

al futuhat

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

Al-Moujahidine Bahri



Chapitre Vingt-Cinq

LA FIN

Sazié Léon avait écrit dans « L'Algérie » du 18 juillet 1830, un surprenant article sur le sort de la marine d'Alger.

« Alger pris, dit-il, la redoutable flotte barbaresque ne se réfugia ni en Tunisie, ni en Egypte ni au Maroc. Il n'y eut pas un combat naval, pas le plus petit coup de main maritime parce que la flotte barbaresque qui, pendant tant de siècles avait fait trembler le monde, on ne la trouva nulle part [...] On ne parla pas de bateaux dans les traités d'Alger^[1] et la guerre avec cette puissance maritime se fit dans les montagnes [...] Alger pris, tous les pirates qui montaient dans les vaisseaux barbaresques crurent prudent de descendre à terre afin de se fondre et vivre tranquillement à terre...»

L'auteur manquait, visiblement, d'informations. La marine ne s'était pas évaporée. Les tristes restes de Navarin se retirèrent en Egypte. Les bâtiments bloqués au port y demeurèrent jusqu'à l'entrée du conquérant à Alger.

1- L'après Navarin.

Au lendemain de la terrible bataille, il ne restait de l'escadre algérienne qu'une dizaine de bâtiments. Ils se retirèrent, non sans difficulté, de la zone des combats. Ils étaient en si mauvais état qu'ils ne purent regagner les ports de la Régence. Ils furent, çà et là, attaqués par les pirates grecs qui coulèrent quelques unités.

Une frégate « Miftâh al-Jihâd » de 62 canons et une corvette, « Nefar Iskandar » de 40 se réfugièrent à Alexandrie. La marine française qui avait procédé au blocus d'Alger, surveillait attentivement les deux unités à l'autre bout de la Méditerranée. Dans une note au Commissaire de la Marine à Toulon, le consul de France à Malte se dit « chargé par le contre-amiral de Rigny de faire connaître à Marseille qu'il tient bloquées à Alexandrie, la frégate et la corvette algériennes et qu'elles seront immédiatement attaquées si elles sortent de ce port et si elles quittent le pavillon du Grand Seigneur^[2]. »

Cependant, les choses ne pouvaient durer ainsi : une frégate française se trouvait retenue en permanence devant le port égyptien pour bloquer les deux navires algériens dont on ne savait, au demeurant, que faire.

Rais Effendi proposa de les faire conduire à Constantinople.

« Cette solution, disait Polignac à Guillemot, avait l'avantage de rendre disponibles celles de nos frégates qui étaient employées à ce service, sans que les deux bâtiments algériens dont il s'agit fussent rendus à la liberté pour nous nuire. Cependant, dans la situation actuelle de l'affaire, il serait plus avantageux que Méhemmet 'Alî ait retenu ces bâtiments et j'espère qu'il aura pris ce parti^[3]. »

Mais ni le *Khédive*, ni le contre-amiral ne supportaient cette longue et coûteuse surveillance.

Ecrivant du Caire à Polignac, Minaut, tout en relatant une conversation avec le vice-Roi disait : « ...nous en sommes venus aux deux bâtiments algériens, depuis si longtemps surveillés par une frégate du Roi, ce qui étonne toujours Méhemmet 'Alî qui voudrait qu'on s'en rapportât à sa parole. M. le Ministre de la Marine, M. l'Ambassadeur et M. l'Amiral ont bien voulu approuver ce que nous avons dit et fait à ce sujet, le commandant de la station et moi, lors du départ de l'escadre turque. M. de Rigny paraît désirer que l'on trouve le moyen de se délivrer d'une surveillance gênante et qui paralyse une frégate du Roi. »

Minaut proposait d'engager le vice-roi à prendre possession, pour son propre compte de la frégate et de la corvette algérienne dont il ne ferait pas de difficulté de regarder les Français comme les maîtres^[4]. Ainsi, on espérait rendre disponible le navire «la Constance. »

Une telle surveillance et une telle correspondance laissent croire que les deux unités avaient quelque valeur. D'après Minaut, la corvette était d'une importance modeste, mais la frégate, d'origine portugaise, était encore, en 1830, bonne et pouvait servir comme transport.

Cependant, si les deux bâtiments préoccupaient beaucoup de monde, leurs équipages (six cents hommes) intéressaient davantage. Méhemmet 'Alî voulait se doter d'une marine puissante mais il manquait de bras dans son arsenal. Ibrâhîm Pacha pensait réquisitionner et utiliser ces matelots « pour gagner l'hospitalité et le pain qu'on leur donnait. »

Par contre, les desseins de la mission française se limitaient à un seul homme : le Rais algérien Mustapha Captan. ..

Il commandait les deux bâtiments retenus. « Homme d'un caractère doux et bienveillant [...] jouit ici (en Egypte) de l'estime et de l'amitié de tous ceux, Français et étrangers, qui le connaissent. Les officiers de marine en ont toujours fait l'éloge avec une rare unanimité^[5]. »

La France voulait utiliser le prestigieux officier pour gagner la difficile guerre qu'elle menait afin d'abattre la Régence. Mais Mustapha se déroba. Ecoutez Huder : « ...les terreurs se sont emparées de lui, il craint la trahison des siens par suite, le massacre de sa famille à Alger ; il m'offrit de me donner un homme de confiance qui, non moins que lui, pourrait nous servir utilement ; j'ai insisté sur mes premières propositions parce que Mustapha, homme considéré à Alger, pourrait par la clientèle qu'il y possède, nous rendre un genre de service qui ne sont au pouvoir d'aucun des individus qu'il me serait possible de déterminer à nous suivre. C'est ce même Mustapha qui, naguère, avait proposé d'aller à Alger pour accommoder nos différends avec le Dey. Le vice-roi avait offert ce moyen au consul. Un sauf-conduit lui fut refusé. Mustapha connaît parfaitement sa patrie adoptive et les différents ressorts à faire agir dans l'intérieur pour procurer des facilités à notre armée »

D'après Huder, Mustapha, sans dire oui, se proposa d'envoyer son fils par Tunis afin de faire sortir sa famille. Et l'envoyé français avait toujours l'espoir de retourner avec lui à Toulon^[6].

Les documents d'archives que nous avons pu consulter ne soufflent mot de Mustapha après les démarches pressantes d'Huder. On ne sait rien, non plus, du sort réservé à l'équipage, toujours retenu à Alexandrie. Certains affirment que les deux bâtiments y étaient encore après 1830 et « qu'ils furent vendus pour permettre à leurs équipages de survivre^[7]. »



Si telle était la fin d'une escadre qui fut envoyée pour guerroyer aux côtés du Sultan, quel fut le sort de la marine bloquée dans le port d'Alger depuis 1827 ?

Gentil de Bussy posa la question suivante à Bensamoun, gérant du consulat de Toscane et résident à Alger depuis vingt ans : « En quoi consistait, avant le blocus, la marine militaire du Dey ? »
« La marine militaire du Dey, répondit le Juif, consistait en treize corsaires ou bâtiments armés que la conquête fit tomber au pouvoir de la France^[8], en un vaisseau rasé et une corvette qui, depuis quelques années, étaient à Alexandrie au service de Muhammad Ali^[9].

2 - Le sort de la flotte.

Le 5 juillet 1830, les unités qui n'ont pu, ni se défendre ni s'échapper ou se saborder, furent saisies par le vainqueur. Le port était alors encombré par les bâtiments algériens grands et petits « bons ou mauvais^[10]. »

Une lettre de l'amiral Duperré au Ministère de la Marine et des Colonies, adressée de la baie d'Alger le 9 juillet, dresse l'inventaire des derniers locataires du port :

« Nous avons trouvé, dit-il, dans le port d'Alger :

- 1 vieille frégate désarmée,
- 1 vieille corvette,
- 4 bricks de 10 canons
- 1 goélette brick,
- 4 felouques,
- 30 bateaux plats armés d'un canon,
- 1 frégate sur le chantier,
- 2 goélettes préparées pour brûlots.

« Demain, une commission procédera à leur visite. Je crois qu'à l'exception des bricks et des goélettes, tout le reste sera à condamner. Il serait d'ailleurs impossible de trouver dans les grands magasins, leur matériel d'armement, tant est grand le désordre. »

L'amiral désigna le capitaine de frégate Dellofre pour diriger le port. Il les fit seconder par des officiers. Commençaient les visites et les inventaires^[11].

Trois cas étaient envisagés :

a) Les transformations :

Les bateaux plats, démontés de l'artillerie, seront convertis en bateaux de servitude.

b) Les démolitions :

Ceux, impropres au service, furent alors jetés à la côte sur ordre de Duperré. Ils consistaient en une frégate, une corvette, un brick (en bon état) et deux curmolles. Le tout fut démolé et réduit en bois de chauffage.

Le sort d'une unité est relaté par le Baron de Juchérian de Saint Denis :

Une frégate algérienne échouée près de la côte, au-dessous du Fort Bâb al Azzûn fut incendiée par des mains malveillantes. Comme les débris de ce bâtiment pouvaient donner une certaine quantité de bois et qu'il existait, tout près, une corvette et deux maries salopes qui avaient la même destination, la troisième division fut chargée d'établir un poste, près du rivage, dans le voisinage des navires échoués « dans le but formel de les garantir de l'incendie. » Le bois provenant de ces bâtiments était destiné au chauffage des troupes^[12].

c) Navires « bons pour le service » :

Au nombre de huit, ils se composaient ainsi : 2 corvettes, 2 brick-goélette, 3 goélettes et un chébec.

Deux mois après, ils furent armés et envoyés à Toulon. Dans une lettre au Ministre de la Marine, le 18 septembre 1830 le général Chef d'Etat-major Général donnait certains détails sur ces unités^[13].

Type :	Nom porté :	Nom proposé :
Corvette de 22	Fath al Islâm	La Cassuba
Corvette de 14	Dj airain	La Torre Chica
Brick-Goélette de 14	Nimeti Khouda	SidiFerruch
Brick-Goélette de 16	Mudjeres	Le Pescado
Goélette de 12	Tougarda	L'Oran
Goélette de 12	Sureûna	La Bôna
Goélette de 8	Chaini Derya	Le Mars el Kebir
Chébec de 8	Majorce	Le Boberach

Ainsi la marine algérienne qui égalait voici deux siècles, celles des premiers Etats maritimes de l'Occident, n'était plus, en cet été de 1830, que l'ombre d'elle-même.

Cependant cette marine resta jusqu'à la chute ancrée dans le cœur des dirigeants. L'intendant Pichon rapporte une émouvante préoccupation de Dey Husayn : « Lorsque Husayn Pacha, dit-il, prit congé du général De Bourmont [le 5 juillet 1830], il lui annonça qu'il ne laissait qu'une seule dette. Il avait ordonné, à Gênes, par l'intermédiaire d'un de ses sujets, Ben Mrabet, la construction d'un chébec, qui est arrivé tout neuf dans le port après la conquête. Le Dey pria M. de Bourmont d'acquitter cette dette, montant à 60 ou 70.000 francs, et de ne pas permettre que Ben Mrabet en fut ruiné... Le général promit... Cependant, nonobstant cette promesse, le chébec, qui pourrit dans le port, n'a point encore été payé^[14]. »

d) Le sort des Raïs :

Nous avons suivi la triste fin d'une flotte détruite de plusieurs manières. Et les hommes ? Les vaillants capitaines ? se demande-t-on ?

Les janissaires, au lendemain du 5 juillet 1830, furent embarqués et renvoyés en Turquie. Les Raïs se dispersèrent à travers les villes et villages de la Régence.

Un de ces derniers se fixa à Mostaganem. Ses prouesses et ses compétences nous sont décrites par le général Du Barrail.

« En juillet 1836, écrit-il, pour faire les 28 lieues de mer qui séparaient Oran de Mostaganem, il n'y avait pas d'autre moyen de communication entre les deux villes... Le courrier de quinzaine qui reliait Alger à Oran ne touchait jamais à Mostaganem et pour les communications avec ce dernier poste, l'administration militaire d'Oran nolisait des barques de pêche, conduites généralement par d'anciens marins de la flotte barbaresque par conséquent d'anciens corsaires.

Le patron qui nous reçut à bord s'appelait Réïs Kaddour. C'était un petit marin fort laid... au bras gauche estropié par une blessure reçue à l'abordage d'un vaisseau français. ».

Un drame survenu à l'avis à vapeur « le Brasier, » en janvier 1837, allait donner l'occasion à Raïs Kaddour de montrer sa valeur.

Le vaisseau amenait à Mostaganem l'aide de camp du Ministre de la Guerre, chargé d'une mission spéciale. Dès que l'envoyé fut à terre, le capitaine de l'avis voulut aller voir l'épave de la Salamandre. Le temps était splendide et la mer calme. A 10 heures du matin, « le Brasier » devint subitement immobile. Il donna sur le même bas fond que la Salamandre.

Toutes les tentatives pour dégager le navire furent vaines. On alléga, on porta des amarres à terre, on manoeuvra par ci, par là : Rien n'y fit.

On se rappela le savoir-faire de Raïs Kaddour. Il fut alors consulté par le commandant de la place, Du Barrail (père du général et futur Ministre de la Guerre).

Ecoutons le Raïs algérien : « Ce soir, au lever de la lune, il y aura de la brise et un peu de mer. Le navire flottera peut-être. »

Le capitaine du « le Brasier » se moqua de l'opinion du vieux loup de mer. « Allons donc, dit-il, le bateau talonnera et il sera perdu ! »

Qui avait raison ? Le commandant de la place nous le dit : « Au lever de la lune, la brise survint, la mer moutonna... et « le Brasier, » dégagé, partit sans même reprendre ce qu'il avait laissé à terre. On n'ébruita pas l'aventure ! »

Et à l'officier supérieur de conclure : « La science pratique du vieux pirate l'emporta cependant sur la science du capitaine.^[15] »

3 - La conquête d'Alger a-t-elle stoppé la course ?

Pour justifier l'expédition de 1830, que n'a-t-on parlé de piraterie, de fléau, de mal à extirper « de la racine ! » « Faire tomber Alger, disait-on, ce serait établir un frein contre celles des autres... qui s'obstineraient à ne pas reconnaître le droit des gens^[16] ? La Méditerranée sera délivrée du vagabondage maritime et la chrétienté n'aura plus à rougir, se plaisaient à répéter les forcenés de l'intervention militaire.

La conquête eut lieu et la marine d'Alger disparut, mais la course, en Méditerranée et dans l'Océan se ragaillardit. Les flottes européennes se mangeaient, le commerce international en souffrit, bateaux et équipages étaient enlevés. Les mêmes scènes qu'avant, avec nos Rais en moins.

Une lettre adressée par le Conseil Colonial de Saint Denis Bourboul, le 1er août 1841, aux membres de la Chambre de Commerce de Marseille, nous apprend que « sur proposition de M. Ulysse Chassagne, le Conseil Colonial de l'île a voté une adresse au Roi pour le supplier de profiter de l'état de paix pour provoquer un traité entre les puissances de l'Europe par lequel, on interdirait réciproquement en temps de guerre, la course maritime sur les propriétés particulières, ou au moins, qu'il fixerait des bases certaines et irrévocables pour les neutres^[17]. »

Si la course fut théoriquement abolie en 1856, on dénonçait encore en 1859, en Europe, les pratiques contraires « à l'inviolabilité de la personne et de la propriété. » Les nations qui faisaient une gloire de passer pour les avant-gardes de la civilisation, étaient les premières à violer le principe « du droit des gens. » La violence brutale sévissait en mer : destruction de navires de commerce, confiscation de cargaisons et emprisonnement des équipages étaient choses courantes. On réclamait encore, pour les commerçants et les amateurs, le droit à la sécurité, l'abolition de l'arbitraire des temps barbares^[18].

Entre 1860 et 1870, les Chambres de Commerce de France, de Hollande d'Espagne et d'Italie réclamaient, par de nombreuses requêtes un terme au pillage répandu en mer.

Mais l'usage de piller était si tenace qu'en 1870, on demandait encore d'abolir les captures en mer en temps de guerre ainsi que l'inviolabilité des biens privés. On chercha à introduire des règles nouvelles dans le Droit International. On attendait toujours la décision tendant à faire respecter, par les belligérants, la propriété privée et la liberté des personnes, la protection du personnel navigant, le navire et sa marchandise.

Une lettre du 12 août 1870, du Ministre des Affaires Etrangères faisait encore des réserves à ce sujet « et ne donnait pas satisfaction aux espérances conçues. »

Quarante ans après la conquête de la Régence et la mort de la marine, la course, dénoncée comme étant une spécialité de l'Algérie était encore une calamité et un fléau qui s'abattait sur l'Europe.

CONCLUSION

L'histoire mouvementée, mais combien passionnante, de la marine d'Alger se devait d'être entreprise, examinée en détail et écrite sans complaisance. Dans ce passé si riche et si glorieux, que d'éléments à faire ressortir, que d'erreurs volontaires ou non à faire disparaître et que de leçons à tirer et à méditer !

Grâce à de longues investigations dans les liasses poudreuses et les cartons rebutants des archives de France, cachant malicieusement des trésors qui font le bonheur de l'historien, nous avons tenté de reconstituer cette marine dans sa partie statique et sa partie dynamique, afin de pouvoir suivre et comprendre trois siècles d'une activité soutenue, de traditions dont il faut être fier aujourd'hui, d'efforts et de sacrifices qui permirent à cette arme de se tailler une place de choix dans la grande épopée de la Méditerranée.

On ne parlera plus d'une marine de bandits dans des chroniques effrayantes, ou des récits romanesques et des essais burlesques. On ne nous gavera plus de ces histoires monotones, faites de terreur et de soif d'argent, de cette piraterie, spécialité algérienne ! Le lecteur averti pourra récuser ces jugements, le plus souvent dictés par la passion.

La marine fut une arme redoutable, comme Alger fut une base avancée de tout un monde debout pour résister, riposter ou frapper. Expression d'une volonté peu commune, commandée par des hommes aux qualités exceptionnelles, la marine partit, dès le XVI^{ème} siècle, sans grands moyens, à l'assaut de la mer. Elle ne tarda point à s'y imposer par une influence grandissante et des victoires retentissantes. N'a-t-elle pas tenu tête à des monarques prestigieux et tenu en échec des marines de grands pays ? Ecole de l'honneur, du courage et du Jihâd dans l'Islâm d'hier, modèle d'organisation et d'abnégation, elle fut une des meilleures de son temps.

Dès le début de son histoire, elle sut réconcilier le Maghreb central avec les flots et mettre fin à son isolement dangereux. Marine de la religion, elle réussit à défendre, à libérer ou protéger « Dâr al-Islâm » contre les visées espagnoles et les appétits de leurs alliés. Marine de guerre, elle fut chaque fois présente, seule ou aux côtés des Ottomans, face aux escadres d'une chrétienté déchaînée. Arme offensive, elle parvint à faire trembler une Europe hostile, égoïste, étalant des richesses débordantes sur les routes maritimes alors que le commerce algérien était étouffé et le Maghreb, privé de moyens, digérait une grande crise. Aucune armée musulmane, même dans les temps de splendeur, ne sut, comme la marine d'Alger, fatiguer l'Occident et l'amener, par des traités et des tributs fabuleux à reconnaître la force et le mordant d'une telle organisation. Même dans les moments de déclin, cette marine possédait un pouvoir de fascination qui lui appartenait en propre et qu'elle exerça jusqu'au dernier jour de son existence.

Une marine qui sut donner au pays un poids et un prestige dans le concert des nations, les moyens d'une politique extérieure indépendante, ne pouvait être l'instrument « d'une poignée de brigands » ni Alger, « un simple refuge de fuyards émigrés d'Europe ! »

On a dit qu'Alger était fille de la mer. On peut ajouter que cette fille avait été élevée par les marins de la Régence. Grâce aux activités intenses de la flotte et à l'intérêt que celle-ci avait suscité outre Méditerranée, la République, si originale, fondée par Khayr ad-Dîn, ne fut pas oubliée dans une crique de l'Histoire.

Les Rais et leurs hommes ne furent ni des démons, ni des voleurs, ni des sans foi ni loi. Que de témoignages, cités dans ce travail, soutiennent le contraire de ce qui fut rabâché durant des siècles ! Certes, le monde qui a défilé devant nous était bien étrange, brutal, violent, dramatique, mais la grande famille méditerranéenne était faite ainsi. Les défauts et les qualités des uns se trouvaient chez tous les autres.

Les Rais étaient des soldats au service des causes de l'Islâm et d'un idéal conforme à leurs convictions religieuses, n'en déplaise à certains historiens qui, aveuglés par la haine, le fanatisme ou les préjugés, tenaient et tiennent encore à les traiter « d'écumeurs, courant les mers pour leur propre compte. » Ils n'étaient autres que des Moujâhidînes guerroyant sous la bannière du Prophète (Saluts et Bénédiction d'Allah sur lui). Si on comptait ailleurs des moines guerriers, on trouvait ici, des marins guerriers. Si la milice avait maintenu l'autorité de l'Etat au dedans, la Taïfa et ses marins la faisaient redouter à l'extérieur. L'époque dans laquelle ils vécurent leur fut favorable : elle ne restreignait pas l'énergie et ne tuait pas l'initiative. Aussi, malgré les difficultés et les échecs, ni la foi ni la combativité de ces gens ne fut entamée. L'entreprise se renouvelait sans cesse et fut, « comme ces fléaux qu'on ne parvint à comprimer sur un point que pour assister, plus loin, au spectacle imprévu de leurs nouveaux ravages. »

Ils eurent la vision nette des choses et le courage de les accomplir. Ils justifiaient la confiance placée en eux. Leurs nombreuses victoires avaient porté haut, très haut, le prestige de la Régence.

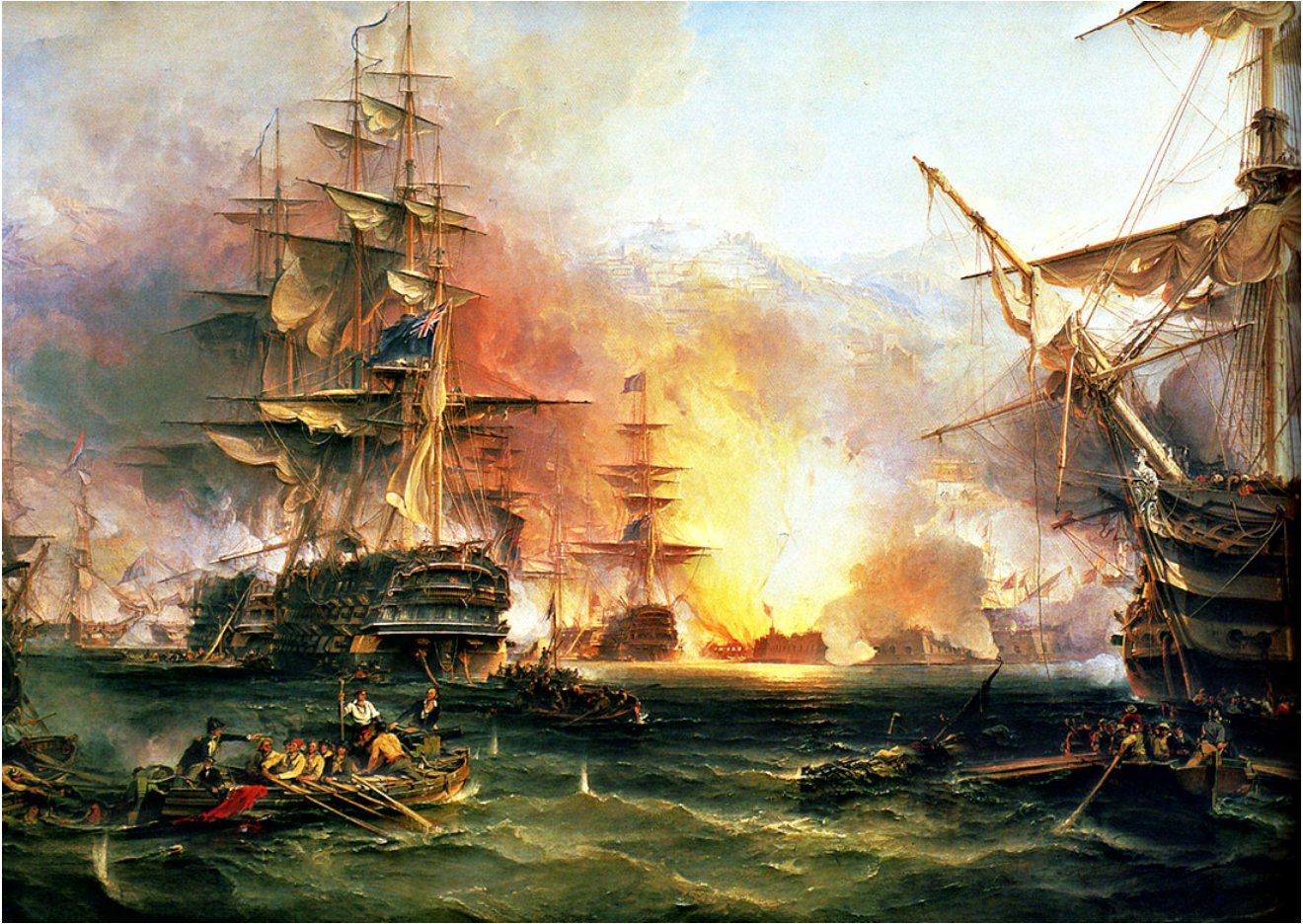
Cependant, sous le poids des difficultés intérieures et des complots extérieurs, et les obstacles devenant de plus en plus infranchissables, la marine, malgré de timides sursauts, disparut en 1830 de cette Méditerranée qui l'avait vu évoluer et qui fut le meilleur témoin de ses prouesses.

Elle constitue, pour nous, une riche source d'expérience. Ce passé qu'on vient d'évoquer laissera des traces. Les exemples de Khayr ad-Dîn, Mûrad Raïs, 'Uldj 'Alî, Hamidû et tant d'autres, restent à méditer. La bravoure, la patience devant l'adversité, la poursuite de la lutte au milieu des difficultés, le combat pour un idéal et pour la défense des terres et des valeurs islamiques avec des moyens modestes... Voilà la leçon léguée par les illustres marins.

« Le trident de Neptune est le sceptre du monde » dit le poète. Peut-on ne pas oublier que le peuple possesseur d'une marine peut prétendre, sinon à la domination universelle comme jadis, du moins au respect de ses voisins et de ses ennemis ? Une puissante armée navale fut, et reste encore, l'auxiliaire indispensable d'une indépendance politique et l'instrument qui peut élever de petites nations au niveau de prépondérance des forts.

Il a manqué à la marine d'Alger, les moyens modernes pour lui assurer une certaine combativité. L'instabilité politique et la rareté des ressources ont mis fin à une activité peu commune. Les Algériens étaient largement dépassés par les Européens. Aussi l'Amiral Barjot avait raison de dire : « Si les Barbaresques disposaient des moyens humains, matériels et financiers des Néerlandais et des Britanniques, ils seraient les maîtres de toutes les mers^[19]. »

Et « qui est maître de la mer a un grand pouvoir sur la terre » disait le chevalier de Razilly^[20].



GLOSSAIRE

A

Agrès : ensemble de ce qui concerne la mâture d'un navire, poulies, manœuvres, voiles, vergues, cordages etc...

Amarrer : attacher, lier une chose à une autre.

Apparax : ensemble des appareils d'équipements et de manœuvres d'un navire

Avanie : somme d'argent que les Deys réclamaient aux marchands des Echelles

B

Bàbord : côté gauche d'un navire quand on regarde de l'arrière vers l'avant

Bahr ar-Rûm : « Mers des Grecs, » désigne surtout la Méditerranée orientale où l'on pouvait rencontrer les flottes byzantines, puis la Mer Blanche, en général.

Dans l'Empire Ottoman, la Méditerranée était connue sous le nom d'« Ak Deniz » (mer blanche) d'où les noms persans de « bahri Safid » et « darya i safid. » .

Barbaresques : littéralement, habitants de la Barbarie. Etymologiquement, la Barbarie est le pays des Berbères, mais « Barbaresques » est une création européenne. Ce terme désigne l'habitant du Maghreb avec un sens péjoratif : infidèle, barbare, anarchique, quelqu'un dont il faut se méfier, un ennemi en quête de pillage.

Aux yeux de l'européen, c'est l'image d'un peuple de la mer adonné à la piraterie.

Bordée : ensemble des canons rangés sur un des côtés du navire

Boutefeu : Bâton muni d'une mèche allumée qui servait à mettre le feu aux canons.

Brûlot : vieux vaisseau bourré de matières inflammables agencées de façon à être instantanément transformé en brasier flottant. Une fois enflammé, il était poussé par le vent vers une cible.

« Les brûlots affolaient et dispersaient la flotte ennemie. »

C

Carène : périphérie extérieure des fonds d'un navire, le contour de toutes ses parties submergées quand, sous le poids de sa charge, il a pris dans l'eau son assiette nécessaire.

Carguer : replier, serrer autour de la vergue (une voile)

Chiourme : mot venant du turc « tcheurmé » et gardant le même sens : rameurs forcés d'un navire.

Congé : permis de sortie d'un navire d'un port de France délivré par le Grand Amiral.

Connaissance : récépissé du chargement de marchandises transportées par un navire (avec clauses du contrat de transport).

Corsaire : tout navire, tout équipage attaquant un ennemi désigné et lui seul, ayant été armé pour ce but par des particuliers et étant couvert, pour ce faire, par l'autorisation d'un gouvernement. « Tout le monde se veut corsaire et personne ne se reconnaît pirate. » Navire corsaire : bâtiment appartenant à des particuliers ou des chefs d'Etat pour faire la guerre comme flotte auxiliaire, il recevait une commission régulière sous la forme de lettres patentes du chef d'Etat, lettres appelées « lettres de marque. »

Coursier : principale pièce d'artillerie parmi les canons de front.

Curage : action de curer, nettoyer, retirer les ordures.

D

Dar as-Sinâ'a : établissement pour la construction et l'équipement des navires de guerre. De là, vient le mot arsenal.

Darse : d'après Bloch et Wartbourg, vient de l'arabe « dar al sinâ'a. » Bassin dans le port, employé surtout dans la Méditerranée.

Démâter : enlever les mâts d'un navire au moyen des appareils. Dans un combat, abattre les mâts de l'adversaire.

Dunânma : mot turc désignant une flotte de guerre.

E

Espar : longue pièce de bois pouvant servir de mât, de vergue.

Estacade : barrière provisoire construite à la hâte, à l'entrée du port pour empêcher l'ennemi d'y pénétrer.

Estime : terme employé sur un navire en pleine mer pour exprimer sa position.

F

Fanal : lanterne ou feu employés à bords des navires, pour le balisage des côtes.

Flamme : pavillon long et étroit hissé au haut des mâts d'un navire de guerre

Flibustier : du hollandais « vrijbuerter, » libre faiseur de butin, personnage épisodique n'ayant opéré que dans un cadre précis (Antilles) et une période donnée (XVII^{ème} - XVIII^{ème} siècles).

Flûte : du hollandais « vlienten, » bâtiment de charge remplissant le rôle des transports modernes. De forme ronde, une retrée considérable, un ventre énorme pour augmenter la capacité de charge.

Forban : composé de « fors » et de « ban, » signifie hors du ban, hors la loi.

Foumada : espèce de fusée faite avec une quantité de poudre brûlée en plein air.

G

Gaillon : nom donné par les marins espagnols aux grands bâtiments qu'ils envoyaient à leurs colonies d'Amérique du Sud pour rapporter les riches cargaisons d'or et d'argent.

Gaillard : dans l'ancienne marine à voile, chacune des superstructures placées à l'avant et à l'arrière, sur le pont supérieur et servant de logement.

Grelin : du néerlandais « greling, » gros bordage pour l'amarrage d'un navire.

H

Harraqâ : grand vaisseau de guerre.

Hune : plateforme fixée sur les bas-mâts d'un navire.

K

Kapudan Pacha : Titre du commandant en chef de toutes les flottes ottomanes et de l'arsenal du grand Seigneur. Le terme n'aurait été employé que vers 1567/975 Hégire, date à laquelle 'Ali Pacha « beglerbegi » d'Alger est désigné « Djeza'il beglerbegi ve Kapudan Pacha. »

Le prédécesseur de 'Ali Pacha qui fut promu au rang de vizir porte d'abord le titre de Kapudan beg et fut, par la suite, nommé « Djeza'ir beglerbegisi et de vizir Kapudan. » Auparavant, le commandant de la flotte mouillée à Gélibolu portait le titre de Deryabegie.

En 1531/941 Hégire. Khayr ed Dîne reçut le beglerbeg lik de Veyâlat d'Alger qui devint, par la suite, le siège des Kapudan Pacha.

Depuis Barberousse, il fait partie des membres de droit et des plus influents de Diwan. Jusqu'en 1780, il eut la charge du gouvernement général des îles de la mer Egée qui dépendaient de la Porte et de quelques régions de la côte d'Asie mineure. Il avait le contrôle de l'arsenal établi à Galata.

Karakjia : (pluriel de Karakji) rameurs, synonyme de chiourmes, appelés ainsi parce qu'ils se servaient de la karaka (rame) ou parce qu'ils étaient astreints au travail forcé.

Karasta : bois de construction navale de charpente.

Kommânya : munition, vivre, provisions d'un navire.

L

Lettres patentes : lettres revêtues d'un sceau de l'Etat, que le roi adressait ouvertes aux parlements.

Lettres de représailles : document par lequel l'Etat délègue sa puissance à un citoyen dépouillé et l'investit du droit de se faire justice lui-même

Lougre : petit bâtiment de guerre, fin dans ses formes, renflé par l'avant, ayant un grand mât, un mât de misaine, un mât de tapear.

M

Marsa al Kharaz (La Calle) : port de l'Est algérien, fréquente jadis par les pêcheurs de corail. L'auteur anonyme de « 'Ajâ'ib al-Asfâr » dit que les perles de Marsa al-Kharaz sont les plus recherchées dans le monde et se vendent mieux que tout, en Inde et en Chine.

Mât : pièce de bois verticale ou oblique portant la voilure d'un navire.

Les principaux mâts sont : le beupré, le mât de misaine, le grand mât, le mât d'armiton.

Mât de charge : servant à charger et décharger la marchandise.

Mesterdâch : Maître Charpentier, ouvrier constructeur dans le port.

Millier : autre fois, poids de 500 grammes ou mille livres.

Môle : ouvrage de maçonnerie en larges pierres dures, taillées et ajustées qui s'avance du rivage vers la mer.

N

Négriers : marins pratiquant la traite des nègres instaurée par les Portugais en 1442 suivis par les Espagnols et les Français vers l'Amérique du Sud, les Antilles et la Louisiane.

P

Panne : placer la voile de façon à arrêter la marche d'un navire.

Passavent : partie des grands navires qui conduit de l'arrière à l'avant sur chacun de leurs côtés.

Pataque : petit bâtiment de guerre employé aussi par la douane aux embouchures des fleuves.

Pierrier : petite pièce d'artillerie, nom du plus petit canon dont on se servait sur les navires et portant un boulet d'une livre.

Pinque : bâtiment ordinairement à trois mâts et à voiles latines, rond à l'arrière, à fond plat, assez large, spécial à la Méditerranée.

Poix : substance résineuse agglutinante tirée du pin et du sapin.

Poupe : arrière d'un navire par opposition à la proue.

Q

Quarantaine : isolement imposé à un navire portant des personnes, des animaux ou des marchandises en provenance d'un pays où règne une maladie contagieuse.

Quart : service de veille à bord d'un navire de quatre heures consécutives.

Quille : partie inférieure axiale de la coque d'un navire et sur laquelle s'appuie toute la charpente.

R

Radouber : réparer la coque d'un navire

S

Safina : (arabe), terme le plus employé pour désigner le navire, en général.

Sandale : bâtiment de transport en usage sur les côtes du Maghreb.

Subrécarque : sur un navire affrété, représentant des chargeurs dont il défend les intérêts.

T

Tarradâ : (arabe), transporteur de chevaux

Tarsâna : arsenal, chantier naval (déformation de Dar as-Sinâ'a).

Timonier : matelot spécialiste chargé à bord d'un navire de guerre, des signaux et de la veille sur la passerelle.

Tribord : côté droit d'un navire quand on regarde vers l'avant

Turcs : vocable recouvrant en réalité un éventail de toutes les races de toutes les nations et même de plusieurs religions (Turcs d'Anatolie, Slaves convertis, Algériens, Maghrébins de Salé, Tunisiens, Egyptiens, noirs du Soudân, convertis vivant à Alger etc...)

V

Velin : parchemin très fin préparé avec des peaux de mouton ou de veau.

Vergue : espar cylindrique, effilé à ses extrémités et placé en travers d'un mât pour soutenir et orienter la voile.

Virer de bord : changer de direction pour se diriger vers un point presque entièrement opposé.

Voile : assemblage de pièces de toile ou d'autres tissus, cousues ensemble pour former une surface capable de recevoir l'action du vent et de servir à la propulsion d'un navire. Désigne aussi le bateau lui-même.

Volée : décharge simultanée de plusieurs canons du même côté ou d'une même batterie. On dit aussi bordée.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE OCCIDENTALES

A - DOCUMENTS D'ARCHIVES

1 - Inédits

a) Chambre de Commerce de Marseille (A.C.C.M.)

Série B (1650 - 1830) :

- Délibérations de la Chambre, correspondance générale, personnel (Registres 1 à 21).
- Correspondance active (Registres 22 à 75) allant de 1650 à 1793.
- Correspondance passive (Registres 76 à 289) : lettres de Ministre de la Marine et des Affaires Etrangères sur des sujets divers.

Série D (1729 - 17931) :

- D 68 : Transmission de correspondance de la Cour de France à Alger.

Série F (XVIIème - XVIIIème siècles) :

- Affaires militaires et marine de guerre. Marine de Commerce (une des séries les plus utiles en raison du rôle joué par la Chambre dans les problèmes de navigation, de navires, de faits de guerre, d'armements, d'escortes, convois et police des mers).
- Particulièrement E 11 à 78 (1621 - 1794): armements, escortes, vaisseaux, course, états des forces maritimes d'Alger, prises en mer, incidents, naufrages, expéditions contre la Régence d'Alger.

Série G (Fin du XVIème à la fin du XVIIIème siècle) :

Elle concerne les questions religieuses tout particulièrement.

- G 6 : Protestants et Musulmans à Marseille. L'affaire du cimetière musulman de cette ville, (1665 - 1775).
- G 34 : Passage à Marseille et rapatriement d'Algériens, captifs évadés, secours, avances à des sujets de la Régence.
- G 38 et G 39 : Sujets divers.
- G 50 : Esclaves musulmans retenus sur des galères de France ou en transit par Marseille (1597 - 1693).
- G 51: Assistance aux captifs musulmans (1684 -1793).

Série J (1701 – 1791) :

- Articles 1860 – 1885 : Missions, commerce avec Alger, plaintes, procès, Compagnie d'Afrique, correspondance des consuls de Marseille avec les puissances d'Alger, entrées de navires dans le port, présents offerts par les dirigeants français au Dey et aux ministres.
- Articles 1338 – 1400 : Consulat d'Alger, activités et problèmes sur place, lettres, correspondances, journaux personnels de consuls.
- « Journal des nouvelles » tenu par A.A. Lemaire et le chancelier Germain (1749 - 1756) avec plusieurs lacunes.

Séries MR et MRO :

- MR 46.1.3.2. (An XI- 1815) : Armement et douanes.
- MR 46.1.3 .3. (An XI -1810) : Navigation maritime, course
- MR 46.1.4.1. (An XII - 1820) et (1826 - 1830) : 94 pièces et 124 pièces. Navigation maritime, guerre de course, marine marchande, corsaires barbaresques.
- MR 46.1.4.3. (1821 - 1822) : 252 pièces. Activité des corsaires grecs et mesures prises par le gouvernement français.
- MR 46.1.4.4. (1830 - 1870) : 34 pièces : crise algéro-française.
- MQ 5.1. (An XIII - 1831) : 38 pièces, Echelle d'Alger.
- MQ 5.2. (An - 1834) : 259 pièces : Evénements de Bône, massacre des Anglais et des Français (Juin 1816).
- MR 4.4.4.353 (An X - 1878) : 171 pièces, Evénements de la mer, piraterie.

Série L :

- L I : Bureau de la Santé, contrôle des passagers, navires et marchandises.
- L III : Compagnie Royale d'Afrique (1741 - 1793), Affaires de Barbarie, lettres, villes de l'Est algérien, commerce, marine et armements, correspondance active et passive.
- L IV : Agence d'Afrique (an II - an IX), Correspondance, affrètement de bateaux, comptabilité.
- L IX : Fonds Roux (1728 - 1843) : Correspondance, commerce, affaires diverses (fonds extrêmement riche) 1.320 liasses comprenant 120.486 pièces dont 78.274 pour la seule correspondance.

b) Archives Municipales de Marseille (A.M.M.).

Série HH :

- Transaction entre les Provençaux et les Génois au sujet d'actes de piraterie, 6 mai 1492. (Une pièce parchemin à plat n° HH 314).
- Pièces concernant les prohibitions d'entrée ou de sortie de certaines marchandises (1582 - 1786), le n° 303 sur le commerce et la navigation.
- Lettres de délivrance de soixante Turcs aux Galères du Roi et dont la détention avait provoqué des actes de piraterie en Méditerranée (1562), Pièce n° 316.
- Les armements de 1616, n° 320 et 321.
- Consulat d'Alger, commerce avec Alger, n° 331.
- Lettre patentes et arrêts du Parlement (1566 - 1628), n° 332.
- Alger : Affaires, contentieux, (n° 333).

Série FF (Les criées) :

- Criée interdisant tout commerce avec Alger. Défense de vendre aux étrangers les gros vaisseaux et canons, (5 janvier 1617).
- Défense de molester les chérifs (sic) venus d'Alger, (5 juillet 1620).
- Interdiction de commercer avec Alger, (1621).
- Défense de négocier avec Alger à cause de la peste, (1622).

- Avis aux personnes ayant des parents esclaves à Alger de venir faire déclaration (1er septembre).

Série EE :

- Corsaires, (1756 - 1761)

Série GG :

- Rachat des captifs, (n° 105 - 106).

c) Archives Départementales des Bouches du Rhône (A.D.B.R.).

Série B (Amirauté de Marseille et des mers du Levant) :

- Sous série IX - B1 (1549 - 1620) : Achat de captifs, interdiction de faire du commerce avec Alger ou d'y faire passer des navires.

- Sous série IX - B2 (1610 - 1674) : Enregistrement des édits, lettres, patentes, ordres du Roi, ordonnances, commissions de l'Amiral et divers. Traité de paix de 1666 avec la Régence.

Série C :

- Administration provinciale, correspondance des Intendants relative à la Compagnie Royale d'Afrique au XVIIIème siècle, notamment :

C . 2457 à 2475 (Compagnie d'Afrique)

C . 2570 (corsaires)

C . 3442 à 3444 (Juifs)

C . 3642 à 3643 (Course et prises en mer).

Série 200 E :

- Registre 454 - 455 - 456 (Santé, peste, entrées et sorties de Marseille).

Série m/12 :

- Analyse des rapports des capitaines et des voyageurs marins (vers 1820).

d) Archives de la Troisième Région Maritime (« Toulon ») (A.T.R.M.)

Série A :

- Sous série A 1 (1711 - 1792) : Lettres de la Cour, lettres du Pouvoir Central.

- Sous série A 2 (1793 - An VII) : Correspondance reçue.

- Sous série A 3 (1816 - 1828) : Correspondance, dépêches ministérielles, lettres reçues, lettres au Ministre.

- Sous série 2 A 1 (1826 - 1939) : Préfets maritimes.

- Sous série 2 A 3 (1827 - 1939) : Lettres aux Ministres.

- Sous série 2 A 7 (1827 - 1918) : Préfets maritimes.

Série C :

- Sous série 1 C (1759 - 1815) et (1815 - 1845) : Forces navales, rôles d'équipage.

Série E :

- Sous série 2 E (An VII - 1900) : Dépêches ministérielles. (An VII - 1831) : Correspondance.

Série O :

- Bagnes de Toulon et de Marseille. Registre 10.106 bis : bagne des Galères, matricules des Turcs (1682 - 1707). (Gros registre contenant plusieurs cahiers, 370 feuillets comprenant 7.392 matricules^[21]).

e) Archives du-Gouvernement Général de l'Algérie (A.G.G.A.).

Série A (Consulat de France à Alger) :

- De 1686 à 1831. Comprend 50 registres ou cahiers et 142 liasses. On y trouve des nominations de consuls, des dépositions de capitaines sur les incidents en mer, les démêlés avec les marins de la Régence et les procès-verbaux de la nation française.

- 1 - A 91 1621 (sur les transactions d'esclaves en 1782 à Alger)

Série B (Agence des concessions d'Afrique) :

- De 1686 à 1827, avec une lacune de 1801 à 1812. Comprend 8 registres et cahiers et 26 liasses, au total 2.304 pièces. Les pièces antérieures à 1686 furent brûlées lors du bombardement d'Alger par Duquesne. Un seul document échappa à la destruction : le Registre des Actes et contrats... Avril 1579 - Septembre 1582^[22]. Cette série porte sur le commerce des laines, cuirs, blés sur les opérations d'exportation, sur les conflits avec les autorités et les habitants de la région concernée.

Série C (Archives espagnoles des XVIème - XIXème siècles) :

- Comprend 3 registres et 14 liasses et porte sur les relations, algéro-espagnoles, les guerres, les échanges, la correspondance et sur les Andalous.

Série Z :

- Registre n° 2 a (=35 n) : Inscription des recettes opérées par terre et par mer à Alger, sous Ibrâhîm Pacha.

- Registre n° 45 a (=55 n) : « Tachrifât » ou présents offerts par les consuls en poste à Alger, étrennes Çawâïd).

- Registre n° 50 a (=75 n) : Inscription des soldats embarqués sur des navires de l'Etat lors des guerres menées par le Sultan contre les Grecs, Années 1240 de l'Hégire.

- Registre n° 14 a (=88 n) : Prises faites en mer par les Algériens. Instructions et menaces du Sultan. Années 1239 de l'H.

- Registre n° 71 n : La course, les étrennes des consuls au gouvernement, navires de l'Etat, nomination de Wakil al-Hardj, 1206 à 1245.

- Registre n° 78 n : Dépenses et frais occasionnés par le départ de navires se rendant à Istanbûl, porteurs de présents au Sultan. Envoi de nouvelles troupes en Orient.

- Registre n° 83 : Relevé détaillé des dépenses faites par la marine algérienne au cours d'une croisière de six mois en Méditerranée orientale. Cahier des dépenses des navires de guerre d'Alger, capitale du Djihâd. Année 1237 de l'Hégire (1821).

f) Archives Nationales d'Outre-Mer (Aix en Provence) (Microfilms) (A.N.O.M.)

15MT- 12

- Registre n° 1: 1122 - 1245 = 1700 – 1830 : Arrivée d'armes à Alger, tributs annuels fournis par les puissances chrétiennes, présents, livraisons d'armes.

- Registre n° 3: 1236 - 1245 = nov. 1820 - 1830

- Registre n° 4: 1235 - 1245 = 1819 - 1820 - 1829 - 1830, Achat de navires par la Régence, achat de fournitures de guerre.

15 MI-13

- Registre n° 6 : Butin de la course

- Registre n° 7: 1180 - 1244/= 1764 - 1828 - 29, Raïs de navires.

- Registre n° 8 : Prisonniers chrétiens, butin, commerce.

- Registre n° 9: 1240/= 1824 – 25 : Dépense occasionnées par la flotte algérienne en mer, bateaux algériens, Raïs.

15 MI-14

- Registre n° 10: 1206 - 1245/= 1792 - 1830, Guerre navale algéro-tunisienne, course, butin, bateaux de Raïs.

- Registre n° 11 : Raïs, commerce.

- Registre n° 13 : Course, Raïs.

- Registre n° 15 : Bateaux.

- Registre n° 16-17 : Commerce, navires, butin.

- Registre n° 18 : Bateaux, marins, Raïs.

15 MI-15

Registre n°19 : Butin, Raïs.

- Registre n° 69 : Butin 15 MI-48

- Registre n° 374 : Commerce 15 MI 49

- Registre n° 380 - 381 – 382 : Commerce 15 MI -51

- Registre n° 75 : Poudre 15 MI-53

- Registre n° 13 : Cadeaux

g) Archives Nationales (Paris) (A.N.)

1 - Marine

- Sous série B7: 1-2-3-4-5-6- 49 - 58 - 64 - 89 - 93 (Lettres et mémoires concernant les pays étrangers, le commerce et les consulats).

2 - Affaires étrangères

- B1 : Correspondance consulaire

a) Ordres et dépêches : Levant et Barbarie (1756 - 1793) 1 à 38

b) Lettres reçues : Alger (1642 - 1792) 115 - 145.

- B2 : Ordres du Roi: 81 - 87 - 93 - 102 - 110 - 111 (1691 - 1695) (microfilms).

- B3 : Consulats, Mémoires et Documents : Levant et Barbarie (1616 - 1873) - Registres 1 à 191, cartons 192 à 232.

Extraits de lettres de ministres, rapports et feuilles approuvés par le Roi, Notes informatives, correspondance de la Chambre de Commerce de Marseille, copies de circulaires à tous les consuls, correspondance du préfet des Bouches du Rhône, Commerce et passeports, Commerce des Echelles de Barbarie, la France en Barbarie, Bastion de France, Précis des expéditions françaises et espagnoles contre Alger de 1510 à 1819, Visites d'envoyés maghrébins en France, Guide du Consul.

Affaires Etrangères (Quai d'Orsay)

a) Correspondance politique (des origines à 1896), dépêches des Ambassadeurs, correspondance des ministres des Affaires Etrangères, avec les agents de la France à l'extérieur, chargés d'affaires, consuls... Cette correspondance est classée par ordre de pays et par date.

b) Correspondance consulaire et commerciale (1793 - 1901) (3), Alger t.I à 31 (1664 - 1792), tome 32 (1792 - 1795) à tome 47 (18 juillet 1829).

c) Mémoires et Documents (des origines à 1830) : pièces de toutes sortes et sur divers sujets: volumes reliés et numérotés concernant les Traités entre la Régence et les puissances européennes - Projets contre Alger, Echanges de prisonniers, Naufrages de corsaires, guerre entre Malte et les Barbaresques, Etats de la Marine d'Alger, Prises faites par Alger, Instructions aux consuls de France... Séries : Alger, Afrique, Maroc, Turquie.

Collection Saint Priest (Quai d'Orsay)^[23] 117 volumes reliés (fin du XVIIème siècle à 1784)

a) Série politique : Documents d'ordre commercial, correspondance avec le département des affaires étrangères (1528 à 1774).

b) Série Marine : Documents d'ordre commercial et correspondance avec le département de la marine (1682 à 1784).

Registre 60 : Entrée de l'Escadre française à Alger et audience accordée par le Dey à Ambrezel (1724 - 1726).

c) Série correspondance secondaire : (1700 à 1792) cotée 118 - 244 Registre 127 : Barbarie et Alger (avril 1720 - mai 1724).

2 – Imprimés

a) Correspondances

GRAMMONT (H.de), *Correspondance des consuls d'Alger (1690 - 1742)*, Alger, R.A., 1887, 1888, 1889 (onze articles). Alger, 1890, 1 vol.294 p.

PLANTET (E), *Correspondance des Deys d'Alger avec la Cour de France*, t.I (1579 - 1700), t.II (1700 - 1833), Paris, Félix Alcan, 1889.

PLANTET (E), *Correspondance des Beys de Tunis et des Consuls de France avec la Cour de France (1577 - 1830)*, Paris, F.Alcan, 1889 – 1899

NAPOLEON 1er *Correspondance*, Paris, 1898, 32 volumes (vol. VII: crise franco- algérienne, 1801 - 1802 et vol. XV - XVI - XVIII: Affaires franco-algériennes entre 1808 et 1809).

KURAN (E), *Lettre du Dernier Dey d'Alger au Grand Vizir de l'Empire Ottoman* (datée du dernier jour de Jumâdâ 1241/19 décembre (1827), R.A, 1952, pp 188 - 195 (Arch. du Gouvernement, Istanbul, Dossier n° 78).

TAMIMI (A), Neuf Lettres de Responsables Algériens et Turcs, Recherches et Documents d'Histoire Maghrébine, Publication de l'Université de Tunis, 4ème Série, Histoire, Vol. X pp 207 - 240.

PRIMAUDAIE (E. de La), Documents inédits sur l'Histoire de l'Occupation Espagnole en Afrique, 1506 - 1574, Alger, Jourdan, 1866.

b) Divers Ecrits

DENY (J), *Documents Turcs Inédits relatifs à l'Algérie des années 1754 - 1829*, (Il s'agit de deux cents documents dont vingt-cinq firmans et lettres ainsi qu'une correspondance avec Muhammad 'Alî. Les principaux thèmes en sont : Relations Pays européens- Turquie, Guerre de Morée, Guerre russo-turque).

DEVOULX (A), *Tachrîât*, (Recueil de notices historiques sur l'administration de l'ancienne Régence d'Alger), Alger, Imprimerie du Gouvernement, 1852.

DEVOULX (A), *Le Rais Hamîdû, notices historiques sur le plus célèbre corsaire algérien du XVIIIème siècle de l'hégire, d'après des documents authentiques et pour la plus part inédits*, Alger, Dubos 1858, (116 pages).

DEVOULX (A), *Le Livre des Signaux de la Flotte Algérienne*, Alger, 1868. trad du turc en arabe par Mohammad ibn 'Uthmân et en français par Devoulx (26 p.).

DEVOULX (A), *Le Registre des prises maritimes*, Alger, Revue Africaine 1871 pp 70- 79, 49-172, 184-201, 289-299, 362-374, 447-457, 1892 pp 70-77, 146-156, 233-240, 292-303 (concerne la période 1765-1830).

DEVOULX (A), Les Archives du Consulat Général de France à Alger, Alger Bastide, 1865.

c) Traités et conventions Traités Algéro-Français ^[24]

- 1619 (21 mars) : Paix et Commerce

- 1628 (19 septembre) : Paix et Commerce

- 1640 (7 juillet) : Concessions d'Afrique

- 1666 (17 mai) : Paix et Commerce

- 1689 (27 septembre) : Paix et Commerce

- 1716 (7 Décembre) : Paix et Commerce

- 1764 (16 janvier) : Convention Particulière

- 1790 (29 mars et 23 juin) : Convention Particulière

- 1796 (9 messidor an IV) : Prêt algérien au Directoire

- 1800 (19 juillet) : Armistice

- 1800 (30 septembre) : Paix et Commerce

- 1801 (29 août) : Paix et Commerce

- 1814 (11 juillet) : Reconnaissance de Louis XVIII par Alger -1815 (30 mars et 16 avril): Paix et Commerce -1818 (29 mars) : Paix et Commerce^[25].

Traités Algérie - Puissances chrétiennes^[26].

- 1662 (avril) : Algérie - Hollande

- 1733 : Algérie - Empereur d'Autriche

- 1746 (10 août) : Algérie - Danemark

- 1749 : Algérie - Grand-Duché de Toscane -1751 : Algérie - République de Hambourg

- 1757 : Algérie - Pays Bas

- 1763 : Algérie - Venise

- 1767 (24 mars) : Algérie - Venise

- 1767 (24 mars) : Algérie - Venise

- 1768 (23 juin) : Algérie - Venise

- 1786 : Algérie - Espagne

- 1791 : Algérie - Espagne

- 1795 : Algérie - Etats-Unis

- 1810 : Algérie - Portugal (trêve)

- 1813 : Algérie - Portugal

- 1816 : Algérie - Angleterre

- 1824 : Algérie - Angleterre^[27]

B - BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE^[28]**1- Ouvrages antérieurs à 1830**

- ARANDA (E.d'), *Relation de la Captivité et Liberté du Sieur*, Bruxelles, Jean Mommart, 1656, 3ème éd. 1662.
- ARVIEUX (Chev.d'), *Mémoires du Paris*, Ch.J.B. Delespine, 1735, 6 vols. (Voir t. III - V et VI.)
- AZUNI (D.A.), *Recherches pour servir à l'histoire de la piraterie avec un précis des moyens propres à l'extirpation des pirates barbaresques*. Gênes, 1816.
- BAUFFREMONT (Amiral de), *Journal de campagne dans les pays Barbaresques*, 1766, publ. par M. Chirac, Paris, CNRS, 1981 (144p).
- BLANCHI, *Relation de l'arrivée dans la rade d'Alger du vaisseau « la Provence, »* R.A., 1877, pp. 411-437.
- BOUTIN (Comdt), *Reconnaissances des villes, forts et batteries d'Alger* (1808), Paris, Collection des documents inédits, Champion, 1927.
- BRANTOME (P. de), *Vie des hommes illustres et Grands Capitaines Etrangers* [de son temps], Leyde, 1699.
- DAN (Père), *Histoire de Barbarie et de ses corsaires...*, Paris, P.Rocolet, 1637, 2cmc éd 1649.
- DAPPER (O.), *Description de l'Afrique*, Amsterdam, Wolfgang Waesberge Boom et Van Someren, 1686 [La partie relative à Alger, pp. 159-189]
- DEBOIS-THAINVILLE, *Mémoire sur Alger* (1809), Coll Documents inédits, 1927.
- DU CHASTELET DES BOYS (Sieur), *L'Odysée ou Diversité d'Aventures, Rencontres et Voyages en Europe, Asie et Afrique*, La Flèche, Gervais Laboé, 1665, Réimprimé par L.Piesse, R.A. 1866 à 1870.
- HAËDO (F.D. de), *Topographie et Histoire Générale d'Alger*, Trad. Monnereau et Berbrugger, R.A. 1870-1871.
- HAËDO (F.D. de), *Histoire des rois d'Alger*, par H.D. de Grammont, Alger, 1881.
- KERCY (M. de), *Mémoires sur Alger*, (1791), Coll. Documents Inédits, Paris 1927, pp.92-121.
- LA CONDAMINE, *Voyage de La Condamine à Alger*, (1731), publié par M.Emerit R.A. 1954, pp 354-381.
- LA CROIX (Le Sieur), *Relation Universelle de l'Afrique Ancienne et Moderne*, Lyon, Thomas Amaubry, 1688, 2ème édit.Lyon 1698 [t. VII]
- LA MOTTE (Le Père Philémon de), *Etat des Royaumes de Barbarie, Tripoli, Tunis, et Alger*, Rouen, G.Behourt, 1703, Rouen, P.Machuel, 1731.
- LA MOTTE (Le Père Philémon de), *Voyage pour la rédemption des captifs au Royaume d'Alger et de Tunis par*, Paris, L.A. Sevestre et P.F. Giffart, 1721.
- LAUGIER DE TASSY, *Histoire d'Alger et du bombardement de cette ville en 1816*, Paris, Pilton Libraire, 1830.
- LE ROY, *Etat général et particulier du Royaume d'Alger*, La Haye, Vand. 1750.
- METZON GUERRIT, *Journal de captivité à Alger (1814-1816)*, trad. Bousquet, A I E O Alger, XII. 1954, pp 43-83
- MORGAN (G.), *Histoire des Etats Barbaresques qui exercent la Piraterie*, trad. de l'anglais, Paris, H.D.Chaubert et Cl.Hérissant, 1757, 2 vols [t.II]
- PERROT (M), *Alger, Esquisse topographique et historique du Royaume et de la ville d'Alger*, Paris, Ladvocat, 1830
- PFEIFFER, *La Prise d'Alger racontée par un captif*, trad. et résumé par Michels, R.A. 1857, pp. 471-482 ; 1876, pp. 30-41, 112-127, 220-231.
- RENAUDOT, *Alger, Tableau du Royaume de la ville d'Alger*, Paris, Mongie 1830.
- RICHER (M.), *Vie de Barberos, Général des Armées de Soliman 1er, Coll. des plus célèbres marins*, Paris, 1789.
- ROMME, *L'Art de la marine ou principes et préceptes généraux de l'art de construire, d'armer, de manoeuvrer et de conduire des vaisseaux*, La Rochelle-Chauvet 1787.
- SHALER (W.), *Esquisse de l'Etat d'Alger*, Bostan, 1826, trad. Bianqui, Paris, Ladvocat, 1830.
- SHAW, *Voyages de mons. Sahw MD*, dans plusieurs provinces de la Barbarie et du Levant, La Haye, J.Neaulme, 1743.
- TOLLOT (Le Sieur), *Nouveau voyage fait au Levant ès années 1731 et 1732 contenant les descriptions d'Alger, Tunis et Tripoli de Barbarie*, Paris, 1742. Les passages sur Alger, résumés par Berbrugger, R.A 1867, pp.417-434.
- VALLIERE (J.A), *Mémoire et Observations sur le Royaume d'Alger par L. Chaillou sous le titre « Textes pour servir à l'histoire de l'Algérie au XVIIIème siècle»*, Carqueiranne, imp. IPAC, 1975.
- VALLIERE (C.Ph), *Mémoire sur Alger* (1781), publ. par L.Chaillou sous le titre « Alger en 1781» , Toulon, Imp. Nouvelle, 1974.
- VENTURE DE PARADIS, *Notes sur Alger*, Fagnan sous le titre « Alger au XVIII@1116 siècle» , Alger, Jourdan, 1898, R.A. 1895-1897.
- VITTU (J.P.), *Un document sur la Berbérie en 1680 et 1681, la Relation de Voyage du Sieur Dcmcourt*, Cahier de Tunisie, 99-100/1977 pp. 295-319.

2 - Travaux postérieurs à 1830**a) Livres^[29]**

- ACHARD (P.), *La vie extraordinaire des Frères Barberousse, Corsaires et Roi d'Alger*, Paris, Les Ed.de France, 1939. (253p)
- AUPHAN (P.), *Histoire de la Méditerranée*, Paris, La Table Ronde, 1962.
- BELOT (R de), *La Méditerranée et le destin de l'Europe*, Paris, Payot, 1961.
- BERNARD (A.), *L'Algérie et la situation privilégiée de la France dans les Pays Barbaresques*, Paris, Alcan, 1929.
- BLAVIN (J.), *La condition de vie des Français dans la Régence d'Alger*, Alger, 1899. BONO (&.), *I corsari barbareschi*, Torino, E.R.I. 1964. (515 p.)
- BOUTIN (Abd), *Anciennes relations commerciales et diplomatiques de la France avec la Barbarie 1515-1830*, Paris 1902.
- BOYER (P.), *La Vie quotidienne à Alger à la veille de l'intervention française*, Paris, Hachette, 1963.
- BRAUDEL (F.), *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'Epoque de Philippe II*, Paris, A. Colin, 3 éditions, 1949, 1966 et 1976.
- BROGNARD (H.), *Les Corsaires et la Guerre Maritime*, Paris, 1904.
- BRUNOT (L.), *La mer dans les traditions et les industries indigènes à Rabat et Salé*, Paris, 1921.
- CHARLES ROUX (E.), *La France et l'Afrique du Nord avant 1830, Les précurseurs de la conquête*, Paris, Alcan, coll. du Centenaire de l'Algérie, 1932.
- COULET (René du Gard), *La course et la piraterie en Méditerranée*, Paris, 1980.
- COURCYIRELAND (J. de), *Rais Hamidou, The least of the great Algerian corsair*.
- DEFONTIN MAXANGE (?), *Alger avant la conquête, Euldj Ali, corsaire barbaresque, beglierbey d'Afrique et Grand Amiral*, Paris, Pedone, 1930.
- DELABRE (J.), *Tourville et la marine de son temps*, Paris, 1889 (464p)
- DELVERT (Ch.), *Le port d'Alger*, Paris, Dunod, 1923.
- DESCHAMPS (H.), *Pirates et Flibustiers*, Paris, PUF, Coll. « Que Sais-Je? » n°554.
- DOUIN (G.), *La Méditerranée de 1803 à 1805, Pirates et Corsaires aux îles ioniennes*, Paris, Pion, 1917.
- DOUIN (G.), *Mohammed Ali et l'expédition d'Alger (1829 - 1830)*, Le Caire, Société Royale de Géographie d'Egypte, 1930.
- DUPUY (E.), *Etude d'histoire d'Amérique, Américains et Barbaresques, 1776 - 1824*, Paris, Roger, 1910.
- DURAND LOUP, *Pirates et Barbaresques en Méditerranée*, Avignon, Aubanel 1975.
- EARL (P.), *Corsairs of Malta and Barbary*, London, 1970. (307p).
- ENGLE (E.), *L'Ordre de Malte en Méditerranée 1530 - 1708*, Monaco, Du Rocher, 1957.
- FARINE (Ch.), *Deux Pirates au XVIème siècle, Histoire de Barberousse*, Paris, P.Ducroq, 1869.
- FARRERE (Cl.), *Histoire de la Marine Française*, Paris, Flammarion, 1956.
- FEREMA (J.), *Esclaves et Corsaires d'Afrique*, Paris, 1890.
- FISHER (G.), *Barbary, legend war, trad, and piracy in North Africa, 1415 - 1830*, Oxford, 1957.
- FRANCHI (A), *Storia délapirateria nel mondo*, Milano, 1952, 2 vol.
- GLISSOLD (St.), *The Barbary slaves*, London, 1977,
- GOSSE (Ph.), *Histoire de la Piraterie*, Paris, Payot, 1952, 2ème éd. 1973
- GRAMMONT (H. de), *Histoire d'Alger sous la domination turque 1515-1830*, Paris, E.Leroux, 1887.
- GRAMMONT (H. de), *Relation entre la France et la Régence d'Alger au XVIIème siècle*, Alger, Jourdan, 1879.
- GAUCKLER (Ph.), *Le port d'Alger, 1530 -1902*, Alger, Chaix, 1902.
- GRIFFON DU BELLAY, *Notice sur la situation actuelle de la marine en Algérie comparée à celle des différentes époques depuis la conquête*, Alger 1878.
- HUBAC (P.), *Les Barbaresques*, Paris, Berger Levrault, 1949.
- JAL (A.), *Histoire de Duquesne et de la Marine de son Temps*, Paris, Pion, 1873.
- JAL (A.), *Documents Inédits sur l'Histoire de la Marine au XVIème siècle*, Paris, Pion 1887.
- JURIEN DE LA GRAVIERE, *Les corsaires barbaresques et la marine de Soliman le Grand*, Paris, Pion, 1887.
- KLEIN (HL), *Feuillets d'el Djazaïr*, Alger, Fontana, (échelonné de 1910 à 1913).
- LACOUR (A), *La Marine de la Régence d'Alger avant la conquête*, Paris, 1833.
- LACOUR GAYET (G.), *La marine militaire de la France sous le règne de Louis XV*, Paris, Champion, 1910.
- LACOUR GAYET (G.), *La marine militaire de la France sous les règnes de Louis XIII et Louis XIV*, Paris, Champion, 1911, 2 vols.
- LANE POOLE (Stanley), *The Barbary Corsairs*, London, Fisher 1890, New York, 1904. (Très superficiel).
- LAPENE (Ed.), *Aperçu historique, statistique et topographique sur l'Etat d'Alger*, Paris, 1830, (333 p.).
- LAPEYRE (H.), *Les Monarchies européennes du XVIème siècle*, Paris, P.U.F. 1967.

- LA RONCIERE (Ch. de), *Histoire de la Marine Française*, Paris, Pion. 6 vol, échelonnés de 1899 à 1932.
- LAYE (Y.), *Le port d'Alger*, Alger, Impr. Rives, 1951.
- LIEUSSIOU (A), *Etudes sur les ports d'Algérie*, Paris, Imp. Administr., Paul Dupont, 1857.
- LOIR (M.), *La Marine Française*, Paris, Hachette, 1893, 1 vol.
- LOUP DURAND, *Pirates et Barbaresques en Méditerranée*, Aubanel, 1975.
- MARTINI (P.), *Storia delle invasioni degli arabi e della pirateria dei Barbareschi in Sardegna*, Bologna, 1963.
- MASIA DE ROS (A), *Historia general de la pirateria*, Barcelona, 1959.
- MASSON (P.), *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIIIème siècle*, Paris, Hachette, 1896.
- MASSON (P.), *Histoire des Etablissements et du Commerce Français dans l'Afrique Barbaresque (1560 - 1793)*, Paris, Hachette, 1903.
- MASSON (P.), *Les compagnies du Corail*, Paris, Fontemoug, 1908.
- MASSON (P.), *Les galères de France (1481 - 1781)*, Paris Hachette, 1938.
- MAURIN (G.), *Les pirates Barbaresques et le commerce français aux XVIIème et XVIIIème siècles*, Nîmes, Gervais, Bedot, 1887.
- MAYNARD, *Histoire des Etablissements français dans les Etats Barbaresques*, Paris, 1903.
- MELCHIOR (Vice-Amiral), *La Marine et la Défense des côtes*, Paris, 1907.
- MERCIER (E.), *Histoire de l'Afrique Septentrionale* [vol.111], Paris, Leroux, 1891. MERRIEN (J.), *Histoire des corsaires*, Paris, 1954.
- MERRIEN (J.), *La vie quotidienne des marins au temps du Roi Soleil*, Paris, Hachette, 1964. (310 p.)
- MIREUR (R), *Ligue des ports de Provence contre les pirates Barbaresques en 1585 - 1586*, Paris, Imprimerie Nationale, 1886.
- MONLAÛ (J), *Les Etats Barbaresques*, Paris, P.U.F., coll. « Que Sais-je? » 1964.
- NETTEMENT (A), *Histoire de la conquête d'Alger*, Paris, Le Coffre, 1856, Nouvelle éd, 1870.
- ORSE (L'Abbé), *Alger pendant Cent Ans*, Paris, 1857.
- PARISQT, *Description du port, des fortifications, des monuments et de la position de la ville d'Alger*, Paris, 1830.
- PINELLI (Luigi), *Un corsaro sardo re diAlgeri, Chiarella*, Sassari, 1972.
- PRIEUR (A.), *Les Barberousse, corsaires et rois d'Alger*, Paris, Arc en Ciel, 1943.
- PRIMAUDAIE (E.de La), *Le commerce et la navigation de l'Algérie avant l'occupation française*, Paris, Ch. Lahure et Cie, 1861.
- ROGERS (S.R.H), *The Barbary pirates*, London, 1939.
- ROTALIER (Ch.), *Histoire d'Alger et de la piraterie des Turcs dans la Méditerranée à dater du XVIème siècle*, Paris, Paulin, 1841 (2 vol.)
- ROUG (Cap.), *Précis de l'histoire d'Alger sous la domination turque*, Alger, 1839.
- SALVA (Janine), *Lo Orden de Malta y las acciones navales espolas contra Turcos y Berbericos en los siglos XVI y XVII s*, Madrid, 1944.
- SERVAL (P.), *La ténébreuse histoire de la prise d'Alger*, La Table Ronde, Paris, 1980.
- SUE (E.), *Histoire de la Marine Française*, Paris, Félix Bonnaire, 1856, 4 Vol.
- TOUSSAINT (A.), *Histoire des corsaires*, Coll. « Que Sais-Je ? », Paris, PUF, 1978.
- TURBET-DELOF (G.), *L'Afrique Barbaresque dans la Littérature Française aux XVIème - XVIIème siècles*, Genève, Droz, 1973.
- TURBET-DELOF (G.), *La Presse Périodique Française et l'Afrique Barbaresque au XVIIème siècle (1611-1715)*, Droz, 1974.
- TURBET-DELOF (G.), *Bibliographie Critique du Maghreb dans la littérature française (1532-1715)*, Alger, SNED, 1976.
- VALENSI (L.), *Le Maghreb avant la prise d'Alger (1790-1830)*, Paris, Flammarion, 1969.
- VALENTE (G.), *Vita di Occhiali*, Milano, 1960.
- VOVARD (A.), *Au Pays des pirates, La tragique aventure de Melle Bourk*, Paris, 1951.
- VOVARD (A.), *Chez les pirates Barbaresques, Les évasions par mer dans la Littérature et l'Histoire*, Paris, 1953.

b) Articles de Revues

- AYMARD (M), « *Chiourmes et galères dans la seconde moitié du XVIème siècle*, » Mélanges, F. Braudel, Privât, Toulouse, I, pp. 49-64.
- BACQUE-GRAMMONT (J.L.), « *Soutien logistique et présence navale ottomane en Méditerranée en 1517*, » R.O.M.M, 1986, pp. 49-64.
- BAUDOUIIN (L.), « *Corsaires Seynois et autres de Provence, La guerre de course du XVIème au XIXème siècle*, » B.S.A.V.T, n° 84, 1963, pp. 96-112.
- BENOIT (F.), « *Documents historiques sur les incursions des Sarrasins et des Barbaresques en Camargue au Moyen Age*, » R.T., 1932, pp. 301-306.
- BERBRUGGER (A.), « *Un voyage de Paris à Alger en 1731 par le Sieur Tollot*, » R.A., XI, 1867, pp. 417-434.
- BERBRUGGER (A.), « *De l'esclavage musulman en France*, » R.A., 1856, pp. 38-41.

- BONIFACE (L.), « *Les Barbaresques sur les côtes méditerranéennes, Prise d'un bateau Toscan par un chebec tunisien, le 19 août 1780*, » in Actes du 79ème Congrès National des Sociétés Savantes, Alger, 1954, Paris, 1955, pp. 75-84.
- BOYER (P.), « *La chiourme turque des galères de France* » (1665-1687), R.O.M.M., n°6, 1969, pp. 53-74.
- BOYER (P.), « *Alger en 1645 d'après les notes du R.P Hérault*, » Introduction R.O.M.M, 1/1974, pp. 19-41, texte R.O.M.M. 1/1975, pp. 29-74.
- BRAUDEL (F.), « *Les Espagnols et l'Afrique du Nord de 1492 à 1577*, » R.A., 1928, pp. 184-233 et 351-428.
- BRAUDEL (F.), « *L'économie de la Méditerranée au XVIIIème siècle*, » C.T., n° 14, 1956, pp. 175-197.
- CAPOT REY (R.), « *La politique française et le Maghreb Méditerranéen, 1643-1685*, » R.A., pp. 47-61 et 175-217.
- CHABAUB ARNAUD, « *Attaque des batteries d'Alger par Lord Exmouth*, » R.A., 1875, pp. 194-202.
- CIESLAK (E.), « *Les pirates d'Alger et le commerce maritime de Gdansk au milieu du XVIIIème siècle*, » R.H.E.S., n° 1/1972, pp. 110-125.
- CLOULAS (J.), « *Le subsidio de la galeras... (Contribution du Clergé espagnol à la guerre navale contre les Infidèles de 1563 à 1574)*, Mélanges Casa Velásquez, 3/1972, pp. 289- 326.
- COLOMBE (M.), « *Contribution à l'étude du recrutement de l'Odjak d'Alger*, » R.A., 1943, pp. 99-125.
- COLOMBE (M.), « *L'Algérie Turque*, » in initiation à l'Algérie, Paris, 1957, pp. 99-125.
- DEMAUPEOU, « *Les premiers Russes en Méditerranée (1770-1807)*, » Revue de la Défense Nationale, Avril, 1947, pp. 509-522.
- DENY (J.), « *Les registres de solde des janissaires conservés à la Bibliographie Nationale d'Alger*, » R.A., 1920, pp. 19-46 et 212-260.
- DENY et LAROCHE (J.), « *L'expédition en Provence de l'Armée de Mer du Sultan Soliman sous le commandement de l'amiral Khayreddine Pacha dit Barberousse (1534- 1544)*, » Revue Turcica, 1/1965, 161-211.
- DESFEUILLES (P.), « *Scandinaves et Barbaresques à la fin de l'Ancien Régime*, » C.T, 1956, pp.327-349.
- DEVOULX (A.), « *Coopération de la Régence d'Alger à la guerre d'indépendance grecque*, » R.A., 1856, pp. 129-136, 207-211, 299-302, 464-477, 1857, pp. 131-132.
- DEVOULX (A.), « *Un exploit des Algériens en 1802*, » R.A., pp. 126-130.
- DEVOULX (A.), « *La Marine de la Régence d'Alger*, » R.A., 1869, pp. 384-420.
- DEVOULX (A.), « *Le Rais Hadj Embarek*, » R.A., 1872, pp. 35-45.
- DEVOULX (A.), « *le Rais Hamidou*, » Revue de l'Algérie et des Colonies, juillet-août, 1908.
- EMERIT (M.), « *Essai d'une marine marchande barbaresque au XVIIIème siècle*, » C.T., 1955, pp. 363-370.
- FERAUD (Ch.), « *L'exploitation des forêts de Karasta*, » R.A., 1868, p. 378-398 et 1869, pp. 36-46.
- FERAUD (Ch.), « *Les trois attaques des Espagnols contre Alger au XVIIIème siècle*, » R. A., 1876, pp. 300-319.
- FERAUD (Ch.), « *Destruction des Etablissements français de La Calle en 1827*, » R.A., 1873, pp. 421-436.
- GODECHOT (J.), « *La course maltaise le long des côtes barbaresques à la fin du XVIIIème siècle*, » R.A., 1952, pp. 105-106.
- GRAMMONT (H.de), « *Etudes algériennes, la course, l'esclavage et la rédemption à Alger*, » R.H, Paris, 1883, pp. 1-42.
- GRAMMONT (H.de), « *Un Pacha précurseur de M. Lesseps (1586)*, » R.A., 1885, pp. 359- 365.
- GRAMMONT (H. de), « *Les Consuls et les Envoyés de la Cour de France à Alger*, » Revue d'Histoire Diplomatique, 1888, pp. 100-108.
- GRANDCHAMP (P.), « *le Maréchal d'Estrées devant Alger*, » R.T., 1918, pp. 287-299.
- IMBERT (A.), « *L'amirauté d'Alger*, » B.S.G.A. 12/1907, pp. 418-437.
- LACOSTE (L.), « *La Marine Algérienne sous les Turcs, L'amirauté d'Alger à travers l'Histoire*, » R.M., pp. 291-309 et 471-514.
- LANFREDDUCI (F.) et BOSIO (O.), « *Costa e discorsi di Barberia*, » Trad. et Pub. Par Monchicourt et Grandchamp, R.A., 1925, pp. 433-549.
- LA RONCIERE (Ch. de), « *Le bombardement d'Alger en 1683*, » B.S.G.Paris, Imprimerie Nationale, 1916 ; Tiré à part, pp. 5-55.
- LECLERC (J.), « *Les Corsaires Algériens en Islande en 1627*, » Académie Royale de Belgique, Bull, de la Classe des Lettres, Vème Série, XII, 1926.
- LEWIS (B.), « *Corsaire in Iceland*, » R.OM.M., 2/1973, pp. 139-144.
- LOMBARD (M.), « *Arsenaux et bois de marine dans la Méditerranée musulmane (VIIème - XIème siècles)* » in « Le Navire, » Travaux du 2ème colloque d'Histoire Maritime, 1957, Bibliographie Générale de l'Ecole Pratique des Hautes Etudes, VIème section, Paris 1958, pp. 53-106.
- LONGAS (P.), « *Piratas Moros en Galicia, siglo XVII*, » Rev. Al-Andalus XVI, 1951, pp. 215-217.
- MASSON (P.), « *A la veille d'une conquête, concession et Compagnie d'Afrique, 1800- 1830*, » Bulletin de Géographie Historique et Descriptive, 1909, pp. 58-124.
- MATHIEUX (J.), « *Trafic et prix de l'homme en Méditerranée au XVIIIème siècle*, » A.E.S.C., 1/1958, p. 87.
- MATHIEUX (J.), « *Sur la Marine Marchande Barbaresque au XVIIIème siècle*, » A.E.S.C., 1/1958, pp. 4-9.
- MATHIEUX (J.), « *Levant, Barbarie et Europe Chrétienne*, » Bulletin de la Société d'Histoire Moderne, 2/1958, pp. 4-9.
- MONTCHICOURT (Ch.), « *L'insécurité en Méditerranée durant l'été de 1550*, » R.T., 1917, pp.317-324.
- MONTCHICOURT (Ch.), « *L'expédition de Djidjelli*, » R. M., juin/juillet 1898
- OLIVAINT (M.), « *La piraterie algérienne dans la littérature classique*, » B.S.G.A., 1922, pp. 133-149.

- PAVIE (Mgr), « *La piraterie barbaresque*, » R.A., 1857, pp. 337-352.
- PIESSE (L.), « *L'odyssée ou diversité d'aventures rencontres et voyages en Europe, Asie et Afrique... par le sieur Du Chastelet Des Boys*, » R.A., 1866, pp. 94-100 et 257-268.
- PINGAUD (L.), « *Un captif à Alger au XVIIIème siècle*, » R.H. XIII, 1880, pp. 325-339.
- PRIMAUDAIE (E.de La), « *Le commerce et la navigation de l'Algérie avant la conquête française*, » R.A.C, I/2trim. 1860.
- PRUVOST (R.), « *Une expédition anglaise contre les pirates d'Alger, 1620-1621*, » Cinquantenaire de la faculté des Lettres d'Alger, (1881-1931), Alger, pp. 413-435.
- REBOUD (V.), « *Naufrage d'un corsaire Algérien sur les côtes du Roussillon en 1794*, » R. A., 1872, pp. 219-232.
- SACERDOCI (A.), « *La mission du Consul de Venise, Nicolas Rosalem, 1753-1754*, » R.A., 1952, pp. 64-104.
- SANCHOS DE SOPRANIS (H.), « *Cadix e la pirateria turco-barbaresca en el siglo XVI*, » Arch. del Instituto de Estudios Africanos, VI, 1953, pp. 7-27.
- SASIE (L.), « *La Marine Barbaresque*, » in journal « L'Algérie », 18 juillet 1928, p. 1.
- SVAT SOUCEK, « *Certain Types of ships in ottoman turkish terminology*, » Revue Turcica, t.VII, 1975, pp. 233-249.
- TONNELLE (A.), « *Les Corsaires Algériens*, » Revue d'Histoire de l'Armée, 2/1953, pp. 25-33.
- TURBET-DELOF (G.), « *Noms de navires algériens au XVIIème siècle*. » Revue Internationale d'Onomastique, 3/1970, pp. 213-219.
- TURBET-DELOF (G.), « *Bossuet et la question d'Alger au XVIIème siècle*, » in XVIIème siècle, n° 100/1973, pp. 63-67.
- VEINSTEIN (G.), « *Les préparatifs de la campagne navale franco-turque de 1552 à travers les ordres du Diwan Ottoman*, » R.O.M.M., 1986, pp. 35-67.
- VOVARD (A.), « *La marine des puissances Barbaresques*, » Bull. de la Section de Géographie du Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, Paris, 1951, pp. 204- 210.
- WATBLED (E.), « *La France et les Barbaresques au XVIIème siècle*, » Nouvelle Revue, t.84, pp. 368-388.
- WATBLED (E.), « *L'expédition du Duc de Beaufort contre Djidjelli*, » R.A., 1873, pp. 215- 231.
- Z.ELLER, « *Le convoi des vaisseaux marchands aux XVIème et XVIIème siècles*, » R.H.M.C., 3/1956, pp. 67-87.

c) Encyclopédie de l'Islam

« Bahr al rûm, » I, 963-965 (Dunlop D.M.)

« Bahriyya »

a) Marine arabe, Supp. p. 119 (Ehrenkrentz)

b) Marine mamelûk, I, 974-975 (Ayalon D.T)

c) Marine ottomane, I, 975-978 (Uzunçarsili)

« Dâr al sinâ'a »

a) Méditerranée Orientale

b) Occident, Océan Indien II, 132-134 (Colin G. S et Cohen Cl.)

« Kapudan Pacha, » IV, 571-572, (Ôzbarab salih)

« Kursân » V, 506-512 (Pellat, Ch.Imbert et Kelly J.B)

« Ghâzî » fi, 1068-1069 (Melikoff)

« Ghazw » H, 1079-1080 (Johnston T.M.)

« Safîna » Supp. 205-208 (KindermannH.)

3 - Dictionnaires spécialisés

GATEAU (A.), *Atlas et glossaire nautiques tunisiens*, 2 vol. Beyrouth, 1966.

GRUSS (R.), *Petit Dictionnaire de Marine*, 2ème édition, Paris, 1954.

HENNIQUE (P.A.), *Les collaborateurs et pêcheurs de la côte de Tunisie*, Paris, 1888.

JAL (A.), *Glossaire nautique pour les différents types de navires*, Paris, Firmin Didot Frères, 1848, 2 vols.

JURJEN DE LA GRAVIÈRE, *Glossaire des termes maritimes*, Paris, 1960.

LECOMTE (J.), *Dictionnaire pittoresque de Marine*, Paris, 1825.

PAASCH (H.), *De la Quille à la Pomme du Mât. Dictionnaire de Marine*, F.A.A.E.I., Paris, 1937.

VIDAL-DUCLAIRBOIS, *Dictionnaire encyclopédique de Marine*, Paris 1793.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE EN LANGUE ARABE

A) OUVRAGES ANCIENS

1. Histoire

IBN KHÂLDÛN ('Abd ar-Rahman), *al-Muqadima* (Prologomènes) chap. « qiyadat- al-ustûl » (Commandement des Escadres) Livre IH, chap. 34, Beyrouth, 3ème édition, pp. 447-454, Trad. V. Montell, Beyrouth, 1967, H, pp. 517-526.

ANONYME, *Ghazawât 'Arrudj wa Khayr ad-Dîn*, (Exploits maritimes des frères Barberousse) Ma thèse de 3^{ème} cycle, Aix, 1972.

AHMAD ACH-CHARIF AZ-ZAHHAR, *Mudhakkirât* (Mémoires...), Alger, S.N.E.D, 1974.

HAMDÂN IBN 'UTHMAN KHUJJA, *al-Mir'at* (Le Miroir), Alger, S.N.E.D, 1975

2. Relations de voyages

TAMAGRUTI (Abû al Hasan 'Ali), *an-Nafha al-Miskiyya*. (Fin du XVIème siècle)^[30].

IBN ZAKUR AL-FÂSÎ (Abû 'Abd Allah), *Nachr Azâhir al-Bustân*. (Fin du XVUIème siècle)

AZ-ZAYYÂNÎ (Abû al-Qâsim), *at-Turjumana al-Kubrâ*. (Fin du XVIIIème siècle)

IBN HAMADÛCH ('Abd ar-Razzâq), *Fasl al-Maqal*. (XVIIIème siècle), Alger, S.N.E.D, 1983.

B) TRAVAUX MODERNES

1. Livres

NÛR AD-DÛN ('Abd al-Qadir), *Sahafât min Târikh al-Djazâ'ir*. (Pages d'histoire de la Régence d'Alger), Alger, 1965.

MADANI (Ahmad Tewfik), *Harb Thalâtkat mi'a-t-sana* (1492-1729) (La guerre de trois cents ans), Alger, S.N.E.D., 2ème édition, 1976.

2. Articles de revues

BELHAMISSI (Moulay), « Alger et la Course au XVIème siècle, » R.H.C.M., 4/1968, pp. 7-18.

BELHAMISSI (Moulay), « L'Attaque de Charles Quint contre Alger, entre les sources musulmanes et les sources occidentales, » R.H.C.M., 6-7/1969, pp. 34-56.

BELHAMISSI (Moulay), « La Libération d'Oran en 1708, » R.H.C.M., 9/1970, pp. 55-75.

BELHAMISSI (Moulay), « A Propos des relations algéro-espagnoles, le traité de paix de 1786, » R.H.C.M., 11/1974, pp. 5-22.

BELHAMISSI (Moulay), « Les relations entre l'Algérie et l'Eglise Catholique à l'époque ottomane (1516-1830), » *Majallâ' at-Tarikh*, 1980, pp. 49-85.

BELHAMISSI (Moulay), « Relations entre Algériens et Italiens à l'époque ottomane, » *Revue Evolution*, avril 1980, pp. 58-64.

BELHAMISSI (Moulay), « L'espionnage européen dans la régence et les mesures prises pour le combattre, » *Revue al-Bâhith*, n° 3, pp. 16-29.

3. Dictionnaires

DARWÎCH an-NUKHA1LÎ, *as-Sufun al islâmiya 'ala hurûf al-mu'djam*, Le Caire, 1974.

MUHAMMAD BÂCHÎR al KÂFÎ, *Qâmûs al-moustalahât al-bahriya*, Beyrouth, 1981.

[1] La convention, signée le 5 juillet 1830, entre De Boumont et Dey Husayn ne dit mot sur cette marine tant décriée.

[2] A.C.C.M. Série MR 46.1.141. Notons que pendant tout ce temps, les navires français allant à Alexandrie, devaient passer obligatoirement par Malte et y attendre l'escorte et ce, pour échapper aux pirates grecs.

[3] A.N.Af.Etr. Correspondance politique, Turquie, 260, f° 5.

[4] A.N.Af.Etr. Correspondance politique, Egypte I, f° 218-219.

[5] Même source : Lettre de Huder à Polignac, adressée d'Alexandrie le 23 février, Huder fut envoyé deux fois en mission en Egypte par le Général Guillemot en 1830.

[6] A.N.Af.Etr. Correspondance politique, Egypte I, f° 275-278.

« Le travail » d'Huder passa par deux phases pour récupérer Mustapha Raïs :

« Après avoir pesé les inconvénients et les avantages de ce moyen, j'ai devoir m'attaquer droit à l'Amiral... Je le fis sonder par une tierce personne dont je suis sûr et en qui, Mustapha a, dès longtemps, placé une entière confiance... Ce matin, nous nous sommes abouchés, secrètement, et sans interprète ; j'ai renouvelé mes propositions, je lui ai répété qu'une expédition formidable allait être dirigée de France contre Alger, qu'il ne restait plus à cette place aucune chance, qu'il n'y avait point d'honneur à rester dans une maison sur le point de s'écrouler... Je lui ai conseillé de s'attacher à notre char...»

[7] Claussoles, *L'Algérie Pittoresque*, I, p. 215.

[8] On verra que la France en avait trouvé plus que treize.

[9] *De l'établissement des Français*, (1835), II, p. 77.

[10] Rapport de l'Intendant en Chef, Baron Denniée 28 juillet 1830.

[11] Chasseriau, Vie de l'Amiral Dupeiré, Paris, 1878, pp. 462-463.

La Primaudaie (E.de), parlant de la marine algérienne, décrit sa triste fin : « Vingt chébecs armés d'un canon de fer, ces bâtiments qui ne sortaient pas depuis quatre ans, par suite d'un blocus rigoureux, étaient, pour la plupart, en très mauvais état. On fut même obligé de démolir la frégate et une des corvettes qui servirent de combustibles aux soldats. » (*Commerce et Navigation*, p. 29).

[12] Lettre au Commandant Prêlat, Alger, 30 août 1830.

[13] Quelques variantes avec le rapport de l'interprète Bianchi ainsi : « Nimeti Khouda » (le don de Dieu) a 18 canons, « Feth al Islâm », une goélette, porte 24 canons, la « Tougarga » : 14; « Sureïna » sans canon ; « Chaïni Derya » (le faucon de mer), sans canon ; le chébec « Majorca », 20 canons.
Cité par Klein, *Feuilles II*, vol. 6 (1913), pp. 85-86.

[14] *Alger sous la domination française...*, pp. 6-7.

[15] Du Barrail (Génl), *Mes Souvenirs*, Paris, 1894, t.I, pp. 23-24 et 35-36.

[16] Ainsi s'exprimait le consul Deval... A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, t. 14 (Alger).

[17] Lettre de présentation et pétition. A.C.C.M. Série MR 46.1.44.

[18] Le Congrès de Paris, en août 1856, approuva une déclaration protégeant non seulement les intérêts appartenant à des Etats neutres, mais la propriété de sujets d'Etats belligérants dans le cas où elle se trouve à bord de navires neutres. Signalons, que dans les traités conclus entre Alger et les Etats européens, de pareils principes avaient fait l'accord des contractants.

[19] Amiral Bajot et Savants, *Histoire Mondiale de la Marine*, p. 173.

[20] Mémoire à Richelieu, novembre 1626.

[21] Chaillou (L) signale deux importants fonds d'archives à Toulon relatifs aux Régences du Maghreb : Le Fonds Fontan et celui de Mme D... fonds mis à contribution dans diverses publications.

[22] Conservé aux Archives des Bouches du Rhône, IX B 171.

[23] Archives rapatriées des Postes de Constantinople. Il s'agit d'archives politiques anciennes de l'Ambassade de France à Constantinople.

[24] Dix-huit furent signés au XVIème siècle ; vingt-sept au XVIIème siècle et quatorze au XIXème siècle. Une grande partie concerne les concessions d'Afrique. Cependant, dans presque tous, la marine algérienne tient une place importante.

[25] A.N.Marine B7/49 ; A.N.*Mémoires et Documents*, t. 1, Alger (1825) ; t. 12 (1604-1715) ; 1.14 (1790- 1827) ; A.N.Aff.Etr. B1 115-39B III-322 ; A.C.F.A. (Aix 1 A 176). Rouard de Card, *Traité de la France avec les pays de l'Afrique du Nord*, Paris, Pedone, 1906 [B.N. Alger 55425] X, *Recueil de traités entre la France et la Régence d'Alger et le Sultan du Maroc de 1619 à 1684*, S.D.

[26] Plus de 36 traités et conventions furent signés. La plupart reproduisent le traité de 1689, entre la France et la Régence. Deux problèmes dominent les accords, le rôle de la marine algérienne et le sort des captifs chrétiens.

[27] (7) : A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, t. 33, Italie – Toscane ; A.N.Aff.Etr. B III - 322. *Mémoires et Documents*, t. 10, 14, 16 ; A.N.Marine, B7/49.

[28] Liste des ouvrages essentiels, le reste sera cité dans le texte ou les notes.

[29] Une classification d'ouvrages par thème aurait été préférable. Cependant plusieurs sujets se trouvant abordés dans un même livre, il est difficile de suivre cette méthode.

[30] La partie algérienne de ces trois relations de voyage a été publiée avec commentaires et notes par nos soins : *L'Algérie vue par les voyageurs marocains à l'époque ottomane*, Alger, S.N.E.D., 1ère éd., 1981, 2ème éd., 1983.



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