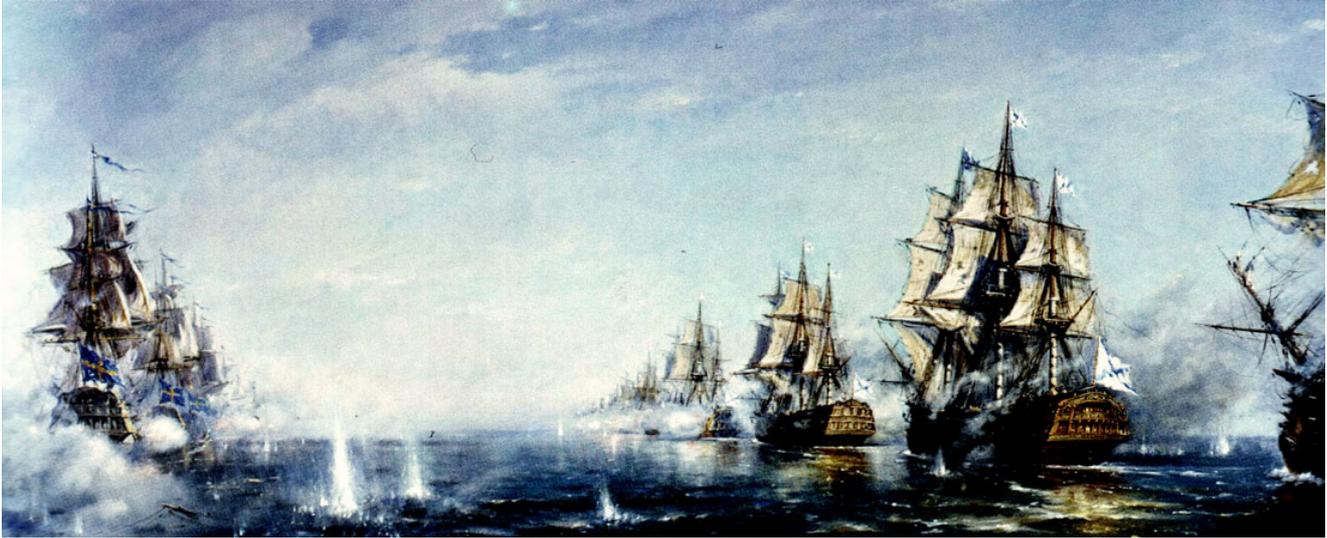


# al futuhat

[Home](#)[Index](#)[Chrono](#)[About](#)[Links](#)

## Al-Moujahidine Bahri



### Chapitre Quatre

#### LES FORCES NAVALES

Les sources européennes ont réservé une place de choix à la question. En effet, le problème intéressait, au plus haut point, ceux qui étaient préoccupés par la navigation en Méditerranée ou par la guerre contre Alger.

#### A - LES EFFECTIFS

Durant toute la période qui nous préoccupe, le nombre des bâtiments a varié sans cesse, pour diverses raisons : conjoncture internationale, situation intérieure, personnalité des Deys et état des finances de la Régence.

Quelles étaient les forces navales du pays, leur puissance de feu et les catégories des unités ?

Dénombrements et descriptions furent établis avec minutie par les agents étrangers, les consuls ou les captifs. Rien ne manque à certains documents relatifs à cette marine qui intéressait au plus haut degré les Européens.

Grâce à une multitude de tableaux, de listes et d'états descriptifs, nous pouvons suivre, sur le plan quantitatif, l'évolution de la marine.

## 1. Les temps de la splendeur

Depuis le commencement et jusqu'à la fin du XVII<sup>ème</sup> siècle, le nombre des bâtiments augmentait régulièrement. Le total impressionnait les adversaires et justifiait leurs craintes.

En 1530, Alger disposait de soixante bâtiments de 25 à 40 canons. Quarante ans plus tard, l'effectif était encore : « plus de cinquante galères et galiotes, sans oublier les autres types. » L'Espagnol Haëdo comptait, en 1581, trente-cinq galiotes et vingt-cinq frégates, mais sept ans après, la flotte disposait de trente-cinq galères opérationnelles.

Deux officiers de l'ordre de Malte, en mission d'espionnage dans la Régence, notaient que : « Le Turc a augmenté sa flotte dans de telles proportions qu'il peut, en un clin d'œil, la rendre supérieure et plus puissante que ne peuvent le faire les chrétiens<sup>[1]</sup>. »

L'âge d'or de cette marine fut, incontestablement, le XVII<sup>ème</sup> siècle ou, du moins, ses trois premiers quarts. Ce fut la période florissante de cette force tant redoutée. Voyageurs, prêtres et diplomates européens n'omettaient jamais d'en parler.

Le Père Dan affirme, qu'en 1630, le port abritait soixante-dix navires et s'enrichit, en quelques années, de plusieurs bâtiments français de commerce « d'une valeur de 4.752.000 francs. » D'Aranda cite, en 1641, « soixante-cinq navires et quatre galères<sup>[2]</sup>. » Dapper ajoute que vers 1659, il y avait à Alger « vingt-deux ou vingt-trois vaisseaux de trente à trente-cinq canons montés chacun par trois cents ou quatre cents marins<sup>[3]</sup>. »

Ruyter signalait, en 1662, que les Algériens « avaient quinze bonnes frégates toutes équipées, outre trois autres qu'on venait d'ôter du chantier et de lancer en mer et quatre auxquelles on travaillait actuellement et qui devaient être prêtes dans un mois, de sorte que dans peu de temps, ils se trouvaient en état de faire voile avec vingt-deux navires et trois galères sans compter six autres galères à la construction desquelles ils travaillaient dans leurs arsenaux<sup>[4]</sup>. »

Le chevalier d'Arvieux qui écrivait vers 1670, comptait « environ trente vaisseaux de guerre de différentes grandeurs<sup>[5]</sup>. ». Le Consul Piolle relevait, à son tour, en 1686, « vingt et un navires, quelques petits bateaux, onze brigantins, sept chaloupes et quinze bateaux de commerce. » L'année suivante, le tableau présenté par le Duc de Graffo ne mentionne plus que trente navires de 94 à 18 canons... et six « barġja. » Le Sieur Dancour, en 1681, en comptait : « Vingt-deux vaisseaux de course ou de guerre dont dix sont très bien armés, légers à la voile et montés de quarante à cinquante pièces de canons, avec au moins, trois cents hommes sur les meilleurs lorsqu'ils partent à la mer, les autres douze (qui restent) étaient des vaisseaux marchands, de leurs prises, de fabrication anglaise ou hollandaise<sup>[6]</sup>. »

Petis de la Croix<sup>[7]</sup> O écrivait au début de 1692 qu'Alger « a mis jusqu'à quarante-cinq navires de guerre, trois galères, six galiotes et vingt brigantins<sup>[8]</sup>. » Une remarque d'un observateur averti de la fin de ce XVII<sup>ème</sup> siècle dit : « Entre les Républiques de Barbarie, celle d'Alger tient le premier rang comme plus puissante en hommes, en argent, en vaisseaux et en réputation. Les autres l'imitent en tout ce qu'elles peuvent. C'est pourquoi, il est fort utile de tenir Alger en paix et en soumission afin d'y conserver les autres<sup>[9]</sup>. »



## 2. Les moments difficiles.

La marine d'Alger connut, de temps à autre, des moments difficiles. Sa flotte s'en ressentit. Après des années fastes qui virent les escadres de la Régence s'élever, en nombre et en force au rang des marines des grandes puissances, une série de crises internes et d'interventions européennes minèrent, peu à peu, cette ascension.

On a trouvé, depuis 1720, que la marine ne comptait que « vingt-sept vaisseaux de 18 à 60 canons auxquels il faut ajouter les caravelles, les barques et les brigantins<sup>[10]</sup> », que depuis cette date, la moyenne des unités se situe entre vingt et vingt-cinq<sup>[11]</sup>. Cependant, des voyageurs aussi avertis que les Pères Trinitaires, en mission à Alger en 1720, constatèrent que les forces augmentaient tous les jours, « à quoi il faut ajouter, qu'une des principales lois de la République est de ne laisser jamais diminuer ses forces. » Aussitôt après un naufrage, une démolition ou une capture, les particuliers armateurs ou l'Etat qui l'avait fait construire, étaient tenus d'en fabriquer un nouveau de la même force. Ainsi, la République n'y perd rien<sup>[12]</sup>.

Si les particuliers à qui appartenait le vaisseau perdu n'avaient pas de bien pour en faire construire un autre, on obligeait leurs parents à suppléer à cette carence<sup>[13]</sup>.

C'est pourquoi les forces navales, en 1732, d'après Shaw, avaient encore six grands vaisseaux de trente-six à cinquante pièces de canons<sup>[14]</sup>.

Si la baisse des effectifs est déjà sensible au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, la chute n'est pas encore perceptible.

En février 1754, le Ministre français de la Marine recevait un rapport intitulé « Quelques observations générales sur Alger » et résumant plusieurs mémoires qui avaient pour objet d'expliquer « toutes les difficultés d'une guerre contre Alger. » On peut y relever ces remarques : « Forces navales françaises moins importantes qu'avant, donc on ne peut réduire les Algériens par la terreur [...] Les Algériens utilisent, maintenant, des chébecs et en grand nombre [...] La place d'Alger est beaucoup mieux fournie de canons qu'elle n'était du temps des anciennes guerres [...] Les anciens bombardements d'Alger ont été aidés par un grand nombre de galères... Aujourd'hui, on ne peut y employer que quatre ou cinq. Anglais, Suédois, Danois aident ouvertement les Algériens<sup>[15]</sup>.

Quelques années auparavant, le Consul Lemaire parlait de « l'immense quantité de munitions de guerre qui s'amassent ici et qui n'ont point d'autre destination apparente que la nécessité de se bien défendre si l'on vient à éprouver quelque attaque de la part de l'Espagne<sup>[16]</sup>.

Ceux qui étaient chargés de l'évolution de la marine d'Alger s'accordent à dire que la chute s'accroît à partir du dernier quart du XVIII<sup>e</sup> siècle.

Les renseignements fournis par Renaudot, en 1779, expriment, en partie, l'état décadent dans lequel était tombée cette armée : « une caravelle de soixante canons, moitié pourrie, cinq saïttes ou barques, une de 24 canons, une de 18, une de 14 une de 8 et une autre sur le chantier, de 18, quatre demi galères, deux de 5 canons, dix-neuf paires de rames, trois galiotes de 2 canons. Total : quinze corsaires. »

Le Consul C. Ph. Vallière qui résidait à Alger vers la fin du XVIIIème siècle, trouvait qu'il « reste à peine l'ombre de cette puissance navale [...] un vaisseau amiral dans le port, dix à douze chétifs corsaires [...] voilà toute la marine algérienne<sup>[17]</sup>. » On ne voyait plus cette activité absorbante des chantiers, mais on s'affairait autour de petites unités et rarement.

Le Consul de Kersey, dans son rapport rédigé en 1791 affirme que « la marine ne comprend plus qu'un petit nombre de frégate, chébecs, polacres et chaloupes canonnières poutrées et cinquante non poutrées que l'on mettait à l'eau en mai et que l'on remisait en magasin en octobre<sup>[18]</sup>. »

Cependant, les désastres les plus graves et les circonstances les plus défavorables n'ont jamais pu amener la mort de cette marine qui, « semblable au phénix, renaissait sans cesse de ses cendres<sup>[19]</sup>, se reconstituait avec une étonnante rapidité chaque fois que les foudres de l'adversaire s'abattaient sur elle. Devant les malheurs et les menaces, les Algériens avaient les yeux fixés sur leur armée de mer.

En 1802, Saint Hillaire évaluait les forces maritimes d'Alger à soixante-six bâtiments (frégates, brigantins, polacres, galères et chaloupes) avec une artillerie totale de quatre-cent-vingt-trois canons.

Son mémoire fait état d'une frégate de quarante-quatre canons, doublée en cuivre à Alger depuis 1800, d'une autre de vingt-six, doublée en cuivre construite en Amérique, donnée en présent par les Etats unis en 1798, d'une troisième de quarante-quatre, prise aux Portugais le 8 mai 1802.

L'inventaire dressé par Dubois Thainville en 1809 s'établit comme suit :

- 1 frégate de construction américaine de trente-six canons.
- 6 chébecs dont un de trente-quatre canons, les autres de trente-deux à dix.
- 1 brigantin de vingt-deux canons.
- 3 shomers américains de vingt à douze canons.
- 1 cutter de seize canons.
- 2 polacres de vingt à seize canons.
- 1 demi-galère de cinq canons.

Soit un effectif de quinze bâtiments « en plus de quelques petits. » Le port de la capitale contenait en outre une cinquantaine de lanchons, « espèce de petites canonnières affectées à la défense de la ville<sup>[20]</sup>. »

## B- LES MARINES DU MAGHREB

Pour mieux saisir l'importance de la marine d'Alger, il convient de dresser un bref tableau des forces voisines à l'époque que nous étudions.

La flotte du Maroc comptait peu. L'activité économique du pays était plus terrienne que maritime.

Cependant, les Andalous repliés d'Espagne, se fixèrent tôt sur la côte, à Salé principalement ; ils transformèrent ce port en une base active. Vers 1630, les Salétins pouvaient lancer une trentaine de bâtiments<sup>[21]</sup>. Mais leur flotte connût des hauts et des bas. Vers la fin du XVIIème siècle, ils n'entretenaient plus que douze à treize navires de dix-huit à vingt-quatre canons et dont six appartenaient au Souverain<sup>[22]</sup>. Quelques années plus tard, la chute fut très sensible. On ne comptait plus, dans le port de Salé que deux ou trois petits navires de vingt canons et un brigantin<sup>[23]</sup>.

Dans les tous premiers mois de 1752, de graves événements opposèrent, à Tétouan, montagnards et citadins. Les Espagnols de la garnison de Ceuta se rangèrent du côté des premiers et ravagèrent les environs. Deux galiotes et un chébec, ancrés dans la rivière qui servait alors de port, furent brûlés par les chrétiens. Un autre chébec, rencontré en mer, armé à Tétouan, fut poursuivi par les Espagnols et s'échoua sur la côte. « Il résulta de ces événements, dit un rapport, que toutes les forces maritimes actuelles du royaume du Maroc se trouvent détruites<sup>[24]</sup>. »

L'entente avec les Algériens permettait aux gens de Salé de reconstituer leurs forces navales. En 1758, leur flotte comptait: dix corsaires dont trois frégates de vingt-quatre canons de six et quatre livres de balles et cent cinquante hommes d'équipage » dont une partie se trouve être algériens [...] six galiotes : trois de cent cinquante hommes et trois de quatre-vingt hommes [...] tous les dix sont très bien armés par le moyen des Hollandais<sup>[25]</sup>. »

En dehors de la principauté de Salé, le Maroc disposait, vers 1774, « de douze frégates ou chébecs et douze galiotes en état d'aller à la mer. Mais, dit une lettre de l'époque, il est moins à craindre pour le nombre et la nature de ces armements qui sont mal composés que par les avantages de sa position<sup>[26]</sup>.

Les troubles intérieurs en permanence dans un royaume souvent miné par les luttes de clans, ne laissèrent guère au pays la possibilité de se doter d'une force navale. Aussi, le Ministre des Affaires Etrangères français, au courant de la situation politique du Maroc, écrivait-il à MM du commerce de Marseille ces lignes : « Les dissensions qui règnent dans les Etats du Maroc ne permettent pas à cette puissance d'avoir des bâtiments sur mer... Il n'en est pas de même des autres puissances de Barbaries<sup>[27]</sup>. »

Par contre, les Régences de Tunis et de Tripoli avaient chacune une marine active et redoutée des Européens.

L'organisation était à peu près la même dans les trois pays et la tactique, à quelque chose près, identique.

La marine de Tripoli était toutefois gênée par l'action des chevaliers de Malte. Dan nous dit que sur vingt-cinq bâtiments ronds, les chrétiens en avaient détruit dix-sept ou dix-huit.

A la fin de XVIIème siècle, la flotte comprenait « onze navires corsaires, quelques barques, trois galiotes à rames de seize bancs. Leurs matelots, des esclaves chrétiens<sup>[28]</sup>. »

Tunis disposait, en 1634, de quatorze polacres ou vaisseaux ronds<sup>[29]</sup>. Mais un concours de circonstances défavorables amena cette organisation, combien solide au XVIIème à la décadence au début du XIXème siècle. Un antiquaire amateur, le sieur Caroni, n'avait pu compter, en 1804, qu'une frégate, deux chébecs « qu'on vient d'obtenir du Roi d'Espagne » et d'environ une douzaine de chaloupes canonnières « mal équipées. »

Même les fortifications anti-croisières étaient modestes. Le château de La Goulette, restauré sur l'ancien qui fut édifié par les Espagnols, n'était armé que d'une douzaine de canons en plus de quelques redoutes et une batterie à fleur d'eau<sup>[30]</sup>.

Des quatre marines du Maghreb, celle d'Alger, comme le soulignent les historiens, les diplomates et les agents, était la plus puissante. Dan ne le cache point. « Il faut dit-il, avouer, que ceux d'Alger emportent le prix, soit en richesse, soit en vaisseaux et en force, étant bien certain qu'eux seuls arment plus en course que ne font ensemble tous les autres pirates des villes de Barbaries<sup>[31]</sup>. »

Les Pères Godeffroy et Philemon de La Motte furent du même avis, un siècle plus tard : « Entre toutes les puissances de Barbarie, disent-ils, les Algériens, sur mer, sont les plus forts pour la bonté et le nombre de leurs vaisseaux qui ont d'environ vingt-cinq depuis dix-huit à soixante canons<sup>[32]</sup>. »



## C - LA COMPOSITION

La marine d'Alger connût, à travers son histoire, une relative diversité dictée par les besoins et les circonstances.

Elle connut, également, une certaine évolution voulue par les progrès techniques. Les navires côtiers et ceux de haute mer comprenaient plusieurs types.

## 1. La galère



Ce bâtiment demeura longtemps l'instrument de combat, sans cesse engagé dans de multiples opérations de surveillance, de police, de course ou de piraterie.

Ses caractéristiques étaient les suivantes : cent vingt à cent quarante pieds de long, quatorze à vingt de large<sup>[33]</sup>. La galère du XVI<sup>ème</sup> siècle était dotée de deux ou trois mâts, un château d'avant, un de poupe avec des canons et des postes pour la mousqueterie à la proue, un éperon de dix à quatorze pieds de long, doublé de fer qui s'enfonçait, le cas échéant, dans les flancs de l'adversaire. Le nombre de bancs variait de vingt-sept à trente selon l'importance de l'unité. Les rames avaient trente à quarante pieds de long. L'artillerie consistait en un canon, à l'avant, tirant des boulets de quarante à soixante livres. Il était souvent flanqué d'une ou deux pièces. L'arrière disposait d'une quinzaine de bouches à feu. Conçu avec un pont unique, et au-dessous, des compartiments abritant équipage et matériel, tel fut le navire qui avait régenté la Méditerranée durant des siècles.

Cependant, la galère algérienne était un peu différente de sa rivale européenne, par le mode de construction, de chargement, de flottaison et par la mission qui lui incombait.

Les bâtiments européens étaient élevés au-dessus de l'eau, pourvus d'une encombrante artillerie, alourdis par des tonnes de munitions, de vivres et d'objets divers. Les riches ornements de leur avant pesaient lourd, d'où les difficultés de traction et de manœuvre. Le château de poupe exagérément haut, n'était nullement fait pour améliorer la vitesse. Voguant lentement, ils étaient une proie facile. Monuments d'architecture navale, certes, ils étaient peu efficaces lors des rencontres avec les Algériens.

La galère de la Régence était beaucoup plus petite ; elle n'avait qu'un mât et un seul canon appelé « coursier. » Elle était dépourvue de château de proue. Par ces caractéristiques, elle s'apparentait à la galiote. Basse sur l'eau, elle ne portait que l'indispensable. Tout y était sacrifié à la légèreté et à la rapidité. Elle volait plutôt sur les flots « comme les oiseaux de mer » et ne mettait que peu de temps pour atteindre son objectif ou disparaître au grand désespoir de l'ennemi. Le Père Dan trouvait ces unités pareilles à : « des aigles... des reines de la mer... Les autres navires sont les esclaves des vents. »

A l'avant, un canon de longue portée : c'était en principe toute l'artillerie de bord. A l'arrière, on plaçait parfois une coulevrine pour servir de pièce de chasse. La proue était basse et étroite. Les charges consistaient principalement, en vivres pour une trentaine de jours. Son seul défaut : elle ne pouvait braver le gros temps ! Son handicap : la faiblesse de son artillerie et sa vulnérabilité.

Toutefois la galère avait ses détracteurs : qui n'appréciaient guère sa construction compliquée, la faiblesse de son artillerie, sa vulnérabilité, son usage limitée à la bonne saison, son incapacité à braver le gros temps et surtout que son moteur humain coûtait cher.

Malgré ce grave inconvénient, elle fut longtemps l'objet d'admiration des gens de métier. Les descriptions élogieuses ne manquaient point : « Nef très élancée, finement pour la vitesse et pour la poursuite, pour l'abordage et pour le corps à corps [...] En somme, un monstre marin. » Ainsi conçue, ses qualités offensives la rendaient redoutable, elle donnait mieux la chasse aux navires ennemis, attaquait aisément, fuyait facilement, car son étroitesse lui conférait une pénétration exceptionnelle dans l'eau.

Devant cette supériorité de la galère de la Régence, le sieur de la Guette, l'Intendant Général de Toulon, pouvait dire : « Ce n'est point le défaut de nos vaisseaux s'ils ne cheminent pas aussi vite que ceux des corsaires turcs, mais la différence tient que les nôtres se chargent trop de canons, de victuailles et de bagages au lieu de quoi les Barbares ne se servent que de l'artillerie légère, ne portent que six semaines ou deux mois de victuailles et comme point de bagages<sup>[34]</sup>. »

Il suggérait au Ministre « d'ordonner à tout capitaine de se charger de bagages et de n'embarquer ni vaches ni moutons, ni porcs [...] Il faudra, petit à petit, établir cette frugalité première<sup>[35]</sup>. »

Par les qualités de construction et les prouesses sur les flots, la galère d'Alger était devenue un modèle à imiter, une technique à copier.

Colbert ordonnait à Trubert de : « Faire demeurer dans le port de Toulon, le charpentier qui s'est trouvé parmi les esclaves délivrés, qui a appris la méthode de bâtir des frégates légères et leur donner un excellent gabarit, étant certain qu'il faut profiter de son industrie et de son expérience et que tous les petits bâtiments qui ont été faits jusqu'ici n'ont pas la vitesse et ne sont pas si légers de voile que ceux de ces corsaires<sup>[36]</sup>. »

Plus d'un siècle après, la légèreté de notre galère faisait parler d'elle avec envie. Basse, rapide, difficile à découvrir en mer, elle avait l'avantage de la surprise.

« Il a été remarqué, dit un document, qu'il est presque impossible aux bâtiments français d'approcher de la légèreté des barbaresques, surtout pour les galiotes à ramer et autres petits bâtiments parce que cette légèreté provient du grand nombre d'hommes qu'ils y mettent proportionnellement aux bâtiments et de leur peu de chargement en vivres et en agrès, ce qui ne peut convenir aux nations d'Europe<sup>[37]</sup>. »

Conçue pour la vitesse, la galère était propulsée par l'aviron manœuvré par une chiourme éprouvée clouée sur vingt-cinq ou vingt-six bancs. De Grammont insiste sur le rôle des rameurs.

« Les lourds bâtiments chrétiens, dit-il, parvenaient à peine à réunir six à huit rameurs par banc. » Les Algériens n'en avaient jamais moins de dix, tous gens formés et expérimentés. Ceux des vaisseaux européens étaient, par contre, et dans la majorité des cas, « recrutés dans les prisons, parmi le rebut des malfaiteurs. » Les premiers assuraient seuls la supériorité de vitesse.

« C'était la vapeur de ce temps-là<sup>[38]</sup>. »

## 2. Le chébec



On l'avait défini comme « le bâtiment de la Méditerranée destiné à la guerre. » L'origine du mot reste à chercher dans la langue arabe. Chebbâk vient de chabka = filet.

Le petit bâtiment aurait été, au début, un bateau de pêche au filet, puis, petit à petit, le navire changea de vocation et acquit renommée et popularité. Parlant des chébecs, Bouchet écrit qu'ils étaient : « Des navires dont la silhouette est restée longtemps familière aux riverains de la Méditerranée et constituaient, en fait un type de bateaux d'une originalité certaine et dont l'histoire attachante va de la période glorieuse de leurs exploits de corsaires jusqu'aux temps plus récents<sup>[39]</sup>. »

De la famille des galères, le chébec était long, fin, léger, à faible tirant d'eau, portant deux ou trois mâts latins<sup>[40]</sup> marchant aussi bien à la voile qu'à la rame, donc mixte et quel avantage ! On pouvait aisément le tirer à terre en cas de nécessité, sa coque étant fine et élancée.

Il était d'une grande maniabilité et d'une rapidité supérieure à celle de beaucoup de bâtiments. Armé de douze à trente canons et d'un déplacement maximum de cent cinquante tonneaux<sup>[41]</sup>.

Grâce à ses qualités, il était un redoutable coursier qui se jouait des lourds bateaux de commerce et des croiseurs ennemis. Il remplaça, dès le XVII<sup>e</sup> siècle la galère et la galéasse qui

malgré les immenses services rendus, furent déclassées par le chébec pour affronter les vaisseaux et frégates dont les qualités nautiques et la puissance de feu n'étaient pas à dédaigner. D'autre part, le recrutement et l'entretien des galériens devenaient de plus en plus coûteux. Enfin, l'apparition dans les mers du Levant, des escadres s'avéra un grand danger. C'est pourquoi le choix des Algériens se porta sur le chébec. Ils en firent le navire des combats éclairs et efficaces. A cette raison s'ajoute celle qu'ils étaient insaisissables et peu exigeants. Avec eux, la course prit de l'ampleur et la guerre de l'intensité. La France qui décida de dissoudre, en 1748, le corps des galères, se hâta de construire des chébecs dans l'espoir de combattre les Algériens avec le même type de navire que celui utilisé par la Régence.

L'Amiral Paris joint ses éloges à ceux des autres spécialistes qui ont étudié le chébec. "Il a été, dit-il, le plus élégant des navires de la Méditerranée. Il a été spécialement employé à la course à cause de sa marche et de l'aide de ses avirons, ses canons étaient toujours de petit calibre<sup>[42]</sup>. »

Après la paix de 1815, le chébec disparut en Europe, mais ici il fut utilisé, jusqu'à la fin de la Régence.

### 3. Le brigantin



Petit navire de la famille des galères. Pantero Pantera le décrit comme un peu plus petit que la galiote mais ayant la même forme à cela près, qu'il n'a pas la course si élevée que la galiote. Il est ponté, porte une seule voile qui est la voile de maître. Il a de huit à seize bancs à un seul rameur. Ses rames, longues et minces sont d'un maniement facile.

Rapides et commodes (ils occupent peu de place), les brigantins étaient très prisés en Algérie. Ils avaient fait leurs preuves dans la course. D'après Jal, « les Turcs s'en servaient plus que les Chrétiens<sup>[43]</sup>. »

#### 4. La galéasse

La galéasse désignait, au début, une grande galère. Elle accueillit tôt, une artillerie imposante. Elle était présente dans toutes les grandes batailles navales où elle joua un rôle déterminant, notamment à Lepante (1571).

## 5. Les autres types de navires

La marine d'Alger utilisa également la frégate (al-fargâta), unité de guerre d'un tonnage supérieur à celui de la corvette ; le brick (al-bric), unité d'un petit tonnage à deux mâts et à deux voiles carrées ; la polacre (al-blâcra) navire à trois mâts et à voiles carrées mais d'un rang inférieur; al-harrâqa, al-lanjûr, ach-chaqf, al-falûka, al-kanbrî, al-ghurâb, ach-chitiya<sup>[44]</sup>. La tartane était un petit bâtiment en usage en Méditerranée mais il ne supportait qu'une voile triangulaire.

Cette variété de navires, différents par la grandeur, la forme, la mâture, la voilure et le gréement, étaient armés en guerre ou destinés au cabotage.

Au cours de ces trois siècles d'activité ininterrompue, les navires de la Régence devaient nécessairement subir des modifications ou laisser la place à une génération de bâtiments.

Vers la fin de XVI<sup>ème</sup> siècle, les marines d'Europe avaient évolué très sensiblement sur le plan technique. Quelques années auparavant, les galéasses vénitienes, véritables galères de haut bord, devaient jouer un rôle décisif dans la bataille de Lépante. Les galiens<sup>[45]</sup> d'Espagne furent suréquipés et chargés d'artillerie. D'une manière générale, les bâtiments européens furent conçus très haut pour ne pas être abordés sans difficulté.

Cette évolution avait des répercussions sur la marine algérienne qui adopta, dès le début du XVII<sup>ème</sup> siècle, les bateaux ronds. On les appelait ainsi parce qu'ils étaient trois ou quatre fois plus longs que larges, alors que les autres étaient six à huit fois plus longs que larges.

Ces navires ne se déplaçaient qu'à la voile. Ils étaient moins rapides dans leur évolution mais ils présentaient des avantages certains. Ils étaient plus résistants que les galères. Celles-ci n'appareillaient qu'en été et ne se hasardaient guère hors du bassin occidental de la Méditerranée. Les nouvelles unités, par contre, sortaient toute l'année et s'avançaient, aussi bien, dans l'Atlantique que dans, la Méditerranée orientale. C'est en 1617 que huit vaisseaux, bien armés, débarquèrent à Madère<sup>[46]</sup>. Une armée de plusieurs centaines d'hommes, ravagèrent l'île et rentrèrent à Alger avec un riche butin et de nombreux captifs.

L'introduction des techniques nautiques modernes, la possibilité de naviguer tantôt à la rame et tantôt à la voile, les bonnes qualités de l'armement, assurèrent, à la marine algérienne, une supériorité durant le XVII<sup>ème</sup> siècle notamment, par rapport aux autres, demeurées archaïques et fidèles à des formules périmées.

## D - MARINE NATIONALE OU MARINE PRIVEE

Au sujet de la propriété des navires de la marine d'Alger, la question fut posée très tôt. Avait-on affaire à un bien de l'Etat ou à celui des particuliers ?

Historiens et voyageurs sont d'accord pour dire que le gouvernement, comme les sujets, disposaient de vaisseaux<sup>[47]</sup> même, si par moment, le principal armateur était le « Beylik. »

Mais d'autres sources indiquent le contraire.

« Il n'y a qu'un seul (navire) qui appartienne à l'Etat, souligne un document de l'époque, les autres sont à des particuliers qui les arment quand bon leur semble et qui vont avec, où il leur plaît, après avoir demandé, toutefois, permission au Dey qui ne la refuse jamais<sup>[48]</sup>. »

Laugier de Tassy est de cette opinion : Le Dey disposait d'un vaisseau assigné à l'amiral. En 1722, le Dey Muhammad Efendi « fit approprier une pinque hollandaise pour en faire le vaisseau de l'Etat<sup>[49]</sup>. » On l'appelait le Deylik. Il avait ses magasins propres et assez bien munis<sup>[50]</sup>.

Quant aux particuliers, ils appartenaient à toutes les classes sociales du pays : Khaznadar, Wakil al-Hardj, Bail al-maldji, Rais, Bey du Ponant, Bey du Midi, Bey de l'Est, gouverneur de Cherchel, mu'allim aas-Safa'in, commerçants, juifs, petites gens. Il y avait même des associations de plusieurs bourses modestes. Les frais, les coûts d'entretien et de sorties prolongées exigeaient, en effet, des capitaux importants. Les nécessités financières expliquent, pourquoi, le Diwân seul ne pouvait avoir le monopole de la course. Les riches négociants avaient une part appréciable dans l'armement. Les bâtiments changeaient de mains en toute liberté. En 1743, « le nommé Abd al-Qâdir, marchand d'Alger, vend le vaisseau « Neptune, » de fabrication anglaise, ancré au port, à M. J.Caisse, négociant à Marseille<sup>[51]</sup>.

Lorsqu'un navire du beylik ou des privés disparaissait en mer ou était capturé par l'ennemi, « la République ou les particuliers étaient dans l'obligation d'en substituer un autre. » Dans le cas où le particulier était dans l'incapacité d'en acquérir un autre, ses parents étaient mis en demeure « de suppléer à cela afin que l'Etat ne perde rien<sup>[52]</sup>. ». Laugier de Tassy trouvait ces contraintes une sage maxime de l'Etat : « La République ne souffre jamais de diminution dans sa puissance<sup>[53]</sup>. » La force ne devait pas être limitée dans son accroissement. Dès qu'un navire était pris ou perdu il était remplacé par un autre égal ou plus fort, mais jamais plus petit<sup>[54]</sup>.

S'il était permis aux armateurs de choisir leurs sorties et programmer leurs croisières, il était des moments où cette liberté connaissait de sévères restrictions. Les particuliers étaient tenus de faire passer l'intérêt de la nation avant le leur. Le transport des garnisons et de leurs provisions, les ordres du Dey, le devoir d'apporter un soutien militaire et logistique au Sultan ne devaient

souffrir en aucun cas, ni hésitation ni discussion<sup>[55]</sup>.

Vers la fin de la période que nous examinons, une nette évolution se dessina. Le contrôle de l'Etat sur les affaires de la marine devint quasi-exclusif. Les navires étaient biens du Dey, donc biens du gouvernement. Le privé ne pouvait plus armer pour son propre compte. Il lui était seulement permis d'avoir de petites embarcations avec lesquelles on faisait du cabotage<sup>[56]</sup>.

Propriété privée ou bien de l'Etat, le navire était farouchement protégé par les lois de la Régence. Le moindre dommage subi en mer pouvait conduire à un conflit armé.

Mais on nous dit par ailleurs que les bateaux qui faisaient régulièrement le trafic entre Alger et les Etats de Sardaigne et portaient la poste appartenaient, bien qu'ils arborassent le pavillon sarde, à diverses autorités algériennes. En effet le brick la Stella, commandé par le capitaine G.Schiaffino et le brick Lamò, commandé par J.Schiaffino avaient été achetés par l'Agha commandant en chef des troupes ; le bateau dénommé La Volanta di Dio, commandé par le capitaine J. Baptiste appartenait au ministre de la marine et le bateau La Fortuna était la propriété du directeur du trésor.

Tous les autres bâtiments avaient le pavillon algérien et la majeure partie était armée en guerre. Le plus important des dits bateaux était la goélette « Mansour, » commandé par Raïs Osmane. Ce navire avait été construit au chantier d'Alger par un génois, J.Dodaro<sup>[57]</sup>. »

Un incident naval eut lieu en 1788 : un corsaire algérien ayant été coulé par le vaisseau français « Le Partenope » près des côtes de Provence, le Dey voulut que la France en fut responsable et menaça le Consul de Kercy de déclarer la guerre à sa nation si elle ne remplaçait pas, immédiatement, le bâtiment perdu. Le Consul proposa de l'argent, mais le Khaznâdj repoussa cette offre, exigeant un navire tout semblable. Le gouvernement français, considérant les circonstances dans lesquelles on se trouvait, fut obligé de consentir à cette exigence de l'Odjaq « dans l'intérêt de la paix qui menaçait, à chaque instant, d'être troublée<sup>[58]</sup>. »

[1] Lanfreducci et Boso, *Costa e discorsi...* Publié par Montchicourt et Granchamp, R.A., 1925, pp. 35- 165. [2] Aranda (E.d'), *Relation de captivité*, p.130.

[3] Dapper, *Description de l'Afrique*, p. 177.

[4] La Croix, *Relation Universelle...* II, p. 75. Lettre à MM. les Etats, 16 avril 1662.

Par ailleurs, pour mieux apprécier l'effort de la Régence, il convient de comparer ces effectifs avec ceux des puissances chrétiennes. Décrivant la situation de la marine française au temps de Louis XIII, La Roncière note que ce monarque « avait dû mender une escadre à l'Angleterre et une autre à la Hollande pour réduire, en 1625, des sujets rebelles. » Dressant le tableau de la marine de guerre française, en 1661, l'inventaire de l'historien paraît peu éloquent : des vaisseaux bons à rompre, à vendre et à servir des brûlots. Sur dix-huit bâtiments, douze dataient de 1640, deux de 1645, et sept de 1646. Trois étaient vieux et hors de service. Parmi ces unités, la « Sainte Anne ne valait pas son radoub. » *Histoire de la Marine...* pp. 324-325.

[5] *Mémoires*, v. 264.

[6] Dancour, *Relation de voyage...* in C.T., n° 99-100, 1977, p. 317.

[7] Petis de La Croix (François) était secrétaire interprète du Roi pour les langues orientales.

[8] A.N.Marine B7/49, janvier 1662.

[9] A.N.Marine B7/49, janvier 1662, p. 483.

[10] *Voyages pour la rédemption des captifs...* par les PP. Camelin de La Motte et Bernard, p. 106.

[11] Laugier de Tassy, *Histoire du Royaume d'Alger*, p. 262. Notons que, d'après Jurien de la Gravière, les forces navales d'Alger passent d'entre 1724 à 1732, de 24 unités à 16.

[12] *Voyage pour la rédemption des captifs*, p. 107.

[13] Fau (R.P.), *Voyage*, publié par M. Emerit, R.A., 1940, p. 255.

[14] Shaw, *Voyages...* I, 89.

[15] A.N. Aff.Etr. *Mémoires et documents*, t. 13, Algérie (1754).

Les états des forces maritimes de 1750 à 1754 sont établis avec précision dans A.C.C.M. série E-57

[16] A.C.C.M. Série J 1364, Lettre de Lemaire, 9 mars 1750.

[17] Vallière, *Mémoire...* publié L. Chaillou sous le titre « *Alger en 1781*, » Toulon, S.D. p. 40.

[18] Esquer, *Documents inédits sur l'Histoire de l'Algérie*, 2ème série.

[19] Lacoste, « *La marine algérienne sous les Turcs*, » R.M., p. 302.

[20] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, Alger, 1.14 (1790-1827).

En août 1815, un officier anglais dénonçait : 4 frégates, 3 gardes corvettes, 1 brick, 10 grandes canonnières, 10 petites, 4 ou 5 polacres sans canon. A.N. Mémoires et Documents (Afrique, 5).

[21] Dan, *Histoire...* p. 279.

[22] Pidon de Saint Olon, *Etat présent de l'Empire du Maroc*, 1964, p. 13.

[23] Braithwaite, *Histoire des Révolutions de l'Empire du Maroc*, p. 445.

[24] A.C.C.M. Série J 1365, mai 1752.

[25] A.C.C.M. Série E/67, Lettre adressée de Cadix par un certain Clémanceau « qui a passé un mois à Salé » 8 mai 1758.

[26] A.N.Aff.Etr. B 111-10, f° 108-109, Lettre de M. Le Comte de Vergenne, 1er août 1774 au conseil du Roi.

[27] A.C.C.M. Série B/88, Lettre du 3 mai 1793.

[28] A.N. Marine B7/49 (1692).

[29] Dan, op. cit p. 279.

[30] Détails dans *Revue Tunisienne*, 1977.

[31] Dan op. cit. p. 255.

[32] *Etat du Royaume de Barbarie*, p. 106.

[33] D'après Aymard (Braudel, *Mélanges...* I, 50, citant Jurien de la Gravière) vers 1550, les galères vénitienes mesuraient près de 42m de long, un peu plus de 5m de large et 1,725 de haut. Vers 1691, à Marseille, ces bâtiments mesuraient 46,777m de long et 5,847 de large et 2,328 de creux.

[34] A.N.Aff.Etr. Lettre à Colbert, 14 novembre 1662.

[35] A.N.Aff.Etr. Lettre au même ministre, 5 décembre 1662.

[36] A.N.Aff.Etr. B 1-115, Lettre du 4 novembre 1667.

[37] A.N.Aff.Etr. B III-305, Année 1775.

[38] La course, *L'esclavage...* p. 20.

[39] Bouchet, « *Le chébec*, » *Revue Neptunia*, 4/1946.

[40] Appelés arbres dans le langage des marins.

[41] Le tonneau : unité internationale de volume pour le jaugeage des navires, équivalent de cent pieds cubes britanniques, soit 2,83 m<sup>3</sup>.

[42] *Revue Neptunia*, n° 117/1975.

[43] Jal, *Glossaire*, I, 342-343.

[44] En espagnol : saetya; en italien : seattia.

[45] Les Algériens ne semblent pas avoir acquis le galion sinon comme bâtiment de prestige. Hasan ibn Khayr ad-Din en avait un de soixante canons (Tenenti A., *La Marine Vénitienne avant Lépante*, Paris 1962, p. 48)

[46] Ile sous domination portugaise, à l'ouest du Maroc, 740 km2.

[47] Arvieux, *Mémoires*, V, p. 264 ; Fau, *Voyage*, R.A., 1940, p. 255.

[48] A.N. Collection Saint Priest, *Correspondance secondaire*, Registre 127 - Barbarie et Alger.

Il faut rappeler qu'en Europe, au XVIème siècle, les vaisseaux royaux ne constituaient qu'un élément des flottes réunies pour le combat. « Seule Venise et l'Empire ottoman disposaient d'une flotte marine de guerre » (Lapeyre, *Les Monarchies européennes du XVIème siècle*, p. 325).

[49] *Histoire d'Alger*, p. 261.

[50] Le Roy, *Etat du Gouvernement du Royaume d'Alger*, p. 99.

[51] A.C.C.M. Série J 1363, Lettre du P.Thomas, consul à Alger, 28 septembre 1743.

[52] Fau, *Voyage*, R.A., 1940, p. 255.

[53] *Histoire...* p. 262.

[54] Morgan, *Histoire des Etats barbaresques*, II, pp. 107-108.

[55] L'Espagne, avant Philippe II tout au moins, s'était contentée d'une rudimentaire marine royale. Les Rois avaient peu investi dans la construction navale. « Ils ont recouru, écrit H. Lapeyre, Philippe II lui-même, au système traditionnel de l'asiento y embargo. L'Etat concluait des contrats avec des particuliers pour la location de navires, se chargeait de leur entretien et procédait à des réquisitions. » (Op. cit. p. 325)

[56] Rozet, *Voyages*, III, p. 379.

[57] Modica, « *Dattali* », B.S.G.A., 1914, p. 81.

[58] De Kersey, *Mémoires sur Alger*, 1791, édit. Esquer, 1927.

## Différent types de Vaisseaux

