

Le premier effondrement de la course algérienne :
J - Limites chronologiques et description
The First Collapse of Algerian Privateering :
I – Chronological Boundaries and Description

Touati Ismet♦

Centre National de Recherches Préhistoriques, Anthropologiques et
Historiques (CNRPAH)
ismetali.touati@gmail.com

Date de soumission : 11/05/2022 Date d'acceptation : 30/05/2022 Date de publication : 15 /06/2022
--

Résumé: Durant plus de trois siècles de période ottomane en Algérie, l'activité corsaire algérienne s'est maintenue de façon permanente. Cependant, elle a considérablement évolué. Prenant de plus en plus d'importance en termes de revenus dès l'arrivée des frères Barberousse au Maghreb central, elle a connu son apogée entre 1580 et 1640, environ, avant de subir un déclin relatif jusqu'à la fin du XVII^e siècle. A ce déclin succéda un véritable effondrement qui dura une dizaine d'années et qui fut révélateur d'une crise profonde du système corsaire, ainsi que de sa marginalité nouvelle dans l'économie algérienne. A partir de 1710, plusieurs tentatives furent menées pour relever l'activité corsaire algérienne, jusqu'à l'effondrement final des années 1816-1830, ce qui fait apparaître la crise du tournant des XVII^e et XVIII^e siècles comme annonciatrice d'un changement profond. Le présent article vise à définir les contours chronologiques de cette crise et à la décrire à partir de données précises, notamment chiffrées. Dans un autre article, qui ferait suite à celui-ci, nous évoquerions les multiples causes possibles de la crise, ainsi que ses facteurs aggravants.

Mot clés : course ; Algérie ; 1700-1710 ; effondrement ; tournant.

♦ Auteur correspondant

Le premier effondrement de la course algérienne : I – Limites chronologiques et description

Abstract: During more than three centuries of the Ottoman period in Algeria, Algerian privateering activity was maintained on a permanent basis. However, it has evolved considerably. Taking more and more importance in terms of income since the arrival of the Barbarossa brothers in the central Maghrib, it knew its apogee between 1580 and 1640 approximately, before undergoing a relative decline until the end of the 17th century. This decline was followed by a real collapse that lasted about ten years and revealed a deep crisis of the corsair system, as well as its marginality, which was new in the Algerian economy. From 1710 onwards, several attempts were made to revive Algerian privateering, until the final collapse of 1816-1830, which makes the crisis at the turn of the 17th and 18th centuries appear to herald a profound change. The aim of this article is to define the chronological contours of this crisis and to describe it on the basis of precise data, particularly figures. In another article, which would follow this one, we would discuss the multiple causes of the crisis, as well as its aggravating factors.

Keywords: Privateering; Algeria; 1700-1710; Collapse; Turning point.

Introduction :

Etudier l'activité corsaire algérienne à l'époque ottomane, c'est se pencher sur une activité au caractère permanent, ayant profondément marqué l'identité de la ville d'Alger et de l'Etat algérien de cette époque-là¹. Cette permanence ne masque pas une évolution très importante de l'activité corsaire algérienne tout au long de plus de trois siècles qui ont constitué cette époque ottomane de l'Algérie. Comme le souligne Lemnouar Merouche dans un ouvrage important sur cette activité, paru en 2007, il y eut trois grandes périodes distinctes de la course algérienne : de 1520 à 1580, environ, l'activité corsaire algérienne s'intégra au conflit titanesque opposant les Ottomans et les Habsbourg, conflit dont la Méditerranée fut l'un des théâtres principaux. La course monte en puissance et participe grandement au développement considérable

¹ « Alger était [...] l'une des rares villes de la Méditerranée à mêler durant trois siècles, aussi étroitement, son destin à celui de la course », écrit L. Merouche. Cf. Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II- La course, mythes et réalité*, Paris, Bouchene, 2007, p. 32.

de la ville d'Alger. Puis, après l'établissement d'une trêve ottomano-hispanique, la course algérienne s'autonomise et se systématisé ; elle connaît alors son apogée entre 1580 et 1640, environ. Son déclin, tout relatif, de cette dernière date à la fin du XVII^e siècle, nous permet de parler avec Merouche d'un Siècle de la course, de 1580 à 1699. Après ce Siècle de la course intervient un déclin, profond celui-là, de la course algérienne, entre 1700 et 1830, avec une parenthèse constituant un dernier baroud sans lendemain entre 1793 et 1815. La période 1700-1830 est d'ailleurs constituée de plusieurs sous périodes de baisse et de hausse, dans le cadre, toutefois, d'une tendance séculaire à la baisse et à la marginalisation de la course et de ses profits face à l'importance croissante du commerce des productions du sol et de l'élevage algériens.

Dans ce long siècle de déclin, la sous période 1700-1710 apparaît comme celle du premier effondrement de l'activité corsaire algérienne après environ cent quatre-vingt ans d'existence dans son cadre ottoman. Cet épisode, annonciateur d'un déclin profond et séculaire, répétons-le, fait l'objet ici d'une étude qui s'intègre à celle plus large sur l'importance économique de la course algérienne et les problèmes que posa son déclin profond. C'est une contribution, dans le sillage du travail de Lemnouar Merouche, à l'établissement d'une chronologie fine de l'activité corsaire algérienne, des prises corsaires, et donc des revenus de la course, dans le souci d'une amélioration de nos connaissances sur l'économie algérienne de l'époque ottomane.

Le présent article vise à définir les contours chronologiques de la crise et à la décrire à partir de données chiffrées à chaque fois que cela est possible.

Notre mise au point s'appuie essentiellement sur les documents consulaires de cette époque qui, sans pouvoir remplacer une source de la qualité des Registres des prises maritimes, publiés par A. Devoulx et analysés par L. Merouche, permettent de remédier un tant soit peu au manque de données chiffrées pour l'époque qui concerne notre article, époque que ne couvre par le Registre des prises maritimes (où est consignée l'activité corsaire des années 1765-1815 essentiellement).

Le premier effondrement de la course algérienne : **I – Limites chronologiques et description**

Dans un autre article, qui serait publié dans un autre volume, nous évoquerions les multiples causes possibles de la crise, ainsi que ses facteurs aggravants.

I. Près de deux siècles de forte activité corsaire

I.1- La montée en puissance de la course algérienne au début de l'époque ottomane

La course était déjà assez active au Maghreb central lorsque les frères Barberousse s'installèrent dans la région en 1514. D'après Ibn Khaldoun, c'est au milieu du XIV^e siècle que la course maghrébine se développa, comme réponse à la mainmise grandissante de l'Europe sur la mer, et ce dans un contexte d'éclatement politique et de grave crise épidémique². A la veille de l'arrivée des Barberousse, la plupart des centres maritimes maghrébins avaient leur petite flotte de corsaires pouvant aller jusqu'à une dizaine ou une quinzaine de galères et de galiotes, pour les grands centres, et un nombre équivalent de fustes ou autres navires légers pour les ports moyens³. Les corsaires étaient donc nombreux et actifs, mais ils n'ont pas laissé d'échos retentissants. Merouche précise : « On peut donc supposer que leurs déprédations se situaient à un niveau banal du genre « pique de guêpes » pour reprendre l'image de Braudel⁴. »

La situation change de façon très sensible après l'arrivée des frères Barberousse au Maghreb central, dans le contexte de l'affrontement qui oppose les habitants à l'avancée espagnole dans la région et ce, depuis l'occupation de Mers el-Kébir, en 1505. 'Arûj s'empare du pouvoir à Alger en 1516 et, après sa mort en 1518, c'est son frère Khayr al-Dîn qui fonde véritablement un Etat territorial, avec Alger comme capitale. Un moment décisif intervient lorsqu'en 1529, Khayr al-Dîn s'empare du Peñon espagnol, fort établi à environ 300 mètres en face de la ville, sur l'un des rochers qui formait l'un des écueils servant de très mauvais port naturel à Alger. Dès lors, les écueils furent réunis à la ville par

² Lemnouar Merouche, *Op. cit.*, p. 28.

³ *Ibid.*, p. 50.

⁴ *Ibid.*, p. 61.

Touati Ismet

une jetée, opération qui inaugura ainsi la création d'un véritable port, beaucoup plus sûr, qui servira de base à une course active contre les Espagnols et leurs alliés. Alger acquit une importance stratégique certaine après la création de ce port, le renforcement des fortifications de la ville, l'augmentation de la puissance de feu sur ses remparts qui furent ainsi bien fournis d'artillerie, et bien sûr, après la création des infrastructures nécessaires –notamment économiques- à une capitale. Aussi, Alger passa de 20.000 à 80.000 habitants, environ, entre le début et la fin du XVI^e siècle⁵.

Alger qui n'avait au départ qu'une dizaine de navires de course, voit sa flotte atteindre 60 bâtiments en 1530, en y comptant le contingent de plusieurs corsaires indépendants. Fisher, s'appuyant essentiellement sur les sources anglaises, considère qu'Alger était constituée de 8 galères et de 12 fustes en 1544 et qu'elle avait 20 à 30 galères légères, mais bien équipées, en 1555⁶.

Comme nous l'avons signalé en introduction, entre 1520 et 1580, environ, la course algérienne s'inscrit dans le cadre de l'affrontement titanesque entre Ottomans et Habsbourg en Méditerranée. La course impliquant des unités de combat en nombre limité est alors une forme supplétive de la guerre d'escadres qui opposa les deux empires⁷.

Pour cette raison, il est souvent difficile de connaître la part des prises algériennes dans ce contexte d'intégration des unités algériennes à la flotte ottomane, de même qu'il est difficile de connaître la part de ces mêmes prises dans le cadre d'opérations maghrébines combinées. Ainsi, Jamieson note : « Greater numbers of Christians may have been taken by the fleets of Barbarossa in the first half of the sixteenth century, but these operations involved the Barbary corsairs being part of the main Ottoman fleet. Only a portion of the Christian captives seized by such expeditions would have been taken back to Barbary ports⁸. »

⁵ *Ibid.*, p. 116-118.

⁶ *Ibid.*, p. 120-121.

⁷ *Ibid.*, p. 65.

⁸ Alan G. Jamieson, *Lords of the sea : A History of the Barbary corsairs*, London, Reaktion books, 2012, p. 114.

Le premier effondrement de la course algérienne :

I – Limites chronologiques et description

Sans oublier que, sans l'existence de documents officiels de décompte des prises pour l'époque qui nous concerne dans ce premier point, comme pour d'autres époques, il est difficile de disposer de données quantitatives très fiables⁹. Ceci étant précisé, le constat de tendances générales peut être fait et celui de la continuité d'une forte activité corsaire et de prises corsaires importantes à cette époque. Les chiffres disponibles, dont ceux, surtout, des *Ghazawât*, certes souvent exagérés, ayant été présentés dans l'ouvrage de L. Merouche, nous ne nous y arrêtons pas ici et nous nous contentons d'un simple renvoi¹⁰. Les prises de cette époque sont d'autant plus importantes qu'une bonne part s'est faite par des descentes de corsaires sur les rives européennes, pour s'emparer de nombreux habitants, ce qui va devenir plus difficile et plus rare à partir du XVII^e siècle, certaines zones côtières de la Méditerranée centrale et occidentale ayant été désertées par leurs populations en raison de ces raids¹¹, mais aussi parce que les côtes furent mieux protégées par des tours de guet et de défense.

I.2- La course algérienne à l'apogée de l'activité

La trêve ottomano-habsbourg qui mit fin aux grandes opérations impériales et aux grandes batailles en Méditerranée, va permettre à la flotte algérienne d'acquérir son autonomie d'action et cela va conduire à un plus grand développement de la course, par la systématisation de celle-ci. Alger ne s'attaque plus seulement aux Habsbourg et à leurs alliés, mais au contraire, les relations se dégradent avec la plupart des puissances européennes. Un puissant lobby corsaire se forme ; la course devient une activité centrale dans la vie d'Alger et une entreprise essentiellement mercantile, tournée vers le butin. Le temps des héros est terminé¹².

L'activité corsaire algérienne atteint alors son apogée. Les limites chronologiques de cet apogée peuvent toujours être discutées. Il reste certain que la trêve ottomano-habsbourg a joué un rôle central, répétons-le, de même que l'apport des marins du Nord, notamment Néerlandais, à la course algérienne, à cette époque.

⁹ *Ibid.* et Lemnouar Merouche, *Op. cit.*, p. 20-21, 120-121.

¹⁰ Lemnouar Merouche, *Op. cit.*, p. 62-72, 101-114.

¹¹ Alan G. Jamieson, *Op. cit.*, p. 115.

¹² Lemnouar Merouche, *Op. cit.*, p. 101, 135, 143, 153-154.

Touati Ismet

Libérés par la trêve entre les Habsbourg et les insurgés indépendantistes des Provinces-Unies, en 1609, ce sont ces Néerlandais qui vont sans doute introduire à Alger l'usage des vaisseaux ronds¹³ permettant de sillonner l'Océan et de réduire le besoin de captifs pour la chiourme des galères, et en faire principalement une source de rançon.

Dès le tournant des années 1580-1590, al-Tamagrûfî, de passage à Alger, décrit ainsi les raïs algériens : « Alger, ville florissante...son port est rempli de bateaux et ses raïs sont connus pour le courage, le sang froid et la clairvoyance en mer. Ils dominent les chrétiens dans leurs propres pays et sont de loin meilleurs, plus qualifiés, mieux équipés et plus terrifiants pour l'ennemi que les raïs d'Istanbul. C'est pourquoi leur pays est plus prospère que tous les pays d'Ifrîqîya et est aussi plus peuplé, plus riche en commerçants, en souks et en marchandises, à tel point qu'on le nomme le « petit Istanbul »¹⁴. »

Cet apogée dura environ jusqu'aux années 1640¹⁵ et fut marqué par un grand apport en termes de revenus. Ce n'est pas le lieu ici d'entrer dans les détails ; nous pouvons donc résumer avec Merouche en notant qu'au cours de l'apogée de la course, la flotte d'Alger était composée de 60 à 80 bons bâtiments, chiffre présenté comme un ordre de grandeur¹⁶. Au cours des années de pointe de l'activité (1607-1629), une phase propulsée par l'aventure atlantique, il n'est pas excessif de considérer que les prises de navires atteignirent un nombre annuel de 70 à 100. Les captifs ramenés à Alger chaque année auraient été un millier, environ, au minimum. La valeur totale du produit annuel des prises pourrait

¹³ Pierre Boyer, *Les renégats et la marine de la Régence d'Alger*, *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, 39, 1985, p. 98-99.

¹⁴ Cité par Lemnouar Merouche, *Op. cit.*, p. 162.

¹⁵ Salvatore Bono, *Le Maghreb dans l'histoire de la Méditerranée à l'époque barbaresque (XVI^e siècle-1830)*, *Africa*, LIV, 1999, p. 185 ; Wolfgang Kaiser, *L'économie de la rançon en Méditerranée occidentale (XVI^e-XVII^e siècle)*, *Hypothèses*, 10, 2007/1, p. 360 ; Lemnouar Merouche, *Op. cit.*, p. 135.

¹⁶ Lemnouar Merouche, *Op. cit.*, p. 161, 166-167. Sur la flotte algérienne à cette époque, voir aussi Moulay Belhamissi, *Marine et marins d'Alger à l'époque ottomane (1518-1830)*, *Bibliothèque Nationale d'Algérie*, 1996, tome 1, p. 94 ; Pierre Boyer, *Art. cit.*, p. 101 ; Albert Devoulx, *La marine de la Régence d'Alger*, Alger, 1869, p. 10-11.

Le premier effondrement de la course algérienne : **I – Limites chronologiques et description**

bien s'établir autour d'un demi-million de piastres, au minimum également¹⁷.

I.3- Un déclin relatif dans la seconde moitié du XVII^e siècle

Sorties de leurs guerres de Religion et de la Guerre de Trente Ans (1618-1648), les Européens ripostent plus sévèrement contre les corsaires algériens, allant jusqu'à bombarder les ports algériens. C'est la cause principale d'un premier recul, bien que relatif, de la course algérienne.

Les Algériens perdent beaucoup de navires et d'hommes dans cet affrontement. Dans l'ensemble, les corsaires algériens continuent à faire beaucoup de prises, mais ils subissent davantage de défaites. La régression des revenus de la course semble donc due au coût du réinvestissement pour remettre en scène d'autres corsaires¹⁸.

Michel Fontenay, s'appuyant sur un relevé des pertes françaises provoquées par les corsaires maghrébins de 1652 à 1664, relevé établi par la Chambre de commerce de Marseille, en déduit qu'environ 350.000 piastres de gains étaient tirés annuellement par les corsaires algériens¹⁹. Ce chiffre est peut-être exagéré, mais il donne une idée des revenus issus de la course dans ces années de très forte activité de la seconde moitié du XVII^e siècle. Pour un relevé plus détaillé des prises faites par les Algériens dans l'ensemble du demi siècle, nous renvoyons aux pages sur la question de l'ouvrage de Merouche²⁰.

Pendant l'apogée de la course, le nombre de bâtiments corsaires d'Alger varie selon les années et les estimations d'une

¹⁷ Lemnouar Merouche, *Op. cit.*, p. 245-246 ; Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. I- Monnaies, prix et revenus, 1520-1830*, Bouchene, 2001, p. 56. Voir les analyses détaillées sur la question dans Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II...*, *Op. cit.*, p. 209-222 ; Alan G. Jamieson, *Op. cit.*, p. 92, 95, 98, 100, 114-116, 118, 121, 154.

¹⁸ Ismet Touati, *Le commerce du blé entre l'Algérie et la France, XVI^e-XIX^e siècles*, Editions Bouchene, 2018, p. 49-52.

¹⁹ Michel Fontenay, *La place de la course dans l'économie portuaire : l'exemple de Malte et des ports barbaresques*, *Annales E.S.C.*, 43, 1988, p. 1334-1335.

²⁰ Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II...*, *Op. cit.*, p. 223-236.

soixantaine à la centaine, et la moyenne de la période se situerait entre 60 et 80 bâtiments. Pour les années 1640-1690, avec des flux et reflux, la moyenne se situerait en gros entre le tiers et la moitié de celle de l'époque précédente²¹. Quant aux captifs à Alger, leur nombre oscille entre 8.000 et 35.000 durant les années s'étalant de 1640 à 1690, environ, selon diverses estimations²² dont les plus élevées nous paraissent très exagérées. Retenons le chiffre le plus bas comme repère.

II. L'effondrement

II.1- A la veille de l'effondrement

De relatif, le déclin qui toucha l'activité corsaire algérienne durant la seconde moitié du XVII^e siècle devint profond et durable. Les résultats moyens voire faibles de la fin du XVII^e siècle et l'effondrement qui s'en est suivi au cours de la première décennie du XVIII^e siècle en sont les premières manifestations sur le long terme.

En évoquant l'activité de la dernière décennie du XVII^e siècle, Merouche en concluait à une fin de siècle mitigée²³. Quant à Jamieson, il note : « from the 1690s seizure by the Barbary corsairs was less and less likely for the merchant sailors of the main European sea powers²⁴. »

Dans le tableau suivant, nous allons donner un aperçu des résultats de cette dernière décennie du XVII^e siècle qui a précédé l'effondrement du début du XVIII^e siècle. Partant des données de L. Merouche, nous les avons revues et/ou complétées par les données que nous avons nous-même relevées dans les archives et dans d'autres sources, ce qui donne le résultat que nous présentons ici :

²¹ *Ibid.*, p. 166-167. Pour plus de détails, voir les pages 162-163 de l'ouvrage.

²² Robert Charles Davis, *Counting European slaves on the Barbary coast, Past and Present*, 172, august 2001, p. 98 ; Robert Charles Davis, *Esclaves chrétiens, maîtres musulmans. L'esclavage blanc en Méditerranée (1500-1800)*, traduit de l'anglais par Manuel Tricoteaux, Paris, Editions Jacqueline Chambon, 2006, p. 314-315.

²³ Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II...*, *Op. cit.*, p. 235.

²⁴ Alan G. Jamieson, *Op. cit.*, p. 155.

**Le premier effondrement de la course algérienne :
I – Limites chronologiques et description**

Année	Nombre de prises
1690	5 prises, dont au moins 2 riches, en plus des meilleures marchandises d'un vaisseau anglais ²⁵
1691	Au moins 16 prises, dont une dizaine de valeur importante, et les cargaisons de 5 autres bâtiments ²⁶
1692	De 10 à 20 prises au moins, dont plusieurs de grande valeur. De 22 à 32 prises si l'on ajoute les données relevées par Van Krieken. Il faudrait ajouter par ailleurs la cargaison d'un bâtiment anglais ²⁷

²⁵ Lemnouar Merouche, Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II..., *Op. cit.*, p. 235 ; Archives Nationales, Paris, Affaires Etrangères BI 116, lettres de Lemaire au marquis de Seignelay, Alger, le 15 juillet et 30 novembre 1690, fol. 285 v.-286 et 302-304.

²⁶ Lemnouar Merouche, Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II..., *Op. cit.*, p. 235 ; A.N., Paris, AE BI 116, lettre de Lemaire à Seignelay, Alger, le 25 janvier 1691, fol. 308-314 ; *Idem*, lettre de Lemaire au ministre, Alger, le 4 mars 1691, fol. 330 v.-331 ; *Idem*, lettre de Lemaire au comte de Pontchartrain, Alger, le 30 mars 1691, fol. 334-339 ; *Idem*, lettre de Dusault à Pontchartrain, Alger, le 26 août 1691, fol. 369-376 ; *Idem*, lettres de Lemaire à Pontchartrain, Alger, le 27 août, 30 octobre et 31 décembre 1691, fol. 380-381 v., 388 et 425 v. Il subsiste un doute sur la prise vers avril 1691 d'une flûte hollandaise, dont quatorze passagers ont été restitués. Le doute concerne la date. En effet, cela pourrait être une erreur pour avril 1692. Cf. A.N., Paris, AE BI 116, lettre de Lemaire à Pontchartrain, Alger, le 14 avril 1691, fol. 487-496.

²⁷ Lemnouar Merouche, Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II..., *Op. cit.*, p. 235 ; Gerard Van Krieken, Corsaires et marchands. Les relations entre Alger et les Pays Bas, 1604-1830, Bouchene, 2002, p. 83 ; A.N., Paris, AE BI 116, lettre de Dusault à Pontchartrain, Alger, le 22 mars 1692, fol. 467-481 ; *Idem*, lettres de Lemaire à Pontchartrain, Alger, le 3 octobre et 19 décembre

Touati Ismet

1693	Au moins 5 ou 6 prises, dont au moins 2 riches ²⁸
1694	7 à 10 prises, plus le produit d'une prise vendue à Nantes ²⁹
1695	3 prises ³⁰
1696	3 prises, dont 2 semblent importantes, et 5 captifs sur une autre prise ³¹
1697	6 prises, la plupart de grande valeur, plus les effets de deux barques coulées bas par les corsaires ³²

1692, fol. 509-509 v. et 529-531 ; *Idem*, lettre de Dusault à Pontchartrain, Toulon, le 14 octobre 1692, fol. 511-516.

²⁸ Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II...*, *Op. cit.*, p. 236 ; A.N., Paris, AE BI 117, lettre de Lemaire à Pontchartrain, le 8 décembre 1693, fol. 87-90.

²⁹ Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II...*, *Op. cit.*, p. 236 ; A.N., Paris, AE BI 117, lettres de Lemaire à Pontchartrain, Alger, le 15 février, 18 février, 23 juin, 1^{er} août et 14 août 1694, fol. 96-97, 98-101, 116-119, 124-132 et 135 v.

³⁰ Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II...*, *Op. cit.*, p. 236 ; A.N., Paris, AE BI 117, lettre de Lemaire à Pontchartrain, Alger, le 20 octobre 1695, fol. 208-210 ; *Idem*, Déposition au consulat de France à Alger, le 28 novembre 1695, fol. 215-216. Voir aussi A.N., Paris, AE BI 117, lettre de Lemaire à Pontchartrain, Alger, le 5 décembre 1695, fol. 217-219.

³¹ Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II...*, *Op. cit.*, p. 236 ; Henri Delmas de Grammont, *Correspondance des consuls d'Alger*, Alger, Jourdan, 1890, p. 41 et 43 ; A.N., Paris, AE BI 117, lettre de Lemaire à Pontchartrain, Alger, le 3 janvier 1697, fol. 247-250 ; Albert Devoulx, *Op. cit.*, p. 393.

³² Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II...*, *Op. cit.*, p. 236 ; A.N., Paris, AE BI 117, lettre de Lemaire à Pontchartrain, Alger, le 23 février 1697, fol. 262 v. ; *Idem*, lettres de Dusault à Pontchartrain, Alger, le 12 mai, 23 août, 16 novembre et 6 décembre 1697, fol. 295 v., 336, 350-357 et 362-363 ; Albert Devoulx, *Op. cit.*, p. 393. Il faut peut-être ajouter une caravelle portugaise sortie de Cadix, prise par un corsaire algérien en février ou mars. Elle

Le premier effondrement de la course algérienne :
I – Limites chronologiques et description

1698	15 prises, dont au moins 4 importantes, sans compter 18 captifs pris à terre ou sur une autre prise ³³
1699	15 prises, dont au moins 1 riche ³⁴

Avant de comparer avec l'activité et les résultats de la décennie suivante, ajoutons qu'Alger compte à l'époque qui nous occupe dans ce point entre vingt et trente bâtiments corsaires³⁵ et le nombre de captifs dans la ville oscille d'après différentes estimations entre 1.600 et 36.000³⁶. Le chiffre le plus élevé est particulièrement

est mentionnée par Grammont qui date peut-être par erreur une lettre consulaire du 22 mars 1697, au lieu du 22 mars 1696. Cf. Henri Delmas de Grammont, *Op. cit.*, p. 47-48.

³³ Lemnouar Merouche, Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II..., *Op. cit.*, p. 236 ; A.N., Paris, AE BI 117, lettres de Durand à Pontchartrain, Alger, le 14 mars, 29 septembre et 18 octobre 1698, fol. 372 v., 402-404, 409 v. et 412 v. ; Henri Delmas de Grammont, *Op. cit.*, p. 53-57 ; Albert Devoulx, *Op. cit.*, p. 393 et A.N., Paris, AE BI 117, lettre de Durand à Pontchartrain, Alger, le 18 avril 1697 [1698 ?], fol. 389. Il subsiste un doute sur la date de ce dernier document, avec la possibilité que les faits mentionnés dans le document se soient déroulés en 1697.

³⁴ Lemnouar Merouche, Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II..., *Op. cit.*, p. 236 ; A.N., Paris, AE BI 117, lettres de Durand à Pontchartrain, Alger, 12 janvier, [14 février], 16 avril, 20 mai, 18 juillet, 24 août, 3 septembre 1699, fol. 3-7, 10 v., 8-11, 15-18, 20 v.-21 v., 23-29, 38-41 et 44-47 ; Henri Delmas de Grammont, *Op. cit.*, p. 73-76 ; A.N., Paris, AE BI 118, lettre de Durand à Pontchartrain, Alger, le 1^{er} novembre 1699, fol. 63 ; Albert Devoulx, *Op. cit.*, p. 393.

³⁵ Henri Delmas de Grammont, *Op. cit.*, p. 59 et 61 ; Marcel Emerit, Un mémoire sur Alger par Pétis de la Croix (1695), in Histoire de l'Algérie et du Maghreb. Etudes et documents, 1939-1977, Editions Bouchene, 2015, p. 492.

³⁶ Federico Cresti, Gli schiavi cristiani ad Algeri in età ottomana : considerazioni sulle fonti e questioni storiografiche, Quaderni storici, 107/2, août 2001, p. 422 et 425 ; Charles Robert Davis, Esclaves chrétiens..., *Op. cit.*, p. 35, 48 et 315 ; Marcel Emerit, *Art. cit.*, p. 492 ; Mémoires de la Congrégation de la Mission, Paris, A la Maison principale de la Congrégation de la Mission, 1864, tome 2, p. 512.

Touati Ismet

exagéré et nous ne devons pas en tenir compte. Les estimations les plus soutenables peuvent se placer entre 1.600 et 10.000.

Il est notable que plusieurs rédemptions de captifs eurent lieu durant cette décennie-là, ce qui fut d'un apport certain en termes de revenus. A la fin de l'année 1691, l'aumône d'Espagne et du Portugal arrive avec des fonds énormes³⁷. En mars 1692, l'aumône de la Merci des royaumes d'Aragon et de Valence arrive avec un fonds de 60.000 piastres, celle des royaumes de Castille et d'Andalousie, avec 150.000 piastres. La grande aumône des Trinitaires était attendue avec 180.000 piastres, de même que celle du Portugal avec 80.000 piastres³⁸. En mai, 62 esclaves repassent en France et l'on apprend que les trois aumônes d'Espagne ont racheté 753 captifs de toutes nations³⁹. Le 21 avril 1694, les pères rédempteurs d'Espagne arrivent avec un fonds de 40.000 piastres⁴⁰. Quatre rachats furent entrepris en 1696 et 1697 par les Espagnols, les Français et les Portugais, ce qui permit la libération de 930 esclaves au total⁴¹. Le 20 mars 1698, les pères de la Rédemption d'Espagne arrivèrent à Alger avec 115.000 piastres qui permirent de racheter 138 captifs⁴².

II.2- Description de l'effondrement

Nous allons constater que, par rapport à la fin du XVII^e siècle qui, déjà, n'était pas exceptionnelle en termes de prises et qui l'était encore moins comparée à la période d'apogée de la course algérienne (1580-1640, environ), le début du XVIII^e siècle se caractérise par un véritable effondrement de l'activité.

Dans une lettre du 15 août 1700, le consul de France à Alger écrit au ministre Pontchartrain qu'Alger est utile pour la navigation

³⁷ A.N., Paris, AE BI 116, lettre de Dusault à Pontchartrain, Alger, le 30 décembre 1691, fol. 407-424.

³⁸ *Idem*, le 22 mars 1692, fol. 472-474.

³⁹ *Idem*, le 20 mai 1692, fol. 499-505.

⁴⁰ A.N., Paris, AE BI 117, lettre de Lemaire à Pontchartrain, Alger, le 30 avril 1694, fol. 109-113.

⁴¹ Robert Charles Davis, *Esclaves chrétiens...*, *Op. cit.*, p. 48.

⁴² Mémoires de la Congrégation de la Mission, *Op. cit.*, tome 2, p. 508.

Le premier effondrement de la course algérienne : **I – Limites chronologiques et description**

française, en raison de la course⁴³. Il voulait signifier par-là que cette dernière atteint la plupart des concurrents commerciaux de la France, tous en guerre avec Alger. Or, il ne se doutait pas qu'il évoquait une réalité encore vraie dans la dernière décennie du XVII^e siècle, mais qui était en train de basculer.

Nous allons le constater en rapportant tout d'abord les données avancées par Merouche pour cette période, puis présenter le résultat de nos propres investigations.

Concernant l'année 1700, l'historien indique :

16 janvier 1700 : des Français rachètent aux raïs d'Alger une barque de 125 tonneaux prise récemment.

17 janvier : des Marseillais sont pris sur une barque génoise capturée.

Octobre : un Français de Saint-Malo, pris sur un vaisseau, est racheté.

Dans la *Gazette* de 1701, deux correspondances de Venise, l'une datée du 25 décembre 1700 et l'autre du 1^{er} janvier 1701, signalent la prise par les corsaires d'Alger de 2 vaisseaux vénitiens dont la valeur est estimée à 200.000 ducats. Un troisième vaisseau est attaqué et pris par les « Barbaresques »⁴⁴.

Les corsaires semblent donc avoir fait au moins 6 prises, dont 2 prises vénitiennes de grande valeur. Cependant, ces dernières n'apparaissent pas dans les autres sources que nous avons consultées, en particulier les sources produites à Alger. Par ailleurs, il n'est pas certain en l'état actuel de la recherche que les prises mentionnées les 16 et 17 janvier 1700 ne soient pas à mettre à l'actif de l'année 1699.

Il est donc difficile de conclure sur cette année 1700. Nous aurions tendance à la considérer comme une année de très faible apport.

⁴³ A.N., Paris, AE BI 118, lettre de Durand à Pontchartrain, Alger, le 15 août 1700, fol. 106.

⁴⁴ Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II...*, *Op. cit.*, p. 286. Le Français de Saint-Malo était manifestement Pierre Mural, pris sur un bâtiment portugais le 14 août 1700. Cf. A.N., Paris, AE BI 118, lettre de Durand à Pontchartrain, Alger, le 14 octobre 1700, fol. 109-112.

Touati Ismet

Voici le résultat pour l'année 1701, selon Merouche :

14 avril : 7 Français pris sur un navire hollandais.

Août : Mustafâ Raïs s'empare d'un navire près de Cadix. L'équipage s'est sauvé à terre. Dans la Gazette, à la correspondance du 1^{er} juillet 1701, de Rome, nous trouvons 4 tartanes (blé et huile) prises par les « Barbaresques ».

20 septembre : arrivée d'un raïs avec 7 Espagnols pris près d'Ibiza.

Octobre : la course est infructueuse au-delà de Gibraltar. 6 Espagnols pris près de Malaga, sont arrivés. 2 vaisseaux rentrent à Alger avec une prise importante. Un bâtiment d'avis portugais est pris et conduit à Alger avec 101 personnes. Le navire a été armé en course sous le nom de *La Portugaise*⁴⁵.

Que donne notre relevé ?

- Vers le début du mois d'août, le consul de France réclame un bâtiment abandonné⁴⁶. Est-ce celui apporté par Mustafâ Raïs ?

- Ce n'est manifestement pas 7 captifs d'Ibiza qui ont été amenés par un seul corsaire, le 20 septembre, mais 14 captifs, le 9 septembre, par quatre corsaires algériens⁴⁷.

- Une lettre datée du 1^{er} octobre indique que les sorties corsaires sont infructueuses et c'est une lettre du 30 octobre qui indique la prise des 6 Espagnols à Malaga par le vaisseau algérien *Le Croyant*⁴⁸.

- Le 14 novembre, un corsaire algérien revient avec une prise portugaise faite à Madère. 8 chrétiens ont été pris sur ce vaisseau, chargé de vin et d'eau-de-vie⁴⁹.

⁴⁵ Lemnouar Merouche, Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II..., *Op. cit.*, p. 253 et 286.

⁴⁶ Henri Delmas de Grammont, *Op. cit.*, p. 88.

⁴⁷ A.N., Paris, AE BI 118, lettre de Durand à Pontchartrain, Alger, le 20 septembre 1701, fol. 174 v.

⁴⁸ A.N., Paris, AE BI 118, lettres de Durand à Pontchartrain, Alger, le 1^{er} et le 30 octobre 1701, fol. 177-182 et 193-200.

⁴⁹ A.N., Paris, AE BI 118, lettre du même au même, Alger, le 15 novembre 1701, fol. 201.

Le premier effondrement de la course algérienne : **I – Limites chronologiques et description**

Nous ne pouvons en conclure dans l'état actuel de nos investigations qu'à deux prises auxquelles il faut ajouter 20 captifs pris dans d'autres opérations.

Concernant l'année 1702, Merouche note le retour infructueux des raïs sauf la prise de quelques pêcheurs catalans et portugais et l'arrivée à Alger de trois navires catalans capturés⁵⁰.

Voici ce que nous avons relevé, pour notre part :

- Le consul de France note, le 15 juin 1702 : « [...] il y a quatre grosses Galliottes du Beylik d'Alger, une moyenne et plusieurs petites particulières qui vont tenir la mer apparemment à la côte d'Espagne [...]»⁵¹. » Près d'un mois plus tard, le 12 juillet, le consul note : « Les Corsaires vont et viennent sans aucune prise qui en vaille le parler⁵². »

- Dans une lettre du 25 septembre est annoncé le retour des corsaires après des croisières infructueuses, hormis la prise de 18 Portugais et 19 Canariens. Cet insuccès « fait un peu murmurer la milice et la marine »⁵³.

- Le 7 octobre, deux galiotes du Dey amènent trois petits bâtiments de la côte de Catalogne avec 7 Catalans⁵⁴. Le même jour, cinq corsaires sortent en course⁵⁵.

- Dans une lettre du 27 décembre, le consul évoque le « défaut entier de prises ». A ce moment-là tous les vaisseaux de la ville sont en course⁵⁶.

Nous pouvons donc parler de trois prises de très faible valeur manifestement, auxquelles il faut ajouter quelques autres prises tellement médiocres qu'il ne vaille quasiment pas la peine de les

⁵⁰ Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II...*, *Op. cit.*, p. 253 et 286.

⁵¹ Henri Delmas de Grammont, *Op. cit.*, p. 94.

⁵² *Ibid.*, p. 95.

⁵³ A.N., Paris, AE BI 118, lettre de Durand à Pontchartrain, Alger, le 25 septembre 1702, fol. 266-270.

⁵⁴ A.N., Paris, AE BI 118, lettre du même au même, Alger, le 7 octobre 1702, fol. 274.

⁵⁵ Henri Delmas de Grammont, *Op. cit.*, p. 96.

⁵⁶ *Ibid.*, p. 97-98.

mentionner. Par ailleurs, 37 captifs ont été faits lors d'autres opérations.

Concernant l'année 1703, Merouche mentionne le tarissement de la course et la prise d'un seul bâtiment, un vaisseau chargé de riz, de blé et d'autres marchandises⁵⁷.

Pour notre part, nous relevons, d'après une lettre du 14 avril 1703, la prise du vaisseau *La Invidiosa*, par un corsaire algérien⁵⁸. Il s'agit du bâtiment mentionné par Merouche. Ce fut manifestement la seule prise d'une année qui s'est révélée désastreuse à cet égard. La correspondance consulaire en témoigne : le 12 juillet, le consul informe des sorties infructueuses des corsaires⁵⁹ ; il n'y a pas d'amélioration durant les semaines estivales qui suivent, importantes sur le plan de l'activité corsaire : les bâtiments corsaires algériens font des courses sans résultats, d'après une lettre du 8 août⁶⁰ ; « la mer n'a donné nulle prise », lit-on dans une lettre du 7 septembre⁶¹. L'activité de l'automne n'a rien donné non plus s'il faut en croire des lettres du 20, 26 et 28 décembre⁶². « Le Dey [est] malheureux en prises [...] »⁶³, note le consul, témoignant par-là des problèmes politiques que cet effondrement de la course causait au gouvernement et que nous évoquerons dans la suite de ce premier article. Arrivés à ce stade de notre relevé, nous pouvons confirmer les propos de Grammont concernant les premières années du règne

⁵⁷ Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II...*, *Op. cit.*, p. 254 et 286.

⁵⁸ A.N., Paris, AE BI 118, lettre de Durand à Pontchartrain, Alger, le 14 avril 1703, fol. 286-289 ; Henri Delmas de Grammont, *Op. cit.*, 99-100.

⁵⁹ A.N., Paris, AE BI 118, lettre de Durand à Pontchartrain, Alger, le 12 juillet 1703, fol. 294-297.

⁶⁰ A.N., Paris, AE BI 118, lettre du même au même, Alger, le 8 août 1703, fol. 302 v.

⁶¹ A.N., Paris, AE BI 118, lettre du même au même, Alger, le 7 septembre 1703, fol. 307.

⁶² A.N., Paris, AE BI 118, lettres du même au même, Alger, le 20 et 28 décembre 1703, fol. 316-321 et 324 ; Henri Delmas de Grammont, *Op. cit.*, p. 101-102.

⁶³ Lettre du consul de France à la Chambre de commerce de Marseille, du 26 décembre 1703, publiée dans Henri Delmas de Grammont, *Op. cit.*, p. 101-102.

Le premier effondrement de la course algérienne : **I – Limites chronologiques et description**

de Hâj Mustafâ (juillet 1700-octobre 1705) : la course n'y donnait presque rien⁶⁴.

Concernant l'année 1704, Merouche parle de ruine financière d'Alger et d'échec des dernières sorties des raïs. Cette année-là, une seule prise est faite, celle d'un vaisseau vénitien, transportant du raisin de Corinthe. Par ailleurs, 7 Génois sont faits captifs⁶⁵.

C'est peut-être oublier quelques prises faites dans la première moitié de l'année 1704 : d'après une lettre du 12 mai, le consul de France a des explications houleuses avec un raïs pour son refus de restituer une barque génoise prise en vue du cap Saint-Tropez. Par ailleurs, nous apprenons que Lazare Adrian, marié à Toulon, est réduit à l'esclavage, en tant que capitaine sous pavillon vénitien⁶⁶. Hormis ces données, nous ne retrouvons que celles mentionnées par Merouche : une lettre du 15 décembre annonce l'arrivée des 7 Génois, pris, d'après le consul, sur les côtes de Provence⁶⁷ (ce qui aurait été en contravention avec le traité de paix entre Alger et Versailles), et, par une lettre du 27 décembre, nous apprenons le retour, après 64 jours de course, de 3 vaisseaux algériens avec la prise vénitienne, chargée de raisins de Corinthe. Les membres de l'équipage ont pu parvenir à se sauver⁶⁸. L'année a été désastreuse en termes de revenus corsaires : une lettre du 7 août indique le retour de tous les corsaires sans aucune prise⁶⁹. Une lettre du 1^{er} septembre confirme le tarissement des produits de la course⁷⁰.

⁶⁴ Henri Delmas de Grammont, *Histoire d'Alger sous la domination turque (1515-1830)*, Paris, Leroux, 1887, p. 271.

⁶⁵ Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II...*, *Op. cit.*, p. 254 et 286.

⁶⁶ A.N., Paris, AE BI 118, lettre de Durand à Pontchartrain, Alger, le 12 mai [1704], fol. 346-349.

⁶⁷ A.N., Paris, AE BI 118, lettre de Clairambault à Pontchartrain, Alger, le 15 décembre 1704, fol. 420-423.

⁶⁸ A.N., Paris, AE BI 118, lettre du même au même, Alger, le 27 décembre 1704, fol. 425.

⁶⁹ A.N., Paris, AE BI 118, lettre de Durand à Pontchartrain, Alger, le 7 août 1704, fol. 381.

⁷⁰ A.N., Paris, AE BI 118, lettre du même au même, Alger, le 1^{er} septembre 1704, fol. 389-392.

Touati Ismet

Enfin, une lettre du 14 octobre évoque de nouveaux préparatifs de course en dépit de l'échec des dernières sorties⁷¹.

Concernant l'année 1705, Merouche ne mentionne que la prise de 24 Hambourgeois et de 14 Canariens⁷².

- Nous retrouvons en effet la mention de ces prises dans une lettre consulaire du 23 février 1705 ; les Hambourgeois sur un vaisseau qui a brûlé en combattant, les Canariens sur des barques de pêche, aux îles Canaries. Ces prises ont été faites par deux corsaires algériens, rentrés à Alger le 17 février⁷³.

- Nous lisons dans une lettre du 17 avril que, depuis le 23 février, il y avait encore trois vaisseaux en course ; ils n'ont envoyé aucune prise. Il y a 7 bâtiments dans le port que l'on ne songe pas à armer. Le 13 avril, cependant, une corvette de douze canons est rentrée après deux mois de course et a amené 5 chrétiens que les corsaires ont pris sur un bateau chargé de sel en Sardaigne. Ils avaient également pris une tartane abandonnée chargée de 24 barriques de vin, à la hauteur du cap Tolar, au sud de la Sardaigne, mais ceux qui ont été chargés de convoier cette prise ont fait naufrage à Tabarka et ont dit que les habitants s'en sont emparés⁷⁴.

- Une lettre du 20 août, enfin, nous permet de savoir que Barthélémy Record, de Cassis, a été rapatrié, après avoir été pris comme passager sur une flute vénitienne⁷⁵.

Notre résultat consiste donc en une seule prise à laquelle il faut ajouter 43 captifs pris sur d'autres bâtiments.

Concernant l'année 1706, Merouche mentionne l'arrivée d'un navire chargé d'eau-de-vie, sans l'équipage qui a fui, et d'un navire génois chargé de sucre et de laine ; seulement trois membres de

⁷¹ A.N., Paris, AE BI 118, lettre de Clairambault à Pontchartrain, Alger, le 14 octobre 1704, fol. 412-414.

⁷² Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II...*, *Op. cit.*, p. 286.

⁷³ A.N., Paris, AE BI 119, lettre de Clairambault à Pontchartrain, Alger, le 23 février 1705, fol. 11.

⁷⁴ A.N., Paris, AE BI 119, lettre du même au même, Alger, le 17 avril 1705, fol. 30 v.-31.

⁷⁵ A.N., Paris, AE BI 119, lettre du même au même, Alger, le 20 août 1705, fol. 53-56.

Le premier effondrement de la course algérienne :

I – Limites chronologiques et description

l'équipage de ce dernier furent capturés. Un navire danois fut pris, portant 26 canons et 45 hommes. Merouche mentionne également un contentieux à propos d'une prise : un corsaire français de Saint-Malo attaque un navire hollandais, *La Marie*, de 120 tonneaux. Il allait s'en emparer lorsqu'un bâtiment de guerre battant pavillon hollandais aborda *La Marie*, l'amarina et arbora ensuite le pavillon rouge d'Alger. Le corsaire français revint et réclama sa part de la capture. Le raïs algérien, Ahmed Touil, consentit à ce qu'un Français allât avec lui à Alger. Le consulat intervint pour obtenir une part du produit de la prise (392 barils de hareng et 330 quintaux de plomb)⁷⁶.

Voici notre relevé pour cette année-là :

- Le navire chargé d'eau-de-vie mentionné par Merouche fut pris par Ibrâhîm Raïs, commandant le vaisseau-amiral, en compagnie d'un autre corsaire algérien. La prise est entrée à Alger le 2 février. L'équipage s'était sauvé sur la chaloupe⁷⁷.

- L'affaire du contentieux entre Ahmed Touil et le corsaire malouin Boisbuisson est également mentionnée par Devoulx et Belhamissi, qui se sont appuyés sur la correspondance consulaire française. Nous lisons pour notre part dans cette correspondance qu'hormis le hareng et les 300 quintaux de plomb, constituant la cargaison du bâtiment capturé, il faut ajouter 300 saumons de plomb et mentionner que 21 Hollandais ont été faits captifs dans cette opération ; la prise est arrivée à Alger le 5 mars⁷⁸.

- La prise génoise chargée de sucre et de laines d'Espagne, mais aussi de barille, était armée de 8 canons ; elle arrive à Alger le 23

⁷⁶ Lemnouar Merouche, *Op. cit.*, p. 286-287.

⁷⁷ A.N., Paris, AE BI 119, lettre de Clairambault à Pontchartrain, Alger, le 17 février 1706, fol. 89.

⁷⁸ Albert Devoulx, *Op. cit.*, p. 394 ; Moulay Belhamissi, *Op. cit.*, tome 2, p. 109 et 119 ; A.N., Paris, AE BI 119, lettre de Clairambault à Pontchartrain, Alger, le 30 avril 1706, fol. 99-105. Le contentieux n'est manifestement pas tout à fait réglé au mois de décembre 1706. Cf. A.N., Paris, AE BI 119, lettre de Clairambault aux députés du commerce de Marseille, Alger, le 1^{er} mai 1706, fol. 106-107 ; *Idem*, lettres de Clairambault à Pontchartrain, Alger, le 12 juin, 3 août et 16 décembre 1706, fol. 115-120, 123-126 et 137-138.

Touati Ismet

mai. Parmi les trois hommes capturés, il y avait un Français qui fut remis au consul⁷⁹.

- C'est le 18 juillet qu'entrèrent à Alger deux corsaires avec le vaisseau danois armé de 26 canons et 45 hommes à bord⁸⁰.

- Nous apprenons par une lettre consulaire du 16 décembre que deux corsaires d'Alger ont pris un vaisseau de Hambourg, avec une cargaison chargée à Marseille, d'une valeur de 70.000 ou 80.000 écus⁸¹.

Cela fait un total de cinq prises pour l'année 1706.

Concernant l'année 1707, Merouche évoque une nouvelle de la *Gazette de Paris*, en date du 17 mars 1707, indiquant que 13 vaisseaux d'Alger sont en mer, qu'ils ont pris trois vaisseaux, l'un hollandais, le second vénitien et le troisième, hambourgeois. La prise d'une corvette génoise est mentionnée par Merouche à la date du 8 avril⁸².

Voici ce que nous relevons, pour notre part :

- La corvette génoise fut prise par cinq bâtiments d'Alger, à la côte d'Espagne. Elle est entrée à Alger le 7 avril au soir. Le matelot français Louis Carbonneau, de Martigues, fut mis en liberté⁸³.

- Le 22 juin au soir, un vaisseau hollandais, capturé près de Mostaganem, est amené à Alger par trois vaisseaux de la ville ; il était chargé de 360 barils de poudre, d'un peu de fer et

⁷⁹ A.N., Paris, AE BI 119, lettre du même au même, Alger, le 29 mai 1706, fol. 111 v. ; Henri Delmas de Grammont, *Correspondance...*, *Op. cit.*, p. 111-112.

⁸⁰ A.N., Paris, AE BI 119, lettre de Clairambault à Pontchartrain, Alger, le 3 août 1706, fol. 126 v. Voir aussi Henri Delmas de Grammont, *Correspondance...*, *Op. cit.*, p. 113-114.

⁸¹ A.N., Paris, AE BI 119, lettre de Clairambault à Pontchartrain, Alger, le 16 décembre 1706, fol. 137 v.

⁸² Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II...*, *Op. cit.*, p. 287.

⁸³ A.N., Paris, AE BI 119, lettre de Clairambault à Pontchartrain, Alger, le 8 avril 1707, fol. 156.

Le premier effondrement de la course algérienne : **I – Limites chronologiques et description**

d'« épicerie ». Le bâtiment se rendait à Livourne avec 24 hommes à bord, dont un certain François Dupré, libéré⁸⁴.

- Le 28 juin au soir, quatre vaisseaux corsaires rentrent à Alger avec un vaisseau hollandais qu'ils ont pris à la hauteur du cap Saint-Vincent, chargé de 428 caisses de sucre et quelques autres marchandises, avec 45 hommes d'équipage ; il était parti de Lisbonne et allait à la côte d'Italie⁸⁵.

- Le 16 octobre entre au port un vaisseau portugais de prise, chargé de sel⁸⁶.

- Dans une lettre consulaire du 19 décembre est évoqué le refus de la mise en liberté d'un matelot de Dunkerque pris sur un vaisseau hollandais⁸⁷. Nous ignorons s'il s'agit ou non de l'un des bâtiments hollandais évoqué plus haut⁸⁸.

Nous pouvons donc considérer que 4 prises au moins ont été faites au cours de l'année 1707.

Selon Merouche, en 1708, les raïs d'Alger s'emparent de 5 bâtiments dont 1 bâtiment suédois destiné à Cadix, avec une cargaison valant 100.000 écus. Le vaisseau du raïs Qârâ 'Alî, commandé par son fils, s'empare d'un navire espagnol avec à bord 6 Français. Le Dey refuse de les rendre. Il refuse aussi de rendre 7 Français qui se trouvaient sur un autre vaisseau pris par les raïs d'Alger⁸⁹.

Voici notre propre relevé :

⁸⁴ A.N., Paris, AE BI 119, lettre du même au même, Alger, le 23 juin 1707, fol. 169.

⁸⁵ A.N., Paris, AE BI 119, lettre du même au même, Alger, le 23 juillet 1707, fol. 175.

⁸⁶ A.N., Paris, AE BI 119, lettre du même au même, Alger, le 6 novembre 1707, fol. 185-186.

⁸⁷ A.N., Paris, AE BI 119, lettre du même au même, Alger, le 19 décembre 1707, fol. 196-197.

⁸⁸ Ce Dunkerquois sera remis en liberté l'année suivante. Cf. A.N., Paris, AE BI 119, lettre du même au même, Alger, le 3 avril 1708, fol. 198-205.

⁸⁹ Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II...*, *Op. cit.*, p. 287.

Touati Ismet

- Le 3 août 1708, près de 10 Basques et 3 Portugais sont capturés à bord du Saint-Antoine, vaisseau corsaire de Saint-Jean-de-Luz, commandé par Saubat Dorcasabal⁹⁰.

- C'est manifestement dans une lettre du 1^{er} septembre 1708 que Merouche a relevé le bâtiment suédois pris avec une cargaison valant 100.000 écus ; les quatre autres prises mentionnées dans la lettre « sont de peu de considération »⁹¹.

- C'est le 14 septembre qu'entre à Alger le vaisseau de Kara Ali avec un ketch espagnol allant de Londres à Cadix. En plus des 6 Français à bord, il y avait l'équipage d'un vaisseau de Saint-Jean-de-Luz composé de 7 Français, 2 Biscayens et 3 Portugais⁹². Il s'agit manifestement du bâtiment pris le 3 août.

6 prises donc, pour l'année 1708, dont au moins quatre de faible importance, auxquelles il faut ajouter 12 hommes d'une autre prise.

Concernant l'année 1709, Merouche évoque un incident entre le consul anglais et le Dey à propos d'un vaisseau écossais. Alger considère qu'il s'agit d'un vaisseau danois camouflé. Les 24 hommes et la cargaison de saumon et de stockfish furent vendus à des particuliers. Il y a par ailleurs, un litige sur une prise hollandaise faite en commun par un corsaire français et trois corsaires algériens. Le litige est réglé sur la base de 3 parts aux Algériens et 2 au Français. Merouche note aussi l'arrivée d'une prise hollandaise (café, riz, eau-de-vie, huile), d'une barque génoise, et la prise d'un vaisseau génois en route vers Lisbonne avec 57 hommes. Puis, il fait l'observation suivante : concernant 1708 et 1709, les sources françaises indiquent la prise de 2 vaisseaux hollandais. Or, d'après les sources hollandaises, ajoute-t-il, les corsaires d'Alger ont pris 7 navires hollandais entre avril 1708 et juin 1709. Un épisode de paix

⁹⁰ A.N., Paris, AE BI 119, lettre de Haristeguy à Pontchartrain, Alger, le 4 mars 1709, fol. 250-251.

⁹¹ A.N., Paris, AE BI 119, lettre de Clairambault à Pontchartrain, Alger, le 1^{er} septembre 1708, fol. 231-233.

⁹² A.N., Paris, AE BI 119, lettres du même au même, Alger, le 7 et le 26 septembre 1708, fol. 235-239 et 240-243. Il s'agit donc d'une prise, avec à bord, l'équipage d'une autre prise. Espagnoles, françaises ou portugaises, l'origine de ces prises ne nous semble pas claire. Voir à ce propos A.N., Paris, AE BI 119, lettre du même au même, Alger, le 29 avril 1709, fol. 258-268.

Le premier effondrement de la course algérienne : **I – Limites chronologiques et description**

entre Algériens et Hollandais va s’instaurer de novembre 1709 à décembre 1715. Ce complément d’information sur les prises, donné par les sources hollandaises, montre les lacunes que comportent parfois les sources françaises habituellement utilisées. Toutefois, le tarissement de la course au cours de la première décennie du XVIII^e siècle n’est pas contestable⁹³.

Voici notre relevé pour l’année 1709 :

- C’est dans une lettre du 26 mars 1709 qu’est évoquée l’affaire du vaisseau écossais, chargé à Edimbourg. Nous apprenons dans la même lettre consulaire que, le 17 janvier, est arrivé un petit vaisseau vénitien de prise, chargé de fer et de sardines. Un passager français, frère de M. de Gondaud, procureur du roi à l’élection de Limoges, est rendu⁹⁴.

- La prise hollandaise de 36 canons, chargée à Marseille de café, riz, eau-de-vie, huile et quelques drogues, est amenée à Alger le 18 avril par cinq vaisseaux corsaires. 7 ou 8 hommes étaient blessés parmi les 57 captifs. C’est une lettre du 29 avril qui nous en informe, de même qu’on y trouve mentionnée l’affaire du litige entre corsaires français et algériens autour de l’autre prise hollandaise (un bâtiment de Flessingue) évoquée par Merouche⁹⁵.

- Par une lettre du 17 août 1709, nous apprenons que le Dey rend un bâtiment français qui s’est montré agressif en mer et ce, en échange de 1.000 piastres⁹⁶.

⁹³ Lemnour Merouche, *Recherches sur l’Algérie à l’époque ottomane. II...*, *Op. cit.*, p. 287. Il s’appuie sur Van Krieken en ce qui concerne les 7 prises hollandaises. Cf. Gerard Van Krieken, *Op. cit.*, p. 86.

⁹⁴ A.N., Paris, AE BI 119, lettre de Clairambault à Pontchartrain, Alger, le 26 mars 1709, fol. 252-257.

⁹⁵ A.N., Paris, AE BI 119, lettre du même au même, Alger, le 29 avril 1709, fol. 258-268. Sur cette affaire, voir aussi A.N., Paris, AE BI 119, lettre du même au même, Alger, le 1^{er} juin 1709, fol. 270-272 ; *Idem*, Note de Clairambault sur les procédures établies à Carthagène par le consul de France pour le partage de la prise flessinguoise faite par un corsaire français et trois bâtiments d’Alger, Alger, le 1^{er} juillet 1709, fol. 273 ; *Idem*, Minute d’un mémoire adressé à Clairambault, Versailles, le 7 février 1710, fol. 323 ; Moulay Belhamissi, *Op. cit.*, tome 3, p. 62, note 14.

⁹⁶ Henri Delmas de Grammont, *Correspondance...*, *Op. cit.*, p. 121-123.

Touati Ismet

- Le 15 février 1710, le consul de France certifie que le vaisseau génois *Le César*, capitaine Hyacinthe Nata, a été capturé par deux corsaires algériens, le 29 juillet précédent, à la hauteur des Berlingues ; il allait à Lisbonne⁹⁷.

Nous avons donc au moins 5 prises pour l'année 1709, dont une qui a fait l'objet d'un litige avec des corsaires français, auxquelles il faut ajouter 1.000 piastres en échange de la restitution d'un bâtiment français.

Voici les résultats de la décennie sous forme de tableau :

Année	Nombre de prises
1700	3 à 6
1701	2 prises et 20 captifs pris ailleurs
1702	3, plus quelques autres sans valeur et 37 captifs pris dans d'autres opérations
1703	1
1704	1 à 3, et 7 Génois pris ailleurs
1705	1 et 43 captifs pris sur d'autres bâtiments
1706	5, dont 2 assez importantes
1707	Au moins 4, dont 2 assez importantes
1708	6, dont au moins 4 de faible importance, plus 12 hommes d'une autre prise

⁹⁷ Albert Devoulx, *Op. cit.*, p. 395.

Le premier effondrement de la course algérienne :
I – Limites chronologiques et description

1709	Au moins 5 prises, dont 1 assez importante, auxquelles il faut ajouter 1.000 piastres en échange de la restitution d'une prise
------	--

L'effondrement de l'activité corsaire algérienne au cours de la première décennie du XVIII^e siècle est évident.

Alors que dans la dernière décennie du XVII^e siècle –que l'on peut considérer comme une décennie de déclin dans le Siècle de la course (1580-1699)- les corsaires font entre 85 et 111 prises, dont au moins une trentaine de grande valeur, de même qu'ils prennent 7 autres cargaisons de navires et quelques captifs provenant également d'autres prises, la décennie suivante voit une réduction considérable des prises et de leur valeur.

En effet, au cours des années 1700-1709, les corsaires font entre 31 et 36 prises seulement, dont peut-être 5 assez importantes sans être exceptionnelles, auxquelles il faut ajouter 119 captifs pris au cours d'autres opérations et quelques autres prises à la valeur quasi nulle.

Les années 1700-1705 sont particulièrement difficiles, le pic de la crise ayant été atteint dans les années 1703-1705. Nous ne pouvons pas parler de reprise au cours des années 1706-1709, mais de résultats médiocres de la course (entre 4 et 6 prises par an, la plupart de faible importance).

Si nous voulons établir une chronologie fine de l'activité corsaire algérienne à cette époque, nous pouvons donc considérer l'année 1700 comme celle du début d'un effondrement décennal. En effet, les années 1697-1699 ont été des années de grand rapport relativement aux années suivantes. Et les années de moindre rapport 1695-1696 s'inscrivent dans une décennie d'assez forte activité et semblent, par ailleurs, des années au revenu plus important que celles de la décennie suivante. Les années 1690-1694 enfin, sont assez importantes en termes de revenus et ce, relativement aux années de la décennie suivante toujours.

Au cours de la première décennie du XVIII^e siècle, il semble y avoir eu de même, un certain déclin de la marine algérienne,

puisque l'on passe d'une fourchette de 20 à 30 bons bâtiments corsaires, à une fourchette de 18 à 25 bâtiments, environ⁹⁸.

Quant au nombre de captifs à Alger durant la première décennie du XVIII^e siècle, il s'établit sans doute autour de 3.000⁹⁹, ce qui annonce les chiffres approximatifs que l'on observe fréquemment au long du XVIII^e siècle, un siècle de profond déclin de la course, répétons-le.

Enfin, les campagnes de rachats de captifs semblent moins importantes durant les années d'effondrement. En nous appuyant sur des données existantes pour les années 1700-1702, nous notons par exemple qu'à l'été 1700, les trinitaires français ne rachètent que 46 captifs¹⁰⁰. Le 23 novembre 1701, les trinitaires espagnols quittent Alger avec 142 esclaves, rachetés avec un fond de 32.000 piastres¹⁰¹. Le 8 avril 1702, les trinitaires déchaussés arrivent avec un fonds de 40.000 piastres¹⁰². Ces chiffres sont nettement moindres que ceux observés généralement au cours de la décennie précédente.

II.3- Un redressement relatif durant les années 1710-1725

Les règnes des deys 'Alî Shâwush (août 1710-avril 1718) et Muhammad b. Hasan (avril 1718-mars 1724), ainsi que les débuts du règne de Kör Abdî Pâshâ (mars 1724-septembre 1732) vont voir un redressement relatif de la course, sérieusement compromis par les paix signées avec les Néerlandais (1726) et les Suédois (1729).

L'analyse détaillée de cette activité dépasse le cadre de cet article, nous allons donc la résumer sous forme de tableau, en présentant les données avancées par Merouche dans une colonne et les nôtres dans une autre. Lorsque nous n'avons pas eu de données

⁹⁸ Robert Charles Davis, *Esclaves chrétiens...*, *Op. cit.*, p. 133, note 27 ; Henri Delmas de Grammont, *Correspondance...*, *Op. cit.*, p. 99-100.

⁹⁹ Federico Cresti, *Art. cit.*, p. 422 et 425 ; Henri Delmas de Grammont, *Histoire d'Alger...*, *Op. cit.*, p. 268-269 ; Mémoires de la Congrégation de la Mission, *Op. cit.*, tome 2, p. 512.

¹⁰⁰ Père Jean-Baptiste de La Faye, *Etat des royaumes de Barbarie, Tripoli, Tunis et Alger*, Rouen, Guillaume Behourt, 1703, p. 247.

¹⁰¹ A.N., Paris, AE BI 118, lettre de Durand à Pontchartrain, Alger, le 15 et 29 novembre 1701, fol. 201-202 et 203-205.

¹⁰² A.N., Paris, AE BI 118, lettre du même au même, Alger, le 9 avril 1702, fol. 232-237.

**Le premier effondrement de la course algérienne :
I – Limites chronologiques et description**

supplémentaires ou contradictoires, nous avons maintenues telles quelles celles de Merouche :

Année	Nombre de prises (selon Merouche)	Nombre de prises (d'après notre relevé)
1710	5 ¹⁰³	5, dont 2 très riches ¹⁰⁴
1711	2, plus 46 personnes capturées lors d'une autre opération ¹⁰⁵	3, dont 2 importantes, plus une partie de la cargaison d'un bâtiment hollandais ¹⁰⁶
1712	Quelques prises en Italie ou près de la péninsule italienne ¹⁰⁷	1, plus celles mentionnées par Merouche ¹⁰⁸
1713	Au moins 2 ¹⁰⁹	3, en comptant

¹⁰³ Lemnouar Merouche, Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II..., *Op. cit.*, p. 288.

¹⁰⁴ A.N., Paris, AE BI 119, lettres de Clairambault à Pontchartrain, Alger, le 20 mai, 11 juin et 5 août 1710, fol. 340-341, 342 et 355 ; Henri Delmas de Grammont, Correspondance..., *Op. cit.*, p. 123-124 ; Moulay Belhamissi, *Op. cit.*, tome 1, p. 76.

¹⁰⁵ Lemnouar Merouche, Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II..., *Op. cit.*, p. 288.

¹⁰⁶ A.N., Paris, AE BI 119, lettre de Clairambault à Pontchartrain, Alger, le 27 février, 16 juin, 12 novembre 1711, fol. 373, 382-386, 405 ; Eugène Plantet, Correspondance des deys d'Alger avec la Cour de France, 1579-1833, Paris, Félix Alcan, 1889, tome 2, p. 81-82.

¹⁰⁷ Lemnouar Merouche, Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II..., *Op. cit.*, p. 288.

¹⁰⁸ A.N., Paris, AE BI 119, lettre de Clairambault à Pontchartrain, Alger, le 25 février 1712, fol. 415 v.

Touati Ismet

		celles mentionnées par Merouche, plus une cargaison anglaise ¹¹⁰
1714	1, plus 300 captifs dans les Açores ¹¹¹	3, en comptant celle mentionnée par Merouche ¹¹²
1715	1, plus au moins 24 captifs pris ailleurs ¹¹³	4, plus au moins 56 captifs pris ailleurs ¹¹⁴
1716-1717	9, plus au moins 120 captifs pris ailleurs ¹¹⁵	12, en comptant les prises mentionnées par Merouche, et au moins 121 captifs pris ailleurs, plus une cargaison de la valeur d'environ 50.000 livres ¹¹⁶

¹⁰⁹ Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II...*, *Op. cit.*, p. 288-289.

¹¹⁰ Georges Yver, Une « Rédemption » à Alger en 1713, *Annales universitaires de l'Algérie*, 4^e année, numéro 10, mars 1915, p. 206 ; A.N., Paris, AE BI 119, lettre de Clairambault à Pontchartrain, Alger, le 14 janvier 1714, fol. 435-438.

¹¹¹ Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II...*, *Op. cit.*, p. 289.

¹¹² A.N., Paris, AE BI 119, lettres de Clairambault à Pontchartrain, Alger, le 12 avril et 4 mai 1714, fol. 441 et 442.

¹¹³ Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II...*, *Op. cit.*, p. 289.

¹¹⁴ A.N., Paris, AE BI 119, lettres de Clairambault à Pontchartrain, Alger, le 4 août, 5 septembre et 8 novembre 1715, fol. 466-469, 470-472 et 473-475 ; Henri Delmas de Grammont, *Correspondance...*, *Op. cit.*, p. 131 ; A.N., Paris, AE BI 120, « Extrait de la lettre du s. Clairambault, consul de la nation française à Alger le 25^e janvier 1716 », fol. 1-2.

¹¹⁵ Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II...*, *Op. cit.*, p. 289.

¹¹⁶ A.N., Paris, AE BI 120, « Extrait de la lettre des députés de la chambre de commerce de Marseille du 21 février 1716 », fol. 6-7 ; *Idem*, lettres de

**Le premier effondrement de la course algérienne :
I – Limites chronologiques et description**

1718	Non renseigné	Non renseigné
1719	Au moins 2 ¹¹⁷	Au moins 2
1720	6, dont plusieurs importantes ¹¹⁸	7 en comptant celles mentionnées par Merouche, plus 2 cargaisons ¹¹⁹
1721	4, plus d'autres prises ¹²⁰	Les prises mentionnées par Merouche, plus 3 cargaisons prises ailleurs ¹²¹
1722	9, dont au moins 1 riche ¹²²	9, dont au moins 1 riche
1723	3, plus plusieurs autres ¹²³	3, plus plusieurs autres
1724	7, dont 1 riche, plus un grand nombre	7, dont 1 riche, plus un grand nombre

Clairambault au conseil de Marine, Alger, le 10 mars et 10 septembre 1716, le 20 janvier 1717, fol. 8-9, 23-25 et 44-47 ; *Idem*, lettres de Baume au conseil de Marine, Alger, le 11 avril et 6 juillet 1717, le 1^{er} janvier 1718, fol. 65-68, 102, 143-145.

¹¹⁷ Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II...*, *Op. cit.*, p. 289.

¹¹⁸ *Ibid.*

¹¹⁹ A.N., Paris, AE BI 120, lettres de Loup au Régent, Alger, le 29 janvier et 22 avril 1720, fol. 330-331 et 341-342 ; *Idem*, lettre de Loup, Alger, le 29 mai 1720, fol. 353-354.

¹²⁰ Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II...*, *Op. cit.*, p. 290.

¹²¹ A.N., Paris, AE BI 121, lettres de Durand au conseil de Marine, Alger, février et le 5 août 1721, fol. 1-2 et 31-40.

¹²² Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II...*, *Op. cit.*, p. 290.

¹²³ *Ibid.*

Touati Ismet

	d'hommes capturés sur les côtes d'Espagne ¹²⁴	d'hommes capturés sur les côtes d'Espagne
1725	17 ¹²⁵	Les 17 prises mentionnées par Merouche, plus 1 cargaison et 41 captifs pris ailleurs

A lire ce tableau, il ne semble pas à première vue que le redressement de l'activité corsaire ait été très important à partir de 1710. Ce serait sans prendre en compte le fait qu'un nombre important de prises riches ont été faites durant ces années-là. Par ailleurs, notre décompte est sans doute très incomplet, s'appuyant essentiellement sur des sources consulaires françaises dans lesquels les relevés ne sont pas nécessairement exhaustifs, en tous les cas pas en ce début du XVIII^e siècle¹²⁶.

En effet, dans d'autres sources, qu'elles soient françaises, espagnoles ou hollandaises, sont mentionnées de plus nombreuses prises : d'après des trinitaires français ayant effectué une rédemption à Alger en 1720, les Algériens ont fait 74 prises et 1.668 captifs, de la fin de l'année 1712 au début de l'année 1720¹²⁷. D'après De Groot, entre 1714 et 1720, 40 navires hollandais ont été saisis et 900 marins faits prisonniers¹²⁸. D'après Van Krieken, les

¹²⁴ *Ibid.*

¹²⁵ *Ibid.*

¹²⁶ Nous avons évoqué *supra* cet inconvénient, déjà mentionné par Merouche. Cf. Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II...*, *Op. cit.*, p. 285.

¹²⁷ Père Jean-Baptiste de La Faye, François Comelin, Philémon de La Motte, Joseph Bernard, *Voyage pour la rédemption des captifs, aux royaumes d'Alger et de Tunis. Fait en 1720*, Paris, Louis-Anne Sevestre et Pierre-François Giffart, 1721, p. 106-107. Cano s'est appuyé sur le père Comelin pour donner le résultat légèrement différent de 74 prises et 1.668 captifs, de 1713 à 1720. Cf. Ismet Terki-Hassaine, *Relaciones políticas y comerciales entre España y la Argelia otomana (1700-1830)*, Madrid, Alcalá de Henares, 2011, p. 45.

¹²⁸ Alexander De Groot, *Ottoman North Africa and the Dutch Republic in the Seventeenth and Eighteenth centuries*, *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, 39, 1985-1, p. 144. 39 vaisseaux et 909 hommes écrit Merouche en

Le premier effondrement de la course algérienne :

I – Limites chronologiques et description

corsaires algériens amenèrent 70 prises de 1715 à 1723¹²⁹. Il note également que les Algériens ont pris 25 navires et 129 hommes sur les Hollandais de 1721 à 1723, 19 navires et 112 hommes de 1724 à 1726¹³⁰, année de la signature d'une paix durable entre Néerlandais et Algériens.

De 1726 à 1750, une nouvelle phase de baisse va succéder à ce redressement, mais ce n'est pas le lieu ici d'en traiter.

Rappelons pour terminer ce point que, pendant la période d'effondrement (1700-1710), la flotte était constituée de 18 à 25 bâtiments de course. Les années de redressement voient la flotte corsaire revenir à une fourchette de 20 à 30 bons bâtiments comme lors de la fin du XVII^e siècle¹³¹. Quant au nombre de captifs à Alger faits au cours des opérations corsaires de la période 1710-1725, il est difficile d'en donner une idée en raison de la rareté des sources, toutefois, il apparaît plus élevé que lors de la période d'effondrement¹³².

Conclusion :

Entreprise dans le sillage du travail de Lemnouar Merouche, cette étude montre l'intérêt d'une recherche détaillée sur l'activité corsaire algérienne et ses résultats, dans le souci d'établir une

s'appuyant sur un rapport français. Le tout est estimé à plus de 7 millions de florins. Cf. Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane*. II..., *Op. cit.*, p. 289.

¹²⁹ Gerard Van Krieken, *Op. cit.*, p. 131.

¹³⁰ Cité par Lemnouar Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane*. II..., *Op. cit.*, p. 290. Grammont, quant à lui, ne donne pas de chiffres mais note qu'après le tremblement de terre d'Alger de février 1716, les corsaires algériens firent sur les Anglais et les Hollandais des prises si considérables que les assurances maritimes passèrent du taux de 1,5% à celui de 45%. Et, sous le règne de Muhammad b. Hasan (1718-1724), les raïs algériens coururent impunément sur tous les pavillons. Cf. Henri Delmas de Grammont, *Histoire d'Alger...*, *Op. cit.*, p. 277-279.

¹³¹ George Yver, *Art. cit.*, p. 215 ; A.N., Paris, AE BI 120, lettre de Baume au conseil de Marine, Alger, le 1^{er} avril 1717, fol. 53-61 ; Jacques Philippe Laugier de Tassy, *Histoire du royaume d'Alger : un diplomate français à Alger en 1724*, Paris, Loysel, 1992, p. 158-159.

¹³² 4.000 captifs en 1719, selon Guedeulle et le chiffre sans doute exagéré de 9.000 captifs donné par le fr. Eusèbe, trinitaire espagnol, pour l'année 1713. Cf. Federico Cresti, *Art. cit.*, p. 425 ; George Yver, *Art. cit.*, p. 208.

Touati Ismet

chronologie fine de cette activité et de ses tendances, avec comme finalité d'approfondir notre connaissance sur l'un des aspects importants de l'économie algérienne à l'époque ottomane.

Le tout début du XVIII^e siècle constitue bien un moment de grave crise du système corsaire algérien, et même plus, il annonce le profond déclin de la course algérienne jusqu'à la fin de l'époque ottomane, si l'on excepte la parenthèse sans lendemain des années 1793-1815. D'une activité économique prédatrice, la revente des produits de la course, l'Algérie du XVIII^e siècle parviendra à passer à une économie d'exportation de ses propres productions issues de l'agriculture et de l'élevage, reléguant l'activité précédente à la marge.

Un autre article, faisant suite à celui-ci, visera à expliquer les causes de l'effondrement corsaire algérien du début du XVIII^e siècle et leur impact durable sur cette activité corsaire. Nous tenterons également de montrer que les effets aggravants de ces causes pèseront sur la situation et, sans doute, sur l'impératif de transformations économiques qui s'imposa aux gouvernements algériens successifs du XVIII^e siècle.

Sources manuscrites :

Archives Nationales, Paris, Affaires Etrangères BI 116 à 121.

Sources imprimées :

EMERIT (Marcel) : « Un mémoire sur Alger par Pétis de la Croix (1695) », in *Histoire de l'Algérie et du Maghreb. Etudes et documents, 1939-1977*, Préface de René Galissot, Editions Bouchene, 2015, 483-493.

GRAMMONT (Henri Delmas de) : *Correspondance des consuls d'Alger*, Alger, Jourdan, 1890.

LA FAYE (Père Jean-Baptiste de) : *Etat des royaumes de Barbarie, Tripoli, Tunis et Alger*, Rouen, Guillaume Behourt, 1703.

LA FAYE (Père Jean-Baptiste de), COMELIN (François), LA MOTTE (Philémon de), BERNARD (Joseph) : *Voyage pour la*

**Le premier effondrement de la course algérienne :
I – Limites chronologiques et description**

rédemption des captifs, aux royaumes d'Alger et de Tunis. Fait en 1720, Paris, Louis-Anne Sevestre et Pierre-François Giffart, 1721.

LAUGIER DE TASSY (Jacques-Philippe) : *Histoire du royaume d'Alger : un diplomate français à Alger en 1724*, Paris, Loysel, 1992.

Mémoires de la Congrégation de la Mission, Paris, A la Maison principale de la Congrégation de la Mission, 1864, Tome 2.

PLANTET (Eugène) : *Correspondance des Deys d'Alger avec la Cour de France, 1579-1833*, Paris, Félix Alcan, 1889, Tome 2.

YVER (George) : « Une « Rédemption » à Alger en 1713 », *Annales universitaires de l'Algérie*, 4^e année, numéro 10, mars 1915, 197-225.

Bibliographie :

BELHAMISSI (Moulay) : *Marine et marins d'Alger à l'époque ottomane (1518-1830)*, Bibliothèque Nationale d'Algérie, 1996, 3 tomes.

BONO (Salvatore) : « Le Maghreb dans l'histoire de la Méditerranée à l'époque barbaresque (XVI^e siècle-1830) », *Africa*, LIV, 1999, 182-192.

BOYER (Pierre) : « Les renégats et la marine de la Régence d'Alger », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, 39, 1985, 93-106.

CRESTI (Federico) : « Gli schiavi cristiani ad Algeri in età ottomana : considerazioni sulle fonti e questioni storiografiche », *Quaderni storici*, 107/2, août 2001, 415-435.

DAVIS (Robert Charles) : « Counting European slaves on the Barbary coast », *Past and Present*, 172, august 2001, 87-124.

DAVIS (Robert Charles) : *Esclaves chrétiens, maîtres musulmans. L'esclavage blanc en Méditerranée (1500-1800)*, traduit de l'anglais par Manuel Tricoteaux, Paris, Editions Jacqueline Chambon, 2006.

Touati Ismet

DEVOULX (Albert) : *La marine de la Régence d'Alger*, Alger, 1869.

FONTENAY (Michel) : « La place de la course dans l'économie portuaire : l'exemple de Malte et des ports barbaresques », *Annales E.S.C.*, 43, 1988, 1321-1347.

GRAMMONT (Henri Delmas de) : *Histoire d'Alger sous la domination turque (1515-1830)*, Paris, Leroux, 1887.

GROOT (Alexander De) : « Ottoman North Africa and the Dutch Republic in the Seventeenth and the Eighteenth centuries », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, 39, 1985-1, 131-147.

JAMIESON (Alan G.) : *Lords of the sea : A History of the Barbary corsairs*, London, Reaktion books, 2012.

KAISER (Wolfgang) : « L'économie de la rançon en Méditerranée occidentale (XVI^e-XVII^e siècle) », *Hypothèses*, 10, 2007/1, 359-368.

KRIEKEN (Gerard Van) : *Corsaires et marchands. Les relations entre Alger et les Pays Bas, 1604-1830*, Bouchene, 2002.

MEROUCHE (Lemnouar) : *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. I- Monnaies, prix et revenus, 1520-1830*, Bouchene, 2001.

MEROUCHE (Lemnouar) : *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II- La course, mythes et réalité*, Bouchene, 2007.

TERKI-HASSAINE (Ismet) : *Relaciones políticas y comerciales entre España y la Argelia otomana (1700-1830)*, Madrid, Alcala de Henares, 2011.

TOUATI (Ismet) : *Le commerce du blé entre l'Algérie et la France, XVI^e-XIX^e siècles*, Bouchene, 2018.