

# al futuhat

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


## Al-Moujahidine Bahri



### Chapitre Cinq

#### LES HOMMES

*« Et pourquoi craindrai-je cette eau où j'ai passé toute ma vie ?*

*Ces vents ont flatté mon berceau*

*Ces flots ont été ma patrie*

*Et puisqu'un jour il faut mourir*

*Un franc marin qui fuit la terre doit rendre le dernier soupir*

*Dans la vague qui fut sa mère ! »*

Edmond Corbière

La diversité des tâches sur un navire exigeait un personnel aussi nombreux que spécialisé. On y trouvait des hommes de tous les âges, de toutes les conditions sociales et de toutes les ethnies : Turcs, Maghrébins, Andalous, Européens convertis et Juifs. Tous furent les acteurs fameux des grands drames de la mer.

Dans ce monde étrange et cosmopolite, le dénominateur commun était l'amour de l'aventure, les dispositions aux longues croisières, l'expérience de la navigation au large, de nuit et de jour. Ils étaient tous bien rompus au « matelotage. »

Navigateurs virtuoses, ces marins étaient nés pour les coups durs. Leur vraie patrie était le navire, seul univers où l'on pouvait évoluer à sa guise, réussir sa vie, forcer le destin et concrétiser

ses rêves. « Là lut son berceau ! Là sa tombe<sup>[1]</sup> ! »

Dès l'enfance, ces gens de mer s'étaient familiarisés avec le perfide élément et s'étaient habitués aux risques du métier. Une fois à terre, ils se sentaient dépayés, car ils s'étaient fait des flots une seconde nature.

Sans cesse mis à l'épreuve, ils furent durement façonnés par l'implacable combat et par la gravité des situations. Rien ne peut mieux décrire le marin d'Alger que ces lignes d'un contemporain visiblement du métier : « En mer, il est le maître, rien n'est plus grand et plus fort que lui, son navire, il l'a fait ; l'immensité, il la parcourt et en sillonne, à son gré, la superficie. Le vent de mer, ameute-t-il contre lui ses bouffées et ses lames ? Il mesure de sang-froid la somme de résistance qu'il faut lui offrir et ne cédera que pouce à pouce. »

L'homme trop prudent ou hanté par des craintes et des appréhensions ne pouvait, en aucun cas, faire partie de ce monde mouvementé, encore moins diriger des batailles ou porter de la vie et de la fortune d'un équipage.

Chroniqueurs et historiens de bonne foi furent en grande partie, unanimes sur les qualités maîtresses de nos marins. Ils furent frappés par « la hardiesse et l'audace » de ces gens qui manquaient à bien des navigateurs de l'époque. Un des premiers observateurs de la marine algérienne fut Haëdo. « Les Algériens, dit-il, travaillent toute l'année aux œuvres de la navigation que ce soit en mobilisant leur escadres ou leurs unités ou bien en les entretenant en parfait état de navigabilité. »

Alors que Kersaint voyait dans les marins d'Alger : « Des équipages bien ameutés, bien disciplinés [...] jour et nuit attentifs et en état d'alerte, toujours en exercice, » il trouvait les marins français de « simple milice de la mer, habitués aux trajets d'aller et venir à nos colonies en escadre [...] portés naturellement à la mollesse et à l'oisiveté<sup>[2]</sup>. »

C'est sur le terrain que l'on jugera. En 1671, des expéditions furent décidées en France contre les Salétins. On confia les missions à Chateau Renault puis au Comte d'Estrées avec, pour ordre de se rendre à Salé et y incendier les vaisseaux qui s'y trouveraient. Le résultat ayant été négatif, d'Almería fut dépêché à Porto Farina, avec douze bâtiments, un magasin flottant, trois brûlots, et deux tartanes « pour détruire les Salétins réfugiés dans ce port. » L'Amiral Tourville faisait partie de la croisière. Il commandait « Le Duc » de quarante-deux canons et deux cent cinquante matelots. Poussé par les vents, le voici devant Sousse.

« Je pris, écrit-il<sup>[3]</sup>, la résolution de les [Salétins] surprendre pour les brûler, la nuit, avec deux chaloupes. Je m'embarquai vers 10 heures du soir, dedans une, et après avoir recommandé mon navire à tous mes officiers [...] je m'en allai dans le port dont l'entrée est assez difficile. Je fis nager tant que je pus, droit aux bâtiments et abordai une polacre où il y avait seize pierriers, trente Turcs et deux pièces de canon ; et après m'en être rendu maître et fait abandonner les Turcs, je fis mettre le feu sous le gaillard de la poupe [...] il se rencontra, par malheur, que la polacre était abordée d'un navire de guerre d'Alger qui avait combattu contre les galères de Malte, où il y avait cent Turcs dedans, et après avoir vu le feu bien allumé et avoir débordé de la polacre, tous les turcs du vaisseau se sont jetés dedans pour l'éteindre. Sans ce secours, il aurait eu quatorze bâtiments de brûlés<sup>[4]</sup> ! »

Le regret de Tourville est un hommage rendu à ces intrépides matelots, « troupes aguerries par les courses de mer et par les occasions fréquentes de sanglants combats<sup>[5]</sup>. »

Ce monde qui naviguait toujours se divisait en quatre groupes : les Raïs, l'Etat-major, les matelots et marins et la compagnie d'abordage.



## A - LES RAÏS

« Ils firent trembler tout ce qui bougeait sur les flots ! »

Comment étaient-ils physiquement ? Les plumes européennes aimaient bien en tracer le portrait, peut-être pour mieux effrayer l'opinion occidentale et rendre, en même temps, ces hommes plus détestables outre Méditerranée.

« Grands et forts, des colosses... d'une corpulence supérieure à l'ordinaire... tout rasés, fors la moustache... armés jusqu'aux dents... avec au moins deux coutelas à la ceinture ... les manches retroussées sur les bras, et quels bras ! Les yeux rouges furieux à l'abordage... Une force de la nature contre laquelle il est inutile de se mesurer. »

Ce n'est pas tout ! Les raïs firent couler beaucoup d'encre. Pas un aspect de leur vie ou de leur métier n'échappa aux consuls, aux chroniqueurs et aux captifs.

### 1 - Les origines

Venus d'horizons divers, les Raïs formaient, à Alger, une société cosmopolite, mais solidaire par formation et par intérêt. On y trouvait des Turcs d'origine, des sujets ottomans<sup>[6]</sup>, des Coulouglis, des Andalous, des autochtones mais la grande majorité était constituée de nouveaux convertis, appelés renégats par les auteurs européens.

Au XVI<sup>ème</sup> siècle, la puissance ottomane s'affirma en Méditerranée. Les Régences du Maghreb devinrent alors un vaste réceptacle de sujets européens, mécontents de leur sort et de leur souverain. Ils n'avaient chez eux aucune possibilité d'améliorer une situation à la mesure de leur capacité et de leur ambition. Ils avaient fui en terre maghrébine dès le début. Les Corses vinrent par milliers. Ils avaient préféré quitter leur île, plutôt que d'accepter la domination génoise<sup>[7]</sup>. L'attrait de la liberté et les possibilités d'une réussite rapide firent d'Alger un pôle d'attraction universel. Les marins y affluaient particulièrement. La majorité était des Français, des Anglais, des Flamands, des Ecossais, des Irlandais, des Danois, des Hongrois, des Slaves, des Espagnols... Mettant en garde Colbert contre l'attraction d'Alger, le commissaire Trubert lui dit, dans sa lettre du 17 août 1667 : « Recommandez aux capitaines de ne laisser descendre

personne à terre, ici, les Provençaux y prennent aussi facilement le turban qu'un bonnet de nuit<sup>[8]</sup>. »

## 2- Le nombre

La présence trop voyante d'Européens ayant choisi Alger scandalisait la chrétienté. Nicolay affirme que tous les Turcs d'Alger, en 1550, étaient d'anciens chrétiens<sup>[9]</sup>. Ils formaient déjà la majorité des hommes de guerre et de marine. Un rapport espagnol affirmait, en 1569, qu'il y avait ici, plus de six mille corses. Parlant des étrangers, Haëdo disait qu'ils formaient plus de la moitié des habitants de la ville. d'Aranda avait recensé, en 1641, plus de trois mille français à Alger seulement<sup>[10]</sup>. Le Père Dan, particulièrement affecté par la présence et l'activité de ces « Turcs de profession » en dénombra huit mille en 1632, dont deux cents femmes. La majorité de ces dernières étaient russes<sup>[11]</sup>. En 1667, le « Tableau de piété envers les captifs » comptait quinze mille « reniés » dans Alger et Tunis<sup>[12]</sup>.

La marine d'Alger les attira tout particulièrement : En 1558, alors que le Pacha était un hongrois, sur les trente-trois Rais d'Alger, dix-neuf étaient des convertis et deux en étaient des fils. Les deux tiers des galiotes étaient commandées par ces anciens chrétiens au grand désespoir de l'Europe.

Sur quatre vaisseaux algériens capturés par Beaulieu Persac, en 1620, trois étaient commandés par des convertis. Dans trois autres, enlevés en 1621, sur les quatre-vingt marins arrêtés, quatorze étaient d'anciens chrétiens<sup>[13]</sup>. A l'époque du Dey Mustapha Pacha (1797-1807) les nouveaux musulmans servaient dans la marine par centaines.



Darghout Raïs

## 3 - Les raisons d'un choix

On a beaucoup écrit sur les mobiles qui poussaient les chrétiens à choisir Alger, à changer de religion et à servir dans la marine. Etait-ce l'attrait de l'Islam ? La crise de foi de ces immigrés ou l'intérêt personnel ?

**a) Le profit matériel :** Pour certains, « on prenait le turban pour des raisons politiques ou privées, non religieuses<sup>[14]</sup>. » On devenait musulman par calcul et non par conviction<sup>[15]</sup>.

« Tous les renégats, affirme le P.Hérault, sont ordinairement attirés à la loi mahométane, non pas par aucun désir qu'ils aient de servir Dieu par un culte qui lui soit plus agréable, ni par raison naturelle [...] ni par aucune bonne fin, comme sont attirés les Turcs au christianisme [...] mais seulement par force ou libertinage ou par la tolérance de toute sorte de vices[...] ou pour vivre plus grasement ou pour être mariés plus commodément [...] ou pour se venger de ses ennemis plus facilement<sup>[16]</sup>. »

**b) L'ouverture sur une position sociale rapide et enviable** : Quelques-uns, courageux, énergiques et plus chanceux aussi arrivèrent à s'imposer et à s'élever au poste combien envié de Raïs. A la fin du XVIème siècle, on comptait entre autres, un français : Morat Raïs ; un Albanais : Mourad Raïs ; un Génois : Ferer Raïs ; un Espagnol : Morad Patrapello ; un Grec : Morad Raïs le petit ; un Juif : Memet le Sarde ; un Sicilien : Mami Raïs.

D'origine très modeste, ils se trouvèrent en peu de temps, compris dans la classe dirigeante de ce pays.

On a nié les pures intentions des convertis. On a refusé à leur nouvelle religion l'attrait qu'elle avait pu exercer sur eux. On les condamna à être des musulmans pas comme les autres. « Les conversions, écrit Vovard, n'ayant pas un mobile religieux, étaient de superficie. Certains renégats conservaient au fond de leur cœur, leur foi chrétienne<sup>[17]</sup> ». Faisons remarquer que cet auteur qui n'apporte pas de preuve, ne fut ni leur confesseur, ni le détenteur d'un pouvoir surnaturel lui permettant de lire les convictions intimes des fidèles.

Parlant de 'Uldj 'Alî (Ouchaly), Brantôme affirme que le fameux Raïs « prit le turban pour cacher sa teigne [...] et bien qu'il fit bonne mine de renégat, il ne quitta jamais sa religion ou christianisme<sup>[18]</sup>. »

D'autre part, si on avait refusé aux nouveaux adeptes de l'Islam le droit de se séparer de leur ancienne religion et celui d'être de bons musulmans, si on a crié que les renégats avaient bel et bien gardé leur foi chrétienne, alors pourquoi les inonder d'invectives. Haëdo les traitait « d'écume de la chrétienté. » D'autres voyaient en eux « des gens sans foi ni loi » ; on les traitait de bêtes féroces, de gens perdus, de milice d'étrangers, de fugitifs de la chrétienté, de gens sans religion<sup>[19]</sup>, d'individus « capables d'horribles choses. »

La haine des convertis fait dire à certains auteurs une chose et son contraire. En voici un exemple ; « Ils [...] exécutent un débarquement, s'avancent dans l'intérieur des terres jusqu'à dix, quinze lieues et davantage, tombent sur les habitants surpris, pillent les populations, enlèvent de nombreux captifs, ravissent des enfants encore à la mamelle et emmènent avec eux un butin riche et varié dont ils chargent leurs bâtiments. Il y a même des renégats ...qui traînent, attachés derrière eux, leur père, leurs frères, ou leurs parents qu'ils vendent ou dont ils font des Musulmans. »

Ainsi, les renégats étaient, à la fois, de mauvais Musulmans et des Musulmans zélés !

**c) L'appât du gain** : n'était nullement le mobile majeur qui poussait vers l'abjuration. Aucun auteur musulman ne l'avait pensé ou écrit. Les actes de ces convertis excluent tout soupçon ou toute réserve. On ne peut douter de la sincérité, de la bonne foi et de l'abnégation de ces prosélytes. Ils furent à l'Islâm ce que les Chevaliers de Saint Jean furent à la chrétienté. Ils combattirent l'Infidèle avec ardeur et détermination, « pour la gloire et le profit de leur nouvelle religion et de leur patrie d'adoption. » Une fois acceptés, ils vivaient dans la famille et la société algériennes. Leur fidélité constante à un idéal, leur attachement au grand intérêt de la Régence, leur dévouement aux causes des Musulmans, en Occident et en Orient, ne se démentirent jamais. La très grande majorité d'entre eux s'en était tenu au même parti, une fois la décision prise. En constituant durant plus de trois siècles, les forces vives du pays, ils mirent leur énergie, leurs connaissances nautiques au service d'une marine agissante. Ne firent-ils pas avorter des dizaines de complots que de grands stratèges européens avaient tissés pour mettre, à genoux, la Régence ? « Ce fut à leur force de résistance, écrit De Grammont, qu'Alger dut d'échapper au sort que firent subir aux corsaires de Tripoli, de Sainte Maure et de Bizerte, les Chevaliers de l'Ordre de Saint Jean. »

#### 4. Comment devenait-on Raïs ?

Le Conseil des Raïs, assemblé sous la présidence du Koptan (amiral)<sup>[20]</sup> dans le kiosque<sup>[21]</sup> interrogeait les candidats. Les aptes étaient nommés par le Dey pour commander une unité de l'Etat ou des particuliers.

Les connaissances théoriques requises étaient très modestes. On devait savoir bien utiliser la rose des vents, prendre certains relèvements, naviguer à l'estime, observer certaines étoiles, particulièrement celle qu'on appelait « Assam » (la polaire).

Lors de la capture d'un bâtiment, le Raïs gardait, pour son usage personnel, cartes, portulans, boussoles, et tout ce qui avait une utilité pour la navigation.

Les capitaines devaient savoir que les côtes espagnoles étaient au Nord, que la côte africaine était au sud et, à défaut de boussoles, il leur était prescrit de s'aider des sommets des montagnes pour se diriger et atteindre le but recherché<sup>[22]</sup>. Le souci de se perfectionner et de tirer profit des progrès techniques était manifeste. Les responsables n'épargnaient aucun effort pour apprendre, le Consul Lemaire révèle, dans une de ses lettres, que « l'Intendant de la Marine m'a demandé un recueil relié des cartes maritimes du monde entier et quatre recueils des cartes particulières de la Méditerranée dédiées par Michelot et Bremons à M. le Grand Prieur. Ces derniers indiquent quelques côtes de l'Océan jusqu'au Cap Saint Vincent. Il souhaiterait qu'on y ajoute des feuilles pour pouvoir naviguer d'un côté, jusqu'au Cap vert et de l'autre jusqu'à la Manche et aux côtes d'Angleterre<sup>[23]</sup>. »

Cependant, les consuls en poste à Alger et les chefs de mission ne manquaient aucune occasion de railler et critiquer ces capitaines qui fatiguèrent l'Europe.

On parlait, dans les rapports et les correspondances « d'ignorance grossière, de bagage scientifique insignifiant... d'une instruction qui n'a jamais été le fort des marins algériens. » Vallière,

Consul à Alger, leur conteste la moindre aptitude : « Les Algériens sont de très mauvais marins, ils n'ont que des connaissances nulles et imparfaites de navigation ... Ils sont les dupes de leur ignorance... Sans un renégat qui est maître constructeur et sans le secours des esclaves parmi lesquels il s'en trouve de tous les métiers, les Algériens ne seraient pas en état de faire un canon<sup>[24]</sup>. »

Devoux parle « d'ignorance crasse<sup>[25]</sup>. » Shaler, oubliant les coups assésés à la flotte de son pays dans les parages de Gibraltar, prétend que : « Les navires algériens, considérés comme vaisseaux de guerre, ne méritent que le mépris, leurs marins connaissaient très mal la manœuvre et la manière dont l'esprit d'intrigue et la basse cupidité des Européens les ont si généreusement, gratifié, elle n'est qu'une intrépidité de mots<sup>[26]</sup>. »

Ces condamnations brutales, ajoutées au goût du dénigrement, appellent les remarques suivantes :



**a) Les confusions dans les exigences.** A l'époque qui nous intéresse, on distinguait navigation dans l'Océan et navigation en Méditerranée. Les marins de l'Atlantique se servaient de cartes, portulans, de tables de martelois, boussoles, astrolabe, cadran, arbalétrille et bien d'autres instruments. Tout le produit de la science nautique assurait à peine la sécurité des navires. Le trafic resta donc collé aux côtes qui s'avèrent la meilleure des boussoles.

Par contre, la navigation en Méditerranée était souvent côtière. Les routes parcourues, depuis des siècles, étaient tellement connues que tout recours à des instruments paraissait superflu. Les connaissances acquises par des années de navigation et de pratique du bateau dispensaient de préparation théorique et livresque spéciale. L'ensemble des connaissances apprises sur « le terrain » était très positif, les faits et les événements l'ayant largement démontré.

**b) L'Algérie et les institutions de formation.** La Régence n'était pas le seul pays à ne pas avoir son école de canoniers ou d'hydrographie. Beaucoup d'établissements spécialisés sont récents en Europe. Les officiers des marines occidentales furent longtemps sans parchemin et employés grâce à leur expérience.

Les capitaines choisis parmi les Chevaliers de Malte se contentèrent, très souvent, d'une formation empirique. « Tout profès<sup>[27]</sup>, dit-on, devait, avant de recevoir l'habit, faire trois ou quatre caravanes. Il s'agissait de croisières de plusieurs mois au cours desquelles, les jeunes recrues apprenaient leur futur métier<sup>[28]</sup>. »

On rapporte que le patron du galion Conti, échoué à Zante sur la route de Sicile, reconnu être analphabète et sa déclaration ne suscita « aucune surprise chez les juges qui l'interrogeaient<sup>[29]</sup>. »

En France, la formation n'était guère plus avancée au XVI<sup>e</sup> siècle. La fonction de capitaine ne nécessitait aucun brevet professionnel. Le savoir était tout de pratique et de routine. « La nomination des capitaines, écrit Boyer, est souvent due aux circonstances. Dalest prend, au pied levé, la place de Valéry retenu à Cassis. Abeille de la Ciotat, déclare, après constatation de dégâts provoqués par un mauvais arrimage qu'il n'a été désigné comme patron qu'après le chargement du navire et décline toute responsabilité<sup>[30]</sup>. »

Ils étaient illettrés parce qu'ils venaient de milieu modeste. Le 25 décembre 1723, « l'Hirondelle, » vaisseau de Dunkerque, capitaine Chrétien Spitinck, frété pour Amsterdam, échoua sur la côte de l'île d'Urck, dans le Zuiderzée. Ce naufrage fut dû à l'ignorance du pilote qui confessa, devant le tribunal du lieu, que c'était le premier navire qu'il eût encore entrepris de conduire du Texel à Amsterdam<sup>[31]</sup>. »

Au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, le recrutement des officiers dans la marine russe était désespérément déficient. « Sortis du corps des cadets, il se trouvait qu'on ne destinait à la marine que ceux d'entre eux qui avaient le moins de talents. Ils étaient en quelque sorte, le rebut de l'instruction. Quant aux équipages, à peine si les canoniers savaient distinguer tribord de bâbord<sup>[32]</sup>. »

Si en Europe, à cette époque, la naissance et les études poussées comptaient dans la réussite de l'homme, en Algérie, par contre, la valeur personnelle, les services rendus et les victoires remportées entraient, seuls, en considération. Les Raïs, sans être pourtant passés par Navale, avaient rivalisé avec les plus habiles pilotes de la Chrétienté. Devant tant d'exploits, certains auteurs ne pouvaient nier l'évidence. « On ne peut leur refuser, dit Devoux, une certaine habileté pratique et une grande aptitude pour la navigation ni leur contester la bravoure et la hardiesse. »

## 5. Prise de commandement

L'installation d'un Raïs était précédée d'une cérémonie. Une fois le choix du Dey arrêté, Wakil al-Harj annonçait la décision aux Raïs réunis, selon l'usage. L'élu remerciait alors le chef de la Régence. On récitait la « Faïha » dans un climat de gravité et de recueillement. Puis, le capitaine rejoignait son navire et faisait immédiatement arborer le pavillon et ordonner une décharge de cinq pièces de canon. Ses collègues en faisaient de même pour saluer le nouveau commandant.

Si l'accès aux responsabilités était relativement aisé par suite d'un examen rapide et peu approfondi, les responsabilités confiées au Raïs étaient très lourdes. Seules des qualités exceptionnelles pouvaient les rendre supportables.

A terre, en sa qualité d'homme averti des problèmes de la navigation, le Raïs devait procéder à l'examen minutieux et au contrôle serré des agrès, appareils, rames, cordes, voiles et instruments divers du navire pour que tout soit parfait, en règle et qu'au cours du voyage on ne se trouve gêné par le manque de quoi que ce soit.

En mer, instruit du détail des manœuvres aussi bien que de leur ensemble, connaissant la tactique et la stratégie pour faire face à une situation donnée, le Raïs doit être capable de diriger son bâtiment dans la tempête, comme dans la bataille, de faire route malgré les ennuis jusqu'au port de refuge, d'imposer une discipline de fer à son équipage, malgré la fatigue, la maladie, la pénurie de vivres, d'employer « les arts du diplomate pour se procurer à terre un marché sûr » ou écouler les produits de ses prises. Mais la principale mission restait la prise de tout navire ennemi ou allié à cet ennemi ou ravitaillant celui-ci qu'il s'agisse d'un bâtiment de guerre, de commerce ou d'un corsaire adverse. Au sujet du butin, le Raïs s'il ne pouvait l'écouler ou le ramener à Alger, il lui était prescrit de le couler, de le brûler ou de le démonter. En aucun cas, il ne fallait l'abandonner à l'ennemi. Quant à l'équipage des prises, le devoir du Raïs était ou de le capturer ou de l'éliminer, s'il s'obstinait à ne pas se rendre.

## 6. Magnanimité et grandeur d'âme

On aimait présenter, en Europe, les Raïs dans un portrait peu flatteur : « Des fauves, des sanguinaires... des gens sans cœur, dépourvus de qualités et de vertu... incapables de pitié et de bonté... l'on ne doit jamais se fier à eux... les animaux sont plus estimables qu'eux. » L'idée qu'on se faisait des Raïs ne pouvait être meilleure, vu les préjugés de race et de religion qui guidaient les plumes de l'époque. On a souvent reproché à ces soldats leur cruauté et leur férocité. Ils s'accaparaient, disait-on, les vaisseaux de guerre chrétiens, s'emparaient des bateaux de commerce<sup>[33]</sup>, brûlaient et pillaient les villes maritimes et ravageaient les côtes sans pitié<sup>[34]</sup>.

De nombreux documents d'archives nous donnent une opinion diamétralement opposée à celles répandues sur les marins et la marine d'Alger. Les Raïs savaient comprendre, aimer, aider, sauver dans le péril, défendre le faible. Ils avaient le sens de l'honneur, de la générosité et de l'hospitalité.

**a) L'assistance aux navires amis :** Une information datée du 23 février 1630, fait état en l'Amirauté de Marseille « de bons traitements que les corsaires de Barbarie font aux Français<sup>[35]</sup>. » Le Chevalier d'Arvieux, dans ses mémoires, rapporte que : « Le 11 janvier 1676, le vaisseau du corsaire Samson et celui de Mezzo Morto revinrent de Marseille. Ils y avaient escorté le bâtiment du capitaine David et un autre navire marchand qui venaient de Syrie, très richement chargés et qui, de crainte de tomber entre les mains des corsaires espagnols, s'étaient accommodés avec ces deux Algériens pour les convoier. Les Magistrats de Marseille avaient très bien reçu ces corsaires [...] leur avaient donné les provisions dont ils avaient besoin pour le retour. Le Chevalier d'Arvieux en a parlé dans ses Mémoires malgré sa haine des « Barbaresques. »

Une autre fois, un vaisseau français, parti dans la nuit du 28 août 1698 de Marseille pour rejoindre le Havre, périt à mi-chemin entre Carthagène et Oran et « hors d'aucune vue de terre. » La surcharge avait causé sa perte. Il s'était brisé d'un coup et l'équipage disparut dans les flots. Six personnes seulement, trouvées à demi-mortes, par un brigantin algérien, les ramena à Alger, dans un état pitoyable. Le Consul de France les réclama et obtint satisfaction sur le champ. « Il est à remarquer qu'un bateau espagnol traversant d'Oran en Espagne les a trouvés sur l'eau et, leur ayant préféré quelques barriques d'huile ou autres, les a abandonnés<sup>[36]</sup>. » Le Ministre Pontchartrain disait, un jour, à MM. Les Echevins de Marseille que « Sa Majesté a approuvé la disposition que vous avez fait(e) de concert avec le sieur Durand pour récompenser les Raïs d'Alger qui ont contribué à la sûreté du retour du Levant de plusieurs bâtiments de Marseille<sup>[37]</sup>. »

Le 5 septembre 1705, on apprenait que la baraque « Saint- Hilaire » armée en guerre et commandée par M.Dugay De Perinet, Enseigne des vaisseaux du Roi... se réfugia au mouillage de Cherchell « pour éviter deux navires ennemis. »

L'assistance aux navires en difficulté ou aux équipages menacés devint une coutume inviolable.

Le navire « Le Triomphant, » capitaine Jérôme Michel de Marseille, périt à Ténès, le 29 octobre 1727. Un marabout accompagna les marins éprouvés jusqu'à Cherchell, par mer, et de là, une escorte de Spahis les conduisit à Alger<sup>[38]</sup>. La même année, le vaisseau « La Fortune » capitaine Maillet de Marseille, fit côte à Jijel. Il remit à 'Umar Rais des présents, « attendu les francs services qu'il a rendus au dit équipage à Jijel. »

Français et Anglais pouvaient vendre le produit de leurs prises à Alger, ou dans les autres villes du littoral. Leurs navires opéraient quelques fois même à partir des côtes de la Régence. Les Rais n'y voyaient pas une concurrence et offraient, généreusement, leurs services à ceux qui les sollicitaient.

Le vaisseau « le Mercure » armé en guerre et commandé par Annet Caisel de Toulon, captura en décembre 1706, le navire anglais « la Frégate Bonaventure, » de trois cents tonneaux et de vingt-quatre canons, capitaine Thomas Comb de Londres, équipé de quarante hommes et portant quatre-vingt passagers portugais ainsi qu'un chargement d'huile, câpres et tartare. La prise fut laissée à Alger par une tempête du N-NE. Le 18 février 1707, le consul se rendit pour prescrire les mesures nécessaires à bord du dit navire. Le 31 mars suivant, un équipage de trente et un hommes vint chercher ce navire et « pour reconnaître les services que le capitaine du port avait rendu(s) au dit vaisseau, pendant son séjour, le consul fit débarquer une jarre d'huile pour l'en gratifier<sup>[39]</sup>. »

Le Consul Lemaire notait dans son Journal, le récit suivant : « J'ai été informé par plusieurs esclaves chrétiens embarqués sur l'escadre des vaisseaux de la Régence, que les Rais de ces vaisseaux ont parfaitement bien traité tous les capitaines français qu'ils ont rencontrés sur leur route, qu'ils leur ont offert, généralement, de leur fournir des provisions et toutes les autres choses qui pouvaient leur manquer, qu'ils ont eu la considération de ne point communiquer avec ceux qui les ont prié de cette grâce et que, bien loin d'exiger de force le moindre présent, ils ont constamment refusé les petits régals que ces capitaines leur offraient volontairement, objectant qu'ils voulaient éviter tout sujet de reproche<sup>[40]</sup>. »

La grandeur d'âme se révéla lors d'un incident en mer entre Algériens et Français. Le consul nous en parle : « J'ai su aussi que l'Amiral (d'Alger) ayant approché sur la côte du Portugal, un vaisseau français de dix-huit canons, qui se préparait à se battre, avait observé tous les ménagements possibles pour n'en pas venir à cette extrémité, que le capitaine français ayant bien voulu, à la fin, se résoudre à parlementer, s'était rendu dans le vaisseau algérien avec un air de hauteur qui avait fort irrité la milice, qu'il avait déclaré, en y entrant, de n'avoir point de passeport, mais qu'il était muni seulement d'une patente du Roi et que, nonobstant tout cela, 'Ali Rais l'avait reçu fort poliment, lui avait présenté le chocolat et l'avait renvoyé sans vouloir même examiner aucun de ses papiers. »

Cinq chébecs algériens, sous les ordres de Hadj Mûsâ, ayant rencontré une quarantaine de bâtiments français, venant des îles et de l'Océan, et se dirigeant vers Marseille, furent dispensés de la visite « afin de leur éviter la quarantaine<sup>[41]</sup>, » ménagements auxquels il n'est pas obligé par les traités. Il mérite, en effet, quelques marques de reconnaissance qui l'engageront, probablement, à les continuer<sup>[42]</sup>. »

Le drame du vaisseau français « la Modeste » qui donna à un Rais l'occasion de montrer son dévouement et sa bonté, mérite d'être rapporté ici.

Le vaisseau commandé par le capitaine Gaillet, de Marseille, partit de cette ville pour le Cap, avec marchandises et passagers des deux sexes mais périt en mer, incendié par la foudre. Il n'y eut que quatre survivants, dont une femme et un mousse de douze ans. Recueillis par un Rais algérien, à trente milles environ du Détroit de Gibraltar, ils furent ramenés à Alger. Devant le Consul Vallière, les rescapés firent la déposition suivante : « Le feu qui sortait des écoutes ne permit pas d'approcher de la chaloupe [...] on aurait mis les deux canots à la mer, mais ils auraient tout de suite coulé bas [...] lors, ne pouvant plus tenir sur le bâtiment, tout le monde aurait abandonné, les uns s'attachant au grand mât, les autres au beaupré [...] Les déclarants ont flotté sur le beaupré pendant six jours, n'ayant ni hardes, ni aliments et ne subsistant que de leur urine et d'un peu d'eau de mer. De quinze personnes qu'ils étaient sur le dit beaupré, dix ont péri successivement, le sixième jour, ils ont aperçu, vers les cinq heures du soir, une galiote venant à eux [...] Les déclarants ayant crié qu'ils étaient Français, le Rais qui s'est trouvé Algérien, les reçut dans sa galiote au nombre de cinq, dont un nommé Baillot y serait mort deux jours après, malgré tous les secours que le Rais lui aurait donnés, ainsi qu'aux déclarants ; ceux-ci ayant dit au Rais dès qu'ils ont été sur sa galiote, qu'il pourrait y avoir encore du monde en vie sur le grand mât ou les autres débris, le dit Rais aurait eu la charité de parcourir la rame les environs et n'y aurait trouvé que le grand mât [...] mais sans qui que ce fut [...] (les survivants) ont été bien traités à bord de la galiote ; le Rais a témoigné beaucoup de regret de n'avoir pu sauver tout l'équipage<sup>[43]</sup>. »

Dans une de ses lettres, le Consul ajoutait à la satisfaction ressentie, un hommage aussi grand que les gestes des Algériens : « le Rais, dit-il, qui a sauvé nos quatre disgraciés, ne pouvait mieux en user que de me les renvoyer<sup>[44]</sup>. »

**b) L'aide aux victimes du sort.** Nous sommes au mois d'août 1683. La flotte française bombarde copieusement la capitale, pour la seconde fois. Le chevalier de Choiseul Grandpre est capturé. Il est menacé d'être attaché au canon si le bombardement ne s'arrête pas. La menace est sérieuse et sur le point d'être exécutée. Un Rais s'interpose car il a été libéré, sans rançon, par le chevalier de Lhery<sup>[45]</sup>.

En mai 1706, trois prêtres, originaires de Gênes, sont condamnés à être brûlés vifs à Alger. En effet, « Les Génois détiennent et maltraitent les Algériens, esclaves chez eux. Alors que le feu est allumé, et les victimes léchés par les flammes, au milieu d'une foule déchaînée, un Rais intervient et reçoit un dangereux coup pour avoir voulu mettre à couvert les malheureux prêtres. Nonobstant ce coup, il poursuit ses efforts, entre dans la ville, y glisse les trois condamnés dans la Fonderie de Bâb al-Wâd, en défend l'entrée contre la multitude, aidé par un autre Rais, animé d'un zèle semblable et qui reçoit, lui aussi, plusieurs coups [...] Les trois hommes d'Eglise viennent d'échapper au supplice du feu<sup>[46]</sup>. »





Kheyr ad-Din Barbarossa

[1] Hugo (V), Odes et Ballades, *œuvres complètes*, 3ème livre, t I, p. 48.

[2] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, T. 13, Alger, 1720.

[3] *Lettre au Ministre de la Marine*, 12 avril 1671.

[4] Cité par Délabré, *Tourville et la marine de son temps*, p. 267.

[5] Dan cour, *Relation de Voyage*, C.T., 1977, p. 317.

[6] Husayn Ritli (de Crète) - 'Umar Rodelsi (de Rhodes) - 'Ali Chamaout (d'Albanie) - Muhammad Iskandarun (d'Alexandrette).

[7] La Corse sera cédée à la France en 1768.

[8] Emerit, *Essai...* C.T. 11/1955. p. 363.

[9] Nicolay (Nicolas de), *Les Quatre Premiers livres de Navigations Orientales*, cité par Turbet-Delof, *L'Afrique Barbaresque*, p. 133. Haëdo affirme qu'il n'est pas une seule nation de la Chrétienté n'ait foumi à Alger son contingent de renégats. Top. R.A., 1870, p. 419.

[10] Aranda, *Relation*, p. 160.

[11] Dan, *Histoire...* pp. 313-314 - A la même époque, il y avait à Tunis, trois à quatre mille convertis et six à sept cents femmes ; à Salé : trois cents et à Tripoli, environ cent,

[12] Turbet Delof, *L'Afrique Barbaresque*, p ; 175, n. 15. *Bibliographie Critique*, p ; 211.

[13] Turbet-Delof, *L'Afrique Barbaresque*, p ; 133.

[14] Cité par Turbet-Delof, B.C. n° 56.

[15] Millot (Stan), *L'Afrique du Nord illustrée*, 1926.

[16] Héralut (R.P.), *Continuation...* R.O.M.M. 1/1975, p. 59. Un chirurgien parisien « prit le turban par admiration pour le système de gouvernement des Turcs » nous confie René Du Chastelet des Boys, *L'Odyssée ou Diversité...* p. 13, voir Turbet-Delof, *Bibliographie Critique*, p. 174.

[17] « *La Marine des Puissances Barbaresques*, » Bull. de la Soc. De Géog. de Paris, 1971, p. 208 – D'autre part, les renégats repentis étaient rares. Saint Vincent de Paul montra, un jour, avec grand bruit « un renégat évadé pour venir en France se réconcilier avec l'Eglise. » L'histoire ne dit pas s'il put en montrer un second.

[18] Si Brantôme (Pierre Bourdelle) a bien connu « la Barbarie » pour avoir écumé ses côtes, et s'il envisagea de se faire musulman, il n'a jamais été le confident du grand Beylerbey d'Alger

[19] Turbet Delof, *Presse Périodique Française*, p. 149.

[20] Le plus ancien Raïs recevait ce titre mais il ne naviguait plus.

[21] Occupé après 1830 par le contre-amiral, commandant la marine en Algérie.

[22] Hamdân Khûdja, « Al Mir'ât, » p. 117.

[23] A.C.C.M. Série J 1364, Lettre du 12 février 1751.

[24] *Mémoire* publié par L.Chaillou, p. 41. On rappellera que ces mauvais marins sont arrivés en Islande !

[25] Devoulx, R. A. 1869, p. 385 (Peut-être parce qu'ils ne lisaient pas les passeports rédigés en français ?)

[26] *Esquisse...* p. 53.

[27] Profès : qui a fait des vœux dans un ordre religieux

[28] Renaud (Félix), *La Provence et l'Ordre de Malte*, p. 34

[29] Ugo Tucci, « Sur les pratiques vénitienes de la navigation au XVIème siècle. » A.F.S.C. 1963, pp. 72-82.

[30] Boyer (P), « *Navigation et gens de mer français à Alger a la fin du XVIIème siècle.* » Revue. Navigation et gens de mer en Méditerranée. Cahier n°3, Paris. 19X0. pp 84-92

[31] *Histoire des Etats Barbaresques*, p. 83.

[32] Tchitchagof, *Mémoires...* cité par Douin, *La Méditerranée de 1803 à 1805*, p. 221.

[33] « Bateaux de commerce, » notion bien vague à l'époque où ces unités étaient années. Navires de guerre et navires de commerce se ressemblaient à s'y méprendre. Une barque de mille quintaux (66 tonneaux) portait deux canons, quatorze pierriers et seize mousquetons. Un vaisseau de cent tonneaux avait quatre canons (A.O.M. I A A 4 F° 100 et 211).

[34] Comment procédaient les autres corsaires pourrion se demander ? Certes, les méthodes nous paraissent fort barbares mais la guerre se faisait ainsi.

[35] A. N. Manne, série B7/49, p. 137 et 288.

[36] De Grammont, *Correspondance des Consuls...* p. 58 (Lettre à MM. Les Echevins de Marseille, 27 septembre 1698).

[37] A.C.C.M. Série B 78 (22.10.1704)

[38] Devoulx, R.A., 1871, pp. 345-346.

[39] Devoulx, « Quelques Tempêtes, » R.A., 1871, p. 344.

[40] A.C.C.M. Série J 1364, année 1751.

[41] A.C.C.M. Série J 1364, Lettre du 22 décembre 1752.

[42] A.C.C.M. Série J 1364, Lettre du 17 février 1753.

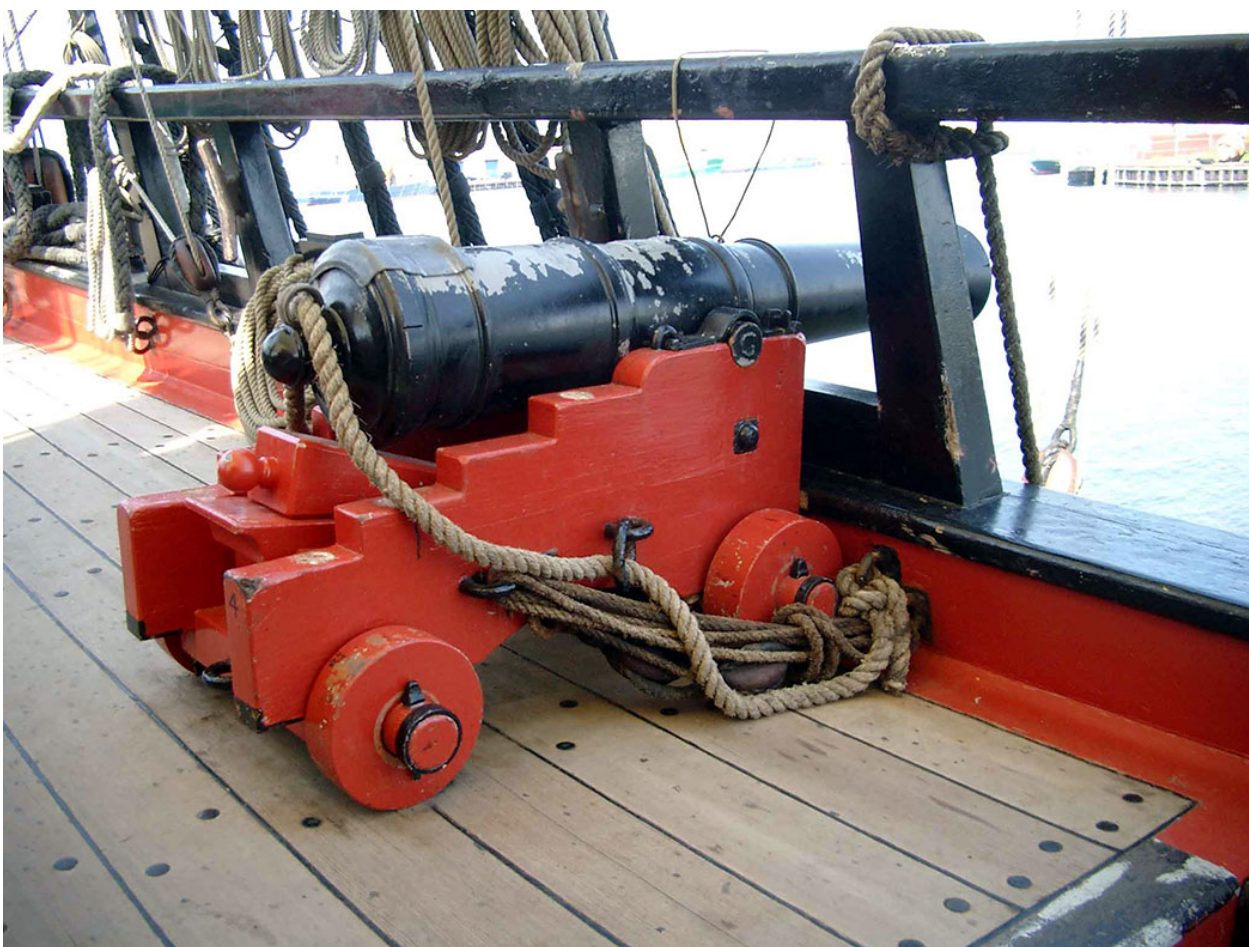
[43] A.G.G.A. Série A I A 75-1370. P.V. pris par A. Vallière, à Alger, le 29 septembre 1766.

[44] A.C.C.M. Série J 1369, Lettre du 30 septembre.

[45] « ...comme on allait mettre le feu, le capitaine de La Caravelle que M. le Chevalier de l'Hery avait pris, se mit sur le canon disant qu'il voulait mourir ou ma grâce que l'on lui accorda. » Lettre de Choiseul à Seigneley. Malgré cette preuve, plusieurs historiens émettent des doutes sur la générosité des Algériens. Devoux croit « les Algériens incapables d'un tel élan. » (R.A., 1872, pp. 161-162). De Grammont prétend que cette affaire est « douteuse. » Histoire... p. 253.

Millot appuie la thèse du Turc reconnaissant, (R.A., 1920, pp. 294-296).

[46] Philemon De La Motte, *Voyages pour la Rédemption...* pp. 58-59.



Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.