



Institut méditerranéen
RM2E - Revue de la Méditerranée
Edition électronique

Le rôle des villes littorales du Maghreb dans l'histoire

École Nationale Supérieure Maritime,
Bou Ismail (Algérie) 29-30 octobre 2014

textes édités par
Agnès Charpentier et Michel Terrasse

Numéro spécial
Tome III - Année 2016
ISSN : 2274-9608

pour citer cet article :

Lopez, Olivier, «De la terre à la mer. Compagnie royale d'Afrique et littoral maghrébin au XVIII^e siècle», *Le rôle des villes littorales du Maghreb dans l'histoire, RM2E - Revue de la Méditerranée édition électronique*, Tome III. 1, 2016, p. 89-100 .

éditeur : Institut méditerranéen

url : http://www.revuedelamediterranee.org/index_htm_files/Lopez_2016-III-1.pdf

Pour contacter la revue
secrétariat de rédaction : redaction@revuedelamediterranee.org

ISSN : 2274-9608

publié en juillet 2016

© Institut méditerranéen

DE LA TERRE À LA MER, COMPAGNIE ROYALE D'AFRIQUE ET LITTORAL MAGHRÉBIN AU XVIII^e SIÈCLE.

Olivier Lopez

Docteur

Aix-Marseille Université, MMSH – CNRS TELEMME UMR 7303,
(Aix-en-Provence, France) ; Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur
(Marseille, France)

L'histoire des compagnies françaises dépositaires d'un privilège de commerce avec les côtes d'Afrique du Nord – ou *Barbarie*, pour reprendre la terminologie de l'époque – s'inscrit dans le temps long. Depuis la fondation d'un premier établissement au Bastion de France vers 1560 et la réussite des Lenche et de la *Magnifique compagnie du corail* jusqu'à la création en 1741 de la Compagnie royale d'Afrique, les entreprises se succèdent, sans grand succès ni pérennité¹. Les évolutions sont pourtant nombreuses, et la volonté de trouver les formes justes et adaptées pour garantir le développement des activités commerciales notable.

Outres les formes administratives retenues, qui intéressent essentiellement la rive nord, ces évolutions sont liées à une diversification des produits concernés par le négoce – au corail s'adjoignent les céréales, notamment le blé, discrètement d'abord, légalement ensuite – mais aussi à une modification des lieux d'installations, le Bastion notamment étant délaissé au profit de La Calle, où est installé le principal établissement français à la fin du XVII^e siècle. L'ensemble de ces ajustements

permet à la nouvelle structure de donner enfin à ce commerce l'éclat tant espéré : sa longévité – elle ne disparaît qu'en 1793 pour laisser la place à une Agence d'Afrique qui la prolonge – et son succès économique en témoignent.

Dans le cadre du colloque portant sur l'analyse du rôle des villes littorales du Maghreb dans l'histoire, l'étude présentée ici propose de s'interroger sur l'impact de la Compagnie royale d'Afrique en matière d'aménagement de ce littoral.

Cette étude, précisons-le immédiatement, est menée depuis la rive nord. Les sources mobilisées, à de rares exceptions près, sont celles produites par les Européens, mais lors de – ou suite à – leurs séjours sur la rive sud. Les récits de plusieurs voyageurs français, comme Peyssonnel, Desfontaines et Poirer, qui séjournent dans les établissements français et parcourent ces contrées à diverses périodes du XVIII^e siècle sont particulièrement intéressants, tout comme la production administrative de la compagnie ou plus personnelle de ses employés (lettres, journaux, mémoires...). S'il ne s'agit donc pas d'une approche d'histoire à *parts égales*, la volonté de revisiter un domaine historique qui n'a jusque-là été approché qu'avec une vision marquée par la conquête coloniale est indispensable.

¹ Voir, au sujet des entreprises antérieures à 1741, Masson, P., *Les Compagnies du corail*, p. 78-107 et 157-182.

Durant un peu plus d'un demi-siècle, des Européens – en grande majorité des Provençaux – sont envoyés en Barbarie pour assurer les deux missions essentielles de la société commerciale. Il s'agit d'une part d'organiser la pêche du corail, ressource marine que les hommes ramènent donc vers le littoral du Maghreb pour pouvoir ensuite l'envoyer à Marseille où se situe la direction centrale de l'entreprise. D'autre part il faut faire venir vers ce même littoral – et de préférence vers les comptoirs français – les productions de l'intérieur du pays : céréales, mais aussi cuirs, laines et cires.

Nous assistons donc à un double mouvement, de l'extérieur et de l'intérieur, vers les mêmes zones littorales. Les établissements principaux de la compagnie, situés en territoire algérien, sont à La Calle – El Kala –, Bône – Annaba – et Collo. Après 1768 et la stabilisation des relations avec la régence de Tunis, d'autres établissements, au destin plus précaire, sont formés en territoire tunisien.

L'approche retenue est donc double. Il s'agit d'une part de s'interroger sur la capacité de projection des administrateurs de la compagnie française, au travers des projets et réalisations d'aménagements, et sur l'impact que les débouchés commerciaux créés sur la frange littorale du territoire ont sur la circulation intérieure des marchandises.

Il convient donc, dans un premier temps, de s'interroger sur le rapport développé par les administrateurs français au territoire au sein duquel ils exercent leurs activités, en fonction de leur statut, avant de s'intéresser aux conséquences de l'activité négociante menée sur les marges littorales pour l'arrière-pays.

La Calle, territoire concédé

Parmi les diverses installations dont dispose la compagnie, le territoire de La Calle retient particulièrement l'attention. Il s'agit d'abord de l'espace accueillant l'essentiel des employés – quelque trois cents hommes – mais aussi du lieu d'établissement de l'administration déconcentrée de la structure commerciale sur la rive sud. L'officier principal, qui porte le titre de *directeur général des concessions*, voit d'ailleurs sa titulature augmentée du statut de *gouverneur de La Calle*, traduisant une spécificité qu'il convient de clarifier.

Usus, fructus et abus

Le traité de 1694, conclu entre Alger et une devancière de la structure qui retient notre attention, a toujours – malgré quelques aménagements et évolutions – force de loi au XVIII^e siècle. Il prévoit notamment que la compagnie alors formée est en droit de « *réparer et remettre en leur premier état*¹ » des bâtiments existants mais qui ont souffert des aléas du commerce et s'en trouvent dégradés. Aucune indication plus précise n'apparaît. Dès les premiers renouvellements, cette mention laisse cependant place à l'interdiction formelle d'augmenter ou diminuer les édifices. À partir de 1745, enfin, les différents accords conclus sont silencieux quant à cette question².

Ces éléments permettent de définir le cadre juridique de la présence commerciale française : si Alger concède, contre le paiement de lismes³,

1 Ministère des Affaires étrangères (désormais MAE), Base des traités, TRA 16940002, « Recueil des traités, Alger, 1694-1820 », fol. 4.

2 Voir, pour les différents traités, MAE, Base des traités, TRA 16940002, et TRA 16940003, « Recueil des traités, Alger, 1694-1820 ».

3 « *Sorte de droit que l'on payait aux régences*

l'*usus* et le *fructus* de la presqu'île de quelque quatre hectares à la compagnie française, elle en conserve néanmoins l'*abusus*. La situation est donc bien éloignée de « *l'occupation territoriale*¹ » multiséculaire que Charles Féraud évoque pour légitimer les opérations coloniales des années 1830 : la négociation des accords, tout comme le paiement des lismes et les restrictions fixées à la concession territoriale font de cette histoire celle d'une relation commerciale à parts égales, librement consentie par les deux parties.

Activités et infrastructures

L'absence d'emprise sur le bâti découlant de la lecture des traités ne signifie pas pour autant que l'ensemble des constructions « *dans le genre de celles de Provence*² » date du XVII^e siècle. Le corps de maçons présent à La Calle a certes en charge l'entretien d'édifices exposés aux vents, aux assauts de la mer et aux tempêtes, mais il est également amené à ériger de nouvelles constructions.

Il en est ainsi de l'hôpital, transféré de la pointe de la presqu'île dans un nouveau bâtiment placé dos à la mer qui n'apparaît pas dans les représentations antérieures à celle de 1788³. Y a-t-il eu négociation avec Alger ou ses représentants en vue d'obtenir une sorte de permis de construire ? Nous n'en trouvons

trace. Cela est pourtant vraisemblable, car l'interdiction d'ériger de nouveaux édifices est bien soulignée dans un mémoire datant des années 1760, mémoire qui précise par ailleurs l'incohérence, face à cet interdit, d'entretenir à La Calle « *trois maçons et quatre tailleurs de pierres*⁴ ». D'autres projets existent cependant, comme celui visant à construire un moulin en utilisant comme base « *la tour de l'ancienne église du vieux [sic] hôpital*⁵ », sans concrétisation visible.

Ces éléments démontrent une prise en considération de la dimension spatiale pour assurer l'adaptation du territoire et l'aménagement de cette zone du littoral aux besoins de l'activité économique. Comme le démontre l'analyse de la destination des divers bâtiments présents sur la presqu'île et ses marges, l'espace est intégralement tourné vers l'accomplissement de deux activités essentielles : la pêche du corail et l'achat des diverses marchandises – blé essentiellement – que les producteurs conduisent dans la place. En dehors des équipements purement commerciaux – magasins, quais, etc. – n'apparaissent que des dispositifs de survie plus que de vie quotidienne – logements, boulangerie, etc. Les marchandises reçues à La Calle, depuis la terre et la mer, n'y transitent que pour assurer la continuité du commerce en alimentant les employés mais surtout pour être expédiées vers Marseille.

De fait, La Calle est aménagée comme une passerelle entre terre et mer. Un lieu qui doit attirer et recevoir les ressources, qu'il s'agisse du fruit du territoire intérieur ou des espaces

barbaresques », Littré, É., *Dictionnaire de la langue française*, s. v. *Lisme*.

1 Féraud, C., *Histoire des villes de la province de Constantine*, p. 8.

2 *Ibid.*, p. 13.

3 Voir la représentation schématique de la place de La Calle en 1788 en fig. 1, et, à titre de comparaison, le plan daté de 1764 conservé à la Bibliothèque nationale de France (BNF, Département cartes et plans, GE SH 18E PF 105 DIV 7 P 9 D, « Plan du port de La Calle »).

4 Archives de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille Provence (désormais ACCIMP), L.III 1038, « Avec la notable diminution... », fol. 5.

5 ACCIMP, L.III 1038, « Projet d'un moulin à vent », fol. 1.

maritimes, pour pouvoir les exporter par voie de navigation. L'enjeu littoral est donc central dans la réflexion des animateurs de ce trafic, qui structurent l'espace en ce sens, qu'il s'agisse de la destination des bâtiments ou du regard porté sur l'espace naturel.

pour lutter contre le comblement du port¹.

1 Voir ACCIMP, L.III 1038, « La Calle nº 36 ».

Des comptoirs au plus proche de l'autre

Les villes de Bône et Collo – bien que ce dernier soit conjoncturellement abandonné quelques années, il est pérenne par sa structure – accueillent les deux autres établissements permanents de la compagnie. À ces installations s'ajoutent des lieux utilisés temporairement. Il convient donc désormais de porter un regard sur les interactions entre commerce et territoire à leur niveau, en distinguant les comptoirs des installations précaires.

Géographie des comptoirs

Les récits des voyageurs français du XVIII^e siècle permettent de donner une vision des agglomérations dans lesquelles sont incluses les installations de la compagnie.

Jean-Louis Poiret, aumônier à La Calle, parcourt, à des fins de recherches en histoire naturelle, ces contrées en 1785 et 1786 et publie en 1789 un récit de ses expéditions. Il donne de Bône l'image d'une ville « *active* », rassemblant des « *ouvriers de toute espèce, [où l'on] fabrique des bernus, des tapis, des selles de cheval, etc.*¹ ». Il s'agit donc d'un lieu qui a une activité propre, autonome, y compris dans les domaines industriels et commerciaux, en dehors des relations établies avec les Français.

C'est dans cette ville côtière de quelque 6 000 habitants qu'est établi le principal comptoir annexe de la compagnie². Une maison,

que l'on imagine volontiers près du front de mer, mais au sujet de laquelle nous ne disposons d'aucune information, tient lieu de bureau et de lieu de vie aux employés affectés en ce lieu – huit en moyenne.

De Collo, Poiret transmet l'image d'une bourgade de cent cinquante maisons à un seul étage, composée de quatre villages situés à quatre cents pas l'un de l'autre. Le comptoir français est établi dans celui qui est le plus proche de la marine. Là encore, nous ne disposons pas d'informations plus précises sur la situation des trois à quatre employés en moyenne de la compagnie.

L'activité commerciale est donc menée dans un cadre vivant, une ville ou des villages existants en dehors des visées de l'entreprise marseillaise, qui cherche pourtant à influencer sur l'aménagement préexistant.

Ce contexte de proximité avec les populations locales, qui ne se présente pas à La Calle, pousse l'administration centrale à adopter diverses dispositions pour limiter au maximum le contact entre ses employés et les habitants, sans parvenir pour autant à le contrôler réellement³. Mais au-delà des aspects humains, la question de la gestion des infrastructures, dans un territoire qui vit cette fois hors du commerce français, interroge.

En 1750, un des directeurs marseillais est envoyé en inspection dans les établissements d'Afrique du Nord. Il porte un regard critique intéressant sur les infrastructures existantes, dénonçant le « *préjudice considérable* » subi à Bône où pour charger les bâtiments, « *les*

1 Poiret, J. L., *Voyage en Barbarie*, p. 131.

2 L'estimation du nombre d'habitants est fournie par un officier de la compagnie (Archives départementales des Bouches-du-Rhône, C 2472, Lettre au président de la Compagnie royale d'Afrique, 14 juin 1786) et date d'avant l'épidémie de peste de 1786. Il estime que cet épisode pesteux a réduit la population à 1 500 habitants. Ces chiffres sont fournis sous toute réserve (voir, sur la problématique de l'évaluation de

la population de l'Algérie au XVIII^e s., Shuval, T., *La ville d'Alger vers la fin du XVIII^e s.*, p. 35 sqq.).

3 Voir, à ce sujet, Lopez, O., « Travailler chez l'autre, vivre avec ? », (à paraître).

portefaix [ont] à traverser une vingtaine de pas dans la mer, avec de l'eau jusqu'à la poitrine, pour porter [les marchandises] dans les bateaux¹ ». Il propose donc de construire un quai afin de faciliter l'opération. En l'absence de toute information sur le sujet, il ne paraît pas que cette initiative est suivie d'effets. Des discussions sont-elles ouvertes avec le caïd de Bône, le bey de Constantine ou directement à Alger à ce sujet ? Nous n'en trouvons trace. Mais les vellétés d'aménagements témoignent là encore de la vision structurante dont font preuve les administrateurs de la société commerciale.

Il en est de même à Collo, où, pour protéger l'agent de la compagnie des insultes occasionnées par les habitants, un projet de construction d'un fort voit le jour. Là encore, l'absence d'information sur une potentielle réalisation laisse à penser que le projet est abandonné.

La situation est bien différente dans les comptoirs et à La Calle. Les projets d'aménagements n'ont pas moins d'envergure et répondent aux mêmes problématiques et à la même volonté d'affirmer le rôle d'interface de ces espaces. Ils demeurent pourtant, selon toute vraisemblance, à l'état de projets car l'espace envisagé n'est caractérisé ni par une seule activité ni par un seul utilisateur. Les schémas de développement se doivent donc ici d'intégrer de multiples paramètres qui, à défaut d'être surmontés par les administrateurs, font apparaître une limite quant à leur vision à long terme.

¹ Voir Féraud, C., *Histoire des villes de la province de Constantine*, p. 340-341.

Au-delà du pérenne, des installations temporaires

La décision d'établir les divers aménagements nécessaires à un établissement projeté sur la longue durée relève d'une délicate alchimie entre les frais occasionnés et les résultats économiques hypothétiquement engendrés par les nouvelles installations. L'ouverture, par les accords conclus entre 1769 et 1771 avec le bey de Tunis, des mers de cette régence à la pêche du corail organisée par la compagnie, crée le besoin d'un nouvel établissement. Mais les administrateurs hésitent. Après une première tentative avortée à Bizerte, ville dans laquelle le bey loue un palais pour établir les corailleurs, puis à La Galite, île inhabitée au large du cap Serrat, une nouvelle tentative est réalisée à Cap Nègre. Cet ancien comptoir français a été rasé par le bey de Tunis en 1741 à la suite de la prise de Tabarque. De l'établissement dans lequel le voyageur Peyssonnel rapporte avoir passé la nuit en 1725, il ne reste rien. La campagne de pêche, menée depuis ce lieu en 1772, s'organise autour d'un village de tente, la compagnie espérant, avant d'engager les dépenses nécessaires au redressement du comptoir, obtenir du bey l'autorisation d'y faire la traite du blé. Mais pour ce dernier, la vente aux négociants de Tunis est plus intéressante. Il craint de plus qu'Alger ne prenne ombrage de l'établissement d'un comptoir qui pourrait faire concurrence à La Calle et diminuer les dividendes tirés des traites qui s'y opèrent. Le projet n'aboutit donc pas et les corailleurs sont rappelés à La Calle l'année suivante.

Il y a donc bien, ici, la marque d'un projet d'aménagement d'une portion du littoral en fonction d'activités commerciales et d'un potentiel économique, même s'il n'aboutit pas.

C'est finalement vers l'île de Tabarque, dont

l'histoire est intrinsèquement liée à celle du corail, que l'attention se tourne¹. Le projet n'est pas nouveau, mais, géré de façon précipitée en 1741, il avait conduit à la rupture entre la compagnie et la régence de Tunis, rupture qui nécessite trente années pour le rétablissement de relations commerciales entre les deux partenaires et plus de quatre décennies pour que la question de Tabarque soit de nouveau envisagée sereinement, puisque ce n'est qu'en 1783 que le nouvel établissement voit le jour².

Poiret ne fournit malheureusement pas de description précise des lieux. Celle de Peyssonnel, antérieure à la prise de 1741 par le bey de Tunis et aux destructions provoquées alors, ne peut être considérée comme satisfaisante pour définir la Tabarque des années 1780. Il est dès lors difficile de définir l'état des infrastructures disponibles.

Rien de tangible, donc, dans ces éphémères installations, si ce n'est l'analyse prospective méthodique de quelque quatre cents kilomètres de littoral – entre Collo et Bizerte – dans le but d'accroître les activités de négoce. La littoralisation de l'activité apparaît comme un prérequis indispensable – aucune installation n'est envisagée à l'intérieur des terres – même si l'existence d'un lien dialectique entre les deux espaces est indispensable au bon fonctionnement des opérations.

Un impact sur l'arrière-pays ?

Si les activités autour du corail concernent essentiellement le domaine maritime et les

établissements français, le développement de la traite induit un lien entre littoral et intérieur des terres. Les divers lieux de négoce, plus ou moins spécialisés dans la réception de certaines marchandises en raison des productions environnantes, s'appuient sur des réseaux de circulation préexistants, mais engendrent également l'apparition de nouveaux circuits.

De la production terrestre à l'exportation maritime

L'exemple de Collo est révélateur. Poiret ne s'y rend pas, effrayé par les récits qui lui ont été faits « *sur la férocité des habitants [et] sur la difficulté de pénétrer dans le pays*³ ». Mais il reproduit, dans son ouvrage, un mémoire rédigé par l'agent en poste dans ce comptoir. Il y est question des achats de cuirs de bœufs réalisés par les Collins auprès de « *montagnards* ». Ces cuirs sont ensuite revendus par les Collins aux agents français⁴. L'esquisse des circuits d'approvisionnement laisse bien apparaître l'importance de la littoralisation dans le développement du complexe commercial et le rôle d'intermédiaire des personnes habituées à fréquenter ces parages.

Le phénomène est encore plus marquant si l'on s'intéresse aux établissements de plus grande importance. La stabilité de la Compagnie royale d'Afrique, et auparavant de ses devancières, n'est pas sans effet sur la production agricole des régences, et notamment du beylik de l'Est. Le bey de Constantine est en effet le premier à autoriser, par un traité propre, le commerce des grains en 1714 dans les échelles de Bône et Tarcut notamment⁵. À

1 Voir Gourdin, Ph., *Tabarka*, p. 133-194.

2 Sur l'affaire de Tabarque, voir Masson, P., *Histoire des établissements et du commerce français*, p. 389 sqq. ainsi que Boubaker, S., « Les Tabarkins : une communauté de frontières », p. 231-242.

3 Poiret, J. L., *Voyage en Barbarie*, p. 117.

4 *Ibid.*, p. 120.

5 Bien qu'ouvert au commerce de la compagnie française, Tarcut n'est pas fréquentée par cette

la suite de ce traité, les territoires mis en culture s'accroissent, et Ali Ismet Touati note que « *les beys de Constantine, que l'on a choisi de nommer les "beys défricheurs" commencent [...] dans les années vingt du XVIII^e siècle, à constituer un vaste domaine agricole, dont la production est tournée vers la spéculation à leur profit¹* ».

Les récoltes obtenues viennent à Bône, pour être expédiées vers Marseille, moyennant une piastre par caffis de blé chargé versée au bey et cinquante piastres par vaisseau au caïd de Bône².

Ce débouché émergeant pour de nouvelles productions engendre le développement de circuits de distribution de marchandises afin de les conduire jusqu'à ce port. Sans être entièrement novateurs – le commerce de grains est attesté avant la ratification de ce traité – ces circuits sont dynamisés par une situation légale innovante. La situation est cependant compliquée une quinzaine d'années plus tard : le dey d'Alger autorise en effet, en 1731, la traite des grains depuis La Calle. Pour la compagnie, il s'agit sans doute, à la marge, de se soustraire aux droits payés à Bône. Mais surtout, elle peut désormais toucher de nouveaux fournisseurs pour augmenter ses exportations.

Le nouvel enjeu qui se présente consiste à alimenter un autre site en marchandises sans pour autant délaisser le lieu historique d'achats. Afin d'atteindre cet objectif, les administrateurs s'appuient sur le cheikh Abdallah qui contrôle le territoire de La Mazoule, compris entre La Calle et Bône. Les espoirs fondés sur sa

dernière.

1 Touati, A. I., *Le commerce du blé entre la Régence d'Alger et la France de 1559 à 1830*, p. 500.

2 Un caffis – ou qafiz – de Bône vaut, en moyenne, quatre charges de Marseille, soit 480 kg.

participation sont pluriels : les responsables de l'entreprise marseillaise espèrent obtenir le blé produit sur le territoire de sa dépendance, mais aussi faire de ce personnage un facteur de stabilité permettant une meilleure circulation des marchandises venues de territoires plus éloignés.

Le rôle essentiel des acteurs locaux

Les premiers résultats ne sont cependant pas à la hauteur des espoirs fondés. La redéfinition de la géographie commerciale littorale ne se faisant pas à l'avantage du bey de Constantine – bien que tenant son autorité de ce dernier, comme le caïd de Bône, le cheikh Abdallah bénéficie d'une plus grande autonomie³ – des tensions apparaissent entre Constantine et La Mazoule. À plusieurs reprises, Abdallah, malmené et même détenu par ce bey, doit faire appel à la compagnie pour obtenir les avances des sommes exigées de lui. Si cet élément démontre l'importance du personnage, qui joue un rôle-clef dans l'architecture de ce commerce, il illustre surtout une sorte de *jeu de dupes*, dans lequel, malgré de vives protestations, les représentants de la société marseillaise sont bien heureux de payer pour que le commerce s'affermisse.

À partir de 1768, les relations entre les divers protagonistes se normalisent. Un intéressement est attribué à Abdallah sur chaque charge de blé conduite à La Calle en sus des provisions nécessaires à la vie des hommes sur place⁴. Une demi-piastre lui est allouée, de laquelle il ne touche que la moitié de la somme, l'autre servant au remboursement des avances consenties pour paiement des tributs à Constantine. En quelques

3 Voir Romey, A., « Passage de la notabilité rurale à la notabilité citadine », p. 147-153.

4 Une charge de Marseille équivaut à 120 kg.

années, la dette qu'il avait contractée – quelque 100 000 L-t – est remboursée. Un nouveau système est mis en place en janvier 1772 : un quart de piastre lui est versée par charge pour les 30 000 premières charges livrées à La Calle, et une demi-piastre par charge supplémentaire. Les officiers notent qu'Abdallah « *applaudit très fort à ces arrangements [et] fit ensemençer toutes les terres de La Mazoule*¹ ».

Le rôle moteur des puissances locales dans le développement de la traite est donc perceptible. Il ne s'arrête pourtant pas aux simples éléments relevant de la production en elle-même. La compagnie entend en effet faire venir à La Calle et à Bône tous les grains disponibles pour le commerce, ce qui implique d'une part la stabilité de l'acheteur, d'autre part la pérennité et la tranquillité des voies de circulation. Dans ce domaine, l'action d'Abdallah est essentielle. Les administrateurs français notent en effet qu'« *il donna des facilités aux nations plus éloignées pour apporter leur blé à La Calle. Il apaisa les querelles parmi ces nations qu'il allait visiter lui-même, il rendit les chemins libres et le blé vint en abondance à La Calle*² ».

Les sources sont peu précises quant à l'étendue réelle des territoires concernés par les achats de la compagnie. Il est certain cependant que des grains produits dans la régence de Tunis viennent à La Calle, régence voisine dans laquelle la société de commerce ne dispose pas de comptoirs pour cette traite. Il est certain également que la longévité et la stabilité de la compagnie sont des facteurs essentiels dans l'établissement de voies de circulation des marchandises, depuis les zones de production intérieures jusqu'au littoral demandeur : si

les débouchés et la circulation sont assurés, la production n'est plus un problème par essence.

Les conséquences de ces dynamiques dépassent donc le seul cadre du fonctionnement et des affaires de la compagnie. À l'influence sur la définition des circuits marchands – qui ne lui profitent pas toujours, puisque d'autres acheteurs, malgré les privilèges, font des affaires à Bône – en fonction de ces choix d'installation et des résultats des négociations s'ajoute l'immersion dans le jeu politique local. D'après Poiret, les différentes nations peuplant La Mazoule ont été regroupées sous l'autorité d'un seul cheikh à la demande des administrateurs français.

Si les premiers comptoirs commerciaux établis sur la côte d'Afrique du Nord remontent au VIII^e siècle avant l'ère commune – les voyageurs français ne manquent pas de souligner ce passé magnifié – et que ceux que le XVIII^e siècle donne à observer en sont les lointains héritiers, ils bénéficient d'une littoralisation préexistante du Maghreb. Ils sont également des acteurs essentiels du phénomène de maritimisation de l'économie, tant au travers de leur présence qu'en raison des sommes remarquables que ce trafic apporte : près de neuf millions de piastres pour un poids de 100 000 marcs entre 1741 et 1793 selon Ferréol Rebuffat³.

¹ ACCIMP, L.III 968, « Commerce du blé et la Compagnie royale d'Afrique », fol. 2.

² *Ibid.*, fol. 3.

³ Rebuffat, F., « Les piastres de la Compagnie Royale d'Afrique », p. 21-34.

Bibliographie

Boubaker S., « Les Tabarkins : une communauté de frontières », dans Bertrand M. et Planas Natividad (dir.), *Les sociétés de frontière de la Méditerranée à l'Atlantique (XV^e-XVIII^e)*, Madrid, Casa de Velázquez, coll. de la Casa de Velázquez n° 122, 2011, p. 231-242.

Féraud C., *Histoire des villes de la province de Constantine, La Calle, Alger*, Typ. de l'association ouvrière V. Aillaud et Cie, 1877.

Gourdin Ph., *Tabarka. Histoire et archéologie d'un préside espagnol et d'un comptoir grec en terre africaine (XV^e-XVIII^e siècle)*, Rome-Tunis, École Française de Rome et Institut National du Patrimoine de Tunis, 2010.

Littré É., *Dictionnaire de la langue française*, 2^e édition, Paris, Redon (version électronique de l'édition de 1872 et du supplément de 1877), 2003.

Lopez O., « Travailler chez l'autre, vivre avec ? En barbarie avec les employés de la Compagnie royale d'Afrique au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, n° 21, octobre 2015.

Masson P., *Les Compagnies du corail : étude historique sur le commerce de Marseille au XVI^e siècle et les origines de la colonisation française en Algérie Tunisie*, Marseille, Barlatier, 1908.

—, *Histoire des établissements et du commerce français dans l'Afrique barbaresque*, Paris, Hachette, 1903.

Poirot J. L., *Voyage en Barbarie*, Paris, J. B. F. Née de La Rochelle, 1789, 2 vol.

Rebuffat F., « Les piastres de la Compagnie Royale d'Afrique », *Cahiers de la Méditerranée*, vol. 1, n° 1, 1976, p. 2134.

Romey A., « Passage de la notabilité rurale à la notabilité citadine : Les Cheikhs de la Karasta », *Cahiers de la Méditerranée*, vol. 46, n° 1, 1993, p. 147153.

Shuval T., *La ville d'Alger vers la fin du XVIII^e siècle : Population et cadre urbain*, Paris, CNRS Éditions, coll. Connaissance du Monde Arabe, 2013.

Touati, A. I., *Le commerce du blé entre la Régence d'Alger et la France, de 1559 à 1830*, Thèse de doctorat en histoire, Paris, Paris-Sorbonne, 2009, 4 vol.