

al futuhat

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

Al-Moujahidine Bahri



Chapitre Vingt-Quatre

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.

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 Argentaï 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.

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 Rais: « 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, 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 Rais 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 XVIème 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 goélette, entrant au port d'Alger, jeta l'ancre à l'intérieur de la rade suivant 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. Écoutons 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 goélette qui était dans le golfe, leva l'ancre et se joint à eux. Le lendemain, une lettre 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^[18]. »

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 « St 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 contrepartie de la bonne harmonie avec Alger, se demandaient comment honorer leurs engagements. Des consuls en poste ici pouvaient-ils recevoir les plis habituels ?

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 'Annāba^[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 Rais 'Alî al-Feloujî, 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 canoniers furent requis de passer la nuit dans les forteresses pour faire face à toute éventualité^[24].

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 Ravoir 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.

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 goélette 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.

Les Rais 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-goélette 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 goélette « la Cigogne » est en route pour aller à Tunis, seconder « la Marie Thérèse. » 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 an-Nabawī.

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 Vizir.

« 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 rabī 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 canonèrent la corvette, le brick eut à se défendre contre d'autres unités...

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 manœuvre 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 habileté supérieure. C'était une goélette commandée par le Rais 'Umar (qui) eut l'adresse de couper le vent aux Français après qu'il fonda sur leur goélette 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 goélette 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 parvenues de Tunis et des pays chrétiens, il signale, au sujet de l'ennemi, qu'un des 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 Rais, 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'œuvre 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 « 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 convoyer 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 Rais 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 Rais, 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'Amitié » 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 Joseph. » La première prise fut conduite à Tétouan, la seconde à Larache (al'arâ'ich). Les bricks étaient richement chargés^[52]. Un mois après, « le Solitaire » et « l'Adèle » tombèrent à leur tour tout près de Palma. Conduits dans ce port, ils furent déclarés de bonne prise par les autorités espagnoles.

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 Gâte, 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'Euphigénie » 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'Euphigénie » 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 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 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 maigre. 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 abondant de Gibraltar ou des bâtiments italiens venant de Livourne^[65].

Du côté de la mer, les choses se dégradaient 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.

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 Gênova 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'Euphigénie » 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].

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 az-Zahhâr affirme que le Pacha (Dey) ordonna à Wakîl 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 bombarda^[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 : Wakîl 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. Ecoutez 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 « Pïlorus » 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. »

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 Kabir 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 Rais 'Alf al-Fellouji, venant d'Alger, parvint à ce port malgré le blocus décrété par les Français. L'artillerie de la ville n'était pas entretenue. Le Rais s'en chargea alors que cette besogne incombait d'habitude « au canonier 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.

[1] Sur le blocus : Rozet et Carette, *L'Algérie*, p. 28 ; Mercier (E), *Histoire de l'Afrique septentrionale*, III, 526-532 ; Granmont, *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 algériens 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. Af.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 gais. » (*Histoire*, p. 24).

[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 Míaule de Portugal avait fait tirer sur les vaisseaux français « sans que jamais on eut songé à amener 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.46 141, 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 exigeant 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.Af.Etr. *Mémoires et Documents*, (1825-1830), t. 11.

[10] Voir l'article IV du traité franco-algérien du 7 septembre 1719.

[11] A.C.C.M. Soie 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).

[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*, 111, 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 déclara que « les ports de la Régence ont été déclarés en état de blocus et que toute communication avec ces ports se trouve interdite. » Entrepris en mars, la tentative fut levée le 26 juillet, sans résultat.

[17] Lettre du Dey au Grand Vizir à Istanbul, 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.

[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 régissent, 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] Zahhâr, op. cit., p. 163.

[25] En août 1827, le Raïs 'Alî al-Buzari'i, monté sur un chébec, amena 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-Miyûrî, qui venant de Tunis, ramena une prise dont le produit était de 39 142 rias (29 356 francs). (Devoulx, *Régistre*, 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 convoier 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.

[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.

[34] A.C.C.M. Série MR 46 1 41

[35] A.C.C.M. Série MR 46 141, 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 az-Zahhâr, témoin oculaire des combats, reste étonnamment concis (*Mudhakkirât*, pp. 163-164).

[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 :

Devoulx : - 1 frégate (al Tulûniva) 50 canons.

- 1 corvette (al Fasiya) 40 canons.

- 1 corvette (Muchar Tawfiq) 36 canons.

- 1 corvette (qâra) 24 canons.

- 1 polacre à 3 mâts, 20 canons.

- 1 brick (ni'mat al Hudâ) 16 canons.

- 1 goélette (fatiya) 16 canons.

- 1 goélette (al Mansûr) 24 canons.

- 1 goélette (Thawriya) 12 canons.

- 1 goélette 14 canons. (R.A., 1869, p. 420).

Nettement : - 1 grande frégate portant des canons de 38

- 4 corvettes de 20 à 24 canons de 18

- 6 bricks ou goélettes 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.

[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 fut, 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).

[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 goélette.

[47] Nettement prétend qu'après l'engagement du 4 août, commençant près de 3 années d'immobilité. Devoulx 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.

[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 amé 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 déperissement en fit tomber le prix.

[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.

[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.

[63] *L'Algérie pittoresque*, II, p. 11.

[64] Zahhâr, seul, exprime le mécontentement des soldats qui, exténués par « l'effort foumi, » souhaitaient 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.

[67] Klein, *Feuillets*, VI (1913), p. 101.

[68] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, t. 11 (1825-1830).

[69] « L'Euphigénie » 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)

[71] Le vaisseau essaya 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

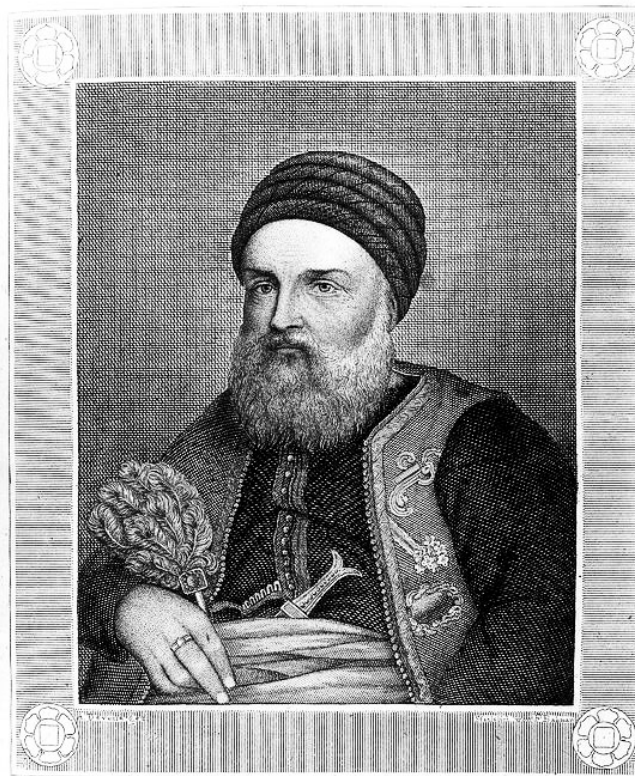
[73] Zahhar, *Mudhakkirât*, p. 167.

[74] Hamdân Khûdja, *al-Mir'ât*, p. 184.i « Mais, ajoute-t-il, le maître est responsable des fautes de son serviteur. »
إن السيد المسؤول عن أخطاء مخدمه.

[75] Feraud, R. A., 1873, p. 426.

[76] Le Dey fut bémé 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.



HUSSEIN PASCHA
der letzte
DEY VON ALGER