en 70 mâts, 903 câbles pour bordage, 170 lattes, 294 barils de poix, 50 milliers de poudre, 19 câbles, 80 grelins, 200 barils de goudron, 20.000 boulets de 6, 12 et 18 livres (24). Les envois suédois ne furent guère interrompus. En 1814, "il est arrivée à Alger un navire escorté par un brick de guerre de la même nation portant des présents en chanvre, goudron mâtures au Dey..." (25)

(20): Copie en français, A.N.Aff.Etr. B III 322, 10 août 1746 (22 Radjab 1159).

22 articles, signé sous Ibrahim Pacha. les négociateurs danois étaient: le comte Urbrich Adolphe, Chambellan et ses conseillers. Du côté algérien, il y avait le Diwan et les dignitaires de la Régence.

Les présents à offrir étaient: 500 qx de poudre à canon, 8000 boulets de canons de différentes grandeurs, 25 petits câbles, 10 ditto à 12 pouces et 50 perches pour rames de galères.

Le roi de Danemark ayant offert des mortiers non satisfaisants, le Dey les renvoya en faisant remarquer que ces armes étaient en fonte ajoutant "qu'on n'acceptait que des mortiers de bronze". Il donna "six semaines pour réparer cette erreur".

(21): A.N.Aff.Etr. B III - 303 c. 101.

(22): A.N.Aff.Etr. B III - 305, p. 37, Lettre du consul Lemaire.

(23): Vallière, in "Textes...", p. 96

(24): Devoux, Tachrifat, p. 42.

(25): A.N.Aff.Etr. Marine B 7/89 f° 14.

Quand l'ambassadeur algérien Muhammad Khûdja Sentarley "quatrième secrétaire du diwan" partit en Angleterre dans le cadre d'une mission, il fit le voyage aller et retour sur un vaisseau suédois appartenant au consul de Suède (26).

5 - Les Anglais ne faisaient pas exception. Ils disputaient âprement à la France les faveurs d'Alger. La Cour, par l'intermédiaire de ses consuls ou envoyés, distribuait "des présents magnifiques" dont les pendules, les montres, les bagues et autres bijoux d'Angleterre d'une valeur élevée.

Cependant, c'était l'aide militaire qui était appréciée le plus. Londres proposait toutes sortes d'agrès, d'appareux, du fer, du soufre et du salpêtre.

Sous le règne de Muhammad Pacha, le roi envoya en 1797 (1201 de l'H) parmi d'autres présents "4 canons du calibre de 40 livres avec le matériel suivant : 4 affûts avec roues et essieux, 200 barils de poudre cerclés en cuivre, chacun contenant un demi-quintal, 400 boulets du calibre des canons... 4 étuis renfermant les aiguilles et les vrilles destinées à dégorger la lumière des canons, 4 boute-feux, 4 poudrières pour amorce avec dégorgeoir, 9 tampons, 8 mèches, 8 barils pour mèches, 2 mesures en cuivre contenant chacune 16 livres de poudre, 25 sacs contenant chacun 4 sacs de mitraille et d'une éponge pour chaque canon" (27).

Le mathématicien français, La Condamine séjournant à Alger avait fait déjà remarquer "qu'il ne venait pas un vaisseau anglais ou hollandais qui ne fit au Dey quelque présent" (28)

Cette participation à l'armement d'Alger remonte loin. Sanson Napollon écrivant d'Alger à d'Herbault secrétaire d'Etat français, le 12 décembre 1626, disait que "la paix que les Anglais et Flamands ont fait en cette ville, n'a été que pour préjudicier aux chrétiens ayant apporté toute sorte de munitions de guerre..." (29).

En 1751, les cadeaux remis par Keppel étaient estimés à 40.000 livres. "Une pareille générosité, dit le consul Lemaire, m'a mis la puce à l'oreille [...] J'ai appris, ensuite, que l'Angleterre a toujours été dans l'usage d'envoyer ces sortes de présents à chaque mutation de Deys, et que, ne l'ayant pas fait depuis que celui-ci est installé, et supposant que cette négligence a été la cause de l'insulte et dépravation commise à l'égard du paquebot de Lisbonne, elle a voulu la réparer afin de ne pas tenir, davantage, les Algériens en mauvaise humeur" (30).

(26): A.C.C.M. J 1365, Journal 1749.

(27): Devoulx, *Tachrifât*, p.42

(28): Voyage.... B A., 1954, p. 372

(29): *Marine* B 7/49.

(30): A.C.C.M. Série J 1365, Lemaire, Journal, juin 1751.

L'incident eut lieu en 1786. Une frégate portugaise coula dans la rade de Gibraltar un navire algérien. Le commandant de la place mit l'équipage sur un bateau marchand en partance pour Alger. Bien mieux, il chargea un officier de demander au Dey à quoi pouvait monter le dédommagement.

"La réponse était 40.000 livres, tout compris, dit Venture de Paradis. A la suite de cet accommodement, M. Langhien, consul anglais écrivit à Londres que les Algériens avaient été si raisonnables dans cette affaire et avaient fourni pendant la dernière guerre, tant de provisions à Gibraltar, qu'ils méritaient une reconnaissance de la Cour. On envoya une frégate qui apporta quatre canons de bronze, quarante huit livres de balles, de la poudre et des boulets ramés. Ce présent était estimé à 50.000 écus au moins" (31).

Si en 1816, l'Angleterre remporta sur Alger un petit succès, elle ne fut nullement exonérée du tribut annuel puisqu'elle dut continuer à payer au Dey, six cents livres sterling à chaque renouvellement de consul (32).

Quant à l'Espagne, dont les anciens souverains avaient fait le serment de ne jamais faire la paix avec l'Islâm et qui critiquèrent ou menacèrent, dans le temps, les cours d'Europe pour avoir trouvé des arrangements avec les Deys, elle se plia bon gré, mal gré aux usages notamment lors du changement de consul.

La Régence était accoutumée par la Cour de Madrid à recevoir de gros présents, principalement des fortes sommes en numéraire (33), à chaque mutation consulaire. Elle dépensa, depuis le projet d'accord de 1772 avec Alger, "plus de cinq millions de piastres fortes tant en présents qu'en dons gratuits".

A côté de la contribution matérielle, l'Espagne cherchait à plaire par les services rendus. Un brigantin ayant été pris par une escadre française et conduit dans un port espagnol, fut restitué aux Algériens par les Espagnols. L'ingénieur de marine envoyé par la Cour à Alger, était bien à la solde de Madrid (34).

Les Etats Unis d'Amérique ne pouvaient échapper à la règle. La lettre de J.Adams à Livingtone plaidait en faveur d'un tribut annuel à payer à la Régence. "Il conviendrait, disait-il que le congrès se mit en mesure de traiter avec ces corsaires. Leur coutume [...] consiste à se faire remettre des présents par les Ambassadeurs qu'on leur envoie. Ainsi le Grand Pensionnaire de Hollande m'a dit que la République payait à Alger une somme annuelle de 100.000 dollars. J'espère que vis à vis de nous, ils [les Algériens] se contenteront d'une somme inférieure qui n'en constituera pas moins, si

(31): Venture de Paradis, Alger au XVIIIème siècle, R.A., 1897, p. 84.

(32): Dupuy, Américains et Barbaresques..., p. 5.

(33): A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, t. 9

(34): A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, t. 10 (Mémoire de Hulin, t. 5, Afrique).

petite soit-elle, une charge pour nous, étant donné l'état de nos finances" (35). En 1797, un corsaire espagnol s'empara d'un bâtiment américain qui portait des documents et des présents en vue de faciliter les négociations avec le Dey (36).

2 - Les bénéficiaires

Ils se trouvaient dans la classe des décideurs et leurs familles:

Les femmes du Dey et les dignitaires avaient leur part de ces présents. Un jour, la première dame "reçut une tabatière et des éventails" (37).

Le comité du Salut Public, créé par la convention, sur des présents évalués à 120.000 francs, l'épouse du Dey se fit remettre "un bijoux en brillants de 24.000 francs"(38).

Les parents du Chef de la Régence, gendre, beau père... n'étaient pas oubliés. En 1724-1725, la belle fille de ce dernier ainsi que les épouses des Beys d'Oran et de Constantine reçurent "des draps d'or pour caftan, draps écarlates des Gobelins, draps "mahou" (39). Le tout fit la joie de ces dames.

Quand le Kaznadji "premier ministre de la Régence" et le Khaznadjar marièrent leurs enfants, tous les consuls établis à Alger, s'empressèrent de faire des présents aux deux dignitaires. Le consul de France ne pouvait échapper à l'usage et à l'exemple des autres diplomates. Le Roi de France approuva la dépense de 1.000 écus pour l'achat de deux bijoux à remettre au nom de S.M (40) aux deux ministres "comme des marques de bienveillance".

Les autres personnages influents bouloukbatchi, secrétaires, portier du palais, capitaine du port, chef des canonniers...avaient, eux aussi, leur part des donatives... " des solitaires de cent Louis pièce..." des montres à répétition enrichies de diamants à double boîte, façon anglaise et d'une forme plate attendue que les mahométans portent leur montre dans une poche sur leur poitrine, d'autres montres d'or simple mais toujours de la même forme", le tout accompagné de beaux tissus.. des pièces de drap vert, bleu de roi, écarlate, pourpre... des étoffes d'or et d'argent (41).

Une autre fois, sur rapport du Ministre des relations extérieures Bonaparte, alors premier consul, prit un arrêté dont l'article III stipule: "Il sera mis à la disposition du citoyen Vallière une somme de 300.000 francs, soit en espèce soit en bijoux et autres

(35): Dupuy, op. cit., p. 20, Lettre du 12 juillet 1783. Le traité de paix entre les deux pays fut signé le 5 septembre 1795. Voir Klein, Feuilles... pp 143-146, les présents offerts par les Etats Unis.

(36): Archives espagnoles, Ministère de la Marine, section course, dossier 1291 (20 juin 1797).

(37): A.C.C.M. Série J 1363, Correspondance du consul Thomas.

(38): A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, Alger (1790-1827), t. 14, Lettre de Versailles, 13 nivôse an II

(39): Drap d'une finesse exceptionnelle, fabriqué avec la laine d'Espagne.

(40): A.N.Aff.Etr. B1/31, pp. 319 v°, Lettre du 30 juillet.

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

effets pour fournir en présents et donatives que la négociation dont il est chargé entraînera"(42).

Il n'y avait pas que les bijoux ou les tissus pour acheter les coeurs. Les plaisirs de la table avaient leur pouvoir. On offrait de temps à autre des douzaines de bouteilles d'eau à la cannelle, des pots de confiture, de sorbet. Hadj Djà' far Agha, ambassadeur du Diwân, se trouvant à Marseille lors d'un voyage en ramena (43).

Le Ramadhân était l'occasion de distribuer des fruits et des sucreries (44).

On recevait ici des châtaignes, des prunes, des pommes, des anchois, des bâtons de sucre.

Les Raïs bien servis

Si la part du lion revenait, bien entendu, aux Deys, les Raïs figuraient en bonne place sur les listes des heureux bénéficiaires. Car d'eux dépendait la guerre ou la paix avec la Régence, d'eux également dépendait la sécurité de la navigation. Aussi, consuls et Chambre de commerce, accordaient-ils une attention particulière à ces officiers.

A. Lemaire engageait, en 1753, "des dépenses pour l'achat de cadeaux au profit du sieur Hadj Moussa, commandant les trois chébecs qui partent en course, afin de l'engager à continuer les égards qu'il a envers les bâtiments français" (45).

A l'occasion de son mariage, l'Amiral de la Régence, reçut une étoffe de Damas comme présent (46). Une somme fut également payée par le consul à l'Amiral Sidi Smaïl, sur ordre de MM. les Echevins (47). Quand Mustapha Raïs, en 1760, fut promu amiral, la "nation française" vota la dépense pour l'achat du présent à lui faire (48). Les archives du consulat de France à Alger réservent au chercheur plus d'une surprise en ce qui concerne ces pratiques : tel ordre donné par Th. Croiselle à M. Gimon "de payer le prix d'un présent offert à Omar Raïs, capitaine de port de cette Régence à l'occasion de son retour de Londres (49).

L'Espagne ne pouvant abattre une Régence qui entravait son action sur mer, promit aux officiers de ce pays des sommes "pour les engager à être favorables à la

(42): A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, 5, Afrique, p. 200 et 229.

(43): A.C.C.M. Série B 6 f° 48 (30 août 1696)

(44): A.C.C.M. Lettre de Tourville à MM. les Echevins de Marseille, 4 janvier 1741.

(45): A.G.G.A Série A (1 A 61) Alger 16 avril 1753

(46): A.G.G.A. Série A (1 A 67) Alger 12 janvier 1758

(47): A.G.G.A. Série A (1 A 67) Alger 12 janvier 1758

(48): A.G.G.A. Série A (1 A 69) Alger 22 avril 1760

(49): A.G.G.A. Série A (1 A 71) Alger 20 mai 1762.

conclusion de la paix et au cas que leurs offices la déterminent". Si le Dey, "pour sa reconnaissance particulière, indépendamment de celle du beylik était inscrit pour 60.000 piastres lourdes d'Espagne. En second rang se plaçait Wakîl al Hardj pour 30.000. Les officiers, l'amiral, le capitaine du port, les Rais et le garde magasin de la marine en avaient pour près de 6.000 (50) (voir document).

En 1807, les Etats Unis payaient 18.923 dollars en cadeaux. La liste des bénéficiaires est impressionnante. Le Dey empochait 4.433 dollars, wakîl al Hardj, 1306, l'amiral, le capitaine du port et le commissaire de la marine 1713 et se trouvaient parmi les mieux nantis (51).

Certes, de pareilles libéralités qui faisaient tomber une pluie d'or et de diamant sur Alger et inonder la classe dirigeante, pouvaient motiver les têtes les plus dures et les esprits les plus récalcitrants. Tout était bon pour réduire les tensions entre la Régence et les généreux donateurs, mais aussi tout était à entreprendre pour braquer l'ardeur de nos marins contre les ennemis de ces tributaires

"Alger, écrit un certain Salva à Franklin, possède beaucoup de navires et en outre la politique de certaines puissances consiste à lui payer tribut pour être en paix avec le Dey. Elles se servent même de ces "harpies humaines" pour semer la terreur auprès de leur ennemie dont elle enchaîne le commerce au char de la piraterie algérienne" (52).

Les marins d'Alger, n'étaient point des mercenaires à la solde de telle ou telle puissance. L'intérêt du pays comptait par dessus tout. D'autres marques d'amitié et d'autres gestes de bonne volonté de la part des nations chrétiennes étaient - plus que l'argent - susceptibles de leur tracer leur conduite.

(50): A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, Alger, p. 10.

Egalement, B III, Levant et Barbarie (1616-1873). Voir document n°

(51): Archives du Consulat d'Amérique à Alger, document publié par Klein, Feuillet de el Djazair, pp. 143-146.

(52): Dupuy, op. cit., p. 48, Lettre d'Alger, 1er avril 1783.

Chapitre XXII

LA PAIX PAR LES SERVICES

Dans le chapitre précédent, il a été question de tributs fixant la quantité et la qualité de matériel naval, de fournitures militaires et de dons "civils" que les nations maritimes s'engageaient à faire parvenir à la Régence, en contre-partie de la paix et de l'amitié auxquelles souscrivait Alger. Une autre procédure allait mettre à l'épreuve les dispositions de ces nations: les services rendus et les manifestations d'amitié.

1 - Relâche dans le port de Marseille

Diverses circonstances amenaient nos Raïs à faire escale ou à séjourner à Marseille. La Chambre de Commerce saisissait l'occasion pour leur témoigner amitié et dévouement.

En 1676, 'Ali Raïs, après un combat avec un corsaire majorquin, vint "à l'entrée du port demander du secours". La Chambre jugea que, dans l'intérêt de la paix, le Raïs recevrait ce dont il avait besoin "sous le nom d'un particulier de la ville" pour le bien et avantage du commerce ⁽¹⁾. Une occasion fut offerte au Maréchal de Tourville, en 1684, de demander à la Chambre de faciliter l'embarquement de Hadj Muhammad Dalalay qui regagnait Alger. Sa recommandation est éloquente : "... en priant Messieurs de la Chambre d'accorder votre protection à Hadj Muhammad de s'en retourner et de lui faciliter son embarquement sur le meilleur vaisseau qui partira de votre port pour la Barbarie. Il est un homme de crédit et peut dans de centaines d'occasions, vous être utile à quelque chose ⁽²⁾".

Chérif Raïs, commandant un brigantin d'Alger, armé en course, vint en 1697, aborder "hors la chaîne du port". La Chambre approuva la dépense d'approvisionnement accordé au capitaine, "pour le bien et utilité du commerce ⁽³⁾". A la suite d'un mauvais temps, le commandant d'une barque d'Alger, dut aborder à Marseille ; on lui remit comme présent une "grosse gume" (cordage) ⁽⁴⁾. Le Raïs 'Abd Allah se trouvait à Marseille en 1770. Voulant regagner la Calle puis Alger, on l'embarqua sur le "Saint Vincent de Paul" avec provisions nécessaires pour sa subsistance pendant le voyage ⁽⁵⁾. On remit au Raïs Mehémet des fournitures en voilure pour deux barques algériennes⁽⁶⁾.

(1) A.C.C.M. Série B4, p.343 (9 janvier 1676).

(2) A.C.C.M. Série G/34, Lettre du 8 octobre 1684.

(3) A.C.C.M. Série B5 n° 718 (17 mai 1697).

(4) A.C.C.M. Série B n° 500 (7 février 1692).

(5) A.C.C.M. Série G/34 (mars 1700).

(6) A.C.C.M. série G/34 (1763).

Le Raïs Mustapha ayant relâché à Marseille, la Chambre lui fit fournir une vergue de grand hunier. Le consul à Alger fut satisfait du geste et écrivit à la Chambre: "Il convient Messieurs, que dans le cas de relâche des corsaires sur nos côtes, vous continuiez d'avoir pour eux, la même attention et que vous donniez les meilleurs ordres pour qu'ils n'aient pas à se plaindre de qui que ce soit. Vous ne saurez croire l'effet que produit sur le pays le rapport des Raïs, soit qu'ils aient à se louer ou à se plaindre. C'est même de là que vient, en partie, la grande réputation que les Anglais se sont faits ici, en accueillant à Gibraltar et à Mahon, les corsaires d'Alger comme si c'étaient de véritables anglais (7)".

Le maire et les officiers municipaux de la Ciotat signalaient en juillet 1791, l'arrivée d'une demi-galère algérienne, armement du Dey, commandée par Raïs Méhemet, armée de quatre pièces de canon, vingt huit avirons, avec quatre vingt dix hommes d'équipage, partie d'Alger, le 22 juin. Le Raïs avait déclaré n'avoir fait aucune prise. Ayant demandé de l'eau et quelques petits rafraîchissements, il fut bien servi mais "avec les précautions d'usage", dit le rapport (8).

2 - Une mission réussie.

Jamais, présence d'un Raïs algérien n'avait eu tant d'échos à Marseille, comme celle de Raïs Bakîr, en 1711.

Tout d'abord qui est cet officier? Les documents d'archives en parlent brièvement commandant d'un vaisseau d'Alger... "un fort honnête homme, bien porté pour notre nation et en faveur dans le gouvernement présent" au dire du consul Clairambault (9).

Il fut envoyé par le Dey 'Ali Chaouch qui se trouvait dans la nécessité pressante d'avoir des mâts. Un vaisseau l'emmena à Marseille avec une lettre pour le Roi priant celui-ci de lui accorder le matériel naval en payant, avec une cargaison dont il avait ordre d'employer le produit à l'achat des mâts.

Sitôt parti, le consul appuie, par une lettre à Pontchartrain et à Arnoul, les démarches du Dey: "Je crois, dit-il, qu'il est d'une extrême conséquence de ne pas refuser le Dey en cette occasion, ce serait lui faire voir qu'il ne peut espérer aucun secours de la France; donnerait moyen aux Anglais de lui représenter à tout moment qu'il ne peut espérer que d'eux, ce qu'il aura besoin et avancerait leurs affaires à notre préjudice, outre que dorénavant, nos vaisseaux ne pourraient trouver à se raccommo-

(7) A.C.C.M. Série J 1369, Lettre de Vallière, 24 mai 1764.

(8) A.C.C.M. Série G/34, La Ciotat, 22 juillet 1791.

(9) A.C.C.M. Série B f° 453 v° 297 (1711)

dans une nécessité pressante, comme il arriva à M. de L'Aigue qui s'accommoda du plus beau mât qui fut à Alger pour faire une vergue, sans quoi, il était obligé d'aller à Toulon ... Le Dey ici, ayant toujours bien agi, mérite d'être traité favorablement" (10).

Sur place, Raïs Bakîr se mit à la recherche d'une mâture entière d'un vaisseau de soixante canons. Deux tendances s'étaient vite manifestées. Celle de Pontchartrain qui fut négative dans un premier temps. Le Ministre reprochait aux dirigeants de la Régence de n'avoir "pas voulu entrer dans aucun accommodement lorsqu'il s'est agi de faciliter de leur part, la traite des blés à nos bâtiments pendant la disette de 1709 (11).

L'autre tendance était pour la vente du matériel demandé "en contrepartie des secours que les bâtiments de Provence ont pu recevoir depuis plusieurs années dans les relâches en Barbarie". Finalement, Pontchartrain se rallia à la thèse de la Chambre de Commerce, précisant dans sa lettre :

"J'ai rendu compte au Roi des motifs qui vous engagent à représenter que l'on doit faciliter au Raïs algérien, arrivé depuis peu à Marseille, les moyens d'exécuter la commission dont il est chargé par le Dey. L'intention du Roi est que l'on s'en tienne aux conditions de la grâce que le dernier demande et que le consul explique formellement (...) les secours qu'il donne aux bâtiments de la nation qui viennent dans ses ports (...). Le sieur Clairambault ajoute que c'est en payant (...). Ainsi, vous devez convenir que le Roi a prévenu votre demande en permettant que le Turc achète ceux qui lui conviendront chez les marchands. C'est à vous de concerter avec le sieur Magy, son commissionnaire, les moyens de le renvoyer satisfait, le plus promptement qu'il se pourra et à faire entendre à ce Turc, quand l'occasion s'en présentera, que Sa Majesté ne s'est déterminée à lui accorder cette permission que sur les relations du consul de la nation qui se loue des procédés du Dey et des autres puissances d'Alger à son égard (12)".

Les tractations semblent avoir duré : on avertit le sieur Magy qu'il n'est "pas question de céder, gratuitement, des mâts provenant de l'arsenal de Toulon", mais que le sieur Magy "devra concourir du mieux possible à la réussite de la mission du Raïs". Aux députés du Commerce, on accorda "l'autorisation d'acheter des fournitures pour navires". Aux intéressés de la Compagnie d'Afrique, on dit qu'il convient de "concourir à la réussite de la mission du Raïs algérien venu acheter du matériel naval". Aux députés de la Chambre du Commerce, il fut recommandé de procurer des rames et des

(10) A.C.C.M. Série B80, Lettre d'Alger du 6 janvier 1711.

Faisons remarquer que Raïs Bakîr emmenait avec lui deux chevaux pour le Roi.

(11) A.C.C.M. Série B/80, Lettre du 4 mars 1711. Une disette frappa le midi de la France de 1701 à 1710: La compagnie Hély expédia à Marseille et au Havre jusqu'à 200.000 hectolitres de blé par an. Le prix était de 5f.50 l'hect. Mais le consul d'Angleterre traitait des blés bien avantageusement que l'argent français. Il en acheta le monopole en livrant 1.400 barils de poudre.

(12) A.C.C.M. Série B/80.

mâts que le Raïs désirait acheter; il leur fut rappelé les facilités accordées par Pontchartrain au Raïs algérien, en mission à Marseille ⁽¹³⁾.

Les résultats ? Ils furent largement satisfaisants. Une deuxième lettre de Pontchartrain, datée du 25 mars, annonçait de bonnes nouvelles: "Je vous envoie par ordre du Roi pour vous recommander de mettre, le plus promptement qu'il se pourra, le capitaine algérien qui est présentement à Marseille en état de s'en retourner en son pays avec la petite emplette dont il doit être content s'il est vrai ... que vous lui avez fait avoir, au prix de l'adjudication du Roi, un lot de dix neuf bons mâts.

"J'adresse, la semaine prochaine, à MM. les ordonnateurs la réponse de Sa Majesté à la lettre du Dey avec les présents pour lui et pour les Raïs. Ils ont ordre de faire détacher de la chaîne, vingt des plus vieux esclaves turcs des Etats du Grand Seigneur (...). Le consul est chargé de faire valoir toutes ces distinctions accordées par Sa Majesté en vue de protéger le commerce et de s'en servir s'il le juge à propos pour une occasion dans laquelle il aurait besoin des suffrages du Diwân ⁽¹⁴⁾.

Trois jours après, le Ministre revint à la charge au sujet des mâts, l'arsenal de Toulon n'en disposait pas: "Vous êtes instruits, dit-il à ses correspondants, que l'arsenal de Toulon n'est pas pourvu de ces munitions à proportion du nombre de corsaires que l'on est obligé d'entretenir. Cependant, si, pour le renvoyer content, il faut absolument en tirer une demi-douzaine de mâts de certaines proportions nécessaires à son assortissement, MM. Le Vasseur et Chavonnier de l'en aider à condition que M. Magy en paiera la valeur au fournisseur ⁽¹⁵⁾".

La mission fut bien accomplie. Le Raïs pu acheter les 19 mâts et reçut les présents de Louis XIV offerts au Dey, ainsi que les esclaves algériens qui furent détachés de leurs chaînes. On prépara le vaisseau "Le Fleuron" dans le cas où la flutte "Le Portefaix" ne fût pas de retour pour le transport des munitions ⁽¹⁶⁾.

Dans ses instructions à la Compagnie d'Afrique, Pontchartrain recommandait : "Le Raïs doit partir de France comblé des égards que l'on a eus pour lui et pour les demandes des puissances qui l'avaient envoyé et je suis bien aise, de vous dire, que les

(13) A.N. Marine B7: 89, Levant et Barbarie (1711-1712) f° 48, 45, 49, 52, 89.

(14) A.C.C.M. Série B/80, Lettre adressée aux Echevins et Députés du Commerce. La lettre parle, également, de la fameuse affaire de la prise "La Femme Volante". La part des Algériens, les trois cinquièmes du produit sera remise au consul pour être partagée entre les ayant-droits.

(15) A.C.C.M. Série B/80, Lettre du 28 mars.

(16) A.N. Marine B7/89 f° 57 (1er avril 1711) et f° 54.

intérêts de la compagnie ont eu la plus grande part dans le traitement favorable que je lui ai procuré (17).

Ainsi, tout fut possible dans l'intérêt du commerce et de la paix !

3 - Le secours aux naufragés.

Il arrivait aux navires algériens de s'échouer sur les côtes de Provence. Conformément aux clauses des traités conclus ou simplement dans le cadre de la réciprocité, les autorités françaises s'empressaient de secourir les matelots algériens.

En 1674, un bâtiment algérien vint s'échouer sur une côte de Provence. Colbert écrit alors à Rouillé intendant de Provence:

"Monsieur (...) ne sachant pas si vous pouvez vous en aller avec diligence à Marseille, j'envoie ordre au sieur Arnoul qui est à Toulon de s'y en aller promptement, pour obliger les Echevins de Marseille d'envoyer, en diligence à Callioure, pour y prendre des Turcs d'Alger qui ont échoué à Port Vendres ... Il y a de ça quelque temps, pour les envoyer à Alger, en leur rendant tout ce qu'ils peuvent avoir perdu afin de connier (?) par ce bon traitement le gouvernement de cette ville à entretenir les traités qui ont fait (sic) avec lui. Et comme cette affaire est de grande conséquence pour le commerce de Marseille, si vous pourriez y aller pour y donner promptement les ordres, je crois qu'il serait bien à propos et avantageux, pour cette ville ... (18)".

En juin 1686, le navire "Le Croissant d'Or" eut un accident près des côtes de Bretagne. L'intendant Morani demanda avis à la Chambre de Commerce : retenir le bâtiment ou le relâcher ?

Celle-ci estima que "dans l'intérêt des bonnes relations avec la Régence d'Alger, le vaisseau en question pourrait être laissé libre de continuer sa route. Les Algériens auraient encore plus de sujets d'entretenir une bonne correspondance avec les sujets de Sa Majesté (19)".

(17) A.N. Marine B7/89, Lettre à la Compagnie, Versailles, 8 avril f° 62 A propos de relâche en France, il arrivait aux Algériens de se présenter devant Toulon. "On y avait coutume de leur faire déposer le gouvernail à la quarantaine, de peur, dit O.Tessier, qu'ils ne sortissent inopinément pour aller s'emparer des bâtiments italiens qu'ils voyaient sortir du port" (Une visite... p.120). L'explication est à chercher plutôt du côté des captifs musulmans affectés aux galères. Ne craignait-on pas de voir ces derniers se réfugier dans les navires algériens ?

(18) A.C.C.M. Série J 1875, Lettre du 10 avril 1674.

(19) A.C.C.M. Série J B5 f° 224, Lettre du 17 juin 1686.

L'intendant Morant voulut retenir les Algériens "jusqu'à ce qu'ils aient réparé les contraventions au dernier traité de paix" allusion à la prise du bâtiment français, la "Marie Françoise" par Rais Bostandji, commandant le vaisseau "L'Oranger".

Malgré cela, le Dey eut, plus d'une fois, à sa plaindre du comportement des armateurs et des capitaines français, vis à vis des Raïs, soit en mer soit dans les ports de France. Les doléances semblent avoir été justifiées puisque le Ministre de la Marine fit connaître au consul Lemaire une importante décision : "Je fais de nouveau savoir, écrit-il, aux officiers des vaisseaux du Roi et aux armateurs que s'ils font les moindres troubles aux Algériens dans la course ou même s'ils ne les secourent pas lorsqu'ils se trouveront dans un besoin pressant de vivres ou dans quelque péril de naufrage, ils en seront très sérieusement punis (20).

En effet, le mauvais temps poussait très souvent les bateaux algériens à se réfugier dans certains ports provençaux, quand il n'y avait pas de guerre entre la France et la Régence. Les navires français en faisaient autant dans les ports et les côtes de la Régence.

Le Ministre Choiseul avait bien tenté de mettre fin ou du moins, de limiter l'assistance accordée aux Algériens, à Marseille, mais il dut s'y résigner: "Les ménagements qu'on a pour ces sortes de corsaires sont nécessaires et on a bien fait pour les contenter de leur donner gratuitement, des rafraîchissements (...). La Chambre a laissé s'établir des usages dont les Barbaresques abusent, comme on devait s'y attendre, je ne puis vous marquer sur cela que le regret de trop grandes facilités qu'on y a eues. On ne peut guère y remédier, aujourd'hui, qu'avec le temps en diminuant, successivement, ces donatives (...). C'est à quoi vous devez apporter attention avec prudence et il me paraît qu'on ne peut prendre d'autre moyen sans compromettre la navigation, si on refusait, trop ouvertement, aux Barbaresques des secours qu'il sont accoutumés de recevoir ... (21)".

Aussi, lorsqu'un navire d'Alger fit naufrage sur la côte de Roussillon, près de Saint Laurent, en 1765, les deux cents hommes d'équipage, après avoir été gardés à vue par un fort détachement, furent rapatriés "de manière, dit une note de la Chambre, que cette soldatesque insolente ne nous compromette pas avec le Dey au lieu de lui apporter, fidèlement, ce qu'elle doit aux secours de tout genre qu'elle a trouvé en France (22)". Il en fut de même en 1777, lorsqu'un bâtiment fut si endommagé qu'il n'était plus possible de le remettre en mer. L'équipage, en bonne santé, fut renvoyé à Alger. Quelques années plus tard, un combat opposa marins algériens et napolitains dans la rade de Marseille. Les blessés algériens furent soignés par M. Grugnon, chirurgien de Toulon et les frais d'hôpital furent réglés par la Chambre de Commerce de Marseille (23).

(20) A.C.C.M. Série G/34 (1763)

(21) A.C.C.M. Série G/34, Lettre du 19 avril 1762.

(22) A.C.C.M. Série G/34, (1765).

(23) A.C.C.M. Série B/88 (octobre 1790).

Dans l'intérêt de la paix avec la Régence et du négoce, la Chambre de Commerce consentait des efforts financiers pour recueillir, héberger et embarquer des marins que le sort jetait sur les rivages de la Rochelle ou de Minorque (24).

Un naufrage survint sur l'île de Pomègue. Le Raïs 'Abd al Rahmân ben Chalabî et quelques membres de son équipage demandèrent à rester sur les lieux pour surveiller, par eux-mêmes, l'opération de sauvetage du bâtiment. Rouille demanda à la Chambre "de continuer à faire les mêmes secours au Raïs " ajoutant : Votre conduite est conforme aux intentions du Roi. Mais comme il importe de faire connaître au Dey d'Alger de quelle manière, les sujets de la Régence ont été traités en France, vous aurez soin de m'envoyer un état de toute la dépense que vous aurez faite pour eux ... (25)". Rouille recommandait, également, de prendre les mesures nécessaires pour que les Algériens puissent retourner promptement à Alger et "avoir lieu d'y répandre les bons traitements et les secours qu'ils ont reçus en France (26)".

Une agression fut perpétrée dans le port de Marseille, en 1781, par des Napolitains et dont furent victimes un matelot danois et trois algériens qui furent grièvement blessés. On les conduisit à l'hôpital de la ville. Ayant appris la nouvelle, le Ministre de Castries donna des ordres à MM. du Commerce: "Je vous charge, dit-il, de veiller à ce qu'ils reçoivent les secours nécessaires pour leur guérison et de voir, lorsqu'ils seront rétablis, quels arrangements il conviendra de prendre pour satisfaire les sujets de la Régence" (27)

La réciprocité était de règle. Les bâtiments français s'exposaient de temps à autre au danger. L'assistance des Algériens était appréciée. Nous l'avons rappelé dans un précédent chapitre du tome I à propos de la magnanimité des Raïs (28).

Une barque française, chargée de diverses marchandises et se rendant à Saïda, s'échoua sur les côtes algériennes. C'était sous le règne de Dey Cha'bâne. L'intervention pour la sauver est décrite par le Dey lui même dans une lettre à Louis XIV.

"Nous n'en fûmes pas plus tôt informé, lui dit-il, que nous ordonnâmes des gens experts avec des janissaires de notre milice et des chaloupes qui firent pêcher et retirer du fond de la mer, pendant 4 ou 5 jours et par le moyen des plongeurs, tous les effets qui étaient abîmés, sans permettre qu'aucune de leurs marchandises ait été perdue ni pillée.

(24) A.C.C.M. Série B/4 p.645 (4 septembre 1679). Une allocation de quatre sous par homme et par jour leur fut accordée ainsi que douze réaux à chacun pour leur passage à Alger. Egalement série G.34(1700)

(25) A.C.C.M. Série G/34, Lettre du 22 février 1751.

(26) Quant au chébec brisé, on en retira les agrès qui furent vendus aux enchères publiques à Marseille pour 2930 piastres, le courtier ayant pris 29,6 il restait au Raïs 2.901,40.

(27) A.C.C.M. Série G/34 (1781).

(28) Voir chapitre V, pp. 110-113.

Et non seulement nous leur avons remis le tout entre les mains, entièrement et parfaitement, mais encore en votre considération, nous leur avons fait présent d'une grande barque neuve appartenant à notre République, laquelle nous avons équipée bien avantageusement que celle qu'ils avaient auparavant et ensuite, nous leur donnâmes des munitions et des vivres. Et de peur qu'ils ne fussent insultés par les Anglais qui courraient toute la mer, nous leur donnâmes 12 matelots Turcs et un pavillon d'Alger avec des passeports authentiques en langue turque avec des lettres adressées aux Anglais, le tout afin qu'ils puissent arriver à bon port à Toulon" (29).

4- Des susceptibilités à ménager.

On tenait beaucoup compte, en Europe et en France, en particulier, des réactions du Dey et des échos d'événements survenus dans les ports de la chrétienté ou en mer et concernant des intérêts algériens.

Aussi, on s'arrangeait pour prévenir "les accidents", ou pour les minimiser, quand on ne pouvait pas faire autrement. Le 14 avril 1703, le consul Durand mettait en garde la Chambre de Commerce: " Messieurs, leur dit-il, les quatre grosses galiotes du Dey, une moyenne et deux escampavies, viennent d'être mises en mer, elles croiseront, apparemment, cet été. Obligez-moi, Messieurs, pour le bien commun, de donner attention à ce que sous prétexte de les prendre pour Salétins, ils ne soient point insultés des bâtiments de France".

Et quand les Hollandais, en guerre avec Alger, voulaient imposer aux vaisseaux français naviguant entre la Hollande et les ports français de la Méditerranée, la protection de leur escorte, le Roi Louis XV refusa "ne voulant pas donner pour un prétexte aux Algériens de prendre des vaisseaux français comme ennemis" (30). Quelques années plus tard, fut signé le pacte de famille de Fontainebleau (1743). On engagea les Espagnols, à ne point donner au gouvernement du Dey de légitimes sujets de se plaindre, de crainte que l'union des deux couronnes ne fit jaillir leur ressentiment sur les Français" (31).

Dans les contestations de prises entre commerçants algériens et corsaires français, on jugeait avec grande équité. Citons l'exemple du navire anglais nolisé en 1705 par des Algériens. Le capitaine P. Marin, de la Ciotat, s'en était emparé. Le navire était chargé de marchandises d'une valeur considérable.

Le consul Durand fit parvenir à Marseille, l'état des dites marchandises en priant la Chambre d'en obtenir la restitution, car l'émotion était très vive à Alger "et qu'on ne sait jusqu'où peut aller cette affaire et qu'il est important de se hâter" (32).

(29) Lettre du 25 juin 1695 (Plantet, Correspondance, I. pp. 468-469).

(30) A.N. Aff. Etr. B III - 305 (1718).

(31) Ibid.

(32) Grammont, Correspondance des consuls... p. 103.

Alors, que le corsaire réclamait la plus grande partie du chargement, on l'obligea "pour raison d'Etat et de commerce de restituer aux Algériens ces marchandises comme à eux appartenant". Le Ministre Pontchartrain, s'adressant aux Echevins de Marseille, leur

apprenait qu'il a mandé à M.Durand "d'engager quelques uns des Algériens qui sont les plus intéressés dans le chargement du bâtiment anglais pris par le capitaine Marin, à venir à Toulon, pour percevoir, eux-mêmes, leurs effets et ceux de leurs compatriotes et disposer, ensuite, leur retour à Alger, ainsi qu'il le conviendra afin qu'on ne puisse rien imputer à la nation de ces incidents qui pourront leur arriver" (33).

Un incident, presque'identique, survint en 1791.

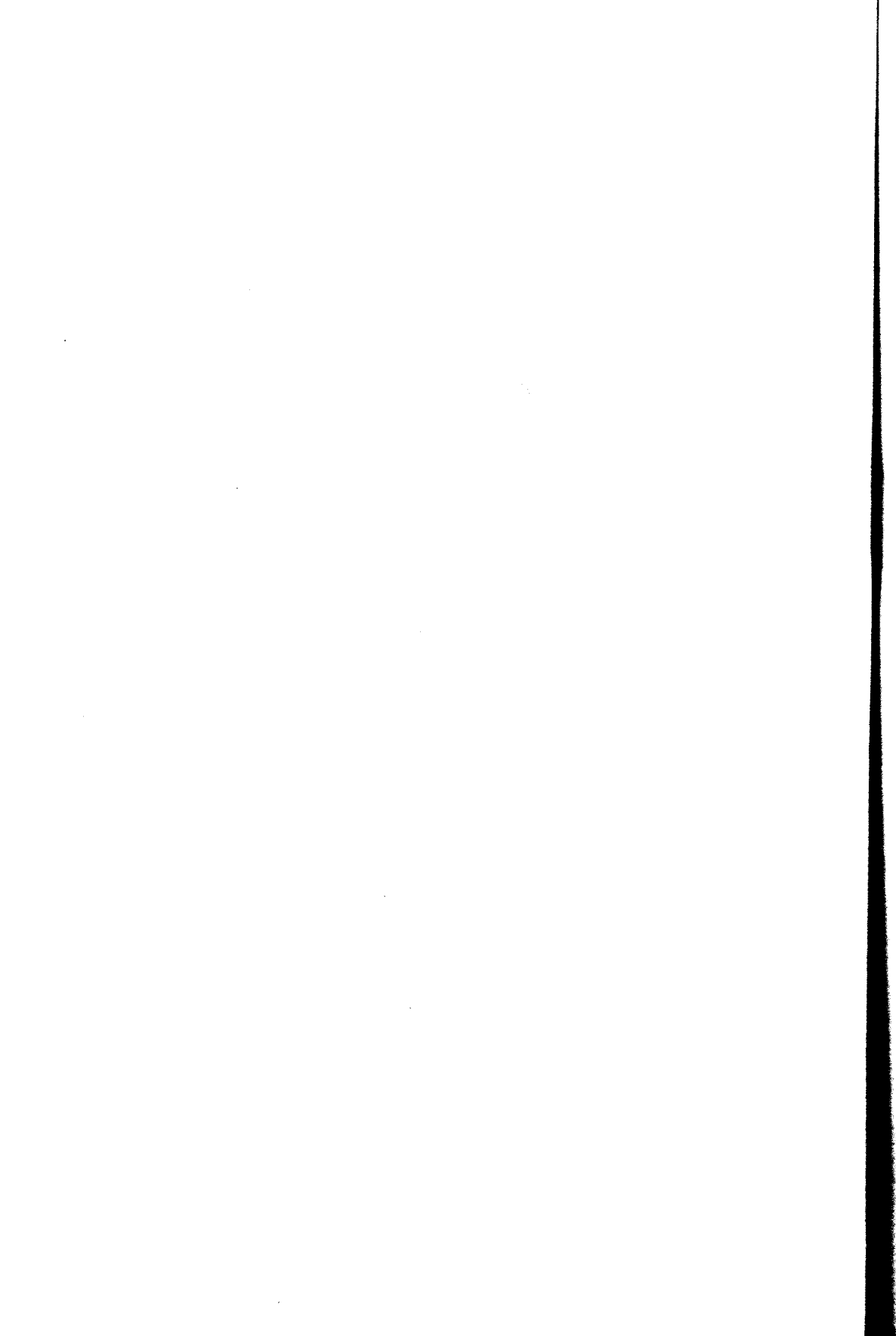
Un juif, sujet algérien, le sieur Falsiel, ayant affrété un bateau français pour se rendre à Livourne, se fit dépouiller par la force, de ses biens. L'auteur du rapt n'était autre que le capitaine Percie, commandant du navire "La Fortune" affrété par la victime.

Plainte et réclamations furent adressées au Ministre de la Marine, à Paris. Celui-ci suivit de près l'affaire. Il le dit dans une lettre à MM. du Commerce:

"J'ai reçu le mémoire du Juif Algérien, Jacob Falsiel. Si ces réclamations sont justes, je crois qu'on doit y avoir égard et je vous sais gré d'avoir cherché à la vérifier, en priant le consul de France à Livourne d'interroger le capitaine Percie... Je vais, de mon côté, expédier, dans les échelles du Levant où il est possible que ce navigateur se rende, en sortant de Livourne, les ordres nécessaires pour s'assurer des faits et l'obliger à réparer les torts qu'il a causés à l'Algérien... Vous pouvez prévenir Falsiel de ces mesures et lui déclarer que cette affaire ne sera point perdue de vue... Cependant, s'il insiste, et ne sent point attendre l'événement de cette perquisition, je pense, comme M.Vallière, qu'il faut transiger avec lui, à Marseille, et je vous y autorise afin d'éviter que la Régence ne donne, à cette affaire, des suites qui nous soient plus fâcheuses à Alger" (34).

(33) A.C.C.M. Série B/78, Lettre du 29 juin 1705.

(34) A.C.C.M. Série B/88, Lettre du 10 avril 1791.



Chapitre XXIII

L'EFFONDREMENT

La marine d'Alger ne pouvait échapper aux conséquences de profondes crises politiques et économiques qui secouèrent le pays à partir du XVIII^{ème} siècle ainsi qu'aux changements qui survinrent dans les Etats européens et en Méditerranée.

Un concours de circonstances défavorables allait, à la veille du XIX^{ème} siècle, desservir directement ou non, cette organisation qui montrait peu à peu, des signes d'essoufflement. La décadence, puis la chute ont des causes aussi nombreuses que diverses que nous allons tenter d'analyser.

A- LES CAUSES INTERNES.

1-Dégradation de la situation politique.

Les processus de la décadence, entamée peu à peu, apparaissaient au grand jour. Depuis quelques décennies, la Régence était minée par les germes de destruction.

Colonie d'exploitation et république militaire, le pays ne supportait plus d'être gouverné par une minorité turque, vivant en vase clos et se réservant l'exercice et le bénéfice du pouvoir. Avec le temps, elle avait perdu l'esprit offensif des premiers jours ainsi que l'esprit de corps qui firent, jadis, sa légendaire puissance.

La milice se distinguait par sa désobéissance, ses appétits déchaînés, son goût pour les troubles et l'usurpation de l'autorité par la violence.

Cette soldatesque corrompue voyait, cependant, ses effectifs diminuer de façon continue. Les recrues dans les provinces ottomanes se firent de plus en plus rares. Si, en 1628, Dan parlait de 22.000 janissaires, les dernières années n'offraient que 4.000 dont plus de 3.000 invalides "Taïfa et Odjaq compris".

Le pouvoir central, déjà affaibli par les drames de palais sanglant, ne contrôlait pas tout à fait la situation. Après le Dey 'Uthmân et les Beys Muhammad al Kabîr et Sâlah de Constantine, on ne trouve plus aucune figure parmi les dirigeants, capable de faire respecter l'état et ses instructions.

Le Dey de la dernière période n'était plus, comme avant, "souverain indépendant allié au Sultan, maître absolu, commandant les forces et les rouages de la Régence". Il devint: "l'esclave de ses esclaves... vivant dans une continuelle méfiance, occupé à déjouer les trames qui menaçaient ses jours".

Ces "pachas" disparaissaient par le feu ou par le poison. Leur autorité, même limitée, était mal acceptée. La dégradation du système fut telle que de 1798 à 1830, six Deys furent assassinés sur huit. Leurs femmes furent dépouillées de leurs biens, et leurs enfants réduits à la simple paie des soldats et exclus de tous les avantages et charges de l'Etat.

Le pouvoir s'usait et la détérioration s'accroissait. Les Beys, devenus semi-indépendants, s'enrichissaient démesurément, alors que le gouvernement s'appauvissait. Les foudres de ce dernier n'allaient pas épargner ces roitelets. De 1790 à 1825, huit d'entre eux furent destitués et seize exécutés. Constantine connut de 1803 à 1825 seize Beys (1).

Ces chefs de provinces étaient surveillés ou concurrencés par l'Agha des Mehalla (Mehalli aghassi) qui intervenait dans leurs affaires. La méfiance réciproque, la cupidité et les règlements de compte épuisaient le pays et le précipitaient dans une anarchie dangereuse et des jours sombres. Les Beys humains ou équitables étaient accusés de trahison et payaient de leur vie ou de leurs biens. Les autres, tyrans et sans scrupule, comme Tchakerli à l'Est et Hassan à l'Ouest étaient les artisans de nombreux malheurs. Certains se soulevaient contre le pouvoir central et harcelaient les forces du Dey, permettant ainsi aux ennemis extérieurs de préparer avec succès, les coups qui devaient achever la Régence.

La violence devenue méthode de gouvernement, fit oublier les problèmes de défense et de gestion. Les révoltes intérieures dues à la misère, l'oppression et les charges fiscales avaient fait perdre au régime de précieux auxiliaires, et le rendant vulnérable. Les Juifs, véritables maîtres, dictaient aux responsables la politique qui les avantageait. Ils favorisaient souvent les Anglais quand les Français donnaient chichement. L'or des premiers "faisait des ravages dans les consciences" venait de remarquer un observateur! Le commerce, source principale de richesses, échappait aux autochtones. Le pays était la proie des disettes, des horreurs et du vide menaçant.

2- Une marine condamnée

Le temps où la marine d'Alger "était la plus puissante du globe par le nombre, la force de ses vaisseaux, l'audace et l'habileté de ses marins"(2) était révolu.

Les problèmes qu'elle affrontait étaient généralement insolubles. Les Juifs s'introduisaient partout où il y avait beaucoup d'argent à gagner. Aussi le Dey Mustapha leur accorda, en 1799, le privilège de la "Karasta". Les Moqrânî venaient d'y renoncer. Bouchnac et Bacri recevaient en espèces le montant des livraisons de bois débité pour la

(1): Par contre, de 1746 à 1792, soit près d'un demi-siècle, la ville n'a connu que quatre Beys.

(2): Perrot, Esquisse..., p. 75.

marine d'après des tarifs établis en... 1702! augmentés d'une commission d'environ 20% pour les peines, travaux, soins, frais et transport. Ensuite, nos deux Juifs établirent une série de prix nouveaux en rabais considérable sur ceux perçus par les habitants de la région depuis longtemps lors des livraisons. Mécontentes, les tribus employées à la coupe, refusèrent de laisser embarquer le bois amassé sur la côte.

Les chantiers navals d'Alger en souffrirent et la construction fut ralentie. Les vaisseaux perdus ou engagés en Orient, entre 1812 et 1826, ne purent être totalement remplacés⁽³⁾. E. de la Primaudaie estimait la flotte forte de quatorze unités en 1825 et sa puissance de feu entre 320 et 336 canons^(3bis).

Au refus des tribus victimes de la cupidité, s'ajoutèrent les révoltes anti-turques des montagnards et les difficultés de faire parvenir le bois à Alger, à partir de 1827.

La situation devint alarmante pour une marine qui ne pouvait ni rajeunir ni entretenir sa flotte. Le Dey se tourna bien vers les Banî Djenâd qui possédaient les riches massifs de chênes zen. Dans une de ses lettres, il exprima clairement les difficultés dans lesquelles il se débattait: "nous désirons, écrit-il, que vous vous occupiez avec nous de la coupe de bois que nous avons besoin de prendre chez vous. Vous nous prêterez ainsi votre concours par la guerre sainte [...] Envoyez nous deux notables de la *Djem'a* et des cheikhs intelligents; nous nous entretiendrons avec eux au sujet des dimensions [des pièces] et autres choses".

Cependant, malgré les appels et les avantages concertés, les Banîs Djenâd ne donnèrent aucune suite aux propositions du gouvernement...

Quant à l'état des navires existants, il était loin d'être satisfaisant. Ce mauvais état d'armement fut déjà signalé par Dubois-Thainville⁽⁴⁾. Et bien avant la chute, les signes de décadence étaient repérés par les observateurs. La marine algérienne, écrit Boutin, dans son mémoire, est nulle pour nous, même si son opinion est exagérée. Le jugement de cet agent de Napoléon était probablement dicté par deux éléments: la baisse des effectifs et l'âge des unités en service. En effet, 3 frégates de 50, 46 et 44 canons; 7 chébecs de 12 à 32 canons; 3 polacres de 10 à 22 canons; 10 chaloupes canonnières pontées et en état de tenir la mer... 50 chaloupes canonnières non pontées et d'anciennes constructions pour la défense du port, mises à la mer en mai et replacées dans les magasins en octobre... 2 galères pour la défense du port et quelques petits corsaires de 4 à 6 canons, telle était la flotte d'après Boutin.

(3): Garrot, Histoire de l'Algérie, pp. 654-655.

(3bis): Le Commerce..., p. 29, n.1.

(4): A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, t. 14, Algérie.

"Les navires ne retourment jamais d'une croisière, même dans la belle saison, sans avoir besoin de réparations considérables" dit Dubois Thainville (Mémoires sur Alger, p. 140).

Les états des forces maritimes des puissances européennes étaient, à cette époque, en progression constante et bénéficiaient des progrès techniques qui manquaient cruellement à notre marine. Ni la mission à l'étranger, ni rénovation dans les arsenaux. On ignorait tout des progrès techniques de l'époque.

Si la construction sur place périssait, l'achat de navires à l'étranger se poursuivait avec les inconvénients dus à la situation. Les transactions ne semblent pas avoir été heureuses pour les Algériens. Un officier de la marine belge, le commandant Crombet, fit une brève visite à Alger, en mai 1817. Il y trouva une frégate "qui a l'air d'avoir rendu de longs services" vendue à la Régence par le Grand Seigneur (le Sultan) "avec deux jolies circasiennes pour la somme exorbitante de 500.000 piastres fortes, faisant argent de France 1.500.000 frs, somme pour laquelle, disait en société le consul d'Angleterre, M. Mac Donald, l'Angleterre leur aurait donné vingt belles corvettes toutes armées"(5).

Husayn Pacha (1818-1830), très au courant des problèmes internationaux, comprit la nécessité et l'urgence d'une solution à la crise de la marine. Dans une lettre datée du 18 juillet 1819, adressée au sultan Mahmûd II, on le voit solliciter de La Porte "des ingénieurs pour la fabrication des armes pour enseigner ce métier aux Algériens... Pour que nos janissaires puissent vaincre leurs difficultés, nous vous prions de nous envoyer les munitions suivantes: 40 canons en cuivre, 3.000 bombes format 18, 3.000 format 12; 6 pièces d'obus à 2 tonnes, 15.000 quintaux de poudre noire, 2.000 quintaux d'huile et de naphte, 500 quintaux de goudron, 1.500 quintaux de poix, 40 frégates, 60 vergues de frégates, 1.000 armes, 150 quintaux de chanvre, 2.000 quintaux de fer brut, 2.000 quintaux de cuivre, 1.000 canons en fer et 1.200 grosses voiles.

S'adressant à Kursu Pacha, Ministre de la Marine ottomane, le Dey lui réclamait l'envoi de bateaux de guerre ainsi que "des facilités de recrutement de janissaires de l'Anatolie pour renforcer le potentiel militaire, face aux menaces de la France et de l'Angleterre"(6).

Mais le Sultan avait ses problèmes propres et ses difficultés. La Régence, ne pouvant construire ses bâtiments et fabriquer ses armes et munitions, en quantité suffisantes pour faire face à une situation explosive, courait peu à peu à sa perte(7).

(5): Crombet, "Alger au temps des Turcs", Revue de Paris, n°65/1958, pp. 80-87.

Cet officier écrit cependant: "A une remarque que pareil marché était contraire aux intérêts de l'Humanité (allusion à la course) le consul répondit: Et pourquoi pas? Ce serait un gain pour l'Angleterre et puis, dans tous les cas, on pourrait toujours venir les brûler quand on trouverait bon".

(6): Temimi (A), Le Beylik de Constantine, p. 34.

(7): Dès la fin du XVIII^{ème} siècle, la construction navale française enregistrait de sérieux progrès.

En 1688, il y avait à Toulon 48 vaisseaux de lignes. En moins de quatre ans, neuf nouveaux vaisseaux furent mis à l'eau.

La fonderie du port était très active et les ateliers s'affairaient sans relâche. En 1692, on éprouva à Toulon une matière combustible avec laquelle on aurait pu mettre le feu aux vaisseaux ennemis.

En 1694, l'armée navale était encore plus forte avec 110 vaisseaux de ligne.

La situation était pénible pour les responsables: "Il y a six ans, nous dit Boutin, on fondit quelques canons par forme d'expérience. On acheta du bronze pour en fabriquer d'autres, mais ce fut l'échec. On fabriquait bien de la poudre mais elle était défectueuse"⁽⁸⁾.

Les navires à rames, très efficaces pour la course en raison de leur légèreté et leur vitesse, ne pouvaient être presque d'aucune utilité pour les actions militaires⁽⁹⁾. Les bâtiments étaient restés fragiles, donc incapables d'affronter le mauvais temps. Leur espace était étroit et "occupé pour l'essentiel par le moteur humain". L'artillerie était réduite et concentrée à l'avant. Alors que les autres marines avaient enregistré des progrès techniques appréciables, nos navires étaient tout juste bons "pour des coups de mains et des razzias et non des conquêtes en profondeur"^(9bis).

3-Pénurie de marins

Le recrutement n'amenait plus, à Alger, que de rares volontaires. La pénurie de marins constituait un véritable péril.

On trouvait peu de gens à enrôler. La situation devint telle que "lorsque les équipages des corsaires qui allaient en course n'étaient point complets, quelques sbires faisaient embarquer à coups de bâton des Biskrîs, des Kbaïls et des Maures"⁽¹⁰⁾. Les quelques marins de profession étaient usés par les longues sorties. Ils étaient devenus presque tous infirmes.

Quant aux Raïs, leur nombre et leur qualification étaient source d'inquiétude. Certains n'étaient que "des écumeurs de mer moitié marchands, moitié pirates". D'autres préféraient rester à terre; exerçant des petits métiers ou préférants des emplois de drogman dans les consulats. Quelques uns servaient de pilotes aux navires de commerce. On dit qu'entre 1800 et 1816, trente quatre capitaines seulement prenaient la mer!⁽¹¹⁾ En général, ils ne songeaient plus qu'à vivre chichement des maigres revenus que leur procuraient leurs sorties en Méditerranée, de temps à autre. La Régence souffrait de la disette d'habiles marins.

Les officiers de mérite manquaient. Le peu d'expérience de ceux qui commandaient encore, et le peu de batailles engagées en mer, enlevèrent à la marine son efficacité et son mordant de jadis. "Il n'y a plus, sur le navire, constate Dubois

(8): Boutin, Reconnaissance..., pp. 48-49.

(9): Amiral Emo, R.A., 1951, p. 190.

(9bis): Aymard, "Chiourmes et Galères...", Mélanges, F.Braudel, I, p. 50.

(10): Dubois-Thainville, Mémoire sur Alger (1809), p. 140.

(11): Vers 1620, plus de trois cents Raïs sillonnaient la mer. Parmi eux, plus de quatre vingt commandaient les gros bâtiments.

-Thainville, l'ordre et la discipline légendaire" qu'enviaient les autres flottes. Les responsables éprouvaient de grandes difficultés à faire observer une bonne discipline à leurs soldats et leurs marins, lesquels, disait Shaw "prétendent avoir autant d'autorité que leurs officiers"(12).

Au manque de potentialité humaine, s'ajoutaient les conditions de travail éprouvantes. Les provisions emportées se limitaient à peu d'huile "infecte", quelques olives et du biscuit "souvent gâté": c'étaient les vivres du bord! On était loin du temps où les provisions suffisantes, variées et appétissantes ragaillardissaient le marin.

Un découragement général semble avoir gagné, dès la première moitié du XVIII^{ème} siècle, les milieux de la marine. Parlant d'eux, Shaw avait constaté une anomalie qui laissait perplexe: "Ils ont, dit-il, une grande quantité de matériaux pour bâtir des vaisseaux, de sorte que s'ils voulaient reprendre courage et établir, parmi eux, une bonne discipline, ils pourrait beaucoup incommoder les Européens".

4-Pénurie d'argent

La disette de bon marins ne fut que la conséquence de la disette d'argent.

La paix avec certaines nations commerçantes, notamment après le traité algéro-espagnol de 1786, avait limité sérieusement l'action des corsaires. Les recettes, dont une bonne partie provenait des tributs payés par les nations maritimes, ne pouvaient couvrir, même en partie, les besoins du gouvernement. En 1822, quatre Etats payèrent à la Régence, quatre vingt seize mille dollars espagnols(13).

Et les autres ressources, pourrait-on dire? Le commerce était maladroitement ruiné par les Deys qui s'en accaparèrent et les Juifs qui s'enrichissaient aux dépens du pays. Certains négociants devinrent les créanciers de l'Etat, et lui dictaient leurs volontés.

L'âge d'or de la course était passé fini depuis quelques temps. La source des fabuleux revenus avait tari. Déjà, vers 1780, les consuls en poste ici, avaient remarqué cet infléchissement: "On ne voit plus arriver dans le port d'Alger que des prises de peu de valeur et en petite quantité" écrit Vallière(14).

Les sorties en mer ne duraient que cinq ou six jours(15), au lieu de deux ou trois mois! Aussi, les diminutions furent de plus en plus sensibles: en 1771, 4.350 francs de

(12): Shaw, Voyages..., pp. 88-89.

(13): Shaler, Esquisse..., p. 49. Le Roi de Naples: 24.000 dollars, la Suède: 24.000 dollars, le Danemark: 24.000 dollars, le Portugal: 24.000 dollars.

(14): Vallière, "L'Algérie en 1781", publi. Chaillou, p. 81.

(15): Hamdân Khodja, *al'mir'ât*, p. 170.

prises; entre 1765 et 1792, la valeur ne dépassa pas 581.580 francs. Certaines années, les prises tombaient à presque rien⁽¹⁶⁾.

Les obstacles, de plus en plus nombreux, devaient freiner les opérations de course. L'Europe passa de la défensive à l'offensive. Les marines chrétiennes montèrent une agressivité dangereuse. En 1620, La flotte anglaise fit son apparition en Méditerranée. Elle devait régner, à partir de ses bases de Minorque, Malte et Gibraltar, sur une grande partie de cette mer.

Les Français pratiquaient la course dans la zone la plus serrée du détroit entre Tarifa et Ceuta. A Messine, sur les côtes de Sicile, les corsaires français étaient nombreux et actifs en dépit de la neutralité de l'île.

Nelson faisait croiser ses corsaires entre Gibraltar et la côte d'Afrique. Ceux qui opéraient sur la côte de Tunisie n'hésitaient pas, quand l'occasion leur semblait bonne, à se couvrir du pavillon du Bey déclarant tantôt qu'ils étaient Français et tantôt sujets du Bey⁽¹⁷⁾.

Les galions armés, aux flancs très élevés, ne craignaient plus l'abordage et leur puissance de feu maintenait éloignés les éventuels assaillants.

Les convois de bateaux protégés par des unités de guerre assuraient au trafic maritime une sécurité accrue. A ces dispositions, il faut rappeler que les corsaires chrétiens ne restaient pas inactifs, ils s'emparaient des navires algériens, pillaient les côtes, enlevaient les riverains et leurs biens, pendant que les escadres des grandes puissances bombardaient, régulièrement, les ports et coulaient la flotte ou bloquaient l'activité des marins durant la bonne saison. Très souvent, nos Raïs furent contraints à l'inaction. Ainsi, la belle organisation se détériora et la technique qui fit jadis ses preuves se dérégla. Les moyens humains et matériels firent souvent défaut. L'enthousiasme fit place à la crainte, les profits légendaires ne furent plus que des souvenirs⁽¹⁸⁾. La pauvreté, due au manque à gagner, affecta la marine dans la construction, l'entretien et la paie des matelots.

La crise économique s'aggrava sous le règne de Hadj 'Alî et faillit mettre en cause l'existence même de l'Etat, sous 'Umar Pacha (1815-1817). Sa lettre au Sultan Mahmûd II décrit la situation financière déplorable: "... à l'ordre de Votre Majesté de

(16): Plusieurs fois durant la seconde moitié du XVIII^{ème} siècle, la valeur des prises n'atteignit pas 100.000 francs or par campagne.

(17): Douin, Histoire de la Méditerranée..., p. 103.

Dans ce dernier cas, précise l'auteur, pour ajouter à l'illusion, leurs hommes se coiffaient de turbans.
(18): Raïs Hamîdû rendit cependant à la course sa rentabilité. A la faveur des guerres intereuropéennes, entre 1793 et 1801, la valeur des prises avait atteint des chiffres inconnus pendant tout le XVIII^{ème} siècle.

libérer un certain nombre de citoyens, nous avons répondu par l'obéissance en libérant une frégate, quant à l'argent réclamé, nous n'avons pas la possibilité de le rendre. Tout a été pris et dispersé. Depuis dix ans, le Dey Mustapha a été remplacé par le Dey Ahmad. Celui-ci, à la suite de la révolte de tous les soldats, a doublé la solde aux militaires, par conséquent, les caisses sont vides"(19).

Le tableau des dépenses du gouvernement, dressé en 1822, montre le déséquilibre qui précipita la chute de la marine.

* Ouvriers, artistes (artisans), etc... qui travaillaient dans les chantiers:	21.000 dollars esp
* Achat de bois de charpente, cordage	60.000 dollars esp
* Solde des officiers de mer et des marins	75.000 dollars esp
* Solde des militaires de tous grades (20)	700.000 dollars esp

La sécurité intérieure du pays avait fait passer au second plan la sécurité extérieure.

5- Un Dey têtue.

Malgré l'ouragan politique et militaire qui menaçait le pays, Husayn sous-estimait trop la puissance de l'Europe. Il comptait trop sur les divisions de cette dernière. Il méprisait son opinion publique et se complaisait dans une analyse erronée de la situation internationale. La campagne anti-algérienne se développait suite aux rapports de Deval, aux écrits de Pananti, aux prises de positions de Chateaubriand. Les projets d'occupation se multipliaient et les rappels se faisaient pressants. Prendre Alger à revers était dans toutes les bouches. L'option de Sidi Ferruch circulait déjà.

Alors que l'orage menaçait, Husayn adoptait une attitude bizarre. A Harry Neal qui vint en 1824 promettre une guerre destructrice, et parler de la puissance anglaise, le Dey répondit: "Nemrod, le plus fort et le plus puissant des hommes est mort de la pique d'une mouche"(21). Ses prises de position n'allaient pas toujours dans le sens de l'intérêt de la Régence. En 1826, il proposa au Diwân, malgré une situation préoccupante, de déclarer la guerre, simultanément, à la Hollande et aux Etats Unis. Certes, son prédécesseur avait bien bravé Napoléon, alors au faîte de sa puissance, mais le temps ne travaillait plus, depuis, en faveur de la Régence. Quand le blocus d'Alger devint effectif, le Dey, dans une lettre au Sultan, osa écrire: "bien que jusqu'à présent, les vils infidèles Français assiègent par mer l'Odja victorieux avec six ou sept navires puissants, nous

(19): Temimi (A), Recherches et Documents... 1816-1817, pp. 106-107.

(20): Shaler, Esquisse..., p. 49.

(21): Grammont, Histoire..., p. 386.

n'avons, Dieu merci, absolument besoin de rien [...] et avons la capacité de repousser les attaques non seulement des Français, mais des autres nations, si elles nous assiègent ensemble".

L'entêtement du Dey était incurable. En 1827, arrivait à Alger un ambassadeur de La Porte. Sa mission consistait à presser le maître du pays "d'organiser comme le Sultan et suivant les méthodes modernes, une armée de quarante mille hommes". Le Pacha resta sourd aux injonctions de son souverain, et ne voulut rien entreprendre. "Je suis, dit-il, trop bon Musulman pour imiter les innovations des infidèles" et laissa entendre à l'envoyé qu'il était maître absolu chez lui.

Quelques temps après, Muhammad 'Alî, Pacha d'Egypte, essaya de secouer l'aveugle opiniâtreté du Dey. Il lui conseilla de ne pas mécontenter le Sultan et lui conseilla, également, de terminer ses démêlés avec la France. Ce fut peine perdue !

L'historien, al Zahhâr, le condamne sans appel: "Satan lui insuffla (des idées) [...] il fit preuve de prétention et de suffisance... Il crut que personne ne le battrait [...] Il refusa, les propositions de Hadj Khalîl Effendi [...] l'ennemi de Dieu ne faisait que persister dans son entêtement et son oppression [...] Il repoussa les conseils de Muhammad 'Alî... (22).

Le capitaine Dupetit Thouars écrivait en 1827 que "la confiance des Algériens dans leurs forces et leur supériorité sont inimaginables... Elle se base principalement sur leurs dernières affaires avec la Grande Bretagne..."

Si le dernier Dey ne manquait ni de courage ni d'autorité, il manquait d'imagination et de souplesse qui auraient épargné, à la marine, bien des sacrifices et des déboires.

La centralisation à outrance avait fait perdre à la marine les avantages des autres ports du pays: Celui de Mars al Kabîr "excellent, praticable à toute espèce de bâtiments et préférable, même, à celui d'Arzew"(23). Le Dey n'avait pas su aménager d'autres lieux de mouillage ou d'autres chantiers. Il ignora les possibilités des rades de Stora, de Collo ou de Bidjâya.

Tout était concentré dans les murs d'Alger. "Toutes les forces de la Régence sont là, dit le rapport de Saint-Martin, et c'est là seulement que l'on peut la frapper"(24).

Nous avons fait ressortir les principales causes internes de la décadence. examinons, maintenant, les causes externes.

(22): Zahhar, *Mudhakkirât*, pp. 166-167.

(23): Boutin, Rapport in Mémoires et Documents, t.14, 1825-1830.

(24): A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, t. 14 (1825-1830).

B- LES CAUSES EXTERNES.

1- Rupture avec La Porte.

Dès le XVIII^{ème} siècle, l'Empire ottoman perdait de plus en plus de sa vigueur. Le pouvoir central se disloquait et la marine n'avait plus la maîtrise de la mer, ni l'initiative des opérations, comme avant. Les intérêts de la Régence s'opposaient souvent à ceux de Constantinople. Alors, la tension entre les deux pays devenait-elle fréquente et les relations s'envenimaient.

En décembre 1747, le Sultan fit signifier, par un *capigny bachi*, aux trois Régences, la défense de laisser entrer leurs corsaires dans l'archipel pour y attaquer les navires des puissances en paix avec lui, et notamment, les Napolitains.

Les Algériens ne firent nullement cas de ces injonctions. Ils défendaient leurs intérêts. L'ambassadeur de France à Constantinople, écrivant à la Chambre de Commerce de Marseille, crut bon d'annoncer les moyens "de réprimer les excès des Algériens et assurer désormais la tranquillité des navigateurs" par une intervention "sincère et pressante de La Porte". Convaincu que toutes les difficultés étaient enfin surmontées, il annonça la nomination de Hussein Zaded Saïd Bey comme envoyé à la Régence d'Alger... Ce dernier "reçut les instructions les plus détaillées, les pouvoirs les plus amples et l'ordre formel de se concerter dès le premier moment de son arrivée avec le chargé des affaires du Roi qui dirigera toutes ses démarches..."(25).

Chaque initiative des Algériens, contraire aux instructions du Grand Seigneur, rendait l'animosité entre les deux capitales plus aiguë. Un rapport de Dubois Thainville retrace la crise que traversait, à l'époque, les relations algéro-ottomanes: "Wakil Hardj arrive à Constantinople, vers le 20 brumaire. Il fut aussitôt mandé à bord du Captan Pacha. Cet amiral lui reproche, dans les termes les plus durs, le mépris porté aux firmans de La Porte, l'arrestation et la captivité de cinq à six cents sujets du Grand Seigneur, la confiscation d'un grand nombre de bâtiments impériaux et enfin, la paix conclue avec les Français...

D'après les ordres du capitaine Pacha, le pavillon d'Alger fut abattu de la manière la plus ignominieuse et le "Wakil al Hardj et toute sa suite, furent mis en état d'arrestation. Les présents et les sommes particulières furent séquestrées [...] La défense sous peine de mort de s'enrôler sur les bâtiments algériens fut publiée dans toute la ville"(26).

De défi en défi, les choses se gâtèrent sans espoir de trêve ou d'amélioration.

(25): A.C.C.M. Lettre du 30 avril 1789.

(26): A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, t. 14.

Rapport de Dubois Thainville qui dit tenir ces détails de Baimbridge, commandant de la frégate américaine "Le Washington".

"Le pavillon ottoman même, ne suffit pas pour protéger les sujets grecs et les mettre à l'abri des attentats des corsaires Algériens" rapporte Sydney Smith dans son mémoire⁽²⁷⁾.

Avec l'Egypte, les incidents se multipliaient. En 1814, le Dey, dans le but de porter atteinte au commerce de ses rivaux de Tunis, de Tripoli, fit pendre les équipages de quelques bâtiments de l'archipel, d'Egypte et de Tunis chargés de blé et tombés en son pouvoir. Le pacha du Caire, par représailles, fit arrêter tous les Algériens qui se trouvaient dans ses provinces et réclama, en vain, la restitution des cargaisons saisies par Alger.

Le Sultan vit "avec indignation et même avec rage qu'un vassal révolté ose se permettre les actes les plus outrageants, les plus atroces contre ses sujets paisibles"⁽²⁸⁾.

Le 2 juillet 1815, Muhammad Husrew⁽²⁹⁾ rapportait à Mahmûd II, au sujet du Dey que "depuis que cet homme est gouverneur d'Alger, des injustices ont été commises à l'égard des chrétiens avec lesquels l'amitié s'est transformée en querelle et en agression"⁽³⁰⁾.

Cette crise qui dura jusqu'à 1830, fut préjudiciable aux deux pays, également visés par les puissances européennes. Au sujet de la course, La Porte prétendait avoir le dernier mot, quant au pays à combattre et aux traités à signer. La guerre ne devait être déclenchée que contre les ennemis du Sultan. Mais Alger ne l'entendait pas ainsi et voulait avoir les mains libres. En matière de paix ou de guerre, ses intérêts seuls lui dictaient sa politique.

L'incompréhension persistait. durant la guerre gréco-turque, les Algériens s'attaquaient aux insurgés pour venger les Musulmans victimes des atrocités et pour

(27): A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, Afrique, t. 6 (1808-1822).

(28): Même source.

(29): Ministre ottoman de la Marine de 1811 à 1817 et de 1822 à 1826.

(30): Tamimî, Recherches..., p 210; Documents Inédits, R.O.M.M. 1-2/1968, p. 112.

S'agit-il de Hadj 'Alî (février 1809-avril 1815) ou de son successeur 'Umar Agha (avril 1815-octobre 1817)?

Dans une lettre au Sultan Mahmûd II, 'Umar dit que l'attaque des bateaux européens par la marine d'Alger se trouve justifiée par "le manque de vivres en Turquie et dans les pays méditerranéens... C'est pour cela que les janissaires avaient agi contre les ordres de la Sublime Porte en s'emparant de bateaux chargés de provisions les empêchant d'aller vers l'Europe". Indigné, le Sultan confisqua un fondouk que la Régence avait fait bâtir à Smyrne pour servir de caserne et de dépôt à ses recrues; il retira toute créance aux agents du Dey, donna ordre à sa flotte de courir sus aux bâtiments algériens et envisagea même une expédition contre la Régence. 'Umar dut dépenser de gros efforts pour faire tomber, quelque peu, cette tension (Ibid., p. 119)

arrêter les méfaits de leurs ennemis. Mais La Porte considérait les Grecs comme sujets ottomans et refusait au Dey le droit de les poursuivre⁽³¹⁾.

Aussi les Algériens qui trouvaient jadis refuge dans les ports méditerranéens dépendant du Sultan et bénéficiaient d'aide accordée par les commandants des places fortes maritimes, perdirent ces précieux avantages. Les représailles ne devaient pas s'arrêter là. En novembre 1827, soit quelques mois après le commencement du blocus d'Alger, les relations diplomatiques entre la France et La Porte furent rétablies et l'embargo mis par le gouvernement turc sur les bâtiments européens fut levé.

Mais la mesure la plus dure prise à l'encontre d'Alger fut l'interdiction faite aux Turcs de s'enrôler dans les troupes de la Régence. La lettre du Dey, en date du 19 novembre 1827, traduit le désarroi dans lequel se trouvait la Régence face à la faiblesse de ses effectifs. Depuis plusieurs années, l'Odjaq victorieux n'a pas reçu de troupes du côté de l'Anatolie... Nous sollicitons son (le Sultan) consentement afin qu'il accorde ses hautes faveurs souveraines en autorisant l'envoi en ces temps, d'une certaine quantité de troupes de la ville de Smyrne et des autres régions côtières⁽³²⁾.

L'attitude de La Porte à l'égard d'Alger était, au début de 1830, empreinte d'indifférence. Dans une lettre de Guillemot à Polignac, en date du 6 janvier, le diplomate disait que "La Porte s'embarrassait peu de sort à Alger"⁽³³⁾. Et dans sa réponse, le Président du Conseil prétendait que "La Porte, en déclarant qu'elle n'a rien de commun avec Alger... reconnaît elle-même qu'elle ne conserve plus avec la Régence aucun des liens qui constituent les rapports d'un souverain envers ses vassaux. Elle se place en dehors du différend que nous avons par la suite"⁽³⁴⁾.

A Mimaut, Polignac disait que "La Porte persiste à vouloir garder la neutralité dans cette question [...] par conséquent Taher Pacha n'irait point à Alger"⁽³⁵⁾.

2- Hostilité des pays voisins

Maroc, Algérie, Tunisie et Régence de Tripoli coexistaient mais sans lien. L'ignorance des intérêts communs et des menaces extérieures qui planaient sur tous ces Etats furent à l'origine de cette absence préjudiciable de solidarité. Conflits armés, animosités sans fin entre dirigeants, calculs mesquins profitèrent amplement aux ennemis communs qui préparaient l'invasion.

(31): Lettre de menace de Mahmûd au Dey Husayn Pacha dans "Madjallat al Tarikh", 11/1981.

(32): Lettre publiée dans R.A., 1952.

(33): Lettre chiffrée envoyée de Constantinople.

A.N.Aff.Etr. Correspondance politique, Turquie 260, f° 8.

(34): A.N.Aff.Etr. Correspondance politique, Turquie 260, f° 98-99. Lettre du 9 février 1830.

(35): A.N.Aff.Etr. Correspondance politique, Egypte I, 228-232.

Ecoutons Petis De La Croix: "Les trois républiques d'Alger, Tunis et Tripoli ne s'unissent pas, ordinairement, quand elles sont attaquées. Elles sont différentes et n'ont rien de commun que la religion et la dépendance honoraire dont ils reconnaissent le Grand Seigneur"⁽³⁶⁾. Trois ans plus tard, le même auteur ajoutait: "jamais les puissances de Barbarie ne s'unissent ensemble, quoique depuis la guerre d'Alger contre Tunis, il semble que les Tripolitains aient secouru Alger"⁽³⁷⁾.

L'Europe pratiquait la politique de division: "On usait, contre les Régences, d'artifices. On cherchait à les diviser, à n'être en guerre avec toutes ces Républiques à la fois; pendant que l'on armait contre une, on ménageait l'autre"⁽³⁸⁾.

La rivalité entre les trois Régence se montra d'une façon claire lors du blocus d'Alger. Non seulement les pays frères ne bougèrent pas mais souhaitaient "la punition" du Dey. "Il n'est pas, dit un document de 1828, jusqu'aux Régences de Tunis et de Tripoli qui ne s'attendent à nous voir tirer de celle d'Alger une vengeance éclatante [...] jalouses d'Alger, en qui d'ailleurs elles trouvent un ennemi toujours prêt à abuser de la supériorité de ses forces, elles verraient avec joie, humilier cette Régence"⁽³⁹⁾.

Entre la Régence et le Maroc, les sujets de tension ne manquaient point. Aussi, sous les Sa'adiens, comme sous les 'Alaouites, les appétits territoriaux provoquèrent de nombreuses guerres entre les deux voisins.

Cependant, dès 1709, Alger proposa au Sultan Mawlây Ismâ'îl un renfort maritime contre Ceuta⁽⁴⁰⁾, et demanda, en échange, le vieux Tanger pour y établir une garnison et y construire un port où ses marins puissent relâcher. Le monarque refusa.

Par contre, le Maroc, entre 1760 et 1777, conclut une série de traités avec presque toutes les puissances européennes: en 1773, avec le Portugal; en 1774, l'Espagne "ne néglige aucun moyen de capter la bienveillance de l'Empereur et lui donne des preuves journalières de sa générosité"⁽⁴¹⁾. Le traité de paix sera signé en 1780. Avec les Etats Unis, l'accord sera signé en 1787.

Lors de l'invasion de l'Egypte par Bonaparte, Mawlây Slimâne (1792-1882) rejeta les propositions du sultan ottoman de déclarer la guerre à la France. Mieux encore, il désarma les derniers navires de sa flotte devenue sans objet depuis le décret d'abolition de l'esclavage des chrétiens promulgué en... 1767 par Mawlây Muhammad.

(36): A.N.Marine B 7/49, janvier 1692.

(37): A.I.E.O. 1953, p. 20.

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

(39): A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, t. 3 (1828). Sur les négociations France-Tunisie, Esquer, La prise d'Alger, pp. 251-257.

(40): Ceuta, ville du nord du Maroc, occupée par les Portugais en 1415 et par les Espagnols à partir de 1640.

(41): A.N.Aff.Etr. B III - 10^o 110, Lettre de Vergenne au Conseil du Roi, 13 août 1774.

Les relations algéro-tunisiennes étaient plutôt mauvaises. Alger et Tunis formaient deux Régences placées chacune sous l'autorité d'un chef turc relevant, théoriquement, du Sultan ottoman. Mais d'innombrables conflits d'intérêts les opposaient: tracé de frontière, tributs, course, guerre entre prétendants tunisiens... Du XVII^{ème} siècle, les guerres éclataient entre les deux pays pour des raisons quelconques⁽⁴²⁾.

C'est pourquoi la Tunisie était le pays qui nourrissait le plus de haine à l'encontre d'Alger.

En octobre 1687, "Mercure Galant" écrit que "depuis la rupture, les Français ont coulé huit à dix vaisseaux algériens. Les Tunisiens, sollicités par leurs voisins de rompre avec la France, s'y sont refusés".

L'agent russe, Matei Gregorievitch qui, passant par Tunis vint en 1777, étudier le littoral de l'Est algérien, notait que "le gouvernement du pays a une grande haine pour les Algériens et est très désireux de les assujettir, c'est cela que, non seulement, il ne défend pas selon ses obligations, mais encore dans le cas d'une guerre des puissances européennes contre les Algériens, les Tunisiens sont prêts à apporter leur aide contre ces derniers, bien qu'en cachette"⁽⁴³⁾. Laugier De Tassy fit la même constatation: "Les Tunisiens, dit-il, se réjouissent de tout malheur et affaiblissement des Algériens". Le consul de Kersey, préparant son plan d'invasion de la Régence, tenait compte de ces sentiments algérophobes: "Alger détruit, écrit-il, le Bey de Tunis deviendrait un grand prince. Sa nation est commerçante et n'est pas guerrière. En détruisant Alger, on imposerait à son gré la loi de Tunis. On pourrait lui interdire la course"⁽⁴⁴⁾.

Le blocus de Bône n'ayant pas été signalé au Bey de Tunis, un incident survint mais fut vite réglé. Le voltigeur, commandé par Du Petit Thouars avait capturé un petit navire tunisien qui tentait d'entrer dans le port algérien. Les Français s'empressèrent de rendre le bâtiment et le Bey promit de punir le Raïs, prit les mesures pour que ses unités ne dépassent pas Tabarque. Il fit distribuer des rafraîchissements à l'équipage du bateau capteur! ⁽⁴⁵⁾

Lors du blocus d'Alger, le Bey favorisa l'action de la France en augmentant l'effectif des troupes stationnées sur le front ouest, en armant quatre chaloupes canonnières "pour protéger les bâtiments français contre les entreprises des corsaires algériens dont la témérité est connue"⁽⁴⁶⁾.

(42): Les principales guerres eurent lieu en 1638. 1684, 1695-1700. 1705. 1735. 1754. 1756-1808. 1811 1812, 1814.

(43): Voir R.A., 1951, p. 150.

(44): De Kersey, Mémoire..., p. 120.

(45): Plantet, Correspondance des Beys..., III, p. 680. Lettre de Lesseps au Comte de la Veronnays, 27 avril 1829.

(46): Plantet, Correspondance des Beys, III, 634, Lettre de Guys à Damas, 5 juillet 1827.

Deux agents français, Raimbert et Gerardin disaient qu' "on pouvait compter sur la neutralité sympathique de Tunis et du Maroc".

En avril 1830, le gouvernement français dépêcha ces deux agents en mission à Tunis pour "sonder les dispositions du Bey d'ouvrir une source féconde aux approvisionnements de l'armée, d'agir sur le moral des populations maures et arabes... de détacher du Dey d'Alger, le Bey de Tunis et le Sultan du Maroc et, si possible, les beys d'Oran et de Constantine.

Quelques jours à peine, d'Aubignac confiait au commandant en chef des forces françaises qu' "au sujet des Etats voisins d'Alger, leur fidélité à l'alliance du Dey était [...] à la merci d'un succès de l'armée française; c'était la disposition commune de Tunis, du Maroc...(47). Certes, un sentiment militaire contre l'appui à la France: le sentiment religieux qui faisait craindre la domination chrétienne. Mais en dépit de cette réserve, le Bey de Tunis se montrait prêt à autoriser toute espèce d'achat dans ses états et à devenir, lui-même, fournisseur "pourvu que sa coopération resta secrète". Il annonça que ses navires étaient prêts à partir de La Goulette pour porter "la viande, les légumes, le sel dont les prix avaient quadruplé dans la Régence depuis le blocus".

Polignac, dans une communication faite devant la Chambre, le 11 mars 1830, résumait bien la désunion des pays musulmans face aux entreprises européennes.

"Nous sommes, dit-il, dans un état de parfaite intelligence avec l'Egypte, comme avec les autres provinces de la domination du Sultan. nos relations avec Tripoli sont incertaines... Nous sommes en état de paix avec Tunis et avec l'Empire du Maroc. Le Roi s'est décidé à mettre fin, par une expédition de terre et de mer à la guerre qui se poursuit, depuis trois ans, contre la Régence d'Alger. C'est uniquement contre cette Régence que sont dirigés les préparatifs militaires qui se font en ce moment dans nos ports(48).

A peine De Bourmont était-il à Sidi Fradj que le Bey de Tunis dépêcha un émissaire pour complimenter le général. Bien que l'expédition de 1830 prît l'aspect d'un conflit entre une puissance chrétienne et un Etat musulman, et bien que l'intervention militaire créa un précédent, le Bey et une partie de l'opinion tunisienne éprouvèrent une satisfaction tellement la rancoeur et la rancune avaient aveuglé les gens.

3- L'Europe et la puissance navale.

L'armement européen était en progrès constant. Colbert avait pris le département de la marine en 1661 avec trente bâtiments de guerre. Quand il mourut, le 9 septembre 1683, il en laissa deux cent soixante seize, et sept mille six cent vingt cinq pièces d'artillerie. Il avait restauré la marine sans augmenter les impôts.

(47): Nettement, Histoire..., p. 248.

(48): A.C.C.M. Série MQ 5 - 2.

Au XVIII^{ème} siècle, l'Europe connut, grâce à la révolution industrielle et technique, une supériorité économique et militaire. Le développement toucha tous les secteurs d'activité. La population s'accrut avec constance au grand profit du continent. La vitalité de l'homme et l'extension du machinisme permirent un décollage général.

Face à ce prodigieux accroissement de la puissance militaire et naval, en particulier, la Régence manquait, faute d'argent, de progrès technique et paix intérieure, de moyens capables de la placer au niveau de ses adversaires. Artillerie et marine se contentèrent de choses dépassées et défectueuses.

L'écart, puis le déséquilibre défavorable à Alger, firent passer les nations chrétiennes de la défensive (fortifications des rivages, batteries côtières, places fortes, milices et troupes de campagne...) à l'offensive. Expéditions et croisières avec plus de succès, renversèrent la situation, en Méditerranée.

Même les petits Etats levaient la tête. Naples se mit à armer des frégates et à faire la chasse aux bâtiments algériens. Malte se dota de frégates doublées en cuivre. Le Portugal faisait garder le détroit de Gibraltar, été comme hiver, par des navires très performants, "de sorte qu'il ne restait aux Algériens que les côtes d'Italie"⁽⁴⁹⁾.

Napoléon accorda une attention particulière à la construction navale. Ses lettres, adressées de Tilsit, en juillet et août 1807, après le traité franco-russe, sont significatives: à son fils, il annonce la construction de trois vaisseaux de 74, sur le chantier de Venise, "ce qui ferait huit vaisseaux en construction"⁽⁵⁰⁾. Au vice-Amiral Decrès, il dit: "Cinq vaisseaux sont prêts à Flessingue, et bientôt huit... Activez les moyens ordinaires pour que les ports Lorient, Rochefort et Toulon prennent un nouveau caractère d'activité. Tout porte à croire que la guerre du continent est terminée. Tous les efforts doivent se jeter du côté de la marine. Prenez toutes les mesures pour faire finir "Le Superbe" à Gênes [...] Il importe beaucoup d'avoir une escadre en Méditerranée..."⁽⁵¹⁾.

A son fils, tout en lui faisant part de trois vaisseaux en châtier à Venise, il lui demande s'il avait "les mâts, les voiles, les cordages, les ancres, les canons, tout cela commence à devenir, aujourd'hui, d'une grande importance [...] Il faut désormais beaucoup s'occuper de la marine"⁽⁵²⁾.

Bonaparte voulait réunir à Toulon le plus de vaisseaux, une escadre "en état d'aller en mer", des sorties "afin de perfectionner l'arrimage... car il avait compris le rôle de la marine dans la lutte pour l'hégémonie en Méditerranée.

(49): Venture de Paradis, *Alger au XVIII^{ème} siècle*, R.A., 1896, p. 73.

(50): Napoléon I^{er}, *Correspondance...*, t. XV, Lettre du 5 août 1807.

(51): Ibid. Lettre du 4 juillet 1807.

(52): Ibid. Lettre du 4 juillet 1807.

4-La suprématie anglaise

Pour dominer une partie du monde, l'Angleterre entreprit dès le XVI^{ème} siècle, une politique qui lui assura peu à peu la maîtrise des eaux. Ses principes constants étaient:

- 1-Rechercher partout la destruction des flottes militaires ennemies.
- 2-Saisir, solidement, des bases bien choisies pour interrompre les communications maritimes des adversaires⁽⁵³⁾.

Et comme la France avait un besoin impératif de voies maritimes, la Hollande de la mer et l'Espagne de l'or de l'Amérique, l'Angleterre, comprit très tôt l'importance stratégique de la Méditerranée. Elle se mit à la recherche de bases permanentes. Cromwell voulut s'emparer de Tanger, d'Oran ou de Gibraltar⁽⁵⁴⁾.

Avec une marine de jour en jour grandissante, la domination sur les mers devint irrésistible. La France et les Etats italiens riverains sentirent la menace. La guerre de sept ans donna, aux corsaires anglais, l'occasion de montrer leur audace⁽⁵⁵⁾.

De 1793 à 1795, l'Angleterre avait en mer: 12 vaisseaux de ligne, 32 frégates, 71 corvettes, soit 115 bâtiments. En 1796, elle entretenait des stations en Méditerranée, sur la côte d'Afrique, à Gibraltar⁽⁵⁶⁾. Elle eut recours aux croisières également. Elle disposait de plus en plus de navires que tout le monde commerçant⁽⁵⁷⁾.

Jusqu'à 1805, la gloire de Napoléon avait un certain impact sur le gouvernement d'Alger. Mais après Trafalgar⁽⁵⁸⁾, les Anglais exploitant leur succès, supplantèrent les Français dans les concessions de l'Est algérien.

Agents actifs et discrets, ils visaient à travers les comptoirs, à assurer leur supériorité en Méditerranée, le ravitaillement de Gibraltar et de Malte, concurrencer puis s'opposer à la marine algérienne. Ce fut le cas en 1816 et 1824.

(53): Contre-amiral R.de Belot, La Méditerranée et le Destin de l'Europe, Paris, 1961.

(54): Les Anglais n'abandonnèrent Tanger qu'en 1683.

(55): Déclarée en 1756. Le commerce français s'en ressentit durement.

Le tableau ci-dessous est éloquent:

- 1754: les caravanes affrétées étaient 130.

- 1757: " " " " 93.

- 1758: " " " " 29.

A tel point, que les capitaines caravaniers français vendirent leurs bateaux.

(56): A Malte, en 1800.

(57): Pour réduire la navigation des neutres, l'Angleterre pompait un grand nombre de matelots étrangers et les versait dans sa marine.

A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, Angleterre (1661-1814), pp. 339-341.

(58): Victoire navale de Nelson, en 1805, sur la France et l'Espagne réunies.

Les Algériens eurent une confiance excessive dans les Anglais qui, dès le début du XIX^{ème} siècle étaient bien établis dans la Régence. Un consul actif, des visites fréquentes de frégates anglaises entre Malte et Alger, des marchands anglais entreprenants, le consul Blankley à la tête de l'exploitation du corail en 1807... La présence britannique devenait lourde de conséquences...

Avec une marine moderne et nombreuse, les rois et princes d'Europe qui achetaient jadis les faveurs du Dey, durcissaient le ton. Les menaces belliqueuses se substituaient à la recherche d'arrangements. Le climat politique s'y prêtait. "Que l'existence de la puissance algérienne est une honte pour l'Europe"⁽⁵⁹⁾.

Orateurs et politiciens rivalisaient d'ardeur guerrière. Bonaparte songeait en finir avec Alger. Un des articles secrets signés avec le Tsar de Russie, en 1807, prévoyait l'annexion de l'Afrique du Nord, et le séjour à Alger du commandant Boutin entrant dans le cadre du plan élaboré.

Dans un mémoire présenté au Congrès de Vienne, par le commandeur Vie De Cesarini, en septembre 1814, on peut lire: "trois forbans, parjures envers tous les souverains en usurperont-ils éternellement les titres, les emblèmes et les tributs? le prince d'Alger, hors d'Alger, ne serait qu'un brigand ! Brigand formidable. Anéantissons-le dans une confédération maritime !".

Lord Sheffield considérait la puissance d'Alger comme un véritable obstacle au développement de la prospérité maritime des Etats Unis⁽⁶⁰⁾.

L'attaque de Lord Exmouth, en 1816 et la destruction d'une grande partie de la flotte ne fut que le commencement d'un vaste complot visant à mettre à genoux une république qui refusait de plier. L'arrogance de Deval ne connaissait plus de borne; il prétendait devant le Dey "posséder le bastion de France, la pêche du corail et... le droit de souveraineté sur les Arabes de la *ma'zoula* (les environs de La Calle)⁽⁶¹⁾.

Ainsi, la supériorité navale, les menaces, et les attaques lancées contre un pays assiégé par les difficultés croissantes, préparaient lentement mais sûrement la chute.

(59): Perrot, Esquisse..., p. 93.

(60): Shaler, Esquisse..., p. 75 - 76.

(61): Lacoste et Nouchi, L'Algérie passé et présent, p. 237.

Chapitre XXIV

LE BLOCUS D'ALGER (1827-1830)

Voici une question restée obscure à ce jour, et qu'il convient d'élucider à la lumière de documents d'archives et de sources demeurées inexploitées ou insuffisamment traitées! De nombreux historiens se sont contentés d'effleurer le sujet ou de résumer les différents épisodes de la grande crise algéro-française⁽¹⁾, tout en épousant la thèse, défavorable au gouvernement du Dey ⁽²⁾.

Cette attitude partisane amène le chercheur à engager des investigations poussées afin de mieux saisir tous les aspects de "la petite guerre".

1- Les origines du conflit

Le refroidissement des relations entre les deux pays, puis la dégradation des rapports, suite à de nombreux malentendus et à la non résolution des problèmes posés⁽³⁾ et suite aux agissements peu élégants du consul Deval⁽⁴⁾, le tout aboutit, dès 1826, à une crise sans précédent, laquelle crise conduira à l'expédition de 1830.

(1): Sur le blocus: Rozet et Carrette, *L'Algérie*, p. 28; Mercier (E), *Histoire de l'Afrique septentrionale*, III, 526-532; Grammont, *Histoire d'Alger...*, pp. 390-392; Esquer, *La prise d'Alger*, Chap. III et IV; Julien (Ch.A), *Histoire de l'Algérie contemporaine*, pp. 21-26; Feraud (Ch), *Destruction des Etablissements français de La Calle en 1827*, R.A., pp. 421-436.

(2): Nettement, *Histoire de la Conquête d'Alger*, Lecoffre, 1856, p. 140 à 148.

(3): Dont la très louche affaire du règlement des créances Bacri et Bouchnaq, les puissants négociants juifs d'Alger.

On relève, dans le *Mémoire de Saint Martin*, rédigé en 1827, ce qui suit: "La justice dans ces contestations était, il faut en convenir, du côté des Algériens. Les décrets violents du gouvernement impérial contre le commerce anglais et la navigation des neutres ainsi que le refus ou tacite ou formel d'exécuter les clauses du traité du 17 décembre 1801 qui rendait les deux gouvernements français et algérien solidairement responsables des créances réciproques de leurs sujets... furent les causes de ces dissensions. Le refus constant que faisait la France de donner attention aux réclamations bien ou mal fondées des négociants de la maison Bacri, avait fini par aigrir la Régence. Les Algériens hors d'état d'obtenir justice se la firent violemment" (*A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, 1825-1830*, t. 11).

(4): Pierre Deval fut consul à Alger du 20 août 1815 au 11 juin 1827. "Il était, écrit Ch.A Julien, unanimement considéré dans les ports méditerranéens comme un homme taré qu'on pouvait, à bon droit, suspecter. Agé de cinquante cinq ans, il avait une longue expérience des pays musulmans [...] Il avait acquis plus de souplesse, d'humilité intéressée et de sens des intrigues que de capacités diplomatiques. A Alger, on le tenait pour un proxénète, un homme assez soucieux du droit des gens" (*Histoire...*, p. 24).

Les prétextes de la rupture ne manquaient pas. Les historiens européens ont fait du coup d'éventail (5), le 30 avril 1827, le point de départ du blocus. En réalité, deux affaires avaient déjà assombri le ciel franco-algérien.

a) La capture de deux navires romains :

La marine d'Alger avait mis la main, en 1824, sur des bâtiments appartenant au Pape. En août 1826, elle en arraisonna encore deux dans les conditions que décrit le consul de France à Civita Vecchia: "Une escadre algérienne de deux corvettes et deux bricks croise sur le mont Argental et vient de capturer, sous pavillon français, le vaisseau "François de Paul", romain de quarante deux tonneaux venant de Gênes à Civita Vecchia, richement chargé"(6).

Puis ce fut le tour d'un autre appartenant également au Pape. Conduits à Bône (Annâba), ils furent déclarés de bonne prise et leurs équipages retenus prisonniers. A cette époque, Alger ne reconnaissait pas le pavillon pontifical.

Le chef de l'Eglise sollicita l'intervention de la France aussi bien en 1825 qu'en 1826 afin de récupérer bâtiments, cargaisons et matelots. Les pressantes démarches de la France étaient intéressées(7). Cependant, le refus du Dey fut catégorique et les demandes du consul Deval restèrent sans suite(8).

On avait prétendu que le chef de la Régence confondait alors le Saint Siège et l'Ordre de Malte, ce qui paraît invraisemblable: plus d'une fois, les dirigeants d'ici eurent affaire au Vatican, notamment au sujet des captifs algériens retenus à Livourne ou des missionnaires de la Propagande Fide. La cause d'un tel refus s'explique plutôt par l'attitude constamment hostile des Papes organisateurs de croisades contre la Régence(9). Et ce n'est pas un Dey comme Hussayn qui oublie les multiples expéditions dictées et bénies par le chef de la chrétienté.

(5): Le coup d'éventail n'est qu'un futile prétexte. La France avait subi, auparavant, de plus graves humiliations. A-t-on oublié les coups de canons que plusieurs fois Don Miaule de Portugal avait fait tirer sur les vaisseaux français "sans que jamais on eut songé à armer seulement une frégate pour demander réparation?" Que de vaisseaux endommagés ou même détruits! Que de dangers pour les marins!

"Chaque fois, écrit D.J. Montagne, que cet attentat s'est renouvelé, on s'est contenté de l'explication donnée par un ministre et du simulacre d'une destitution contre le chef militaire qui avait été l'instrument de cette grave insulte" (Physiologie morale et physique d'Alger, pp. 101-102).

Deux consuls de France en poste à Alger, Le Vacher et Poile, furent attachés le premier en 1683, le second en 1688 à la bouche du canon et exécutés sans provoquer autre chose que la conclusion en 1689, d'un "traité de paix centenaire".

(6): A.C.C.M. Série M R.46 1 41, Lettre à Mlle Président du Conseil du Commerce de Marseille.

(7): A peine Paris s'était-il manifesté que le Souverain Pontife s'empressa d'ordonner que les navires français fussent admis et traités, désormais, dans les ports romains au même titre que ceux de ses sujets.

(8): Devenu exigeait le respect du pavillon papal au mépris de l'ordonnance du 3 mai 1781 interdisant aux consuls de "recevoir aucune commission ou mission de puissances étrangères".

(9): A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, (1825-1830), t. 11.

b) La visite des bâtiments français :

Deux navires français, "Le Gustave" et "La Conception" revenaient de Corse et se rendaient à Toulon, avec des dépêches du Roi, quand ils furent arrêtés et visités par la marine algérienne conformément aux clauses des traités signés⁽¹⁰⁾. Aucun incident ne fut provoqué par l'opération. Le message du commandant de la marine à Toulon, adressé à Marseille, ne laissait rien percevoir de répréhensible dans le comportement des Raïs: "Je suis informé, dit l'officier, qu'un des bateaux poste de la Corse, "Le Gustave", a été visité par une division algérienne qui paraît avoir établi sa croisière des côtes d'Espagne aux côtes d'Italie et qui a annoncé avoir reçu l'ordre de visiter tous les bâtiments de quelque nation qu'ils soient, afin de s'assurer s'ils n'ont pas de Grecs à bord. La visite qu'à reçue "Le Gustave" a été faite, avec tous les procédés convenables, mais comme elle doit occasionner, à ce bâtiment, une quarantaine assez longue, j'ai cru devoir vous en donner avis... "(11).

Le consul de France et le commandant Fleury entreprirent alors des démarches auprès du Dey, lequel avait beaucoup de choses à dire à ses visiteurs. Il fut furieux contre les agissements des Français sur la côte est du pays, malgré les accords conclus sur le commerce et la pêche du corail⁽¹²⁾. Alger y voyait un dessein hostile et une violation des traités. Seuls le temps et les circonstances étaient défavorables à une action armée, même si le vice-consul en poste à Bône, le sieur Alexandre Deval, neveu du consul à Alger, lançait depuis 1825, défi sur défi aux autorités du pays. C'est pourquoi les discussions tournèrent à l'échec.

2- Les réactions de la France

Devant la ferme détermination du Dey et son refus de restituer les bâtiments du Pape, on prit outre-Méditerranée, dès novembre 1826, la décision d'envoyer une force navale "pour intimider le Dey et l'amener à une attitude conforme au désir du gouvernement". Et si les résultats restaient encore négatifs, il conviendrait de "bloquer le port d'Alger et de s'emparer des navires algériens qui tenteraient d'y rentrer".

La France attendait de son escadre qu'elle paraisse devant Alger le plus tôt possible "afin d'y prévenir, dans l'état avancé de la saison, le retour des armements que le Dey a envoyés en course et afin de ne pas manquer aussi l'occasion de s'emparer de quelques uns de ces bâtiments"⁽¹³⁾. Rappelons que la flotte algérienne était, à cette date,

(10): Voir l'article IV du traité franco-algérien du 7 septembre 1719.

(11): A.C.C.M. Série M R 46 1 41, 19 août 1826.

(12): Sur les travaux entrepris à La Calle, Nettement (Histoire..., pp. 143-144). On y éleva de véritables forteresses dotées d'armes et avec présence d'officiers et de soldats. On raconte que le Dey, apprenant ces mesures, s'écria qu'il ne souffrirait jamais un seul canon infidèle sur le territoire algérien.

(13): Lettre au Comte Chabrol, Ministre de la Marine (A.N.Mémoires et Documents, t. 11).

divisée en trois parties: la première ancrée au port, la seconde sillonnait les mers dans le cadre de la course et la troisième, engagée aux côtés des Ottomans dans leur guerre contre les Grecs en rébellion.

Malgré le danger le Dey était confiant; il mit à la disposition des pèlerins désireux de se rendre à la Mecque, trois bâtiments de guerre sous les ordres de Mustapha Raïs pour les convoyer jusqu'à Alexandrie⁽¹⁴⁾.

A Paris on attendait beaucoup de l'apparition des vaisseaux du Roi et des menaces proférées pour obtenir une satisfaction et, on espérait aussi que "l'exemple encore récent du Bey de Tripoli produira un salutaire effet sur le gouvernement algérien..."⁽¹⁵⁾.

Le recours au blocus était-il la seule solution pour faire céder Alger? Il faut admettre que les nombreux bombardements de la capitale depuis le XVI^{ème} siècle n'avaient donné que de maigres satisfactions. Ils ne consistèrent "qu'à briser des vitres avec des guinées", comme le soulignait d'Estaing dans sa réponse à Jefferson. D'un autre côté, pouvait-on envisager une attaque de vive force contre une ville efficacement défendue, qui n'aurait été possible "qu'avec d'assez grandes difficultés et très peu de probabilité de succès". restait donc le blocus avec l'espoir de détruire les armements de la Régence. Cependant, si la décision fut prise en novembre 1826, son exécution ne démarra qu'en juin 1827. C'est qu'en hiver, le blocus d'un port, comme celui d'Alger, était à l'époque, très difficile et "souvent, il faudrait l'abandonner pour ne pas s'exposer à des dangers sans compensation". Une autre considération avait retenu l'attention du Conseil du Roi: la flotte algérienne hivernait à Alger, généralement, pour ne reprendre la mer qu'au printemps et pour la surprendre, il fallait attendre le printemps⁽¹⁶⁾.

3- Le blocus.

La première étape se situe en mai-juin 1827. Un mois après l'incident de l'éventail, une goëlette, entrant au port d'Alger, jeta l'ancre à l'intérieur de la rade.

(14): Zahhâr, *Mudhakkirât*, p. 170.

(15): Allusion à la guerre entre les Etats-Unis et la Régence de Tripoli et au blocus de cette ville, 1801-1805.

(16): A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, t. 11, Algérie (1825-1830).

L'idée d'un blocus de la capitale n'est pas nouvelle. Déjà, Jefferson avait son projet: "Le blocus perpétuel d'Alger par une flotte internationale". Il avait sollicité l'opinion de d'Estaing qui lui avait répondu: "qu'en bloquant Alger, à l'aide de navires solidement ancrés et amarrés et réunis les uns aux autres par des câbles et des chaînes de fer, cette cité serait bien vite dans l'obligation de demander la paix". (Dupuy, *Américains et Barbaresques*, p. 31)

La ville avait connu, en 1824, un petit blocus, celui de l'Anglais Neal qui décréta que "les ports de la Régence ont été déclarés en état de blocus et que toute communication avec ces ports se trouve interdite". Entreprise en mars, la tentative fut levée le 26 juillet, sans résultat.

suyvant la règle établie, à l'arrivée des navires étrangers. Le va et vient de leurs consuls avec la chaloupe du commandant du port était une pratique courante. Le consul Deval s'étant rendu à ce bâtiment déclare qu'il ne partirait pas et renvoya la chaloupe algérienne⁽¹⁷⁾.

Le lendemain, le capitaine Collet arriva dans la rade à la tête d'une escadre, porteur d'un ultimatum. Ecoutons le Dey relater les événements de ce 13 juin: "Leurs navires de mauvais augure, un vaisseau de deux ponts, deux frégates et une corvette apparurent à la surface de la mer et leur goëlette qui était dans le golfe, leva l'ancre et se joint à eux. Le lendemain, une lette fut envoyée à leur amiral avec demande de réponse dans les vingt quatre heures... Cette lettre demandait d'arborer le drapeau français à la Qasba... et de hisser au dessous de lui l'étendard de l'Islam et, de la même façon, à la tour de Gueubekli, place principale de la forteresse impériale dont la renommée est universelle. Il fallait en outre tirer cent coups de canon pour l'annoncer, de nos tours, à tout le monde et que les chefs de l'Odjaq impérial et les grands de l'arsenal, demeure des combattants pour la foi, se rendissent à leurs maudits navires pour présenter des excuses, et aussi d'autres conditions inacceptables qui auraient porté préjudice à l'honneur de l'Islam".^(16bis)

Ces exigences, jugées par le Dey, "indignes d'hommes d'Etat intelligents mais ressemblant aux propos de fous internés dans les maisons de santé" furent rejetées⁽¹⁹⁾. sans tarder, la marine algérienne tenta d'enlever le brick "SAINT JOSEPH" et la galiote du Roi "LA TORCHE"⁽²⁰⁾.

Le 16 juin, la rupture était officiellement consommée. Le but cherché par la présence de l'escadre était de "faire naître la misère et la famine, de provoquer une réaction et des mouvements populaires avec chance de renverser le Dey ou de le rendre plus traitable".

Le problème des pavillons neutres se posa dès le début du blocus. Pouvaient-ils, sans risque, entrer dans le port d'Alger ?

L'inquiétude des maisons de commerce qui avaient des relations avec la Régence fut grande. Certains pays, tenus par des traités, de fournir au Dey des présents ou des armes, en contre partie de la bonne harmonie avec Alger, se demandaient comment honorer leurs engagements. Des consuls en poste ici pouvaient-ils recevoir les plis habituels ?

(17): Lettre du Dey au Grand Vizir à Istambûl, trad. et publ. E.Kûran, R.A., 1952, pp. 188-195, Le document est daté du dernier jour de *jumâdâ al ûlâ* 1243 de l'H (19 décembre 1827).

(18): R.A., 1925, p. 190.

(19): "Je m'étonne, aurait dit Husayn, que les Français ne me demandent pas aussi ma femme!"

(20): A.C.C.M. Série MR 46.1.41.

Le vice-amiral, préfet maritime de Toulon, devait dissiper par une note le moindre doute à ce sujet. "Le blocus, disait-il, a été officiellement signifié à toutes les puissances dès le 7 juillet 1827". Le problème des neutres était déjà réglé depuis le début du siècle⁽²¹⁾.

4- La riposte du Dey.

Devant une action aussi téméraire, la décision du gouvernement fut aussi dure que rapide.

a) A l'Est, on ordonna la destruction des établissements français de La Calle et de 'Annâba⁽²²⁾. Les fortins furent rasés au niveau du sol et leurs occupants eurent juste le temps de s'embarquer avec leurs armes et matériels à bord de deux navires de Toulon.

Les postes de la côte furent armés avec ordre de tirer sur les navires ennemis qui tenteraient de s'approcher.

Les incidents se multiplièrent. Le Raïs 'Alî al Feloudjî, venant d'Alger, se trouva "serré de près par les Français". Etant au large de Râs al Hamra (Cap de Garde), il dut s'enfuir du côté de L'Edough et de là, il prévint les responsables de Bône. Il reçut deux felouques avec des soldats armés⁽²³⁾.

b) C'est à Alger que les décisions les plus importantes furent prises. Comme on craignait un débarquement, la cavalerie fut renforcée et portée à 60.000 hommes. Yahya Agha supervisa les dispositions prises dans les forteresses. A Sidi Fredj, il fit élever un bastion doté de douze canons. Il renforça la garde avec les nouveaux soldats. Les canonniers furent requis de passer la nuit dans les forteresses pour faire face à toute éventualité⁽²⁴⁾.

(21): Au terme de l'article XII de la Convention du 8 vendémiaire, an IX, entre la République Française et les Etats-Unis, "l'entrée des ports ennemis de l'une des deux nations, bloqués, assiégés ou investis par ses forces, est absolument interdite aux bâtiments de toutes espèces de l'autre, et vice-versa". Lettre du Chargé du Service d'Etat Major au citoyen Dolier, Président du Conseil de Commerce à Marseille, 21 pluviôse, an X (A.C.C.M. Série M Q 5-2, Algérie An X- 1834).

Signalons que le 15 octobre 1803, le blocus de Tripoli reprit et le 18, le consul des Etats-Unis à Marseille notifia la mesure au Préfet Maritime des Bouches du Rhône. Dès le 23, l'affaire fut évoquée par la chambre de Commerce qui dénonça "le funeste effet du blocus sur le commerce des neutres".

Répondant à l'indignité des Marseillais (qui ne seront pas indignés en 1827), Talleyrand soulignait, le 29 février 1804, que "le droit de blocus était reconnu aux Américains par leurs conventions avec la France et, d'une façon générale, par les conventions maritimes qui règlent, en temps de guerre, les rapports des neutres avec les puissances belligérantes (J.Reynaud, Revue de la C.C.M. n° 541, février 1945, pp. 24-25).

(22): Sur ces faits, Feraud, "La Destruction des Etablissements français de La Calle en 1827, d'après les Documents Indigènes", R.A., 1873, pp. 421-437.

(23): Feraud, R.A., 1873, p. 426.

(24): Zahrâr, op. cit., p. 163.

La situation de la marine algérienne était délicate; une partie de la flotte se trouvait en opération, depuis 1926, en Méditerranée orientale "au service de notre Maître fortuné", en guerre, contre les Grecs comme disait le Dey. On préparait, en effet, Navarin. Une autre partie sillonnait la mer dans la guerre de course⁽²⁵⁾. Mais le gros de la flotte était ancré dans le port d'Alger, quand l'escadre française envahit la rade. Seules, des unités légères furent armées pour la surveillance et pour tenter de briser le blocus.

Cette situation rendit le baron de Damas optimiste. Sa lettre au consul à Tunis, le 3 juillet 1827, traduit cette confiance: "tous les armements du Dey se trouvent resserrés dans ce port, à l'exception d'une frégate et d'une corvette qui avaient été envoyées à Alexandrie [...]. Dans tous les cas, les corsaires d'Alger se trouvent, maintenant, dans l'impossibilité de nuire à notre commerce et à celui des autres nations"⁽²⁶⁾.

On passa l'été à s'organiser des deux côtés et à riposter. Du côté français, on voulait bloquer la flotte devant Alger, mais faire aussi la chasse aux bâtiments algériens dans différents secteurs de la Méditerranée. Le consul Guys fit savoir au baron de Damas, que "la frégate "Marie Thérèse" commandée par le capitaine Fouqué arrive d'Alger. Elle va croiser le Cap Bon pour s'emparer des deux bâtiments algériens qui doivent y passer en revenant du Levant"⁽²⁷⁾.

c) La chasse aux navires français se poursuivaient. Le blocus, loin d'arrêter la guerre navale, ne fit que l'étendre en Méditerranée où les forces françaises n'avaient jamais été aussi importantes⁽²⁸⁾. La chasse à ses dernières, fit alors rage.

(25): En août 1827, le Raïs 'Alî al Buzarrî, monté sur un chébec, amenait d'Oran une prise chargée de savon et de... vin dont le produit était "de 150 douros de France (45 750 francs). Deux mois plus tard, deux chébecs français furent capturés. Leur produit atteignit 11 333 boudjouds (20 399 francs). Quelques jours après, deux chébecs d'Alger amenaient une autre prise d'Oran. Puis ce fut le tour du Raïs 'Alî al Miyûrqi, qui venant de Tunis, ramenait une prise dont le produit était de 39 142 rials (29 356 francs). (Devoulx, Registre..., R.A., 1872, pp. 302-303).

Le 26 septembre 1827, les corsaires d'Alger capturèrent deux bâtiments espagnols qui furent ramenés à Alger et les équipages faits prisonniers. (Modica, "Le Rôle du Comte Dattili...", B.S.G.A., 1/1914, p. 82).

(26): Plantet, Correspondance des Beys de Tunis avec la Cour de France, III, p. 634, Lettre du 3 juillet 1827.

(27): Plantet, op. cit. Lettre du 5 juillet 1827.

(28): Dès juillet 1827, la France plaça en Méditerranée des forces navales bien supérieures à celles qu'elle avait coutume d'y entretenir:

L'escadre du Levant: 23 bâtiments dont 4 vaisseaux prêts à opérer sous le commandement du contre amiral de Rigny; une division navale de bâtiments, bientôt portée à 12, s'établit en croisière devant les ports de la Régence d'Alger sous les ordres du capitaine de vaisseau Collet; 6 autres navires patrouillaient en divers points de la Méditerranée (Cap Bon, Côtes d'Italie, Baléares); quatre bricks et des goélettes employés à convoyer les navires de commerce sur les lignes principales: Marseille/Cadix et Marseille/Archipel. La Méditerranée occupa, à elle seule, près de 50 bâtiments de la marine royale.

Des bâtiments algériens réussirent à gagner le large avant et pendant le blocus. Un groupe de quatre unités, armées de quatre à six pierriers quitta le port, dans la nuit du 18 au 19 juin sans que la division ennemie s'en soit aperçue et menaça le commerce et les propriétés des Français⁽²⁹⁾. Dès le mois d'août 1827, deux navires furent capturés dans les eaux d'Oran et leurs équipages fait prisonniers. On revint alors au système des convois dont le coût et l'inefficacité furent étalés au grand jour.

Un avis affiché à la bourse de Marseille, le 6 août, avertit les bâtiments destinés pour Ajaccio "qu'ils doivent se trouver à Toulon le 8, parce que ceux de Bastia y sont déjà rendus et qu'il n'y a qu'une escorte pour tous", tandis que ceux arrivant des Terres Neuves et entrant en Méditerranée "doivent attendre à Cadix l'escorte dont ils auront besoin pour naviguer avec sécurité"⁽³⁰⁾.

Les négociants et armateurs de Marseille ayant dans la rade de Tunis un nombre considérable de navires "qui y chargeaient de l'huile et des laines [...] se trouvaient compromis par la guerre d'Alger et surtout après qu'il est sorti des corsaires de cette Régence".

Ce n'était pas seulement dans leurs déplacements que les bâtiments français couraient le risque; une lettre de négociants nous l'apprend: "Ils sont en péril même à l'ancre parce que les rades du royaume de Tunis sont très ouvertes et sans défense. Les corsaires voisins qui se glissent à la côte pourraient, impunément, y exercer leurs rapines"⁽³¹⁾.

On chercha, à partir de la rade d'Alger et de Toulon, à prévenir le désarroi dans le commerce était très grand. "La Faune" commandée par le capitaine Faure arriva d'Alger... "La Vestule" prit la croisière du Cap Bon tandis que "La Marie-Thérèse" ralliait la division d'Alger, dit un message du consul Guys au baron de Damas⁽³²⁾. Collet dépêcha "L'Eclipse", un brick goëlette qui devait "être suivi d'un autre bâtiment pour protéger le commerce de Tunis, sous les ordres du comte d'Oysonville"⁽³³⁾. Pour sa part, le commandant de la marine à Toulon, désigna quelques unités de guerre pour croiser dans les eaux tunisiennes afin d'en "empêcher l'approche aux corsaires". Les navires marchands devaient être escortés jusqu'à Marseille. Cette mesure était jugée indispensable à la sûreté du commerce et devait relever le courage des marins qui ne voulaient plus hasarder en Barbarie.

(29): A.N. Aff. Etr. Mémoires et Documents, t. 11 (1825-1830).

(30): A.C.C.M. Série MR 46 1 41, Lettre du vice amiral, Préfet Maritime à MM. du Commerce adressée de Toulon, le 4 août 1827.

(31): A.C.C.M. Lettre des négociants de Marseille à MM. du Commerce, 23 juillet 1827.

(32): Plantet, Correspondance des Beys..., III, p. 637, Lettre du 4 septembre 1827.

(33): Plantet, Correspondance..., III, p. 638, Lettre de Guys au Baron de Damas, Tunis, 20 septembre 1827.

Les Raïs de la Régence déployèrent une action si intense que l'on rencontrait partout les fameux corsaires.

Le capitaine Ch.Lefee, de Rouen, commandant le brick "L'EDOUARD", signalait à son arrivée à Marseille que "se trouvant dans le détroit de Gibraltar, le 3 août, vers sept heures du matin, étant par 36,40 de latitude Nord et de 4,50 de longitude Ouest, un Brick-goëlette de guerre dont l'équipage était costumé à l'algérienne, a passé près de lui, courant vent arrière [...] qu'il y avait en vue plusieurs navires parmi lesquels se trouvait une frégate de guerre"⁽³⁴⁾.

Dans les parages de Tunis, la surveillance étant stricte. Un navire français, "L'AIMABLE", chargé d'huile pour Marseille fut capturé. Reconduit à Tunis, son chargement fut vendu aux enchères⁽³⁵⁾. Alors, le consul de France se trouva contraint d'arrêter les départs pour la cité phocéenne jusqu'à l'arrivée de l'escorte militaire. Cependant, l'effort militaire de la France dans le secteur de Tunis ne semble pas avoir porté ses fruits, comme le laisse voir la correspondance du comte de Chabrol: "La goëlette "LA CIGOGNE" est en route pour aller à Tunis, seconder "LA MARIE THERESE". Mais les felouques algériennes trouveront toujours moyen de tromper la surveillance de nos bâtiments de guerre"⁽³⁶⁾.

5- Deux batailles navales devant la capitale.

L'affrontement entre les deux marines devenait inéluctable. Le premier combat eut lieu le 4 octobre 1827. Ce jour coïncidait avec la célébration de la fête du *Mawlid al Nabawî*.

Deux récits de témoins nous donnent d'amples détails sur cet épisode du blocus⁽³⁷⁾. Le premier est celui du Dey, lui-même, rapporté dans sa longue lettre au Grand Vizîr.

(33): Plantet, Correspondance..., III, p. 638, Lettre de Guys au Baron de Damas, Tunis, 20 septembre 1827.

(34): A.C.C.M. Série MR 46 1 41.

(35): A.C.C.M. Série MR 46 1 41, Lettre des négociants de Marseille à MM. du Commerce, 27 août 1827.

(36): Plantet, Correspondance..., III, p. 637, note 3, Lettre au Baron Damas.

(37): L'algérois al Zahhâr, témoin oculaire des combats, reste étonnamment concis (*Mudhakkirât*, pp. 163-164).

"Nous avons équipé, dit-il, nos onze petits vaisseaux de guerre qui se trouvaient à l'intérieur de notre port, composés d'une vieille frégate et de bricks pour le reste⁽³⁸⁾. L'intérieur de ces navires fut bourré de guerriers musulmans⁽³⁹⁾. La veille du douzième jour de *rabî al awwal* de l'année actuelle de la Victoire, après le coucher du soleil, plaçant leur confiance en Dieu et demandant l'intercession du Prophète de Dieu [...] Ils ont pris la mer⁽⁴⁰⁾ et, le lendemain, jour sacré de la naissance du Prophète, les navires des Infidèles [...] ont été en vue. Le combat dura quelques heures après que l'ennemi, craignant d'être enveloppé et soumis à l'abordage, fit voile, en toute hâte, à la rencontre des Algériens. Bien que nos vaisseaux, ajoute le Dey, semblables à des dragons à sept têtes les aient attaqués, la volonté de Dieu Très Puissant ayant opposé un vent défavorable, nos vaisseaux ont dû rester au rivage et ne sont parvenus, qu'à grands efforts, dans les eaux de l'ennemi avec lequel ils se sont mesurés. Sur le champ, ils ont allumé le feu de la guerre et, par un duel d'artillerie de plus de trois heures, ils ont transformé la surface de la mer en une fournaise"⁽⁴¹⁾.

Pfeiffer, chirurgien allemand au service du Dey, fut lui aussi, le témoin de cet engagement: "Les navires barbaresques, dit-il, entourèrent les Français et une lutte acharnée commença. Quatre bâtiments algériens attaquèrent, en même temps, la frégate, deux autres canonnèrent la corvette, le brick eut à se défendre contre d'autres unités...

(38): Si le nombre des navires a fait l'unanimité ou presque des historiens, le type des bâtiments et leur puissance de feu non! En voici deux exemples:

Devouls:	- 1 frégate (al Tulûniya)	50 canons
	- 1 corvette (al Fasiya)	40
	- 1 corvette (Muchar Tawfiq)	36
	- 1 corvette (qâra)	24
	- 1 polacre à 3 mâts	20
	- 1 brick (ni'mat al Hudâ)	16
	- 1 goëlette (fatiya)	16
	- 1 goëlette (al Mansûr)	24
	- 1 goëlette (Thawriya)	12
	- 1 goëlette	14

(R.A., 1869, p. 420).

Nettement:	- 1 grande frégate portant des canons de 18
	- 4 corvettes de 20 à 24 canons de 18
	- 6 bricks ou goëlettes de 6 à 8 pièces de 12

(Histoire de la Conquête..., pp. 160-161).

(39): On évalua les volontaires à 3.000 hommes.

(40): Soit pour briser le blocus, soit pour gagner le large et se répandre en Méditerranée et dans l'Océan afin de porter des coups au commerce français comme le précise une lettre des Intendants de la Santé à MM. du Commerce, 12 octobre 1827, (A.C.C.M. Série MR 46.1.41)

(41): R.A., 1952, p. 193.

Les Musulmans déployèrent une véritable fureur [...] Le feu était si vif, qu'une épaisse fumée enveloppait les deux escadres et que dans ce nuage plein de tonnerre, on voyait seulement palpiter, comme des éclairs la flamme des canons. En de rares intervalles, lorsque les équipages faisaient une manoeuvre et que le vent emportait la blanche vapeur, on découvrit les flottilles déjà criblées de projectiles"(42).

La foule des Algérois, ceux qui n'avaient pu se porter volontaires, suivaient anxieux sur les terrasses, les péripéties du combat. D'après Pfeiffer, un seul navire montra une vaillance et une habilité supérieures. C'était une goëlette commandée par le Raïs 'Umar (qui) eut l'adresse de couper le vent aux Français après qu'il fondit sur leur goëlette et, la maltraitant d'une façon très dure, abattit son grand mât et rompit son gouvernail en deux(43).

Le hardi capitaine allait l'aborder quand l'amiral français donna le signal du départ(44). La frégate prit à la remorque la goëlette en mauvais état. Puis, les navires se mettant l'un derrière l'autre, filèrent vent côté dans la direction de la haute mer, et furent bientôt hors de vue. A leur tour, les bâtiments algériens regagnèrent le port(45), après avoir beaucoup souffert. Les équipages avaient perdu du monde. Le comte d'Attali avance "vingt morts et quarante blessés du côté algérien... et les deux plus gros bâtiments fort endommagés...". Le Dey par contre, affirme qu'une bataille de cette violence n'a causé aucun dommage à nos vaisseaux, seulement un homme, de nationalité arabe, a bu la coupe du martyr. Nous avons six blessés "tandis que, se basant sur des lettres parvenus de Tunis et des pays chrétiens, il signale, au sujet de l'ennemi, qu'un des

(42): Un des rares récits de la bataille vue de l'intérieur, est donné par un jeune allemand, Pfeiffer (son mémoire fut traduit et publié par A.Michels, R.A., 1875, p. 479).

(43): Husayn Dey explique autrement le comportement des autres navires: "Trois de nos vaisseaux, dit-il, à cause du vent défavorable sont restés sans mouvement et n'ont pu participer au combat".

(44): Qui, le premier, avait abandonné le combat? Les Algériens d'après Nettement se basant sur le rapport de Collet; les Français d'après Pfeiffer et le livre intitulé *Daftar Tachrifât*.

(45): Le consul Dattili, chargé des intérêts français affirme que "l'histoire d'Alger ne signalait, jusqu'à ce moment là, aucun combat naval" (B.S.G.A., 1914, p; 89) ce qui est manifestement inexact.

Le capitaine anglais Walter Crocker fût, en août 1815, le témoin d'une bataille navale dans la baie d'Alger. "Deux heures avant mon arrivée à Alger, dit-il, je rencontrai l'escadre hollandaise de cinq frégates, une corvette de vingt canons et un brick. Le lendemain matin, vers cinq heures, j'aperçus une frégate hollandaise tirant des coups de canon sur une corvette algérienne de vingt quatre canons. Elles combattirent en retraite et bientôt après, les deux autres frégates hollandaises firent feu sur la corvette. On poursuivit le combat de part et d'autre jusqu'à six heures et demie que l'Amiral hollandais fit le signal de ralliement à son escadre. Les batteries d'Alger commencèrent à tirer sur l'escadre hollandaise qui partait au large... A peine l'Amiral hollandais avait-il rappelé son escadre qu'il arbora le pavillon de trêve qui fut accueilli avec grand mépris par les Algériens; car le Dey ordonna au consul anglais de dire à l'Amiral hollandais qu'il pouvait amener son pavillon blanc, le Dey ayant intention d'envoyer sa flotte l'attaquer... je n'ai perdu aucune occasion d'observer tous leurs mouvements... (A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, Afrique 5 (1755-1830), p. 271)

grands capitaines de vaisseau amiral avait eu la main emportée par un boulet et, en outre, les pervers infidèles précipités dans le feu de l'enfer, les blessés transportés dans les hôpitaux de Toulon seraient au nombre de cinquante six".

Cependant, malgré les prouesses des Raïs, le demi-échec de la marine affecta profondément le Dey qui, dit-on menaça ses capitaines de leur couper la tête. Le consul sarde trouvait que l'artillerie n'était pas à la hauteur. Elle aurait été servie par des gens sans compétence, "des marchands connaissant, à peine, le maniement des armes. D'autre part, les divergences et les rivalités qui divisaient les responsables, ne furent pas pour gagner un combat⁽⁴⁶⁾.

Le second accrochage eut lieu le 25 octobre 1827. Quatre vaisseaux de la Régence, armés chacun de six pièces de canon, chacun de soixante hommes, se trouvèrent en face de cinq vaisseaux ennemis, "LA PROVENCE", "LA CONSTANTE", "L'ALERTE", "LA CHAPENOISE" et "LA FLORE". Ces bâtiments donnèrent la chasse aux Algériens. Cependant, malgré le feu protecteur des batteries du Cap Caxine, deux unités furent détruites et deux autres s'échouèrent sur la côte⁽⁴⁷⁾.

6- Des effets peu probants.

Durant les premiers mois de 1827, on affichait, de l'autre côté de la Méditerranée, une sérénité et une foi dans l'oeuvre entreprise. On fondait aussi beaucoup d'espoir sur un succès de taille. Dans le discours du trône, le 5 février 1828, le Roi affirmait qu' "un blocus rigoureux dont le terme est fixé au jour où j'aurais reçu la satisfaction qui m'est due contient et punit Alger et protège le commerce français". Un mois après, La Ferronnays, Ministre des Affaires Etrangères ajoutait: "Nous avons lieu de croire jusqu'à présent que le blocus suffira pour obtenir les satisfactions exigées sans qu'on ait besoin de recourir à d'autres moyens"⁽⁴⁸⁾.

Malgré cet optimisme délirant, l'année 1828 fut très riche en activité corsaire. Paris Gaetani, du brig sarde "L'UNION", parti de Gibraltar, le 29 janvier, arriva à Dieudonné le 22 février. Mais ayant relâché à La Roquette, près d'Almería, il y trouva mouillés cinq bâtiments français et il fit, à son insu, la découverte suivante: un bateau de construction valencienne "mâté et voilé de même", vint mouiller près de brig

(46): Peu de temps après, arriva dans la capitale une autre mauvaise nouvelle: le désastre de Navarin où la flotte algérienne était engagée. La bataille décisive eut lieu le 20 octobre 1827. La flotte tunisienne fut détruite à l'exception d'un brick et d'une goëlette.

(47): Nettement prétend qu'après l'engagement du 4 août, commençant près de 3 années d'immobilité. Devoux affirme que cette tentative fut le dernier effort de la marine de la Régence "bloquée étroitement dans son repaire, la flotte algérienne ne devait plus sillonner ces mers où pendant si longtemps, elle avait été l'effroi des chrétiens", (R.A., 1829, p; 420).

(48): Esquer, La prise d'Alger, pp. 87-88.

« L'Union ». L'officier put voir que ce bateau avait à son bord "une cinquantaine d'hommes, tous habillés à la turque". Il se rendit alors avec son canot à bord du brigantin "LE BON BARTHELEMY" pour avertir les deux frères Roux que le bateau mouillé à leur côté... était un corsaire algérien. On alerta le capitaine du port et les commandants des autres bâtiments français. Il fut question de réunir les cinq équipages pour attaquer, mais la proposition du capitaine Paris Gaetani ne fut pas retenue⁽⁴⁹⁾.

Plus on croyait les Algériens étouffés par le blocus, plus ces derniers se montraient entreprenants. N'a-t-on pas vu treize capitaines de navires adresser à la Chambre de Commerce de Marseille, une pétition dans laquelle ils exposaient que la crainte des corsaires algériens s'oppose à leur départ qu'ils ne veulent effectuer que sous escorte". Ils suppliaient la Chambre "d'intercéder pour eux auprès de M. le Commissaire général de la Marine pour que cet administrateur expédie à Marseille, au plus tard le 5 juillet, un navire de guerre qui puisse les convoier jusqu'à Gibraltar"⁽⁵⁰⁾.

Dans ce long conflit, Mahon jouait un rôle de relais à la marine française. Les navires reliant Marseille à la rade d'Alger y passaient. Il y avait aussi des dépôts de vivres et les bâtiments affectés au blocus y venaient régulièrement s'y ravitailler. C'est là que les Raïs les attendaient. Le consul de France, dans cette ville, s'adressant à son ministre, lui fit le récit détaillé de la présence d'un bâtiment algérien dans ce port et l'incapacité de deux vaisseaux français de s'en saisir. Armé de six canons et portant soixante hommes d'équipage, commandé par 'Arif Raïs, il était sorti d'Alger depuis 25 jours... A cause du temps, il se réfugia à Mahon. Le consul en avertit deux commandants qui s'y trouvaient et on prit toutes les dispositions nécessaires pour le clouer et pourtant... il quitta les lieux sous le nez des officiers chargés de le prendre... puis, on le repéra près des côtes de Sardaigne. Un brick français, "L'ALERTE" quitta la rade d'Alger et partit à sa recherche. Il ne le trouva jamais⁽⁵¹⁾.

Le 29 août, eut lieu la prise du brick "L'AMITIE" de Saint Brieuc, escorté pourtant par le navire "LA FAUVETTE", à l'ouest de Cadix, dans les circonstances que voici: "parti de Marseille vers l'Océan, il fut attaqué par deux balancelles algériennes qui venaient de capturer deux bricks: "L'ALBINE" et "LA MARIE JOSEPHINE". La première prise fut conduite à Tétouan, la seconde à Larache (al'arâ'ich). Les brick étaient richement chargés⁽⁵²⁾. Un mois après, "LE SOLITAIRE" et "L'ADELE" tombèrent à leur tour tout près de Palma. Conduits dans ce port, ils furent déclarés de bonne prise par les autorités espagnoles.

(49): A.C.C.M. Lettre du 25 février 1828. On apprit par la suite que ce bateau algérien était anciennement sous pavillon colombien, qu'il fut capturé par les Raïs qui ignoraient tout de ce pavillon. Amené à Alger, il fut armé pour la course.

(50): A.C.C.M. Série MR 46.1.41 (Voir le document y afférent).

(51): A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, t. III (1828), Lettre du 29 février où le diplomate accuse les deux officiers d'insouciance.

(52): Navires et cargaisons se trouvaient encore dans les ports marocains en 1832 et le dépérissement en fit tomber le prix.

L'inquiétude gagna les autorités maritimes de France. Les dépêches signalaient les unités algériennes çà et là et même, "à deux lieux environ au sud du Cap Couronne"⁽⁵³⁾. Et tout le monde alertait tout le monde.

Le commandant Blanchard du brick français "LA JEUNE INDIENNE" venait de Saint Pierre (Martinique) et à peine arrivé dans le Cap de Gate, il était déjà mis en garde par le capitaine d'un brick du Roi "de se méfier d'une balancelle corsaire algérienne"⁽⁵⁴⁾. La hantise du chébec était si grande qu'on le voyait là où il n'était pas. Dans une lettre. Le commandant de la frégate "L'EUPHIGENIE" fait le récit d'une drôle de méprise: un bâtiment à trois mâts, vue par l'avant, au mouillage de Bougie venait d'être signalé comme pouvant être une corvette algérienne. "L'EUPHIGENIE" et le brick "LE VOLTIGEUR" furent envoyés vers ce point et au moment où toutes les dispositions étaient prises pour l'enlever ou le détruire, au mouillage même sous les batteries de la ville, cette corvette... s'était transformée en ... navire marchand toscan⁽⁵⁵⁾!

Quant à la flotte retenue dans le port, les craintes qu'elle inspirait n'étaient pas des moindres. On s'attendait à des sorties ravageuses surtout à la faveur de la nuit. Le Préfet Maritime de Toulon prévenant le Commissaire de la Marine à Marseille lui dit dans un message: "Le commandant du blocus d'Alger me prévient que deux corsaires de cette Régence sont prêts à sortir du port. Comme il serait impossible qu'ils parvinssent à tromper la vigilance de nos croiseurs, prévenez en la Chambre de Commerce pour qu'elle engage les bâtiments de convoi à ne pas s'écarter de leur escorte"⁽⁵⁶⁾.

Les craintes finirent par gagner de nombreux capitaines qui, au moindre soupçon, abandonnaient leur navire. Ce fut le cas, notamment, de ceux du "SAINT JOSEPH" et du "MONT BLANC" de Morlaix. Quant au capitaine Herve, terrorisé à la simple apparition d'une silhouette, il quitta lâchement son navire en abandonnant son équipage... et la silhouette s'avéra un garde-côte espagnol!

7- Des résultats décevants.

Plus le blocus durait, plus le mécontentement se généralisait en France. Une pareille entreprise était jugée avec sévérité. Le coût de l'opération était un argument contre.

"De tous les moyens, s'écriait Laborde ainsi que l'avait annoncé le discours de la Couronne en 1827, le moins efficace était, sans doute, celui qu'on a employé, le système

(53): Lettre du conseiller d'Etat, Préfet à la Chambre de Commerce le 29 juin 1829.

(54): Lettre de juillet 1829.

(55): Lettre du 4 avril 1829.

(56): A.C.C.M. Série MR 46.1.41.

du blocus qui, depuis trois ans, coûte à la France plus de vingt millions sans résultat. En effet, si on s'approche trop de la terre, on court le risque, en un moment, d'être affalé à la côte et brisé sur les rochers. Si on tient trop la haute mer, il n'y a plus de blocus⁽⁵⁷⁾.

Le premier but assigné à l'entreprise était d'intercepter toute communication entre la mer et les ports assiégés de la Régence. Il n'était pas atteint. "Des corsaires, sortis d'Alger, constatait un responsable, se sont répandus impunément dans la Méditerranée et ont déjà fait à notre commerce des prises qu'ils sont allés vendre à Oran d'où ils paraissent être rentrés, tranquillement, pour en sortir à nouveau !".

A la déception des Français, s'ajoutait celle de la chrétienté. Le début du blocus avait fait naître beaucoup d'espoir en Europe, "Le Saint Siège, la Toscane, l'Italie toute entière, attendaient les résultats avec anxiété". Le blocus avait ranimé la confiance et l'espoir des Etats de la Péninsule. Mais voici que leur sécurité s'était évanouie "en apprenant que les corsaires algériens continuaient d'infester la Méditerranée"⁽⁵⁸⁾. On ne comprenait pas l'inactivité de l'escadre dont les bâtiments éprouvaient des avaries. Les marins exposés aux maladies furent, les uns emportés par la mort⁽⁵⁹⁾, les autres démoralisés et affaiblis par un séjour éprouvant. "Pendant trois mortelles années, écrit Nettement, mener la même vie sur la même mer, se promener sur le même tillac, en vue de la même côte, avec les mêmes compagnons, savoir d'avance que le lendemain ressemblera au jour, comme le jour ressemble à la veille, c'est là pour les jeunes marins, chose plus difficile que de braver les périls de la tempête ou les dangers de la guerre"⁽⁶⁰⁾.

Le commerce français fut touché directement. Les négociants de Marseille disaient que le blocus "n'a pour le Dey que des inconvénients bien moins graves que ceux dont nos armateurs se plaignent".. Du Petit Thouars affirmait qu'il n'y a pas eu de destruction de navires algériens "parce qu'aucun n'a pris la mer, il n'y a pas eu de prise sur le commerce algérien parce que Alger n'a pas de commerce, le blocus n'a pas réduit le Dey, parce qu'un blocus est inévitablement inefficace pour réduire Alger"⁽⁶¹⁾.

Les responsables du blocus semblent avoir méconnu les remarques de l'Amiral Ruyter⁽⁶²⁾ consignées dans une de ses lettres: "Je suis d'opinion, dit-il, que le dessein de tenir la ville d'Alger assiégée un an entier par eau ne peut être exécuté sans beaucoup de risques parce qu'en hiver, lorsque les vents viennent à se renforcer du Nord et à faire enfler la mer, les vaisseaux sont trop violemment battus des vagues et des brisants qui sont dangereux à cause de peu de profondeur. Ainsi, on a toujours à craindre les périls auxquels les Algériens mêmes furent exposés au mois de décembre 1662, car ils

(57): "Au Roi et aux Chambres", pp. 82-83.

(58): A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, t. III (1828), Note du 19 janvier 1828.

(59): Collet mourut le 20 octobre 1828 et La Bretonnière lui succéda immédiatement.

(60): Nettement, Histoire..., p. 162.

(61): Lettre du 20 septembre 1827, dans Nettement, Histoire..., p; 151.

(62): Amiral hollandais (1607-1676). Il arrêta la flotte franco-britannique en Zélande en 1671.

perdirent alors quatorze de leurs vaisseaux et sept prises qu'un vent forcé du Nord fit périr aussi bien au dedans du môle qu'au dehors".

Les résultats furent en fin de compte très maigres. Clossoles ne s'empêcha pas de dire: "Le blocus fatigua nos marins bien plus que les sujets de la Régence"⁽⁶³⁾.

8- Les effets de l'opération sur le pays.

On ne peut nier que la Régence connut des entraves à des échanges commerciaux. Le gouvernement vit ses revenus de la mer tomber sérieusement. Pour limiter la portée du blocus, on se retourna vers l'intérieur, on en tira les denrées indispensables à la vie de la capitale. La différence de valeur des objets importés sur ceux emportés restait, en fin de compte, en Algérie. Les campagnes répondirent, dans l'ensemble, aux besoins. Le commerce s'alimentait par le Sud, par Tunis ou par le Maroc. On n'était point aux abois pour céder. Si le blocus a exacerbé la population de la ville⁽⁶⁴⁾, il ne l'a pas entraîné dans l'insurrection. Dans Alger, on trouvait bien des produits européens transitant par Oran et Bône (Annâba) qui recevaient des navires anglais abordant de Gibraltar ou des bâtiments italiens venant de Livourne⁽⁶⁵⁾.

Du côté de la mer, les choses se dégradèrent pour la marine de la Régence. Le blocus permit, selon le Dey, "aux navires des brigands grecs, au nombre de plus de quinze, de croiser depuis Tripoli jusqu'au détroit de Gibraltar, attaquant et mettant en fuite les Musulmans"⁽⁶⁶⁾.

A Oran, la vigilance était molle. Alors que le brick "L'ADONIS" se trouvait en mission de surveillance devant la ville, le capitaine Ropert réussit un coup de main audacieux. Le 14 mai 1828, il apprit par un navire toscan qui sortait d'Oran, qu'il y avait dans le port un navire de Marseille capturé sur la côte d'Espagne. Il fournit toutes les indications utiles permettant la prise du bâtiment. Aidé par le brick "L'ALERTE", le capitaine Ropert monta son opération et malgré l'alarme donnée par le garde du port, le bateau fut remorqué et emmené.

9- Comment sortir de l'impasse.

L'absurde guerre avait, de plus en plus, d'adversaires en France. Pour en finir, on envisagea d'autres solutions dans l'espoir de faire plier le Dey.

(63): L'Algérie pittoresque, II, p. 11.

(64): Zahhar, seul, exprime le mécontentement des soldats qui, exténués par "l'effort fourni", souhaitent la victoire de l'ennemi pour en finir, et la situation des citadins qui "n'en pouvaient plus" ou bien parle d'un complot ourdi contre le Dey à Sidi Benour à Bouzaréah... (*Mudhakkirât*, pp. 164-168).

(65): Plantet, Correspondance des Beys..., III, p. 656, Lettre de Raimbert à Lesseps, 25 mars 1828.

(66): Lettre de Husayn Dey au Sultan ottoman, R.A., 1925, p. 192.

a) L'intoxication :

Aujourd'hui, on dirait la guerre psychologique. Par l'usage de faux bruits, de nouvelles alarmistes, de rumeurs de débarquement, on chercha à faire peur, à terroriser le Diwân et les dignitaires. Le 4 septembre 1827, le Dey fit lire au consul sarde, chargé des intérêts français, un article de la Gazette de Génova et dans lequel il était question des effectifs de la flotte française de guerre. On parlait de deux cents unités! Il n'échappa à personne que l'article, visiblement inspiré, tendait à intimider les dirigeants algériens⁽⁶⁷⁾.

b) L'occupation d'Oran et de Bône :

On était, en effet, à la recherche d'une solution de rechange. Le 15 mai 1829, une commission de marine réunit trois vice-amiraux, un contre-amiral, un capitaine de vaisseau, le secrétaire général de l'Amirauté ainsi que des fonctionnaires civils et militaires. Le consul Deval y assistait. Présidée par le Ministre de la Marine et des Colonies, la réunion avait, à son ordre du jour, l'occupation d'Oran ou de Bône par la force. Un succès pouvait mettre fin à cette interminable guerre d'Alger.

On prétendait alors qu'avec deux mille hommes à peine l'occupation d'une de ces villes était possible. Les stratèges préféraient une action contre Bône. Les mobiles économiques n'étaient pas absents dans le choix. Cependant, le projet fut rejeté par le Ministre des Affaires Etrangères qui s'en tenait à la négociation avec Alger pour clore le différend⁽⁶⁸⁾.

c) La négociation :

Le choix de l'envoyé se porta sur La Bretonnière pour mener à bien les pourparlers. Chargé d'une mission auprès du Dey, il devait arriver à une transaction avec ce dernier, la France étant revenue sur ses premières exigences. Mais, quand l'envoyé spécial se rendit, le 31 juillet 1829, à l'audience accordée par le Dey, les marques d'hostilité l'attendaient sur son chemin. Trois chaloupes provenant des frégates françaises "L'EUPHIGENIE" et "LA DUCHESSE DE BERRY", débris du drame du 18 juin⁽⁶⁹⁾, furent placés sur le passage de la délégation. "De jeunes Algériens frappaient dessus afin d'attirer l'attention des Français sur ces objets⁽⁷⁰⁾.

(67): Klein, Feuilles..., VI (1913), p. 101.

(68): A.N. Aff. Etr. Mémoires et Documents, t. 11 (1825-1830).

(69): "L'Iphigénie" et "La Duchesse de Berry" perdirent le 18 juin 1829, trois canots et vingt cinq hommes dans une attaque.

(70): D'autre part quand La Bretonnière, après l'audience du Dey, rendit visite à tous les membres du gouvernement, il ne trouva, auprès d'eux, que méfiance et inimitié "sauf l'Agha, gendre du Dey, qui témoigna des dispositions favorables à la France". Toutes ces personnes "parurent contraires au succès de la mission de M. de La Bretonnière". (Nettement, Histoire..., p. 177)

10- L'incident fatal.

Le 2 août 1829, les propositions françaises furent rejetées. Le 3, vers midi, le vaisseau parlementaire "LA PROVENCE" essuya un tir des batteries du Fanal, puis une canonnade à boulets⁽⁷¹⁾.

L'Allemand Pfeiffer nous en donne les raisons: "Le vaisseau français dériva vers les grands forts, trois fumades, faites selon l'usage, avec de la poudre brûlée à l'air libre lui donnèrent, inutilement, avis de s'éloigner ou de mettre en panne sans qu'il répondit à cette invitation et que ce fut alors que commença la canonnade"⁽⁷²⁾.

Qui donna l'ordre de tirer? Sur ce point, plusieurs versions s'affrontent. L'Algérois al Zahhâr affirme que le Pacha (Dey) ordonna à *Wakil al Hardj* et au *Bachtobjî* de tirer sur le vaisseau, si, dans un délai de deux heures, il était encore au port. Le temps imparti s'étant écoulé, on le bombarde⁽⁷³⁾.

Par contre, Hamdân Khûdja dit que le Dey est absolument étranger à cet incident⁽⁷⁴⁾, mais l'historien ajoute que si le chef de la Régence avait nommé, à la tête de la marine, un homme digne de ce poste, la guerre n'aurait pas eu lieu.

Le consul de Sardaigne fit supporter la responsabilité du grave incident à deux hommes: *Wakil al Hardj* "l'homme le plus ignorant, le plus acharné contre les Français et contraire à la paix ainsi que tous ceux qui l'entourent à la marine". Le deuxième est le consul de Naples "qui guidait le Dey par ses intrigues [...]. La conduite infâme de cet indigne employé pendant cette négociation à mettre les plus grands obstacles au progrès de l'heureuse réussite qu'on déjà espérait [...] puisque j'avais presque décidé Le Dey à envoyer l'officier de marque à Paris [...] Je ne puis concevoir comment la cour de Naples ait pu confier une charge aussi honorable à un homme aussi obscur que grossier car il était pêcheur de corail".

Il y avait aussi l'Angleterre qui veillait et soufflait sur le feu. Écoutons le diplomate sarde: "Il arrive, très fréquemment, des bateaux de guerre anglais et, par une fatalité inconcevable, ils précèdent toujours de près les parlementaires ou bien, ils se trouvent aux époques où il y a quelque opération importante à la négociation. Le "PILOTUS" destiné à croiser dans toutes les côtes d'Afrique, commandé par le capitaine Guin, se trouve ici à l'ancre depuis avant-hier au soir. Le commandant est à terre et il s'arrêtera sept à huit jours. Ils apportent des nouvelles obscures".

(71): Le vaisseau essuya le feu de 80 coups de canon et celui de plusieurs bombes: 11 boulets atteignirent le corps du bâtiment.

(72): Cité par nettement, Histoire..., p. 181.

(73): Zahhar, *Mudhakkirât*, p. 167.

(74): Hamdân Khûdja, *al Mir'ât*, p. 184. "Mais, ajoute-t-il, le maître est responsable des fautes de son serviteur".

إِنَّ السَّيِّدَ مَسْئُولٌ عَنْ أخطاءِ عَبْدِهِ .

Pendant qu'on préparait la solution militaire, le blocus n'était au juste qu'une entreprise d'attente. Puisque Alger s'était montré, encore une fois, imprenable, il fallait se décider à son investissement du côté de la terre. C'est pourquoi le blocus commencé le 16 juin 1827, devait prendre fin ce 14 juin 1830, le jour du Débarquement à l'Ouest de la capitale.

Cécité politique du Dey.

On s'était posé la question sur les possibilités qu'avait Husayn de rompre, à son avantage, la longue présence française devant la capitale. Avait-il songé à d'autres plans pour vaincre? A première vue, la chose aurait été impossible tellement les erreurs commises étaient graves et nombreuses. D'abord, le gouvernement avait, depuis toujours et imprudemment, tout concentré dans Alger: navires, arsenaux, établissements maritimes, dépôts, canons et munitions. Il n'avait jamais voulu ou su exploiter les nombreux avantages qu'offraient les ports et rades du pays. De l'Ouest à l'Est, de Honain à Bône, plusieurs points pouvaient reprendre l'activité d'Alger. Bougie avait un bon mouillage et une position telle qu'on pouvait, suivant les anglais, y construire un second Gibraltar. Les ports d'Oran et de Mars al Kabîr ne manquaient pas d'atouts. Leur arrière pays était riche. Mais ces points étaient mal entretenus et dépourvus d'infrastructure. Le cas de Bône par exemple. Le Raïs 'Alî al Felloudji, venant d'Alger, parvint à ce port malgré le blocus décrété par les Français. L'artillerie de la ville n'était pas entretenue. Le Raïs s'en chargea alors que cette besogne incombait d'habitude "au canonnier en chef qui doit surveiller l'entretien des affûts et des accessoires, mais cela avait été négligé durant ces derniers temps..."⁽⁷⁵⁾.

D'autre part, le Dey, entêté de son droit et fameusement soutenu par quelques puissances⁽⁷⁶⁾ dont l'Angleterre "attendait avec patience que la tentative navale échouât comme toutes celles qui l'avaient précédée"⁽⁷⁷⁾. Et, "La petite guerre" devant Alger céda la place à une grande, déclenchée à partir de Sidi Fradj.

(75): Feraud, R.A., 1873, p. 426.

(76): Le Dey fut berné par de nombreux envoyés ou par des messages. Citons la lettre du consul sarde à Tunis, Filippi, à son compatriote, le consul Dattili: "Il faut, écrit-il, que le Dey résiste aux insinuations et menaces de la France. Qu'il ne craigne rien: la Sardaigne le soutient et si, des menaces jusqu'ici futiles étaient effectuées, qu'il résiste toujours et dans le cas où le Dey, notre ami, serait en danger, il pourrait compter sur l'appui de la Sardaigne qui est maîtresse de la Méditerranée par sa navigation" (Esquer, La Prise d'Alger, p. 252).

(77): Julien (Ch.A), Histoire de l'Algérie Contemporaine, p. 29.

Chapitre XXV

LA FIN

Sazié Leon avait écrit dans "L'Algérie" du 18 juillet 1830, un surprenant article sur le sort de la marine d'Alger.

"Alger pris, dit-il, la redoutable flotte barbaresque ne se réfugia ni en Tunisie, ni en Egypte ni au Maroc. Il n'y eut pas un combat naval, pas le plus petit coup de main maritime parce que la flotte barbaresque qui, pendant tant de siècles avait fait trembler le monde, on ne la trouva nulle part [...] On ne parla pas de bateaux dans les traités d'Alger⁽¹⁾ et la guerre avec cette puissance maritime se fit dans les montagnes [...] Alger pris, tous les pirates qui montaient dans les vaisseaux barbaresques crurent prudent de descendre à terre afin de se fondre et vivre tranquillement à terre..."

L'auteur manquait, visiblement, d'informations. La marine ne s'était pas évaporée. Les tristes restes de Navarin se retirèrent en Egypte. Les bâtiments bloqués au port y demeurèrent jusqu'à l'entrée du conquérant à Alger.

1- L'après Navarin.

Au lendemain de la terrible bataille, il ne restait de l'escadre algérienne qu'une dizaine de bâtiments. Ils se retirèrent, non sans difficulté, de la zone des combats. Ils étaient en si mauvais état qu'ils ne purent regagner les ports de la Régence. Ils furent, çà et là, attaqués par les pirates grecs qui coulèrent quelques unités.

Une frégate "Miftâh al Djihâd" de 62 canons et une corvette, "Nefar Iskandar" de 40 se réfugièrent à Alexandrie. La marine française qui avait procédé au blocus d'Alger, surveillait attentivement les deux unités à l'autre bout de la Méditerranée. Dans une note au Commissaire de la Marine à Toulon, le consul de France à Malte se dit "chargé par le contre Amiral de Rigny de faire connaître à Marseille qu'il tient bloquées à Alexandrie, la frégate et la corvette algériennes et qu'elles seront immédiatement attaquées si elles sortent de ce port et si elles quittent le pavillon du Grand Seigneur"⁽²⁾.

Cependant, les choses ne pouvaient durer ainsi: une frégate française se trouvait retenue en permanence devant le port égyptien pour bloquer les deux navires algériens dont on ne savait, au demeurant, que faire.

(1): La convention, signée le 5 juillet 1830, entre De Bourmont et Dey Husayn ne dit mot sur cette marine tant décriée.

(2): A.C.C.M. Série MR 46.1.1.41. Notons que pendant tout ce temps, les navires français allant à Alexandrie, devaient passer obligatoirement par Malte et y attendre l'escorte et ce, pour échapper aux pirates grecs.

Raïs Effendi proposa de les faire conduire à Constantinople.

"Cette solution, disait Polignac à Guillemot, avait l'avantage de rendre disponibles celles de nos frégates qui étaient employées à ce service, sans que les deux bâtiments algériens dont il s'agit fussent rendus à la liberté pour nous nuire. Cependant, dans la situation actuelle de l'affaire, il serait plus avantageux que Méhemmet 'Alî ait retenu ces bâtiments et j'espère qu'il aura pris ce parti"⁽³⁾.

Mais ni le *Khédive*, ni le contre Amiral ne supportaient cette longue et coûteuse surveillance.

Ecrivain du Caire à Polignac, Minaut, tout en relatant une conversation avec le vice-Roi disait: "...nous en sommes venus aux deux bâtiments algériens, depuis si longtemps surveillés par une frégate du Roi, ce qui étonne toujours Méhemmet 'Alî qui voudrait qu'on s'en rapportât à sa parole. M. le Ministre de la Marine, M. l'Ambassadeur et M. l'Amiral ont bien voulu approuver ce que nous avons dit et fait à ce sujet, le commandant de la station et moi, lors du départ de l'escadre turque. M. de Rigny paraît désirer que l'on trouve le moyen de se délivrer d'une surveillance gênante et qui paralyse une frégate du Roi".

Minaut proposait d'engager le vice-roi à prendre possession, pour son propre compte de la frégate et de la corvette algérienne dont il ne ferait pas de difficulté de regarder les Français comme les maîtres⁽⁴⁾. Ainsi, on espérait rendre disponible le navire "LA CONSTANCE".

Une telle surveillance et une telle correspondance laissent croire que les deux unités avaient quelque valeur. D'après Minaut, la corvette était d'une importance modeste, mais la frégate, d'origine portugaise, était encore, en 1830, bonne et pouvait servir comme transport.

Cependant, si les deux bâtiments préoccupaient beaucoup de monde, leurs équipages (six cents hommes) intéressaient davantage. Méhemmet 'Alî voulait se doter d'une marine puissante mais il manquait de bras dans son arsenal. Ibrâhîm Pacha pensait réquisitionner et utiliser ces matelots "pour gagner l'hospitalité et le pain qu'on leur donnait".

Par contre, les desseins de la mission française se limitaient à un seul homme: le Raïs algérien Mustapha Captan...

Il commandait les deux bâtiments retenus. "Homme d'un caractère doux et bienveillant [...] jouit ici (en Egypte) de l'estime et de l'amitié de tous ceux, Français et

(3): A.N.Aff.Etr. Correspondance politique, Turquie, 260, f° 5.

(4): A.N.Aff.Etr. Correspondance politique, Egypte I, f° 218-219.

étrangers, qui le connaissent. Les officiers de marine en ont toujours fait l'éloge avec une rare unanimité"(5).

La France voulait utiliser le prestigieux officier pour gagner la difficile guerre qu'elle menait afin d'abattre la Régence. Mais Mustapha se déroba. Écoutons Huder: "...les terreurs se sont emparées de lui, il craint la trahison des siens par suite, le massacre de sa famille à Alger; il m'offrit de me donner un homme de confiance qui, non moins que lui, pourrait nous servir utilement; j'ai insisté sur mes premières propositions parce que Mustapha, homme considéré à Alger, pourrait par la clientèle qu'il y possède, nous rendre un genre de service qui ne sont au pouvoir d'aucun des individus qu'il me serait possible de déterminer à nous suivre. C'est ce même Mustapha qui, naguère, avait proposé d'aller à Alger pour accommoder nos différends avec le Dey. Le vice-roi avait offert ce moyen au consul. Un sauf-conduit lui fut refusé. Mustapha connaît parfaitement sa patrie adoptive et les différents ressorts à faire agir dans l'intérieur pour procurer des facilités à notre armée"

D'après Huder, Mustapha, sans dire oui, se proposa d'envoyer son fils par Tunis afin de faire sortir sa famille. Et l'envoyé français avait toujours l'espoir de retourner avec lui à Toulon(6).

Les documents d'archives que nous avons pu consulter ne soufflent mot de Mustapha après les démarches pressantes de Huder. On ne sait rien, non plus, du sort réservé à l'équipage, toujours retenu à Alexandrie. Certains affirment que les deux bâtiments y étaient encore après 1830 et "qu'ils furent vendus pour permettre à leurs équipages de survivre"(7).

*

*

*

Si telle était la fin d'une escadre qui fut envoyée pour guerroyer aux côtés du Sultan, quel fut le sort de la marine bloquée dans le port d'Alger depuis 1827?

Gentil de Bussy posa la question suivante à Bensamoun, gérant du consulat de Toscane et résident à Alger depuis vingt ans: "En quoi consistait, avant le blocus, la marine militaire du Dey?". "La marine militaire du Dey, répondit le Juif, consistait en

(5): Même source: Lettre de Huder à Polignac, adressée d'Alexandrie le 23 février, Huder fut envoyé deux fois en mission en Egypte par le Général Guilleminot en 1830.

(6): A.N.Aff.Etr. Correspondance politique, Egypte I, f° 275-278.

"Le travail" de Huder passa par deux phases pour récupérer Mustapha Raïs:

"Après avoir pesé les inconvénients et les avantages de ce moyen, j'ai devoir m'attaquer droit à l'Amiral... Je le fis sonder par une tierce personne dont je suis sûr et en qui, Mustapha a, dès longtemps, placé une entière confiance... Ce matin, nous nous sommes abouchés, secrètement, et sans interprète; j'ai renouvelé mes propositions, je lui ai répété qu'une expédition formidable allait être dirigée de France contre Alger, qu'il ne restait plus à cette place aucune chance, qu'il n'y avait point d'honneur à rester dans une maison sur le point de s'écrouler... Je lui ai conseillé de s'attacher à notre char..."

(7): Claussoles, L'Algérie Pittoresque, I, p. 215.

treize corsaires ou bâtiments armés que la conquête fit tomber au pouvoir de la France⁽⁸⁾, en un vaisseau rasé et une corvette qui, depuis quelques années, étaient à Alexandrie au service de Muhammad Ali⁽⁹⁾.

2- Le sort de la flotte.

Le 5 juillet 1830, les unités qui n'ont pu, ni se défendre ni s'échapper ou se saborder, furent saisies par le vainqueur. Le port était alors encombré par les bâtiments algériens grands et petits "bons ou mauvais"⁽¹⁰⁾.

Une lettre de l'amiral Duperré au Ministère de la Marine et des Colonies, adressée de la baie d'Alger le 9 juillet, dresse l'inventaire des derniers locataires du port:

"Nous avons trouvé, dit-il, dans le port d'Alger:

- 1 vieille frégate désarmée,
- 1 vieille corvette,
- 4 bricks de 10 canons
- 1 goélette brick,
- 4 felouques,
- 30 bateaux plats armés d'un canon,
- 1 frégate sur le chantier,
- 2 goélettes préparées pour brûlots.

"Demain, une commission procédera à leur visite. Je crois qu'à l'exception des bricks et des goélettes, tout le reste sera à condamner. Il serait d'ailleurs impossible de trouver dans les grands magasins, leur matériel d'armement, tant est grand le désordre".

L'amiral désigna le capitaine de frégate Dellofre pour diriger le port. Il les fit seconder par des officiers. Commençaient les visites et les inventaires⁽¹¹⁾.

(8): On verra que la France en avait trouvé plus que treize.

(9): De l'établissement des Français... (1835), II, p. 77.

(10): Rapport de l'Intendant en Chef, Baron Denniée. 28 juillet 1830.

(11): Chasseriau, Vie de l'Amiral Duperré, Paris, 1878, pp. 462-463.

La Primaudaie (E.de), parlant de la marine algérienne, décrit sa triste fin: "Vingt chébecs armés d'un canon de fer, ces bâtiments qui ne sortaient pas depuis quatre ans, par suite d'un blocus rigoureux, étaient, pour la plupart, en très mauvais état. On fut même obligé de démolir la frégate et une des corvettes qui servirent de combustibles aux soldats" (Commerce et Navigation..., p. 29).

Trois cas étaient envisagés:

a) Les transformations:

Les bateaux plats, démontés de l'artillerie, seront convertis en bateaux de servitude.

b) Les démolitions :

Ceux, impropres au service, furent alors jetés à la côte sur ordre de Duperré. Ils consistaient en une frégate, une corvette, un brick (en bon état) et deux curmolles. Le tout fut démoli et réduit en bois de chauffage.

Le sort d'une unité est relaté par le Baron de Jucherian de Saint Denis:

Une frégate algérienne échouée près de la côte, au dessous du Fort Bâb al Azzûn fut incendiée par des mains malveillantes. Comme les débris de ce bâtiment pouvaient donner une certaine quantité de bois et qu'il existait, tout près, une corvette et deux maries salopes qui avaient la même destination, la troisième division fut chargée d'établir un poste, près du rivage, dans le voisinage des navires échoués "dans le but formel de les garantir de l'incendie". Le bois provenant de ces bâtiments était destiné au chauffage des troupes⁽¹²⁾.

c) Navires "bons pour le service":

Au nombre de huit, ils se composaient ainsi: 2 corvettes, 2 bricks-goëlette, 3 goëlettes et un chébec.

Deux mois après, ils furent armés et envoyés à Toulon. Dans une lettre au Ministre de la Marine, le 18 septembre 1830 le général Chef d'Etat Major Général donnait certains détails sur ces unités ⁽¹³⁾.

<u>Type:</u>	<u>Nom porté</u>	<u>Nom proposé</u>
- Corvette de 22	Fath al Islâm	La Cassuba
- Corvette de 14	Djairain	La Torre Chica
- Brick-Goëlette de 14	Nimeti Khouda	Sidi Ferruch

(12): Lettre au Commandant Prélat, Alger, 30 août 1830.

(13): Quelques variantes avec le rapport de l'interprète Bianchi ainsi: "Nimeti Khouda" (le don de Dieu) a 18 canons, "Feth al Islâm", une goëlette, porte 24 canons, la "Tougarga": 14; "Sureïna" sans canon; "Chaïni Derya" (le faucon de mer), sans canon; le chébec "Majorca", 20 canons.

Cité par Klein, Feuilletts... II, vol. 6 (1913), pp. 85-86.

- Brick-Goëlette de 16	Mudjeres	Le Pescado
- Goëlette de 12	Tougarda	L'Oran
- Goëlette de 12	Sureüna	La Bôna
- Goëlette de 8	Chaini Derya	Le Mars el Kebir
- Chébec de 8	Majorce	Le Boberach

Ainsi la marine algérienne qui égalait voici deux siècles, celles des premiers Etats maritimes de l'Occident, n'était plus, en cet été de 1830, que l'ombre d'elle même.

Cependant cette marine resta jusqu'à la chute ancrée dans le coeur des dirigeants. L'intendant Pichon rapporte une émouvante préoccupation de Dey Husayn: "Lorsque Husayn Pacha, dit-il, prit congé du général De Bourmont [le 5 juillet 1830], il lui annonça qu'il ne laissait qu'une seule dette. Il avait ordonné, à Gênes, par l'intermédiaire d'un de ses sujets, Ben Mrabet, la construction d'un chébec, qui est arrivé tout neuf dans le port après la conquête. Le Dey pria M. de Bourmont d'acquitter cette dette, montant à 60 ou 70.000 francs. et de ne pas permettre que Ben Mrabet en fut ruiné... Le général promit... Cependant, nonobstant cette promesse, le chébec, qui pourrit dans le port, n'a point encore été payé"(14).

d) Le sort des Raïs :

Nous avons suivi la triste fin d'une flotte détruite de plusieurs manières. Et les hommes? Les vaillants capitaines? se demande-t-on?

Les janissaires, au lendemain du 5 juillet 1830, furent embarqués et renvoyés en Turquie. Les Raïs se dispersèrent à travers les villes et villages de la Régence.

Un de ces derniers se fixa à Mostaganem. Ses prouesses et ses compétences nous sont décrites par le général Du Barrail.

"En juillet 1836, écrit-il, pour faire les 28 lieues de mer qui séparaient Oran de Mostaganem, il n'y avait pas d'autre moyen de communication entre les deux villes... Le courrier de quinzaine qui reliait Alger à Oran ne touchait jamais à Mostaganem et pour les communications avec ce dernier poste, l'administration militaire d'Oran nolisait des barques de pêche, conduites généralement par d'anciens marins de la flotte barbaresque par conséquent d'anciens corsaires.

Le patron qui nous reçut à bord s'appelait Réis Kaddour. C'était un petit marin fort laid... au bras gauche estropié par une blessure reçue à l'abordage d'un vaisseau français".

(14): Alger sous la domination française..., pp. 6-7.

Un drame survenu à l'avis à vapeur "LE BRASIER", en janvier 1837, allait donner l'occasion à Raïs Kaddour de montrer sa valeur.

Le vaisseau amenait à Mostaganem l'aide de camp du Ministre de la Guerre, chargé d'une mission spéciale. Dès que l'envoyé fut à terre, le capitaine de l'avis voulut aller voir l'épave de la Salamandre. Le temps était splendide et la mer calme. A 10 heures du matin, "LE BRASIER" devint subitement immobile. Il donna sur le même bas fond que la Salamandre.

Toutes les tentatives pour dégager le navire furent vaines. On alléga, on porta des amarres à terre, on manoeuvra par ci, par là: Rien n'y fit.

On se rappela le savoir faire de Raïs Kaddour. Il fut alors consulté par le commandant de la place, Du Barrail (père du général et futur Ministre de la Guerre).

Ecoutons le Raïs algérien: "Ce soir, au lever de la lune, il y aura de la brise et un peu de mer. Le navire flottera peut-être".

Le capitaine du "LE BRASIER" se moqua de l'opinion du vieux loup de mer. "Allons donc, dit-il, le bateau talonnera et il sera perdu !".

Qui avait raison? Le commandant de la place nous le dit: "Au lever de la lune, la brise survint, la mer moutonna... et "LE BRASIER", dégagé, partit sans même reprendre ce qu'il avait laissé à terre. On n'ébruita pas l'aventure !"

Et à l'officier supérieur de conclure: "La science pratique du vieux pirate l'emporta cependant sur la science du capitaine"(15).

3 - La conquête d'Alger a-t-elle stoppé la course?

Pour justifier l'expédition de 1830, que n'a-t-on parlé de piraterie, de fléau, de mal à extirper "de la racine"! "Faire tomber Alger, disait-on, ce serait établir un frein contre celles des autres... qui s'obstineraient à ne pas reconnaître le droit des gens"(16). La Méditerranée sera délivrée du vagabondage maritime et la chrétienté n'aura plus à rougir, se plaisaient à répéter les forcenés de l'intervention militaire.

La conquête eut lieu et la marine d'Alger disparut, mais la course, en Méditerranée et dans l'Océan se ragaillardit. Les flottes européennes se mangeaient, le commerce international en souffrit, bateaux et équipages étaient enlevés. Les mêmes scènes qu'avant, avec nos Raïs en moins.

(15): Du Barrail (Génl), Mes Souvenirs, Paris, 1894, t.I, pp. 23-24 et 35-36.

(16): Ainsi s'exprimait le consul Deval... A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, t. 14 (Alger).

Une lettre adressée par le Conseil Colonial de Saint Denis Bourboul, le 1^{er} août 1841, aux membres de la Chambre de Commerce de Marseille, nous apprend que "sur proposition de M. Ulysse Chassagne, le Conseil Colonial de l'île a voté une adresse au Roi pour le supplier de profiter de l'état de paix pour provoquer un traité entre les puissances de l'Europe par lequel, on interdirait réciproquement en temps de guerre, la course maritime sur les propriétés particulières, ou au moins, qu'il fixerait des bases certaines et irrévocables pour les neutres..."(17).

Si la course fut théoriquement abolie en 1856, on dénonçait encore en 1859, en Europe, les pratiques contraires "à l'inviolabilité de la personne et de la propriété". Les nations qui faisaient une gloire de passer pour les avant-gardes de la civilisation, étaient les premières à violer le principe "du droit des gens". La violence brutale sévissait en mer: destruction de navires de commerce, confiscation de cargaisons et emprisonnement des équipages étaient choses courantes. On réclamait encore, pour les commerçants et les amateurs, le droit à la sécurité, l'abolition de l'arbitraire des temps barbares(18).

Entre 1860 et 1870, les Chambres de Commerce de France, de Hollande d'Espagne et d'Italie réclamaient, par de nombreuses requêtes un terme au pillage répandu en mer.

Mais l'usage de piller était si tenace qu'en 1870, on demandait encore d'abolir les captures en mer en temps de guerre ainsi que l'inviolabilité des biens privés. On chercha à introduire des règles nouvelles dans le Droit International. On attendait toujours la décision tendant à faire respecter, par les belligérants, la propriété privée et la liberté des personnes, la protection du personnel navigant, le navire et sa marchandise.

Une lettre du 12 août 1870, du Ministre des Affaires Etrangères faisaient encore des réserves à ce sujet "et ne donnait pas satisfaction aux espérances conçues".

Quarante ans après la conquête de la Régence et la mort de la marine, la course, dénoncée comme étant une spécialité de l'Algérie était encore une calamité et un fléau qui s'abattait sur l'Europe.

(17): Lettre de présentation et pétition. A.C.C.M. Série MR 46.1.44.

(18): Le Congrès de Paris, en août 1856, approuva une déclaration protégeant non seulement les intérêts appartenant à des Etats neutres, mais la propriété de sujets d'Etats belligérants dans le cas où elle se trouve à bord de navires neutres. Signalons, que dans les traités conclus entre Alger et les Etats européens, de pareils principes avaient fait l'accord des contractants.

CONCLUSION

L'histoire mouvementée, mais combien passionnante, de la marine d'Alger se devait d'être entreprise, examinée en détail et écrite sans complaisance. Dans ce passé si riche et si glorieux, que d'éléments à faire ressortir, que d'erreurs volontaires ou non à faire disparaître et que de leçons à tirer et à méditer!

Grâce à de longues investigations dans les liasses poudreuses et les cartons rebutants des archives de France, cachant malicieusement des trésors qui font le bonheur de l'historien, nous avons tenté de reconstituer cette marine dans sa partie statique et sa partie dynamique, afin de pouvoir suivre et comprendre trois siècles d'une activité soutenue, de traditions dont il faut être fier aujourd'hui, d'efforts et de sacrifices qui permirent à cette arme de se tailler une place de choix dans la grande épopée de la Méditerranée.

On ne parlera plus d'une marine de bandits dans des chroniques effrayantes, ou des récits romanesques et des essais burlesques. On ne nous gavera plus de ces histoires monotones, faites de terreur et de soif d'argent, de cette piraterie, spécialité algérienne! Le lecteur averti pourra récuser ces jugements, le plus souvent dictés par la passion.

La marine fut une arme redoutable, comme Alger fut une base avancée de tout un monde debout pour résister, riposter ou frapper. Expression d'une volonté peu commune, commandée par des hommes aux qualités exceptionnelles, la marine partit, dès le XVI^{ème} siècle, sans grands moyens, à l'assaut de la mer. Elle ne tarda point à s'y imposer par une influence grandissante et des victoires retentissantes. N'a-t-elle pas tenu tête à des monarques prestigieux et tenu en échec des marines de grands pays ? Ecole de l'honneur, du courage et du *Jihâd* dans l'Islâm d'hier, modèle d'organisation et d'abnégation, elle fut une des meilleures de son temps.

Dès le début de son histoire, elle sut réconcilier le Maghrib central avec les flots et mettre fin à son isolement dangereux. Marine de la religion, elle réussit à défendre, à libérer ou protéger "Dâr al Islâm" contre les visées espagnoles et les appétits de leurs alliés. Marine de guerre, elle fut chaque fois présente, seule ou aux côtés des Ottomans, face aux escadres d'une chrétienté déchaînée. Arme offensive, elle parvint à faire trembler une Europe hostile, égoïste, étalant des richesses débordantes sur les routes maritimes alors que le commerce algérien était étouffé et le Maghrib, privé de moyens, digérait une grande crise. Aucune armée musulmane, même dans les temps de splendeur, ne sut, comme la marine d'Alger, fatiguer l'Occident et l'amener, par des traités et des tributs fabuleux à reconnaître la force et le mordant d'une telle organisation. Même dans les moments de déclin, cette marine possédait un pouvoir de fascination qui lui appartenait en propre et qu'elle exerça jusqu'au dernier jour de son existence.

Une marine qui sut donner au pays un poids et un prestige dans le concert des nations, les moyens d'une politique extérieure indépendante, ne pouvait être l'instrument "d'une poignée de brigands" ni Alger, "un simple refuge de fuyards émigrés d'Europe" !

On a dit qu'Alger était fille de la mer. On peut ajouter que cette fille avait été élevée par les marins de la Régence. Grâce aux activités intenses de la flotte et à l'intérêt que celle-ci avait suscité outre Méditerranée, la République, si originale, fondée par Khayr al Dîne, ne fut pas oubliée dans une crique de l'Histoire.

Les Raïs et leurs hommes ne furent ni des démons, ni des voleurs, ni des sans foi ni loi. Que de témoignages, cités dans ce travail, soutiennent le contraire de ce qui fut rabâché durant des siècles! Certes, le monde qui a défilé devant nous était bien étrange, brutal, violent, dramatique, mais la grande famille méditerranéenne était faite ainsi. Les défauts et les qualités des uns se trouvaient chez tous les autres.

Les Raïs étaient des soldats au service des causes de l'Islâm et d'un idéal conforme à leurs convictions religieuses, n'en déplaise à certains historiens qui, aveuglés par la haine, le fanatisme ou les préjugés, tenaient encore à les traiter "d'écumeurs, courant les mers pour leur propre compte". Ils n'étaient autres que des *mujâhidînes* guerroyant sous la bannière du Prophète. Si on comptait ailleurs des moines guerriers, on trouvait ici, des marins guerriers. Si la milice avait maintenu l'autorité de l'Etat au dedans, la *Taïfa* et ses marins la faisaient redouter à l'extérieur. L'époque dans laquelle ils vécurent leur fut favorable: elle ne restreignait pas l'énergie et ne tuait pas l'initiative. Aussi, malgré les difficultés et les échecs, ni la foi ni la combativité de ces gens ne fut entamée. L'entreprise se renouvelait sans cesse et fut, "comme ces fléaux qu'on ne parvint à comprimer sur un point que pour assister, plus loin, au spectacle imprévu de leurs nouveaux ravages".

Ils eurent la vision nette des choses et le courage de les accomplir. Ils justifèrent la confiance placée en eux. Leurs nombreuses victoires avaient porté haut, très haut, le prestige de la Régence.

Cependant, sous le poids des difficultés intérieures et des complots extérieurs, et les obstacles devenant de plus en plus infranchissables, la marine, malgré de timides sursauts, disparut en 1830 de cette Méditerranée qui l'avait vu évoluer et qui fut le meilleur témoin de ses prouesses.

Elle constitue, pour nous, une riche source d'expérience. Ce passé qu'on vient d'évoquer laissera des traces. Les exemples de Khayr al Dîne, Mûrad Raïs, 'Uldj 'Alî, Hamidû et tant d'autres, restent à méditer. La bravoure, la patience devant l'adversité, la poursuite de la lutte au milieu des difficultés, le combat pour un idéal et pour la défense des terres et des valeurs islamiques avec des moyens modestes... Voilà la leçon léguée par les illustres marins.

"Le trident de Neptune est le sceptre du monde" dit le poète. Peut-on ne pas oublier que le peuple possesseur d'une marine peut prétendre, sinon à la domination universelle comme jadis, du moins au respect de ses voisins et de ses ennemis? Une puissante armée navale fut, et reste encore, l'auxiliaire indispensable d'une indépendance politique et l'instrument qui peut élever de petites nations au niveau de prépondérance des forts

Il a manqué à la marine d'Alger, les moyens modernes pour lui assurer une certaine combativité. L'instabilité politique et la rareté des ressources ont mis fin à une activité peu commune. Les Algériens étaient largement dépassés par les Européens. Aussi l'Amiral Barjot avait raison de dire: "Si les Barbaresques disposaient des moyens humains, matériels et financiers des Néerlandais et des Britanniques, ils seraient les maîtres de toutes les mers"(1).

Et "qui est maître de la mer a un grand pouvoir sur la terre" disait le chevalier de Razilly(2).

(1): Amiral Barjot et Savants, Histoire Mondiale de la Marine, p.173.

(2): Mémoire à Richelieu, novembre 1626.

GLOSSAIRE

A

Agrès: ensemble de ce qui concerne la mâture d'un navire, poulies, manoeuvres, voiles, vergues, cordages etc...

Amarrer: attacher, lier une chose à une autre.

Appareux: ensemble des appareils d'équipements et de manoeuvres d'un navire

Avanie: somme d'argent que les Deys réclamaient aux marchands des Echelles

B

Babord: côté gauche d'un navire quand on regarde de l'arrière vers l'avant

Bahr al rûm: "Mers des Grecs", désigne surtout la Méditerranée orientale où l'on pouvait rencontrer les flottes byzantines, puis la Mer Blanche, en général.

Dans l'Empire Ottoman, la Méditerranée était connue sous le nom d'"Ak Deniz" (mer blanche) d'où les noms persans de "bahri Safid" et "darya i safid".

Barbaresques: littéralement, habitants de la Barbarie. Etymologiquement, la Barbarie est le pays des Berbères, mais "Barbaresques" est une création européenne. Ce terme désigne l'habitant du Maghrib avec un sens péjoratif: infidèle, barbare, anarchique, quelqu'un dont il faut se méfier, un ennemi en quête de pillage.

Aux yeux de l'européen, c'est l'image d'un peuple de la mer adonné à la piraterie.

Bordée: ensemble des canons rangés sur un des côtés du navire

Boutefeu: Bâton muni d'une mèche allumée qui servait à mettre le feu aux canons.

Brûlot: vieux vaisseau bourré de matières inflammables agencées de façon à être instantanément transformé en brasier flottant. Une fois enflammé, il était poussé par le vent vers une cible. "Les brûlots affolaient et dispersaient la flotte ennemie".

C

Carène: périphérie extérieure des fonds d'un navire, le contour de toutes ses parties submergées quand, sous le poids de sa charge, il a pris dans l'eau son assiette nécessaire.

Carguer : replier, serrer autour de la vergue (une voile)

Chiourme: mot venant du turc "tcheurmé" et gardant le même sens: rameurs forcés d'un navire.

Congé: permis de sortie d'un navire d'un port de France délivré par le Grand Amiral.

Connaissance: récépissé du chargement de marchandises transportées par un navire (avec clauses du contrat de transport).

Corsaire: tout navire, tout équipage attaquant un ennemi désigné et lui seul, ayant été armé pour ce but par des particuliers et étant couvert, pour ce faire, par l'autorisation d'un gouvernement. "*Tout le monde se veut corsaire et personne ne se reconnaît pirate*".
Navire corsaire: bâtiment appartenant à des particuliers ou des chefs d'Etat pour faire la guerre comme flotte auxiliaire. il recevait une commission régulière sous la forme de lettres patentes du chef d'Etat, lettres appelées "lettres de marque".

Coursier: principale pièce d'artillerie parmi les canons de front.

Curage: action de curer, nettoyer, retirer les ordures.

D

Dar al sinâ'a: établissement pour la construction et l'équipement des navires de guerre. De là, vient le mot arsenal.

Darse: d'après Bloch et Wartbourg, vient de l'arabe "dar al sinâ'a". Bassin dans le port, employé surtout dans la Méditerranée.

Démâter: enlever les mâts d'un navire au moyen des appareils. Dans un combat, abattre les mâts de l'adversaire.

Dunânma: mot turc désignant une flotte de guerre.

E

Espar: longue pièce de bois pouvant servir de mât, de vergue.

Estacade: barrière provisoire construite à la hâte, à l'entrée du port pour empêcher l'ennemi d'y pénétrer.

Estime: terme employé sur un navire en pleine mer pour exprimer sa position.

F

Fanal: lanterne ou feu employés à bords des navires, pour le balisage des côtes.

Flamme : pavillon long et étroit hissé au haut des mâts d'un navire de guerre

Flibustier: du hollandais "vrijbueter", libre faiseur de butin, personnage épisodique n'ayant opéré que dans un cadre précis (Antilles) et une période donnée (XVII^{ème} - XVIII^{ème} siècles).

Flûte: du hollandais "vlienten", bâtiment de charge remplissant le rôle des transports modernes. De forme ronde, une retrée considérable, un ventre énorme pour augmenter la capacité de charge.

Forban: composé de "fors" et de "ban", signifie hors du ban, hors la loi.

Foumada : espèce de fusée faite avec une quantité de poudre brûlée en plein air.

G

Galion: nom donné par les marins espagnols aux grands bâtiments qu'ils envoyaient à leurs colonies d'Amérique du Sud pour rapporter les riches cargaisons d'or et d'argent.

Gaillard: dans l'ancienne marine à voile, chacune des superstructures placées à l'avant et à l'arrière, sur le pont supérieur et servant de logement.

Grelin: du néerlandais "greling", gros bordage pour l'amarrage d'un navire.

H

Harraqâ: grand vaisseau de guerre.

Hune: plateforme fixée sur les bas-mâts d'un navire.

K

Kapudan Pacha: Titre du commandant en chef de toutes les flottes ottomanes et de l'arsenal du grand Seigneur. Le terme n'aurait été employé que vers 1567/= 975 H. date à laquelle Ali Pacha "beglerbegi" d'Alger est désigné "Djeza'il beglerbegi ve Kapudan Pacha".

Le prédécesseur de Ali Pacha qui fut promu au rang de vizir porte d'abord le titre de Kapudan beg et fut, par la suite, nommé "Djeza'ir beglerbegisi et de vizir Kapudan". Auparavant, le commandant de la flotte mouillée à Gélibolu portait le titre de *Deryabegie*.

En 1531/= 941 H. Khayr ed Dîne reçut le *beglerbeg lik de l'eyâlat* d'Alger qui devint, par la suite, le siège des Kapudan Pacha.

Depuis Barberousse, il fait partie des membres de droit et des plus influents de Diwan. Jusqu'en 1780, il eut la charge du gouvernement général des îles de la mer Egée qui dépendaient de la Porte et de quelques régions de la côte d'Asie mineure. Il avait le contrôle de l'arsenal établi à Galata.

Karakdjia: (pluriel de *Karakdji*) rameurs, synonyme de chiourmes, appelés ainsi parce qu'ils se servaient de la *karaka* (rame) ou parce qu'ils étaient astreints au travail forcé.

Karasta: bois de construction navale de charpente.

Kommânya: munition, vivre, provisions d'un navire.

L

Lettres patentes: lettres revêtues d'un sceau de l'Etat, que le roi adressait ouvertes aux parlements.

Lettres de représailles: document par lequel l'Etat délègue sa puissance à un citoyen dépouillé et l'investit du droit de se faire justice lui-même.

Lougre: petit bâtiment de guerre, fin dans ses formes, renflé par l'avant, ayant un grand mât, un mât de misaine, un mât de tapear.

M

Marsa al Kharaz (La Calle): port de l'Est algérien, fréquente jadis par les pêcheurs de corail. L'auteur anonyme de "adjâ'ib al asfâr" dit que les perles de Marsa al kharaz sont les plus recherchées dans le monde et se vendent mieux que tout, en Inde et en Chine.

Mât : pièce de bois verticale ou oblique portant la voilure d'un navire. Les principaux mâts sont : le beaupré, le mât de misaine, le grand mât, le mât d'arm'ton.

Mât de charge : servant à charger et décharger la marchandise.

Mesterdâch: Maître Charpentier, ouvrier constructeur dans le port.

Millier: autre fois, poids de 500 grammes ou mille livres.

Môle: ouvrage de maçonnerie en larges pierres dures, taillées et ajustées qui s'avance du rivage vers la mer.

N

Négriers: marins pratiquant la traite des nègres instaurée par les Portugais en 1442 suivis par les Espagnols et les Français vers l'Amérique du Sud, les Antilles et la Louisiane.

P

Panne: placer la voile de façon à arrêter la marche d'un navire.

Passavent: partie des grands navires qui conduit de l'arrière à l'avant sur chacun de leurs côtés.

Pataque: petit bâtiment de guerre employé aussi par la douane aux embouchures des fleuves.

Pierrier: petite pièce d'artillerie, nom du plus petit canon dont on se servait sur les navires et portant un boulet d'une livre.

Pinque: bâtiment ordinairement à trois mâts et à voiles latines, rond à l'arrière, à fond plat, assez large, spécial à la Méditerranée.

Poix: substance résineuse agglutinante tirée du pin et du sapin.

Poupe : arrière d'un navire par opposition à la proue.

Q

Quarantaine: isolement imposé à un navire portant des personnes, des animaux ou des marchandises en provenance d'un pays où règne une maladie contagieuse.

Quart: service de veille à bord d'un navire de quatre heures consécutives.

Quille: partie inférieure axiale de la coque d'un navire et sur laquelle s'appuie toute la charpente.

R

Radouber: réparer la coque d'un navire

S

Safina: (arabe), terme le plus employé pour désigner le navire, en général.

Sandale: bâtiment de transport en usage sur les côtes du Maghrib.

Subrécarque: sur un navire affrété, représentant des chargeurs dont il défend les intérêts.

T

Tarradâ: (arabe), transporteur de chevaux

Tarsâna: arsenal, chantier naval (déformation de Dar al sinâ'a)

Timonier: matelot spécialiste chargé à bord d'un navire de guerre, des signaux et de la veille sur la passerelle.

Tribord: côté droit d'un navire quand on regarde vers l'avant

Turcs: vocable recouvrant en réalité un éventail de toutes les races de toutes les nations et même de plusieurs religions (Turcs d'Anatolie, Slaves convertis, Algériens, Maghribins de Salé, Tunisiens, Egyptiens, noirs du Sudân, convertis vivant à Alger etc...)

V

Velin: parchemin très fin préparé avec des peaux de mouton ou de veau.

Vergue: espar cylindrique, effilé à ses extrémités et placé en travers d'un mât pour soutenir et orienter la voile.

Virer de bord : changer de direction pour se diriger vers un point presque entièrement opposé.

Voile: assemblage de pièces de toile ou d'autres tissus, cousues ensemble pour former une surface capable de recevoir l'action du vent et de servir à la propulsion d'un navire. Désigne aussi le bateau lui même.

Volée: décharge simultanée de plusieurs canons du même côté ou d'une même batterie. On dit aussi bordée.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE OCCIDENTALES

A - DOCUMENTS D'ARCHIVES

1 - Inédits

a) Chambre de Commerce de Marseille (A. C. C. M.)

Série B (1650 - 1830):

- Délibérations de la Chambre, correspondance générale, personnel (Registres 1 à 21).
- Correspondance active (Registres 22 à 75) allant de 1650 à 1793.
- Correspondance passive (Registres 76 à 289): lettres de Ministre de la Marine et des Affaires Etrangères sur des sujets divers.

Série D (1729 - 1793):

- D 68: Transmission de correspondance de la Cour de France à Alger.

Série E (XVII^{ème} - XVIII^{ème} siècles):

- Affaires militaires et marine de guerre. Marine de Commerce (une des séries les plus utiles en raison du rôle joué par la Chambre dans les problèmes de navigation, de navires, de faits de guerre, d'armements, d'escortes, convois et police des mers).
- Particulièrement E 11 à 78 (1621 - 1794): armements, escortes, vaisseaux, course, états des forces maritimes d'Alger, prises en mer, incidents, naufrages, expéditions contre la Régence d'Alger.

Série G (Fin du XVI^{ème} à la fin du XVIII^{ème} siècles):

Elle concerne les questions religieuses tout particulièrement.

- G 6: Protestants et Musulmans à Marseille. L'affaire du cimetière musulmans de cette ville, (1665 - 1775).
- G 34: Passage à Marseille et rapatriement d'Algériens, captifs évadés, secours, avances à des sujets de la Régence.
- G 38 et G 39: Sujets divers.
- G 50: Esclaves musulmans retenus sur des galères de France ou en transit par Marseille (1597 - 1693).
- G 51: Assistance aux captifs musulmans (1684 - 1793).

Série J (1701 - 1791):

- Articles 1860 - 1885: Missions, commerce avec Alger, plaintes, procès, Compagnie d'Afrique, correspondance des consuls de Marseille avec les puissances d'Alger, entrées de navires dans le port, présents offerts par les dirigeants français au Dey et aux ministres.
- Articles 1338 - 1400: Consulat d'Alger, activités et problèmes sur place, lettres, correspondances, journaux personnels de consuls.
- "Journal des nouvelles" tenu par A.A. Lemaire et le chancelier Germain (1749 - 1756) avec plusieurs lacunes.

Séries MR et MQ:

- MR 46.1.3.2. (An XI - 1815): Armement et douanes.
- MR 46.1.3.3. (An XI - 1810): Navigation maritime, course
- MR 46.1.4.1. (An XII - 1820) et (1826 - 1830): 94 pièces et 124 pièces. Navigation maritime, guerre de course, marine marchande, corsaires barbaresques.
- MR 46.1.4.3. (1821 - 1822): 252 pièces. Activité des corsaires grecs et mesures prises par le gouvernement français.
- MR 46.1.4.4. (1830 - 1870): 34 pièces: crise algéro-française.
- MQ 5.1. (An XIII - 1831): 38 pièces, Echelle d'Alger.
- MQ 5.2. (An - 1834): 259 pièces: Evénements de Bône, massacre des Anglais et des Français (Juin 1816).
- MR 4.4.4.353 (An X - 1878): 171 pièces, Evénements de la mer, piraterie.

Série L:

- L I: Bureau de la Santé, contrôle des passagers, navires et marchandises.
- L III: Compagnie Royale d'Afrique (1741 - 1793), Affaires de Barbarie, lettres, villes de l'Est algérien, commerce, marine et armements, correspondance active et passive.
- L IV: Agence d'Afrique (an II - an IX), Correspondance, affrètement de bateaux, comptabilité.
- L IX: Fonds Roux (1728 - 1843): Correspondance, commerce, affaires diverses (fonds extrêmement riche) 1.320 liasses comprenant 120.486 pièces dont 78.274 pour la seule correspondance.

b) Archives Municipales de Marseille (A.M.M.)

Série HH:

- Transaction entre les Provençaux et les Génois au sujet d'actes de piraterie, 6 mai 1492. (Une pièce parchemin à plat n° HH 314).
- Pièces concernant les prohibitions d'entrée ou de sortie de certaines marchandises (1582 - 1786), le n° 303 sur le commerce et la navigation.
- Lettres de délivrance de soixante Turcs aux Galères du Roi et dont la détention avait provoqué des actes de piraterie en Méditerranée (1562), Pièce n° 316.
- Les armements de 1616, n° 320 et 321.
- Consulat d'Alger, commerce avec Alger, n° 331.
- Lettre patentes et arrêts du Parlement (1566 - 1628), n° 332.
- Alger: Affaires, contentieux, (n° 333).

Série FF (Les criées):

- Criée interdisant tout commerce avec Alger. Défense de vendre aux étrangers les gros vaisseaux et canons, (5 janvier 1617).
- Défense de molester les chérifs (sic) venus d'Alger, (5 juillet 1620).
- Interdiction de commercer avec Alger, (1621).
- Défense de négocier avec Alger à cause de la peste, (1622).
- Avis aux personnes ayant des parents esclaves à Alger de venir faire déclaration (1^{er} septembre).

Série EE:

- Corsaires, (1756 - 1761)

Série GG:

- Rachat des captifs, (n° 105 - 106).

c) Archives Départementales des Bouches du Rhône (A.D.B.R.)

Série B (Amirauté de Marseille et des mers du Levant):

- Sous série IX - B1 (1549 - 1620): Achat de captifs, interdiction de faire du commerce avec Alger ou d'y faire passer des navires.
- Sous série IX - B2 (1610 - 1674): Enregistrement des édits, lettres, patentes, ordres du Roi, ordonnances, commissions de l'Amiral et divers. Traité de paix de 1666 avec la Régence.

Série C:

- Administration provinciale, correspondance des Intendants relative à la Compagnie Royale d'Afrique au XVIII^{ème} siècle, notamment:
 - C . 2457 à 2475 (Compagnie d'Afrique)
 - C . 2570 (corsaires)
 - C . 3442 à 3444 (Juifs)
 - C . 3642 à 3643 (Course et prises en mer).

Série 200 E:

- Registre 454 - 455 - 456 (Santé, peste, entrées et sorties de Marseille).

Série M6 / 12:

- Analyse des rapports des capitaines et des voyageurs marins (vers 1820).

d) Archives de la Troisième Région Maritime (Toulon) (A.T.R.M.)Série A:

- Sous série A 1 (1711 - 1792): Lettres de la Cour, lettres du Pouvoir Central.
- Sous série A 2 (1793 - An VII): Correspondance reçue.
- Sous série A 3 (1816 - 1828): Correspondance, dépêches ministérielles, lettres reçues, lettres au Ministre.
- Sous série 2 A 1 (1826 - 1939): Préfets maritimes.
- Sous série 2 A 3 (1827 - 1939): Lettres aux Ministres.
- Sous série 2 A 7 (1827 - 1918): Préfets maritimes.

Série C:

- Sous série 1 C (1759 - 1815) et (1815 - 1845): Forces navales, rôles d'équipage.

Série E:

- Sous série 2 E (An VII - 1900): Dépêches ministérielles.
(An VII - 1831): Correspondance.

Série O:

- Bagnes de Toulon et de Marseille. Registre 10.106 bis: bagne des Galères, matricules des Turcs (1682 - 1707). (Gros registre contenant plusieurs cahiers, 370 feuillets comprenant 7.392 matricules.⁽¹⁾)

e) Archives du Gouvernement Général de l'Algérie (A.G.G.A.)Série A (Consulat de France à Alger):

- De 1686 à 1831. Comprend 50 registres ou cahiers et 142 liasses. On y trouve des nominations de consuls, des dépositions de capitaines sur les incidents en mer, les démêlés avec les marins de la Régence et les procès-verbaux de la nation française.
- 1 - A 91 1621 (sur les transactions d'esclaves en 1782 à Alger)

Série B (Agence des concessions d'Afrique):

- De 1686 à 1827, avec une lacune de 1801 à 1812. Comprend 8 registres et cahiers et 26 liasses, au total 2.304 pièces. Les pièces antérieures à 1686 furent brûlées lors du bombardement d'Alger par Duquesne. Un seul document échappa à la destruction: le Registre des Actes et contrats... Avril 1579 - Septembre 1582 ⁽²⁾. Cette série porte sur le commerce des laines, cuirs, blés sur les opérations d'exportation, sur les conflits avec les autorités et les habitants de la région concernée.

Série C (Archives espagnoles des XVI^{ème} - XIX^{ème} siècles):

- Comprend 3 registres et 14 liasses et porte sur les relations algéro-espagnoles, les guerres, les échanges, la correspondance et sur les Andalous.

Série Z:

- Registre n° 2 a (=35 n): Inscription des recettes opérées par terre et par mer à Alger, sous Ibrâhîm Pacha.
- Registre n° 45 a (=55 n): "Tachrifât" ou présents offerts par les consuls en poste à Alger, étrennes (*'awâ'id*).

(1): Chaillou (L) signale deux importants fonds d'archives à Toulon relatifs aux Régences du Maghrib: Le Fonds Fontan et celui de Mme D... fonds mis à contribution dans diverses publications.

(2): Conservé aux Archives des Bouches du Rhône, IX B 171.

- Registre n° 50 a (=75 n): Inscription des soldats embarqués sur des navires de l'Etat lors des guerres menées par le Sultan contre les Grecs, Années 1240 de l'Hégire.
- Registre n° 14 a (=88 n): Prises faites en mer par les Algériens. Instructions et menaces du Sultan. Années 1239 de l'H.
- Registre n° 71 n: La course, les étrennes des consuls au gouvernement, navires de l'Etat, nomination de *Wakil al Hardj*, 1206 à 1245.
- Registre n° 78 n: Dépenses et frais occasionnés par le départ de navires se rendant à Istanbûl, porteurs de présents au Sultan. Envoi de nouvelles troupes en Orient.
- Registre n° 83: Relevé détaillé des dépenses faites par la marine algérienne au cours d'une croisière de six mois en Méditerranée orientale. Cahier des dépenses des navires de guerre d'Alger, capitale du Djihâd. Année 1237 de l'H./=1821.

f) Archives Nationales d'Outre-Mer (Aix en Provence) (Microfilms) (A.N.O.M.)

15 MI - 12

- Registre n° 1: 1122 - 1245 = 1700 - 1830: Arrivée d'armes à Alger, tributs annuels fournis par les puissances chrétiennes, présents, livraisons d'armes.
- Registre n° 3: 1236 - 1245 = nov. 1820 - 1830
- Registre n° 4: 1235 - 1245 = 1819 - 1820 - 1829 - 1830, Achat de navires par la Régence, achat de fournitures de guerre.

15 MI - 13

- Registre n° 6: Butin de la course
- Registre n° 7: 1180 - 1244/= 1764 - 1828 - 29, Raïs de navires.
- Registre n° 8: Prisonniers chrétiens, butin, commerce.
- Registre n° 9: 1240/= 1824 - 25: Dépense occasionnées par la flotte algérienne en mer, bateaux algériens, Raïs.

15 MI - 14

- Registre n° 10: 1206 - 1245/= 1792 - 1830, Guerre navale algéro-tunisienne, course, butin, bateaux de Raïs.
- Registre n° 11: Raïs, commerce.
- Registre n° 13: Course, Raïs.
- Registre n° 15: Bateaux.
- Registre n° 16 - 17: Commerce, navires, butin.
- Registre n° 18: Bateaux, marins, Raïs.

15 MI - 15

- Registre n° 19: Butin, Raïs.

15 MI - 19

- Registre n° 69: Butin

15 MI - 48

- Registre n° 374: Commerce

15 MI 49

- Registre n° 380 - 381 - 382: Commerce

15 MI - 51

- Registre n° 75: Poudre

15 MI - 53

- Registre n°13: Cadeaux

g)Archives Nationales (Paris) (A.N.)1-Marine

- Sous série B7: 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 49 - 58 - 64 - 89 - 93 (Lettres et mémoires concernant les pays étrangers, le commerce et les consulats).

2- Affaires étrangères

- B1: Correspondance consulaire

a) Ordres et dépêches: Levant et Barbarie (1756 - 1793) 1 à 38

b) Lettres reçues: Alger (1642 - 1792) 115 - 145.

- B2: Ordres du Roi: 81 - 87 - 93 - 102 - 110 - 111 (1691 - 1695) (microfilms).

- B3: Consulats, Mémoires et Documents: Levant et Barbarie (1616 - 1873) - Registres 1 à 191, cartons 192 à 232.

Extraits de lettres de ministres, rapports et feuilles approuvés par le Roi, Notes informatives, correspondance de la Chambre de Commerce de Marseille, copies de circulaires à tous les consuls, correspondance du préfet des Bouches du Rhône, Commerce et passeports, Commerce des Echelles de Barbarie, la France en Barbarie, Bastion de France, Précis des expéditions françaises et espagnoles contre Alger de 1510 à 1819, Visites d'envoyés maghrébins en France, Guide du Consul.

Affaires Etrangères (Quai d'Orsay)

a) Correspondance politique (des origines à 1896), dépêches des Ambassadeurs, correspondance des ministres des Affaires Etrangères, avec les agents de la France à l'extérieur, chargés d'affaires, consuls... Cette correspondance est classée par ordre de pays et par date.

b) Correspondance consulaire et commerciale (1793 - 1901) ⁽³⁾, Alger t.1 à 31 (1664 - 1792), tome 32 (1792 - 1795) à tome 47 (18 juillet 1829).

c) Mémoires et Documents (des origines à 1830): pièces de toutes sortes et sur divers sujets: volumes reliés et numérotés concernant les Traités entre la Régence et les puissances européennes - Projets contre Alger, Echanges de prisonniers, Naufrages de corsaires. guerre entre Malte et les Barbaresques, Etats de la Marine d'Alger, Prises faites par Alger, Instructions aux consuls de France... Séries: Alger, Afrique, Maroc, Turquie.

Collection Saint Priest (Quai d'Orsay)⁽³⁾ 117 volumes reliés (fin du XVII^{ème} siècle à 1784)

a) Série politique: Documents d'ordre commercial, correspondance avec le département des affaires étrangères (1528 à 1774).

b) Série Marine: Documents d'ordre commercial et correspondance avec le département de la marine (1682 à 1784).
registre 60: Entrée de l'Escadre française à Alger et audience accordée par le Dey à Ambrezel (1724 - 1726).

c) Série correspondance secondaire: (1700 à 1792) cotée 118 - 244 Registre 127: Barbarie et Alger (avril 1720 - mai 1724).

2 - Imprimés

a) Correspondances

GRAMMONT (H.de), "Correspondance des consuls d'Alger (1690 - 1742)", Alger, R.A., 1887, 1888, 1889 (onze articles). Alger, 1890, 1 vol.294 p.

PLANTET (E), *Correspondance des Deys d'Alger avec la Cour de France*, t.1 (1579 - 1700), t.II (1700 - 1833), Paris, Félix Alcan, 1889.

(1): Archives rapatriées des Postes de Constantinople. Il s'agit d'archives politiques anciennes de l'Ambassade de France à Constantinople.

PLANTET (E), *Correspondance des Beys de Tunis et des Consuls de France avec la Cour de France (1577 - 1830)*, Paris, F.Alcan, 1889 - 1899

NAPOLEON 1er *Correspondance*, Paris, 1898, 32 volumes (vol. VII: crise franco-algérienne, 1801 - 1802 et vol. XV - XVI - XVIII: Affaires franco-algériennes entre 1808 et 1809).

KURAN (E), "Lettre du Dernier Dey d'Alger au Grand Vizir de l'Empire Ottoman (datée du dernier jour de Jumâdâ 1241/= 19 décembre (1827))", R.A, 1952, pp 188 - 195 (Arch. du Gouvernement, Istanbul, Dossier n° 78).

TAMIMI (A), *Neuf Lettres de Responsables Algériens et Turcs*, Recherches et Documents d'Histoire Maghrébine, Publication de l'Université de Tunis, 4^{ème} Série, Histoire, Vol. X pp 207 - 240.

PRIAMAUDAIE (E. de La), *Documents inédits sur l'Histoire de l'Occupation Espagnole en Afrique, 1506 - 1574*, Alger, Jourdan, 1866.

b) Divers Ecrits

DENY (J), *Documents Turcs Inédits relatifs à l'Algérie des années 1754 - 1829*, (Il s'agit de deux cents documents dont vingt cinq firmans et lettres ainsi qu'une correspondance avec Muhammad 'Alî. Les principaux thèmes en sont: Relations Pays européens-Turquie, Guerre de Morée, Guerre russo-turque).

DEVOULX (A), "Tachrifât" (Recueil de notices historiques sur l'administration de l'ancienne Régence d'Alger), Alger, Imprimerie du Gouvernement, 1852.

DEVOULX (A), *Le Rais Hamîdû*, notices historiques sur le plus célèbre corsaire algérien du XIII^{ème} siècle de l'hégire, d'après des documents authentiques et pour la plus part inédits, Alger, Dubos 1858, (116 pages).

DEVOULX (A), *Le Livre des Signaux de la Flotte Algérienne*, Alger, 1868. trad du turc en arabe par Mohammad ibn 'Uthmân et en français par Devoulx (26 p.).

DEVOULX (A), *Le Registre des prises maritimes...*, Alger, Revue Africaine 1871 pp 70-79, 49-172, 184-201, 289-299, 362-374, 447-457, 1892 pp 70-77, 146-156, 233-240, 292-303 (concerne la période 1765-1830).

DEVOULX (A), *Les Archives du Consulat Général de France à Alger*, Alger Bastide, 1865.

c) Traités et conventions

Traités Algéro-Français (4)

- 1619 (21 mars): Paix et Commerce
- 1628 (19 septembre): Paix et Commerce
- 1640 (7 juillet): Concessions d'Afrique
- 1666 (17 mai): Paix et Commerce
- 1689 (27 septembre): Paix et Commerce

- 1716 (7 Décembre): Paix et Commerce
- 1764 (16 janvier): Convention Particulière
- 1790 (29 mars et 23 juin): Convention Particulière
- 1796 (9 messidor an IV): Prêt algérien au Directoire

- 1800 (19 juillet): Armistice
- 1800 (30 septembre): Paix et Commerce
- 1801 (29 août): Paix et Commerce
- 1814 (11 juillet): Reconnaissance de Louis XVIII par Alger
- 1815 (30 mars et 16 avril): Paix et Commerce
- 1818 (29 mars): Paix et Commerce (5).

Traités Algérie - Puissances chrétiennes (6)

- 1662 (avril): Algérie - Hollande
- 1733 : Algérie - Empereur d'Autriche
- 1746 (10 août): Algérie - Danemark
- 1749: Algérie - Grand Duché de Toscane
- 1751: Algérie - République de Hambourg
- 1757: Algérie - Pays Bas
- 1763: Algérie - Venise
- 1767 (24 mars): Algérie - Venise

(4): Dix huit furent signés au XVI^{ème} siècle; vingt sept au XVII^{ème} siècle et quatorze au XIX^{ème} siècle. Une grande partie concerne les concessions d'Afrique. Cependant, dans presque tous, la marine algérienne tient une place importante.

(5): A.N.Marine B7/49; A.N.Mémoires et Documents, t. 1, Alger (1825); t. 12 (1604-1715); t.14 (1790-1827); A.N.Aff.Etr. B1 115-39B III-322; A.C.F.A. (Aix 1 A 176). Rouard de Card, Traités de la France avec les pays de l'Afrique du Nord, Paris, Pedone, 1906 [B.N. Alger 55425] X, recueil de traités entre la France et la Régence d'Alger et le Sultan du Maroc de 1619 à 1684, S.D.

(6): Plus de 36 traités et conventions furent signés. La plupart reproduisent le traité de 1689, entre la France et la Régence. Deux problèmes dominent les accords, le rôle de la marine algérienne et le sort des captifs chrétiens.

- 1767 (24 mars): Algérie - Venise
- 1768 (23 juin): Algérie - Venise
- 1786: Algérie - Espagne
- 1791: Algérie - Espagne
- 1795: Algérie - Etats-Unis
- 1810: Algérie - Portugal (trêve)
- 1813: Algérie - Portugal
- 1816: Algérie - Angleterre
- 1824: Algérie - Angleterre ⁽⁷⁾

B- BIBLIOGRAPHIE GENERALE ⁽⁸⁾

1- Ouvrages antérieurs à 1830

ARANDA (E.d'), *Relation de la Captivité et Liberté du Sieur...*, Bruxelles, Jean Mommart, 1656, 3^{ème} éd. 1662.

ARVIEUX (Chev. d'), *Mémoires du ...*, Paris, Ch.J.B. Delespine, 1735, 6 vol. (Voir t. III - V et VI.)

AZUNI (D.A.), *Recherches pour servir à l'histoire de la piraterie avec un précis des moyens propres à l'extirpation des pirates barbaresques*, Gênes, 1816.

BAUFFREMONT (Amiral de), *Journal de campagne dans les pays Barbaresques*, 1766, publ. par M.Chirac, Paris, CNRS, 1981 (144p).

BIANCHI, *Relation de l'arrivée dans la rade d'Alger du vaisseau "LA PROVENCE"*, R.A., 1877, pp. 411-437.

BOUTIN (Comdt), *Reconnaissances des villes, forts et batteries d'Alger (1808)*, Paris, Collection des documents inédits, Champion, 1927.

BRANTOME (P. de), *Vie des hommes illustres et Grands Capitaines Etrangers [de son temps]*, Leyde, 1699.

DAN (Père), *Histoire de Barbarie et de ses corsaires...*, Paris, P.Rocolet, 1637, 2^{ème} éd. 1649.

(7): A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, t. 33, Italie - Toscane; A.N.Aff.Etr. B III - 322. Mémoires et Documents, t. 10, 14, 16; A.N.Marine. B7/49.

(8): Liste des ouvrages essentiels, le reste sera cité dans le texte ou les notes.

DAPPER (O.), *Description de l'Afrique...*, Amsterdam, Wolfgang Waesberge Boom et Van Someren, 1686 [La partie relative à Alger, pp. 159-189]

DUBOIS-THAINVILLE, *Mémoire sur Alger (1809)*, Coll. Documents inédits, 1927.

DU CHASTELET DES BOYS (Sieur), *L'Odyssée ou Diversité d'Aventures, Rencontres et Voyages en Europe, Asie et Afrique*, La Flèche, Gervais Laboé, 1665, Réimprimé par L.Piesse, R.A. 1866 à 1870.

HAËDO (F.D. de), *Topographie et Histoire Générale d'Alger*, Trad. Monnereau et Berbrugger, R.A. 1870-1871.

HAËDO (F.D. de), *Histoire des rois d'Alger...*, par H.D. de Grammont, Alger, 1881.

KERCY (M. de), *Mémoires sur Alger*, (1791), Coll. Documents Inédits, Paris 1927, pp.92-121.

LA CONDAMINE, *Voyage de La Condamine à Alger*, (1731), publié par M.Emerit R.A. 1954, pp 354-381.

LA CROIX (Le Sieur), *Relation Universelle de l'Afrique Ancienne et Moderne*, Lyon, Thomas Amaubry, 1688, 2^{ème} édit.Lyon 1698 [t.VII]

LA MOTTE (Le Père Philémon de), *Etat des Royaumes de Barbarie, Tripoli, Tunis, et Alger...*, Rouen, G.Behourt, 1703, Rouen, P.Machuel, 1731.

LA MOTTE (Le Père Philémon de), *Voyage pour la rédemption des captifs au Royaume d'Alger et de Tunis par...*, Paris, L.A. Sevestre et P.F. Giffart, 1721.

LAUGIER DE TASSY, *Histoire d'Alger et du bombardement de cette ville en 1816*, Paris, Pilton Libraire, 1830.

LE ROY, *Etat général et particulier du Royaume d'Alger*, La Haye, Vand. 1750.

METZON GUERRIT, *Journal de captivité à Alger (1814-1816)*, trad. Bousquet, A.I.E.O. Alger, XII. 1954, pp 43-83.

MORGAN (G.), *Histoire des Etats Barbaresques qui exercent la Piraterie*, trad. de l'anglais, Paris, H.D.Chaubert et Cl.Herissant, 1757, 2 vol. [t.II]

PERROT (M.), *Alger, Esquisse topographique et historique du Royaume et de la ville d'Alger*, Paris, Ladvocat, 1830.

PFEIFFER, *La Prise d'Alger racontée par un captif*, trad. et résumé par Michels, R.A. 1857, pp. 471-482; 1876, pp. 30-41, 112-127, 220-231.

RENAUDOT, *Alger, Tableau du Royaume de la ville d'Alger*,... Paris, Mongie 1830.

RICHER (M.), *Vie de Barberos, Général des Armées de Soliman I^{er}*, Coll. des plus célèbres marins, Paris, 1789.

ROMME, *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.

SHALER (W.), *Esquisse de l'Etat d'Alger*, Bostan, 1826, trad. Bianqui, Paris, Ladvocat, 1830.

SHAW, *Voyages de mons. Sahw M.D. dans plusieurs provinces de la Barbarie et du Levant*, La Haye, J.Neaulme, 1743.

TOLLOT (Le Sieur), *Nouveau voyage fait au Levant ès années 1731 et 1732 contenant les descriptions d'Alger, Tunis et Tripoli de Barbarie*, Paris, 1742. Les passages sur Alger, résumés par Berbrugger, R.A 1867, pp.417-434.

VALLIERE (J.A.), *Mémoire et Observations sur le Royaume d'Alger* par L. Chaillou sous le titre "Textes pour servir à l'Histoire de l'Algérie au XVIII^{ème} siècle", Carqueiranne, imp. IPAC, 1975.

VALLIERE (C.Ph.), *Mémoire sur Alger (1781)*, publ. par L.Chaillou sous le titre "Alger en 1781", Toulon, Imp. Nouvelle, 1974.

VENTURE DE PARADIS, *Notes sur Alger*, Fagnan sous le titre "Alger au XVIII^{ème} siècle", Alger, Jourdan, 1898, R.A. 1895-1897.

VITTU (J.P.), *Un document sur la Berbérie en 1680 et 1681, la Relation de Voyage du Sieur Dancourt*, Cahier de Tunisie, 99-100/1977 pp. 295-319.

2- Travaux postérieurs à 1830

a) Livres⁽⁹⁾

ACHARD (P.), *La vie extraordinaire des Frères Barberousse, Corsaires et Roi d'Alger*, Paris, Les Ed.de France, 1939. (253p)

AUPHAN (P.), *Histoire de la Méditerranée*, Paris, La Table Ronde, 1962.

(9): Une classification d'ouvrages par thème aurait été préférable. Cependant plusieurs sujets se trouvant abordés dans un même livre, il est difficile de suivre cette méthode.

- BELOT (R. de)**, *La Méditerranée et le destin de l'Europe*, Paris, Payot, 1961.
- BERNARD (A.)**, *L'Algérie et la situation privilégiée de la France dans les Pays Barbaresques*, Paris, Alcan, 1929.
- BLAVIN (J.)**, *La condition de vie des Français dans la Régence d'Alger*, Alger, 1899.
- BONO (S.)**, *I corsari barbareschi*, Torino, E.R.I. 1964. (515 p.)
- BOUTIN (Abel)**, *Anciennes relations commerciales et diplomatiques de la France avec la Barbarie 1515-1830*, Paris 1902.
- BOYER (P.)**, *La Vie quotidienne à Alger à la veille de l'intervention française*, Paris, Hachette, 1963.
- BRAUDEL (F.)**, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'Epoque de Philippe II*, Paris, A.Colin, 3 éditions, 1949, 1966 et 1976.
- BROGNARD (H.)**, *Les Corsaires et la Guerre Maritime*, Paris, 1904.
- BRUNOT (L.)**, *La mer dans les traditions et les industries indigènes à Rabat et Salé*, Paris, 1921.
- CHARLES ROUX (E.)**, *La France et l'Afrique du Nord avant 1830, Les précurseurs de la conquête*, Paris, Alcan, coll. du Centenaire de l'Algérie, 1932.
- COULET (René du Gard)**, *La course et la piraterie en Méditerranée*, Paris, 1980.
- COURCY IRELAND (J. de)**, *Raïs Hamidou, The least of the great algerian corsaire*.
- DEFONTIN MAXANGE (?)**, *Alger avant la conquête, Euldj Ali, corsaire barbaresque, beglierbey d'Afrique et Grand Amiral*, Paris, Pedone, 1930.
- DELABRE (J.)**, *Tourville et la marine de son temps*, Paris, 1889 (464p)
- DELVERT (Ch.)**, *Le port d'Alger*, Paris, Dunod, 1923.
- DESCHAMPS (H.)**, *Pirates et Flibustiers*, Paris, PUF, Coll. "Que Sais-Je?" n°554.
- DOUIN (G.)**, *La Méditerranée de 1803 à 1805, Pirates et Corsaires aux îles Ionniennes*, Paris, Plon, 1917.
- DOUIN (G.)**, *Mohammed Ali et l'expédition d'Alger (1829 - 1830)*, Le Caire, Société Royale de Géographie d'Egypte, 1930.

DUPUY (E.), *Etude d'histoire d'Amérique, Américains et Barbaresques, 1776 - 1824*, Paris, Roger, 1910.

DURAND LOUP, *Pirates et Barbaresques en Méditerranée*, Avignon, Aubanel 1975.

EARL (P.), *Corsaires of Malta and Barbary*, London, 1970. (307p).

ENGLE (E.), *L'Ordre de Malte en Méditerranée 1530 - 1708*, Monaco, Du Rocher, 1957.

FARINE (Ch.), *Deux Pirates au XVII^{ème} siècle, Histoire de Barberousse*, Paris, P.Ducroq, 1869.

FARRERE (Cl.), *Histoire de la Marine Française*, Paris, Flammarion, 1956.

FERIMA (J.), *Esclaves et Corsaires d'Afrique*, Paris, 1890.

FISHER (G.), *Barbary, legend war, trad, and piracy in North Africa, 1415 - 1830*, Oxford, 1957.

FRANCHI (A.), *Storia della pirateria nel mondo*, Milano, 1952, 2 vol.

GLISSOLD (St.), *The Barbary slaves*, London, 1977.

GOSSE (Ph.), *Histoire de la Piraterie*, Paris, Payot, 1952, 2^{ème} éd. 1973

GRAMMONT (H. de), *Histoire d'Alger sous la domination turque 1515-1830*, Paris, E.Leroux, 1887.

GRAMMONT (H. de), *Relation entre la France et la Régence d'Alger au XVII^{ème} siècle*, Alger, Jourdan, 1879.

GAUCKLER (Ph.), *Le port d'Alger, 1530 - 1902*, Alger, Chaix, 1902.

GRIFFON DU BELLAY, *Notice sur la situation actuelle de la marine en Algérie comparée à celle des différentes époques depuis la conquête*, Alger 1878.

HUBAC (P.), *Les Barbaresques*, Paris, Berger Levrault, 1949.

JAL (A.), *Histoire de Duquesne et de la Marine de son Temps*, Paris, Plon, 1873.

JAL (A.), *Documents Inédits sur l'Histoire de la Marine au XVI^{ème} siècle*, Paris, Plon 1887.

- JURIEN DE LA GRAVIERE**, *Les corsaires barbaresques et la marine de Soliman le Grand*, Paris, Plon, 1887.
- KLEIN (H.)**, *Feuillets d'el Djazaïr*, Alger, Fontana, (échelonné de 1910 à 1913).
- LACOUR (A.)**, *La Marine de la Régence d'Alger avant la conquête*, Paris, 1833.
- LACOUR GAYET (G.)**, *La marine militaire de la France sous le règne de Louis XV*, Paris, Champion, 1910.
- LACOUR GAYET (G.)**, *La marine militaire de la France sous les règnes de Louis XIII et Louis XIV*, Paris, Champion, 1911, 2 vol.
- LANE POOLE (Stanley)**, *The Barbary Corsaires*, London, Fisher 1890, New York, 1904. (Très superficiel).
- LAPENE (Ed.)**, *Aperçu historique, statistique et topographique sur l'Etat d'Alger*, Paris, 1830, (333 p.).
- LAPEYRE (H.)**, *Les Monarchies européennes du XVI^{ème} siècle*, Paris, P.U.F. 1967.
- LA RONCIERE (Ch. de)**, *Histoire de la Marine Française*, Paris, Plon. 6 vol, échelonnés de 1899 à 1932.
- LAYE (Y.)**, *Le port d'Alger*, Alger, Impr. Rives, 1951.
- LIEUSSIU (A.)**, *Etudes sur les ports d'Algérie*, Paris, Imp. Administr., Paul Dupont, 1857.
- LOIR (M.)**, *La Marine Française*, Paris, Hachette, 1893, 1 vol.
- LOUP DURAND**, *Pirates et Barbaresques en Méditerranée*, Aubanel, 1975.
- MARTINI (P.)**, *Storia delle invasioni degli arabi e della pirateria dei Barbareschi in Sardegna*, Bologna, 1963.
- MASIA DE ROS (A.)**, *Historia general de la pirateria*, Barcelona, 1959.
- MASSON (P.)**, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVII^{ème} siècle*, Paris, Hachette, 1896.
- MASSON (P.)**, *Histoire des Etablissements et du Commerce Français dans l'Afrique Barbaresque (1560 - 1793)*, Paris, Hachette, 1903.

- MASSON (P.)**, *Les compagnies du Corail*, Paris, Fontemoug, 1908.
- MASSON (P.)**, *Les galères de France (1481 - 1781)*, Paris Hachette, 1938.
- MAURIN (G.)**, *Les pirates Barbaresques et le commerce français aux XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles*, Nîmes, Gervais, Bedot, 1887.
- MAYNARD**, *Histoire des Etablissements français dans les Etats Barbaresques*, Paris, 1903.
- MELCHIOR (Vice Amiral)**, *La Marine et la Défense des côtes*, Paris, 1907.
- MERCIER (E.)**, *Histoire de l'Afrique Septentrionale [vol.III]*, Paris, Leroux, 1891.
- MERRIEN (J.)**, *Histoire des corsaires*, Paris, 1954.
- MERRIEN (J.)**, *La vie quotidienne des marins au temps du Roi Soleil*, Paris, Hachette, 1964. (310 p.)
- MIREUR (R.)**, *Ligue des ports de Provence contre les pirates Barbaresques en 1585 - 1586...*, Paris, Imprimerie Nationale, 1886.
- MONLAÛ (J.)**, *Les Etats Barbaresques*, Paris, P.U.F., coll. "Que sais Je?" 1964.
- NETTEMENT (A.)**, *Histoire de la conquête d'Alger*, Paris, Le Coffre, 1856, Nouvelle éd., 1870.
- ORSE (L'Abbé)**, *Alger pendant Cent Ans*, Paris, 1857.
- PARISOT**, *Description du port, des fortifications, des monuments et de la position de la ville d'Alger*, Paris, 1830.
- PINELLI (Luigi)**, *Un corsaro sardo re di Algeri*, Chiarella, Sassari, 1972.
- PRIEUR (A.)**, *Les Barberousse, corsaires et rois d'Alger*, Paris, Arc en Ciel, 1943.
- PRIMAUDAIE (E.de La)**, *Le commerce et la navigation de l'Algérie avant l'occupation française*, Paris, Ch. Lahure et Cie, 1861.
- ROGERS (S.R.H.)**, *The Barbary pirates*, London, 1939.
- ROTALIER (Ch.)**, *Histoire d'Alger et de la piraterie des Turcs dans la Méditerranée à dater du XVI^{ème} siècle*, Paris, Paulin, 1841 (2 vol.)

- ROUG (Cap.)**, *Précis de l'histoire d'Alger sous la domination turque*, Alger, 1839.
- SALVA (Janine)**, *Lo Orden de Malta y las acciones navales espnolas contra Turcos y Berbericos en los siglos XVI y XVII° s*, Madrid, 1944.
- SERVAL (P.)**, *La ténébreuse histoire de la prise d'Alger*, La Table Ronde, Paris, 1980.
- SUE (E.)**, *Histoire de la Marine Française*, Paris, Félix Bonnaire, 1856, 4 Vol.
- TOUSSAINT (A.)**, *Histoire des corsaires*, Coll. "Que Sais-Je?", Paris, PUF, 1978.
- TURBET-DELOF (G.)**, *L'Afrique Barbaresque dans la Littérature Française aux XVIème - XVIIème siècles*, Genève, Droz, 1973.
- TURBET-DELOF (G.)**, *La Presse Périodique Française et l'Afrique Barbaresque au XVIIème siècle (1611-1715)*, Droz, 1974.
- TURBET-DELOF (G.)**, *Bibliographie Critique du Maghreb dans la littérature française (1532-1715)*, Alger, SNED, 1976.
- VALENSI (L.)**, *Le Maghreb avant la prise d'Alger (1790-1830)*, Paris, Flammarion, 1969.
- VALENTE (G.)**, *Vita di Occhiali*, Milano, 1960.
- VOVARD (A.)**, *Au Pays des pirates, La tragique aventure de Melle Bourk*, Paris, 1951.
- VOVARD (A.)**, *Chez les pirates Barbaresques, Les évasions par mer dans la Littérature et l'Histoire*, Paris, 1953.

b) Articles de Revues

- AYMARD (M)**, "Chiourmes et galères dans la seconde moitié du XVIème siècle", *Mélanges*, F. Braudel, Privat, Toulouse, I, pp. 49-64.
- BACQUE-GRAMMONT (J.L.)**, "Soutien logistique et présence navale ottomane en Méditerranée en 1517", *R.O.M.M.*, 1986, pp. 49-64.
- BAUDOIN (L.)**, "Corsaires Seynois et autres de Provence, La guerre de course du XIIIème au XIXème siècles", *B.S.A.V.T.*, n° 84, 1963, pp. 96-112.

- BENOIT (F.)**, "Documents historiques sur les incursions des Sarrasins et des Barbaresques en Camargue au Moyen Age", R.T., 1932, pp. 301-306.
- BERBRUGGER (A.)**, "Un voyage de Paris à Alger en 1731 par le Sieur Tollot", R.A., XI, 1867, pp. 417-434.
- BERBRUGGER (A.)**, "De l'esclavage musulman en France", R.A., 1856, pp. 38-41.
- BONIFACE (L.)**, "Les Barbaresques sur les côtes méditerranéennes, Prise d'un bateau Toscan par un chebec tunisien, le 19 août 1780", in Actes du 79ème Congrès National des Sociétés Savantes, Alger, 1954, Paris, 1955, pp. 75-84.
- BOYER (P.)**, "La chiourme turque des galères de France" (1665-1687), R.O.M.M., n°6, 1969, pp. 53-74.
- BOYER (P.)**, "Alger en 1645 d'après les notes du R.P Hérault", Introduction R.O.M.M, 1/1974, pp. 19-41, texte R.O.M.M. 1/1975, pp. 29-74.
- BRAUDEL (F.)**, "Les Espagnols et l'Afrique du Nord de 1492 à 1577", R.A., 1928, pp. 184-233 et 351-428.
- BRAUDEL (F.)**, "L'économie de la Méditerranée au XVIIème siècle", C.T., n° 14, 1956, pp. 175-197.
- CAPOT REY (R.)**, "La politique française et le Maghreb Méditerranéen, 1643-1685", R.A., pp. 47-61 et 175-217.
- CHABAUB ARNAUD**, "Attaque des batteries d'Alger par Lord Exmouth", R.A., 1875, pp. 194-202.
- CIESLAK (E.)**, "Les pirates d'Alger et le commerce maritime de Gdansk au milieu du XVIIIème siècle", R.H.E.S., n° 1/1972, pp. 110-125.
- CLOULAS (J.)**, "Le subsidio de la galeras... (Contribution du Clergé espagnol à la guerre navale contre les Infidèles de 1563 à 1574), Mélanges Casa Velásquez, 3/1972, pp. 289-326.
- COLOMBE (M.)**, "Contribution à l'étude du recrutement de l'*Odjak* d'Alger", R.A., 1943, pp. 99-125.
- COLOMBE (M.)**, "L'Algérie Turque", in initiation à l'Algérie, Paris, 1957, pp. 99-125.

- DEMAUPEOU**, "Les premiers Russes en Méditerranée (1770-1807)", *Revue de la Défense Nationale*, Avril, 1947, pp. 509-522.
- DENY (J.)**, "Les registres de solde des janissaires conservés à la Bibliographie Nationale d'Alger", *R.A.*, 1920, pp. 19-46 et 212-260.
- DENY et LAROCHE (J.)**, "L'expédition en Provence de l'Armée de Mer du Sultan Soliman sous le commandement de l'amiral Khayreddine Pacha dit Barberousse (1534-1544)", *Revue Turcica*, 1/1965, 161-211.
- DESFEUILLES (P.)**, "Scandinaves et Barbaresques à la fin de l'Ancien Régime", *C.T.*, 1956, pp. 327-349.
- DEVOULX (A.)**, "Coopération de la Régence d'Alger à la guerre d'indépendance grecque", *R.A.*, 1856, pp. 129-136, 207-211, 299-302, 464-477, 1857, pp. 131-132.
- DEVOULX (A.)**, "Un exploit des Algériens en 1802", *R.A.*, pp. 126-130.
- DEVOULX (A.)**, "La Marine de la Régence d'Alger", *R.A.*, 1869, pp. 384-420.
- DEVOULX (A.)**, "Le Rais Hadj Embarek", *R.A.*, 1872, pp. 35-45.
- DEVOULX (A.)**, "le Rais Hamidou", *Revue de l'Algérie et des Colonies*, juillet-août, 1908.
- EMERIT (M.)**, "Essai d'une marine marchande barbaresque au XVIII^{ème} siècle", *C.T.*, 1955, pp. 363-370.
- FERAUD (Ch.)**, "L'exploitation des forêts de la Karasta", *R.A.*, 1868, p. 378-398 et 1869, pp. 36-46.
- FERAUD (Ch.)**, "Les trois attaques des Espagnols contre Alger au XVIII^{ème} siècle", *R.A.*, 1876, pp. 300-319.
- FERAUD (Ch.)**, "Destruction des Etablissements français de La Calle en 1827", *R.A.*, 1873, pp. 421-436.
- GODECHOT (J.)**, "La course maltaise le long des côtes barbaresques à la fin du XVIII^{ème} siècle", *R.A.*, 1952, pp. 105-106.
- GRAMMONT (H.de)**, "Etudes algériennes, la course, l'esclavage et la rédemption à Alger", *R.H.*, Paris, 1883, pp. 1-42.
- GRAMMONT (H.de)**, "Un Pacha précurseur de M. Lesseps (1586)", *R.A.*, 1885, pp. 359-365.

GRAMMONT (H. de), "Les Consuls et les Envoyés de la Cour de France à Alger", *Revue d'Histoire Diplomatique*, 1888, pp. 100-108.

GRANDCHAMP (P.), "le Maréchal d'Estrées devant Alger", *R.T.*, 1918, pp. 287-299.

IMBERT (A.), "L'amirauté d'Alger", *B.S.G.A.* 12/1907, pp. 418-437.

LACOSTE (L.), "La Marine Algérienne sous les Turcs, L'amirauté d'Alger à travers l'Histoire", *R.M.*, pp. 291-309 et 471-514.

LANFREDUCCI (F.) et BOSIO (O.), "Costa e discorsi di Barberia", Trad. et Pub. par Monchicourt et Grandchamp, *R.A.*, 1925, pp. 433-549.

LA RONCIERE (Ch. de), "Le bombardement d'Alger en 1683", *B.S.G.Paris*, Imprimerie Nationale, 1916; Tiré à part, pp. 5-55.

LECLERC (J.), "Les Corsaires Algériens en Islande en 1627", *Académie Royale de Belgique, Bull. de la Classe des Lettres, Vème Série, XII*, 1926.

LEWIS (B.), "Corsairs in Iceland", *R.OM.M.*, 2/1973, pp. 139-144.

LOMBARD (M.), "Arsenaux et bois de marine dans la Méditerranée musulmane (VIIème - XIème siècles)" in "Le Navire", *Travaux du 2ème colloque d'Histoire Maritime*, 1957, *Bibliographie Générale de l'Ecole Pratique des Hautes Etudes, VIème section*, Paris 1958, pp. 53-106.

LONGAS (P.), "Piratas Moros en Galicia, siglo XVII", *Rev. al Andalus XVI*, 1951, pp. 215-217.

MASSON (P.), "A la veille d'une conquête, concession et Compagnie d'Afrique, 1800-1830", *Bulletin de Géographie Historique et Descriptive*, 1909, pp. 58-124.

MATHIEX (J.), "Trafic et prix de l'Homme en Méditerranée au XVIIIème siècle", *A.E.S.C.*, 1/1958, p. 87.

MATHIEX (J.), "Sur la Marine Marchande Barbaresque au XVIIIème siècle", *A.E.S.C.*, 1/1958, pp. 4-9.

MATHIEX (J.), "Levant, Barbarie et Europe Chrétienne", *Bulletin de la Société d'Histoire Moderne*, 2/1958, pp. 4-9.

MONTCHICOURT (Ch.), "L'insécurité en Méditerranée durant l'été de 1550", *R.T.*, 1917, pp. 317-324.

MONTCHICOURT (Ch.), "L'expédition de Djidjelli", R.M., juin/juillet 1898

OLIVAIN (M.), "La piraterie algérienne dans la littérature classique", B.S.G.A., 1922, pp. 133-149.

PAVIE (Mgr), "La piraterie barbaresque", R.A., 1857, pp. 337-352.

PIESSE (L.), "L'odyssée ou diversité d'aventures rencontres et voyages en Europe, Asie et Afrique... par le sieur Du Chastelet Des Boys", R.A., 1866, pp. 94-100 et 257-268.

PINGAUD (L.), "Un captif à Alger au XVIII^{ème} siècle", R.H. XIII, 1880, pp. 325-339.

PRIMAUDAIE (E.de La), "Le commerce et la navigation de l'Algérie avant la conquête française", R.A.C, 1/2 trim. 1860.

PRUVOST (R.), "Une expédition anglaise contre les pirates d'Alger, 1620-1621", Cinquantenaire de la faculté des Lettres d'Alger, (1881-1931), Alger, pp. 413-435.

REBOUD (V.), "Naufrage d'un corsaire Algérien sur les côtes du Roussillon en 1794", R.A., 1872, pp. 219-232.

SACERDOCI (A.), "La mission du Consul de Venise, Nicolas Rosalem, 1753-1754", R.A., 1952, pp. 64-104.

SANCHOS DE SOPRANIS (H.), "Cadix e la pirateria turco-barbaresca en el siglo XVI", Arch. del Instituto de Estudios Africanos, VI, 1953, pp. 7-27.

SASIE (L.), "La Marine Barbaresque" in journal "L'Algérie", 18 juillet 1928, p. 1.

SVAT SOUCEK, "Certains Types do ships in ottoman turkish terminology", Revue Turcica, t.VII, 1975, pp. 233-249.

TONNELLE (A.), "Les Corsaires Algériens", Revue d'Histoire de l'Armée, 2/1953, pp. 25-33.

TURBET-DELOF (G.), "Noms de navires algériens au XVII^{ème} siècle". Revue Internationale d'Onomastique, 3/1970, pp. 213-219.

TURBET-DELOF (G.), "Bossuet et la question d'Alger au XVII^{ème} siècle", in *XVII^{ème} siècle*, n° 100/1973, pp. 63-67.

VEINSTEIN (G.), "Les préparatifs de la campagne navale franco-turque de 1552 à travers les ordres du Diwan Ottoman", R.O.M.M., 1986, pp. 35-67.

VOVARD (A.), "La marine des puissances Barbaresques", Bull. de la Section de Géographie du Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, Paris, 1951, pp. 204-210.

WATBLED (E.), "La France et les Barbaresques au XVII^{ème} siècle", Nouvelle Revue, t.84, pp. 368-388.

WATBLED (E.), "L'expédition du Duc de Beaufort contre Djidjelli", R.A., 1873, pp. 215-231.

ZELLER, "Le convoi des vaisseaux marchands aux XVI^{ème} et XVII^{ème} siècles", R.H.M.C., 3/1956, pp. 67-87.

c) Encyclopédie de l'Islam

"Bahr al rûm" I, 963-965 (Dunlop D.M.)

"Bahriyya" a) marine arabe, Supp. p. 119 (Ehrenkrentz)
 b) marine mamelûk, I, 974-975 (Ayalon D.T)
 c) marine ottomane, I, 975-978 (Uzunçarsili)

"Dâr al sinâ'a"
 a) Méditerranée Orientale
 b) Occident, Océan Indien II, 132-134 (Colin G.S et Cohen Cl.)

"Kapudan Pacha", IV, 571-572, (Özbarab salih)

"Kursân" V, 506-512 (Pellat, Ch.Imbert et Kelly J.B)

"Ghâzi" II, 1068-1069 (Melikoff)

"Ghazw" II, 1079-1080 (Johnston T.M.)

"Safîna" Supp. 205-208 (Kindermann H.)

3- Dictionnaires spécialisés

GATEAU (A.), Atlas et glossaire nautiques tunisiens, 2 vol. Beyrouth, 1966.

GRUSS (R.), Petit Dictionnaire de Marine, 2^{ème} édition, Paris, 1954.

HENNIQUE (P.A.), Les collaborateurs et pêcheurs de la côte de Tunisie, Paris, 1888.

JAL (A.), Glossaire nautique pour les différents types de navires, Paris, Firmin Diot Frères, 1848, 2 vol.

JURIEN DE LA GRAVIÈRE, Glossaire des termes maritimes, Paris, 1960.

LECOMTE (J.), Dictionnaire pittoresque de Marine, Paris, 1825.

PAASCH (H.), De la Quille à la Pomme du Mât. Dictionnaire de Marine, F.A.A.E.I., Paris, 1937.

VIDAL-DUCLAIRBOIS, Dictionnaire encyclopédique de Marine, Paris 1793.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE
EN LANGUE ARABE

A) OUVRAGES ANCIENS

1. Histoire

IBN KHALDÛN ('Abd al Rahman), *al muqadima* (Prolégomènes) chap. "qiyadat- al ustûl" (Commandement des Escadres) Livre III, chap. 34, Beyrouth, 3ème édition, pp. 447-454, Trad. V.Monteil, Beyrouth, 1967, II, pp. 517-526.

ANONYME, "Ghazawât 'Arrudj wa Khayr al Dîne" (Exploits maritimes des frères Barberousse) Ma thèse de 3^{ème} cycle, Aix, 1972.

AHMAD AL CHARIF AL ZAHAR, *Mudhakkirât* (Mémoires...), Alger, S.N.E.D, 1974.

HAMDÂN IBN 'UTHMAN KHUDJA, *al Mir'at* (Le Miroir), Alger, S.N.E.D, 1975

2. Relations de voyages

TAMAGRUTI (Abû al Hasan 'Alî), *al Nafha al Miskiya...* (fin du XVI^{ème} siècle) (1)

IBN ZAKUR AL FÂSÎ (Abû 'Abd Allah), *Nachr Azâhir al Bustân...* (fin du XVIII^{ème} siècle)(1)

AL ZAYYÂNÎ (Abû al Qâsim), *al Turjumana al Kubrâ...* (fin du XVIII^{ème} siècle) (1)

IBN HAMADÛCH ('Abd al Razzâq), *Fasl al Maqal...* (XVIII^{ème} siècle), Alger, S.N.E.D, 1983.

(1): La partie algérienne de ces trois relations de voyage a été publiée avec commentaires et notes par nos soins: *L'Algérie vue par les voyageurs marocains à l'époque ottomane*, Alger, S.N.E.D., 1ère éd., 1981, 2ème éd., 1983.

B) TRAVAUX MODERNES

1. Livres

NÛR AL DÎNE ('Abd al Qadir), *Sahafât min Târikh al Djazâ'ir* (pages d'histoire de la Régence d'Alger), Alger, 1965.

MADANI (Ahmad Tewfik), *Harb Thalâthat mi'a-t-sana (1492-1729)* (La guerre de trois cents ans), Alger, S.N.E.D., 2ème édition, 1976.

2. Articles de revues

BELHAMISSI (Moulay), "Alger et la Course au XVI^{ème} siècle", R.H.C.M., 4/1968, pp. 7-18.

BELHAMISSI (Moulay), "L'Attaque de Charles Quint contre Alger, entre les sources musulmanes et les sources occidentales", R.H.C.M., 6-7/1969, pp. 34-56.

BELHAMISSI (Moulay), "La Libération d'Oran en 1708", R.H.C.M., 9/1970, pp. 55-75.

BELHAMISSI (Moulay), "A Propos des relations algéro-espagnoles, le traité de paix de 1786", R.H.C.M., 11/1974, pp. 5-22.

BELHAMISSI (Moulay), "Les relations entre l'Algérie et l'Eglise Catholique à l'époque ottomane (1516-1830)", *Majallat al Tarikh*, 1980, pp. 49-85.

BELHAMISSI (Moulay), "Relations entre Algériens et Italiens à l'époque ottomane", *Revue Evolution*, avril 1980, pp. 58-64.

BELHAMISSI (Moulay), "L'espionnage européen dans la régence et les mesures prises pour le combattre", *Revue al Bá hith*, n° 3, pp. 16-29.

3. Dictionnaires

DARWÎCH al **NUKHAILÎ**, *al Sufun al islâmiya 'ala hurûf al mu'djam*, Le Caire, 1974.

MUHAMMAD BÂCHÎR al **KÂFÎ**, *Qâmûs al moustalahât al bahriya*, Beyrouth, 1981.

ANNEXES

DOCUMENTS & ILLUSTRATIONS

- 1- Sauf conduit : délivré en 1586 par Muhammad Pacha à un navire toscan, (avec traduction).
- 2- Lettre de Pontchartrain à MM. Du commerce : Compliments du Roi au Dey après sa victoire sur le Sultan du Maroc ; Projet d'achat de chevaux ; présents adressés à Alger . (A.C.C.MG/34).
- 3- Traité de paix : algéro-danois signé à Alger 22 rajab 1159 = 10 août 1746 (11 pages).
La plus part des 22 articles concernent la marine, la navigation et les présents à offrir annuellement à Alger.
- 4- Etat des sommes promises par l'Espagne à ceux qui favoriseraient la signature d'un traité de paix avec Alger. (A.N. Aff. Etr. B.III Levant et Barbarie 1616 / 1723) (M. et . D. Algérie, 10 (1542 / 1824).
- 5- Etat des présents que le consul de France doit faire à son arrivée à Alger. (A.N Aff. etr B III- 305 pièce 34 (24/1/1749)
- 6- Présents offerts par « la nation » française à Alger. Juin 1758. (A.G.G.A. série A 1A 119)
- 7- Présent reçu par Mustapha Raïs nommé Amiral de la flotte. Alger 25 Avril 1770. (A.G.G.A série A 1a 119).
- 8- Présents : Attestations d'embarquement de présents à destination d'Alger...4 documents) (A.C.C.M. série J/ 1880).
- 9- La paix par les présents : Etats des présents faits au Dey et sa suite par la France en diverses circonstances.

- 10- La paix par les présents : Etats des présents faits par le consul des Etats Unis à la Régence d'Alger. (4 feuilles) (Le Ministre de la Marine vient au 4^{ème} rang). (Klein, Feuilleton d'Alger Djazaïr).
- 11- Ultimatum du capitaine Collet au Dey Husayn 14 juin 1827.
- 12- Le blocus d'Alger et ses conséquences : Requête de 19 capitaines de navires exposant leur crainte des corsaires algériens et demandant la protection de l'escorte. Marseille 1827. (A.C.C.M. MR 46.1.41)
- 13- ALGER : l'Amirauté en 1830.
- 14- Quatre documents de diverses origines sur la course intereuropéenne après 1830. (A.C.C.M. série MR. 46.1.44)

قوه تفكره شريف و عظيم روي و برون و اربعه اهل تفكر و اربعه اهل
 و عظيم صافين كه چنين كرده و سليمان و اربعين عورتين بنام
 برونه هانا بزرگ و دوف صافين بطرف و دوفه فوخه بوقت اربعين روز و سه روز
 روبروي كوه جاده ابراهام كه چنين نصيحتي از پدر ايم اوله بيمه كورله صفور اربعه كه كور و در اوستور اولون اربعه
 از چن روي و برونه و دوفه و نوبت اربعين روز و اربعه روز و دوفه روز و اربعه روز و اربعه روز و اربعه روز
 كه چنين كرده اند كه دوفه و عورت برونه و عورت اربعه روز و اربعه روز و اربعه روز و اربعه روز و اربعه روز
 بنام اربعه روز و اربعه روز و اربعه روز و اربعه روز و اربعه روز و اربعه روز و اربعه روز و اربعه روز و اربعه روز



Sauf- Conduit

En 1586, le Grand Duché avait voulu entreprendre des pourparlers avec la Régence d'Alger; il avait demandé un sauf-conduit à Muhammad Pacha (!)

En l'accordant, le Pacha avait interdit sous peine de sanctions graves, de toucher au vaisseau qui viendrait pour les négociations.

Le sauf-conduit était rédigé en turc et en italien.

" Nous Muhammad Pacha, Vice roi, lieutenant général et capitaine de guerre du Royaume d'Alger, il nous a été présenté les jours passés un homme, dépêche de la part du Grand Duc de Toscane, qui voudrait pouvoir envoyer chez nous un de ses vaisseaux pour traiter certains grands et importants négoces.

Au service du Grand Seigneur, notre patron et du dit Sérénissime Duc demandant à cet effet notre sauf conduit, en ce cas présent, nous concédons et accordons au dit Sérénissime Duc, plein, franc et libre sauf-conduit.

Qu'il puisse envoyer ici, chez nous, tel vaisseau qu'il plaira à son Altesse, et lui semblera bon avec telle personne, tel chargement et telles choses qu'elle voudra. Nous commandons à tous les capitaines, raïs des galères, galiotes et frégates et quelques soient les vaisseaux qui se présentent soumis au Grand Seigneur, notre patron, que le vaisseau du dit Sérénissime Duc, porteur de ce présent sauf-conduit, ne soit troublé en quelques parties qu'il se trouve, qu'il soit dans la mer de Tripoli, du côté des îles et autres lieux où ils pourraient le rencontrer et cela sous peine d'encourir la disgrâce de notre Seigneur, notre patron, et la nôtre .

En foi de quoi, nous avons marqué la présente bulle de notre sceau royal.
Donné en Alger, le dernier jour de safar 994, et le 14 février 1586 (2)

1-1er pacha de la période des triennaux. Régné de 1585 à 1587.

2- Traduction empruntée à Monique Bossy, d'après le texte italien du sauf-conduit. (Alger et Livourne et leurs relations économiques ... D.E.S. Fac. de Lettres, avril 1971).

Monsieur Les Durand m'informe
d'une victoire que vient de remporter le Dey
d'Alger contre le Roy de Maroc. Comme j'
ai fait parvisite beaucoup d'affection pour la
nation depuis qu'il en est le chef digne, &
Le Roy m'a permis de l'en feliciter, et de luy
faire presentoy avec Comul les honneurualises
de ce Royaume qui ont esté envoyez de ce
galeres. L'intention de Sa Ma^{te} en que
vous deschiez une bachee expres pour les
porter a Alger avec ma despeche, ce que vous
y ferez embarquer les ustencils necessaires
pour rapporter des chevaux, si on en peut
trouver dans ceux qui auront esté ramenez
de la deffaise de l'armée du Roy de Maroc,
qui s'ont consumables et propres pour en tirer
de bonnerace. Jemande a M^{se} de Saucée
de faire auy parer avec bastimense



un homme entendu pour les choisir.
Les prisonniers qui vous ont été envoyés à Alger
à l'occasion du changement de Gouvernement,
y ont été reçus, et les Lunettes m'adressent
l'état de la distribution qui en a été faite
Je suis

Messieurs

à Versailles le 25. May 1701.

J'obtiens affiné avous je suis
Bonchartraine

Les Lunettes ad epus de la ville de Marseille

Ordo du 1746.

Alger.

1.

Articles de Paix conclus
entre Sa Majesté le Roy de Dannemarck
et de Norwege, et le Serenissime Dey
de la République d'Alger le 22. du
mois Regib. l'an 1159. qui est le 10.
aout de l'an de J. C. 1746.

Le 22. du mois Regib. qui
est le 10. aout 1746. Il est fait une paix et amitié
perpetuelle entre Sa M^{te} Royale Christian 6. Roy
de Dannemarck et d'autre pays, d'un côté, et le
Serenissime Ibrahim Pascha Dey et Gouverneur d'Alger
et de ses pays qui en dépendent, de l'autre côté par la
Négociation de l'illustre Comte de Ulrich Adolphe de
Dannemarck Sansoc, Chambellan de Sa M^{te} Royale
et son Commandeur de Almagir, ensemble avec Louis
Gammethay Confesseur de Commerce et le Capitaine Lieutenant
Gerhard Suwre, en présence dudit Dey et du confident
de sa part grand du Royaume au conditionnel suivant.

Art. 1^{er}.

Depuis ce moment, une paix perpétuelle et
amicable entre Sa M^{te} Royale de Dannemarck, et de
Norwege d'un côté, et entre Ibrahim Pascha Dey
de la République d'Alger de l'autre côté est amitié et

conclus. Touchant l'aisance de la Puissance sous quelle
que grande, ne se causent de surprise et à jamais
en aucune manière de dommage, ni ne se font
de insultes, soit en paroles ou en actions, ou en armes,
ils se tueront réciproquement l'un à l'autre et
honnêtement possible. Résolu le 10^e jour
du mois de Regib qui est le 10^e août 1746.

Art. 2.

Touchant le Roy ou de ses sujets tant grande
que petite qui passent abords au large ou bien à
quelque autre port de ce Royaume, quoiqu'il ait été
d'usage dans les temps passés de payer de passage
cens de toutes les marchandises débarquées pour
être vendues, nous payons pour nous en cette
ville de Pais que s. g. nous comme de tous les
Anglois, François et Hollandois, le nous demandera
rien de toutes les marchandises qui n'ont pas pu
être vendues, et que par conséquent, on ne fera
rien de plus du pays. On ne causera aucun dommage
ou retardement, pour quelque prétexte que ce puisse
être, à ceux qui voudront en repasser. On ne fera
marchandises de contrebande, s'exceptant ammunition

de l'union que l'on a faite de ces deux
 articles, qui ont été proposés par le
 parlement, et qui ont été approuvés
 par le roi, et par le parlement, et
 par le peuple, et par le monde
 entier, et par tous les hommes
 raisonnables, et par tous les
 hommes de bien, et par tous
 les hommes de lettres, et par
 tous les hommes de bien, et
 par tous les hommes de lettres,

de l'union que l'on a faite de ces deux
 articles, qui ont été proposés par le
 parlement, et qui ont été approuvés
 par le roi, et par le parlement, et
 par le peuple, et par le monde
 entier, et par tous les hommes
 raisonnables, et par tous les
 hommes de bien, et par tous
 les hommes de lettres, et par
 tous les hommes de bien, et
 par tous les hommes de lettres,

de l'union que l'on a faite de ces deux
 articles, qui ont été proposés par le
 parlement, et qui ont été approuvés
 par le roi, et par le parlement, et
 par le peuple, et par le monde
 entier, et par tous les hommes
 raisonnables, et par tous les
 hommes de bien, et par tous
 les hommes de lettres, et par
 tous les hommes de bien, et
 par tous les hommes de lettres,

de l'union que l'on a faite de ces deux
 articles, qui ont été proposés par le
 parlement, et qui ont été approuvés
 par le roi, et par le parlement, et
 par le peuple, et par le monde
 entier, et par tous les hommes
 raisonnables, et par tous les
 hommes de bien, et par tous
 les hommes de lettres, et par
 tous les hommes de bien, et
 par tous les hommes de lettres,

de s'oy aller aussitot que le Capitaine leur
aura montré son passeport... Les Vaisseaux
Marchands ne doivent point être retardés, mais
poursuivre leur route sans empêchement. De même,
lorsqu'un Vaisseau de Guerre Danois rencontre quelques
Vaisseau de Guerre ou Marchand Algérien, ces Vaisseaux
devront être munis d'un passeport du Roy ou du Consul
Danois du lieu, et si cela est on laissera ces Vaisseaux
poursuivre leur route... Pendant l'espace de
quinze mois on n'exigera aucun passeport de quelques
Vaisseaux Danois. Resolu de

Art. 5.
Les Capitaines Algériens ne demanderont ni prendront
rien des Navires Danois, ni ne causeront le moindre
dommage à aucun Matin, étranger, qui se trouvera
à bord de ces Vaisseaux. Resolu de

Art. 6.
Au cas qu'il y eût sur les Navires Danois quelques
mauvais sujets sur les côtes d'Alger, ou sur quelques
confines appartenant au Royaume, l'un
n'entreprendra rien contre leur personne ou biens
et dans un tel cas on n'exigera aucune espèce
de Dami, ni ne fera les hommes esclaves,
au contraire les Sujets du Royaume d'Alger

leur donneront toute assistance pour faire leur
Affaire. Resolu.

Art. 7.

Aucun Sujet d'Alger ne vendra ni ne portera
aucun vaisseau soit gros soit grand, ne se fera
en guerre avec le Danemarck, pour aller en course
contre les vaisseaux Danois. Resolu

Art. 8.

Il ne sera point permis à aucun vaisseau Algérois
soit grand ou petit, de naviguer ailleurs de quelque
Sujet ou d'être dans quelques Ports appartenant
au Danemarck et à la Norvege, jusqu'à ce qu'il
y aura de nouvelles occafions à de nouvelles intelligences.
Resolu

Art. 9.

On ne permettra pas qu'à Alger il soit
vendu des vaisseaux, Equipages, ou marchandises
appartenant au sujet du Roy de Danemarck
après coup de Cumis, Tripoly ou autres endroits.
Resolu

Art. 10.

Onques quelque vaisseau de Guerre Danois
entrera dans quelque Port de la dépendance d'Alger
avec une prise, ou avec des marchandises, qui feront
ni leur causer aucun dommage, au contraire il.

sera permis d'en disposer suivant leur volonté ou
de les vendre ou de les ramener avec eux. Les
Vaisseaux ne payeront aucune espèce de Droits ou
de Gabelles, et il leur sera permis d'acheter leurs
provisions nécessaires aux prix convenus. Répon
se.

Art. 11.
Vendu des Vaisseaux de Guerre Danois
mouillés à l'ancre à la Rade d'Alger, on leur
donnera les rafraichissements et provisions ordinaires.
Les vaisseaux de Guerre prendront sur le charge
à l'ancre contradictions, les esclaves qui pourroient
être saisis à l'un bord à l'autre. Répon

Art. 12.
Aucun Marchand ou sujet Danois ne sera forcé
de vendre ou faire esclaves en aucun lieu soumis à la
domination d'Alger, et en vertu de cette clause faite,
quelqu'un ne sera obligé d'acheter quelque esclave malgré
lui quand même ce seroit un de ses parents, à moins
qu'il ne le vienne lui-même, et alors il en payera
tel prix et avec telle somme qu'il en fera convenir
avec le vendeur. On ne forcera par aucun moyen
un Patron de laisser aller un esclave à un certain prix,
mais on en agira en ceci selon ce qui se différencie avec
d'autres. Répon

Si il arrivoit qu'un marchand ou sujet Danois mourut a Alger ou dans les lieux qui en dependent, ou le Roy ni aucun autre auctoritee n'ait rien de son heritage, et s'il le deussent a nomme l'un heritier ou un executor testamentaire, on renverra a celui de l'edit heritage, qu'il recorra, et il en fera un inventaire complet et un compte sur ce qui luy doit appartenir, dans lequel on y mettra des observations. Mais encas qu'un de ces sujets mourut subitement sans avoir testé et que l'heritier legitime ne soit pas sur les lieux, le Consul Danois prendra en garde l'heritage avec l'Inventaire que j'ay mis a ce quil receive les ordres de l'heritier legitime. Resolu &

On ne forcera aucun sujet Danois dans les villes d'Alger ou autres ports dans son dependance, d'acheter des offices, malgre luy, ou d'en charger son vaisseau. On ne forcera non plus personne de faire naviger malgre luy. Et encas qu'un sujet Danois soit plus qu'il ne peut par son malheur ou par son crime a des plaies, et s'il se soit engage de reprendre pour luy. Resolu &

Art. 15.

Les sujets Sujis Danois deus en différend avec un
Turc, maure, ou quelq' autre du Pays, la cause
sera portée devant le Day et le Divan; mais quand
les Sujets Danois auront de différends entre eux
le consul en décidera. Résolu &

Art. 16.

Si un Sujet Danois entre en querelle avec
un Turc ou maure, et que l'un blessé ou tué
l'autre, le cas sera porté devant la justice
ordinaire du Pays, et on satisfera selon l'usage
à la partie lésée; mais en cas qu'un Sujet
Danois après avoir tué un Turc ou maure, se
sauve, sans qu'on pût le rattraper, on ne
molesterà à ce sujet ni le consul ni qui que ce soit
Résolu &

Art. 17.

Le Consul de Dampierre est présent et asseuré
vivre entièrement en Paix et en sûreté, sans
être molesté, ni pour ce qui concerne sa personne,
ni au regard de ses effets. Il aura le pouvoir
de se nommer Interpretes et courtiers, aller
abord de tel voyage qu'il voudra et de
faire tel voyage qu'il trouvera approprié;

Nul sera aussi permis d'avoir dans sa maison une
Église particulière pour l'espace de la Religion Chrétienne
tant pour son édification que pour celle des autres
Danois qui pourroient s'attacher à elle. On permettra
également aux esclaves de la même Religion de s'y assembler
pour le service divin, sans que ni leur Patron ni leur
propriétaire a des particuliers ni le capitaine, le chef de
la garnison ou les autres ne soient en empêchement. Résolu &c.

Art. 18.

Le Consul et tous les autres Officiers Danois qui
pourroient s'attacher à elle auront la permission non seulement
en temps de paix, mais encore s'il survient quelque ques-
tion de la part du Roy et du Duc, de s'en aller, quand il leur plaira,
à l'embarquer sur un grand ou petit vaisseau et d'embarquer
avec eux au lieu qui leur vaudra le mieux, leurs biens
familiaux et domestiques, de quelque sorte qu'ils soient
sans en être en empêchement en aucune manière. Résolu &c.

Art. 19.

Nul Officier Danois allant d'un Port à l'autre comme
Passager ne pourra être molesté ni pour sa personne ni
pour ses domestiques ou biens quand même il se
trouveroit sur un vaisseau d'une Nation ennemie ou
de la République. De même on ne molestera point
quelque Officier quand même il se trouveroit

des six Vaisseaux d'une Nation en guerre avec le Roy
de Dannemarck. Resolu 20.

Art. 20.

Les six Vaisseaux de guerre d'ancien port
seront mis à l'ancre dans le Rad. d'Alger, et quel
consul l'honneur fait de venir au Dev, le Dev fera
valuer le Vaisseau pour 21. Compri de l'un ou de l'autre
à quel le Vaisseau rependra par autans de Coque.
Resolu 20

Art. 21.

Toutes les provisions necessaires pour la navigation
du Consul seront affranchies de tous droits. Resolu 21

Art. 22.

Quand que de l'un ou de l'autre côté il y aura entre
les parties contractantes quelque sujet de contestation
on ne prendra pas d'abord les armes, mais la partie
lèze demandera réparation du dommage causé, et la
partie du coupable comme d'un distributeur de la paix.
Resolu 22

avec soit la justice de deux parts
Par la bonté du quel avec qu'il n'est
conclut es. S. M. l'ay approuvé la différence de
J. C. 1746. le 10. Mars, et l'ay 1159. de l'Algiers
le 22. Jour de Mars de l'année.

(G. R. 1746)

Présent annuel pour Alge

500..... Quintau de Poudre à canon

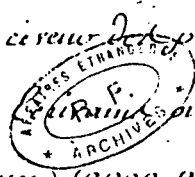
8000. Boulets de canon de différentes grandeurs

25. petits cables

10. Dillo à 12. poudres

50. Perche pour ramer de galère

~~Notte~~ des sommes promises aux officiers de la
 Régence pour les engager à être favorables à la
 conclusion de la paix, et au cas que leurs officiers
 la déterminent.

Au seigneur Dey pour sa reconnaissance particulière, indépendante de celle du Beylic.....	L'assure	60,000.
Au Casnagz de la Régence ou premier Ministre.....		30,000.
A L'Agá de la Régence, ou Général de la Cavalerie: - - - - -		30,000.
Au Vekilarz ou Ministre de la Marine.....		30,000.
À L'Ecivain des chevaux ou receveur des Domaines de la Régence).....		20,000.
À Belilmez ou Receveur des droits casuelles.....		15,000.
Aux quatre grands  ou Secrétaires d'Etat de la Régence 10000. piastres à chacun - - - - -		40,000.
Àu Caznada, ou trésorier du seigneur Dey.....		10,000.
au second Caznada, de ce Prince).....		5,000.
au premier grand eunuch, du Dey.....		5,000.
au second grand eunuch, du Dey.....		5,000.
au Droghman ou Interprète de la maison du Dey.....		4,000.
au Premier Vekilarz de la maison du Dey.....		1,000.
au second Vekilarz du Palais).....		1,000.

Le Roy contre	240,000.
Au fere du Camuzon premier Ministre	2000.
Au premier Officier du D. Camuzon	1000.
Au premier Officier de l'Agé	1000.
Au premier Officier du Vekilargz de la Marine	1000.
À l'Amiral de la Régence	1000.
à agi Mahmet Selemi premier Rais de la Régence	1000.
Au Capitaine de Port	1000.
à Amiel, Rais de considération	500.
à Mahmet Rais Mangarby id. ^e	500.
à Ibrahim Rais Sakaly id. ^e	500.
à Ibrahim Rais Cruidote id. ^e	200.
à Mustapha Rais Cassigz id. ^e	200.
Aux Boulouks Bachz ou garde Magazin de la Marine	500.
Au Cogea ou sous Boulouks Bachz delid. ^e	200.
Au Gardien Bachz del esclaved	200.
à Mustapha Cogea Droyman l'usc - Charge' de porter toutes les Ambassades et insinuations publiques et secrètes	30,000.
À Israël Saporté négociant et Consul juif charge' également de plusieurs -- Ambassades et suggestions auprès des Grands	5000.

Le Presteur d'Or des d'Espagne 27,800

Recapitulation des presens cy dernier avec leurs prix

196 piec Drap des Gobelens faisant 112 aunes moitié Ecarlatte moitié Bleu a 26 ^{te} Laune.....	£ 2912.
4. 1/2 aunes Drap dor Arche de 130. Laune.....	585.
9. aunes Drap dor moins Arche a 100 ^{te} Laune.....	900.
27 aunes Stoffe (drochee de Lion a 25 ^{te} Laune.....	675.
un beau Telescope de l'observatoire propre a voir de fort loin les habitations sur mer environ.....	300.
une paire de pistolet quiny d'argent de 10 Louis.....	240.
un Etuy de mathematique d'argent surron.....	120.
une Tabatiere de trois Louis.....	72.
quatre Tabatieres de deux Louis piece.....	192.
Cinq Cent Cinq pataques qu'il faut distribuer en argent complant, faisant monnoye de France.....	610.
	<hr/>
	£ 6606. -

Etat des presents faits Ensuite de la Deliberation -
 Du 17. Juin 1758. Courant. 22

Savoir

au Casanagi pour un Coffin d'une Grosse Dor riche qui - a couté sollicité sequint faisant Pat.	510.
à la Vakil-argi un autre Coffin id. de - Cinquante sequint faisant	425.
à l'Amiral un Coffin même Grosse de - vingt quatre sequins &	204.
au Drogueman de la nation un Coffin - semblable à celui de l'Amiral	204.
au Caff. du port quatre pie de drap carlate d'is Veqinl faisant	51.
au Casanadar de la gontypho une caisse de - 100. bouteilles de Vioz de Cappillaül faisant	51.
à Kagi Osman Directeur du Commerce quatre pie de drap carlate de huit pie d'amar blanc trois sequins faisant &	110.
Total Pat. =	
<u>1555 - 4.</u>	

Le S^r Guion Chancelier subrogé, chargé du fond de de
 la chambre de Commerce de Marseille, faire de quinz
 quinze Cent. Cinquante Cinq patagles quatre teniers -
 qui l'a payé pour le prix du liffet de despes honorés, presentés
 aux personnes y dehommes, la suite de la S^r. Deliberation
 moyennant quoy il en sera valablement dechargé. a été
 del vingt ¹⁷⁵⁸ Juin 1758.

(Signature)
 28

État de la dépense faite pour le present —
 fait à El Mourtafa Rais nommé Amir al ce.
 Cette dépense, en suite de la délibération de
 la nation du 22. avril 1760 —

à voir

- | | |
|--|---------------------|
| 1. Coffret de huit picz de diam. fond. latin
verd & herbe or et argent nué & cilindre
à 3/4. équim. le pic — 28. — | Seq: Cy. Val: 238 — |
| 4. picz de drap de Sedan violet à 12 par: le pic. — | 48 — |
| 24. bouteille trop de sapilaité à 6. Sem: l'un — | 18 — |
| Cat: — 304 — | |

Al. Simon Chancelier Secrétaire de ce Consulat
 J'ai vu de pres de trois cens quatre yataques qu'il a
 dépensés par le present fait à El Mourtafa Rais nommé
 amiral, conformément à l'état ci. dessus. à Alger le
 vingt six avril mil sept cens soixante dix.

Simon
 1760



Jesus, Maria, Joseph: A Marseille le 10^{me} Juin 1718
 Esté chargé au Nom de Dieu & de bon sauvement, au Port & Havre
 de cette Ville, par M^{rs} Les Sieurs et Deputés de la chambre de Commerce

sur la Tartanne appellé le *capitaine*
 par *cap^{te} Antoine Jordan* d'écrit *vous* — pour porter & conduire, Dieu
 aidant, à Alger — & conligner à M^{rs} Baume Consul d'Oran ou son *deputé*
 ou qui pour luy fera les marchandises et après mentionnées: Sçavoir

- 1. Une caisse contenant deux formes de *dragues*, n^{os} 89 & 90
- 1. Un Balan *metlicher* n^o 1. Singulier *pour* *peser*
- 1. Un paquet contenant six Canes d'amas, Montre *Cremony* et Montre *Pend*

IC



Lesquelles sùdites marchandises ont été chargées sur la d^{te} *Tartanne*
 bien conditionnées & marquées de la marque de contre: qu'ainsi reçlès que
 seront, Dieu aidant, audit *Alger* par l^{es} d^{tes} *Baume* *Comme*
 ou qui pour luy fera, sans y avoir rien de mouillé ni de gâté *par* *le* *port*
ayant *receu* *de* *leur* *part*

Dupont
que dit être



C

10
 Fesus, Maria, Joseph: A Marseille le 22 Janvier 1797
 Esté chargé au Nom de Dieu & de bon fairement, au Port & Havre
 de cette Ville; par messieurs les Echevins et Egrez de Commerce
Marseille et pour transporter de la Ville de Marseille
 sur l'Isle de Carthame appelé S. Joseph par l'entrepreneur commandé
 par patron Jeanne Bonnet & autres pour porter & conduire, Dieu
 aidant, à Alger & consigner à l'usage de l'Etat
 ou qui pour luy sera les marchandises et après mentionnées: Sçavoir

1. Pour deux Bois de Cedre de Bonnet selon un ordre de M. l'Intendant
quintaux Marseilles en un 297 & 298
 2. Pour deux Bois de Cedre contenant chacune un double de
l'usage de l'Etat

Lesquelles fudites marchandises ont été chargées sur l'Isle de Carthame
 bien conditionnées & marquées de la marque de contré: qu'ainsi reçûs que
 seront, Dieu aidant, audit Alger par l'Isle de Bourbon canon
 ou qui pour luy fera, sans y avoir rien de mouillé ni de gâté payera de nolis
deux piastres courantes

Antoine de Gady, Echev.

24 Janvier 1749
Etat des presents que le Conseil de France doit faire a son
arrivee a Alger

n° 81 1749 - 52

4 1/2 aunes Drap dor fort riche
8 pies Drap du Gobelins
un beau Kewpi de Libanatoire
4 1/2 aunes Drap dor moins riche
8 pies Drap du Gobelins
une paire de poultes ou un Oryon equivalent
4 1/2 aunes Drap dor
8 pies Drap du Gobelins
un Roy de mathematique d'argent

au Regs Darby..... 6 pies Drap carlatte des Gens.....

au grand Evêque..... 4 pies Drap du Gobelins
une tabatiere de trois Louis

au petit Evêque..... 4 pies Drap du Gobelins

a l'age des Epous..... 4 pies Drap du Gobelins
une tabatiere de deux Louis

au peltimalgy..... 4 pies Drap du Gobelins

aux deux grands Evêques 12 pies Drap du Gobelins

aux deux petits Evêques 8 pies Drap du Gobelins

au Duc de Bourgogne..... 4 pies Drap du Gobelins

4 1/2 aunes étoffe dorée en or

au Contador mores..... 4 pies Drap du Gobelins

au Contador Juif..... 4 pies Drap du Gobelins

au Drogman du Roy..... 4 pies Drap du Gobelins

au Carriage de la chambre 4 pies Drap du Gobelins

a l'Evêque de la ville..... 4 pies Drap du Gobelins

a l'Evêque de la ville 4 pies Drap du Gobelins

aux deux Evêques mores 8 pies Drap du Gobelins

au balak bachy..... 4 pies Drap du Gobelins

au Cap^{te} du port..... comme au balak bachy

au gardien bachy..... comme au balak bachy

aux deux gardiens du port 4 pies Drap du Gobelins

aux deux gardiens de la ville 4 pies Drap du Gobelins

a deux Cap^{tes} armateurs..... 48 pies Drap du Gobelins

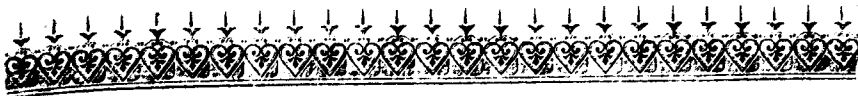
aux Evêques de la ville on ne presente que quelques liqueurs et les felons

et aux Evêques de la ville

au Drogman du conseil..... il faut luy faire un present proportionné au besoin qui
lui a deluy et au mal qu'il peut faire

a chaque present sa mentionne on doit ajoûter une
qualite de la de Castillon, liqueur et pole de Tachy

Independamment de la quantité de Drap, étoffe et autres choses mentionnées es-
dessus, il faut que le Conseil porte encore 24 pies Drap du Gobelins, 9 aunes
l'Espece moreschie en or, et trois tabatiere de deux Louis piece, pour etre en cel
de donner a des officiers qui ne sont pas compris es dessus, et qui peuvent etre
actuellement en credit, ou pour augmenter la portion de ceux des services
deux ans a l'avenir. Ceci sera point un superflu inutile, parceque ce qui



Documents Divers

Archives du Consulat d'Amérique

État des présents faits par le Consul d'Amérique à la Régence d'Alger

(Juillet 1807) (1)

*Liste des cadeaux achetés par Moi (2) et destinés à la Régence pour
- le compte de l'illustre Fabius Léar, consul général des Etats-Unis
d'Amérique (3).*

A S. E. le Dey		Au Ministre des Finances	
1 Montre à répétition garnie de diamants.....	1.500 dollars	1 Montre à répétition.....	250 dollars
1 Tabatière garnie de diamants.....	1.400 --	1 Tabatière.....	200 --
2 Cafetan.....	220 --	1 Solitaire avec brillants.....	400 --
2 Pièces de Hollande.....	50 --	1 Cafetan.....	110 --
16 Pièces en damas.....	30 --	8 Pièces en damas.....	15 --
32 -- de drap.....	176 --	1 Pièce de Hollande.....	25 --
16 -- de velours.....	48 --	24 Pièces de drap.....	132 --
43 Bâtons de sucre sous parchemin.....	9 --	8 Pièces de velours.....	24 --
	4.433 --		1.136 --

(1) Renseignements pris au Consulat des Etats-Unis, où l'on voulut bien nous permettre de consulter les anciens registres.

(2) David Cohea Bacri.

(3) On sait qu'en de nombreuses circonstances, les consuls étaient tenus de faire des présents au Dey et aux fonctionnaires des différents services de la Régence. La liste des cadeaux était, de ce fait, fort longue. Et nous donnons ici, à titre de curiosité, l'énumération complète des « souvenirs » qu'offrit, en juillet 1807, au Pacha et aux principaux agents de son Administration, le Consul d'Amérique. Ajoutons que le mois suivant, une nouvelle distribution fut faite en faveur de fonctionnaires d'un rang inférieur à celui des personnages ci-mentionnés.

A l'Agba

1 Montre à répétition.....	600	dollars
1 Solitaire avec brillants.....	300	—
1 Tabatière.....	200	—
1 Cafetan.....	110	—
16 Pièces de drap.....	88	—
1 Pièce de Hollande.....	25	—
8 Pièces de damas.....	15	—
8 — de velours.....	24	—
	<u>1.562</u>	—

Au Ministre des Haras

1 Montre.....	200	dollars
1 Solitaire.....	300	—
1 Cafetan.....	110	—
8 Pièces en damas.....	15	—
1 Pièce de Hollande.....	25	—
16 Pièces de drap.....	88	—
	<u>738</u>	—

Au Ministre de la Marine

Somme représentant la valeur d'une montre.....	500	dollars
Somme représentant la valeur d'un solitaire.....	300	—
1 Cafetan.....	110	—
8 Pièces en damas.....	15	—
1 Pièce de Hollande.....	25	—
8 Pièces de velours.....	34	—
24 — de drap.....	132	—
	<u>1.306</u>	—

Au Curateur aux Successions vacantes

1 Montre.....	180	dollars
1 Cafetan.....	110	—
1 Pièce de Hollande.....	25	—
8 Pièces de drap.....	44	—
	<u>359</u>	—

Au premier Trésorier du Dey

1 Montre avec chaîne....	240	dollars
1 Tabatière.....	200	—
1 Solitaire.....	350	—
16 Pièces de drap.....	88	—
1 Pièce de Hollande.....	25	—
1 Cafetan.....	110	—
8 Pièces de damas.....	15	—
	<u>1.028</u>	—

Au second Trésorier du Dey

1 Montre avec chaîne.....	180	dollars
8 Pièces de drap.....	44	—
8 Pièces de damas.....	15	—
1 Pièce de Hollande.....	25	—
	<u>184</u>	—

Au troisième Trésorier du Dey

Le même cadeau qu'au second Trésorier.....	184	dollars
--	-----	---------

Au premier Cuisinier du Dey

1 Montre avec chaîne....	100	dollars
16 Pièces de drap.....	88	—
8 Pièces de damas.....	15	—
1 Pièce de Hollande.....	25	—
	<u>228</u>	—

Au second Cuisinier du Dey

Le même cadeau qu'au premier Cuisinier.....	228	dollars
---	-----	---------

Au premier Secrétaire du Dey

1 Montre avec chaîne....	180	dollars
16 Pièces de drap.....	88	—
8 Pièces de damas.....	15	—
1 Pièce de Hollande.....	25	—
	<u>308</u>	—

Au second Secrétaire du Dey

1 Montre avec chaîne....	100	dollars
8 Pièces de drap.....	44	—
8 Pièces de damas.....	15	—
1 Pièce de Hollande.....	25	—
	<u>184</u>	—

Au troisième Secrétaire

Le même cadeau qu'au second Secrétaire.....	184	dollars
---	-----	---------

Au quatrième Secrétaire

Le même cadeau qu'aux deux précédents.....	184	dollars
--	-----	---------

Au Portier du Palais

1 Montre en argent.....	25	dollars
8 Pièces de drap.....	44	—
8 Pièces de damas.....	15	—
1 Pièce de Hollande.....	25	—
	<u>109</u>	—

Au Drogman du Dey

1 Solitaire avec brillants.....	450 dollars
1 Montre avec chaîne.....	230 —
1 Tabatière.....	200 —
1 Cafetan.....	110 —
1 Pièce de Hollande.....	25 —
12 Pièces de drap.....	66 —
8 — de damas.....	44 —
	<hr/>
	1.096 —

Au Gendre du Dey

1 Montre avec chaîne.....	250 dollars
1 Solitaire.....	300 —
1 Cafetan.....	110 —
1 Pièce de Hollande.....	25 —
8 Pièces de damas.....	15 —
8 — de drap.....	44 —
	<hr/>
	744 —

Au Beau-Père du Dey

1 Montre avec chaîne.....	180 dollars
1 Cafetan.....	110 —
1 Pièce de Hollande.....	25 —
8 Pièces de damas.....	15 —
8 — de drap.....	44 —
	<hr/>
	374 —

**A l'Intendant de la Maison
du Dey**

1 Montre.....	80 dollars
8 Pièces de drap.....	44 —
8 Pièces de damas.....	15 —
1 Pièce de Hollande.....	25 —
	<hr/>
	164 —

**Au second Intendant de la
Maison du Dey**

1 Montre en argent.....	25 dollars
8 Pièces de drap.....	44 —
8 Pièces de damas.....	15 —
1 Pièce de Hollande.....	25 —
	<hr/>
	109 —

Au Grand Pêcheur du Dey

1 Montre en argent.....	25 dollars
8 Pièces de drap.....	44 —
8 — de damas.....	15 —
	<hr/>
	84 —

**Au Neveu du Ministre des
Finances**

1 Montre.....	100 dollars
8 Pièces de drap.....	44 —
8 — de damas.....	15 —
	<hr/>
	159 —

A l'Amiral

Pour son cadeau en espèces 200 dollars

Au Capitaine du Port

Pour son cadeau en espèces 150 dollars

Au Gardien des Esclaves

1 Montre.....	60 dollars
8 Pièces de damas.....	15 —
8 Pièces de drap.....	44 —
1 Pièce de Hollande.....	25 —
	<hr/>
	144 —

**Au premier Boulouk-Bachi
(Capitaine)**

1 Montre argent.....	25 dollars
8 Pièces de drap.....	28 —
8 Pièces de damas.....	15 —
1 Pièce de Hollande.....	25 —
	<hr/>
	93 —

Au second Boulouk-Bachi

Même cadeau..... 93 dollars

Au Mastrioglio

Même cadeau que ci-dessus..... 93 dollars

Au Chef des Canonniers

Même cadeau que ci-dessus..... 93 dollars

Au Commissaire de la Marine

1 Montre argent.....	25 dollars
1 Pièce de drap.....	32 —
	<hr/>
	57 —

Au Drogman de la Nation

En espèces.....	180 dollars
8 Pièces de drap.....	44 —
8 Pièces de damas.....	15 —
1 Pièce de Hollande.....	25 —
	<hr/>
	264 —

Au Courtier de la Nation : En espèces.....	1804
Au Baseolgi, en espèces.....	70
Pour la toile distribuée selon la liste.....	2 103 80
Directement à la maison du Dey.....	278 40

 2.631 40

TOTAL GENERAL..... 18.923 15

Jé certifie avoir reçu la dite somme.

Alger, le 23 Juillet 1807.

Signé : DAVID LOEN BACEL.

**ULTIMATUM
DU CAPITAINE COLLET AU DEY HUSAYN**

*A Son Excellence Hussein Pacha, Gouverneur d'Alger,
à Alger.*

14 juin 1827

Le soussigné, Commandant général des forces navales de Sa Majesté l'Empereur de France, devant Alger, a l'honneur d'informer Son Excellence, Hussein Pacha Dey, Gouverneur d'Alger que Sa Majesté, indignée de l'outrage horrible et scandaleux commis envers elle, dans la personne de son consul général chargé de ses affaires, demande réparation immédiate, une satisfaction éclatante et publique ainsi prescrite:

Une délégation solennelle, composée de Vékil Harge, Ministre de la Marine et du Capitaine du port, lesquels seront accompagnés de quatre grands Tefterder, hodjas du Palais du Dey, se rendront à bord du Commandant général.

Le Vékil Harge, Ministre de la Marine et des Affaires Etrangères, portant la parole, fera publiquement, au nom de son Excellence, des excuses au consul général chargé d'affaires, sur sa conduite à son égard.

Après cette cérémonie, qui n'admet aucune sorte de modification dans les termes ni dans les personnes, le Pavillon de France sera abordé sur les forts d'Alger et principalement au château du Dey et à la Marine, dans le lieu le plus apparent, et sera salué de cent coups de canon par l'artillerie de la Place.

Si, dans l'espace de vingt quatre heures, cette satisfaction n'est pas accordée, les hostilités de la France contre Alger commenceront aussitôt, en représailles de celles qui ont été commises par le Dey.

*Le Commandant général
des forces navales de France devant Alger,
COLLET*

Messieurs

Messieurs Les Membres
De la chambre de Commerce,
à Marseille. —

Messieurs —

Les Capitaines

1. Berthelot, Commandant le brig
le Duc D'angoulême, allant à la
Guadeloupe. —

2. Crillard, Commandant le navire
Les Deux amis, allant à la Martinique

3. Coy^{au} Landon, Commandant le navire
L'Amérique, allant à Bordeaux. —

4. Pinard, Commandant le brick
Le Minutier, allant à Rouen.

5. Gondouin, Commandant le Dogue
L'Espérance, allant à Caen

6. Lereque, Commandant le brick
Le Laborieux, allant à Rouen. —

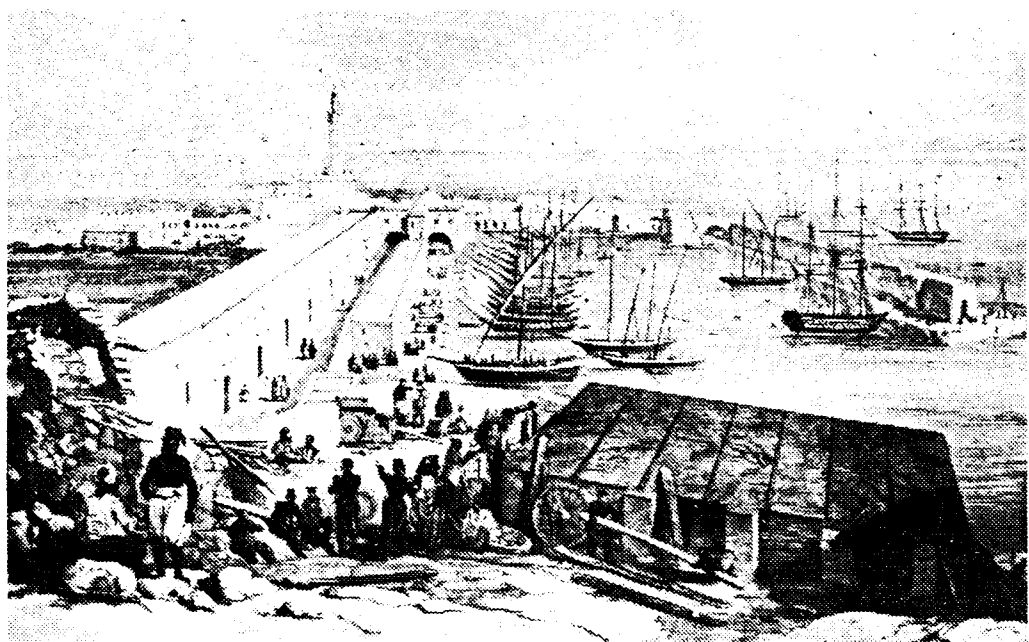
— Sebire, Commandant le brick
L'Espérance, allant à Nantes. —



8. - Le Sieur Commandant
Le Priu la Lise, allant à Bordeaux.
9. - Joubert, Commandant le Priu
L'union, allant à Rochefort. —
10. - Veillon, Commandant le Priu
La Cornelia, allant à Nantes.
11. - Gordon, Commandant le Priu
Le Zavier, allant à Rouen.
12. - Perce, Commandant le Priu
L'harmonie allant à Bourbon.
13. - Simon, Commandant le Priu
Le Notoria, allant à Bourbon.

Ont l'honneur de vous exposer
que la crainte des corsaires algériens
s'opposent à leur départ qu'ils
ne restent effectués que sous
escorte. —

Ils osent vous supplier
en conséquence d'interceder pour
eux auprès de Monsieur
Le Commissaire Général de la
Mer pour que cet
administrateur expédie à
Monsieur au plus tard le

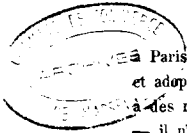


Brême le 3. Décembre 1859.



376

Monsieur.



Bien qu'à la suite de la déclaration du 16. avril 1856, émanée du Congrès des grandes puissances, réuni à Paris, la plupart des Etats aient donné leur sanction à l'abolition des lettres de marque et à celle du blocus fictif, et adopté la protection de la navigation des neutres, ainsi que celle de leur propriété à bord de navires appartenant à des nations belligérantes, comme aussi la protection de la propriété de ces nations se trouvant sous pavillon neutre. — il n'en est pas moins vrai, que, si une guerre générale venait à éclater, la marine marchande des sujets de tous les états belligérants, ainsi que leur propriété, en tant qu'elle ne serait pas à bord de navires neutres, serait à la merci des navires de guerre ennemis et des corsaires de nations qui, comme les Etats-Unis, ont déclaré ne vouloir accéder à la déclaration ci-dessus mentionnée, qu'après l'adoption générale de garanties plus complètes.

Leurs marins demeurent en outre exposés à la captivité, la propriété même des neutres, en tant qu'il s'agit de navires vendus après la déclaration de guerre par les sujets des Etats belligérants, peut-être confisquée; enfin leurs marchandises, si elles se trouvent à bord de navires ennemis, sont exposées, sinon à la prise, du moins à une enquête plus ou moins longue et à ses ruineuses conséquences.

Le droit maritime international est donc loin de se trouver en harmonie avec les exigences de notre époque civilisée.

Il est urgent de remédier promptement à cet état de choses, qui expose des millions de propriété inoffensive à la destruction, qui met, dès que la guerre éclate, des milliers de bras hors d'activité, et dont l'appréhension seule enchaîne l'esprit d'entreprise, empêche les opérations commerciales, aussi utiles pour les entrepreneurs mêmes, que pour la propagation du bien-être et du développement intellectuel des nations en général.

Afin de contribuer à la réalisation du but ci-dessus désigné, une réunion de citoyens brémois, étroitement liés aux intérêts du commerce et de la navigation, ont, dans une assemblée constituée à cet effet, adopté les résolutions ci-annexées, et chargé un comité, composé des personnes soussignées, d'en donner communication à leur gouvernement, et de les porter autant que possible à la connaissance de tous ceux intéressés à leur adoption, et tout particulièrement à celle de toutes les nations maritimes, pour que les uns et les autres agissent de concert vers le même but.

Convaincu que vous partagez les opinions émises ci-dessus, le comité, donnant suite au mandat dont il a été investi, a l'honneur de vous adresser (traduites en français) les résolutions adoptées, vous priant instamment de soumettre ce sujet important à l'appréciation de vos amis et connaissances, afin de contribuer à ce que des résolutions analogues soient votées, pour être ensuite communiquées au gouvernement de votre pays.

Tous ces efforts réunis ne pourront manquer d'amener l'abolition d'injustices appartenant aux siècles barbares et qu'une civilisation bien entendue condamne.

Les gouvernements de toutes les nations civilisées, ainsi que le Congrès qui est sur le point de se réunir, auront droit à la reconnaissance universelle des nations maritimes en donnant leur sanction à l'une des oeuvres les plus utiles des temps modernes.

Nous avons l'honneur d'être avec la plus haute considération

Monsieur

vos dévoués

Le Comité

Alex. Fritze.

E. Klingkist.

B. Konitzky.

Dr. H. von Leugkerke.

H. H. Meier.

Carl Melchers.

Franz Teklenberg.

C. H. Wätjen.

Communiqué par
Fritze

Les journaux de nos ports de mer, et particulièrement ceux du Havre, dénoncent en termes très vifs et qui ne manquent ni de justesse ni d'à-propos, les actes de violence commis par deux navires qui ont paru depuis quelque temps dans les eaux européennes sous le pavillon des nouveaux Etats confédérés du Sud. Si l'on avait encore des doutes, dit le *Courrier du Havre*, sur la sagesse de la résolution adoptée par le Congrès de Paris relativement à l'abolition de la course maritime, les exploits du corsaire confédéré *Sumter* achèveraient cette démonstration. On aura beau dire que la course a été jusqu'à présent admise par les nations civilisées, et que les corsaires anglais et français du temps des guerres de la Révolution et de l'Empire ne se gênaient pas pour faire ce qu'on reproche au *Sumter* d'avoir fait; de ce qu'une chose a été faite dans un temps, ce n'est pas à dire pour cela qu'elle soit licite et surtout qu'elle doive se continuer indéfiniment. Que les puissances maritimes, en vue de conserver leur prépondérance, créent et entretiennent à grands frais une marine de guerre, c'est leur affaire. Mais qu'un bâtiment armé jusqu'aux dents, dit le même journal, s'embusque derrière un cap, au débouché d'un détroit, et fonde comme un oiseau de proie sur un navire marchand qui poursuit un commerce régulier et dont le propriétaire et le capitaine ne savent pas souvent le premier mot de la querelle qui sert de prétexte à la capture de leur bâtiment, c'est là ce qui est inique, odieux, contraire au droit des gens.

De son côté, le *Journal du Havre* rappelle que le droit de prise, le droit de saisir par la force et de s'approprier les navires et les biens privés de l'ennemi pendant les guerres maritimes est soumis par le Code international à certaines conditions, et à certaines règles. Il faut notamment que la capture ait été sanctionnée par un conseil ou tribunal des prises : « C'est qu'en effet, dit ce journal, le simple bon sens nous dit qu'il est impossible de laisser des navires munis de titres plus ou moins réguliers attaquer, brûler ou couler des bâtimens en pleine mer sans exposer toutes les marines à souffrir de ces violences. Qui peut dire avec certitude que dans sa traversée d'Amérique en Europe, le *Sumter*, alléché par l'espoir de trouver à bord des métaux précieux, n'a pas attaqué et détruit quelques navires anglais ou français, et caché son crime par le massacre de tout l'équipage ? » En résumé, les deux journaux du Havre font appel aux grandes puissances maritimes de l'Europe pour qu'elles s'entendent sur les moyens de mettre un terme aux entreprises violentes et aux coups de main des deux navires confédérés, le *Sumter* et le *Nashville*, qui parcourent les mers européennes, sous le titre de corsaires, et que ces journaux n'hésitent pas à dénoncer comme des pirates. LOUIS ALLOURY.

L'ASSEMBLÉE

de notables de la ville libre et anséatique de Brême, réunie le 2. Décembre 1859 dans le but de tâcher de p.

la marine marchande et au commerce maritime en général une sûreté et une protection aussi complètes que possible.

Considérant :

que l'inviolabilité de la personne et de la propriété forme la seule base capable de faire prospérer l'échange intellectuel et matériel des peuples, de permettre à la civilisation et au bien-être se développer librement, et de les faire pénétrer sans risque dans les contrées les plus reculées de la terre, que, par conséquent, ce principe devrait être maintenu, même en temps de guerre, par toutes les nations qui se font une gloire de passer pour les avant-coureurs de la civilisation,

qu'en contradiction avec ce principe, le droit des gens, dans l'acception qu'on lui donne encore, permet, dans la guerre maritime ce qui sur terre est depuis long-temps réprouvé comme violence brutale, savoir: de priver des particuliers, dans l'exercice paisible de leur emploi, de leur liberté et de leur propriété; de détruire des navires de commerce, de confisquer leur cargaison et de faire prisonnier leur équipage;

que l'injustice de ce procédé a été généralement reconnue, que la déclaration du congrès de Paris du 16. Avril 1856, approuvée de presque tous les états, a commencé à faire justement envisager cette situation; que cette déclaration a pour effet de protéger non seulement les intérêts de sujets appartenant à des états neutres, mais même la propriété de sujets d'états belligérants, dans le cas où elle se trouve à bord de navires neutres;

que, soit par suite de cette déclaration, soit par suite du désir notoire de plusieurs gouvernements, des Etats-Unis par exemple, de voir complètement abolir cette injustice, il est devenu infiniment plus facile de réussir à faire généralement reconnaître que les commerçants et les armateurs ont droit à la sûreté de leur personne et de leur propriété, en tant qu'ils observent les interdictions qu'amène la guerre;

que le Congrès des grandes puissances, s'assemblant actuellement, doit désirer de terminer l'oeuvre commencée par son prédécesseur, afin de se créer dans les annales de la civilisation un permanent souvenir, en abolissant complètement, dans les règles du droit naval, l'arbitraire de temps barbares;

que, dans ce but, tous ceux, qui sont ou poussés par leur propre intérêt, ou animés d'un vif intérêt pour, tous les progrès du droit, doivent élever hautement leur voix pour manifester à leur gouvernement, ainsi qu'au conseil réuni des nations, le jugement unanime du monde civilisé.

en conséquence l'assemblée adopte:

- 1) Que l'inviolabilité de la personne et de la propriété en temps de guerre, aussi bien sur mer que sur terre, étant une exigence impérieuse des sentiments de justice de notre époque, cette inviolabilité doit être étendue aux sujets des états belligérants, en tant, qu'elle n'est pas limitée par les conséquences inévitables de la guerre elle même.
- 2) Que le Haut Sénat de la ville libre et anséatique de Brême soit instamment prié de tâcher de faire reconnaître ce principe, soit par les gouvernements confédérés allemands, soit par les puissances réunies au Congrès, afin qu'il soit mis en vigueur.
- 3) Qu'il faudra s'efforcer de faire agir par leur influence sur leurs gouvernements respectifs tous ceux qui désirent, soit dans leur propre intérêt, soit dans celui de la justice et de la civilisation, que ce principe soit mis à exécution.
- 4) Qu'un Comité soit nommé pour l'exécution de ces résolutions, qu'il soit chargé de les communiquer au Sénat, à la Chambre de Commerce, aux Consuls des états représentés en cette ville, et généralement à toutes les personnes de l'Allemagne et de l'Etranger, qui s'intéressent à la navigation, en les priant de vouloir bien agir dans le même sens.

TABLE DES MATIERES

Pages

TOME III GRANDEUR ET DECADENCE

Chapitre XIX LE POIDS INTERNATIONAL D'UNE MARINE

- | | |
|---|----|
| 1. Un rôle conforme à la situation géopolitique | 7 |
| 2. L'arbitrage dû à la puissance | 15 |

Chapitre XX LA PAIX PAR LES TRAITES

- | | |
|--|----|
| 1. Les limites maritimes - L'affaire des deux chébecs | 19 |
| 2. Les incidents en mer | 23 |
| 3. Accès des navires algériens dans les ports d'Europe | 28 |
| 4. Visite des navires en mer | 28 |
| 5. Le passeport | 30 |
| 6. La marchandise à bord | 35 |
| A- Le brigantin <i>LE BARTHELEMY</i> | 36 |
| B- <i>LA SEPTIMANE</i> | 37 |
| 7. Musulmans à bord des bâtiments anglais | 38 |
| 8. Nationalité des gens à bord | 39 |
| 9. Collusion avec les ennemis d'Alger | 41 |
| 10. Fuite organisée des captifs chrétiens | 43 |
| 11. Le salut du pavillon français | 45 |

Chapitre XXI LA PAIX PAR LES PRESENTS

- | | |
|-----------------------------------|----|
| 1. Les présents | 48 |
| a) Présents de la France | 49 |
| b) Présents des autres puissances | 51 |
| 2. Les bénéficiaires | 56 |
| Les Raïs bien servis | 57 |

Chapitre XXII
LA PAIX PAR LES SERVICES

1. Relâche dans le port de Marseille	60
2. Une mission réussie	61
3. Les secours aux naufragés	64
4. Des susceptibilités à ménager	67

Chapitre XXIII
L'EFFONDREMENT

A) LES CAUSES INTERNES	70
1. Dégradation de la situation politique	71
2. Une marine condamnée	74
3. Pénurie de marins	75
4. Pénurie d'argent	77
5. Un Dey têtu	
B) LES CAUSES EXTERNES	79
1. Rupture avec La Porte	81
2. Hostilités des pays voisins	84
3. L'Europe et la puissance navale	86
4. La suprématie anglaise	

CHAPITRE XXIV
LE BLOCUS D'ALGER

1. Les origines du conflits	89
a) La capture de deux navires romains	90
b) La visite des bâtiments français	91
2. Les réactions de la France	91
3. Le blocus	92
4. La riposte du Dey	94
5. Deux batailles devant la capitale	97
6. Des efforts peu probants	100
7. Des résultats décevants	102
8. Les effets de l'opération sur le pays	104
9. Comment sortir de l'impasse	104
a) L'intox -b) L'occupation de Bône et d'Oran -c) La négociation	105
10. L'incident fatal : cécité politique du Dey	106

Chapitre XXV

LA FIN

1. L'après Navarin	109
2. Le sort de la flotte : a) Les transformations -b) Les démolitions c) Navires jugés bons pour le service -c) Les sorts des rais	112
3. La conquête d'Alger a-t-elle stoppé la course ?	113

CONCLUSION

115

GLOSSAIRE

119

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE OCCIDENTALES

125

A- Documents d'archives

1. Inédits	125
2. Imprimés	132

B- Bibliographie générale

1. Ouvrages antérieurs à 1830	135
2. Travaux postérieurs à 1830	137
3. Dictionnaires spécialisés	147

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE EN LANGUE ARABE

149

A. Ouvrages anciens

1. Histoire	149
2. Relations de voyages	149

B. Travaux modernes

1. Livres	150
2. Articles de revues	150
3. Dictionnaires	150

ANNEXES

Documents et Illustrations

151

IMPRIMERIE EN-NAKHLA

1. Rue Bardi - BOUZAREA

MARINE ET MARINS D'ALGER

TOME III

GRANDEUR ET DECADENCE



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.

« C'est la mer qui a fait l'histoire, la fortune et la puissance d'Alger » écrit Lespès (Alger,p.27)

« Si les Barberousse disposaient des moyens humains, matériels et financiers de Néerlandais et des Britanniques, ils seraient les maîtres de toutes les mers » ajoutent Barjot et Savant (Histoire mondiale de la Marine, p.173).

Le troisième tome termine cette contribution à une histoire vraie de la marine algérienne, un tableau aussi complet que possible de ses structures et de ses monuments, les raisons de tant de succès et celles de la chute finale.

ISBN 9961-901-06-1