

Leïla Maziane

L'ORIENTAL ET LA MÉDITERRANÉE

Au-delà des frontières

« (...) Le Maroc n'a eu de cesse de consolider son ancrage méditerranéen arabe et africain, en se positionnant comme pont entre l'Europe et l'Afrique, entre l'Orient et l'Occident (...) Nous devons renouer avec notre humanité et rendre à la Méditerranée sa grandeur et sa noblesse. Le Maroc fier de son appartenance méditerranéenne s'y emploie avec d'autres pays (...)

La Méditerranée doit redevenir un espace de paix durable et de prospérité partagée. Elle doit à nouveau incarner les valeurs de partage, de respect mutuel, de tolérance et de diversité. »

Extraits du Message royal à l'occasion du premier Concert de la Méditerranée, organisé au Palais des Nations à Genève (10 juillet 2016).

Couverture :

Phare du Cap des Trois Fourches (*Cabo de Tres Forcas*).

Plan des fortifications du port d'Alhucemas [Mazemma] à la veille de la conquête espagnole (MPD, 11, 077), avec la lettre de D. Antonio Merino au secrétaire D. Pedro Coloma, Inspecteur du Rocher de Nekour, le 28 novembre 1671. AGS. Guerra y Marina, Legajos, 02264.



ISBN 978-9920-769-22-8
Dépôt légal 2019M02397



Leïla Maziane

L'ORIENTAL ET LA MÉDITERRANÉE



Leïla Maziane

Leïla Maziane est professeur d'histoire moderne à l'Université Hassan II - Casablanca. Elle est également membre du comité exécutif de la Société Internationale des Historiens de la Méditerranée et du Réseau international de la gouvernance des ports atlantiques (XIV-XXI siècles). Elle a reçu le Prix Corderie Royale-Hermione 2008 attribué par le Centre international de la mer (France) pour son livre Salé et ses corsaires 1666-1727, un port de course marocain au XVII^e siècle.

Ouvrage réalisé et publié par
l'Agence de l'Oriental.







« ... Plus que jamais, il s'agira pour nous de nous réclamer de la Méditerranée et de nous réapproprier l'esprit qui a fait qu'elle occupe la plus grande place dans l'Histoire de l'Humanité. »

Extrait du Message royal à l'occasion du premier Concert de la Méditerranée, organisé au Palais des Nations à Genève (10 juillet 2016).

LEILA MAZIANE

L'ORIENTAL ET LA MÉDITERRANÉE

Au-delà des frontières

DIRECTEUR DE PUBLICATION
Mohamed Mbarki

DIRECTEUR ÉDITORIAL
Abdelkader Retnani

DIRECTEUR ARTISTIQUE
Richard Leroux

MAQUETTISTE
Rim Rochd

CORRECTEUR
Mohamed Grou

CRÉDITS PHOTOS
Cécile Tréal
Begdouri Acharki Mohamed El Habib
AGS
BNE
BNF

IMPRIMERIE
IMAK

ISBN 978-9920-769-22-8
Dépôt légal 2019M02397

© Agence de l'Oriental

© Editions La Croisée des Chemins
editionslacroiseedeschemins@gmail.com
www.lacroiseedeschemins.ma

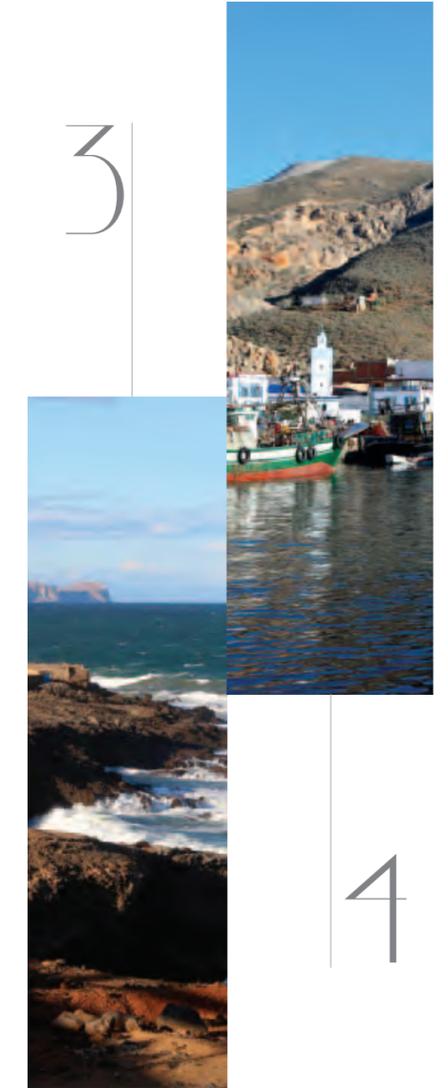


SOMMAIRE



11	PRÉFACE
15	INTRODUCTION
17	LE LITTORAL MÉDITERRANÉEN AUX TEMPS DES ANCIENS
24	Le Bassin occidental de la Méditerranée, un lac carthaginois
25	La Méditerranée, ou <i>Mare Nostrum</i> , un lac romain
34	Le Maroc méditerranéen dans l'Antiquité
43	LE MAROC MÉDITERRANÉEN MÉDIÉVAL, UN ESPACE DÉFINITIVEMENT TOURNÉ VERS LA MER
45	Les Marocains et la mer
53	La «Manche méditerranéenne», lac musulman
70	Amorce de temps nouveaux pour les ports du Maroc méditerranéen
92	L'ultime bataille maritime ou la dérouté de la flotte mérinide à Tarifa et ses conséquences
103	LE LITTORAL MÉDITERRANÉEN À L'ÉPOQUE MODERNE : LES TEMPS DIFFICILES
105	Projets d'implantation ibérique sur le littoral du Maroc méditerranéen : une offensive qui finit par payer

112	De ports prospères à bagnes à ciel ouvert
134	Retour de la vie en composant avec l'« Infidèle »
147	Projets commerciaux européens sur le littoral rifain : le cas de la Compagnie commerciale des Albouzèmes
161	Les Présides, objet de négociation entre le Maroc et l'Espagne
166	Les îles Chaffarines, une occupation tardive
178	Le Rif et ses pirates à l'époque contemporaine
197	CULTURE MARITIME À L'ÉPOQUE CONTEMPORAINE, UN NOUVEL ÉLAN PORTUAIRE
199	Saïdia, Port-Say et Nemours, trois débouchés maritimes pour le Maroc Oriental
217	Mar Chica et ses ports au fil des temps
248	Le port d'Al Hoccïma : de nouveaux horizons
265	La pêche traditionnelle : ses formes et ses pratiques
282	Nouveau port de Nador West Med
286	CONCLUSION
288	POSTFACE
290	BIBLIOGRAPHIE
293	ABRÉVIATIONS



Préface

« *Homme libre, toujours tu chériras la mer !
La mer est ton miroir ; tu contemples ton âme* »

C. Baudelaire, *Les Fleurs du Mal*.

La mer a de tous temps exercé son mystérieux charisme sur les poètes et les explorateurs, provoqué un désir intense d'aller à la découverte de trésors fabuleux, ou tout simplement suscité le désir de s'ouvrir au monde, de faire reculer les frontières à la recherche de nouveaux horizons.

C'est précisément ce que nous restitue de l'Oriental méditerranéen ce livre tout aussi érudit que riche de ses réflexions opérationnelles. Aujourd'hui, cette « quête de nouveaux horizons » signifie, pour nous, investir dans de nouveaux espaces économiques et culturels, créateurs de richesse, de progrès et de valeur.

La vie maritime de l'Oriental et, plus généralement de l'espace méditerranéen marocain, est une histoire multiséculaire d'hommes libres, où « l'âme » du poète s'est exprimée dans l'action ; elle a guidé les courageux marins, contenu leurs audaces ou galvanisé leur héroïsme selon les moments.

Baudelaire, le poète de *L'homme et la mer*, savait ce respect du marin pour « la grande bleue » et les défis qui l'accompagnent, celui du climat, des forces de la nature, mais aussi celui de la recherche de nouvelles prospérités.

La Méditerranée fut durablement un « lac arabe » où nos ports et nos marins connurent de longues périodes de succès militaires, diplomatiques, commerciaux... Toute une histoire faite d'échanges, de pêche, de rapports apaisés, mais aussi de « course », cette activité fougueuse de piraterie, prospère surtout en Méditerranée occidentale... Bref, une succession de périodes de calme et de turbulences bien dans le tempérament méditerranéen !

L'astronomie arabe donnait aux marins de précieux et décisifs avantages, tout comme le savoir-faire des charpentiers de marine et l'abondance des forêts de la Région optimisaient

la production de navires lestés, manoeuvrables, particulièrement aptes à la bataille, mais aussi aux activités de transport et de pêche, selon les besoins du moment. L'ouvrage préfacé ici explique tout cela par le détail, la preuve, et illustre les textes par une iconographie riche et véritablement inédite ! Les témoignages pertinents accompagnent et confortent une analyse qui nous conduit bien au-delà des frontières régionales.

Nos ports et abris côtiers jouèrent un grand rôle. Ils étaient une respiration pour le Maroc méditerranéen, la Région, et l'interface nécessaire à nos échanges avec Al Andalous (Andalousie) en particulier. Ils furent aussi plus tard objets de fortes et durables convoitises étrangères, comme si la chance de pouvoir en jouir se retournait en malheur par la concupiscence de conquérants venus du Nord.

Cet ouvrage raconte également cela, les choix imposés, les luttes et le grand enjeu de la maîtrise des mers ; en premier lieu, la nôtre, la Méditerranée.

Peut-être fut-il un temps où cette côte-là intéressa moins, où un grand large océanique sembla davantage porteur d'avenir. Mais cela fut surtout l'affaire des autres, des conquérants de l'ère industrielle. Et ce faisant, la Méditerranée marocaine devint plus discrète et silencieuse, se transformant progressivement en espace de proximité, de loisirs, voire en espace renié ! Si bien que le Royaume parut peu à peu et trop longuement lui tourner le dos.

Le nouveau règne a marqué en cela plus qu'une inflexion : un total retournement de vision stratégique pour le Maroc et ses priorités maritimes. À l'encontre des experts, technocrates et autres analystes du commerce international, Sa Majesté le Roi Mohammed VI, que Dieu L'assiste, sut faire le choix visionnaire du complexe portuaire Tanger-Méditerranée : le choix d'un retour historique au grand Maroc méditerranéen.

Si chacun se félicite aujourd'hui de cette grande et belle réussite marocaine, peu se souviennent que le projet initial, soutenu à l'époque par toutes les compétences du moment, optait avec force conviction, pour le choix d'un « port atlantique en eaux profondes »... Mais, par cette décision inattendue, le Souverain marocain a stupéfié le monde et le succès, rapide et total, n'a cessé de Lui donner raison.

Ce retour, historique, aux fondements méditerranéens du Royaume s'apprête à connaître une seconde étape, précisément sur le site du gigantesque et ambitieux programme

Nador West Med. Déjà en cours de réalisation, le projet, implanté dans la Baie de Betoya, au cœur de la façade méditerranéenne de l'Oriental marocain, va installer la Région au nombre des géants portuaires. Comme son illustre et tout récent prédécesseur, il mise sur une intense activité logistique pour laquelle le Maroc est idéalement bien placé. C'est la promesse d'un nouveau poumon pour la Région, d'un nouveau pôle de prospérité. C'est encore une immersion dans la grande et longue histoire méditerranéenne du Royaume.

Souvenons-nous, voici quinze ans, le 18 mars 2003, dans l'Initiative Royale de Développement de l'Oriental, Sa Majesté le Roi déclarait :

« Ce que Nous recherchons, à travers cet important projet, c'est qu'il ouvre un portail méditerranéen devant le développement de la Région, et que, de surcroît, il contribue à la consolidation de l'économie nationale et au renforcement du grand complexe de Tanger-Méditerranée. Ainsi, Nous aurons parachevé Notre projet stratégique qui vise à faire de l'espace méditerranéen un puissant levier pour décollage et de développement national, pour le partenariat économique et pour le brassage culturel ».

Si ce tableau, gigantesque puzzle de réalisations, prend ainsi une tournure idyllique, c'est aussi parce qu'il est ancré sur notre histoire régionale profonde, presque enfouie, sur la continuité de nos institutions, la maîtrise de notre histoire maritime, au point que cet ouvrage était plus que nécessaire pour éviter qu'elle ne soit estompée. Nous voulons qu'elle soit sue et enseignée, que les concitoyens de la Région la connaissent et la revendiquent, que ceux qui nous regardent et nous visitent en sachent au moins l'essentiel.

Ce livre fait œuvre de mémoire et va faire référence. Il a été pensé pour cela. Il faut rendre hommage à son auteur, Leila Maziane qui a défendu jusqu'au bout la rigueur de l'historienne et bien souvent freiné les projections trop rapides de « communiquants », trop attachés à regarder l'avenir... au-delà des frontières. Peut-on le leur reprocher ?

Mohamed Mbarki

*Directeur Général
Agence de l'Oriental*



▲ Claudius Ptolemy, *mapa mundi*. (d.r.)

Le Maroc a la bonne fortune d'être ouvert à la fois sur deux mers, la mer océane et la mer méditerranéenne, les plus fréquentées de la navigation. Ses 3400 km de côtes ne sont guère hospitaliers, mais tout au long de l'histoire de ce pays, les hommes ont su dompter la nature et développer sa culture maritime, et ses ouvertures portuaires aux époques antique, médiévale, moderne et contemporaine en sont un éclatant témoignage.

Dans le présent travail nous allons suivre de près l'évolution, depuis les temps les plus anciens jusqu'à nos jours, des rapports des Marocains à la mer Méditerranée. L'accent sera mis sur l'Oriental, dont les côtes sont l'un des premiers rivages connus du Maroc. À première vue, elles pourraient paraître marginales, mais en fait c'est une entité qui a sa vie propre. Elle a toujours été le domaine de l'Homme. Malgré son étirement en longueur, on relève l'existence d'une grande province historique. Grâce aux sources arabes et européennes et à la richesse des fonds archivistiques espagnol et français, que complètent les quelques travaux déjà publiés et les enquêtes menées le long de cet espace côtier, nous allons explorer le rapport des hommes de cet espace littoral dynamique à la chose maritime. Certes, ils y ont laissé des témoignages architecturaux, des outils, des instruments de pêche et surtout une identité langagière propre. Depuis l'Antiquité et surtout au Moyen Âge, les grandes voies de navigation maritime et d'échange vers les pays lointains se sont frayées, largement ouvertes sur le bassin occidental de la Méditerranée et sur l'Europe et plus particulièrement sur Al-Andalus (Andalousie), au Nord. Une intensité commerciale qui se traduit par la mise en place d'une poussière portuaire active qui commence à Bâdîs et se prolonge jusqu'à Tawûnt à l'est, près des côtes algériennes.

Notre objectif est de faire connaître la vie profonde des populations qui vivent du rivage et sur le rivage, les métiers et les techniques de la petite pêche sur cette bande côtière : c'est là qu'a été et est encore la fortune du pays des Chérifs.



Le littoral
méditerranéen
aux temps
des Anciens



▲ Claudius Ptolemy, *mapa mundi*. (p.r.)

Depuis les temps les plus anciens, le Maroc a su exploiter à souhait sa position maritime remarquable pour engager des échanges nourris avec le monde méditerranéen, et ce malgré sa méfiance face aux multiples dangers qui marquèrent pour longtemps cette «frontière» marine, source d'invasions étrangères, de tempêtes violentes et de naufrages. Le Marocain est devenu marin presque malgré lui. Comme pour les autres marins de la Méditerranée, on évitait de naviguer la nuit car on ne savait pas se diriger et les navires étaient petits, leurs tonnages très faibles ne dépassant pas les 60 tx¹. Ceci est corroboré par le type de navigation exercée le long des côtes maghrébines et qui aurait donné lieu à l'établissement, dès la fin du II^e millénaire avant notre ère, de toute une série

d'escales phéniciennes espacées d'une trentaine de kilomètres l'une de l'autre, soit la distance d'une journée de navigation, écrit l'historien français Jean Rougé. Au fil du temps, les Carthaginois finirent par remplacer les Phéniciens en tant que grande puissance maritime de la région et ces simples mouillages pour la nuit devinrent des comptoirs temporaires de troc. Certains furent ensuite convertis en établissements permanents². C'est le cas d'un chapelet de sites disséminés le long de la côte marocaine (Rusadir, Ad Sex Insulas, Tamuda, Septem, Tingis, Zilis, Lixus, Tamusida, etc.), des mouillages qui étaient de simples anses bien abritées avant de subir de légères transformations pour les rendre aptes aux services que l'on attendait d'eux.



◀ Galère de guerre phénicienne (Birème), vers 700 av. J.-C. (p.r.)



◀ Relief assyrien représentant des bateaux phéniciens du type *hippos*, transportant du bois. Palace de Sargon II à Dur-Sharrukin. Louvre. (d.r.)

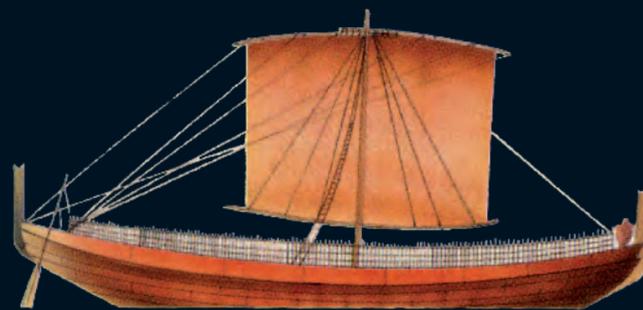


▲ Pièce de monnaie phénicienne sur laquelle sont gravés un navire de guerre et un hippocampe ailé. (d.r.)



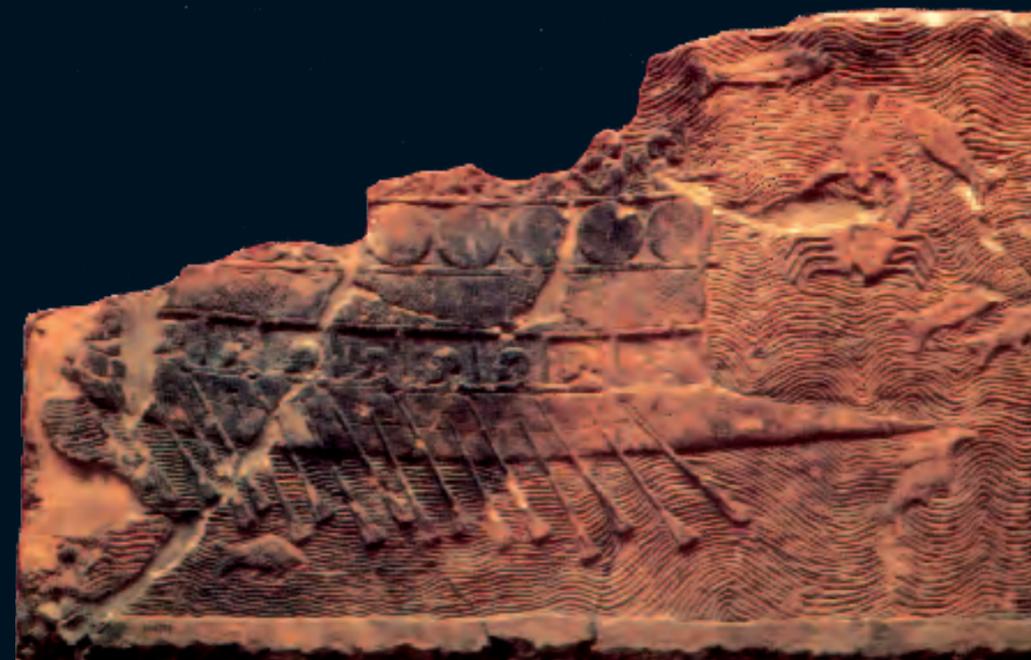
▲ Navire de guerre phénicien gréé d'une voile carrée. (d.r.)

▼ Navire marchand phénicien figuré sur le sarcophage du Roi Ahirom de Byblos. (d.r.)



▲ Galère phénicienne. (d.r.)

▶ Navire de guerre phénicien ponté, muni d'un long éperon et de deux rangs de rames. Relief du palais de Kuyundjik, à Ninive ; règne de Sennacherib (705-681 av. J.-C.). British museum. (d.r.)

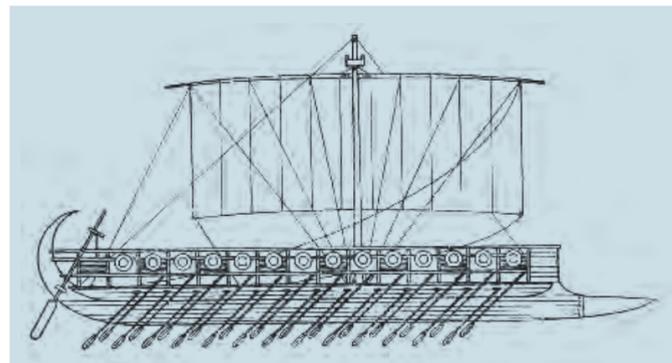




Sidi Hsain, Driouch.

Le bassin occidental de la Méditerranée, un lac carthaginois

Au premier millénaire, la Méditerranée devint l'axe du monde antique. Deux siècles après sa fondation et grâce à la puissance de sa marine, Carthage dominera longtemps tout le bassin occidental de la mer intérieure, devenue désormais un lac exclusivement carthaginois. Son oligarchie commerciale se lance alors dans des projets ambitieux visant à élargir le monde connu, dont elle gardait jalousement le secret ; la cité punique va même jusqu'à fermer le Déroit de Gibraltar (*Mare Fretum Gaditanum*) aux navires étrangers³, pour vaquer à loisir à l'exploration de nouvelles terres et de nouvelles routes de commerce maritime, en vue d'établir de nouvelles colonies. C'est dans cette dynamique que s'inscrivent les célèbres expéditions d'Hannon et d'Himilcon. Vers l'an 500, ces véritables rouliers des mers coururent à leurs navires ronds, à fond assez plat et à voile carrée et osèrent franchir les Colonnes d'Hercule, qui constituaient alors la fin du monde connu, pour se risquer dans les sombres eaux de l'Atlantique, essayant ainsi des succursales sur les côtes marocaines, peut-être jusqu'à Mogador⁴, voire plus loin jusqu'au Golfe de Guinée.



▲ Birème phénicienne archaïque. (d.r.)

Le Périple d'Hannon

Nous devons notre connaissance des escales à une littérature que nous appelons les périples. Parmi les plus célèbres, nous citons celui d'Hannon, qui se situerait avant les années 500 av. J.-C. Le navigateur carthaginois aurait été chargé de franchir les Colonnes d'Hercule pour explorer une partie de l'Afrique atlantique, en mobilisant une flotte de 60 pentécontors⁵ et plus de 30 000 hommes et femmes, et ce dans la perspective de reconnaître une route directe vers l'or, de fonder de nouvelles colonies de Libyo-Phéniciens ou de peupler des comptoirs déjà existants⁶.



▲ Périple d'Hannon. (d.r.)

La Méditerranée, ou *Mare Nostrum*, un lac romain

Certes, l'élargissement du monde maritime et l'ouverture de nouvelles terres ne profita qu'à un seul peuple : les Puniqes. Néanmoins, la destruction de Carthage en 146 av. J.-C. va rapidement favoriser leurs rivaux, les Romains, dont le commerce était alors aux mains des Grecs. L'essor du commerce maritime s'accompagnera de progrès techniques notables avec quelques transformations profondes au niveau de la navigation pour une meilleure utilisation des vents et avec l'aménagement ou l'agrandissement des ports. On constate aussi une véritable « révolution » dans l'art de la construction navale, par une augmentation des tonnages des navires et par le développement de l'artillerie embarquée⁷.

Il est vrai que la vocation maritime de Rome fut longue à s'éveiller, mais il n'en demeure pas moins qu'au premier siècle apr. J.-C., elle devient, sans conteste, la puissance indiscutée de la Méditerranée avec d'immenses conquêtes territoriales, depuis l'Asie Mineure jusqu'aux Colonnes d'Hercule ; ses négociants sont partout, exploitant les pays conquis et monopolisant les commerces les plus profitables. De fait, l'assurance de Rome est patente dès le milieu du siècle, après qu'elle a réussi à faire régner l'ordre partout et surtout en purgeant la Mer intérieure de ses pirates. Durant les guerres civiles, des bandes de pirates avaient formé des flottes redoutables qui pillaient les navires marchands et les côtes. Les équipages osaient même débarquer aux portes de Rome. Or, c'est essentiellement par voie maritime qu'arrivaient le blé, les cuirs, les fruits et les essences les plus recherchées des bois (le chêne du Rif et de l'Atlas, le cèdre), dont la société romaine faisait ample consommation. D'après Jérôme Carcopino : « Dans leurs coupes des forêts marocaines, les Romains ont fait preuve d'une avidité pareillement funeste ».



▲ Carte Ératosthène, III^e siècle av. J.-C. (d.r.)



▲ La colonne Trajane, 113 ap. J.-C., détail. (d.r.)

Pour mettre un terme aux activités de ces « entrepreneurs de la violence », Pompée, futur maître de l'Afrique et de l'Espagne, se fit attribuer des pouvoirs extraordinaires. Avec 500 navires et 20 légions, il pourchassa ces pirates là où ils se trouvaient, en tua des milliers et dispersa les autres. Plutarque s'exprime d'ailleurs en ces termes pour raconter les péripéties de ce fléau endémique et s'arrête longuement sur la réussite solennelle du commandant Pompée, en 67 av. J.-C., pour le rétablissement de l'ordre en mer :



▲ Birème romaine, Pouzzoles,
I^{er} av. J.-C. - I^{er} ap. J.-C.
Bas-relief du musée de Naples. (D.R.)

« Toute notre mer, écrit-il, infestée par ces pirates, était fermée à la navigation et au commerce. Ce motif, plus qu'aucun autre, détermina les Romains, qui, commençant à manquer de vivres, craignaient déjà la famine, à envoyer Pompée contre ces brigands, pour leur ôter l'empire de la mer... Il était autorisé à équiper cinq cents galères, à mettre sur pied cent vingt mille hommes d'infanterie et cinq mille chevaux. On choisit pour ses lieutenants vingt-quatre sénateurs... Pompée divisa d'abord toute la mer Méditerranée en treize régions; il assigna à chaque division une escadre avec un commandant; et, étendant ainsi de tous côtés ses forces navales, il enveloppa, comme dans des filets, tous les vaisseaux des corsaires, leur donna la chasse, et les fit conduire dans ses ports... [Pompée] n'avait pas mis plus de trois mois à purger les mers de tous ces pirates »⁸.

Ainsi, plus de 20 000 d'entre eux furent tués ou capturés, plus de 800 navires détruits et leurs repaires anéantis.

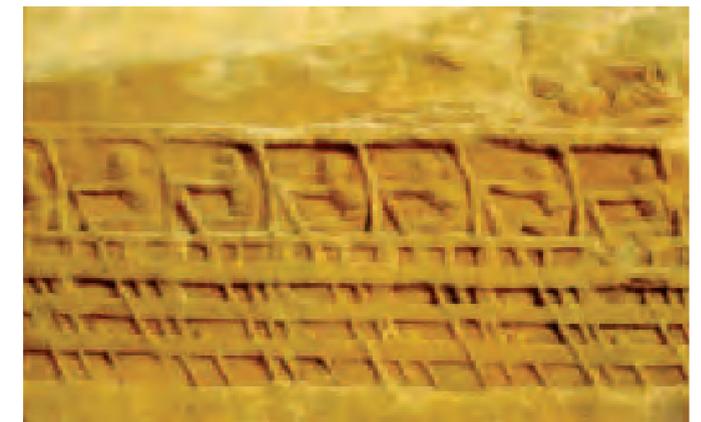
Progrès du savoir-faire maritime

L'unification politique du monde méditerranéen favorise ainsi la vie maritime, les mobilités et les échanges. Le grain et l'huile étaient acheminés régulièrement vers Rome par mer à partir des ports nord-africains, une fois la mer sécurisée, le transport par mer prédominera à nouveau. Les navires poussent ainsi leurs expéditions de commerce dans les différentes parties de l'Empire. Les relations sont assez fréquentes et la durée des voyages varie beaucoup. Ainsi, une traversée effectuée contre le vent dure au moins deux fois plus que par bon vent. D'ailleurs, les sources contemporaines font mention de voyages particulièrement rapides : deux à trois jours d'Afrique du Nord en Italie.

► Moulage d'un bas-relief grec en marbre qui montre la disposition des rameurs à bord d'une trière athénienne au V^e siècle av. J.-C. Musée de l'Acropole d'Athènes. (D.R.)



▲ Fragment d'un bas-relief représentant une bataille navale. (D.R.)



*Comment, sans portulan ni
boussole, amenait-on
un navire à bon port ?*

Les routes sont largement tributaires des conditions naturelles connues de la navigation (vents et courants dominants, état de la mer, lignes de rivage...) mais aussi des contraintes techniques et des comportements humains face à l'émergence imprévue de conditions défavorables avec la capacité des marins d'intégrer les caprices du temps⁹.

Les navires de l'époque classique étaient des navires à tout faire... Les mêmes navires servaient aussi bien à la guerre qu'au commerce.



▲ Expédition navale murale, XVI^e av. J.-C. (d.n.)

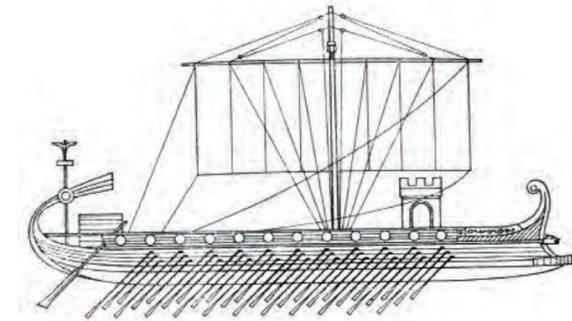
► Sidi Hsain, Driouch.



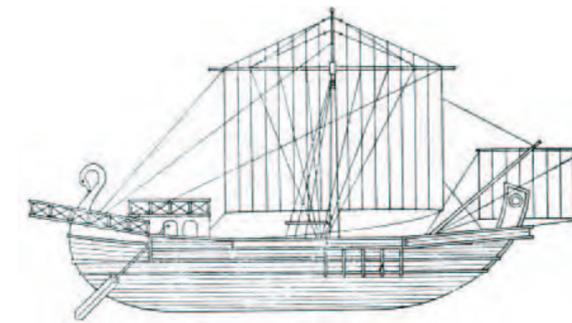


▲ Carte de la Méditerranée.
Source gallica.bnf.fr/BnF.

Sous l'Empire (I^{er} s. av. – IV^e s. apr. J.-C.), la vie maritime connut son apogée, tant par les échanges dans le bassin méditerranéen que sur le plan technique ou encore au niveau du tonnage des navires. En effet, celui-ci s'accrut notablement : de 30 tonneaux à une centaine de tonneaux. Certaines unités avaient des tonnages beaucoup plus importants et pouvaient porter plusieurs centaines de passagers à bord. La voile, elle, reste l'instrument de propulsion par excellence, sauf pour les navires de guerre et les barques de pêche, qui continuent d'associer

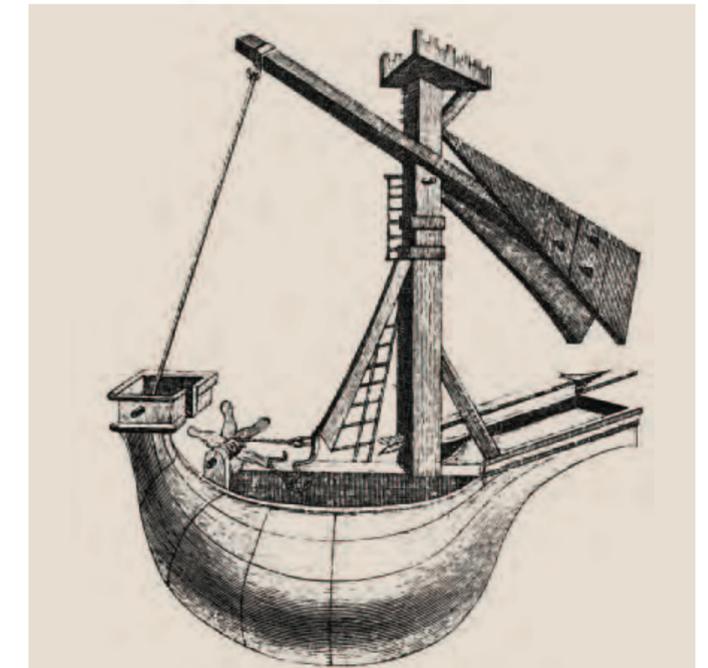


▲ Galère romaine avec tour de combat. (d.r.)



▲ Bateau de commerce romain. Certains mesuraient 60 m de long et transportaient de 600 à 700 passagers. (d.r.)

la rame et la voile aux manœuvres. Le gouvernail a été perfectionné au fil du temps, permettant désormais une manœuvre précise à l'heure de louvoyer par vent contraire. Néanmoins, même si les Méditerranéens accomplissaient des traversées de haute mer, ils sont avant tout de grands caboteurs. Car la mer reste dangereuse pour l'Homme. Les représentations mentales, qui mettent en évidence la peur de la mer, la considèrent sous un angle fortement négatif. Traverser la mer signifiait entrer dans l'espace où la nature devient vraiment inhumaine¹⁰.



▲ Illustration du XVIII^e siècle représentant un navire romain muni d'une catapulte. Dans l'Antiquité, les navires évoluèrent toujours vers un plus gros tonnage et on les arma de lourdes catapultes ainsi que de troupes d'archers. (d.r.)

Mokhtaf

Mokhtaf, pl. *M'khatef* (en arabe), [de l'arabe *Mokhtaf*], ou *Gancho*, *Gandchio* [du turc *Qandje*] qui désigne le croc (in Jal, pp. 766-767 et Brunot, 1920, in Marçais, p. 406, Gateau, 1966, p. 101). Ancre, grappin, crochet [du latin. *Ancora*]. C'est le frein du bateau. Il lui permet de ralentir ou de s'arrêter. Il est composé d'une longue verge à l'une des extrémités de laquelle sont fixés ordinairement deux bras, dit becs, terminés quelques fois par une pointe de forme triangulaire pour s'encaster au sol. À l'origine, les ancres étaient de simples blocs de pierre de grande dimension fonctionnant par gravité. Reliées par une corde grâce à un trou percée dans la pierre, leur poids permet de ralentir ou d'arrêter le navire surtout lorsque plusieurs de ces ancres sont jetées simultanément. Ces ancres de pierre en usage depuis le second millénaire av. J.-C., ont connu une évolution importante avec le percement d'un trou puis de plusieurs trous, jusqu'à 6 ou 7, où sont arrimés autant de becs pour mieux s'encaster dans le fond sablonneux ou rocheux.

Un autre type d'ancre plus performant sera mis au point. Il s'agit de l'ancre à un seul bras, dite Ancre manchotte, et ensuite Ancre borgne. Elle est constituée d'une seule pièce en bois, avec un bec sur laquelle on fixe dans la partie supérieure une lourde barre de pierre pour appuyer au fond par gravité et qui s'agrippe au sol.

L'ultime évolution est la fabrication d'une ancre à deux larges becs, en bois puis en fer, arrimés à des jas de pierre très lourds, remplacés eux-mêmes par des jas en plomb. Pour les remonter, un système de

treuil est placé aux extrémités du bateau, actionné par les marins grâce à des barres horizontales en croix grecque. Cette ancre était en usage depuis la haute antiquité. On la voit en effet sur les médailles d'Abydos, sur celles du premier Antiochus, roi de Syrie. Diodore de Sicile raconte que « *les Phéniciens ayant, dans leurs premiers voyages en Espagne, recueilli une quantité d'or et d'argent telle qu'elle ne pouvait être arrimée dans les parties de leurs navires réservées aux choses précieuses, vidèrent les billots de bois qui leur tenaient lieu d'Ancres, et au plomb qui les remplissait substituèrent l'or et l'argent qui les auraient embarrassés ailleurs* ».

Toutes les ancres n'étaient pas égales en grandeur, et par conséquent en poids, à bord des navires antiques. Leur taille dépendait étroitement de celle des navires sur lesquels elles étaient en service.



▲ Ancres jumelles en pierre de navires longs à rames, découvertes dans le temple de Kition à Chypre. Fin XIII^e, début XIV^e siècle av. J.-C. (D.R.)



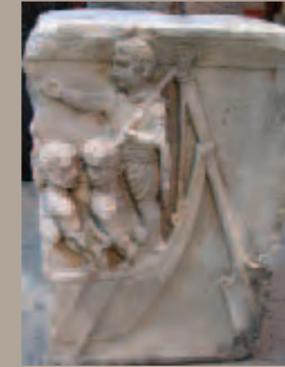
Dmân

Dmân, pl. *Dmanât*, (en arabe), *dumân*, *dumen* (en turc), il s'agit d'un dispositif mobile situé à l'arrière d'un bateau, qui permet de le diriger sans gêner ni la marche, ni la stabilité. On le retrouve dans la langue française sous le nom de gouvernail, timon ou encore barre.

Il est composé d'une forte pièce de bois de chêne, nommée mèche du gouvernail, qui est la base de la construction de cet instrument. L'épaisseur de la mèche est égale à celle de l'Étambot auquel le *Dmân* doit être accroché. Un seul timonier suffisait à conserver la direction du bateau par rapport au vent. Néanmoins, un texte cité par Schiffer (p. 147), en se référant à Élien (Liv. IX, Chap. 40), atteste que les Carthaginois, avaient deux timoniers, un à chaque barre, et affirme que c'était un inconvénient. Une technique maintenue jusqu'au Moyen Âge puisque quelques vaisseaux ronds ou à rames de la même époque disposaient de deux gouvernails latéraux en arrière de la poupe : un à bâbord, l'autre qui lui fait face, à tribord.

Néanmoins, le gouvernail d'étambot fera son apparition à partir du XIII^e siècle dans le monde musulman d'abord, qui l'aurait emprunté aux Chinois. Ces derniers semblent l'avoir utilisé depuis le III^e siècle. Chez les Arabes, le montage du gouvernail diffère techniquement de leurs homologues européens et chinois.

À l'époque moderne, les marchands européens visitant les ports maghrébins ou ceux de l'Empire ottoman, se trouvaient obligés de céder leur gouvernail au gardien du port, comme le décrit si bien le trinitaire français Pierre Dan :



◀ Gouvernail sur un bateau romain datant du premier siècle, Musée de Cologne, Allemagne. (D.R.)

« *Durant tout le temps que nous fîmes à Alger, la bannière y demeura. Il est vrai qu'il nous fallu oster de nostre navire le gouvernail et les voiles et les mettre à terre au magasin de celui qui gardoit le port ; la coutume étant que dès l'heure mesme qu'il est abordé au môle quelque vaisseau ou chrétien ou turc, ou marchand ou autres, on se saisit de voiles, du timon, de peur que les esclaves ne les enlèvent et qu'ils ne se sauvent* ».¹

Pour J. Spon, il explique que cette pratique est motivée par le paiement d'un impôt d'après son Voyage en Italie : « *Comme nous voulûmes partir de (Zante), nous ne trouvions pas l'emin (Amîn) pour nous rendre notre timon* ». Le chef de la douane avait fait enlever le gouvernail du navire à son arrivée, selon une ancienne coutume, pour que le bâtiment ne pût point quitter le port sans avoir acquitté les droits et l'ayant trouvé, il fallut lui donner une demie-piastre pour l'avoir ».²

Sources :

Louis Brunot, *Notes lexicologiques sur le vocabulaire maritime de Rabat et de Salé*, Paris, Leroux, 1920.

Augustin Jal, *Glossaire nautique...*, Paris, 1848, sv.

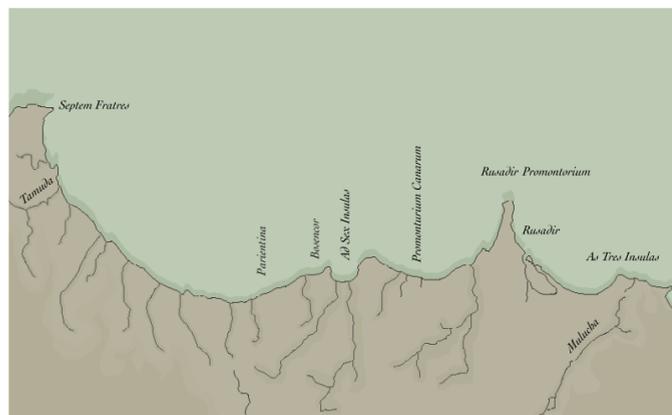
1. Pierre Dan, *Histoire de Barbarie et de ses corsaires*, livre I^{er}, chapitre 4, Paris, 1935.

2. J. Spon, *Voyage en Italie...*, 1678, T. 2, p. 27.

Le Maroc méditerranéen dans l'Antiquité

L'Homme méditerranéen vit avec la mer. Elle est sa nourricière grâce aux produits de la pêche et au sel indispensable pour la conservation des aliments¹¹ et ses riverains ont toujours su exploiter ses routes maritimes et surtout ses rivages qui abritent des structures de développement ouvertes aux explorateurs venus par voie de mer. Les Phéniciens et les Carthaginois colonisent ainsi le Maroc à partir de la côte méditerranéenne, où ils établissent des comptoirs largement ouverts aux élites locales, leur permettant ainsi d'asseoir leur présence tout en devenant plus tard, dès le XI^e siècle av. J.-C., des lieux d'une importante activité commerciale, liée essentiellement à l'exploitation des ressources maritimes et minières, notamment le fer. C'est le cas de Tres Insulas, Akros, Promontorium Cannarum, Ad Sex Insulas, Bosencor, Parientina, etc.

Ces différents points côtiers entretenaient des relations commerciales étroites avec leurs correspondants situés au



▲ Carte des comptoirs carthaginois sur le littoral méditerranéen.

Sud de la Péninsule Ibérique : *Hispalis* (Sevilla), de Carteia (Bahia de Algésiras) et Malaca (Malaga)¹². Les dernières fouilles archéologiques montrent d'ailleurs que, à partir du VI^e siècle av. J.-C., les zones d'échanges avec les Phéniciens se sont déplacées progressivement vers l'intérieur, créant ainsi une sorte d'interaction entre les Phéniciens-puniques et les Africains, ce qui a permis le développement de communautés libio-phéniciennes¹³. Un autre aspect tout aussi intéressant est le concept de « Cercle du Détroit » avancé par l'historien espagnol M. Tarradell qui, une fois encore, met en exergue un système d'échanges à courtes distances entre la façade andalouse de Cadix (Gades, Gadeira) à Malaca et le Maroc méditerranéen et ses prolongements atlantiques jusqu'à Lixus.¹⁴

Les découvertes réalisées récemment dans le port de Melilla, l'ancienne Rusadir qui voulait dire « Cap imposant », ou encore Cap Metagonium en grec, dateraient de la fin du VI^e siècle av. J.-C. Ce port connaissait alors une activité commerciale soutenue avec des connexions maritimes vers le Nord et vers l'Est de la Méditerranée à en croire certaines sources anciennes comme Strabon¹⁵. Il s'agit en effet de restes d'un navire intact renfermant une grande quantité de monnaies anciennes, entre 10 000 et 16 000 pièces, qui proviendrait de Carthage. Il se serait inondé au port de Rusadir, quand il transportait la paye de mercenaires originaires de la région, les Mauri, que Carthage sollicitait souvent pour des opérations militaires ciblées, notamment lors des guerres puniques, car elle ne disposait pas d'une base démographique locale importante.

La fondation de Tingi vers l'extrême fin du III^e siècle av. J.-C. et la création d'un port marquent une étape nouvelle dans la dynamique commerciale et militaire du royaume maurétanien.

La Moulouya, un espace présent dans l'histoire depuis l'Antiquité

Des vestiges de l'histoire de la Moulouya restent encore dans les textes anciens. Ainsi, elle est citée par de nombreux auteurs qui la considéraient comme frontière naturelle et politique entre les Royaumes Amazighs, depuis la Haute Antiquité.

Le géographe grec Ptolémée, qui vécut dans la seconde moitié du II^e s. av. J.-C., la situait entre 10° et 5°³³. Strabon soulignait que Muluchath était la frontière entre les Maurusiens et le pays des Masaesyles (Masaesyli), dont la capitale est Siga (Takembrit).

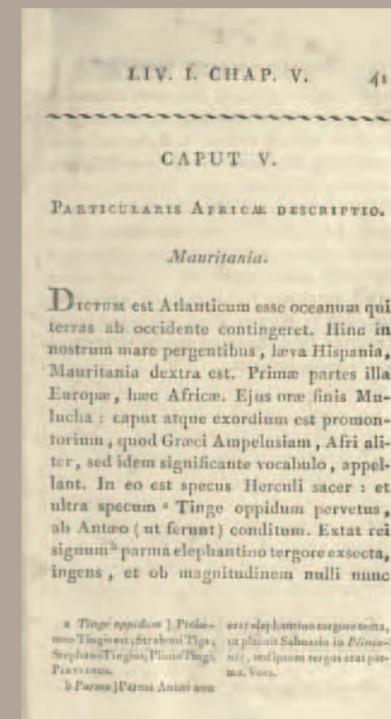
Pour Salluste, historien romain du I^{er} siècle, cette rivière séparait le Royaume du roi Maure Bocchus et celui du roi des Masaesyles, Micipsa (168-164 av. J.-C.) puis de son successeur Jugurtha.

Dans son *Histoire Naturelle*, Pline l'Ancien note que Malva était une rivière navigable¹ et selon Pomponius Mela « la côte de la Maurétanie s'étend jusqu'au Mulucha depuis un promontoire appelé par les Grecs Ampelusia »².

Le géographe Ravenatis considère, à son tour, la rivière Malba comme frontière entre la Maurétanie tingitane et la Maurétanie Césarienne.

1. *Histoire Naturelle*, Livre V, 18.
2. *Géographie*, I, 5, 25.

► Méditerranée antique, d'après Pomponius Mela. (d.n.)

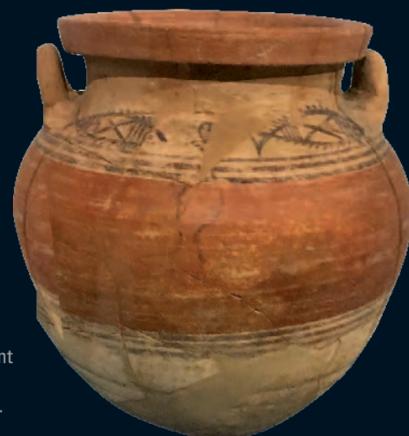


◀ Moulouya chez Pomponius Mela, (texte en latin). Source gallica.bnf.fr/BnF.





Bni Boufrah, Al Hoceïma.



► Amphore représentant des poissons, musée de la Qasbah, Tanger.



► Vase de Kolona, Égine, vers 1900 av. J.-C. Le grand nombre de « passagers », très rapprochés, implique l'emploi de pagaies.



► Scène marine, musée de la Qasbah, Tanger.

Désormais, c'est à partir de ce port que les troupes maurétaniennes franchissent le Déroit à destination d'Hispania pour intervenir dans les conflits romains de la région. La monarchie aurait même disposé d'une flotte de guerre propre pour mener à bien ses expéditions outre-Déroit¹⁶. La présence d'une centaine de pièces de monnaies maurétaniennes sur le rivage gaditan, dont 60 % émanant de Tingi, témoigne de l'ampleur du trafic à l'Extrême Ouest de la Méditerranée¹⁷. À l'époque romaine et selon les auteurs anciens, ces relations s'amplifient et touchent d'autres mouillages de la côte comme Ruscada et Siga¹⁸. Pline l'Ancien, qui offre une description détaillée de cette côte, n'hésite pas à parler de port lorsqu'il aborde *Rhyssadir oppidum et portus*¹⁹. Dans l'itinéraire annoté d'Antonin du III^e siècle, qui répertorie les routes terrestres et maritimes de l'Empire romain avec une indication des

distances entre les stations et les escales mentionnées, les seuls points côtiers cités sont Tingi et Rusadir²⁰. Lorsque Strabon évoque le grand cabotage entre ces deux ports, il évalue la durée de la navigation continue à 5000 stades, soit 5 jours et 5 nuits avec une vitesse exceptionnellement lente de 1,6 nœud²¹. Toujours d'après notre géographe grec, la route en majorité côtière, qui comprend une traversée de 3000 stades (trois jours et trois nuits) du Cap Métagonium (Cabo de Agua) jusqu'à Carthagène, réputée en face de ce cap, correspondrait à une moyenne lente de 2.5 nœuds²².

Certes, ce tableau du commerce entre les deux rives, depuis la façade andalouse vers la Maurétanie Tingitane, ou encore vers le reste de l'Afrique du Nord demeure incomplet, néanmoins il permet de mieux appréhender l'importance des liens de part et d'autres du détroit de Gibraltar.



▲ Principaux sites romains de Mauretania Tingitana. (d.r.)

Notes

- 1 J. Rougé, *La marine dans l'Antiquité*, Paris, PUF, 1975, p. 19 ; P. Cintas, *Contribution à l'étude de l'expansion carthaginoise au Maroc*, Paris, 1954, pp. 10-12.
- 2 C. Lepelley, « Histoire de la Méditerranée », *Encyclopædia Universalis*, p. 855-858.
- 3 Polybe, II, 22.
- 4 P. Cintas, *Contribution...*, pp. 10-17 ; J. Rougé, *La Marine...*, pp. 172-173.
- 5 Il s'agit de navires à 50 rameurs, 25 de chaque bord.
- 6 F. Decret, *Carthage ou l'empire de la mer*, Paris, Seuil, coll. « Points / Histoire », 1977, p. 158.
- 7 J. Rougé, *La marine*, p. 108-109.
- 8 Plutarque, XXV, XXVI, XXVII.
- 9 P. Arnaud, *Les routes de la navigation antique*, Paris, Éditions Errance, 2005, p. 14.
- 10 J. Mattoso, « Les ancêtres des navigateurs », in *L'Europe et l'océan au Moyen Âge : contribution à l'histoire de la navigation*, Nantes, SHMES et Cid Éditions, 1988, pp. 95-110.
- 11 M. Ponsich y M. Tarradell, *Garum et industries antiques de salaison dans la Méditerranée Occidentale*, Paris, PUF, 1965.
- 12 À ce sujet, voir l'excellent article de Enrique Gozalbes Cravioto, « Los puertos en el Marruecos Antiguo », *Hespéris-Tamuda*, Vol. XLIX, 2014, pp. 13-33.
- 13 *Ibid.*, p. 19, n. 26.
- 14 M. Tarradell, *Marruecos Púnico*, Tetuán, 1960, cité par Enrique Gozalbes Cravioto, *ibid.*, p. 20.
- 15 Strabon, XVII, 3, 6.
- 16 O. Ait Amara, « Les Numides et les Maures possédaient-ils leur flotte de guerre ? », *Aquila Legonis*, t. 10, 2008, pp. 7-21.
- 17 E. Gozalbes Cravioto, « Los puertos... », pp. 24-25.
- 18 P. Mela, I, 5.
- 19 Pline, *NH*, V, 18.
- 20 *Itinéraire Antonin*, 2-6.
- 21 P. Arnaud, *Les routes...*, p. 169.
- 22 *Ibid.*, pp. 157-160.





Le Maroc méditerranéen médiéval

Un espace définitivement
tourné vers la mer



▲ Le monde d'Al-Idrissi orienté Sud/Nord (1154). (D.R.)

Les Marocains et la mer

Si l'influence de la mer était restreinte aux débuts de la navigation, cela ne suppose pas que les Méditerranéens et les Marocains en particulier n'avaient pas l'esprit marin. Autrement dit, comment la mer est-elle devenue si puissante à l'époque médiévale ?

Si on se donne la peine à relire certaines chroniques, on s'aperçoit qu'avec le temps, les marins devinrent plus expérimentés en matière de navigation. Dans sa vaste encyclopédie *Masâlik al-Absâr fi mamâlik al-amsâr*, le géographe arabe Al-'Umarî décrit le voyage maritime comme une réelle partie de plaisir comparé au voyage terrestre lent et pénible¹. Un peu plus loin, il va jusqu'à évoquer les bienfaits de l'élément marin : « Sachez que la mer est l'élément primordial et représente la création la plus grande »². La mer fascine par le surnaturel et les rites de fécondité anciens liés à la mer subsistent aujourd'hui encore dans les cultes populaires. Les femmes stériles ou victimes de sortilèges s'y baignent et s'y purifient car le sel ferait fuir les mauvais génies³.

En effet, depuis le Moyen Âge, le Maroc méditerranéen reste comme plus accessible que toute autre partie du Maghreb. Mais, une question de fond reste : comment a-t-il su développer les avantages que lui offrait sa position géographique privilégiée ?

Pour la période suivante, nos sources deviennent plus nombreuses sans que pour autant nous puissions prétendre résoudre tous les problèmes de la navigation dans l'Occident musulman.

L'Histoire, en effet, perçoit dans le temps et l'espace, comment les Marocains ont vu la mer et comment ils l'ont vécue. La nature des regards sur l'élément marin ne diffère pas essentiellement, d'une période à l'autre. Cette vision a une coloration plutôt défavorable, qui s'exprime d'abord dans les textes sacrés. Dans le Coran, il est question de « vagues hautes comme des montagnes », des « ténèbres, qui dans la vaste, la profonde mer recouvrent des vagues hautes comme des tours, au-dessus desquelles passent des nuées de ténèbres étagées les unes au-dessus des autres... »⁴. Cet aspect, transmis de génération en génération, alterne le doute et la crainte. La mer, appelée non sans raison, *al-bahr az-zakhâr*⁵, demeure un élément peu familier qui inspire aux Marocains une peur ancestrale.

Pour le Moyen Âge, les mentions que nous possédons sont précises. Malgré, la présence d'une navigation commerciale ancienne, il semble que le rapport que les Marocains ont entretenu avec la mer ait peu changé au fil des siècles. Les Arabes ont dit eux-mêmes leur méfiance vis-à-vis de cet élément et de la navigation et les voyages maritimes étaient chargés d'une inquiétude inspirée par les difficultés des trajets. Tout lieu éloigné d'une distance de 14 jours de la mer, affirme Al-'Umarî, a un climat insupportable et malsain. Qui pouvait être assuré de son retour ? « Celui qui part en mer, dit un proverbe marocain, doit se considérer comme perdu ; celui qui en revient naît une seconde fois ».

Au XVI^e siècle, dans certains passages de la *Rihla d'At-Tamgrûtî*⁶, on peut relever cette omniprésence de la crainte qu'inspire la mer à l'ambassadeur du sultan sa'dien Ahmed al-Mansûr vers l'année 1589. Al-Jazûlî se comparant,

au début de son long périple, à «une chenille sur un bâton, affligé par la perspective de la captivité d'un naufrage» ne tardera pas, au fur et à mesure qu'il prend goût au voyage, à s'acclimater à l'élément liquide : «Les voyageurs sur mer, poursuit-il, sont pareils aux rois assis sur des trônes»⁷.

Pendant plusieurs siècles, le dialogue des Marocains avec la mer a été conflictuel. Rien d'étonnant, par conséquent, à ce qu'ils en aient eu naturellement une certaine appréhension, qui les en détourna pendant longtemps. Dans l'imaginaire populaire, la mer représente un monde hostile, hors de *Dâr al-Islâm*, hors de l'influence et de la protection divine. À en croire Louis Brunot, il est le «sultan» qui ne supporte évidemment pas de rapport avec l'homme qu'est le Sultan du Maroc. On allait jusqu'à prétendre que, si Sa Majesté Chérifienne allait en mer, son navire sombrerait à coup sûr. Jaloux du défenseur de *Dâr al-Islâm*, l'océan l'est même d'Allah : il n'admet pas qu'on récite le Coran sur ses flots⁸. L'espace maritime revêt ainsi un caractère littéralement infernal.

Ceci nous amène à poser l'inévitable question : les pratiques de la navigation hauturière auraient-elles pénétré au Maroc avant les migrations massives qui ont accompagné le mouvement de la *Reconquista* ibérique ?

Considérations générales sur les ports naturels du Maroc méditerranéen

Le rivage méditerranéen, avec ses nombreux ports naturels et avec ses îles nombreuses qui «*tendent leurs mains secourables*» aux navigateurs, incitait les hommes à se tourner vers la mer pour puiser dans ses ressources, malgré ses dangers. Mais, comment ont-ils réussi leur passage du cabotage aux grands voyages vers les contrées les plus lointaines ?



▲ La carte du monde du calife Al-Ma'mûn (198-218 h / 813-833 ap. J.-C.). (d.r.)

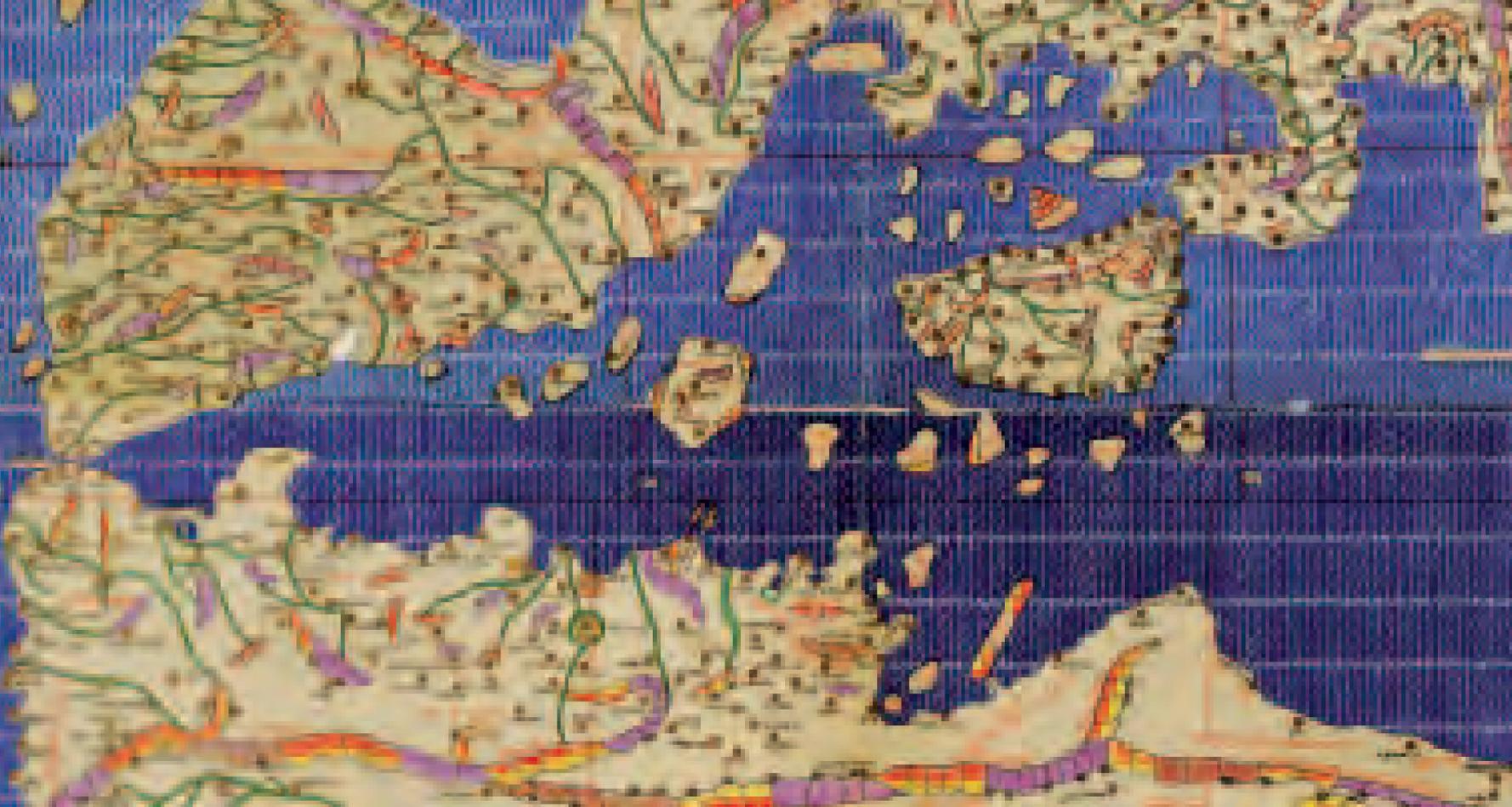


▲ Globe terrestre reconstruit d'après la carte des géographes d'Al-Ma'mûn. (d.r.)



▲ Carte d'Ibn Hawqal, fin du X^e siècle, *Sûrat al-Ard*. (d.r.)





▲ Le bassin occidental de la Méditerranée d'après Al-Idrissi (1154). (p.r.)

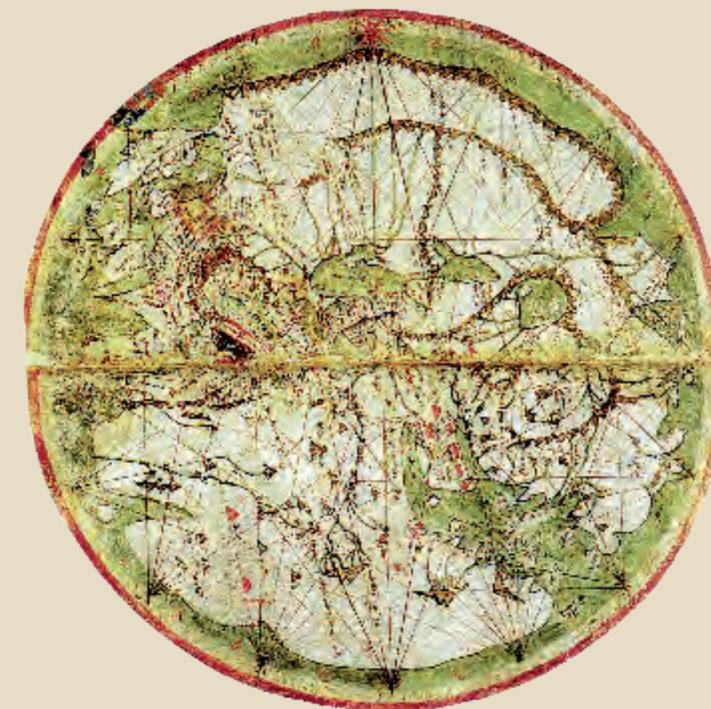
Les mouillages du Maroc méditerranéen se sont toujours heurtés à certains obstacles dus aux conditions naturelles, notamment le compartimentage des bassins de la rive méridionale de la Méditerranée et les hommes ont longtemps préféré se cantonner dans leurs vieilles traditions terriennes, qui associaient les riches ressources de la terre à celles abondantes de l'eau. D'une façon coutumière, les Marocains s'en tenaient au cabotage, car ils étaient bien et avant tout des « Méditerranéens », laissant ainsi aux marins de l'Europe la tâche de venir vers eux. Ces haltes sont marquées par la naissance d'une poussière portuaire tout au long du rivage : Melila, Ghissassa, Mazemma, Bâdis, etc. Le mouvement de repeuplement des côtes se poursuivra d'ailleurs vers la fin du XVIII^e siècle.

Réticences persistantes envers la navigation...

Les Arabes se sont fait leur propre réputation d'atavisme purement terrien, comme en témoignent les propos du Calife 'Umar Ibn El-Khattâb, présenté comme le plus grand des califes et l'initiateur des conquêtes arabes, des propos cités par Eginhard, chroniqueur de Charlemagne : « Par celui qui envoya Muhammad avec la vérité, je ne laisserai jamais aucun musulman s'aventurer sur elle [Méditerranée]... Comment pourrais-je permettre que mes soldats naviguent sur cette mer déloyale et cruelle ? ». Ou encore ce beau passage extrait de la *Muqaddima* (Prolégomènes) d'Ibn Khaldûn (1332-1406). Selon cet auteur, connaisseur intime de la Méditerranée, lors de l'expansion musulmane au Maghreb, le Calife persiste dans son hostilité à toute entreprise de caractère maritime et aurait défendu un temps

aux Musulmans de s'y hasarder : « Lorsque les armées musulmanes, note-t-il, se furent emparées de l'Égypte, le Calife 'Umar écrit à son général 'Amr Ibn el-'Âs pour savoir ce que c'était que la mer. 'Amr lui répondit par écrit en ces termes : c'est un être immense qui porte sur son dos des êtres bien faibles, des vers entassés sur des morceaux de bois⁹ ».

Mais, la présence dans les sources géographiques arabes de propos rendant compte du caractère répulsif d'un monde dangereux, impénétrable, peuplé d'êtres monstrueux et inhumains ne devrait pas cacher l'existence d'une activité maritime croissante. En dépit de cette appréhension, les Musulmans ne tarderont pas à comprendre l'utilité d'une flotte. Avec l'avènement de Mu'âwiya (VIII^e siècle), le premier fondateur de la marine arabe et le premier conquérant de la Méditerranée¹⁰, on autorisa les Musulmans à s'embarquer pour faire la guerre sainte sur mer. « Les Arabes, écrit Wellhausen, firent leur passage du désert et du chameau à la mer et au navire d'une manière étonnamment rapide »¹¹. L'Islam ne réalisa-t-il pas une large part de son expansion occidentale par la voie maritime en Sicile, aux Baléares et en Andalousie ? Les Maghrébins sont, en effet, les premiers à naviguer vers l'Espagne wisigothique, dès le début du VIII^e siècle : un engagement militaire qui n'a été possible que grâce à l'existence d'une flotte forte capable de transporter les 12 000 hommes de l'armée de Tarik Ibn Ziyad vers le VIII^e siècle¹².



▲ La carte du monde de Marino Sanuto-Petrus Vesconte, vers 1320, une imitation nettement reconnaissable de la carte du monde d'Al-Idrissi. (p.r.)



▲ Navire musulman (XVI^e siècle). (d.r.)

La « Manche méditerranéenne », lac musulman...

Des siècles durant, les Musulmans du Moyen Âge ont sillonné la Méditerranée, mettant en place une navigation saisonnière qui permit à ceux vivant sur son rivage de transporter les denrées agricoles en échange des produits artisanaux des villes andalouses et de naviguer sur ses eaux¹³. L'aménagement des espaces côtiers, mais aussi l'intensification des créations portuaires et la présence de mouillages, procurant l'eau et le havre, dévoilent un monde prospère, renforcé par les échanges maritimes entre les deux rives du Déroit. Au X^e siècle, le mouvement est en route. Au siècle suivant, la Méditerranée devient une mer musulmane, puis plus encore



▲ Atlas nautique de l'océan Atlantique nord-est et de la Mer Méditerranée, Venise, par J. F. Roussin. (1669). (d.r.)

avec l'unification des deux continents par les Almoravides et les Almohades. La « Manche méditerranéenne » est alors un lac musulman, où « les Chrétiens, écrit Ibn Khaldûn, ne pouvaient même pas y faire flotter une planche »¹⁴.

Au IX^e siècle et même plus tard, l'investissement militaire et commercial musulman dans le bassin occidental de la Méditerranée est bien réel. Les actions de marine s'organisent à la fois sous forme d'expéditions militaires, d'entreprises de prestige et de tournées commerciales ; un dynamisme attesté par les textes, notamment celui d'Ibn al-Qûtiya, qui fait référence à la présence militaire des forces navales du souverain andalou 'Abd ar-Rahmân II pour contrecarrer les récentes incursions des hommes du Nord, les Vikings, au milieu du IX^e siècle, semant la terreur et la destruction ; des raids qui restent menaçants jusqu'en 975 :

« Alors pour devancer toute éventualité, 'Abd al-Rahman ordonna que soit construit un arsenal à Séville et qu'on fabriquât des bateaux. L'on recruta à cet effet des hommes de mer sur les côtes d'al-Andalus, à qui on donna de bons salaires, et on se procura des instruments, des machines à lancer du naphte. De cette manière, lorsque les Vikings firent leur seconde incursion, au cours de l'année 858-859, sous le règne de l'émir Muhammad, on sortit à leur rencontre à l'embouchure du fleuve de Séville et on les fit fuir ; quelques navires brûlèrent et ils partirent »¹⁵.

Le souverain et ses successeurs poursuivirent leurs entreprises maritimes en lançant de grandes expéditions pour contrôler les Baléares, grâce à l'implication d'une main-d'œuvre maritime hautement qualifiée¹⁶. En atteste le témoignage d'Ibn 'Idhârî qui décrit en ces termes la soumission de ces îles au temps de 'Abd ar-Rahmân II :

« Il envoya des troupes chargées de les combattre pour les punir et rabattre leur orgueil, car, sans respect pour les traités, ils faisaient tort aux vaisseaux musulmans qui passaient dans leur voisinage. Trois cent bâtiments les attaquèrent, et Dieu, favorisant les nôtres, leur donna la victoire, de sorte qu'ils conquièrent la plus grande partie de ces îles »¹⁷.

À en croire les chroniques contemporaines, les Omeyyades auraient bénéficié de la compétence des Amiraux d'Almeria, les Al-Rumâhis : Muhammad puis 'Abd ar-Rahmân, qui acquirent alors un prestige considérable : «*Sous les Omeyyades, le commandement de la flotte d'Almeria partageait en quelque sorte le pouvoir sultanien avec le calife : l'un commandant sur terre, l'autre sur mer*¹⁸». Les villes portuaires comme Ceuta, Almeria, Séville ou encore Algésiras devinrent des cités prospères du détroit de Gibraltar. Ibn Hayyân décrit en ces termes le développement spectaculaire de l'infrastructure navale de cette dernière ville – Algésiras – au moment de sa reprise par l'émir omeyyade 'Abd ar-Rahmân III en 914 :

«*Il [le souverain] ordonna que tous les navires de mer basés à Malaga, Séville et autres places en son pouvoir apportent avec leurs équipages et toutes sortes d'armes et de matériel ainsi que le feu grégeois et les instruments de guerre navale, puis se rendent à l'entrée d'Algésiras. Il engagea des équipages connaissant bien ces eaux, des marins habiles, des pilotes expérimentés*¹⁹».

Ces propos sont corroborés par le chroniqueur Al-Himyari qui brosse un tableau exhaustif de son arsenal : «*Il y avait à Algesiras un arsenal (Dar as-Sinâ'a) qui fut édifié pour ses flottes par l'émir des croyants 'Abderrahmân III ibn Muhammad : il le fit construire solidement et entourer de murs élevés*»²⁰.





▲ Navire marchand. Extrait des *Séances d'Al-Harîf*.
Source gallica.bnf.fr/BnF.

Amiral

Amiral, de l'arabe *Amîr* ou *Emîr*, signifiant commandant supérieur. *Amîr al-bahr*, (أمير البحر) ou *Amîr al-Mâ'*, voire *qâid al-bahr*, commandant de la mer, *qâid al-ustûl*, pour désigner le chef d'escadre. De ce titre, les Européens auraient fait Ammirante, Admiral ou encore Amiral. C'est le chef des flottes, des armées et de la police navale d'un État ; « le caudillo ou capitaine de tous les navires aussi bien de l'armada que ceux qui ont joint une flotte »¹. Dans l'Occident musulman, les califes confiaient généralement ce poste à un de leurs proches, qui peut aussi être chef de l'armée, *sâhib as-Sulta al-'ulyâ*, comme c'est le cas de *qâid Ghâlib*, placé au commandement d'une expédition contre les Vikings en 971. Ce double commandement s'expliquerait par le partage des tâches ; à l'un revient les armées et à l'autre la conduite de la flotte. On retrouve cette situation en 1202, avec 'Abdallâh Al-Jâmi' et Ahmad Siqillî à la fin du XII^e siècle, ou encore en 1202 avec Abû al-'Alâ' Idrîs Ibn Yûssef et 'Uthmân Ben Abî Hafîs.

Certains contemporains n'hésitent pas à parler de véritables dynasties d'amiraux, des familles puissantes, comme c'était le cas des Benî Maymûn, « maîtres de l'île de Cadix », qui auraient servi les Almoravides et ensuite les Almohades. Quelques-uns se sont

¹ Timoteo O'Scanlan, *Diccionario Marítimo Español*, Madrid, Museo Naval, 1974, p. 25.

fait remarquer lors des grandes batailles navales menées contre les Catalans et les Normands de Sicile. Ibn Khaldûn ne tarit pas d'éloges sur ces amiraux Gaditans, qui assuraient le commandement d'une flotte de 100 navires. Il tiendra les mêmes propos sur le clan des Banû Jâmi', des berbères de l'Atlas et proches parents des califes almohades : « *Al-Mansûr*, soulignait-il dans le *Kitâb al-'Ibar*, donna le commandement de sa flotte à Mohammad B. Ishaq B. Jâma' sous les ordres duquel il plaça Abû Mohammad Ibn 'Attûsh et Ahmad al-Siqillî ». Au temps des Almohades, d'autres noms surgissent, comme celui de 'Ali ben 'Issâ ben Maymûn « *sâhib al bahr al-Muahhad* », Abû-l-'Abbâs Siqillî, Al-Ghasî, Ghanim Ibn Mardanîs, Abû-l-'Alâ' Idrîs Ibn Yûssef 'Abdelmûmin, Abû Al Hassan Ibn Er-rabratîr. Sous les Mérinides, on relève les noms suivants : Yahyâ El-Randâhî, Abû Zayd Abderrahmân Ben Abî Tâlib, Mohammad Ben 'Ali, Abû-l-qasim Ben Abî Bakr Ben Banj, Mohammad Ben Yûssuf Ben Al-Ahmar, Ahmad Ben Al-Khatîb, Abû-l-'Abbâs Al Randâhî, Zayd Ben Farhûn.

Sources :

Augustin Jal, *Glossaire nautique*, Paris, 1848.
Ibn Khaldûn, *Kitâb al-'Ibar*, 7 vol., le Caire, 1867.
Christophe Picard, *La mer et les musulmans d'Occident au Moyen Âge*, Paris, Puf, 1997.
Muhammad Châdilî En-Nayfar, *Al Ustûl fi allughati wal Adab*, Tunis, Bayt al-Hikma, 2008.

Les Arsenaux, Dâr as-Sinâ'a, symbole de la puissance maritime de l'Occident musulman

L'étymologie du mot est longtemps restée incertaine. Les uns l'attribuant au persan turc *Tersana*, *Tersane*, altération du mot *Terskhane*. D'autres ont pensé que c'était la construction du mot arabe *Dâr As-Sinâ'ah* qu'on retrouve aussi sous le mot *Dâr Inchâ' as-Sufun*, littéralement lieu de construction des navires, qui aurait passé dans la langue castillane *Darcinah*, repris à son tour par les langues européennes sous le vocable Arsenal et serait même adopté de nouveau par la langue arabe, *Tarsânah*. Selon d'autres dictionnaires, ce mot serait d'origine latine, *Arx navalis*.

Il s'agit en effet d'un bassin à flot et fermé de toutes parts, dans lequel, sur le bord d'une rivière ou sur le rivage de la mer, sont établis des chantiers de construction navale, des ateliers nécessaires à la construction, à l'armement, au radoub et à l'approvisionnement des navires de guerre.

Juste avant le début de l'expansion musulmane, l'Arsenal d'Alexandrie figurait parmi les arsenaux les plus importants de la Méditerranée. Dans les premiers temps de l'Islam, l'Égypte aurait compté, aux dires d'Ibn Mamâtî, au moins cinq : celui de Raouda, Masr, Muqs, Demiat et Alexandrie.

Pour l'Occident musulman, les souverains omeyyades, Taïfas, almoravides et almohades se mirent à construire des arsenaux en vue d'étendre, voire d'imposer leur pouvoir sur mer. On énumère ainsi quatre Dâr as-Sinâ'a à l'époque omeyyade : à Séville

(de 844 à 913), à Algésiras jusqu'en 933 et qui selon Al-Idrissi, disposait d'*«un chantier de construction navale qui fut édifié pour ses flottes par l'émir des croyants Abderrahman B. Muhammad»*. Al-Himyari donne d'autres précisions sur cet arsenal : *«Il le fit construire solidement et entourer de murs élevés ; par la suite, lors de la période des troubles (du début XI^e siècle), les princes indépendants d'Algésiras firent de cet arsenal un alcazar»*.

La troisième ville abritant Dâr as-Sinâ'a est à Almeria qualifiée par Al-Zuhri de *qaysariyat al-Andalus* et son arsenal. Mais c'est Ibn 'Udrî qui nous en donne plus de détails d'Almeria : *«Son arsenal est le plus ancien connu et était divisé en deux parties. Dans la première, se trouvaient les navires de guerre Al-marâkib al-harbiyya, avec al-'âla (matériel) et al-'udda (équipement) ; dans la deuxième partie la qaysariya. Tout ce qui concerne l'arsenal est organisé de manière à éviter tout problème et les marchands y mettent en sûreté leurs biens et les gens y viennent de partout»*.

Le quatrième arsenal est celui de Tortosa mis en place en 944. Ces constructions formaient aux dires des chroniqueurs des ensembles considérables dimensions : ceux déjà cités avaient une superficie de 5000 m². Sous les Taïfas, un arsenal fut construit à Dénia et, avec l'arrivée des Almoravides, un autre voit le jour à Majorque. Ces hommes du désert vont par ailleurs donner un nouvel élan à l'aménagement de certains ports situés sur la côte maghrébine, notamment celle du Détroit. C'est ainsi que les structures portuaires de Ceuta furent renforcées avec la construction de

la Calahorra. Tanger aura son arsenal ainsi que Qsar Sghir où *«l'on construisait, selon Al-Idrissi, des navires et des barques pour le passage en Al-Andalus»*. Cet effort se poursuivra sous les Almohades. Selon Ch. Picard, 'Abd el-Mûmen et ses successeurs entreprirent une série de travaux de fortifications des côtes et des ports, notamment l'aménagement d'arsenaux. Ibn Khaldûn résume ces choix en indiquant que : *«Depuis l'avènement de 'Abd el-Mûmen, Ceuta et Tanger avaient toujours été regardées comme les gouvernements les plus importants de l'Empire almohade puisqu'ils étaient à la fois, forteresses maritimes, ports de mer, arsenaux de construction et lieux d'embarquement pour ceux qui voulaient prendre à la guerre sainte»*.

Ceuta va prendre une grande importance à l'époque de Abu Ya'qûb Yûsûf qui érige l'arsenal remplaçant le chantier naval. Quant à Tanger, son édifice arsenal était capable en 1162 de construire 100 unités grâce aux ressources forestières voisines.

Sources et illustrations :

Voir carte des arsenaux de Ch. Picard, *L'océan Atlantique musulman*, Paris, Maisonneuve & Larose, 1996, p. 279.
Abdeslâm Jaamati, *Qâmûs al-Mufradât al-Bahriyya bi Sabta al-Islâmiyya*, Tétouan, 2010.



▲ Chantier naval, port d'Al-Hoceima. (D.R.)



◀ Astrolabe hispano-arabe (1582).
Musée Naval de Madrid. (À gauche). (d.r.)

◀ Boussole flottante d'Al-Malik al-Achraf. (d.r.)

En 933, le souverain fit procéder au transfert de l'amirauté à Almeria, le plus ancien arsenal de l'Andalus (Andalousie), qui sera maintenu comme siège de commandement maritime jusqu'à la fin du califat. Les autres chantiers navals – comme celui de Séville et surtout celui de Ceuta – étaient placés sous le commandement d'Almeria. C'est à partir de Ceuta, qui désormais jouait le rôle de transit entre le Maghreb et l'Europe et entre la Méditerranée et l'Atlantique, que partiront plusieurs escadres pour contrôler le littoral de Nekûr et de Melila en 936²¹, servant ainsi la politique navale omeyyade tout en montrant la puissance du souverain par la force du déploiement de sa flotte.

Au X^e siècle, la vitalité des Musulmans sur mer est patente, même sous la férule des Taifas (littéralement « bandes »), et se poursuivra au XI^e siècle avec l'émergence des Almoravides (1039-1147) qui vont prendre le relais des activités maritimes et réussissent en peu de temps à contrôler les deux rives du détroit. Dès qu'ils prennent pied à Al-Andalus, les souverains de cette nouvelle dynastie venue du désert, comme le notent avec raison Al-Idrissî et Ibn Idhârî, vont apprendre de leurs prédécesseurs à développer et à manœuvrer leur flotte ; ils vont même jusqu'à s'approprier l'héritage naval d'Al-Andalus

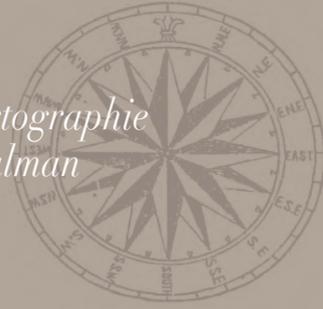
dans son ensemble et tirent ainsi profit de sa riche culture maritime pour renforcer leur propre dynamisme.

Dans la zone du détroit, où l'enjeu maritime était d'importance, Ceuta et Tanger devinrent des ports actifs et prospères. À l'initiative des nouveaux maîtres de l'Occident musulman, des expéditions navales de grande ampleur furent ainsi menées contre les îles Baléares (en 1015), l'Italie, les Normands de Sicile et contre les côtes franques vers l'extrême fin du XI^e siècle²². Des flottes considérables et performantes furent construites dans les arsenaux des grands ports de l'Empire, à savoir Cadix, Almeria et Ceuta qui monopolisera presque tous les embarquements militaires vers l'Andalousie (en 1086, 1088, 1090/91, 1103/1104)²³ avec Qsar Sghir. En effet, les Almoravides mettent en œuvre une politique de défense maritime face à des ennemis de plus en plus entreprenants quant au contrôle de l'espace méditerranéen occidental²⁴. C'est ainsi que le port de Ceuta a pu, aux dires du chroniqueur Ibn Idhârî, contrecarrer les desseins militaires des Normands de Sicile : « En 1143-1144, arrivèrent à Ceuta, les navires (qarâqir) des Majûs au nombre de cent-cinquante embarcations, grandes et petites. Les navires (ajfân) sortirent ; ils combattirent et il y eut beaucoup de tués de part et d'autre²⁵ ».



▲ Détroit de Gibraltar, 1716. (d.r.)

Navigation et cartographie
en Occident musulman



Les techniques navales et les connaissances cartographiques et astronomiques, que les auteurs arabes ont retravaillées et enrichies, sont un épisode remarquable de l'histoire de la science. La science arabe transmet en Occident les connaissances essentielles en matière de navigation : – la voile de forme triangulaire, permettant de remonter les vents contraires, alors qu'auparavant on faisait un large usage de voiles carrées qui, pour pouvoir naviguer, exigeaient le vent en poupe, ce qui ralentissait les voyages et renchérisait les transports ; – le gouvernail d'étambot, pièce qui semble être une invention chinoise et, à côté des voiles, l'un des éléments les plus importants du bateau. Située à la poupe du navire, elle substituera les rames latérales, facilitant ainsi la manœuvrabilité du navire.

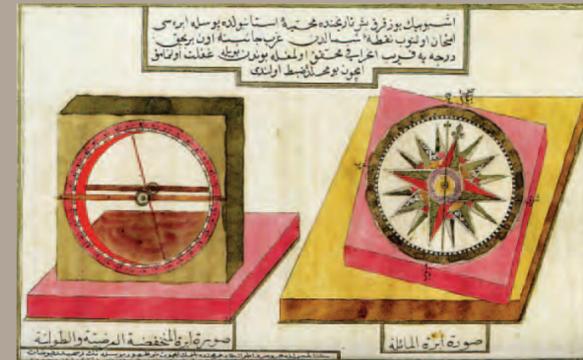
Bien avant les cartographes andalous, ceux de l'Orient avaient développé une grande tradition cartographique avec des géographes comme al-Balji, al-Istajri, Ibn Hawqal ou encore al-Maqdisi.

L'essor de la navigation astronomique en Al-Andalus, sera patent ; les Andalous naviguaient sans avoir à longer les côtes, ils s'orientaient en déterminant la latitude et en suivant la hauteur méridienne du soleil ou de l'étoile polaire. Des instruments comme

la boussole, le sablier, les quadrants nautiques et les astrolabes facilitaient l'orientation et la vitesse du navire. Dès le XIII^e siècle, la carte nautique fait son apparition en Méditerranée. Elle a été mise en place par des cartographes italiens, majorquins et andalous-maghébins. Ce type de carte s'intéresse particulièrement à la description détaillée des côtes. Les grandes découvertes de la fin du XV^e siècle vont donner lieu à de nouvelles écoles comme la sévillane, la portugaise et l'ottomane.

Le plus grand géographe de la période médiévale fut sans nul doute le Marocain Al-Idrissi. Né à Ceuta en 1100, il a probablement reçu une partie de sa formation à Cordoue. Il réalisa son œuvre majeure en Sicile, à la cour du roi normand Roger de Hauteville qui lui commanda une *Mapa Mundi*.

Fundación El Legado andalusí, 1995-2006, Granada, pp. 87-88.



► Haggi Khalifa, Gihannuma, XVII^e siècle, boussoles ottomanes. (D.R.)



◀ Carte particulière de la Mer Méditerranée faite par François Ollive à Marseille, 1662. Source gallica.bnf.fr/BnF.

Les Almoravides basèrent leur principale flotte de guerre à Almeria pour les opérations en Méditerranée et en confièrent le commandement à une grande famille de marins andalous qui assurèrent, sur trois générations, l'ensemble des commandements : les Banû Maymûn, l'amiral Muhammad Ibn Maymûn, alors qu'un autre membre de la même famille, 'Îsâ, se trouvait à la tête de l'escadre de Séville pour les opérations sur l'Atlantique²⁶. En 1120, ils auraient dirigé de concert une attaque des côtes galiciennes.

Les Almoravides auraient aligné une vaste flotte de 300 unités (*qit'a*) pour défendre l'île de Majorque contre l'avancée chrétienne mandatée par le pape Pascal II et en auraient même lancé une autre avec dix-sept unités, puis trente-sept, contre le Sud de l'Italie et une troisième, plus importante, vers la Sicile en 1122, en représailles aux raids des Normands²⁷. Parallèlement aux grandes escadres, la présence maritime almoravide, aussi bien sur les deux façades littorales de l'Andalousie que sur celles du Maghreb,

se résume également aux expéditions liées à la défense des côtes contre les incursions chrétiennes, aux actions régulières de piraterie et de razzias, ainsi qu'à la prospérité du commerce maritime²⁸.

Après la chute définitive de cette dynastie en 1169, les Almohades, les nouveaux maîtres du double espace, maghrébin et ibérique, héritèrent d'une interminable façade maritime et, avec elle, une administration navale des plus rigoureuses, basée sur le ralliement du clan Ibn Maymûn, surtout à l'heure de s'emparer de Tanger et de Ceuta en 1148-1149. Pour contrôler Al-Andalus, 'Abd al-Mûmin (1130-1163) renforce ses forces navales en faisant construire et armer une flotte considérable de plus de 500 unités qu'il dispersa dans les différents ports du royaume naissant, à la Ma'mûra, au nord de Salé, à Tanger, Bâdis, Hunayn et à Oran. Il franchit une première fois le Détroit en 1161, pour un séjour de deux mois qu'il mit à profit pour fonder la ville de Gibraltar²⁹. Ibn Abî Zar' nous donne plus de précisions sur son état général :



Sidi Hsain, Driouch.

« En l'année 1162, Abd al-Mûmin fit construire des escadres sur toutes les côtes de son empire, étant décidé à attaquer les chrétiens par mer et par terre. Quatre cents navires furent armés, dont cent vingt dans l'embouchure de la Ma'mûra et dans son port, cent à Tanger, Ceuta et Badis et dans les ports du Rif, cent sur les côtes d'Ifriqia, à Oran et dans le port de Hunayn, quatre-vingt en Andalus³⁰ ».

Cet intérêt pour la marine militaire, s'est avant tout traduit par l'organisation navale almohade, surtout au niveau du commandement, qui, quelques années plus tard, fera de l'escadre du Calife Abû Ya'qûb la première de la Méditerranée ; ce qui lui facilitera le contrôle d'un littoral assez étendu et d'assurer la liaison entre les différentes parties de son vaste empire, qui comprenait al-Andalus et le Maghreb jusqu'à Tripoli. D'ailleurs, pour les campagnes califales touchant les zones côtières du Maghreb central, d'Ifriqia jusqu'à Tripoli, les forces maritimes régulières jouèrent un rôle stratégique de premier plan.

Un écrivain arabe assure même que des Musulmans du Caire et d'Alexandrie espéraient que le Calife almohade conquerrait l'Égypte³¹. Certains auteurs, notamment Ibn Khaldûn, avancent que Saladin aurait demandé, en 1190, le concours de ce prestigieux souverain qui aurait armé 180 navires pour arrêter la menace des rois chrétiens en Orient³².

Al-Mansûr, le Victorieux (1184-1198), consolide la politique de son père Yûsuf I^{er} visant à la mise en défense de l'Islam péninsulaire et à la protection du littoral, en aménageant d'importantes structures maritimes, comme la création d'arsenaux dans nombreuses zones portuaires, car la flotte est devenue désormais un outil indispensable du dispositif de guerre, donnant ainsi naissance à la plus formidable des flottes méditerranéennes. À Séville, il poursuit les grands travaux entrepris par son prédécesseur. C'est ainsi qu'il étend considérablement la zone palatine, dite de la

lagune (*Buhayra*), largement réaménagée et agrémentée de vastes jardins plantés de toutes sortes d'arbres d'agrément et d'arbres fruitiers³³. On édifie la fameuse « Tour de l'Or », destinée à surveiller et protéger la zone portuaire et le pont de bateaux jeté sur le Guadalquivir. Quant à Ceuta, reine du détroit, elle profite de sa situation stratégique et des ressources de son arrière-pays, en l'occurrence le bois³⁴, pour détrôner progressivement Almeria et devient désormais le centre de commandement, où résident les amiraux comme Abû al-'Ulâ Ibn Jâmi' et Ahmad al-Siqillî. Ribât al-Fath et surtout la Ma'mûra, riche en bois, deviennent également de grandes places pour le commandement naval, notamment pour les expéditions contre al-Andalus. Une impression de grandeur et de suprématie en Méditerranée que confirme largement la lecture de la *Muqaddima* (Prolégomènes) : « Les Almohades, écrit Ibn Khaldûn, organisèrent leur flotte à la perfection et sur une grande échelle » pour ajouter un peu plus loin que « leur flotte avait atteint, en quantité et en qualité, un degré insurpassé auparavant ou depuis »³⁵. Les sources chrétiennes, notamment la chronique de Radulphe de Diceto, mentionnent les attaques maritimes almohades contre les côtes galiciennes³⁶.

Après la mort d'al-Mansûr en 1199, les Almohades réussissent encore, au tournant du XIII^e siècle, sous le règne d'Al-Nâsir (1199-1213), à organiser une expédition navale suffisamment importante pour occuper en 1203 les Baléares, fief des *condottieri* almoravides de la famille des Banû Ghâniya qu'il défia totalement entre 1205 et 1207³⁷. À son retour au Maroc, il jette les fondations de la ville d'Oujda et fortifie aussitôt le port de Bâdis³⁸. Les souverains almohades étaient conscients de l'importance singulière de cet espace maritime qui leur offrait les moyens économiques nécessaires à leur politique expansionniste.

Double page suivante : Atlas nautique de la Mer Méditerranée, François Ollive, 1662, III-1-1. (D.R.)



▲ Vue du château de Triana et de la Tour de l'Or, 1665-1668, BNE.



▲ Plan de la ville de Séville de l'autre côté de Guadalquivir. (España. Ministerio de Educación. Archivo General de Simancas)



▲ Tour de l'Or à Séville, 1848, BNE.





◀ Bataille *Al-Uqâb*,
Las Navas de Tolosa, le 16 juillet 1212. (D.R.)

Cette bonne conjoncture n'empêche pas néanmoins l'émergence de deux occurrences, au tournant du XIII^e siècle, plus précisément à la suite de la défaite d'*Al-Uqâb*, *Las Navas de Tolosa*, le 16 juillet 1212, et remet en question la politique almohade. Il y a, d'une part, la crise dynastique, avec le morcellement de leur empire en trois entités politiques régionales³⁹, et l'élargissement du front ennemi avec la multiplication des entreprises maritimes et commerciales du monde latin, représentées par les ports du royaume d'Aragon et par les ports tyrrhéniens, Gênes et Pise entre autres, et d'autre part, la reconquête chrétienne des principaux ports andalous de la côte atlantique entre 1248 et 1266, qui coupe les places portuaires marocaines de leurs sources de prospérité. Cette rupture aboutit, à l'époque mérinide (1258-1465), à un certain effondrement des initiatives maritimes musulmanes, limitées désormais à une piraterie secondaire et à la protection et la

conservation de la zone du Déroit au moins jusqu'au XIV^e siècle⁴⁰. Toute politique navale d'envergure de la part des Mérinides est annihilée après la défaite de *Rio Salado* devant les Castillans en 1340, qui avait mobilisé une flotte de 100 navires de guerre (*Ajfan harbiya*) et 150 navires de transport (*Al-marâkib al-hammâla al-Jâfiya*).

Amorce de temps nouveaux pour les ports du Maroc méditerranéen

S'il y a bien des ports méditerranéens qui ont connu leur heure de gloire à l'époque médiévale, ce sont bien les places côtières de la côte rifaine, vis-à-vis d'al-Andalus, qui furent une zone privilégiée des échanges commerciaux. Certes, nous manquons d'informations sur le début du VIII^e siècle ; néanmoins, certaines sources, comme *Kitâb al-Buldân*

d'Al-Ya'qûbî (IX^e-X^e siècles) ou encore Ibn Hawqal (X^e siècle) permettent de reconstituer sur plus d'un siècle l'état général de l'activité portuaire de l'émirat de Nekûr qu'Al-Ya'qûbî a visité en 891⁴¹. Plus tard, al-Bekrî (XI^e siècle) dans sa description du « territoire de Nekûr », s'arrête longuement sur son étendue qui embrasse pratiquement le rivage allant des tribus de Zouâgha et Jrâoua à l'est aux Banû Marouân et Banû Hamîd à Ghomâra à l'ouest⁴², avant de dresser avec précision la liste des ports et des mouillages. Le géographe prend également le soin de donner la distance les séparant des ports andalous leur faisant face :

« Les ports qui dépendent de Nokour sont : *Molouïa*, *Herek*, *Garet*, *Merça d-dar* et *Aouktîs*, mouillage qui avoisine la montagne de *Temçaman*.

Ce fut dans cette localité, nommée aussi *Abou 'l-hacen*, que se réfugièrent les descendants de *Saleh*. À ces ports, il faut ajouter le *Ouadi 'l-bacar* [Baçar] « rivière des bœufs », et *El-Mezemma*, qui est à cinq milles au nord de *Nokour*. En face sur la côte de l'Andalousie est située la ville de *Malaga* ; une journée et demie suffit pour faire la traversée du *Ghadîr*, qui les sépare. Parmi les autres ports du même territoire on distingue *Badîs*, *Bacouïa*, et *Balîch* ; celui-ci appartient aux *Sanhadja* »⁴³.

Évidemment, la culture maritime de ces lieux et le degré d'exploitation de l'économie des zones côtières ainsi que leur imbrication dans la vie du monde méditerranéen soulèvent nombre de questions et se heurtent à bien d'incertitudes. Peu de sources directes proposent des éléments de réponse. Ainsi que le rappellent Al-Hassan al-Wazzân (Léon l'Africain)



◀ Carte de la « Manche Méditerranéenne » d'après Christophe Picard, *L'Océan Atlantique musulman*, Maisonneuve et Larose, Coll. Civilisations arabe-islamique, 1997.



▲ Atlas nautique de l'océan Atlantique Nord-Est, de la mer Méditerranée et de la mer Noire, Gratius Benincasa Anconitanus, Rome, 1467. (d.r.)

et Luis del Mármol Carvajal, qui n'hésitent pas à nourrir l'idée de la fondation de Bâdis à l'époque des Ghoths⁴⁵ et de la continuité de ses activités maritimes, sous forme d'un cabotage de proximité, jusqu'aux premiers temps de l'expansion musulmane, et même jusqu'aux Salihides du Royaume de Nekûr, fondé vers l'extrême fin du VII^e siècle. Les historiens Christophe Picard, Ahmed Tahiri et Abdallah Boussouf, s'accordent sur l'essor de la principauté et de ses ports sur le plan militaire ou encore en matière de commerce et de piraterie où elle fut également très active. Nous venons de le voir, notre informateur Al-Bekrî cite

une série de ports qui ont participé à ce flux d'échanges réguliers de marchandises, de savoir-faire et d'une main-d'œuvre qualifiée entre le littoral rifain et Al-Andalus, qui auraient contribué à la réussite éblouissante de ce rivage dès le IX^e siècle. L'historien français Christophe Picard le confirme : « Fès ou Cordoue, la côte du Maghreb central et occidental se peuple et donne naissance à l'un des axes majeurs de la navigation méditerranéenne médiévale⁴⁶ ».

Cette mobilité individuelle et collective à caractère marin renforce l'essor urbain de la côte⁴⁷ et consolide sa vitalité maritime qui s'accompagne, à chaque fois, d'un renouvellement

de la population par des migrations majoritairement andalouses, surtout lorsqu'il s'agit de Melilla et Bâdis. L'empreinte andalouse y est perceptible aussi bien par sa morphologie urbaine que dans l'évolution de la technique de fabrication de la céramique, avec le développement, notamment, de pièces tournées et glaçurées⁴⁸. « Avant même l'intervention des Omeyyades, le Nord du Maroc actuel, regardait au IX^e siècle, au moins d'un point de vue économique, vers la Méditerranée et l'Andalus », poursuit C. Picard⁴⁹.

Grâce à Ibn Hawqal, repris plus tard par les géographes Al-Bekrî et Al-Idrîssî, nous en savons un peu plus sur le dynamisme maritime de l'ensemble du littoral⁵⁰, dont les chantiers navals fournissent pas moins de 100 unités vers la fin du règne de 'Abd al-Mûmin⁵¹. Ses commerçants étaient incontestablement rompus aux affaires et au trafic entre les deux rives, exportant divers produits nourriciers tels que les fruits (poires et grenades) et ceux de l'artisanat, comme les tissus en laine.

D'ailleurs, il faut signaler que l'Islam pénétra très tôt dans cette région et que le premier émirat musulman au Maroc y a vu le jour vers l'extrême fin du VII^e siècle ! Sous les effets combinés de la géographie et de la politique, ce rivage a fini par constituer une partie prenante des circuits économiques, non seulement du bassin occidental de la Méditerranée, mais aussi de l'ensemble du monde méditerranéen. Au XVI^e siècle, Jean-Léon l'Africain s'arrête longuement sur les marchands de la côte rifaine et sur la vitalité de leurs affaires commerciales. Selon lui, ils sont fort habiles et ont su se frayer un large horizon commercial jusqu'à Venise, Alexandrie, voire Beyrouth pour vendre leurs marchandises, mais il s'agit là d'une présence ponctuelle⁵².

Le littoral rifain offrait en effet une grande densité de mouillages où le commerce était actif, surtout sous forme d'une caravane maritime active qui se déployait en éventail



▲ Poterie typique.



▲ Cruche à décor peint (Taghassa, région de Jabha).



▲ Grenade et royaume de Murcie, XVII^e siècle.
Source gallica.bnf.fr/BnF.

sur le littoral méridional d'al-Andalus. Ainsi entre le IX^e et le XIII^e siècle, les récits des géographes arabes citent au moins une douzaine de ports qui connurent un développement particulier. Ces mouillages rapprochés traduisent, semble-t-il, l'émergence d'une nouvelle étape dans la vie portuaire de cette côte. De Masîn à Bâdîs, en passant par Tawûnt, Maskak, Tabhrit, Tafarkhanit, Melila, Ghissassa, Qart, Wâdî al-Baqar, Ūftis, Mazamma ; une trame si serrée que toutes les sources médiévales convergent pour témoigner de leur vitalité.

Melilla et Ghissassa

On constate, sur le plan maritime, que les centres portuaires du rivage méditerranéen du Rif se développent de plus en plus. Pour la période omeyyade, on remarque par exemple que les relations commerciales avec la côte andalouse passent également par Melilla qui servait de tête de pont dans toute la région⁵³. Le bel essor de sa vie portuaire est souligné encore une fois dès le X^e siècle par Ibn Hawqal⁵⁴ et un peu plus tard par Al-Bekrî et le compilateur du *Kitâb Al-Istîbsâr* (fin du XII^e siècle) qui s'accordent à représenter Melilla aux XI^e et XII^e siècles comme une ville moyenne et ceinte de murailles en pierre, renfermant une citadelle très-forte, une mosquée, et disposant d'un bain et de bazars.⁵⁵ Un passage postérieur d'un siècle nous permet de suivre l'évolution de la ville : « *Malîla, écrit Al-Idrîssî, est une jolie ville, de médiocre grandeur, entourée de fortes murailles et dans une bonne situation sur le bord de la mer. Il y avait, avant la présente époque, beaucoup de champs cultivés. On y trouve un puits alimenté par une source permanente dont l'eau est abondante et sert à la consommation des habitants* »⁵⁶. Néanmoins, Ibn Khaldûn, n'en fait mention qu'une seule

fois dans son *Histoire des Berbères*, au moment où le sultan Abû Yûssuf Ya'qûb (1258-1286), revenant en août 1272 d'une expédition au Maghreb, « *s'empara de Melilla, forteresse située sur le littoral du Rif* »⁵⁷. Aucune mention sur les mouvements du port. Cependant, certaines sources postérieures apprécient davantage l'importance géographique de cette ville. C'est le cas de Luis del Mármol Carvajal qui la dépeint comme étendue, peuplée et harmonieuse, abritant de nombreuses activités commerciales, maritimes et militaires, notamment la guerre de course :

« *Elle estoit autrefois si riche et si peuplée, que les historiens du pays disent, qu'il y avoit plus de dix mille maisons, et que c'estoit autrefois la capitale de la province, où residoit le Gouverneur. Son territoire est fort grand et enferme des mines de fer fort considérables, dont l'ont faisoit grand trafic* ».⁵⁸

L'autre port de la façade méditerranéenne, ayant joué un rôle naval significatif, est celui de Ghissassa qui apparaît dans les sources espagnoles sous le nom de Caçaça, Cazaza ou Alcodia. Ce port, déjà en activité au XIII^e siècle, est promu en point de passage maritime important à la place de Melilla sous l'impulsion des Mérinides. Qui mieux qu'Ibn Khaldûn pour illustrer ce dynamisme naissant : « *Ghissassa, écrit-il, est une cité de la mer et un port pour les flottes du Maroc* ». Son développement est d'ailleurs étroitement lié à la vie économique et politique de cette région, voire du pays. Le fait est confirmé par de nombreux chroniqueurs, parmi eux Luis del Mármol Carvajal qui rapporte qu'il était souvent fréquenté par les marchands italiens : « *Les galères de Venise avoient accoutumé de venir au port, qui est assez raisonnable, et leurs marchands y trafiquoient fort ; de sorte que le Roy de Fez tirait grand profit de la douane* »⁵⁹.



Bouyafar, Nador.

De Melilla, nommée par les Africains Ieyrat-Milila

« C'est une ville fort ancienne, que Ptolomée nomme Russadire... Elle a été bastie par les Africains au fond d'un Golfe, dont la pointe du Cap, que les mariniens nomment le Cap d'Entrefolcos... Sa situation est dans une plaine, et elle est commandée par une montagne du costé du Couchant. Elle estoit autrefois si riche et si peuplée, que les historiens du pays disent, qu'il y avoit plus de dix mille maisons, et que c'estoit autrefois la capitale de la province, où residoit le Gouverneur. Son territoire est fort grand et enferme des mines de fer fort considérables, dont l'ont faisoit grand trafic... On pesche aussi des perles dans le Golfe, et il s'en trouve encore quelques-unes, et s'en trouveroit davantage si les Chrestiens qui y sont se vouloient addonner à la pesche des huîtres qui les portent. Les Romains ont rendu cette ville fort illustre, tandis qu'ils ont esté maistres de la Tingitane. Les Gots l'ont possédée depuis, jusqu'à la venuë des Arabes, qui s'en

emparèrent dans la conquête de la Afrique, y la rendirent encore plus illustre par un grand nombre de marchans et d'artisans qui s'y establirent. Long-tems après le Calife schismatique de Carvan l'assiéga, et l'ayant prise par composition (en 922), y mis des troupes. Les Habitans s'adonnèrent depuis à la marine, et acoururent les costes de la Chrestienté, avec des fustes et des galiotes; de sorte que les Rois Catholiques y envoyèrent une armée (en 1496), sous le commandement du duc de Medina Sidonia ».

Luis del Mármol Carvajal, *Descripción general de África*, Trad. Nicolas Perrot, sieur d'Ablancourt, Paris, Louis Billaine, 1667, t. II, chap. XCVII, pp. 284-285.



◀ Littoral rifain du Cap des Trois Fourches au Cap de l'Eau en passant par Mar Chica, Musée Naval de Madrid. (d.r.)



▲ Atlas nautique de la mer Méditerranée et de la mer Noire, Petrus Vesconte de Janua, 1313. (d.r.)

Ibn Abi Zar⁴ confirme de son côté que c'est là que débarque successivement diplomates et commerçants, notamment une flottille amenant une ambassade du roi de Grenade Ibn al-Ahmar, une députation de Génois chargée d'offrir de magnifiques présents au souverain mérinide Abû Ya'qûb Yûssuf (1286-1307), dont un arbre en or, sur lequel étaient des oiseaux qui chantaient au moyen d'un mécanisme⁶⁰ ; et enfin les envoyés du roi de Portugal et du roi d'Aragon. En 1328, Abû Zakarya, le fils du sultan hafside, mouille à Ghissassa avant de se rendre à Fès pour conférer avec le sultan Abû Sa'îd (1310-1331). Un mariage royal est alors conclu, à la suite de cette mission, entre le prince Abû-l-Hassan et une des filles du sultan Hafside, qui selon Ibn Khaldûn,

aborde le port de Ghissassa en 1330, accompagnée d'une suite nombreuse⁶¹. Quelques années plus tard, Ghissassa sert une fois encore de port pour des délégations venues de la rive d'en face. C'est le cas du gouverneur mérinide d'al-Andalus, 'Ïssâ Ibn al-Hassan, qui traverse le Détroit en 1348 et choisit d'y jeter l'ancre avant de se rendre à Taza⁶². On le voit bien, Ghissassa et avec elle Tazouta, un autre site qui devient attractif avec l'arrivée des Mérinides au pouvoir puisqu'il la commande et la protège en même temps, retrouve une certaine vigueur et sera largement mis à contribution pour renforcer les liens avec Ifriqiya et avec al-Andalus et mieux faire sentir la souveraineté de la dynastie mérinide sur ce bras de mer vital pour la vie de la dynastie.

Le Maroc maritime médiéval : la vie portuaire

Les fondouks ou l'accueil organisé des hommes
et des marchandises

Funduk est un mot qui vient du grec *Pandocheion* ou *Panticos*. Il s'agit d'installations réservées à l'hébergement temporaire des voyageurs, notamment des étrangers, et à leurs marchandises. Il est composé de cellules sur deux niveaux, quelques fois davantage, autour d'une cour.

Dès le XI^e siècle, à la dimension commune vient se greffer la fonction économique ou d'un métier, surtout en Occident musulman ; par exemple Funduk az-Zayt à Alger, Funduk An-Najjârîn à Fès ou à Taza¹, avec l'indication par la suite d'une origine géographique, comme dans la désignation de Funduk Ahl Taza. À partir du XIII^e siècle, avec l'essor du commerce européen au Maghreb, ce terme fut associé à des « nations », comme le Funduk des Français à Tunis. À Ceuta, les chroniqueurs recensent au moins 360 établissements à l'époque médiévale, sans compter les sept entrepôts-hôtels réservés aux étrangers dans la zone de la douane. Le Funduk Al-Kabîr, le plus grand en usage en 1422, avait été construit au milieu du XIII^e siècle. Un autre, le Funduk Ghanim, attribué aux Almoravides, comprenait d'après Mohamed Al-Ansârî : « Trois étages, quatre-vingt chambres et neuf appartements. De construction ancienne, je crois qu'il est l'œuvre des Almoravides. Sa porte est proportionnée à sa structure ».

1. Mabrouk, 2000, p. 204.



▲ Fondouk Nejjarine, Fès.

Mazemma/Nekûr

Un autre port prend son envol et retient l'attention des contemporains. Dès le IX^e siècle, il noue à son tour des relations suivies avec les ports andalous, notamment avec Malaga et Pechina : il s'agit d'Al-Mazemma, située au fond de la baie de Nekûr et « séparant la Province d'Errif de celle de Garet »⁶³. Le souvenir et l'intensité de ces relations, apparaissent même chez certains poètes quelques siècles plus tard, comme Lisân ad-Dîn Ibn al-Khatîb qui ne tarit pas d'éloges sur les va-et-vient des commerçants entre Nekûr, Al-Mazemma et Pechina⁶⁴.

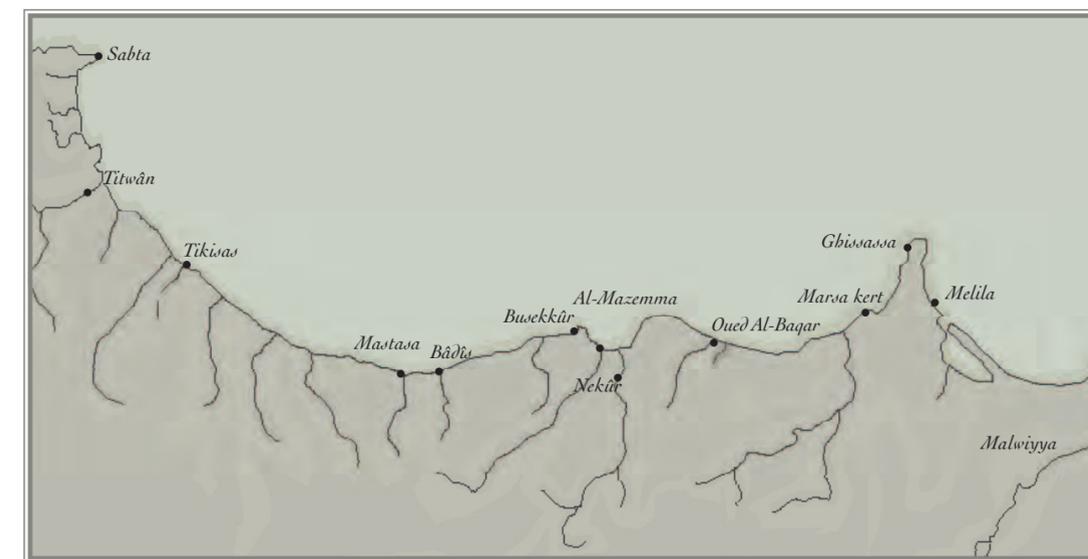
À Nekûr, on associe assez étroitement les riches ressources de la terre à celles de l'eau. Une profonde collaboration s'est tissée entre la vie maritime et l'économie relative à sa fertile vallée, ayant souvent fait l'objet de descriptions élogieuses de la plupart des voyageurs qui ont visité la contrée, notamment Al-Ya'qûbî et Al-Istakhrî, qui, déjà au X^e siècle,

en soulignaient la prospérité. Vers le début du XI^e siècle, Al-Bekrî vante longuement les champs et les vergers de Nekûr-Al-Mazemma, l'abondance de leurs eaux et l'importance de leurs marchés pour le commerce local et régional :

« La vallée de Nekûr, écrit-il, possède beaucoup de jardins et de vergers, dont les arbres sont presque tous des poiriers et des grenadiers⁶⁵ ».



◀ Albouzème (Alhucemas). España. Cartas náuticas, 1680-1720.



◀ Ports du Maroc méditerranéen à l'époque médiévale.

Le témoignage d'Al-Idrissi va dans le même sens : il souligne l'importance d'Al-Mazemma au IX^e et au X^e siècle, c'est-à-dire au temps des Salihides, la considérant comme le port le plus florissant de la côte méditerranéenne⁶⁶. Les souverains de Cordoue étaient d'ailleurs conscients de l'importance de cet espace maritime qui leur offrait les moyens humains nécessaires à leur politique, comme le précise avec raison le chroniqueur espagnol Luis del Mármol Carvajal : «*Il [le Calife 'Abd ar-Rahmân III (912-61)] lui était important de tenir ce port pour faire passer en Espagne des gens de guerre à cause que ce peuple est belliqueux*». D'ailleurs, partie de Ceuta en 936, une escadre commandée par Mûsâ Ibn Abî al-'Âfiya et composée de 40 navires transportant 3000 marins, dont 500 mercenaires, attaqua cette côte rifaine. Tour à tour Nekûr, Melilla et ensuite Jerâoua furent conquises⁶⁷.

Toutefois, cette région subira de nombreuses attaques étrangères qui témoignent du vide en matière de défenses

maritimes. L'incursion la plus célèbre est celle des Vikings, les *Majûs*, qui se sont abattus sur Al-Mazemma-Nekûr en 859, à bord de 80 grands navires, *marâkib kabîra*. Les hommes du Nord n'appareilleront qu'après une semaine, avec à leur bord une grande quantité d'or, d'argent et de captifs.

Dans le cadre de l'évolution des relations maritimes entre les ports du *Guadir*, les géographes arabes, dont Al-Idrissi qui reste le plus complet, s'arrêtent également sur les ports de contact et mesurent les distances parcourues par les navires. Certains voyages étaient assez rapides, ne dépassant pas une journée. Le voyage entre Al-Mazemma et Malaga durait un jour et demi, de même entre Herk et le Cap des Trois Fourches. Deux jours sont nécessaires pour faire la traversée de Melilla à Almuñécar ou Salobreña. Les routes maritimes du XI^e siècle continuent à être utilisées à l'époque califale et même au temps des empires berbères.



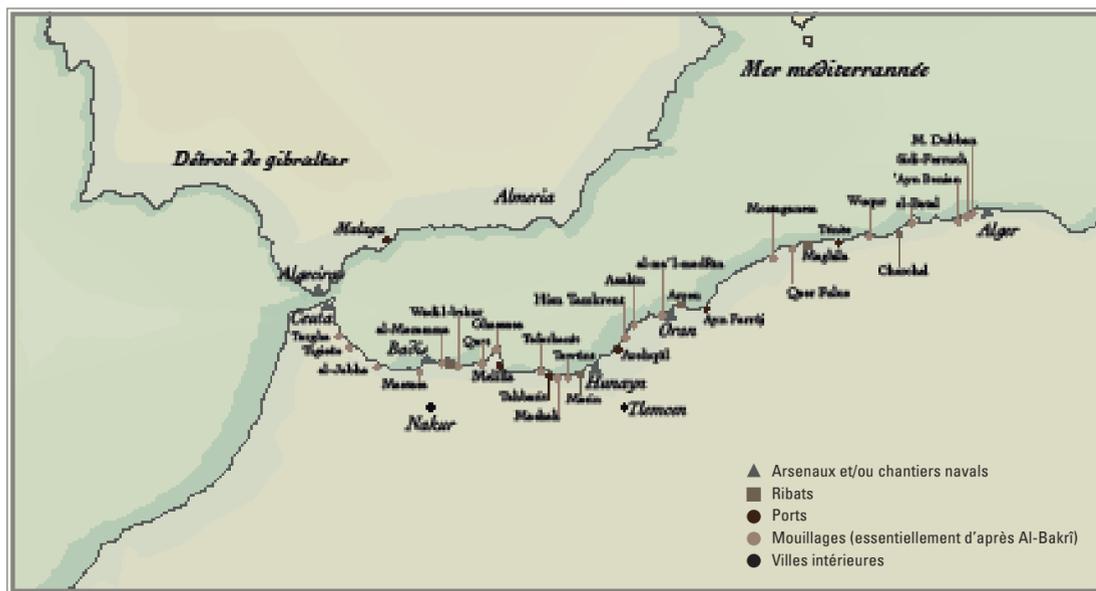
▲ Plage de Bâdîs, Al Hoceïma.

Tableau des principales mesures des distances sur mer chez les géographes arabes⁶⁸ :

<i>Majrâ-Majar</i>	Environ 90 à 150 km
<i>Yaoum-Ayyâm</i> « la journée »	Sur mer, les mêmes distances que précédemment
<i>Fakhsar</i> ou parasange	4260 m
<i>Mil</i> ou Mille	1481 m., 2000 m. ou 1/3 de parasange, soit 1420 m

Bâdîs, une ville et un port au destin méditerranéen

Ce site est mentionné, dès le début du VIII^e siècle, par *Kitâb al-Istibsâr* comme un port bien fréquenté, desservant essentiellement les ports d'Al-Andalus⁶⁹. Il faisait partie du Royaume de Nekûr, puis de la principauté idrisside des Banî 'Umar avant que les Almoravides, les Almohades et enfin les Mérinides ne le choisissent comme un port de guerre actif qu'ils s'appliquent à fortifier tout au long de leur règne⁷⁰.



◀ Les connexions existantes entre les deux façades marocaine et andalouse, d'après Christophe Picard, *L'Océan Atlantique musulman*.



Bádís, Peñón de Velez de la Gomera, Al Hoceïma.

*De Vélez de Gomère, et de sa forteresse,
qu'on nomme le Pegnon de Vélez
(Deyrat Bédis)*

« C'est une ville de sept cens feux, sur la côte de la mer Mediterranée, à la hauteur de Malaga, dont elle est esloignée de quarante lieuës. Quelques-uns attribuent sa fondation aux Gots, d'autres à ceux du pays. Elle est entre deux hautes montagnes, près d'un grand valon, qui traverse un ruisseau qui s'enfle tellement des pluyes, qu'on diroit que c'est un fleuve. Il n'y a point d'autres eaux aux environs, qu'un puits hors de la ville, près de la sépulture d'un Morabite (Sidi Buaza), qui est en grande vénération ; mais il est dangereux de boire de cette eau la nuit, acause qu'elle est toute pleine de sanguës. Il y a dans Vélez une place, où sont plusieurs boutiques, une grande mosquée ceinte de vieux murs, avec un chasteau plus beau qu'il n'est fort. C'est là qu'est le palais du gouverneur, quoy qu'il en ait encore un autre dehors, accompagné de beaux jardins. Les habitans s'enrichissent de deux choses durant leur prospérité les uns de sardines, qu'ils vendoient aux Barbares qui y accouroient de toutes les montagnes voisines, parce-qui'il y a beaucoup de poisson sur cette coste ; les autres par le moyen du port, qui est capable de trente petits vaisseaux. Car ils armoient des fustes et des galiotes, et couroient les costes de la Chrestienté, où ils faisoient de grands ravages. Les montagnes d'alentour estoient fot commodés pour cela, à cause de la multitude de chesnes, des lieges et des cedres, dont elles sont pleines ; de sorte

qu'on en transporte en d'autres provinces. Le pays est si sterile, qu'on n'y recueille que peu d'orge, et encore moins de bled, parce-que ce ne sont que des rochers ; et la plupart des habitans ne mangent que de l'orge. Ils sont de la tribu de Gomère, et aiment fort à boire ; car il y avoit autrefois dans Vélez plus de cent maisons de Juifs, où l'on vendoit d'excellent vin, et toute la réjouissance de la ville, estoit d'entrer dans des barques sur mer, et de s'y mettre à boire et à manger. Il y a sur le bord de la mer un arsenal pour les navires, où l'on avoit accoustumé de construire ceux du Gouverneur et les habitans faisoient équiper. La force de la place consiste aux Montagnars de la contrée, qui sont tous braves et combattent en desesperéz. Aussi servent-ils d'asyle aux habitans dès qu'ils voyent paroistre une flote chrestienne, et ils se trouvent plus asseurez chez eux que dans la ville. C'est le port de la mer Mediterranée le plus proche de Fez ».

« Dom Pedro de Navarre, Amiral du Roy Catholique, y estant arrivé, lors qu'il rasoit les costes de Barbarie, pour arrester les courses des Corsaires, il résolut, pour leur oster cette retraite, de bastir une forteresse (Pégnon de Vélez en 1508) sur un roc qui est vis-à-vis, à sept cent pas de distance, que la mer environne de tous costez en forme d'isle. Car toute sa hauteur, il est escarpé de tous costez, et l'on y monte par un sentier estroit, où un homme à peine peut grimper.



▲ Plan du préside Peñon de Velez de la Gomera (île de Bâdis), levé par la comission du 3^e département de l'artillerie, 1846, BNE.

Au bas est le port ; mais il y a tant de fond tout autour du roc, qu'on peut dire que ce n'est qu'un port pour de semblables vaisseaux. Il bastit donc sur le haut, par permission du Roy, une forte tour à chaux et à sable, et après l'avoir mise en défense, planta dessus cinq gros canons, comme on les faisoit alors, et y mit trente soldats sous le commandement de Villalobos avec les vivres et les munitions nécessaires. Il fit aussitost creuser une citerne à my-coste pour recueillir les

eaux de la pluye, et se fortifiant du mieux qu'il pût, tiroit continuellement sur les maisons et dans les rues de la ville, si l'on ne luy envoioit ce qu'il demandoit ».

—————
Luis del Mármol Carvajal, Descripción general de África, Trad. Nicolas Perrot, sieur d'Ablancourt, Paris, Louis Billaine, 1667, t. II, Chap. LXVII, pp. 251-254.

Il faudrait dire que c'est au temps des Mérinides que ce port connaîtra une prospérité aussi rapide, sinon davantage que ses voisins ; il prend le relais à un moment où la puissante Ceuta leur devient hostile et sa prise par les Portugais en 1415 ne fera que consacrer définitivement la primauté de Bâdis sur les autres ports. Elle constituera désormais le point d'aboutissement de la route la plus courte de Fès à la mer Méditerranée⁷¹, ce qui explique qu'elle fut aussitôt promue « port du Royaume de Fès »⁷². Le gouverneur du Rif y avait élu résidence à l'intérieur de la citadelle et son autorité s'étendait sur les localités côtières, de Yallish à l'ouest à la rivière de Nekûr vers l'est.⁷³

Sa population était rompue au négoce, à la pêche et aux actes de piraterie, comme le laisse entendre Luis del Mármol Carvajal. Ses activités se développent essentiellement avec le littoral andalou ; mais ses commerçants poursuivent leur autre commerce, de port à port, connu sous le nom de caravane maritime, avec Ceuta, Targha et Tikisâs, lit-on dans les sources contemporaines largement étudiées par les historiens marocains Ahmed Tahiri et Khalid Serti.⁷⁴

Au XIII^e siècle déjà, l'auteur du *Maqsad* et plus tard Jean-Léon l'Africain décrivent cette place comme une bourgade de 600 feux⁷⁵. Au temps du sultan Abû Sa'îd, elle payait mille dinârs d'impôt, autrement dit, autant que Melila et Larache. Le port comportait un chantier naval, où l'on construisait des *Arâdât*, des fustes, des galiotes et des galères avec le bois des cèdres des montagnes voisines évoqué par de nombreuses sources comme Al-Bekrî et plus tard Al-Bâdisî qui évoque le commerce du bois depuis sa ville natale, malgré la baisse des quantités disponibles⁷⁶.

Bâdis était un grand port qui assurait trois fonctions à la fois ; d'abord, celle de place marchande largement ouverte sur la Méditerranée, puisque les sources mentionnent qu'elle

était fréquentée notamment par les vaisseaux de commerce vénitiens. Même en temps de guerre, cette place a su développer des relations suivies avec les îles du bassin occidental de la Méditerranée. Bâdis jouait également le rôle de port escale entre Séville et Oran⁷⁷ ainsi que celui de port dédié à la violence maritime : la piraterie. De ce fait, elle abritait un arsenal et les hommes d'armes s'entraînaient périodiquement dans ses eaux avant d'opérer avec plus ou moins d'efficacité contre le commerce en mer des Chrétiens et d'effectuer des razzias dans les villages côtiers mal défendus ; autrement dit : attaquer là où on n'était pas attendu, sur un point faible de l'adversaire.

Cependant, la mauvaise conduite des marins, leur inclination à la boisson et à la débauche, ont fini par ternir leur réputation auprès des élites locales qui les traitaient de bandits de grand chemin, mus par le gain facile⁷⁸. D'autre part, la multiplication et la hardiesse de leurs « actions de piraterie » sera systématiquement invoquée plus tard par les Ibériques à l'heure de prendre pied dans ce port dès le début du XVI^e siècle et dans les autres ports des deux façades, méditerranéenne et atlantique⁷⁹.

Cette ouverture sur la Méditerranée occidentale, ces mouillages la doivent également à leurs connexions avec leur arrière-pays. Ils s'ouvraient vers l'intérieur des terres ; les montagnes rifaines et les plateaux de Sâïss, remplissant ainsi la fonction de gateway ou « porte principale » d'un hinterland délimité, riche et prospère : le « Royaume de Fès » pour Bâdis, Nekûr et Al-Mazemma ; la zone d'Oujda pour le port de Tabahrît « dont elle est éloignée de quarante milles »⁸⁰, surtout pour le bétail puisque ses « pâturages [d'Oujda] sont excellents et profitent également aux solipèdes et aux ruminants ; un seul de leurs moutons peut fournir jusqu'à deux cents onces de graisse »⁸¹. Quant à Taferkhennît, qui est voisine de Tabahrît, il sert de port à Jrâoua⁸².

Les ports enlevaient ainsi à leur hinterland « tout ce qu'il est susceptible d'exporter et distribuait sur toute son étendue ce qu'elles sont capables d'importer ».

Les études de cet espace commercial commun mettent en relief l'intensification des liens économiques entre les ports de cette « Manche méditerranéenne » et parlent même d'une « unité fonctionnelle » cohérente, plus intégrée qu'elle ne l'avait jamais été, et davantage liée au reste de la Méditerranée⁸³. Cette activité présupposait l'existence d'une tradition maritime antérieure assez solide, le long du littoral du Rif, que la conquête arabe favorisera plus que jamais⁸⁴. À l'évidence, les grandes villes ne monopolisaient pas la

vie maritime, mais une panoplie de petites villes et villages disséminés le long de la côte profitaient à leur manière des richesses de la mer. Cependant, dès le XV^e siècle finissant, la conquête espagnole des ports de la façade méditerranéenne du Maroc mettra un terme à cette connexion millénaire avec les ports d'Al-Andalus ; pis encore, les places portuaires du littoral rifain vont s'évanouir les unes après les autres et toute l'intensité commerciale avec Fès retombera progressivement sur la façade atlantique. Salé-le-Neuf, autrement dit Rabat, un des rares ports qui a pu échapper à l'emprise ibérique, deviendra alors et pour longtemps le nouveau débouché du Royaume de Fès.



▲ Plan du préside Peñon de Velez de la Gomera et de l'arrière-pays, 1746, (España. Ministerio de Educación. AGS).



Bādīs, Al Hoceïma.

4. L'ultime bataille maritime ou la déroute de la flotte mérinide à Tarifa et ses conséquences

Au moment où les Castellans engageaient la phase finale de leur reconquête d'Al-Andalus, une ultime bataille navale débuta entre les deux camps et marqua définitivement le début du reflux mérinide. Avec le concours d'une force navale imposante, mise à sa disposition par les Hafsides de Tunis, Abû-l-Hassan, sixième sultan mérinide, pour qui « les fatigues étaient des plaisirs », dit Ibn Khaldûn, réussit à aligner une superbe flotte de 100 navires de guerre et 150 navires de transport à Ceuta, qu'il place sous le commandement du gouverneur de la ville, Mohammad Ben 'Ali al-'Azafi. La bataille du Déroit fut rude⁸⁵. Dans un premier temps, les Mérinides et leurs alliés Nasrides infligent une lourde défaite à la flotte castillane à Tarifa le 5 avril 1340, comme le décrit

Ibn Marzûq : « Dans moins de temps qu'il n'en aurait fallu pour dire deux mots, la victoire se déclara pour les vrais croyants qui, s'étant élancés à l'abordage, massacrèrent les équipages à coup de pique, à coup d'épée et jetèrent les cadavres à la mer. L'Amirante, caïd des chrétiens, fut tué dans cette bataille. On prit à la remorque les navires enlevés à l'ennemi et on les conduisit à Ceuta⁸⁶ ».

Mais, le vent tourne rapidement en faveur de l'armée d'Alphonse XI. La solidité des fortifications de Tarifa et le secours des galères génoises et portugaises ont eu vite raison du siège terrestre et maritime qu'Abû-l-Hassan avait mis devant cette ville stratégique du Déroit, y déployant une flotte de 120 unités. Les deux armées s'affrontent au nord de Tarifa, sur les rives gaditanes de Rio Salado, le 28 novembre 1340. Mais les Chrétiens prennent rapidement une étonnante revanche sur les contingents marocains qui commencent à se replier : c'est la grande déroute des Mérinides. De nombreux membres de la famille royale trouvent la mort ou sont capturés⁸⁷. Néanmoins, ce fut une victoire sans lendemain car les conséquences de ce succès castillan n'apparurent pas immédiatement. Plus rien ne ressemblait à avant pour les Mérinides qui perdront successivement les ports du Déroit : Tarifa (1341), Algésiras (1343), puis Gibraltar ; ils furent ainsi définitivement écartés de l'échiquier andalou.

La perte de ces ports, dès le XIII^e siècle, affecte durablement l'évolution économique et militaire du Maghreb occidental dans son ensemble et permet aux Ibériques de prendre l'initiative



◀ Affrontement des troupes chrétiennes et musulmanes lors de la bataille de Rio Salado. Miniature de *las Cantigas de Santa María*, XIV^e siècle. (D.R.)



▲ Ceuta et sa forteresse, 1643. (España. Ministerio de Educación. AGS)

contre les Musulmans. Il serait utile de rechercher jusqu'à quel point la *Reconquista* chrétienne de ces régions a-t-elle affaibli l'économie et les moyens de défense des côtes marocaines lui faisant face. Lorsque le sultan mérinide Abû-l-Hassan 'Ali (1331-1349) entreprend la fortification de la côte contre les Chrétiens, affirme Christophe Picard, ce fut là un signe de faiblesse⁸⁸. Au Sud et devant un Maroc wattasside faible⁸⁹, le champ est désormais ouvert aux ambitions chrétiennes. Avec le sac de Tétouan en 1399, la prise de Ceuta en 1415, Qsar Sghir en 1458, et celle de Tanger en 1471, Melilla en 1497, Bâdis en 1508, les Portugais et les Espagnols trouveront la route libre.

Ce changement de conjoncture opéré dès le milieu du XIV^e siècle, instaure une situation inverse de celle qui avait suivi l'expansion musulmane. Les successeurs des Mérinides,

d'avantage préoccupés par l'unification du pays et, plus tard, par la lutte contre les Saadiens, que par la restitution des places marocaines d'une part, et d'autre part, parce qu'ils n'en avaient pas les moyens, ne portent aucun intérêt à la mer⁹⁰. Face à l'hégémonie européenne, la course s'avère comme étant la seule porte de sortie⁹¹. Son essor au XVI^e siècle, à partir de certaines places, comme Tétouan et Bâdis⁹² qui se convertissent en de véritables ports de guerre, devient ainsi un palliatif à l'absence d'une véritable marine. C'est à cette histoire belliqueuse que renvoie la remarque du chroniqueur portugais Damião de Góis (1502-1574), décrivant les Marocains comme étant fort habiles dans les choses de la mer⁹³. D'ailleurs, la nécessité de mettre fin à l'extension de ces « actions de piraterie » fut souvent le prétexte invoqué par les Ibériques, lorsqu'ils entreprirent de



▲ Chébec barbaresque. (D.R.)

porter la *Reconquista* en Afrique⁹⁴. Ceux de Bâdis et surtout ceux de Tétouan rivalisaient d'audace avec ceux de Bougie et de Tunis. L'assaut donné à la ville, en 1399, par Henri III de Castille et sa destruction, le massacre de la population et la réduction en esclavage des survivants⁹⁵, comme la création, avec la prise de Ceuta en 1415, du premier d'une longue liste de camps fortifiés d'Afrique (*fronteiras*) sur la zone du Déroit par Dom João de Portugal et ses fils⁹⁶, ont prélué à la double offensive qui allait se développer par la suite et renforcer, par contrecoup, la guerre de course. Car celle-ci n'eut qu'un faible temps de léthargie et plusieurs raisons la font renaître. Si certains foyers se sont évanouis devant l'occupation ibérique, cette activité sans cesse renaissante créa de nouveaux abris où elle peut exploiter son « industrie » régénérée. Refoulée dans certains ports du Nord, elle s'organise à Tétouan et à Bâdis. Il semble bien que les habitants de ces deux places portuaires aient pratiqué la course, du moins épisodiquement, bien avant le XVI^e siècle. Il faut reconnaître que Tétouan n'est pas encore ce redoutable foyer du XVI^e siècle ; toutefois, dès le XIII^e siècle finissant, l'organisation de la course s'était pointée et elle avait continué, aux dires des sources ibériques, à y être pratiquée aux XV^e et au XVI^e siècles⁹⁷.

L'historien Ahmed Kaddour avance qu'on équipait à Tétouan jusqu'à quinze navires au temps des Banî al-Mandarî⁹⁸. En 1549-50, sur l'ordre du Chérif, 500 bûcherons abattent des arbres autour de Bâdis pour construire de grandes galiotes de 20 à 22 bancs⁹⁹. Sur ces entrefaites, un millier de Turcs, marins et capitaines de galères pour la plupart, seraient passés au service du sultan saadien¹⁰⁰.

Les Andalous, arrivés au Maroc au XVII^e siècle, trouvèrent donc une organisation de la course bien établie mais non prédominante, comme le remarque à juste titre le Trinitaire

français Dan¹⁰¹. Leur installation la porte à son maximum d'intensité. L'engagement des nouveaux arrivés dans l'entreprise corsaire « moderne », active dans les cités portuaires, ne constitue donc que la continuité d'une tradition.

Sous les premiers Saadiens, la création et le renforcement constant d'une flotte constituaient un moyen de pression sur leurs voisins ibériques et leur donnaient une position forte dans cette partie de l'Afrique et de la Méditerranée¹⁰². Au milieu du XVI^e siècle, le sultan saadien Mohammed ech-Cheikh demande à l'émir de Bâdis de construire une centaine de galères et autant de bateaux de transport de troupes (*tafureas*)¹⁰³. Mais si nous sommes généreusement renseignés sur l'essor de l'activité corsaire pendant le dernier quart du XVI^e siècle, il en est autrement de l'état de la flotte marocaine. C'est à peine si nous savons qu'à la veille de la fameuse bataille de Oued Al-Makhâzin, communément appelée bataille des « Trois Rois », la flotte de guerre marocaine comptait environ 40 unités. Par la suite « le chemin de l'Andalousie étant fermé, déclare le sultan Al-Mansûr devant son conseil en 1591, depuis la conquête totale qui a été faite de ce pays par nos ennemis, les infidèles »¹⁰⁴, il renonce aux aspirations maritimes pour se lancer dans des péripéties totalement sahariennes ; la conquête du Soudan, en 1591, en est l'aboutissement. Al-Mansûr se résigne donc au *statu quo* politique dans la région méditerranéenne¹⁰⁵.

Du fait des luttes fratricides qui suivirent sa mort en 1603, le Maroc du début du XVII^e siècle offrait un terrain propice à l'extension de la guerre de course, la *Karsana*. C'est surtout à partir de l'installation des immigrés andalous, expulsés d'Espagne entre 1609 et 1614, sur les côtes marocaines que le *corso* reprend une vigueur nouvelle et va perdurer sous des formes différentes jusqu'à la première moitié du XIX^e siècle.



► Possessions espagnoles de l'Afrique du Nord, 1903, Benito Chías Carbó; Joaquín Ribera; S. Poch. BNE.

Notes

- 1 Cité par Halima Ferhat, «Démone et merveilles : l'Atlantique dans l'imaginaire marocain médiéval», in *Le Maroc et l'Atlantique*, coord. Par A. Kaddouri, Rabat, Publications de la Faculté des Lettres et des Sciences Humaines, 1992, p. 35.
- 2 *Ibid.*, p. 36.
- 3 *Ibid.*
- 4 *Coran*, trad. de l'arabe par Regis Blachère, Paris, G-P. Maisonneuve & Larose, 1949-1950 et nouvelle traduction, Paris, G-P. Maisonneuve & Larose, 1966. ; Sourate X. Jonas, 23 ; Sourate XI. Houd, 44, 45 ; Sourate XXIV. La Lumière, 40 ; Sourate XXXI, Laqman, 30, 31.
- 5 Al-Murrâkuchî, *Kitâb al-Mu'jib fî talkhîs akhbâr al-Maghrib*, trad. E. Fagnan, *Histoire des Almohades*, Alger, 1893, p. 5.
- 6 Al-Jasûlî, *Les souffles embaumés d'une ambassade en Turquie (1589-1891)*, trad. par Henry de Castries, Paris, 1929.
- 7 Z. M'barek, «La mer dans le récit de voyage de 'Ali Et-Tamagrouti (1560-1595)», *Revue Maroc-Europe, le Maroc et la mer*, p. 302-304.
- 8 L. Brunot, *La mer dans les traditions indigènes...*, p. 5.
- 9 'A. Ibn Khaldûn, *Les Prolégomènes*, trad. M. de Slane, t. II, p. 39.
- 10 Ch. Picard, *La mer des Califes...*, p. 63.
- 11 Cité par H. Kindermann & C.E. Bosworth, «Safina», in *EI*, Leiden, nouvelle édition, E.J. Brill, Paris, Larose, 1995, t. VIII, p. 836.
- 12 A. al-Maqrî, *Nafh at-tîb*, Alger, t. I, p. 216; J. Monlaü, *Les États barbaresques...*, p. 18 ; Ch. Picard, *La mer...*, p. 9.
- 13 Ch. Picard, *L'Océan atlantique...*, p. 516.
- 14 Ibn Khaldûn, *Prolégomènes, op. cit.*, t. II, p. 37 ; N. El-Hantati, «Al-Jihâd bayn an-Nadhariyyât wa-l-Wâqi' ladâ 'Ulamâ' el-Mâlikiyya bi-Ifriqiyya khilâl al-'Ahdayn al-Aghlabî wa-l-Fâtîmî», *Les Cahiers de Tunisie*, T. XLVIII, n. 169-170, 2^e-3^e trim. 1995, p. 56.
- 15 Ibn al-Qûtiya, éd. p. 66, trad. 53.
- 16 Ch. Picard, *La mer des Califes...*, p. 147
- 17 Ibn 'Idhârî, *Al-Bayân*, II, éd. p. 88.
- 18 E. Lévi Provençal, 1939, p. 85-86.
- 19 Ibn Hayyân, *Al-Muqtabis*, t. V, tx. p. 87-88, tr. P. 76-77.
- 20 Al-Himyari, t. X p. 73, tr. p. 91-92.
- 21 Ch. Picard, *La mer et les musulmans d'Occident au moyen âge : VIII^e-XIII^e siècle*, Paris, PUF, 1997, p. 27.
- 22 B. Harakat, *Le Maroc à travers l'histoire*, p. 227-228.
- 23 Z. Benramdane, *Ceuta du XIII^e au XIV^e : siècles des lumières d'une ville marocaine*, Mohammedia, Publications de la Faculté des Lettres et des Sciences humaines de Mohammedia, série : Thèses et Mémoires, 2003, p. 79.
- 24 P. Guichard, *Al-Andalus...*, p. 158.
- 25 Ibn 'Idhârî, t. IV, p. 103, tr. 1963, p. 236.
- 26 P. Guichard, *Al-Andalus...*, p. 158 ; A. El Merini, *L'armée marocaine à travers l'histoire*, Rabat, Ed. Nachr Al Maarifa, 2000, p. 35.
- 27 Ch. Picard, *La mer et les musulmans...*, p. 61-62 ; M. T. Mansouri, «Le Maghreb médiéval face aux expéditions occidentales», *Les Cahiers de Tunisie*, T. XLVIII, n. 169-170, 2^e-3^e trim., 1995, p. 140-141 et n. 13 ; G. Marçais, *La Berbérie musulmane et l'Orient au Moyen Âge*, Paris, Aubier, 1946, p. 222.
- 28 Sur le programme naval des Almoravides, cf. Ch. Picard, *La mer et les musulmans...*, p. 60-71.
- 29 M. Abitbol, *Histoire du Maroc*, p. 100 ; Ch. Picard, *La mer et les musulmans...*, p. 77.
- 30 Ibn Abî Zar', *Kitâb al-Anîs al-Mutrib bi-Rawd al-Qirtâs ou Histoire des souverains du Maghreb (Espagne et Maroc) et Annales de la ville de Fez*, éd. Tornberg, Upsal, 1843, Trad. Beaumier, 1860, t. X p. 201, tr. p. 400.
- 31 Ch.-A. Julien, *Histoire de l'Afrique du Nord*, Paris, Payot, 1986, t. II p. 124.
- 32 Cité par T. Kaddouri, *Jawâhib min târîkh al-Bahriya al-Maghribiya fi al-'Asr Al-Wasît*, Oujda, Ed. Al Hilal, 2005, pp. 112, 120.
- 33 Al-Murrâkuchî, ..., pp. 249-250 ; P. Guichard, *Al-Andalus 711-1492, une histoire de l'Andalousie arabe*, Paris, Hachette littératures, coll. Pluriel, 2000, p. 187.
- 34 Z. Benramdane, *Ceuta...*, p. 212.
- 35 Ibn Khaldûn, *Prolégomènes...*, t. I, p. 523.
- 36 José Mattoso, «Les ancêtres des navigateurs...», p. 108, notes 23, 24 et 25.
- 37 M. Abitbol, *Histoire du Maroc*, Paris, Perrin, Coll. Tempus, 2014, pp. 99, 103, 109.
- 38 M. Abitbol, *Histoire...*, p. 109.
- 39 À ce sujet, cf. G. Marçais, *op. cit.*, p. 193-214, 285-291 ; Ch.-A. Julien, *Histoire de l'Afrique du Nord, Tunisie, Algérie, Maroc, de la conquête arabe à 1830*, t. II, Paris, 1956.
- 40 Ch. Picard, *La mer...*, p. 95-96. Ch. Picard, *La mer des Califes. Une histoire de la Méditerranée musulmane*, Paris, éd. du Seuil, coll. L'Univers historique, 2015, p. 24 ; M. Abitbol, *Histoire...*, p. 141.
- 41 A. Al-Ya'qûbî, *Kitâb al-Buldân*, annoté par De Ghoye, Leiden, 1891, p. 36.
- 42 A. Al-Bekrî, «Description de l'Afrique Septentrionale», *Kitâb al-masâlik wa al-mamâlik, (Le livre des itinéraires et des royaumes, texte arabe)*, traduit par Mac Gucklin de Slane, Paris, Maisonneuve, 1965, p. 227-228.
- 43 Al-Bekrî, *Description...*, p. 207-208.
- 44 Gratius Benincasa Anchonitanus (1400?-1482?), *Atlas nautique de l'océan Atlantique Nord-Est, de la mer Méditerranée et de la mer Noire*, Rome, 1467.
- 45 L. del Mármol Carvajal, *Descripción general de África*, Trad. Nicolas Perrot, sieur d'Ablancourt, Paris, Louis Billaine, 1667, t. II, p. 251.
- 46 Ch. Picard, *La mer et les Musulmans d'Occident au Moyen Age (VIII^e-XIII^e)*, Paris, PUF, Coll. Islamiques, 1997, p. 49.
- 47 *Ibid.*, p. 50.
- 48 Ch. Picard, *La mer et les Musulmans...*, p. 44-45.
- 49 Ch. Picard, *La mer...*, p. 47.
- 50 Al-Bekrî, *Description de l'Afrique Septentrionale*, Paris, Trad. Gucklin de Slane, 1965, p.
- 51 Ibn Abî Zar', El-Fâsi, *Kitâb al-Anîs...*, p. 247.
- 52 J.-L. l'Africain, *Description de l'Afrique...*, p. 344.
- 53 La graphie correcte serait Melila et c'est sous cette forme qu'elle apparaît dans les textes médiévaux. Sur ce port voir l'article de H. Gozalbes Cravioto, «Algunos datos sobre el comercio entre Al-Andalus y el Norte de África en la época Omeya (I) : los puertos de contacto», *Revista Sharq Al-Andalus*, n° 8, 1991, pp. 25-42.
- 54 Ibn Hawqal, *Kitâb Sôrat al-Ard, (Configuration de la terre)*, introd. et trad., avec index, par J.H. Kramers et G. Wiet, Paris, G.-P. Maisonneuve Larose, 1964.
- 55 Al-Bekrî, *Description...*, p. 206
- 56 Al-Idrissi, *Nuzhat al-Muchtâq fi Ikhtirâq al-Âfâq*, p. 205.
- 57 Ibn Khaldûn, *Histoire des Berbères...*, trad. de Slane, t. IV, p. 62.
- 58 L. del Mármol Carvajal, *Descripción general de África*, Trad. Nicolas Perrot, sieur d'Ablancourt, Paris, Louis Billaine, 1667, T. II, pp. 284.
- 59 L. del Mármol Carvajal, *Descripción...*, p. 289.
- 60 Les Sources Inédites de l'Histoire du Maroc (SIHM), 1^{re} série, Espagne, t. I, p. VII, n° 2. Ibn Abî Zar' El-Fâsi, *Kitâb al-Anîs al-Mutrib bi-Rawd al-Qirtâs ou Histoire des souverains du Maghreb (Espagne et Maroc) et Annales de la ville de Fez*, éd. Tornberg, Upsal, 1843, Trad. Beaumier, 1860, pp. 539-541.
- 61 Ibn Khaldûn, *Histoire des Berbères...*, t. IV, pp. 208-210.
- 62 *SIHM.*, Espagne, 1^{re} s. p. VII.
- 63 L. del Mármol Carvajal, *Descripción...*, p. 268.
- 64 Ibn al-Khatîb, *Kitâb A'mal al-A'lam*, Trad. de R. Castrillo, Madrid, 1983, p. 111. Cité par H. Gozalbes Cravioto, «Algunos datos sobre el comercio...», p. 38.
- 65 Al-Ya'qûbî, *Kitâb al-Buldân*. B.G.A., t. VII, ed. M.J. De Goeje, Leyden, 1892. Trad. française de de G. Wiet, Le Caire, 1937 ; Al-Bekrî, *Description...*, p. 210-211.
- 66 A. Tahiri, *Imârat Banî Sâlih fî bilâd Nekûr*, Casablanca, An-Najah Al-Jadida, 1998, p. 138.
- 67 Ibn Hayyân, *Al-Muqtabis*, trad. p. 285.
- 68 Ch. Picard, *L'Océan atlantique musulman...*, p. 191.
- 69 Anonyme, *Kitâb al-Istîbsâr fî 'ajâ'ib al-Amsâr, description de la Mekke et de Médine, de l'Égypte et de l'Afrique septentrionale*, texte arabe annoté par A. Saad Zagloul, Casablanca, Les Éditions Maghrébines, 1985.
- 70 G.-S. Colin, «Bâdis», *Encyclopédie de l'Islam*, t. I, p. 883.
- 71 L. Mármol, *Descripción...*, p. 251.
- 72 H. Ferhat, «Bâdis», *Ma'lamat Al Maghrib* (en arabe), t. III, p. 966.
- 73 Mármol, *Descripción...*, p. 251 ; G.-S. Colin, «Bâdis...», p. 883.
- 74 A. Tahiri, *Imârat Banî Sâlih fî Bilâd En-Nûkûr*, Casablanca, Imprimerie Ennajah al Jadida, 1998, p. 245.
- 75 Al-Bâdisî, *Al-Maqsad al-Sharîf wa al-Manza' al-Latif fî al-Tâ'rif bi-Sulahâ' al-Rîf*, Rabat, 1993, p. 245 ; J.-L. l'Africain, *Description...*, éd. Schefer, t. II, 272, trad., Paris, Epaulard, 1956, 274-276.
- 76 Al-Bâdisî, *Al-Maqsad...*, p. 97.
- 77 H. Ferhat, «Bâdis», *Ma'lamat Al Maghrib* (en arabe), t. III, p. 967.
- 78 J.-L. l'Africain, *Description...*, cité par H. Ferhat, «Bâdis...», p. 966.
- 79 Archivo General Militar de Madrid. *Tercera sección, fondos relativos a África : 5.3.2.1. Anales de las Guerras de Españoles con Mahometanos desde 1497 a 1598*.
- 80 Al-Bekrî, *Description...*, p. 203.

- 81 *Ibid.*
- 82 *Ibid.*, p. 204
- 83 À ce propos, consulter les nombreux travaux de Christophe Picard.
- 84 Ch. Picard, *L'Océan atlantique musulman...*, Paris, p. 136-137.
- 85 I. Harakat, *Le Maroc à travers l'histoire*, (en arabe), Casablanca, Dar Ar-Rachad Al Haditha, t. II, p. 41.
- 86 Ibn Marzûk, *Al Musnad al-Sahîh*, cité par E. Lévi-Provençal, un nouveau texte d'histoire mérinide : le *Musnad* d'Ibn Marzûk, *Hespéris*, V, 1925, p. 60.
- 87 Harakat, *Le Maroc...* (en arabe), t. II, p. 41.
- 88 Ibn Marzûq, p. 31, tr. p. 22, cité par Ch. Picard, *L'Océan...*, p. 517.
- 89 De 1471 à 1549, le pouvoir au Maroc appartient aux Wattassides, famille apparentée aux Mérinides. Mais les sultans n'exercent le pouvoir que dans la région de Fès et dans le nord du Maroc.
- 90 A. Dziubinski, « L'armée et la flotte de guerre marocaines à l'époque des sultans de la dynastie saadienne », *Hespéris-Tamuda*, n° 13, 1972, p. 90-91.
- 91 F. Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme*, t. III, le temps du Monde, Paris, Armand Colin, 1979, p. 41-42.
- 92 A. Dziubinski, « L'armée et la flotte de guerre marocaines... », p. 91. A. Diaz Borrás, *Los orígenes de la piratería islámica en Valencia, la ofensiva musulmana trecentista y la reacción cristiana*, Barcelone, CSIC & Institución Milá y Fontanals, 1993, p. 17-18 et n. 30 et 31 ; M.-T. Mansouri, art. cit. p. 144 et n. 32 ; M. Cherif, *Contribution...*, p. 87 ; Ch.-A. Julien, *Le Maroc face aux impérialismes (1415-1956)*, Paris, éd. J.A., 1978, p. 19 ; C.-E. Dufourq, *L'Espagne catalane et le Maghrib aux XIII^e et XIV^e siècles. De la bataille de Las Navas de Tolosa (1212) à l'avènement du sultan mérinide Abou-l-Hassan (1331)*, Paris, PUF, 1965, p. 157.
- 93 D. De Góis, *Cronica do felicíssimo rei Dom Manuel*, trad. partielle de R. Ricard, *Les Portugais au Maroc*, Rabat, 1937, p. 204-206.
- 94 A.H.M.M. 5.3.2.1. *Anales de las Guerras de Españoles con Mahometanos desde 1497 à 1598*, fol. 1 et fol. 21 ; C.-A. Julien, *Le Maroc...*, p. 20 ; A. Boucharb, *Dukkâla wa el-Isti'mâr al-Burtughâlî ilâ sanat ikhlâ' Âsafi wa Azammûr*, Casablanca, Dar at-Thaqâfa, 1984 ; A. Moreno Ollero, « Piratas Turcos y Berberiscos en el horizonte de Sanlucar in la primera mitad del siglo XVI », *Gades*, n°. 19, 1990, p. 77-84.
- 95 C.-A. Julien, *Le Maroc...*, p. 20 ; A. Cour, *L'Établissement des dynasties des chérifs au Maroc et leur rivalité avec les Turcs de la Régence d'Alger, (1509-1830)*, Paris, 1904, p. 24-25.
- 96 C.-A. Julien, *Le Maroc...*, p. 20 ; J. Monlaü, *Les Etats...*, p. 34.
- 97 B. Rodrigues, *Anais de Arzila*, p. 213 ; Archivo General de Simancas (AGS), Estado, liasse, 1426, 96. Carta de Juan Andrea Doria, príncipe de Melfi, a Felipe II, rey de España.
- 98 Ahmed Kaddour, *Titâwin...*, p. 551.
- 99 A. Dziubinski, « L'armée et la flotte... », p. 91.
- 100 *Ibid.* p. 93.
- 101 Le R. P. Fr. DAN, *Histoire de Barbarie et de ses corsaires*, Paris, P. Ricolet, 1649, p. 174.
- 102 A. Dziubinski, « L'armée et la flotte de guerre marocaines... », p. 91-94. Sous le règne de 'Abd Allâh el-Ghâlib (1557-1574), la flotte comptait une trentaine d'unités, entre fustes et galères pour atteindre la quarantaine en 1578 ; Cf. également le bel article de B. Rosenberger, « Les Sa'diens et l'Atlantique au XVI^e siècle », in *Le Maghreb et la mer à travers l'histoire*, Mésogios, n° 7, 2000, Éditions Hérodotos, Paris, 2000, p. 201-222.
- 103 A. Dziubinski, « L'armée et la flotte... », p. 92, n. 48.
- 104 Al-Ifrâni, *Nuzhat al-Hâdi...*, p. 161.
- 105 A. Dziubinski, « L'armée et la flotte... », p. 94.



► Carte de l'Atlantique et les côtes du détroit de Gibraltar, Augustin Roussin. (o.n.)



Le littoral méditerranéen à l'époque moderne

Les temps difficiles

Projets d'implantation ibérique sur le littoral du Maroc méditerranéen : une offensive qui finit par payer

L'aventure coloniale espagnole sur le littoral du Maroc méditerranéen débute vers l'extrême fin du XV^e siècle et fait suite au long épisode de la *Reconquista* espagnole, couronnée, en 1492, par la chute du dernier royaume musulman de Grenade. Pour faire leur métier de « Rois Catholiques »¹, Isabelle de Castille et Ferdinand II d'Aragon, décident alors de repousser les frontières de l'Islam en portant la *Reconquista* sur l'autre rive, en Afrique². C'est ainsi que se mettent en place de gigantesques opérations militaires et navales remarquablement exécutées. Tour à tour, Melilla³ (1497), Mazalquivir (1505), Ghissassa (1506), Bâdis (1508 puis 1564), Bougie, le Peñon d'Alger et Tripoli (1510), et en 1535 Bône, Bizerte et la Goulette sont conquises.

Ces expéditions nord-africaines répondaient à des préoccupations de plusieurs ordres. Certes, l'exaltation religieuse était de mise, mais pas la seule car l'appât du gain avec la pression des milieux marchands a eu aussi une grande emprise⁴. D'autres causes sont invoquées par les Espagnols. Il y a d'abord la nécessité de mettre un terme au « danger africain » ; en d'autres termes, neutraliser les actions « hardies » des corsaires maghrébins et leurs ravages sur des côtes andalouses mal défendues et de plus en plus vulnérables ; ensuite sécuriser les routes commerciales en Méditerranée et au Détroit⁵. Le littoral andalou, où la population morisque constituait jusqu'au début du XVII^e siècle une partie importante de la population, était le plus visé par les marins maghrébins, et ce malgré l'installation d'un appareil défensif le long des côtes. Soldats ou anciens soldats faisaient le guet⁶, comprenant places fortes, batteries côtières, tours de guet⁷, signaux optiques et compagnies de

garde-côtes qui accourraient à la moindre alerte⁸. Mais les côtes sont si étendues que cette protection ne pouvait avoir qu'un effet limité. Aussi les populations du littoral vivaient-elles dans une crainte permanente⁹.

L'autre objectif de la conquête des ports marocains est de contrecarrer les desseins de l'Empire ottoman, désormais seul maître de la Méditerranée musulmane, à l'exception du Maroc¹⁰. Un autre facteur et non des moindres est l'apparition de circonstances favorables sur le plan intérieur avec la désagrégation du pouvoir politique au Maroc comme l'exprime Fernando de Zafra, secrétaire des Rois Catholiques dans une lettre en date d'avril 1494 : « *Le pays, écrit-il, est dans un tel état d'esprit qu'il semble que Dieu veuille le donner à leurs majestés* »¹¹.



▲ Galères en Méditerranée orientale pour lutter contre les corsaires d'Alger. (España. Ministerio de Educación. AGS)

◀ Carte du monde centrée sur l'Europe Occidentale et les côtes de Barbarie, Guillaume Le Testu, *Cosmographie universelle*, Le Havre, 1556. (D.R.)



▲ Atlas nautique de la Mer Méditerranée, de la Mer Noire et de l'océan Atlantique nord-est, Diogo Homem, 1565. (d.r.)

Donc, cette nouvelle configuration allait profondément bouleverser l'organisation des circuits commerciaux car, profitant de cette faiblesse, les Espagnols vont poursuivre le processus d'éclosion de leur expansion, ce qui leur permettra d'accroître plus facilement leurs possessions et régner en maîtres pendant des siècles sur les côtes marocaines de la façade Méditerranéenne. Une des conséquences de cette conquête fut l'irrégularité des arrivages de l'or du Soudan provoquée par la désorganisation des circuits commerciaux et, du coup, des grands axes de navigation entre la Mer Intérieure et l'Atlantique, ainsi que le déplacement prématuré du commerce marocain vers l'Océan¹².

Le blocage de la façade méditerranéenne, qui sera en plus renforcée par le prolongement de *Reconquista* espagnole

La conquête de Melilla (septembre 1497)

Après que l'Espagne a obtenu que les Portugais, à qui les traités réservaient tout le royaume de Fès, fissent le sacrifice de Melilla (1494) Don Pedro de Estopiñán, Contador du duc de Medina Sidonia, l'occupa trois ans plus tard, sans coup férir, avec la flotte destinée au deuxième voyage de Christophe Colomb, qui avait à son bord un peu moins de 200 hommes (1497).



▲ Tableau de Vicente Maeso relatant l'arrivée de l'armada de Don Pedro de Estopiñán aux abords de Melilla, (Palais de l'Assemblée, Madrid).

sur cette rive, va conduire à une orientation de l'activité commerciale du Maroc vers l'Atlantique. Les circuits marchands intérieurs en ont été sérieusement affectés, aussi bien que les relations entre les régions côtières et le reste du pays¹³. Néanmoins, la domination espagnole sur la côte méditerranéenne ne survit que sous une forme délétère à l'Empereur Charles Quint et à Philippe II, son fils. En 1529, la ville d'Alger se libère des Espagnols installés sur le Peñon d'en face. Les grandes expéditions menées par l'Empereur, contre Tunis en 1535, la Goulette (occupée de 1535 à 1574) et contre Mostaganem en 1558 restent inopérantes et la prise de Tunis par Don Juan d'Autriche ne dure qu'une année. Enfin, dès 1580 l'Espagne ne conserve plus que les *fronteras* de Melilla, d'Oran et de Mazalquivir sans oublier le Peñon de Velez de la Gomera (l'Île de Bâdis) qu'elle avait d'abord perdu en 1525 avant de le reprendre de vive force en 1564.



▲ La Grenade morisque d'après la gravure de Joris Hoefnagel, 1564. (d.r.)

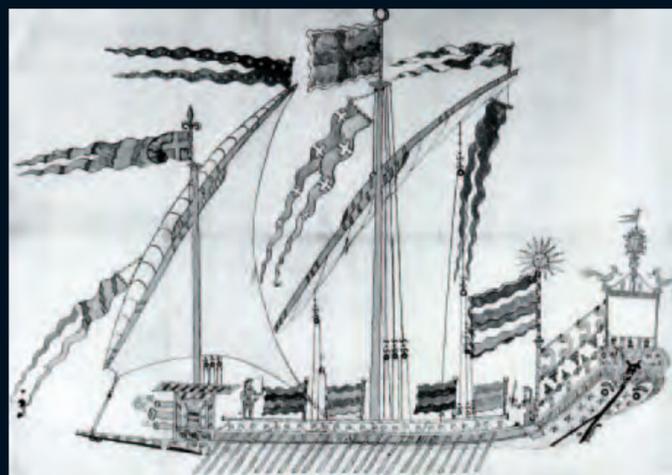
Cet abandon par l'Espagne de toute politique impérialiste sur le rivage maghrébin peut s'expliquer par trois raisons : d'abord, l'Espagne est préoccupée davantage par les guerres d'Italie et par les Amériques, Charles-Quint était plus impliqué dans les guerres religieuses en Allemagne, les problèmes des Pays-Bas et le conflit avec la France ; quant à Philippe II, il était engagé aux Pays-Bas, aux Amériques et au Portugal ; ensuite l'efficacité de la résistance des populations locales qui prenaient désormais le relais d'un État wattasside en plein effritement, et qui ont pu freiner l'élan des Ibériques sur les deux façades méditerranéenne et atlantique¹⁴ ; enfin le dernier facteur fondamental est l'entrée en scène d'un acteur décisif dans ce secteur de la Méditerranée occidentale, à savoir les Ottomans. Le Roi-Prudent se contente alors de renforcer les positions déjà acquises sur les côtes marocaines en vue de mettre un terme à la guerre de course qui sévissait dans ces eaux et protéger ainsi son commerce et ses côtes.



▲ Peñon de Velez, Hogenberg Frans Sièges, 1556. (d.r.)



▲ Galère batarde utilisée par les Turcs aux XV^e et XVI^e siècles, Musée Correr, Venise. (d.R.)



▲ Galère turque du XVII^e siècle, gravure anonyme, Musée Cognac-Jay, Saint-Martin de Ré. (d.R.)



▲ Navire chrétien assailli par vingt trirèmes turques, gravure sur bois, manuscrit de Guillaume Caoursin, 1496. Source gallica.bnf.fr/BnF.



▲ Bataille de LÉpante, 1571, anonyme, Rome, collection Principi Colonna. (d.R.)



*Les deux temps de la conquête
(1508 et 1564)*

La conquête de Bâdis (1508)

Ce fut un foyer de course très actif avant qu'il ne soit occupé par l'Espagne. D'abord conquis en 1508 puis en 1564, cet îlot se situe à 300 mètres du littoral marocain. C'est un rocher de 260 mètres de long sur 100 mètres de large qui, depuis 1934, est relié au rivage par un isthme sablonneux d'environ 50 mètres de large. Il était occupé par une garnison d'une centaine d'hommes, manquait d'eau et devait être approvisionné par bateau d'une manière régulière à partir de Malaga.

Bâdis, plage Peñon de Velez de la Gomera,
Al Hoceïma.



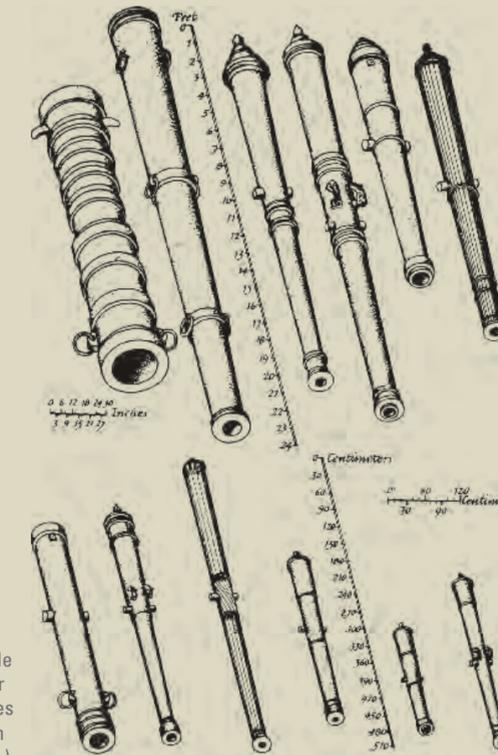
▲ Melilla et ses attaques, 1715. (España. Ministerio de Educación. AGS)

De ports prospères à bagnes à ciel ouvert

Maîtres de ces *fronteras*, ces petites places fortes, sises sur le littoral méditerranéen et plantées « en bordure d'un pays archaïque, inconsistant, incapable de se défendre »¹⁵, les Espagnols ne purent jamais réduire l'arrière-pays. Il faut dire que la tâche était rude devant la vague de surexcitation religieuse qui traversait le Maroc, dès la première implantation ibérique sur les côtes marocaines. Entourées de tribus fières et farouches, toujours aux aguets et prêtes à arborer le drapeau du *Jihad* pour jeter les infidèles à la mer, celles-ci ne leur laissaient aucun moment de répit. Ce sont d'ailleurs les termes employés dans le premier traité maroco-espagnol du 28 mai 1767 : « Il est bien connu que ceux [les Maures] de Melilla, d'Alhucemas et du Peñon sont turbulents et gênants. » Un siècle plus tard, Auguste Mouliéras

ira un peu plus loin dans ses propos : « On sait, écrit-il, vers l'extrême fin du XIX^e siècle, avec quelle peine le gouvernement de la Péninsule parvint à repousser ce petit peuple qui combattait pour sa religion et ses foyers. Sans canon, sans tactique, chacun luttant à la façon des héros d'Homère, n'obéissant à aucun chef, voulant à tout prix repousser l'infidèle ou cueillir la palme du martyr »¹⁶.

La première conséquence fut d'enfermer les armées d'occupation dans de petites places côtières ou sur des îles adjacentes qui se permettent à peine quelques incursions, des *razzias*, des *correrías*, pour rappeler le terme en usage dans les documents des temps passés, dans le but de châtier quelques tribus téméraires, et surtout pour se procurer du bétail et d'autres vivres en temps de grande disette. Au fait, les *presidios* (*thughûr*) vivaient pratiquement en état de siège chronique. C'est ce qui ressort du témoignage de Mouliéras



▶ Principaux types de canons utilisés sur les galères dans les combats navals en Méditerranée. (D.R.)

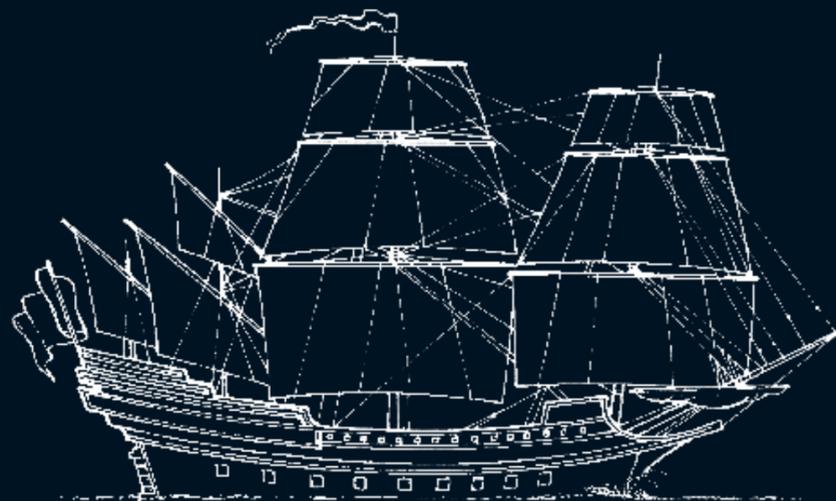
à l'heure de s'arrêter sur le Rocher de Velez de la Gomera : « Les deux tribus, Bekkouya et Beni-Itteft, fournissent chaque jour, chacune à son tour, dix hommes de garde, chargés de surveiller les faits et gestes des Espagnols cramponnés à leur rocher (Peñon de Velez). Il est défendu à ces Européens de mettre le pied sur le continent... La haine de l'Espagnol est tellement vivace chez les Berbères, qu'ils refusent de vendre à leurs ennemis des vivres ou de l'eau douce, même au poids de l'or ».

Les conséquences inévitables de cette « occupation restreinte » ne tardaient pas à se faire sentir ; au lendemain même de leur victoire, les vainqueurs d'hier se convertirent en vaincus et les conquérants en assiégés¹⁷. Entre eux et les tribus, qui gardaient jalousement les approches des présides, toute communication devenait impossible ; on leur refusait

même les vivres et l'eau et lorsque quelqu'un ne se plie pas aux règles, il reçoit souvent un châtiment exemplaire de la part de ses coreligionnaires¹⁸. Les armes, les munitions, les vivres et, dans certains présides, l'eau elle-même, tout venait directement d'Espagne.

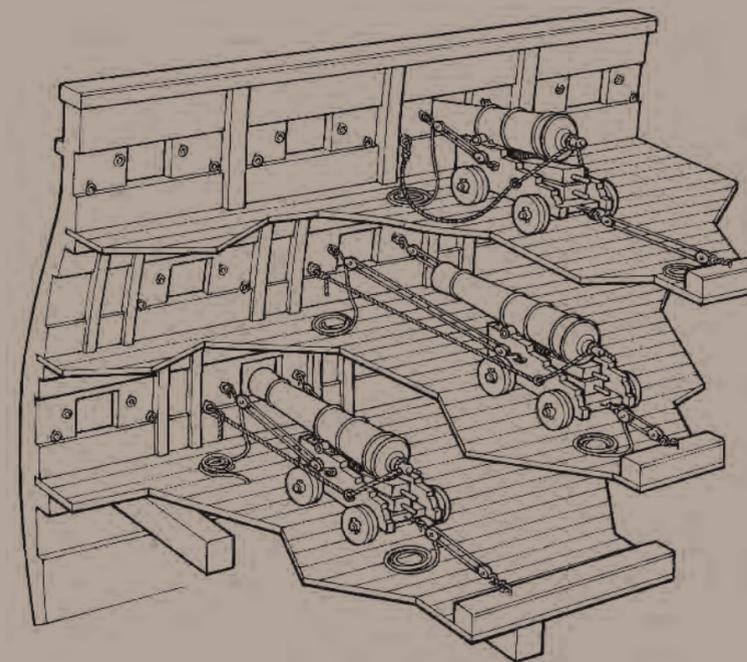
Cette vie monotone faisait de l'enceinte fortifiée un bagne à ciel ouvert, aussi bien pour la garnison que pour les bagnards : tout le monde y menait une vie insoutenable. Dans ces espaces fermés où l'on manquait de tout et où on ne buvait même pas à sa soif, quoi de plus naturel donc que soldats et officiers désertent en quête de « bétail » et de « belles femmes » ? Et l'on raconte que, certaines années, la misère fut si grande que certains gouverneurs de ces places fortes en vinrent à autoriser la désertion¹⁹.

Ce panorama ne doit pas nous faire oublier l'essentiel : l'aspect offensif contre l'Islam et toutes les formes de la violence maritime. Néanmoins, la croisade espagnole se transforme rapidement en situation défensive puisque les Espagnols des *fronteras* se voient immédiatement contraints de résister aux hostilités permanentes des tribus voisines, prenant désormais le relais d'un État faible. Durant les siècles qui suivent, et face à une Espagne qui connaît des soubresauts politiques assez critiques, au Maroc, la volonté de la nouvelle dynastie 'Alaouite, particulièrement de Mûlây Ismâ'il (1672-1727) fut aussitôt orientée vers la lutte contre toute présence « infidèle » sur le littoral marocain²⁰. Son ambitieux projet sous-entendait que la présence espagnole allait passer un dur examen. La politique d'« occupation restreinte de l'espace », pour reprendre cette expression de Fernand Braudel, à travers des enclaves militaires, s'était donc révélée un échec. Car désormais la monarchie espagnole ne pouvait plus faire face aux dépenses faramineuses qu'entraînait le maintien des présides, surtout ceux situés loin de ses côtes.



▲ L'hybridation produit un gréement supérieur à la voile carrée des Romains et des Vikings et aux voiles latines privilégiées par les navigateurs postérieurs de la Méditerranée, avec lesquels les longues voiles triangulaires tournaient facilement autour des mâts pour capter les vents changeants.

Source : *Técnicas Bélicas del mundo moderno 1500-1763 Equipamiento, técnicas y tácticas de combate*, éd. Libsa.



▲ Les ponts à trois niveaux portant des canons ont marqué la classification des navires de « première classe » au temps des voiliers de guerre.



▲ Le canon en fonte monté sur des supports en bois roulants était une arme bon marché et fonctionnelle pour des navires de guerre de toutes tailles.



▲ Le premier canon naval crachait littéralement du feu à travers la chambre, ce qui aurait pu s'avérer désastreux en présence de poudre noire.



▲ Carte de la côte du Peñon de Velez, jusqu'à l'île Iris, 1729.
(España. Ministerio de Educación. AGS)

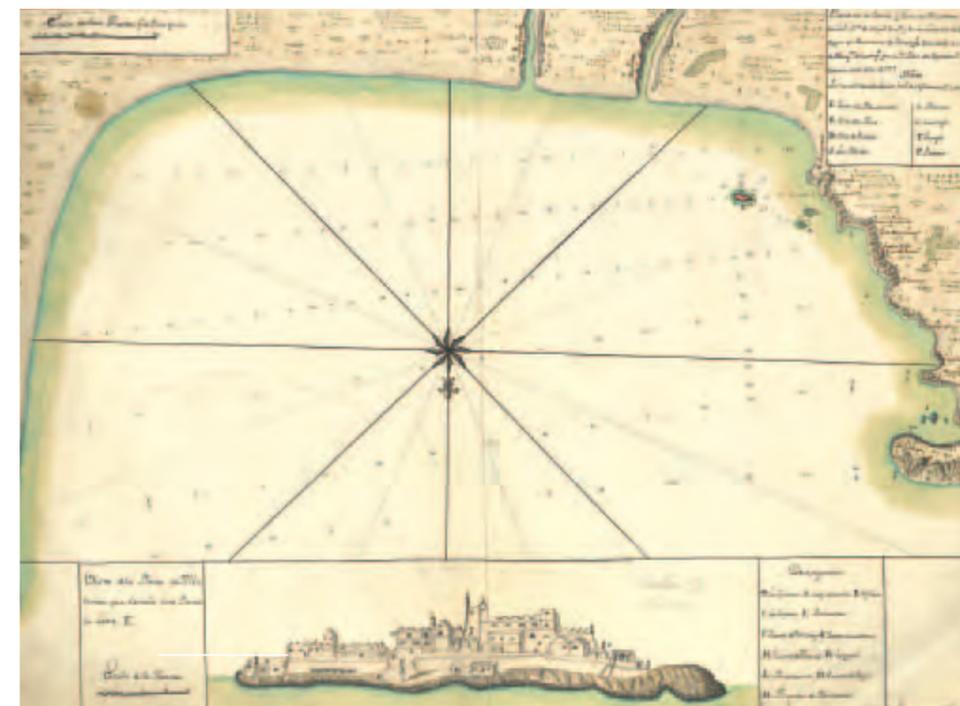


Donc, seules les positions du littoral méditerranéen, situées à peu de kilomètres de la Péninsule et disposant de mouillages facilitant le débarquement des hommes et des approvisionnements pouvaient bénéficier du soutien de la métropole²¹. Et si le système défensif des nouvelles acquisitions espagnoles comme Larache (1610) et La Mamora (1614) restait assez faible, sa présence se maintenait sous une forme dégradée, il en sera autrement des *fronteras* ponctuant

le littoral méditerranéen aussi bien au niveau humain que défensif. En d'autres termes, les présides atlantiques voyaient leurs jours comptés. Une situation qui n'est pas sans rappeler, sur bien des aspects, le Maroc d'Ahmed El-Mansûr (1578-1603), même si, un siècle plus tôt, le péril turc qui pesait sur le Maroc avait limité les projets saadiens relatifs à la reconquête des places espagnoles. Car le Maroc était obligé de chercher l'alliance de l'Espagne catholique pour freiner la vague expansionniste ottomane, notamment les projets ambitieux des Turcs d'Alger qui encourageaient les prétendants en vue d'étendre leur zone d'influence de manière à percer une ouverture sur l'Atlantique. Un siècle plus tard, et avec la disparition de la menace ottomane et le changement de la conjoncture, l'alliance avec l'Espagne n'avait plus raison d'être et c'est ce qui expliquerait la politique offensive des premiers sultans 'alaouites, en l'occurrence Mûlây Ismâ'il et son petit-fils Sîdî Mohammed Ben 'Abdallah (1757-1790).

En une décennie, et à l'exception de Mazagan qui demeurera portugaise jusqu'en 1769, l'empire maritime que l'Espagne avait créé au Maroc atlantique s'effondre. Tous les *presidios* furent enlevés de vive force par Mûlây Ismâ'il et son « lieutenant-général du Royaume de Fès », 'Omar Ben Haddû er-Rîfî (La Mamora en 1681 et Larache en 1689).

En raison de la faiblesse de son gouvernement, l'Espagne, écrit Jean-Baptiste Estelle, consul de la nation française à Salé, était appelée à perdre toutes les places qu'elle possédait au Maroc. Mais, si les places atlantiques seront, certes, libérées, ce ne sera pas le cas de celles situées sur la côte méditerranéenne, Ceuta et les présides mineurs (Melilla et les deux rochers). Car faudrait-il rappeler la facile et étonnante occupation du Rocher d'Alhucemas, intégré dès 1673 dans l'Empire espagnol à la suite d'une expédition composée à peine de deux embarcations ? Il semblerait même que cette



▲ Vue du préside du Peñon de Alhucemas, 1777. (España. Ministerio de Educación. AGS)

entreprise militaire visant l'île de Nekûr a pu aboutir sans que le Makhzen soit intervenu.

En effet, toutes les tentatives menées sur la façade méditerranéenne finirent par échouer : Melilla, tout d'abord, ne put être enlevée d'assaut²². Après la mort de Mûlây Ismâ'il, elle sera de nouveau assiégée en 1728 par le gouverneur de Tétouan, et en 1732, le gouverneur du préside réussit même à résister à la pression d'une armée marocaine forte de 35 000 hommes. Le rocher de Velez et le rocher d'Alhucemas ne se laissèrent pas surprendre non plus.

Parmi les raisons invoquées de cet échec, on peut relever la proximité géographique de ces *fronteras* de la Péninsule qui purent bénéficier de l'appui presque permanent de la métropole et profiter de leurs mouillages sûrs par lesquels

Prise du Peñon de Alhucemas (1673)

Le Peñon de Alhucemas est un îlot rocheux de 14 000 m², situé dans la baie d'Al-Hoceima, à 600 mètres de la côte. Il fut conquis par les Espagnols en 1673. Deux autres petits îlots (Isla de Tierra et Isla de Mar), se trouvant à quelques mètres du rivage, sont également occupés tardivement. Tout comme le Peñon de Velez de la Gomera, le Peñon de Alhucemas doit être entièrement approvisionné par voie maritime y compris pour l'eau.

entraient hommes et munitions. L'autre raison, et non des moindres, reste évidemment la supériorité maritime et technico-militaire espagnole. La construction d'un système défensif efficace reste également un élément important. De bonne heure, écrit Braudel, on songea à développer la masse des présides. Déjà, à l'époque de Philippe II, ces mêmes présides grossissaient, en se hérissant de fortifications neuves, utilisant des matériaux de construction venant souvent de l'autre côté du bassin occidental de la Méditerranée²³ : « Partout, précise Mouliéras, en évoquant le cas précis du Peñon de Velez de la Gomera, *la roche nue, sans une pincée de terre, sans une goutte d'eau. La garnison reçoit d'Espagne l'eau et les vivres, il a fallu faire venir aussi de la métropole le sable et les pierres destinées à bâtir le fort et les maisons particulières* »²⁴.



▲ Plan des fortifications du Rocher d'Alhucemas levé par la commission de 3^e département d'artillerie en 1846, BNE.

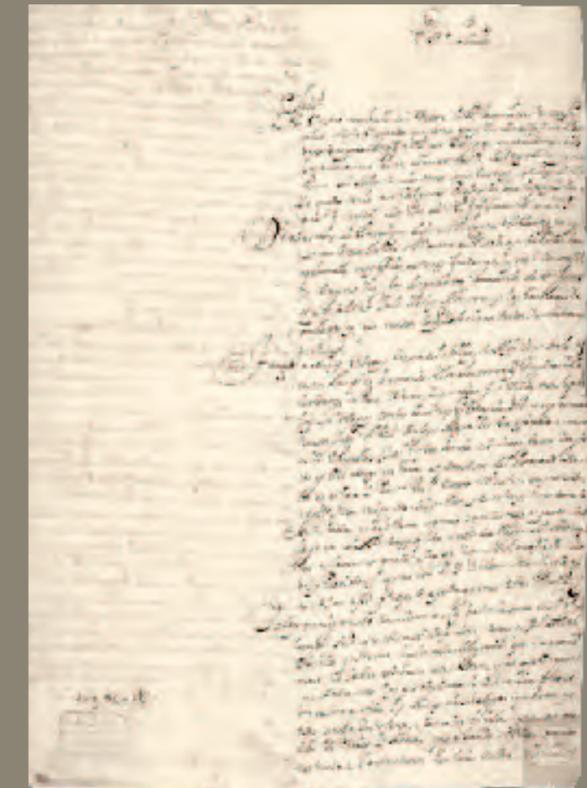
Hajarat Nekûr, baie d'Al Hoceïma.



À en croire un rapport financier datant des années 1560, les présides coûtaient cher au trésor espagnol ; leur solde s'y établit ainsi : le Peñon de Vélez 12 000 ducats et Melilla 19 000. Soit un total de 31 000 ducats. La solde allouée aux soldats du Peñon équivalait à celle d'Italie²⁵. Ce chiffre ne concerne que les dépenses du personnel, à quoi il faudrait ajouter une infinité d'autres. Il y a encore l'entretien et la construction des fortifications, le ravitaillement en armes et munitions et qui étaient fort onéreux. Pour les constructions, chaque préside avait sa propre caisse. Alors on pourrait dresser, comme l'explique Fernand Braudel (indépendamment de la première mise de fonds nécessitée par la conquête elle-même, 500 000 ducats par exemple pour la prise du Peñon, en 1564, non compris les frais de la flotte) le très lourd bilan de ces minuscules forteresses, constamment à rapetasser, à consolider ou à étendre, à ravitailler, à nourrir²⁶... Leur entretien coûtait toujours cher vers le milieu du XIX^e siècle ; plus de 15 millions de réaux en 1854, sans que leur intérêt pratique parût à la mesure des sacrifices. Non seulement ils étaient une source constante de friction avec le Maroc, mais leur activité commerciale demeurait quasi nulle. Les velléités de faire de Melilla un port franc n'avaient pas eu de suite²⁷.



► Melilla avec ses environs assiégée par les Maures du Maroc le 1^{er} août 1715, par Pedro Samson Désallois. Source gallica.bnf.fr/BnF.



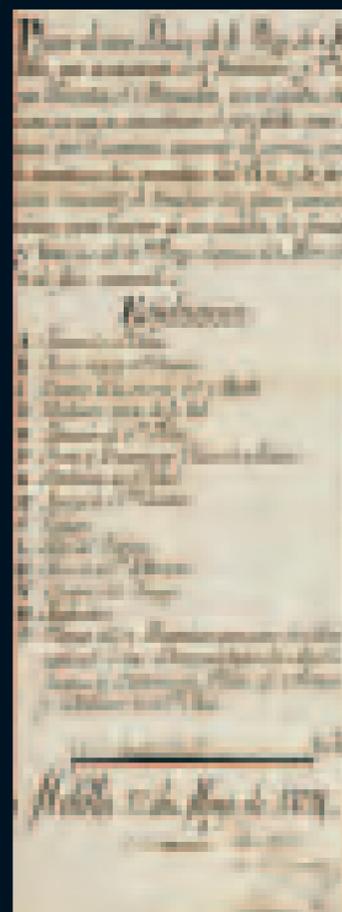
▲ Lettre de Domingo de Canal y Soldevila à Juan de Dios Silva Mendoza, sur la place de Melilla, l'informant des pénuries dont souffrent les garnisons d'Alhucemas et du Peñon de Vélez de Gomera, le 30 septembre 1702, Archivo Histórico de la Nobleza, OSUNA, CT.36, D.16.



▲ Plan des profils et élévations de la citerne et l'entrepôt construits à Melilla en 1791. (España. Ministerio de Educación. AGS)



▲ Description géographique du préside de Melilla, ses fortifications et ses forts *extramuros*, 1735. (España. Ministerio de Educación. AGS)



▲ Plan du préside de Melilla, 12 mai 1794. (España. Ministerio de Educación. AGS)





Cap des Trois Fourches, Nador.

La vie dans les Présides mineurs

Ces trois forteresses dépendaient directement d'un même centre, Malaga, où était organisé un ministère spécial avec un Intendant Commissaire royal de Guerre, deux officiers d'Intendance et un trésorier payeur. Ce ministère établissait les comptes des dépenses, ordinaires et autres, pourvoyait au ravitaillement en vivres et munitions de toute sorte. Chaque année, après avoir soumis son budget au ministère de la Guerre, il recevait et répartissait, selon les besoins, les sommes provenant du Trésor ou des Fonds de la Croisade.

Un hôpital, avec son personnel complet fonctionnait, à l'usage des militaires et détenus des Présides, gravement malades ou blessés ; les veuves et orphelins des militaires en garnison, ainsi que les invalides et retraités y étaient également reçus. Enfin, Malaga était chargée des aiguades, c'est-à-dire d'approvisionner constamment d'eau potable, transportée par bateaux, les citernes du Peñon et Alhucemas, qui en étaient totalement dépourvus. Un service postal fonctionnait

sans cesse entre ces établissements et Malaga. À cause de cette centralisation des services administratifs, chaque place n'avait qu'un contrôleur trésorier ; un déporté tenait les comptes des divers magasins. De plus, le préside gardait à l'abri de ses murs une embarcation et quelques barques sous la direction d'un patron et de 24 marins à Melilla, 16 au Peñon et 10 à Alhucemas. Un aumônier militaire payé par le roi (40 écus par mois) et aidé de deux vicaires, assurait les services religieux ; ces petites églises dépendaient du diocèse de Cadix.

Pour ce qui est des affaires maritimes, un capitaine du Port veillait sur l'abri naturel de Melilla que l'on avait tant bien que mal aménagé et pourvu de môle, où pouvaient se réfugier en sûreté les bateaux, même par gros temps. On y conservait quelques embarcations d'assez faible tonnage pour permettre de communiquer à tout moment avec l'Espagne, pour les besoins du service et le transport des munitions, matériaux et approvisionnements. Ce capitaine avait sous ses ordres un contremaître,

un charpentier-calfateur, douze marins volontaires et dix marins pris parmi les détenus. Une somme de 300 réaux par mois lui était allouée pour tous les frais de réparation. Le service régulier entre la péninsule et les Présides était assuré par des courriers. Un chebec (jabeque) transportant, avec la valise diplomatique du Roi et des Gouverneurs et la correspondance des troupes et de la population, des marchandises et des passagers, faisait la navette Malaga et les trois Présides mineurs.

Sources :

D. Chérif, « Les colonies portuaires espagnoles au Maghreb du XVI^e au XX^e siècle », *Insāniyāt*, 47-48 | 2010, 159-191.



▲ Fortifications du Rocher de Alhucemas, 1737, (España. Ministerio de Educación. AGS).



▲ Plan du préside de Alhucemas et les plaines de Nekûr, 1790, (España. Ministerio de Educación. AGS).



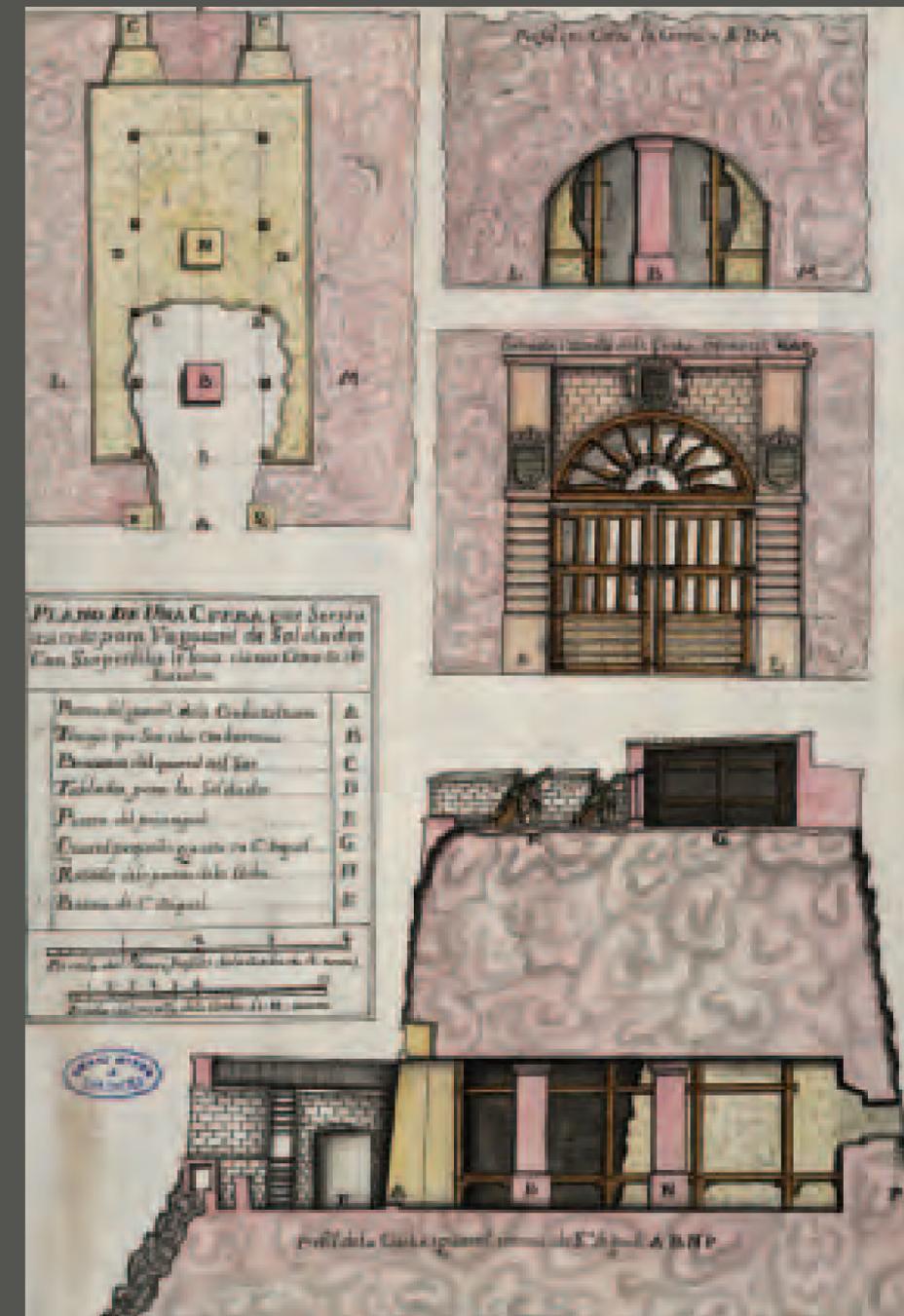
▲ Fortifications du Rocher de Alhucemas, 31 août 1737, (España. Ministerio de Educación. AGS).



▲ Plan du préside de Bádís, Peñon de Velez de la Gomera, 1719, (España. Ministerio de Educación. AGS).



▲ Plan du préside de Bádís, Peñon de Velez de la Gomera, 1783, (España. Ministerio de Educación. AGS).



▲ Des fortifications du Rocher de Bádís, Peñon de Velez de la Gomera, 1724, (España. Ministerio de Educación. AGS).

130

131



Baie d'Al Hoceïma.

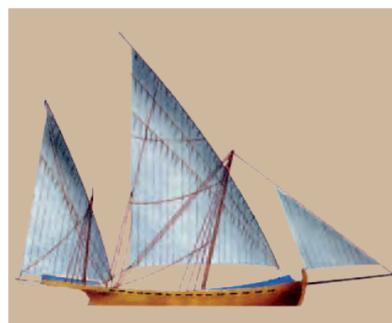
Retour de la vie en composant avec l'« Infidèle »

La grande histoire semble avoir quitté définitivement ces espaces fermés et délaissés, convertis désormais en vastes bagnes à ciel ouvert. L'occupation des zones côtières qui, hier seulement constituaient une véritable interface d'échanges entre les deux rives de ce bras de mer, de ce « Channel », semble avoir eu des conséquences terribles sur le rapport de ce rivage à la mer. Certes, le mouvement se poursuit, mais change de nature et de forme comme le remarque, à juste titre, le voyageur français Auguste Mouliéras à son passage par la tribu maritime des Benî Sa'îd qui « *se livrent, écrit-il, tranquillement à la pêche, au cabotage et à la piraterie* », pour ajouter juste après que « *Leurs canots servent à ces trois industries à la fois* »²⁸. Mais, c'est l'« entrepreneuriat de violence » qui prend le dessus sur les activités pacifiques, sans oublier le développement du « commerce silencieux » pour reprendre cette belle expression de Eloy Martín Corrales, qui relève, toutefois, quelques sursauts au XVII^e et au XVIII^e siècles, malgré un contexte miné par les expulsions répétitives des Morisques et la nouvelle vague d'implantation espagnole sur les côtes marocaines à partir de 1610, à un moment où la guerre de course vit ses heures de gloire²⁹.

En général, la contrebande avec les ports du Maroc méditerranéen s'active malgré les interdictions pontificales et celles édictées par certains États européens, comme l'Espagne. Les intérêts commerciaux ont longtemps dominé même chez les nations les plus récalcitrantes et les plus éprouvées par la course barbaresque. La péninsule ibérique demeure cependant captive du refus réciproque des mondes musulman et chrétien, comme elle se trouve géographiquement en première ligne, sur le littoral marocain, avec la présence des présides ou en face, et que la navigation de petites unités mal défendues est particulièrement vulnérables, alors qu'elle n'a



▲ En Méditerranée, les Espagnols utilisaient des galères armées de canons, du modèle de celle-ci. Toutefois, ces navires étaient inaptes à la navigation dans l'Atlantique, où ils étaient remplacés par des bateaux à coques rondes et à bastingage élevé, de manière à résister aux vagues. (D.R.)



◀ Une descendante de la galère méditerranéenne. On retrouve souvent la tartane du côté du détroit de Gibraltar et de la Méditerranée occidentale. Elle apparaît dès le XVII^e siècle et son nom dérive de la langue arabe *tarida*. (D.R.)

plus les moyens, au XVII^e siècle, d'assurer la police de ses mers. Toute l'intensité du mouvement corsaire marocain retombe sur elle. Exposée constamment aux razzias maritimes et terrestres, ses riverains restent donc le gibier préféré des corsaires et les plus menacés de captivité en terre marocaine³⁰. Force est de constater aussi que les corsaires ont su utiliser les rivalités intra-européennes, en signant des traités avec les uns et en faisant la guerre aux autres. Et à chaque traité d'amitié ou de paix, on stipulait la fourniture de matériel naval, de nouveaux canons, de la poudre, des boulets, etc.

L'historien espagnol Eloy Martín Corrales fournit ainsi une liste de bateaux assurant le trafic entre la côte rifaine et la Catalogne. C'est le cas notamment de deux polacres de 2000 et 2500 quintaux, dont les patrons sont français :

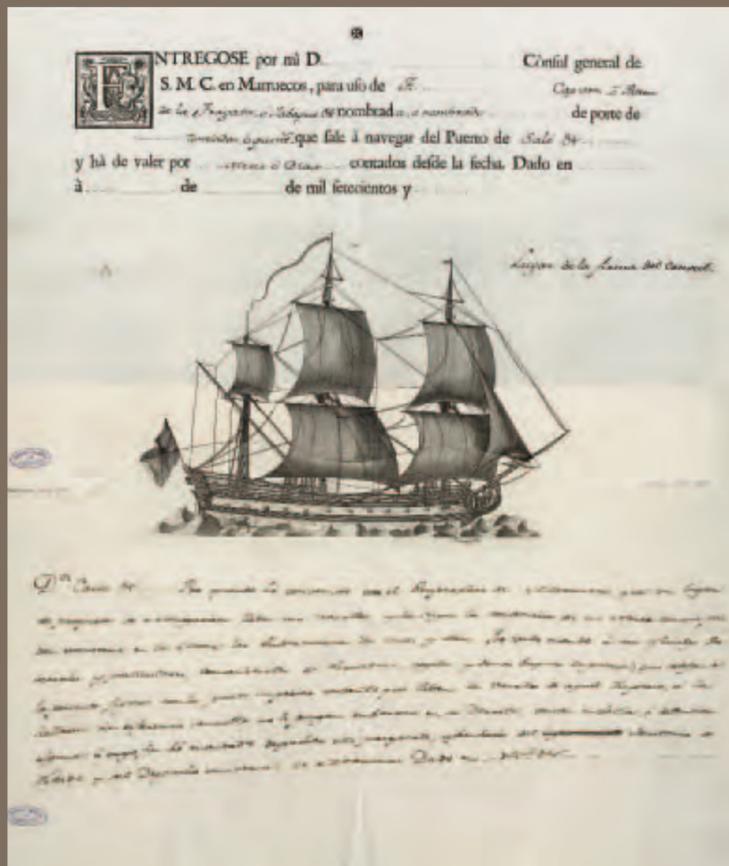
Glaudis Castelan et Pierre Bru et qui, en 1645, chargent des produits de Boqoyas et de Chaffarines à destination de la Catalogne³¹. Le même Glaudis Castelan apparaît de nouveau au cours de la même année à bord d'une barque de 2000 quintaux émanant des mêmes points côtiers. Néanmoins, il convient de préciser qu'aux entrées dans les ports de l'Europe méditerranéenne, à partir des ports marocains, il n'était pas toujours aisé de distinguer provenance initiale et dernière escale. Le relais fréquent de Gibraltar peut masquer une origine marocaine³², surtout pour l'exportation d'orge, de laine et de cuivre, mais aussi pour les peaux et la cire brute, moins chères que celles du Levant³³. De la colonie britannique, plusieurs bateaux arrivaient chargés de cire marocaine à destination de Barcelone, surtout quand les voies de communication directe



◀ Plan du Peñon de Velez de la Gomera et du Campo del Moro, 1747. (España. Ministerio de Educación. AGS)

sont coupées avec le Maroc³⁴. Nombreux furent les patrons catalans qui, dans les années 1720, s'approvisionnaient en cire marocaine à partir des «los Almazenes de la ciudad de Gibraltar». L'engouement pour ce produit, fort sollicité pour les besoins liturgiques, était tel que le Capitaine Général de Catalogne obligeait les spécialistes de ce négoce à acquitter un droit supplémentaire de 10% car la cire procéderait de la terre des «infidèles»³⁵. Mais cette hausse ne freinera pas l'élan des exportations. En 1720, les patrons catalans Bartolomé Goday (7 quintaux) et Josep Clausells (100, 30 pour Barcelone et le reste pour Mataro, Canet et Arenys) arrivent à Barcelone avec la cire de Gibraltar. Un an plus tard, d'autres patrons de navires procéderont de la même manière : Padro Cavalleria, Jaume Torrents (27), Francisco Pi (20), Pedro Cruanyes (48), Juan Iglesias, Salvador Cruyanes, Marcos Coll (25), Bartolomé Pont, Pablo Casalins, Bautista Ferrer, Juan Jove, Josep Tio, Joan Colomer, Francisco Soler et Pablo Misser³⁶. Le processus se poursuit même dans la seconde moitié du XVIII^e siècle avec d'autres hommes d'affaires anglais et catalans spécialisés dans ce négoce lucratif. En 1754, de nombreuses embarcations chargées de cette matière première entrent au port de Barcelone. C'est le cas de l'Anglais Archangelo Biale et du Menorquin Miguel Feyel. En 1761, c'est le tour de deux catalans Pablo Domenech, Francisco Mestres, du Danois Sorensen Buschman et du Gênois Jean Bautista Benso.³⁷ En 1768, le capitaine anglais Thomas Parkam procède également au chargement de cire et en 1778, c'est un capitaine vénitien, du nom de Domingo Scoppinich.

En dépit d'une conjoncture diplomatique délicate et des difficultés territoriales réelles autour des présides de Ceuta et Melilla, le commerce se développe. En fait, les échanges n'ont jamais cessé et les activités de cabotage³⁸ et de contrebande non plus. Celle-ci se poursuit de plus belle au XIX^e siècle à partir des enclaves espagnoles du littoral méditerranéen

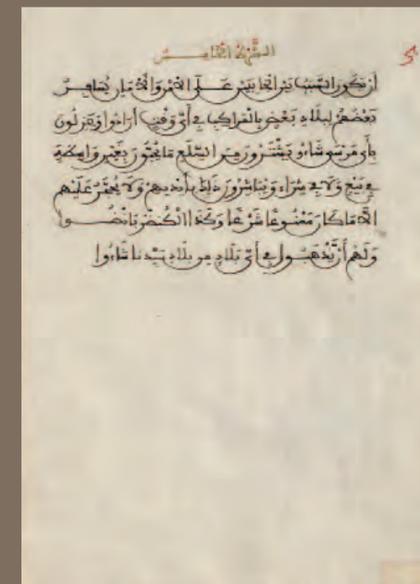


▲ Modèle de passeport de navigation délivré aux vassaux du roi d'Espagne et de l'empereur du Maroc vers la fin du XVIII^e siècle, (España. Ministerio de Educación. AGS).

marocain et évolue à mesure que le Maroc s'ouvre, au cours de la deuxième moitié du siècle, au commerce européen, notamment aux produits de la contrebande. En juin 1886, Henri Duveyrier s'étonne « d'avoir vu les Guel' aya armés de fusils à aiguille. Ces fusils, de fabrication très grossière, espagnole, anglaise ou allemande, et dont le canon porte pour marque deux poinçons à couronnes royales fermées, sont apportés sur la côte de Kebdana et du Râs Wôrek [Cap des Trois Fourches] par des contrebandiers... Les cartouches, en cuivre, ont une forme assez bizarre que j'ai dessinée. Elles se vendent à Melilla. On m'a assuré que la balle portait très loin »³⁹. Un peu plus à l'ouest et sous l'œil du commandant du préside d'Alhucemas, des navires provenant de Malaga ou de Gibraltar débarquaient toutes sortes de marchandises, mêmes des fusils et des cartouches qui étaient transférés au rivage voisin par des embarcations des Boqoyas qui se partageaient ce trafic florissant⁴⁰. Vers l'extrême fin du siècle,

le Capitaine Général de Grenade, se plaint que les «*Maures de Bokoyas accaparent tout le commerce avec Alhucemas*» et réclame «*l'accomplissement de l'article 6 du traité de paix de 1860*»⁴¹.

Scandalisé, le Sultan donne ses instructions le 9 novembre 1896 à Mohamed Lebbadi, membre de sa Délégation à Tanger de saisir le ministre de Grande-Bretagne au sujet de la contrebande opérée à partir de Gibraltar⁴². Le 16 août 1897 le souverain marocain écrit à son autre délégué Mohamed Torres l'informant qu'un navire provenant de Gibraltar a débarqué plus de 700 fûts de pétrole et une grande quantité de tissus, le tout étant ensuite digéré par les embarcations rifaines : «*Si ce trafic n'était pas toléré, s'indignait-il, on n'en arriverait pas à ce que l'on sait*»⁴³. Il s'agissait donc d'une activité qui faisait beaucoup de tort aux finances de l'État sans parler de son incidence sur les relations du Maroc avec les grandes puissances.



◀ Le premier traité de paix et de commerce signé entre le Maroc et l'Espagne le 28 mai 1767, (AHN. Madrid)



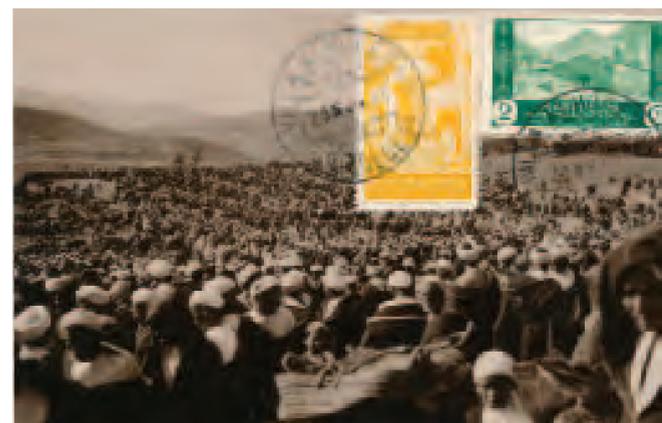
◀ Le port de Melilla au début du XX^e siècle. (D.R.)

Le trafic commercial sur le littoral rifain était appelé à s'amplifier à la suite de la conversion des présides espagnols, de garnisons pénitentiaires en entrepôts commerciaux, sur ordre royal du 21 juin 1906 : l'Espagne transforme les présides mineurs en places marchandes⁴⁴. À l'aube du XX^e siècle, Ceuta et Melilla et les îlots qui les jouxtent continuent à être au cœur d'un trafic intense d'armes et de munitions de guerre qui contribua fortement à ce qui fut appelé l'« anarchie marocaine », prétexte à l'établissement du protectorat⁴⁵.

De son côté, le gouvernement marocain autorise enfin, en 1900, le ravitaillement de ces enclaves. Le Sultan écrit une lettre au caïd d'Ajdir, Boubaker El Ouriaghli dans laquelle il lève cet interdit et accepte l'entrée des vivres aux îlots d'Alhucemas et de Velez de la Gomera⁴⁶. Dans une autre lettre adressée au *naïb* Mohamed Torres, le délégué espagnol se réjouit en ces termes du rétablissement de ces

relations : « *C'est avec un agrément entier que nous avons reçu votre lettre concernant le rétablissement des relations économiques entre les habitants de Hajrat Nokour et de Hajrat Badis avec les habitants des tribus du Rif environnant, comme elles étaient autrefois. Nous espérons qu'elles ne changeront pas dans le futur*⁴⁷ ».

Donc, après Melilla, le trafic direct des autres enclaves espagnoles disséminées le long de la côte rifaine se renforce, s'amplifie avec l'élargissement des relations commerciales, notamment pour certains produits à l'export comme à l'import. Les Marocains font de plus en plus appel à des marchandises devenues nécessaires et des habitudes nouvelles s'imposent en ville comme à la campagne. Le sucre représente le premier article d'importation avec près de 70 tonnes en 1910, à partir du rocher d'Alhucemas. Il tient une place notable dans la vie sociale et représente, avec 65 000 pèsètes, presque la moitié des importations. Les cotonnades, dont le chiffre



▲ Souk d'Al Hoceïma en 1935. (D.R.)

d'importation atteint 45 000 pèsètes, sont également très prisées. L'usage du pétrole pour l'éclairage et que « *les Rifains appellent gaz* »⁴⁸ s'étend aussi. Il est de plus en plus en usage même parmi les populations rurales, comme l'a constaté Auguste Mouliéras, si parfait connaisseur du Maroc, qui a parcouru la contrée vers l'extrême fin du XIX^e siècle. Le voyageur français livre, d'ailleurs, un témoignage saisissant de l'évolution des échanges intérieurs et de la mise en circuit du secteur de production campagnard, pour reprendre cette belle expression du géographe Jean-François Troin. Mouliéras brosse également un tableau surprenant des souks ruraux hebdomadaires et des « soukiers », à commencer par celui qu'il a visité : Souk el-Joumou'a ou Souk Mezzouja⁴⁹, situé à l'extrémité nord-ouest de Mar Chica ou sebkha Bou-Erg. Il s'agit d'un souk avec des boutiques permanentes qui s'intègrent au marché et avec de nouveaux produits qui font leur entrée dans le quotidien des populations avoisinantes, par le biais de la place de Melilla, continuant à débiter des produits d'une contrebande lucrative, objet de négoce important dans toute la région.

« *C'est un centre important de transactions commerciales. L'emplacement du Souk se trouve en dehors du hameau ; il se reconnaît à une petite coupole abritant la margelle d'un puits, creusé dans le lit d'un torrent desséché qui coupe en deux le marché. Au nord, dans le lointain, se dressent les flancs rocaillieux du Djebel Beni Bou-R'omren, couverts de hameaux et de figuiers de Barbarie. Des milliers de Rifains, venus de très loin quelquefois, apportent leurs produits au Souk el-Djoumouâ. Les marchandises espagnoles, sorties de Mlilya, y affluent : sucre, thé, cartouches, fusils, poudre, bougies, lampes à pétrole ... couteaux, verres, bouteilles, etc. Les productions du pays sont représentées par d'énormes piles de vêtements neufs ou vieux à vendre, des montagnes de laine, beaucoup de moutons, bœufs, ânes, mulets ; très peu de chevaux ; beaucoup de légumes, figues, huile, raisins secs, céréales. Des bouchers en plein vent débitent des quartiers de viande de bœuf et de mouton,*

supportés par trois perches en faisceau, liées par une corde à l'extrémité supérieure. Les femmes galyennes, contrairement à l'usage des autres tribus du Rif, circulent librement sur les marchés, marchandant, achetant ce dont elles ont besoin, le visage découvert, l'allure décidée. Elles ont le monopole de la vente des œufs, poules, assiettes en terre cuite (zlatif) (spécialité du pays), assiettes de faïence de provenance espagnole, marmites, poêles en terre fabriquées dans la tribu. Les marchands d'étoffes et les droguistes abritent leurs marchandises sous des tentes en toile ou des maisonnettes en pierre sèche ».

Un peu plus à l'ouest, à Alhucemas, même si les échanges ne sont pas comparables à ceux de Melilla, le mouvement commercial s'amplifie⁵⁰. Le 17 mars 1892, une lettre est adressée au ministre d'État espagnol pour se plaindre de ce que « les Maures de la kabila de Bokoyas s'accapare de tout le commerce avec Alhucemas et exige le respect de l'article 6 du traité de paix 1860⁵¹ ».

Sur les échanges commerciaux avec cette enclave, nous disposons de quelques chiffres pour l'année 1910 : à l'export, sucre, savon, pétrole, tissus d'une valeur approximative de 153 000 pèsètes, contre une valeur de 66 000 pèsètes seulement pour les marchandises exportées à partir des tribus littorales (amendes, cire, volailles, œufs et peaux.) Pour les œufs, par exemple, les petites barques espagnoles évitent la place de Melilla pour les charger directement au Peñón d'Alhucemas⁵². En 1905, 1 680 000 œufs sont recueillis et presque deux millions au cours de l'année suivante⁵³.

La politique commerciale de l'Espagne vers la fin du XIX^e siècle visait à attirer les notables influents des tribus côtières en leur facilitant l'accès aux places occupées et en leur accordant des pensions annuelles importantes, en vue d'accroître sa zone d'influence dans cette partie du Maroc et accélérer ainsi le processus de colonisation. Des noms apparaissent au fur et à mesure de nos recherches : El Hâj Boubaker « autrefois ennemi acharné de l'Espagne, est aujourd'hui



▲ Le Rocher d'Alhucemas. Des maures de Beni Ouriaghel débarquant sur l'île. (D.R.)

à sa solde », El Hâj Cheddi qui est « depuis des années protégé espagnol », les deux sont originaires d'Ajdir⁵⁴. Le troisième cas est plus intéressant car il s'agit d'un ancien pirate de Boqoyas, le Raïs Messaûd Ben 'Amâr, qui devient, d'après le chef de la *Oficina de Melilla*, « un riche propriétaire... et veut que l'Espagne occupe son territoire pour profiter de sa fortune, bien ou mal acquise. Aussi, en raison de ses intérêts, nous pouvons, poursuit-il, compter sur sa loyale coopération »⁵⁵. On peut se demander s'il

ne s'agirait pas du pirate, portant le même nom, qui avait été pris lors de la campagne du *Prosper Corin*, le 7 octobre 1897 et fut jugé à perpétuité par le tribunal maritime de Cadix en avril 1898 avant d'être remis en liberté avec onze de ses compagnons de fortune ? On citera également un autre notable de Boqoyas, Ben Haddû Ben 'Ali l'Albi, qui est entré au service de l'Espagne et dont la pension annuelle s'élevait à 1200 pèsètes.



Grupo de Maures de la tribu de Boqoya.

◀ Groupe de Maures de la tribu des Boqoyas. BNE.





▲ Carte des côtes de l'Afrique sur la mer Méditerranée et le détroit de Gibraltar, les îles de Madère et des Canaries, Amsterdam, 1711.
Source gallica.bnf.fr/BnF.



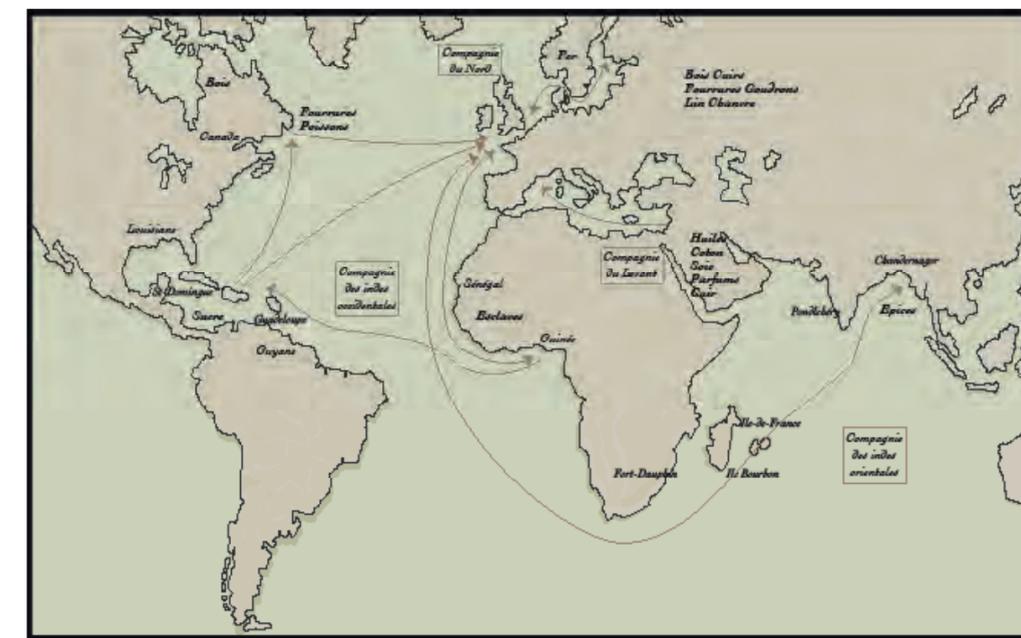
▲ Plan des fortifications du port d'Al Mazemma avec un croquis représentant l'ancienne Qasba et la nouvelle forteresse, 1671, (España. Ministerio de Educación. AGS).

Projets commerciaux européens sur le littoral rifain : le cas de la Compagnie commerciale des Albouzèmes

Situé au point de départ des axes du commerce international, le Maroc continue d'être au XVII^e siècle le point d'ancrage pour les bâtiments d'Europe⁵⁶. Ainsi, les Français vont eux aussi déployer une activité commerciale et diplomatique relativement suivie. À leur tête, les Provençaux qui avaient bénéficié d'un privilège accordé par Jean-Baptiste Colbert à l'heure où il avait institué les grandes compagnies commerciales spécialisées par secteurs géographiques⁵⁷. Dans cette perspective, ils ont essayé d'organiser leur trafic avec le Maroc en gagnant sa façade méditerranéenne et en projetant de créer, vers le milieu du XVII^e siècle, un centre d'affaires commerciales

à *Mersat el-Mujahidîn* (le port des Combattants pour la foi), en arrière des îlots d'Albouzèmes⁵⁸. Les rivalités franco-espagnoles, avaient souvent contraint leurs bâtiments à relâcher sur la côte rifaine, dans cette partie située entre le Rocher de Velez de la Gomera et Melilla. Bien avant Colbert, le cardinal Mazarin avait conçu le projet de faire occuper ces îlots rocheux ainsi que ceux des Chaffarines par quelque compagnie de marchands. Il avait même proposé de mettre cent mille livres « du sien » pour ces futurs établissements, en vue de les rendre utiles au commerce de France⁵⁹.

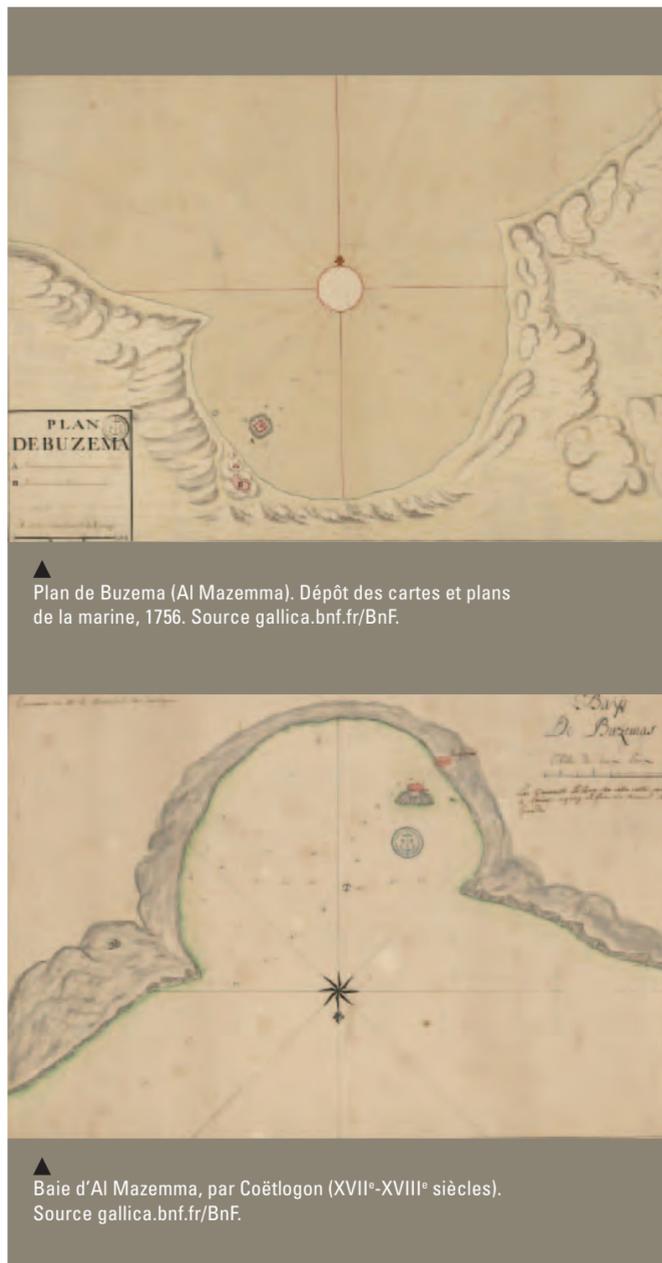
Les croisières du Duc de Beaufort et du vice-amiral de Nuchèze pour reconnaître les îles d'Albouzèmes, les Chaffarines et l'embouchure de la Moulouya préluèrent-elles à une installation permanente sur la côte marocaine ?



◀ Carte des compagnies commerciales sous Louis XIV.

Ce consul fut ainsi pourvu de sa charge à Albouzème. Mais, à en croire les sources, il s'acquitta mal de ses fonctions, ce qui profita rapidement aux Anglais qui venaient de prendre pied à Tanger en 1662⁶⁴. Et ce furent des marchands marseillais qui conçurent l'idée de fonder à Albouzème un établissement commercial sous le nom de Compagnie d'Albouzème et du Bastion de France, sous l'impulsion de Michel et Roland Fréjus⁶⁵. Les deux frères, neveux d'un marchand d'Alger, du nom de Thomas Fréjus, avaient, d'après Rouard de Card et Paul Masson⁶⁶, une réelle connaissance des gens et des choses de la « Barbarie ». Ils avaient formé une compagnie pour l'exploitation des Albouzèmes et du cap Nègre ; l'arrêt du Conseil, du 12 mars 1663, la leur avait accordée pour 18 ans⁶⁷ ; elle semblait devoir « *monopoliser le commerce de tous les pays barbaresques, depuis le Cap bon jusqu'au détroit de Gibraltar* ». Les hommes d'affaires marseillais voulurent que la compagnie s'occupe en même temps du commerce du Maroc, surtout pour la cire brute qui, de tous temps, fut l'un des grands articles vendus et représentait une part notable des exportations⁶⁸ ; ils choisirent pour centre de leurs opérations Alhucemas. Colbert, qui travaillait sans répit au développement et à la formation des grandes compagnies commerciales, et préoccupé d'en fonder une pour le commerce du Levant, ne pouvait qu'approuver une pareille idée. Les négociants marseillais obtinrent du roi un privilège du commerce et une concession d'avantages, dont le droit de traiter avec les autorités locales. La compagnie fut donc autorisée par le roi en 1664. Un an plus tard, elle fut constituée et organisée par les intéressés et les statuts arrêtés le 2 septembre 1665 :

« Savoir faisons que nous avons par ces présentes, signées de notre main, dît et statué... que les dits fréjus et leurs associés composant la dite Compagnie du commerce d'Albouzème et du Bastion de France aient seuls à perpétuité le privilège de faire le dit commerce d'albouzème, et lieux

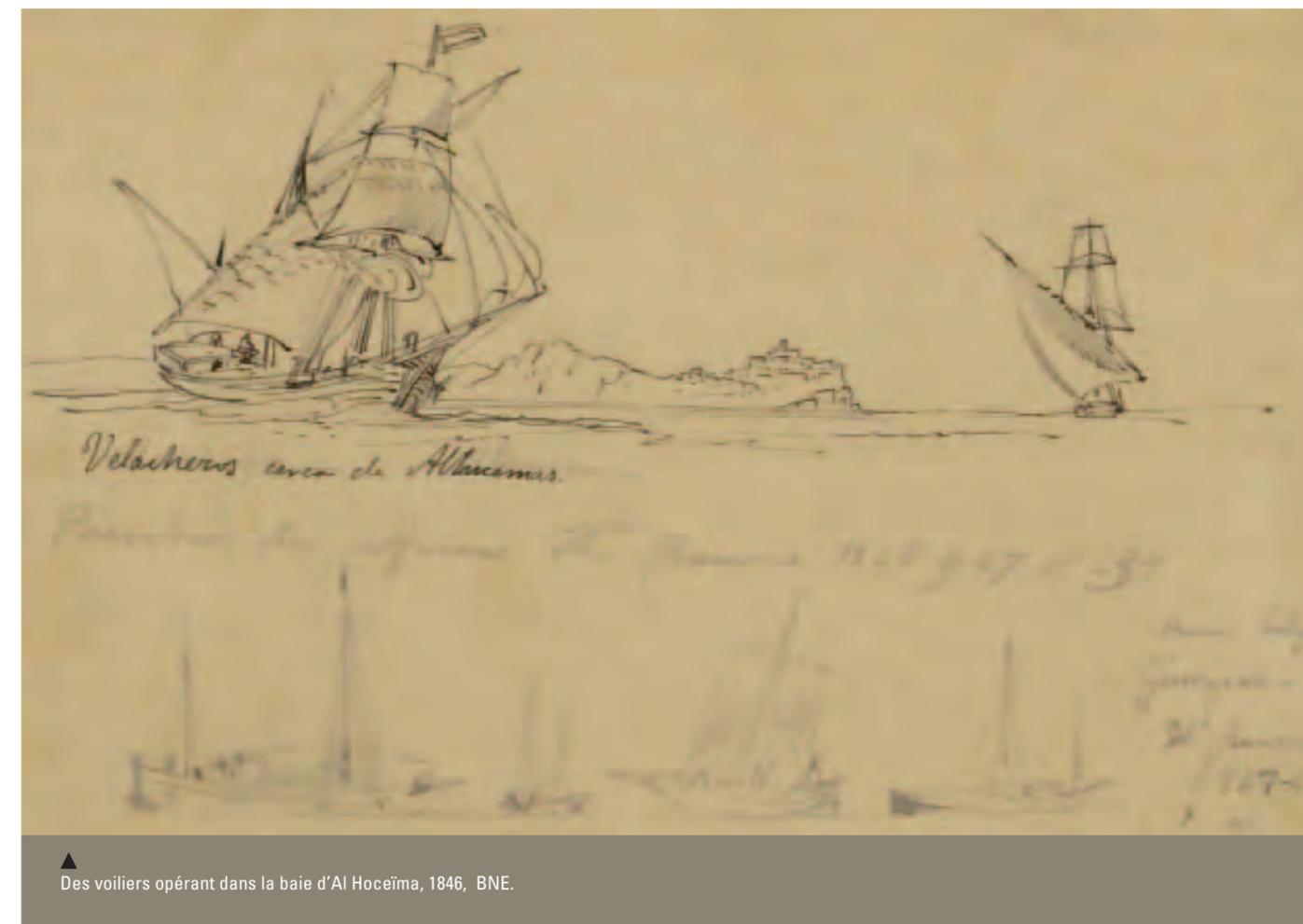


▲ Plan de Buzema (Al Mazemma). Dépôt des cartes et plans de la marine, 1756. Source gallica.bnf.fr/BnF.

▲ Baie d'Al Mazemma, par Coëtlogon (XVII^e-XVIII^e siècles). Source gallica.bnf.fr/BnF.

en dépendans... leur permettant à ces fins de faire incessamment aux dits lieux d'Albouzème, ports, hâvres et autres places en dépendantes... les bâtiments et accommodements qu'ils jugeront nécessaires. Auquel effet pourront les dits fréjus et Compagnie faire conduire et transporter de ce royaume auxdits lieux tels nombre de soldats, marchands, patrons,

mariniers et autres personnes que bon leur semblera, ensemble telle quantité de munitions de guerre... même de faire avec le divan du dit Albouzème, royaume de Fez... tous les traités et accomodements... le tout à la charge que lesdits Fréjus seront tenus de nous envoyer annuellement et par forme de redevance la quantité de dix des plus beaux chevaux barbes⁶⁹ ».



▲ Des voiliers opérant dans la baie d'Al Hoceïma, 1846, BNE.



Les statuts de la nouvelle « Compagnie des Albouzèmes et de Bastion de France »

Tous les intéressés en cette Compagnie, s'étant réunis à Paris en assemblée générale, arrêterent, le 2 septembre 1665, les statuts ou articles de la Société, dont voici les points principaux :

1. Nombre de parts sociales. La Société était établie sur le pied de vingt-cinq parts ou quirats. Ce nombre de vingt-cinq parts ou quirats ne pouvait être dépassé.
2. Cession des parts sociales. Chaque associé pouvait, sauf le droit de préférence reconnu à la Compagnie, céder une portion de sa part à qui bon lui semblerait ; mais, dans ce cas, le cessionnaire de la portion ne pourrait être considéré comme un associé et un intéressé en ladite Société ; il pourrait seulement s'adresser à son cédant pour être mis au courant des affaires sociales.

3. Montant du capital social. Le capital social était fixé à 300 000 livres. Il pouvait être augmenté par la suite, s'il était reconnu insuffisant pour assurer la continuation du commerce, la protection des personnes et la conservation des marchandises. Chacun des intéressés pourrait contribuer à l'augmentation du capital en proportion de sa part. S'il ne voulait pas user de cette faculté, les autres intéressés pourraient alors contribuer à cette augmentation pour la part qu'ils voudraient et, à leur défaut, Michel et Roland Fréjus fourniraient le capital supplémentaire de leurs deniers ou des deniers prêtés par leurs amis.

Dans tous les cas, ceux qui auraient contribué à l'augmentation du capital social participeraient aux profits et pertes à proportion de ce qu'ils auraient.

4. Dépôt du fonds social. Le fonds de la Société devait demeurer entre les mains des Sieurs Fréjus



Louis Le Grand Roy de France



Colbert, à Paris, Baptiste, à Hindane et Sazetaine d'Etat

qui s'en chargeaient solidairement et en répondaient à tous les intéressés ; ils n'en pouvaient disposer que suivant les ordres de la Compagnie.

5. Raison sociale. Tout le commerce de la Société devait se faire « au nom des Sieurs Michel et Roland Fréjus et Compagnie d'Albouzème et Bastion de France ».

Toutes les balles de marchandises expédiées à la Société ou renvoyées par elle devaient porter une marque rappelant cette raison sociale.

6. Direction de la Société. Il y avait une direction générale à Paris et une direction particulière à Marseille.

Les Sieurs Martel d'Aliès et Daniel Prondre devaient, en qualité de directeurs généraux, conduire et régir les affaires sociales à Paris.

Les Sieurs Michel et Roland Fréjus devaient, en qualité de directeurs particuliers, prendre soin des affaires sociales à Marseille. Ils devaient faire les achats et ventes de marchandises, les nolisements des vaisseaux ou barques, les paiements et les recouvrements, en un mot, toutes les opérations se rapportant à l'objet de la Société.

Pour leurs soins et vacations, ils devaient toucher deux pour cent tant sur les achats que sur les ventes qu'ils feraient à Marseille seulement.

Les directeurs particuliers devaient mettre les directeurs généraux au courant de toutes les opérations qu'ils feraient. À cette fin, ils devaient faire parvenir à la direction générale de Paris les comptes de toutes les cargaisons avec les connaissements et les lettres de voiture. Ils devaient aussi leur envoyer, de six mois en

six mois, un état abrégé des recettes et des dépenses. De leur côté, les directeurs généraux devaient tenir un livre de raison en partie double, conformément aux comptes qui leur seraient expédiés par les directeurs particuliers.

7. Emprunts pour le compte de la Société. Les directeurs de la Compagnie ne pouvaient contracter aucune dette ni rien emprunter au nom de la Société sans les ordres exprès de tous les intéressés.

8. Instructions pour le compte de la Société. Les Sieurs Michel et Roland Fréjus étaient élus pour faire édifier les constructions nécessaires aux opérations comme ils devaient, sauf pour les travaux, prendre les ordres de la Compagnie, comme disaient les statuts, faire pour le rétablissement et la sûreté du commerce de la Compagnie des bastimens et fortifications dans le port ou rade ou le commerce ce doit faire, les munir d'armes et munition à terre et de bouche et autres dépenses extraordinaires, les directeurs de la Compagnie à Marseille pourront seulement pourvoir au plus pressant besoin des dépenses et envoyèrent aux Sieurs d'Aliès et Prondre pour recevoir ensuite les ordres de la Compagnie de ce qu'il y aura à faire. »

9. Traité de la Société. Le Sieur Roland Fréjus était chargé du soin de négocier et conclure les traités avec les autorités barbaresques, mais il devait toujours se conformer aux instructions de la Compagnie.

Les statuts portaient à ce propos : « Et d'autant que le Sieur Rolland Fréjus a une particulière connoissance du pays où le commerce de lad. Compagnie se doit établir et des gens avec lesquels il se doit faire, lad. Compagnie le prie de se vouloir transporter au lieu

d'Albouzeme et autres où il sera besoin pour le bien du commerce pour y faire les traités et établissemens qu'il jugera utile à la Compagnie, suivant les mémoires et instructions qui seront donnés au Sieur Fréjus par lad. Compagnie. Après quoy, le sieur Rolland Fréjus rapportera les originaux du traité qu'il aura fait avec le susdit seigneur Chec Arras ou ses successeurs gouverneurs dud. pays d'Albouzeme, au nom du Roy de Fez et des autres traités qu'il pourra faire aux pays circonvoisins du Bastion de France et autres lieux cy-dessus esnoncés, lesquels originaux demeureront à Marseille entre les mains des Sieurs Fréjus frères qui les y conserveront et s'en chargeront envers la Compagnie et en enverront à mesme temps des copies collationnées, certifiées et signées des Sieurs Directeurs à Marseille; aux. Sieurs d'Aliès et Prondre, Directeurs d'icelle à Paris, pour les y communiquer aux intéressés de lad. Societté. »

10. Employés de la Société. Des employés devaient être installés et entretenus par la Société au pays d'Albouzeme pour assurer les importations de marchandises françaises et les exportations de produits indigènes.

Chacun des intéressés pouvait présenter des personnes pour ces emplois, mais alors il devait répondre pour elles et donner soumission de la condition générale.

11. Assemblées des associés. Chacun des intéressés aurait voix délibérative dans les assemblées se discuteraient les affaires sociales. Sa voix serait égale à celle des autres au plus ou moins grand nombre de parts qu'il pourrait posséder.

12. Contestations. Les contestations entre les intéressés au commerce de la Société, seraient portées devant les marchands de la Ville de Paris, pris comme arbitres, ou devant les juges-consuls de ladite Ville, «sur peine aux contrevenans de payer la somme de trois mille livres applicable au proffict de l'hospital général de Paris».

13. Mort d'un des associés. En cas de mort de l'un des intéressés, les héritiers ou ayants-cause pourraient participer au profit comme intéressés en la Compagnie, mais «en se rapportant à la Direction d'icelle et acquiesçant aux délibérations prises et arrêtées par icelle».

Ils pourraient aussi, s'ils le préféraient, demander «à estre remboursés des fonds qui leur appartiendraient en cette Societté et des interests d'iceux à raison du denier dix huit à compter du dernier partage fait des profficts de la Compagnie». En pareil cas, ils devraient faire connaître leur volonté à cet égard par une déclaration dans les deux mois du décès de l'associé.

► Plan des fortifications du port d'Al Mazemma et quelques aspects de la vie maritime et militaire à la veille de l'attaque espagnole, 28 novembre 1671, (España. Ministerio de Educación. AGS)



Mais, au moment où Roland Fréjus débarque à Albouzème, son gouverneur, Cheikh A'rras, qui venait d'entrer en relation avec une autre compagnie anglo-hollandaise, lui permettant de fonder un établissement commercial, est renversé par une attaque décisive de Moulay Rachid en mars 1666, qui le dépouille du commandement de la région⁷⁰. Le chérif 'alaouite ne pouvant se ravitailler en armes et munitions dans les ports de la façade atlantique du Maroc, accepte de recevoir l'homme d'affaires marseillais Roland Fréjus qui a su flatter ses lieutenants, dont Cheikh 'Amar⁷¹, à Taza. Le Marseillais va jusqu'à proposer de fortifier l'île d'Alhucemas (l'île de Nekûr) en vue de la protéger contre les visées des espagnoles des présides, qui empêchaient les habitants du littoral de cultiver leurs champs. D'ailleurs, dans sa relation de voyage, le commerçant marseillais attire l'attention sur la désertion progressive du littoral causée, selon lui, par les incursions répétitives des Espagnols, voire leurs descentes à terre pour l'enlèvement d'esclaves « qui pourront se trouver propres pour le service des galères »⁷². Les populations littorales vivaient aussi dans la crainte permanente d'être, en moins de deux, transférées en Espagne.

Mais la compagnie n'eut qu'une très courte durée et les espoirs commerciaux furent déçus. Après avoir fonctionné difficilement quelques années, elle éprouva des embarras financiers et le commerce de la région fut détourné au profit des Anglais qui se trouvaient en très bonne posture depuis qu'ils sont devenus maîtres de Tanger en 1662. Colbert prit alors la résolution de faire révoquer le privilège conféré à la Compagnie d'Albouzème et de le faire transporter à la Compagnie du Levant. La Compagnie fondée par les Marseillais fut donc dissoute par un arrêt du Conseil d'Etat du 13 juillet 1670. Néanmoins, le trafic continue au moins jusqu'en 1671, puisqu'on y charge encore pour Albouzème



◀ Le Sultan Moulay Rachid. (D.R.)

et Bâdîs à partir de Marseille, à en croire Paparel de Château neuf dans une lettre datée du 17 novembre :

« Nous avons deux chargements à faire qui nous sont très considérables et qui nous présentent pour le temps qui sont celui d'Albouzème et celui des Vêlez le vaisseau est prêt qui peut à présent porter les deux chargements puisqu'il y a sûreté au port des Albouzèmes »⁷³.

L'écrit viatique que Roland Fréjus fit de sa mission quelques années plus tard est une source d'observations intéressante puisqu'elle dresse un état des lieux de la région et de son organisation sociale et politique, ses mœurs, ses comportements et ses traditions. Elle laisse d'ailleurs entrevoir les orientations majeures de son projet visant à élargir l'horizon des commerçants provençaux sur le littoral rifain, tout en révélant la puissance du sultan 'alaouite Moulay Rachid et son successeur Moulay Ismaïl et leurs rapports avec les élites locales gravitant dans l'entourage immédiat du pouvoir et qui vont assurer des fonctions de premier plan. Comme c'est le cas de Yahya A'rras, gouverneur de Marrakech, Abdel Malik el-Khatib, nommé gouverneur de Sous ou encore 'Omar Ben Haddou, 'Ali Ben 'Abdallah, Ahmed Ben 'Ali, etc.⁷⁴

Pourquoi désertait-on le littoral au XVII^e siècle ?

« Comme les choses agréables nous portent facilement à leur objet, je me remis incontinent à regarder devant moi, sur le chemin que nous devions tenir ; et, à une mousquetade de nous, je vis une petite maison de pierre, et tout autour, des terres semées. Et, comme je vis que Cheq Amar commençait à marcher, je me mis à le suivre, et par le moyen de Jacob Parienté, notre interprète, je lui dis que j'étais charmé de tout ce que je venais de voir, et que, si tout le reste était approchant, je ne m'étonnerais pas si l'abondance des grains était si grande dans ce pays ; mais que j'étais surpris que les gens abandonnaient les plaines, et allaient cultiver le haut des montagnes et collines, qui devait sans doute leur être plus pénible : A quoy il [Cheq Amar] me répondit, que l'apprehension dans laquelle ils étaient des courses et invasions que les Espagnols, leurs ennemis jurez et leurs voisins, leur faisaient tous les jours, en était la cause, et qu'ils ne pouvaient se défendre des visites continuelles que les brigantins leur faisaient incessamment dans les plaines, où après avoir tout ravagé, ils emmenaient prisonniers dans les présides d'Espagne, et en Espagne même, tous ceux qu'ils pouvaient attraper.

Je vous laisse à penser si ce discours me fut agréable, et si je pris l'occasion au poil pour en profiter ; car je fis connaître à Cheq Amar que l'apprehension était fort juste, et leur malheur inévitable, à moins que d'avoir une forteresse sur la grande île d'Albouzème.

Je n'eus pas de la peine à lui persuader de quelle conséquence cette forteresse lui était et à tout le pays, et que si j'étais si heureux que le Roy son Maître m'accordât les choses que je lui demandais, je m'offrierais de la faire bastir moy-même à mes propres frais et dépens, et qu'ainsi nous pourrions par ce moyen empêcher l'insolence de leurs ennemis à venir les incommoder dans les plaines, et qu'à la faveur des bastimens de mer que nous aurions incessamment dans leurs Ports, ils pourraient non seulement cultiver toutes les terres, mais jouir d'un plein repos, et vivre en toute assurance dans leurs maisons avec leurs familles.

Ces raisons, et plusieurs autres que j'apportai à Cheq Amar, lui firent avouer que notre venue et établissement leur était tout à fait nécessaire : de sorte qu'il me dit, que sans difficulté, le Roy Muley Arxid m'accorderait tout ce que je pourrais demander ; et que de son côté il n'oublierait rien pour me donner des preuves de la passion qu'il avait de me servir ; que je pouvais compter sur lui, comme sur moy-même, et que les choses seraient du tout impossibles, ou que j'aurais satisfaction de mon voyage. »

Source :

Roland Fréjus, *Relation d'un voyage fait dans la Mauritanie, en Afrique : par ordre de Sa Majesté, en l'année 1666, vers le roy Tafilete...*, Paris, G. Clouzier, 1670, pp. 63-69.

42 Relation d'un voyage

**LETTRE DV ROY
MVLEY ARXID,
ESCRITE DE TEZA,
au Capitaine Roland
Frejus, & traduite de
l'Arabe en François.**

AV NOM DE DIEU;
Le pieux, & l'agréable serviteur de
Dieu, celuy qui commande sous
luy, qui vaint avec luy en tout:
Le Seigneur des Fidelles, le Che-
rif, le Prince, le Roy avec l'ayde
de Dieu, qu'avec sa grace le
gardera, MVLEY ARXID.

Au Capitaine Roland Frejus,
NOVS est parvenu ta
Lettre, dans laquel-

vers le Roy de Taflete. 43
le demande assurance de
Nous : Nous donnons assen-
rance ample, pour à celle fin
que tu nous parvienn. Nous
nous rencontrerons avec toy;
sur ce qui sera trouvé bon, &
tu l'aprocheras de mes Ports;
& tu ne t'en iras pas d'avec
nous autres, avec l'ayde de
Dieu, que tu ne trouve en
nous sinon que tout ton con-
tentement, dans la confiance
& paix de Celuy qui sçait la
verité : & l'a écrite BAGVIL
XVAL, qui est Secre-
taire.

Vous voyez, Messieurs,
que cette Lettre est trop
Diiij

▲ Extrait de : Roland Fréjus, *Relation d'un voyage fait dans la Mauritanie, en Affrique : par ordre de Sa Majesté, en l'année 1666., vers le Roy Tafilete...*, Paris, G. Clouzier, 1670, pp. 42-43.

Les Présides, objet de négociation entre le Maroc et l'Espagne

À partir la conclusion du premier traité de paix et de commerce entre le Maroc et l'Espagne à Marrakech, le 28 mai 1767, les monarques des deux pays, Charles III et Sidi Mohammed Ben 'Abdallah se sont engagés, à travers leurs plénipotentiaires respectifs, à préserver l'état de paix entre les deux nations :

Article 1. « *Que la paix soit ferme par mer et par terre, et est établi avec l'amitié la plus réciproque et réelle entre les deux souverains et leurs sujets respectifs* ».

Les règles relatives au commerce dans les ports espagnols et marocains et le droit de pêche dans les eaux côtières du Maroc ont été prescrites. La Cour de Madrid chercha à obtenir une extension des présides pour que les habitants puissent y faire paître leurs troupeaux. Les Sultans acceptèrent de faire droit à ces revendications. Il était stipulé, par exemple, dans le traité de 1767 que :

« *Pour renouveler les limites des Présides et les marques avec des pyramides de pierres, SM Impériale nomme le chef de l'Acher, gouverneur de Tétouan et tout ce que celui-ci fixera ou marquera comme limite, d'accord avec le commissaire nommé par SM Catholique est tenu dès maintenant pour fixement marqué* ».

Ainsi fut fait et lesdites pyramides furent placées pour délimiter les pâturages réservés aux Espagnols.

En parcourant le Traité de paix, d'amitié, de navigation, de commerce et de pêche signé à Meknès le 1^{er} mars 1799, on comprend à quel point les relations des deux pays sont régies par les principes de la diplomatie et de la garantie des droits associés aux sujets de la monarchie des Bourbons et de la dynastie 'alaouite. Certes les articles 14 et 15 se réfèrent à la question des présides ainsi qu'aux actions de

résistance, conjuguées aux opérations de siège sans cesse répétées des tribus voisines, et traduisent un problème très pesant dans les relations bilatérales durant la première moitié du XIX^e siècle⁷⁵. Néanmoins, les conventions et les traités signés entre les deux parties étaient loin de refléter la réalité de ces relations, car les problèmes étaient bien réels, que ce soit sur le plan des échanges commerciaux ou des frontières. Les perspectives d'avenir étaient floues.

L'Espagne ne put jamais obtenir l'autorisation d'agrandir ses *fronteras* qui manquaient de tout et dont les deux Peñons n'avaient même pas d'eau potable. Ainsi, malgré les demandes réitérées du Roi d'Espagne Charles III, l'empereur Sidi Mohamed Ben Abdallah (1757-1790), dans le traité de Marrakech du 28 mai 1767, ne consentit jamais à ces exigences. L'article 9 était formel :



◀ Le Sultan Sidi Mohammed Ben Abdallah. (D.R.)

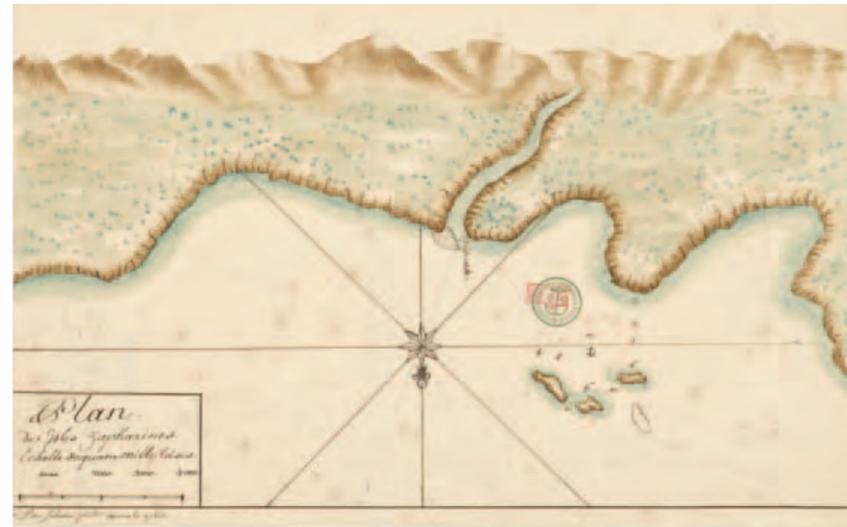
« La Loi s'opposait absolument aux agrandissements que S M Catholique demande à effectuer dans les quatre Présides. Depuis l'époque où ces points ont été occupés par l'Espagne, leurs Majestés Impériales ont fixé les limites sur l'avis de leurs Tolbas et Oulémas et ont juré de n'y rien changer, serment qui a été et qui est encore observé par tous les Empereurs ». [texte en arabe]

L'autre aspect soulevé par les traités est le bon voisinage. L'article 15 du traité de paix, conclu à Meknès le 1^{er} mars 1799 entre l'Espagne et le Maroc, spécifiait que « les Maures qui vivaient dans les environs de Ceuta étaient assez paisibles », pour ajouter un peu plus loin : « Il est bien connu que ceux [les Maures] de Melilla, d'Alhucemas et du Peñon sont turbulents et gênants et malgré les ordres de S. M. Impériale, ils n'ont pas cessé de les incommoder continuellement ».

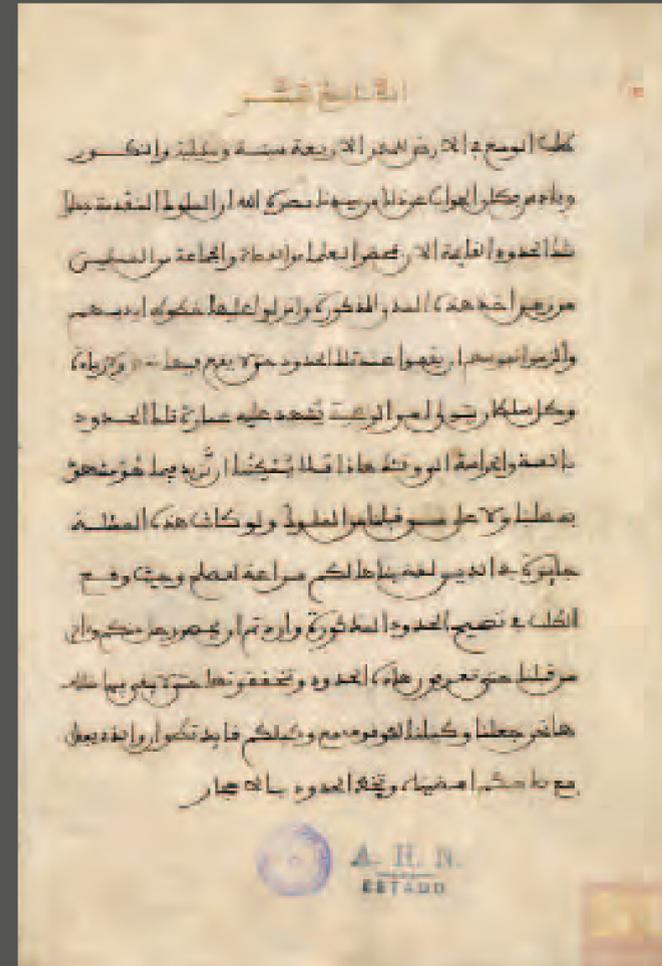
Les Présides mineurs, entre l'abandon et le maintien

Dès le début du XIX^e siècle, l'Espagne sombre dans une nouvelle crise monarchique à cause d'un contexte politique assez délicat au niveau des *Consejos*, du *Secretaría del Despacho Universal*,

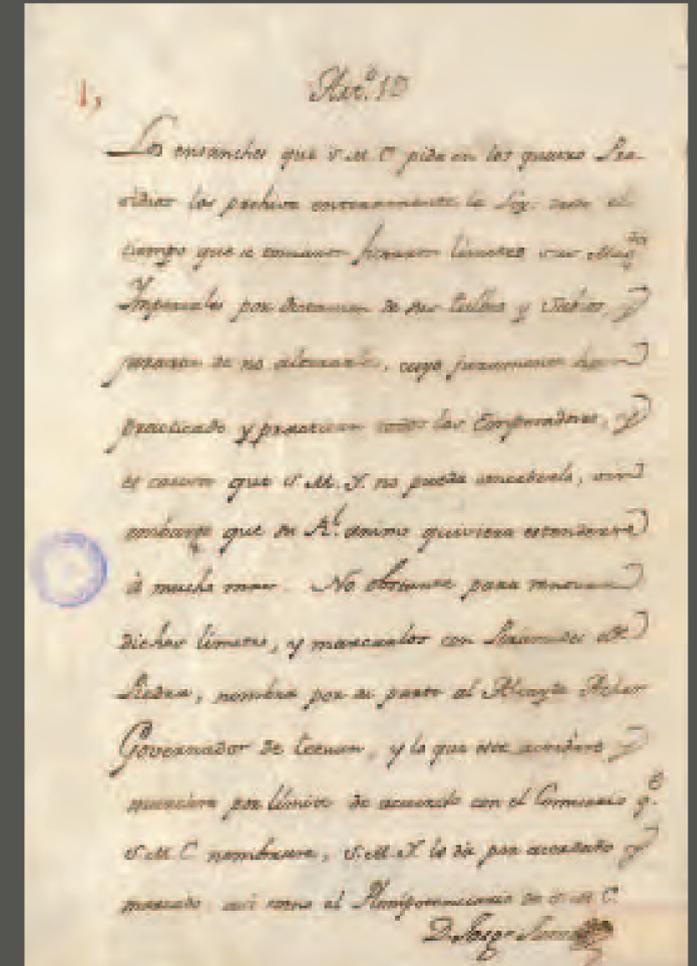
ou encore au niveau des *Juntas y Cortes de Africa*. Toutes ces institutions plaidaient en faveur de l'abandon des dites « places d'Afrique »⁷⁶. Cependant, d'autres prônaient la préservation de ces enclaves. Leurs arguments les plus percutants sont d'abord de dissuader le Sultan du Maroc et les navires de course, mais aussi assurer la sécurité du commerce et de la navigation sous pavillon espagnol. De Floridablanca à Godoy, on optera finalement pour la préservation des présides situés au Nord du Maroc. Cependant, les aléas de la monarchie espagnole, conjugués à la conquête d'Alger par l'armée française en 1830 altèrent le *statu quo* régional. L'africanisme espagnol fut pris de court face à la rapidité de cette opération. Pour redorer l'image de l'Espagne, convertie désormais en petite puissance en déclin dans le système hérité du Congrès de Vienne (1814) et des ajustements qui en découlaient, toute l'intensité du mouvement africaniste espagnol retombe sur le Maroc avec « plus de cupidité que jamais »⁷⁷. C'est alors que l'Espagne devance la France de vingt-quatre heures et occupe les îles Chaffarines, le 06 janvier 1848.



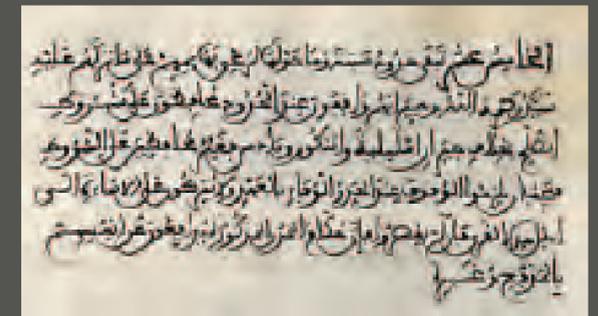
Plan des îles Chaffarines, 1737. Source gallica.bnf.fr/BnF.



L'article 19 du premier traité maroco-espagnol signé le 28 mai 1767, (AHN, Madrid).



L'article 15 du traité de paix, amitié, navigation, commerce et pêche signé entre le Maroc et l'Espagne à Meknès, le 1^{er} mars 1799, (AHN, Madrid).





◀ Plan du Rocher d'Alhucemas et l'arrière-pays, 1846, BNE.

Les îles Chaffarines, une occupation tardive

Ce petit archipel, appelé *Hajrat Kébdana* par les Rifains ou *Djezâir Moulouya*, couvre une superficie ne dépassant pas 1 km². Il est situé à 2 milles du rivage marocain, face à l'embouchure de la rivière Moulouya, à quelques kilomètres de la frontière algérienne. Il constitue le dernier territoire de la côte marocaine occupé par les Espagnols, formé de trois îles : *El-Hajra* (Congreso), *El Gala'a* (Isabel II) et *Tenoûfa* (El Rey Francisco)⁷⁸. Il fut conquis le 6 janvier 1848 par le général Francisco Serrano Domínguez, à la tête d'une expédition composée par deux vapeurs *Piles* et *Vulcano*, un brigantin *Isábel II*, un quatrième bâtiment *Flecha* et quatre unités dédiées au transport⁷⁹. Néanmoins, des missions de reconnaissance avaient été effectuées dès 1844, d'abord par le capitaine Luis Hernández Pinzón et, l'année suivante, par Miguel de Santillana⁸⁰.

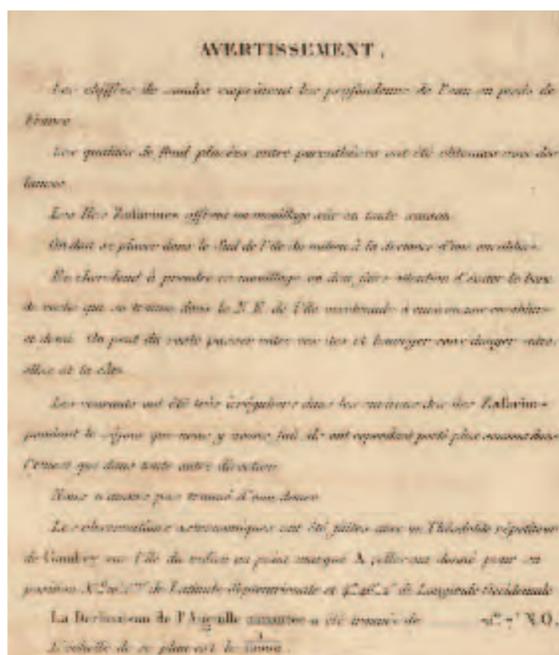
L'occupation espagnole devança de quelques heures seulement une corvette à vapeur française *Le Véloce*, qui faisait route vers les îles avec les mêmes intentions.

Le Capitaine Auguste Winkler peint le mouillage de ces îles comme « *l'un des meilleurs de la côte du Rif* ». Mais, comme les deux Peñons, l'archipel est occupé par une garnison de 100 hommes et doit être entièrement approvisionné par bateau à partir de la Péninsule⁸¹.

Ce petit archipel a connu un passé mouvementé : lieu de déportation des criminels et des détenus politiques, victimes de dissensions intestines, dont l'Espagne a été souvent le théâtre, notamment au temps des indépendances américaines. C'est le cas d'Oscar de los Reyes, un avocat de la Havane qui avait été condamné au bague des Chaffarines pour son militantisme séparatiste ; mais il fut tué avant d'arriver à destination lors de l'abordage du *Prosper Corin* par les Boqoyas⁸². Ce fut également le refuge pour plusieurs familles anglaises



▲ Les îles Chaffarines d'après Henri Duveyrier, *De Telemsân à Melîla*, 1886. Source gallica.bnf.fr/BnF.



▲ Extrait du Plan Particulier des « Iles Zafarines » (Chaffarines) levé en 1833 par M. A. Bérard. (p.r.)

Disparus : voyages et aventures sur les côtes orientales du Maroc

« Nous étions sur l'île du milieu, à laquelle on a donné le nom de – Isabel secunda –. Les Espagnols l'ont fortifiée à l'aide d'une muraille crénelée et bastionnée qui protège les constructions du présidio placées au centre. L'île – d'El Congresso – est à l'ouest d'Isabel secunda ; c'est un rocher de forme triangulaire couronné à sa partie supérieure par un plateau central de 136 mètres d'altitude. La troisième est – l'île del Rey – longue et étroite, dans la direction N.-S. et découpée de falaises à pic battues par la mer. Elle est à l'est des deux autres et comme la dernière (El Congresso) n'est habitée que par un poste de garde de douaniers. Les constructions de l'île d'Isabel secunda se composent de casemates où sont logés les forçats ; d'une vingtaine de pavillons militaires, de l'Église et de la maison du gouverneur, la seule, élevée d'un étage. Le bassin laissé libre au sud et au milieu des trois îles, forme une des plus belles rades et constitue le meilleur mouillage, le refuge le plus sûr de toute la côte ouest, en cas de mauvais temps. Il n'est pas rare, en effet, de voir par les grosses mers d'ouest et de nord-est, des navires qui ne peuvent mouiller en rade de Nemours, venir en toute sûreté se réfugier aux Zaffarines. Au point de vue artistique et géographique, le panorama que nous avons sous les yeux, vu du sommet de notre observatoire, la plateforme de la tour du phare, dont l'altitude au-dessus du niveau de la mer est de soixante-quatre mètres, est un des plus beaux qui se puissent voir. La frontière occidentale de l'Algérie est à l'est-quart-sud, à 22 kilomètres de distance. Elle est facile à reconnaître à cause de l'embouchure de

l'oued Kiss qui termine le côté est de la plage de Tazagraret, laquelle s'étale devant nous.

C'est un épisode bien singulier et bien fâcheux pour notre amour-propre national, que celui de la prise de possession de ces îles par les Espagnols ! Elles ont été enlevées comme des muscades au nez et à la barbe des chefs militaires envoyés pour s'en emparer au nom de la France.

Les îles Zaffarines n'appartenaient encore à personne en 1845, c'est-à-dire au moment où a été conclu le traité de Tanger, elles étaient libres et inoccupées depuis quinze ans que durait la conquête de l'Algérie. Jamais, à aucune époque, le Maroc, qui n'a du reste pas de marine, n'y avait fait acte de possession. Ces îles, composées d'un sol granitique absolument stérile, privées d'eau douce et situées devant une côte inhospitalière, peuplées de tribus hostiles à tout ce qui n'est pas musulman, étaient restées désertes jusqu'alors... En 1833, le brick de guerre *Le Loiret* en opéra la reconnaissance et en effectua le levé hydrographique. Cette abstention est des plus regrettables. Ce ne fut que douze ans plus tard, en 1845, après la délimitation si désavantageuse de la frontière que l'on fixa à l'oued Kiss, que nos généraux d'Afrique comprirent l'énormité de cet oubli... On s'aperçut, alors seulement, que cette imprévoyance nous privait d'exercer notre légitime influence sur les populations si remuantes du littoral marocain et que l'oubli de cette prise de possession laissait notre frontière de l'ouest sans aucune défense du côté de la mer... L'occupation des îles Zaffarines fut alors décidée, en principe, mais pas spontanément,



◀ Vue de Chaffarines côté mer par Vincente Tofino De San Miguel, 1732-1795, *Atlas Marítimo de España*. (D.R.)

et là, on commit une nouvelle faute, une nouvelle énormité : on mit deux ans de 1845 à 1847, à réfléchir sur les voies et moyens à adopter pour exécuter une opération si simple. Enfin, au bout de toutes ces tergiversations, on décida l'organisation, à Oran, d'une petite expédition se composant d'un bataillon du 41^e de ligne, d'une batterie d'artillerie de montagne et d'une section de fusiliers marins, le tout placé sous le commandement du colonel de Mac-Mahon qui exerçait alors le commandement supérieur de la place de Nemours. Ces troupes furent embarquées sur la corvette à vapeur *Le Véloce* le plus mauvais marcheur de tous les navires de l'État mis à la disposition du Gouverneur général de l'Algérie. Bref, on perdit un temps précieux en préparatifs interminables pendant que *Le Véloce* se morfondait en rade de Mers-el Kébir,

où il était épié par les étrangers et suscitait par ses allures suspectes, qui n'étaient un mystère pour personne, les susceptibilités du Consul d'Espagne. Ce fut le secret de Polichinelle ! Ces inqualifiables retards engendrèrent des indiscretions bien difficiles à contenir, et l'Espagne aux aguets, mise au courant de nos intentions, fit partir inopinément de Malaga la frégate *Zaragossa* qui arriva aux îles Zaffarines trois heures seulement avant *Le Véloce* ! »

Source :

« Disparus. Voyages et aventures sur les côtes orientales du Maroc », *Le Progrès de Bel-Abbès* [« puis » de Sidi-Bel-Abbès]. (Journal de l'arrondissement de Sidi-Bel-Abbès), le 08 et le 15 octobre 1893.



▲ Îles Chaffarines, à partir de *Memorias de Chafarinas*. Museo Naval de Madrid.

pendant l'épidémie de fièvre jaune qui désola Gibraltar au début du XIX^e siècle. Elles y campèrent tout le temps que dura la contagion⁸³.

Cet archipel est le seul territoire de cette zone dont le statut n'est défini par aucun traité entre le Maroc et l'Espagne⁸⁴. L'occupation des îles marque en quelque sorte l'entrée de l'Espagne dans l'expansionnisme colonial européen du XIX^e siècle⁸⁵. Il s'agit certes d'une vieille puissance coloniale sur le déclin puisqu'elle venait de perdre dans les années 1810-1820 la majeure partie de son empire colonial en Amérique. Néanmoins, l'entrée en force de la France avec la conquête de l'Algérie en 1830 va ouvrir une nouvelle ère coloniale pour les deux grandes puissances du moment : la France et

la Grande-Bretagne, avec qui l'Espagne préfère s'allier pour freiner les projets d'expansion française vers l'Ouest⁸⁶. C'est dans ce contexte précis qu'il faut comprendre les raisons qui ont poussé l'Espagne à s'emparer des Chaffarines avant les Français pour qui ces territoires devenaient de plus en plus stratégiques : « *Les Zafarines*, écrit Sabin Barthelot, *présentent un excellent mouillage pour toute sorte de bâtiments, même pour les vaisseaux de guerre ; leur possession doit d'autant plus nous intéresser que les côtes de l'Algérie offrent peu de bons abris* »⁸⁷. Lors des croisières de reconnaissances menées dans les années 1830, un autre aspect retenait l'attention : il s'agissait d'y établir des projets commerciaux avec le littoral avoisinant ainsi que des sécheries⁸⁸ comme le laisse entendre le même auteur :



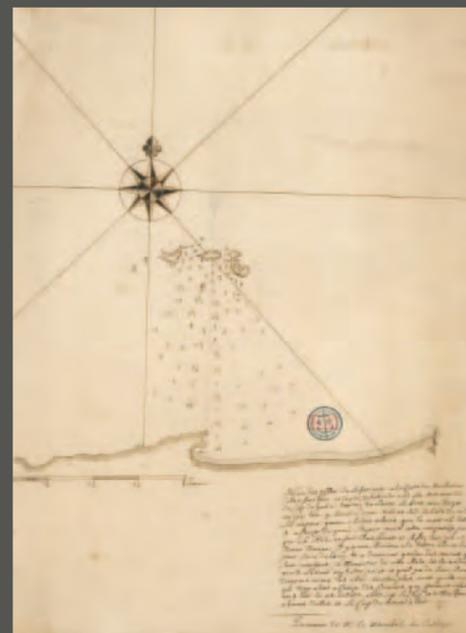
Vue des îles Chaffarines à partir
de Cap de l'Eau.



◀ Extrait de : *Islas Chafarinas*, 1845, BNE.



◀ Îles Chaffarines et Cap de l'Eau dans l'avenir. (d.r.)



◀ Plan des Îles Chaffarines, par le Maréchal de Coëtlogon, début du XVIII^e siècle. Source gallica.bnf.fr/BnF.



▲ Vue de profil des Îles Chaffarines et du Cap de l'eau par M. A. Bérard, levée en 1833. Source gallica.bnf.fr/BnF.

« Cette station offrirait non seulement toutes les ressources nécessaires à un entrepôt de pêche, mais elle deviendrait en même temps d'une grande importance par le commerce qu'on pourrait faire avec la côte voisine⁸⁹ ».

C'est d'ailleurs ce qui explique aussi les visées espagnoles sur le Cap de l'Eau situé face à ce petit archipel et qui pourrait abriter un port militaire et alimenter les trois îles en eau douce : « D'où l'importance cruciale, affirme Rafael Pezzi, non seulement pour ces îles, mais pour tous les présides mineurs d'Afrique, de posséder Cap de l'eau, véritable appui pour Chafarinas, dont le port est actuellement complètement inutile et le restera tant que le gouvernement ne se décide pas de le prendre⁹⁰ ».

L'Espagne redoutait l'avancée française vers l'Ouest de l'Algérie et la conquête du Maroc, surtout après la débâcle d'Isly le 14 août 1844 et la signature du traité de Lalla Maghnia le 18 mars 1845.

C'est ce que laisse entrevoir cette lettre, en date du 11 février 1857, émanant de la légation espagnole de Berlin et envoyée au premier secrétaire d'État espagnol :

« Les Français pensent sérieusement à entreprendre une expédition dans les zones frontalières occidentales du Maroc. Déjà l'automne dernier, ils ont traversé la rivière Malauo [Mûlûya] et occupé cap de l'Eau. Au cours des cinq dernières semaines, ils ont travaillé durement pour construire un petit fort et deux routes solides et larges jusqu'à la frontière, comme cette petite baie leur offre sécurité pour leurs navires, et possèdent par mer et par terre le nécessaire pour entreprendre des opérations militaires. Il semble que celles-ci ont commencé au début du printemps et si c'est le cas, toute la région allant de la frontière d'Alger jusqu'à Melilla ne tardera pas longtemps à changer d'aspect⁹¹ ».

À en croire les sources espagnoles, les Britanniques avaient eux aussi des prétentions sur la côte rifaine puisqu'en 1856, ils cherchaient à leur tour à s'emparer d'un port⁹².



▲ Carte de la partie du nord-ouest de l'Afrique avec indication des stations de pêche. (D.R.)

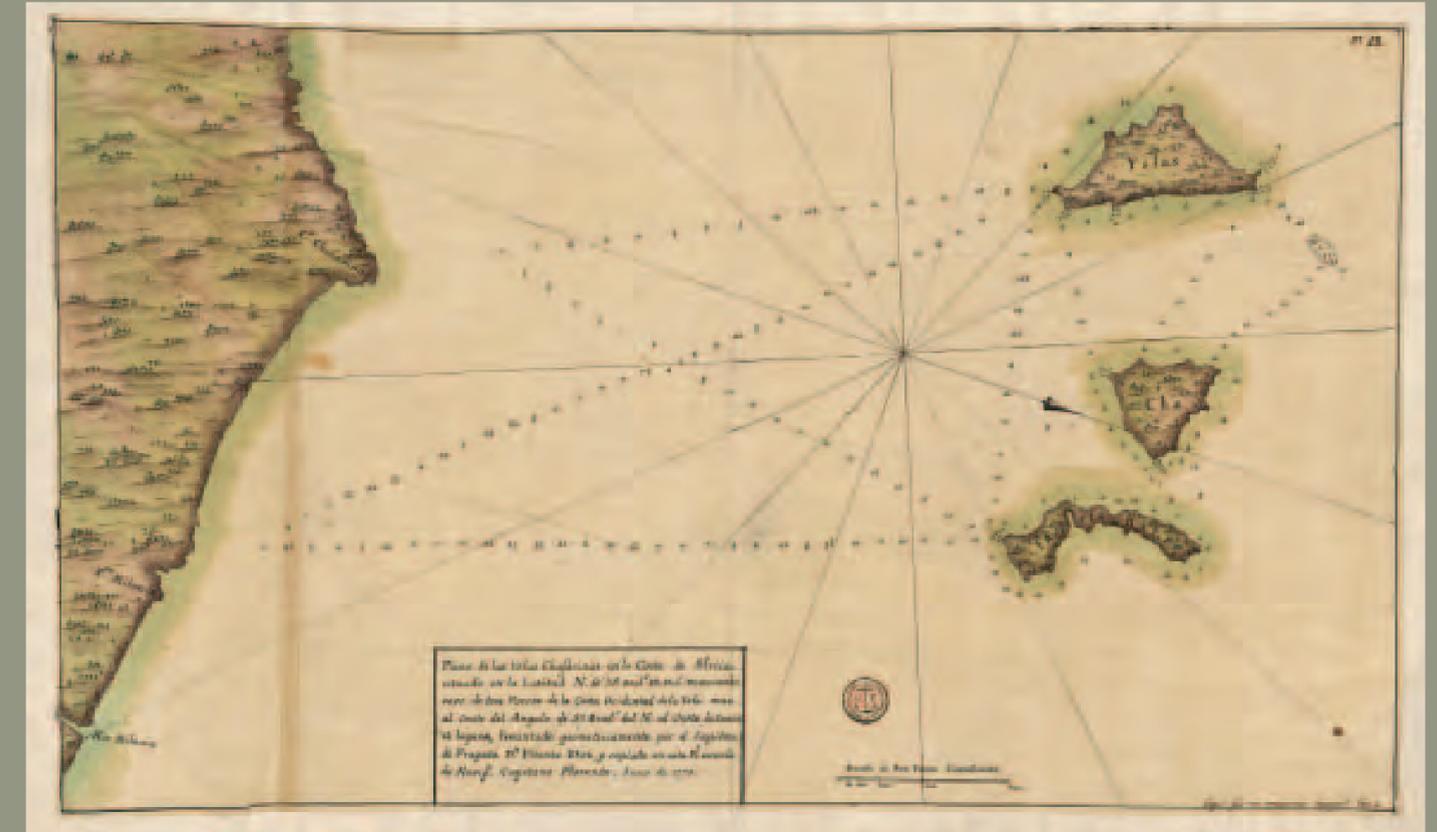
174

Au tournant du XX^e siècle, ce sont finalement les Français qui prennent pied à Mar Chica, *la laguna de Melilla*, plus précisément à Restinga, sur le bras de terre séparant cette lagune de la Méditerranée, pour y fonder une factorerie qui leur ouvrirait une route avec ce territoire alors dominé par le rebelle Bou Hmara. L'Espagne se rendait compte que ce projet portait directement atteinte aux intérêts commerciaux de Melilla. À côté des produits du commerce légal, cette factorerie devrait aussi être un point d'entrée à partir des ports de l'Algérie française, des armes et des munitions destinées à Roghi, de sorte que le gouvernement marocain voyait aussi d'un mauvais œil cette initiative menée par le fondateur du Port-Say, Jean-Louis Say. Mais ce projet fut de courte durée puisque suite à la signature du traité d'Algésiras (le 7 avril 1906), qui instaura un protectorat international *de facto* sur le Maroc, la France retira son soutien aux promoteurs de la factorerie et le projet fut abandonné.

Le 14 février 1908, l'Espagne occupe Mar Chica en déployant le canonier *General Concha* et le courrier vapeur *Ciudad de Mahon*, qui appareillent du port de Melilla à 6 h du

matin en ayant à leur bord 600 hommes sous le commandement du général Marina. Lors des opérations de débarquement, qui eurent lieu par gros temps et sous une pluie torrentielle, les Espagnols essuient quelques coups de feu de la part des tribus avoisinantes⁹³. Les occupants voulaient y créer une « importante factorerie » pour leur commerce au Rif ainsi qu'un excellent port dans la lagune en raison de sa profondeur et de sa sécurité⁹⁴.

À partir du milieu du XIX^e siècle, tout le Maroc commence à faire face à un véritable danger, qui finit par internationaliser la « question marocaine » et prend subitement l'aspect d'un conflit pouvant dégénérer à tout instant⁹⁵. Le pouvoir central marocain est entré dans une phase de désagrégation complète : c'est la fin du Maroc indépendant. Entre 1880 et 1906, les accords entre grandes puissances se succèdent et se ressemblent ; la France et l'Espagne poursuivent leur politique marocaine qui aboutira à la signature du traité de Fès, le 30 mars 1912. Ce traité, qui reconnaît le protectorat français, sera suivi d'un autre accord conclu à Madrid pour l'établissement du protectorat espagnol sur le Nord du Maroc.



▲ Plan des Îles Chaffarines sur la côte d'Afrique, levé par le capitaine de Frégate, Vincente Doz, 1773. Source gallica.bnf.fr/BnF.



Plage Cap de l'eau et les îles Chaffarines.

Le Rif et ses pirates à l'époque contemporaine

Émergence de la piraterie maritime au XIX^e siècle

« Dans les dernières années de l'autre siècle, le monde avait soudain entendu parler des Rifains comme de pirates plus qu'à demi sauvages, assez hardis pour s'attaquer à la marine européenne, et assez heureux en même temps, pour en esquiver la réplique. Or, quand les nations impuissantes demandaient à leur maître, le sultan, d'assurer la police de ses côtes, il s'en révélait, à son tour, incapable ». Germain Ayache décrit ainsi la piraterie rifaine dans son bel article « Société rifaine et pouvoir central marocain (1850-1920) », paru en 1975⁹⁶. *Revue Historique*, t. CCLIV, 1975.

Rif, terre de marins... Rif, terre de combattants pour la foi (*injahdhen*), Rif, terre de pirates... Quel autre rivage du Maroc méditerranéen pourrait se prévaloir d'être aussi bien identifié par une telle image ? Intériorisée et exaltée aujourd'hui par ses populations qui l'ont mise au cœur de leur « mémoire collective », une telle image interpelle l'historien. Elle l'incite en effet à rappeler d'autres réalités majeures refoulées derrière les images et les manchettes des quotidiens européens stupéfaits par leur audace croissante, et ce jusqu'à la conclusion du traité d'Algésiras le 7 avril 1906. Qui sont donc ces Rifains que craignaient tant les bateaux européens jusqu'au début du XX^e siècle ? Y a-t-il eu une déformation de la réalité historique par la mémoire collective à l'époque contemporaine quant à leur importance, à leur persistance et surtout à leur capacité de nuisance ? Car on le sait la mémoire est trompeuse, par opposition à l'histoire, qui, elle, serait porteuse de vérité.

Une des premières formes d'activité maritime développées par les populations littorales dès le XV^e siècle est une petite course ayant pour théâtre d'opération principal la « Manche méditerranéenne », entre ces points de repères essentiels que sont Cap de l'Eau et ses îles Zaffarines, Alboran et l'île



▲ Carte représentant les voyages de H. Duveyrier et de G. Rohlfs dans l'Afrique septentrionale occidentale, d'après la carte de A. Petermann. (d.r.)



▲ Carabo, navire typique des marins rifains au XIX^e siècle. (d.r.)

de Bâdis. On ne s'étonnera donc guère de voir très souvent figurer ces lieux au catalogue des parages de capture. Proximité géographique oblige, les cibles privilégiées de ce type de course sont les petits navires de commerce espagnols. Les habitants du littoral avaient pris les Espagnols en haine à cause de leur conquête des ports marocains et de l'occupation

plus récente des îles Chaffarines au milieu du XIX^e siècle, sans oublier le désir de jeter les « infidèles » à la mer tout en profitant de l'intensité du commerce dans ce bras de mer. Tous ces facteurs vont renforcer davantage la violence maritime des populations littorales qui guettaient les navires marchands passant sous leur nez les cales pleines. S'il est difficile de les quantifier, il est certain que les coups de main ont été nombreux à l'époque moderne, comme à l'époque contemporaine. Il suffit de se pencher sur les sources espagnoles pour s'en convaincre.

Une flottille adaptée aux besoins de la piraterie

Cette forme d'activité était exécutée par des petits navires longs et bas sur l'eau, de faible tonnage (*qâreb*⁹⁷, chebec, felouque, barque, etc.), évoluant à la rame et à la voile afin de pouvoir utiliser occasionnellement le vent. À en croire le consul suédois à Tanger, ils étaient pourvus de bancs sur lesquels prenaient place huit à dix rameurs de chaque côté⁹⁸.

« Les *Guel'ayas* étaient de très habiles forgerons et armuriers, ils s'entendent à forger les boulets, comme à mouler les balles et fabriquer la poudre; ils savent aussi réparer et fabriquer les armes à feu portatives ».

Extrait de : H. Duveyrier, « De Telemsan à Melilla », *Bulletin de la Société de Géographie*, 1893, 2^e trim., pp. 210-222.

Ces bâtiments portent habituellement un seul mât gréé d'une voile latine ; ils sont équipés de peu de canons et avaient à leur bord de 15 à 40 hommes d'équipage⁹⁹. Ils avaient deux qualités : la vitesse et la légèreté qui étaient à la base de l'efficacité de leurs opérations, tant pour l'attaque que pour la dérobade. Ils étaient très rapides, opérant généralement en groupe et exploitant à fond l'effet de la surprise. Ces loups de mer répugnaient le plus souvent à s'aventurer isolés. Ils agissaient plutôt par petits groupes de plusieurs unités, toujours prêts à s'épauler mutuellement. Le 26 novembre 1854, un navire espagnol, le *San José* est arraisonné par huit felouques à la hauteur des Trois Fourches et en un tour de main, il est pris¹⁰⁰. En 1855, c'est le tour du laud *San Antonio*, capitaine Salvador Medina¹⁰¹. En 1893, le paquebot *Carmen* est intercepté près du Peñon de Velez de la Gomera par des marins de Boqoyas¹⁰². Le 28 avril 1895, un bateau hollandais *Anna* subit le même sort. En 1897, ces marins font de nouveau parler d'eux en s'en prenant au navire italien le *Bismark*¹⁰³. Le 10 avril de la même année, le quotidien *El Imparcial* relate les détails de l'attaque avortée du laud *Virgen de los Angeles*, battant pavillon anglais, chargé de sel et de pétrole. Le 14 août, c'est le tour d'un voilier italien, le *Fiducia*, capitaine Manuel Racete, pris d'assaut par les pirates rifains. Il transportait une cargaison de bois qui fut pillée ; le capitaine, le maître d'équipage et un marin français furent capturés ; le reste de l'équipage put tout de même continuer son voyage. Le même journal, du 7 septembre 1897, fait mention de l'attaque dont fut victime la goélette portugaise *Rosita*, capitaine Juan Rosendo Mascarenhas, le 24 août. Le voilier naviguait d'Oran au Faro avec une cargaison d'alfa quand il se trouva face à une nuée de *carabos* qui l'immobilisèrent, enlevant le capitaine et quatre marins complètement culbutés. Même si la goélette est restée dans un état déplorable, elle fut de

nouveau attaquée le 1^{er} septembre par d'autres pirates qui enlevèrent cette fois-ci le jeune frère du capitaine, « âgé d'à peine quatorze ans »¹⁰⁴. Le 7 octobre de l'année suivante, c'est le tour du voilier français, le *Prosper Corin* qui se fait attaquer de toute part par une dizaine de bateaux originaires des Boqoyas. Selon le journal *La Iberia* du 14 novembre, plusieurs notables boqoyas, qui avaient fait le déplacement au Rocher de Nekûr pour assister à l'enterrement du marin italien de la goélette *Fiducia*, décédé suite à une maladie en captivité, ont déclaré que les prises opérées avaient pour seul but la mise en liberté de leurs confrères faits prisonniers¹⁰⁵.

Ne se contentant par de prendre pour cible des petites unités de commerce, ils attaquent également des navires de guerre, comme ce fut le cas en 1853, lorsque les « Moros del Rif » osent s'en prendre à une des meilleures unités de la marine prussienne : la corvette *Danzig*, de 75 mètres de long et 16,5 de large, armée de 12 canons et 220 hommes d'équipage¹⁰⁶. Au début de l'été 1856, le prince Adalbert de Prusse voulait compléter ses manœuvres, en traversant le détroit de Gibraltar pour une croisière en Méditerranée. En naviguant en mer d'Alboran, le Prince voulut explorer la côte ouest du Cap des Trois Fourches, là où le brick prussien *Flora* avait été attaqué deux ans auparavant par des marins de ce littoral. Pis encore, le 7 août, il décida de descendre à terre, lorsque ses navires essuyèrent des tirs de la part des populations locales. Quelle fut sa surprise quand les tribus voisines, senties menacées chez elles par ce débarquement, se sont mises à riposter. Les Prussiens durent se replier immédiatement dans une vive agitation et rembarquer dans l'urgence sur leurs bateaux à destination de Gibraltar. Cette aventure leur coûta très cher puisqu'elle se solda par sept tués, trois disparus et 22 blessés, dont le prince Adalbert lui-même qui reçut une balle dans la jambe¹⁰⁷. En représailles

à l'attaque du *Danzig*, la Prusse mobilisa plusieurs unités de son armée, mais finalement ce projet n'eut pas de suite.

On le voit bien, ces actions montraient aux puissances européennes que la région conservait une capacité de frappe militaire, même ponctuellement en vue de défendre ses côtes, objet de toutes les convoitises.

Comment opéraient-ils ?

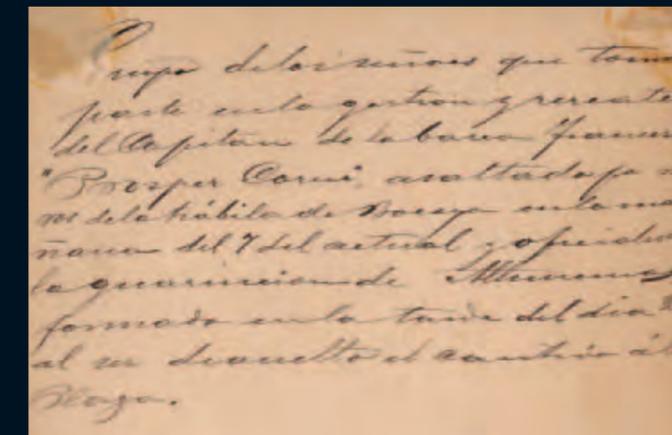
À partir de leurs mouillages, le rayon d'action de cette forme de course s'étend jusqu'à 12 milles¹⁰⁸ et c'est bien au large de cet espace que s'effectuèrent la majeure partie de leurs prises, même au XIX^e siècle après que la guerre de course a été définitivement interdite par les congrès de Vienne (1815) et d'Aix-la-Chapelle (1818). En d'autres termes, toutes les activités maritimes teintées de violence relèveront désormais de la piraterie.

À la suite d'attaques mûrement organisées, ou aux accidents de mer et naufrages sur les côtes rifaines¹⁰⁹, les captifs venaient grossir les rangs des prisonniers, souvent objet d'interminables négociations et avec les Européens et avec le Makhzen¹¹⁰. D'ailleurs, le cas des prisonniers du voilier dieppois de 200 tonneaux, *Prosper Corin*, capitaine José Auberet, du courrier vapeur *Sevilla*, capitaine Onofre Bosch, a frôlé la crise diplomatique¹¹¹. Le bâtiment français faisait voile de Cadix vers les côtes algériennes lorsqu'il s'est trouvé nez à nez avec des *carabos* rifains, à quelques milles d'Al Hoccîma, face à la plage de Cebadilla. La disproportion des forces était évidente : un voilier faiblement armé contre une flottille de petits bateaux chargés d'hommes. Après un quart d'heure d'échange de tirs, les Rifains prennent leurs adversaires d'assaut ; ils grimpent vivement à l'abordage, armés de fusils et de couteaux ; le combat éclate partout, les acclamations des assaillants mélangées aux cris des blessés et des mourants. Sur ces entrefaites, le courrier vapeur



Sevilla, de la Compagnie de Navigation et de l'Industrie de Barcelone, accourt en renfort à partir de l'îlot d'Alhucemas ; il transporte une section des troupes d'infanterie destinées aux Philippines et à son bord des officiers armés de fusils Remington. Mais, le *Sevilla* ne parvint pas à repousser les assaillants qui, ne perdant pas leur sang-froid, poursuivirent leur pillage sans être inquiétés. Treize Maures furent toutefois capturés, alors que 37 autres prirent la fuite après avoir saccagé le *Prosper Corin* et emmené en captivité son capitaine José Auber¹¹². Un bateau anglais qui passait par là sauva le bâtiment en détresse en le remorquant jusqu'à Almeria.

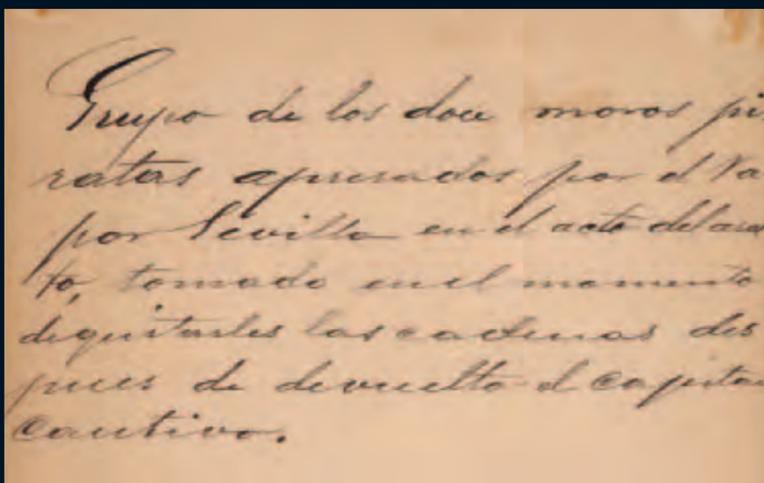
Chez les Espagnols comme chez les Français, ce fut la consternation ; on comptait deux blessés graves et cinq morts dont Oscar de los Reyes, l'avocat havanais, condamné pour militantisme indépendantiste, le soldat Luis Puigcerver, le matelot Vincent Auber et le machiniste du *Sevilla*, Manuel Nebré¹¹³. Il n'y eut qu'un seul mort du côté des pirates.



▲ Groupe des négociateurs du rachat du capitaine du *Prosper Corin*, BNE.



▲ Les douze Boqoyas au tribunal maritime de Cadix, BNE.



◀ Groupe des 12 maures pirates pris par le navire à vapeur *Sevilla* au cours de l'abordage, [photo] prise au moment où on leur a enlevé les chaînes après la remise des captifs par le capitaine, BNE.

Ces coups de main interviennent en représailles à l'escroquerie dont plusieurs commerçants de Boqoyas ont été victimes et qui leur a fait perdre pas moins de 8000 duros à Malaga, somme qui était destinée à l'achat d'armes et de munitions.

Parmi les navires étrangers qui avaient assisté à cette scène tragique sans pour autant agir, on citera le navire école allemand *Nixe*, le croiseur portugais *Adamster* et les deux croiseurs américains *Raleigh* et *San Francisco*. La France avait envoyé les croiseurs *Foudre* et *Wilde*, le contre-torpilleur *D'Iberville* et le garde côtes *Caïman*.

Ce genre d'opérations menées contre les intérêts européens se poursuit jusqu'à l'aube du XX^e siècle, comme le relève épisodiquement la presse de l'époque. En juin 1901 et à bord de leur *carabo*, les Maures de Boqoyas prennent d'assaut un laud de la place de Gibraltar *Joven Perico*, capitaine Don José Tosso, arborant un pavillon anglais, ayant à son bord trois membres d'équipage et 5 passagers¹¹⁴. Le 11 mai 1905, un autre laud de Torrevieja, capitaine José Bernabé, cinglant vers Alhucemas chargé de sel, est de nouveau la cible des *carabos* marocains à la hauteur du Peñon de la Gomera : il est secouru de justesse par le courrier vapeur *Mahon* qui passait par là.

De telles actions exigeaient évidemment un matériel naval adapté et conçu spécialement pour ce genre d'opération : des unités rapides et maniables pour pratiquer une sorte de « guérilla » navale, harcelant ainsi les nombreuses embarcations espagnoles, portugaises, françaises et hollandaises fréquentant les eaux côtières marocaines avec des soutes bien remplies.

Les auteurs européens font souvent mention des différentes ruses mises en œuvre par les pirates rifains, une fois en mer, pour s'emparer au moindre risque du butin. Certes, ils préfèrent les embuscades et la chasse. Les péripéties des

rencontres entre leurs bateaux et les navires européens varient à l'infini. Les marins du littoral méditerranéen pratiquent surtout la tactique du guet-apens basée sur la surprise. La précaution la plus élémentaire est de ne pas se laisser surprendre, aussi le service de veille prend-il une importance capitale à bord de leurs bateaux. Le lever du jour reste le moment le plus critique, où l'on doit redoubler de vigilance, comme l'explique remarquablement l'explorateur français A. Mouliéras lorsqu'il visite Beni Sa'ïd¹¹⁵, tribu maritime du Rif, enclavée entre Tamsamân à l'ouest et Gal'ya à l'est :

« Regardez ce pêcheur. Il vous paraît pacifique, laborieux, paisible, tandis qu'il jette son filet au milieu d'un banc de poissons ? Ne vous y fiez pas, son œil perçant vient de découvrir une voile à l'horizon. Quelques coups de sifflet appellent aussitôt les camarades, dont les embarcations, volant sur l'eau, ont vite rejoint le paisible pêcheur, devenu tout à coup chef d'escadre, par le seul fait d'avoir aperçu le premier la proie inattendue »¹¹⁶.

A. Mouliéras, *Le Maroc inconnu*.

Quel type de bateaux pour quelle activité ?

La piraterie, au degré où elle fut pratiquée sur le littoral rifain au XIX^e siècle, exigeait la construction de navires légers et maniables et posait évidemment le problème de l'acquisition et de l'entretien du matériel naval. Les bâtiments montés par les Rifains sont, pour une part, construits dans

le pays, car on ne peut mener à bien une entreprise aussi complexe sans chantiers navals. On y construit différents types de navires en tirant profit des bois fournis par l'arrière-pays.

La présence d'une bande forestière importante le long du littoral et l'existence des chantiers navals sont attestées dès le X^e siècle. Les chantiers de Bâdis et d'Al Mazemma s'approvisionnaient directement dans les bois des grands massifs du Rif, au-dessus de Bâdis et de Nekûr qui étaient réputés par leur cèdre (*arz*) très recherché à l'époque¹¹⁷ et qu'*« on exporte à l'étranger... pour la construction des navires et la fabrication des meubles pour le palais des rois »*¹¹⁸. D'ailleurs, le commerce du bois y était prospère malgré la baisse des quantités disponibles¹¹⁹. Au XVI^e siècle, selon Mármol, quantité de bois de chêne et de cèdre pour la construction navale et l'exportation, descendait de la montagne. Al-Hassan al-Wazzân (Léon l'Africain), précise que la région de Bâdis était *« entourée de forêts fournissant un excellent bois de galère, dont il se fait une grosse exportation »*¹²⁰.

Grâce aux essences forestières locales, la construction neuve, dans des chantiers certes modestes, s'est imposée d'elle-même et a facilité ainsi le développement et le renouvellement de la flottille. Cet effort concerne évidemment des navires de faible tonnage (moins de 60 tonnes). La seconde solution est la reconversion de certains bateaux dédiés à la pêche le temps d'une campagne, voire la conversion de navires de prise en navires de piraterie lorsqu'ils répondent aux exigences de cette activité en matière de vitesse et de tirant d'eau. L'historien marocain Hassan El-Figuigui cite le cas de Sidi El-Bachîr el-Kabdânî qui aurait acheté, en 1794, un bateau de Benî Bûghâfer et qui avait servi à courir le long du rivage rifain sus les barques de pêche espagnoles¹²¹. Une solution certes rapide et commode dans la mesure où elle induit seulement un réaménagement du navire et l'embarquement des hommes et quelques canons¹²². Ainsi, grâce aux prises, la piraterie s'offrait des bateaux adaptés à cette forme spécifique d'activité et susceptibles d'une réutilisation immédiate¹²³.



▲ Étapes de construction de l'*afalagou* (2012), réplique d'un bateau de commerce opérant sur les côtes rifaines au début du XX^e siècle. (D.R.)



▲ Les côtes des Boqoyas, 1846. BNE.

Mais l'obstacle principal à cette activité lucrative fut assurément le manque de fournitures navales ainsi qu'en armes et munitions, ce qui rendait souvent difficile la mise sur pied de campagnes, mais activait simultanément le marché de la contrebande.

Plus délicat encore est de trouver une main-d'œuvre qualifiée qui pourrait être embarquée à chaque campagne, sans oublier les pertes en cas de mortalité, tant ordinaire que spécifique, dont les marins étaient souvent victimes. Au-delà des tués au combat, il faut prendre en compte les blessés, souvent promis au même sort. La simple capture de bâtiments chargés d'hommes opère à chaque fois des ponctions sévères sur ce réservoir de main-d'œuvre maritime. Que sait-on de la composition de son équipage ? Si aucun rôle d'équipage n'a été retrouvé dans les archives marocaines pour cette période, on a pu mettre la main sur un dénombrement précieux et détaillé de l'équipage d'un navire rifain capturé le 7 octobre 1897, jeté dans la prison de la place d'Al Hocoïma et présenté d'abord au Conseil de Guerre, le 30 décembre, avant d'être transféré à Cadix pour y être jugé. Que montre-t-il ? Il s'agit du jugement de 11 pirates rifains « en raison d'actes de piraterie exécutés par plusieurs Maures de la côte du Riff appartenant à la kabila des Bocoïya »¹²⁴.

Ils furent une cinquantaine au total à avoir pris pour cible le voilier dieppois *Prosper Corin* et le courrier à vapeur espagnol *Sevilla*, venu lui prêter main-forte, mais onze seulement furent interceptés et présentés au tribunal maritime de Cadix pour « délit de piraterie ». Tous furent condamnés à perpétuité, sauf un, comme le laisse entendre ce document, en date du 9 février 1898, émanant du Ministère d'État à Madrid :

« Vu la sentence prononcée par le conseil de guerre ordinaire à Alhucemas le 30 décembre dernier, qui condamnait les sujets marocains Meseud Ben Aomar, Alluch Ben ohammadi, Mohamed Ben Bugaba, Chaïb

Mohamed, Mohamed Ben Mohamed, Ahomar Uled Alluch, Mohamed Ben Abdallah, Ahomar Ben Chaïb, Mohamed Ben Yusuf, Mohamed Ben Chaïb et Mohamed ben Abdallah à la réclusion à perpétuité en tant qu'auteurs d'un crime de piraterie, commis le 7 octobre 1897 contre le voilier français Prosper Corin et le vapeur espagnol Sevilla qui est venu à son secours ».

Il s'agit de Mohamed Ben Mohammadi, qui fut absout parce qu'il n'avait pas participé à « l'acte criminel ». Sont morts, le déporté cubain Don Oscar de los Reyes, le soldat Luis Puigener, un membre de l'équipage du *Prosper Corin*, du nom d'Ambert Vincent, le machiniste Manuel Nibal. Furent blessés lors de l'abordage, Antonio Sené, Andrés Ventura, Antonio Fernández, et Antonio Marín. Tous les accusés furent condamnés à perpétuité, selon l'article 156 du code pénal ordinaire¹²⁵ en plus de la restitution des objets volés à bord du voilier français et le remboursement des dommages causés à la coque du navire et à son grément. Il appartiendra aux coupables, sinon au gouvernement marocain, de régler cette demande d'indemnisation qui s'élève à un million de pesetas¹²⁶. Mais, la négociation se corsait car les Boqoyas détenaient des prisonniers européens qui furent finalement échangés contre les prisonniers rifains libérés le 9 février 1898.

Croisières anti-piraterie : une approche globale

Pour faire disparaître cette capacité de nuisance que représentaient les pirates rifains pour les activités commerciales, les marines européennes, notamment française, vont déployer différentes opérations anti-piraterie. Arrêtons-nous un instant sur cette lettre envoyée au premier secrétaire d'État espagnol, le 11 février 1857, à partir de sa légation à Berlin, et qui dresse un état des lieux précis de la côte marocaine ainsi que les mesures préconisées par la France pour mettre un terme à la violence sur mer :



◀ Carte représentant une opération anti-corsaire menée par la marine française en 1643 contre Tétouan sous le commandement de Sébastien Beaulieu. Source gallica.bnf.fr/BnF.

« Pendant quelque temps, la paix s'est installée parmi les pirates du Riff grâce aux mesures prises par le gouvernement espagnol entre Melilla et ses environs et principalement grâce à la cavalerie qui s'y était installée. Le fils aîné de l'empereur du Maroc et le Bacha de Alba de Tanger visitèrent la côte, en demandant la paix, interdisant la piraterie et collectant l'argent pour indemniser le navire marchand anglais Hymen qui avait été pillé... Depuis, les habitants du Riff ont récupéré leur arrogance coutumière et réitéré leurs exploits en toute impunité... Les Français songent sérieusement à entreprendre une expédition dans les districts frontaliers occidentaux du Maroc. »¹²⁷. Aussi fréquentes qu'elles soient, les croisières des puissances européennes n'ont pas suffi à peser sérieusement sur le cours de l'« entrepreneuriat » sur mer.¹²⁸

Que peut faire l'Europe contre des embarcations évoluant à la rame et à la voile, si légères qu'elles utilisaient les criques peu profondes de la côte rifaine où les lourds vaisseaux européens ne pouvaient s'aventurer sans risquer de perdre leurs coques. Le résultat de cet affrontement inégal, entre des populations n'existant que par le talent de leurs marins et des États puissants, fut éphémère. Les négociations, l'échange des prisonniers ou leur rançonnement, étaient en quelque sorte un encouragement à en faire de nouveaux et une reconnaissance de leur existence qui devait durer jusqu'à l'instauration du protectorat au Maroc en 1912.



Notes

- 1 F. Braudel, « Les Espagnols et l'Afrique du Nord de 1492 à 1577 », *Revue Africaine*, n. 69, 1928, pp. 184-233.
- 2 A.H.M.M. 5.3.2.1. *Anales de las Guerras de Españoles con Mahometanos desde 1497 à 1598*, fol. 1 et fol. 21; F. Braudel, « Les Espagnols... », pp. 184-233 ; Ch.-A. Julien, *Le Maroc face aux impérialismes (1415-1956)*, Paris, Jeune Afrique, 1978, p. 20; A. Boucharb, *Dukkâla wa el-Isti'mâr al-Burtughâlî ilâ sanat ikhlâ' Asafi wa Azammûr*, Casablanca, Dar ath-thkâfa, 1984; A. Moreno Ollero, « Piratas Turcos y Berberiscos en el horizonte de Sanlúcar in la primera mitad del siglo XVI », *Gades*, n° 19, 1990, pp. 77-84; Voir également l'excellent article de Hossain Buzineb, « Évolution de la stratégie espagnole vers le Maroc » (en arabe), *Revue At-Târikh Al-'Arabî*, n° 35, 2005, pp. 273-286.
- 3 E. Sola, *Un méditerranée de pirates : corsaires, renegados y cautivos*, Madrid, Éditorial Tecnos, 1988, p. 161; J. Monlaü, *Les États barbaresques*, Paris, PUF, p. 51; *SIHM*, 1^{re} s. Esp., t. I, p. V. L'Espagne et le Portugal ont eu recours à l'arbitrage papal, qui traça, lors de la conférence de Tordesillas en 1494, la ligne de partage de leur zone de leur conquête réciproque. Cf. Le partage des conquêtes entre l'Espagne et le Portugal au Maroc et sur la côte sud du Maroc, *SIHM*, 1^{re} s. Port., t. I, p. 203-212.
- 4 F. Braudel, « Les Espagnols... », pp. 184-233.
- 5 M. Garcia-Arenal & M. A. De Bunes, *Los Españoles en El Norte de África, siglos XV-XVIII*, ed. Madrid, Mapfre, 1992; E. Martin Corrales, « La política antiportuaria española en el litoral norteafricano, siglos XVI-XIX », *Hespéris*, Vol. XLIX, 2014, pp. 35-46.
- 6 G. Gozalbes Busto, « Cautiverios y redenciones en el Marruecos de la edad Moderna. El caso de Cuevas de Almanzora (1573-1579) », *Revista del centro de estudios históricos de Granada y su reino*, n°4, 1990, p. 214; De Borch, *Lettres sur l'Italie*, t. I, p. 17; Seijo Alonso, Francisco G., *Torres de vigía y defensa contra los piratas berberiscas de la costa del reino de Valencia*, Alicante, Ed. Seijo, 1978; Vilar (J. B.), « Fortificación y defensa del litoral en el Sur valenciano (s. XVI-XVII) », *Cuadernos de la Biblioteca española de Tetuán*, n° 19-20, juin-décembre, 1979.
- 7 R. Valdecantos De Lema, « Las Torres de vigía de la bahía de Gibraltar », Actas del congreso internacional « El Estrecho de Gibraltar... », t. II, pp. 425-52; A. Gamir Sandoval, Organización de la defensa de la costa del Reino de Granada desde su reconquista hasta finales del siglo XVI, Granada, 1947; « Las fortificaciones costeras del reino de Granada al accidente de la ciudad de Málaga, hasta el campo de Gibraltar », *Miscelánea de Estudios Árabes y Hebraicos*, 1960, p. 135-156.
- 8 F. Braudel, *La Méditerranée...*, t. II (1966), p. 180; A.N.P. Marine, B7 78, Espagne, 21 octobre 1709, fol. 798; ACA. *Consejo Supremo de Aragón, Secretaria de Valencia*, leg. 911, Avril 1663, leg. 762, mars 1664, avril 1664, leg. 716 avril 1637; S. García Martínez, *Bandolerismo, piratería y control de Moriscos en Valencia durante el reinado de Felipe II*, Valencia, 1977, pp. 8, 21-38; El conde de Altamira prétendait armer deux frégates à Corcubion, dans ses États, pour défendre la côte galicienne des corsaires maures et turcs : Cf. E. Otero Lana, *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias, El curso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, Madrid, Editorial naval, 1992, p. 100.
- 9 E. Martin Corrales, « El miedo a los corsarios norteafricanos en la mentalidad colectiva catalana del siglo XVIII », *VIII jornadas d'Estudis histories Locals*, Mallorca, 1990, pp. 217-230.
- 10 A. Cour, *L'Établissement des dynasties des chérifs au Maroc et leur rivalité avec les Turcs de la Régence d'Alger*, (1509-1830), Paris, 1904.
- 11 *SIHM*, 1^{re} s. Espagne, t. I, p. 3.
- 12 Certains milieux mercantiles espagnols se faisaient des idées en croyant que l'or du Soudan continuait d'arriver sur les côtes méditerranéennes du Maghreb; l'essentiel a été détourné par les Portugais vers Arguim. Restait un petit filet arrivant au sud du Maroc et à Tripoli et quelques kilos/an à Tunis; on trouve encore cette justification derrière l'expédition de Don Juan à Tunis en 1573; il a vite déchanté. À ce sujet, voir, l'excellente étude de S. Boubaker, *La Régence de Tunis au XVII^e siècle : ses relations commerciales avec les ports de l'Europe méditerranéenne, Marseille et Livourne, Zaghouan*, C.E.R.O.M.A. 1987; M. Ennaji, « Le Maroc et l'Atlantique durant les temps modernes », in *Le Maroc et l'Atlantique*, pp. 95-120; M. Ennaji, *Expansion européenne et changement social au Maroc (XVI^e-XIX^e siècles)*, Casablanca, Eddif, coll. Etudes, 1999.
- 13 A. Boucharb, *Dukkâla...*, t. I, 61.
- 14 Sur la présence portugaise le long du littoral atlantique marocain et le rôle joué par la zawiya El-Jazouliya, dans la reprise de Santa Cruz de Cabo de Aguer en 1541, qui fut à l'origine du repli lusitanien, voir les travaux de Robert Ricard et d'Ahmed Boucharb.
- 15 F. Braudel, *La Méditerranée...*, t. II, p. 181.
- 16 A. Mouliéras, *Le Maroc inconnu*, t. I, p. 153.
- 17 D. Chérif, « Les colonies portuaires espagnoles au Maghreb du XVI^e au XX^e siècle », *Insaniyat* n° 47-48, 2010, pp. 159-191.
- 18 *Ibid.* ; A. Mouliéras, *Le Maroc inconnu...*, t. II, p. 150.
- 19 Se référer au cas du gouverneur d'Oran en 1662 et qui est cité par D. Chérif, « Les colonies portuaires espagnoles... », *Insaniyat* n° 47-48, 2010, pp. 159-191.
- 20 L. Maziane, « Le Maroc et l'Espagne au temps des premiers sultans alaouites : le cas des présides », Rabat, IRCAM, 2005, pp. 199-206.
- 21 *Ibid.*, p. 202.
- 22 *Relación de sitio de la villa de Melilla en África sitiada por el ejército del Rey de Marruecos en 1715...*, Manuscrito inedito del siglo XVIII, publicado por Marques de Olivart, Madrid, 1909; R. Pezzi, *Los presidios Menores de África y la infulencia española en el Rif*, Madrid, 1893; Gabriel de Morales, *Datos para la Historia de Melilla (1497-1909)*, Melilla, Servicio de publicaciones del Centro de la UNED, 1992, 2. Vol.
- 23 F. Braudel, *La Méditerranée...*, t. II, pp. 686.
- 24 A. Mouliéras, *Le Maroc inconnu*, t. II, p. 88.
- 25 F. Braudel, *La Méditerranée...*, t. II, p. 686.
- 26 *Ibid.*
- 27 J.-L. Miège, *Le Maroc et l'Europe*, t. II, p. 350-351.
- 28 A. Mouliéras, *Le Maroc inconnu...*, t. II, p. 132.
- 29 E. Martin Corrales, *Comercio de Cataluña con el Mediterráneo musulmán (siglos XVI-XVIII). El comercio con los «enemigos de la fe»*, Ediciones Bellaterra, Barcelona, 2001, p. 193; E. Martin Corrales, « La política antiportuaria española en el litoral norteafricano, siglos XVI-XIX », *Hespéris*, Vol. XLIX, 2014, pp. 35-46.
- 30 L. Maziane, « Cautivos europeos en Marruecos (siglos XVII-XVIII) » in *Circulación de personas e intercambios comerciales en el Mediterráneo y en el Atlántico, siglos XVI, XVII, XVIII*, dir. J. A. Martínez Torres, Madrid, CSIC, monografía, 32, 2008, pp. 65-78; L. Maziane, « Les captifs espagnols au Maroc aux XVII^e et XVIII^e siècles » in *Contraintes et libertés dans les sociétés méditerranéennes aux époques modernes et contemporaines XVI^e-XX^e siècles*, éd. S. Boubaker et A. Zysberg, Caen-Tunis CRHQ-CNRS, collection d'histoire maritime, n° 3, 2007, pp. 153-162.
- 31 E. Martin Corrales, *Comercio de Cataluña...*, pp. 582-883.
- 32 J.-L. Miège, « Pour une méthodologie de l'histoire maritime du Maroc », in *Le Maroc et l'Atlantique...*, pp. 11-29.
- 33 E. Martin Corrales, *Comercio de Cataluña...*, p. 433.
- 34 *Ibid.* p. 450.
- 35 *Ibid.*, p. 449.
- 36 E. Martin Corrales, *Comercio de Cataluña...*, p. 451, n. 140.
- 37 *Ibid.*, p. 480, n. 146.
- 38 Sur les activités de cabotage entre le littoral marocain et l'Algérie vers la fin du XIX^e siècle, voir les témoignages d'Henri Duveyrier et d'Auguste Mouliéras.
- 39 H. Duveyrier, « De Telemsan à Melilla », *Bulletin de la Société de géographie*, 1893, 2^e trim., p. 210.
- 40 G. Ayache, *Études d'Histoire marocaine...*, pp. 216-217.
- 41 AAGA, Africa. Marruecos, Caja 84. Exp 1. Documentos relativos a 1894 1906.
- 42 *Ibid.*, p. 217, n° 27.
- 43 *Ibid.*, p. 217, n° 28.
- 44 A. Aragones, *Alhucemas nuestro día*, p. 77; A. Bravo Nieto, *La construcción de una ciudad europea en el contexto norteafricano*, Melilla, Consejería de educación cultura, juventud y deporte, 1996, pp. 28-29.
- 45 Ph. Bordes & A. Labrousse, « Économie de la drogue et réseaux de corruption au Maroc », *Politique africaine*, 2004, 1, n° 93, pp. 63-85.
- 46 Cité par M. Ounia, « le rôle des présides dans l'essor économique de l'Espagne à la veille du Protectorat », *Revue Maroc-Europe*, n° 9, 1997, p. 217.
- 47 *Ibid.*, p. 218.
- 48 A. Mouliéras, *Le Maroc inconnu*, p. 148; M. Ounia, « Le rôle des présides... », p. 219.
- 49 Marché du vendredi. Généralement, au Maroc le souk porte le nom du jour où il se tient.

- 50 AAGA, Africa. Marruecos, Caja 84. Exp. 1.
- 51 AAGA, Africa. Marruecos, Caja 84. Exp. 1.
- 52 AAGA, Africa. Marruecos, Caja 84. Exp. 1.
- 53 M. Ounia, « Le rôle des présides dans l'essor économique de l'Espagne à la veille du Protectorat », *Revue Maroc-Europe*, n° 9, 1997, pp. 213-227.
- 54 *Ibid.*
- 55 D'après le rapport du colonel Morales au général Silvestre, en date du 13 février 1921, cité par G. Ayache, *Les origines de la guerre du Rif*, p. 124, Mess'ud Ben 'Amar possédait un bateau qui naviguait sous la protection du drapeau d'Espagne. Cité par Ounia, « Le rôle des présides... », p. 220.
- 56 Introduction, *SIHM*, 1^{er} s. P-B, T. V, p. XI.
- 57 H. Granier, « La pensée navale française dans la première moitié du XVII^e siècle (1600-1661) », *L'évolution de la pensée navale*, Ss la dir. D'H. Coutau-Bégarie, t. II, 2012.
- 58 Les Albouzèmes, par une corruption du mot El-Mazemma. On sait que Oued Nékûr vient se jeter dans le Mersat el-Mudjâhidîn. Voir E. Rouard de Card, *Une compagnie française dans l'empire du Maroc au XVII^e siècle*, Paris, A. Pédone, 1908 ; *La renaissance du Maroc : dix ans de protectorat, 1912-1922*, Rabat, Résidence générale de la République française au Maroc, 1922, p. 92.
- 59 H. de Castries, *Agents et voyageurs français au Maroc, 1530-1660*, Paris, E. Leroux, 1911, p. 109.
- 60 E. Rouard de Card, *Une compagnie française sans l'empire du Maroc au XVII^e siècle*, Paris, A. Pédone, 1908, p. 14. Voir la correspondance détaillée entre Louis XIV et Cheikh A'rras, Archives Nationales de Paris, Affaires Etrangères AE BI 825, fol. 36, 85. « Lettre de Sa Majesté au Checq Arras gouverneur du dit pays d'Albouzemes et des provinces de Garret el ervic, lequel a accueilly favorablement les sujets du Roy qui ont esté dans ces quartiers là pour luy donner part de l'établissement de cette compagnie... ».
- 61 Sur ce consul, voir H. de Castries, *Agents et voyageurs français au Maroc, 1530-1660*, Paris, E. Leroux, 1911, p. 109.
- 62 Le mémoire datant de 1667, ce second essai de consulat remontait à 1655 ou 1657. (Voir Paul Masson p. 185).
- 63 BNF, mss. Fr. 18595, pp. 98-102. L'inventaire dressé par l'archiviste de la Marine française de Laffillard, qui a laissé toute une série de précieux mémoires, fait mention de deux pièces concernant les consulats du Maroc à cette époque.
- 64 Cette opération fut exécutée après que le roi du Portugal a donné Tanger en dot au roi d'Angleterre Charles II, qui épousa sa sœur Catherine.
- 65 R. Fréjus, *Relation d'un voyage fait dans la Mauritanie, en Afrique par le Sieur Roland Fréjus, de la ville de Marseille, par ordre de Sa Majesté, en l'année 1666, vers le roy de Tafilete...*, Paris, G. Clouzier, 1670, rééd. SIHM. 2^e s. Fr. t. I, pp. 121-188.
- 66 P. Masson, *Les établissements...*, pp. 39-40.
- 67 *Ibid.*, p. 62.
- 68 AN. Marine B7 204. F° 73 v°. – 1671, 15 décembre.
- 69 Les statuts de la Compagnie de Fréjus sont publiés par A. Boutin, pp. 486-492. Voir Affaires Étrangères. Mémoires et documents, Maroc, t. III, fol. 16-20 ; AN, fonds Marine, B7 49 : provisions de consul de nation française en la ville d'Albouzème en faveur de Roland Fréjus, 19 nov. 1664 et deux autres pièces pages suivantes. AN Colonies F2A, Compagnies de commerce, Inventaire des archives coloniales, sous-série F2A, compagnies de commerce. F2A2 Compagnie du Bastion de France, compagnie du cap nègre, compagnie d'Afrique (1640-1710). Mémoires et inventaires de doc. Sur le bastion de France et ses dépendances, par laffillard (1560-1746). Pièce. 9 octobre 1665 Privilège par Louis XIV a une compagnie de marchands associés pour faire le commerce d'Albouzème en Mauritanie et, pendant dix-huit années, celui de Bastion de France (imprimé). Extrait des registres du conseil d'Etat du roy. Pièce 12. 10 nov. 1667. Arrêt du Conseil royal de commerce faisant main levée de toutes saisies faites sur les marchandises de la « Compagnie d'Albouzème » et du Bastion de France. Pour plus de Détails, voir Paul Masson et É. Salvador, *Histoire commerciale, politique et diplomatique des échelles du Levant, l'Orient, Marseille et la Méditerranée*, 2^e éd., Paris, Amyot, 1857, p. 221.
- 70 AN. AE BI 825. Sur la correspondance entre le roi Louis XIV et le Sultan Mûlây Rachîd, voir fol. 86-92 ; Abdelkrim Ben Moussa Er-Rîfi, *Zahrat al-Akam*, présenté et annoté par A. Benadada, Rabat, Editions La Porte, 1992, p. 129.
- 71 Gouverneur de Tamsamane et de Bettioua.
- 72 Un point de vue partagé également par les officiers de la Marine française. Voir : Mémoire de Jean d'Estrées à Louis XIV, du 15 août 1671, *SIHM.*, 2es., Fr. T. I, p. 371 ; L'expédition de Cassard, 1720, *SIHM.* T. VII, pp. 63-65.
- 73 AN. Marine B7 208. F° 68 v°. 1671 ; F° 72. – 1671, 12 décembre ; F° 74. 1671, 22 décembre.
- 74 Abdelkrim Ben Moussa er-Rîfi, *Zahrat al-Akam...*, pp. 43-44.
- 75 V. Morales Lezcano, « España y Marruecos durante el Antiguo Régimen (1767-1830) », *Jornadas El pensamiento de Joaquín Costa*, Monzón : Centro de Estudios de Monzón y Cinca Medio – CEHIMO, D.L. 1997, pp. 95-102.
- 76 V. Morales Lezcano, « España y Marruecos... », pp. 95-102. Voir également : V. Garcia Franco, « Orígenes contemporáneos de la política exterior española en Marruecos 1800-1845 » *Awraq*, 1988, 9, pp. 37-66.
- 77 V. Morales Lezcano, « España y Marruecos... », pp. 95-102 ; E. Martin Corrales, « La política antiportuaria española en el litoral norteafricano, siglos XVI-XIX », *Hespéris*, Vol. XLIX, 2014, pp. 35-46.
- 78 BNF. Croquis dressés par Henri Duveyrier, *De Telemsân à Melîla*, 1886, feuille III.
- 79 R. Pezzi, *Los presidios menores...*, p. 156, n. 1.
- 80 José Luis Barrera, « Islas Chafarinas, la geología de un archipiélago deseado por todos », *Revista Tierra y Tecnología* (Colegio Oficial de Geólogos), n° 30, p. 13-30. À consulter également la presse de l'époque, comme *El Imparcial* (Barcelona), du 22 mars 1844, p.1, *El Corresponsal* (Madrid), le 7 avril 1844, p. 4 ou encore *El Católico* (Madrid), le 16 mars 1844, p. 6 : « *Las islas Chafarinas, que son tres y ofrecen el mejor fundadero de aquella costa, dominan la embocadura del río Malouia ó Malouga, el más considerable del imperio de Marruecos, y que le divide hoy del África francesa. Desde las primeras cortes estuvo acordado formar allí estabiecimiento, y se repitió la disposición en 1821, pero sin efecto. Con los mismos presidarios, y escitándoles con alguna rebaja, pudiera efectuarse : pues con lo mismo que cuestan en los presidios se matendrían allí, y solo se requería el costo de los barracones y algunas baterías. Celebráramos que estas indicaciones no quedasen perdidas.* »
- « *Que á nuestra guarnición de las Chafarinas se les asegure el derecho de ir á tierra firme con garantía suficiente á hacer leña* »
- 81 *Ibid.*, p. 164.
- 82 AAGA, Africa. Marruecos, Caja 102. Exp. 2
- 83 Barthelot, Sabin, *La pêche sur la côte occidentale d'Afrique et des établissements les plus utiles aux progrès de cette industrie*, Paris, Béthune, 1840, pp. 226-227.
- 84 Y. Zurlo, Ceuta et Melilla. *Histoire, représentations et devenir de deux enclaves espagnoles*, Paris, L'Harmattan, 2005, p. 17.
- 85 Y. Zurlo, *Ceuta et Melilla...* p. 17.
- 86 *Ibid.*, p. 20.
- 87 Barthelot, Sabin, *La pêche sur la côte...*, p. 223.
- 88 *Ibid.*, p. 225.
- 89 *Ibid.*, p. 224.
- 90 R. Pezzi, *Los presidios...*, p. 169.
- 91 AAGA. Africa. Marruecos, caja 73. Exp. 1.
- 92 AAGA. Africa. Marruecos, caja 73. Exp. 1.
- 93 AAGA. Africa. Marruecos, caja 60. Exp. 1.
- 94 *Ibid.*
- 95 M. Abitbol, *Histoire du Maroc*, Paris, Perrein, 2014, p. 465.
- 96 G. Ayache, « Société rifaine et pouvoir central marocain (1850-1920) », *Revue Historique*, t. CCLIV, 1975, pp. 199-227.
- 97 C'est *Carabo* en espagnol. Voir H. Deveyrier, *De Telemsân...*, p. 211. Dans le *Diccionario marítimo Español*, on apprend que ce vocable a donné lieu à une autre embarcation plus importante en termes de tonnage, *Caraba* en usage au Levant espagnol, dédiée à la course et qui s'appelle également *armador*.
- 98 J.-L. Miège, *Le Maroc et L'Europe...*, t. III, p. 268.
- 99 AAGA, Africa. Marruecos, Caja 102. Exp. 2.
- 100 G. De Morales, Datos para la Historia de Melilla (1497-1909), t.1, p. 201.
- 101 AAGA, Africa. Marruecos, Caja 75. Exp. 1.
- 102 AAGA, Africa. Marruecos, Caja 65. Exp. 3.
- 103 AAGA, Africa. Marruecos, Caja 69. Exp. 3.
- 104 *Ibid.*, Exp. 2.
- 105 Une liste plus exhaustive des prises est fournie par M. Ahmyane, *Al Bahr Al Abyad...*
- 106 AAGA, Africa. Marruecos, Caja 111. Exp. 2.

- 107 AAGA, Africa. Marruecos, Caja 111. Exp. 2.
 108 R. Pezzi, *Los Presidios...*, pp. 99.
 109 AAGA, Africa. Marruecos, Caja 69. Exp. 3.
 110 AAGA, Africa. Marruecos, Caja 102. Exp. 2 : G. Ayache, *Études d'histoire...*, p. 218.
 111 AAGA, Africa. Marruecos, Caja 102. Exp. 2.
 112 *Ibid.*
 113 *Ibid.*
 114 AAGA, Africa. Marruecos, Caja 84. Exp. 1.
 115 A. Mouléras, *Le Maroc inconnu...*, pp. 130-131.
 116 A. Mouléras, *Le Maroc...*, p. 132.
 117 Al-Jazîrî, *op. cit.*, p. 199.
 118 Ibn Sa'îd al-Magribî, *op. cit.*, p. 140, cité par Ch. Picard, *op. cit.*, p. 434 et n. 106.
 119 Al-Bâdisî, *Al-Maqṣad ash-Sharîf wa-l-Manẓar al-Latif fi at-Ta'rif bi Solahâ'i ar-Rîf*, Rabat, éd. A'râb, 1971, p. 97.
 120 J.-L. l'Africain, *Description...*, t. II, p. 258.
 121 H. El Figuigui, *Al-Muqâwama el-Maghibiya li-l-Wujûd al-Isbâni bi Melîlia (1697-1859)*, Publications de la Faculté des Lettres et des Sciences humaines de Rabat, 1997, p. 363. Pour d'autres exemples, consulter la thèse de M. Ahmyane, *Al-Abyad al-Mutawassit wa infitâh Ar-Rîf 'alâ al-Khârij (1830-1939)*, thèse soutenue à la FLSH Dhar Al-Mehraz Fès, 2016.
 122 H. Duveyrier, *De Telemsân à Melilla...*, p. 210.
 123 A. Mouléras, *Le Maroc inconnu (Exploration du Rif)*, t. I, Paris, J. André, 1895-1899, pp. 90-167.
 124 AAGA, Africa. Marruecos, Caja 102. Exp. 2.
 125 AAGA, Africa. Marruecos, Caja 102. Exp. 2.
 126 *Ibid.*
 127 AAGA, Africa. Marruecos, Caja 73. Exp. 1. «Comunicaciones al primer secretario del Estado (1856-1909)».
 128 Sur la mission du croiseur français *Cosmeo* sur le littoral rifain en novembre 1897, voir AAGA, Africa. Marruecos, Caja 73. Exp. 2. Sur la fin de la piraterie rifaine, voir les nombreux travaux de Mohammed Ounia et Abderrahman Taïbi.

► Tmadet Sidi El Bachir, Nador.





Culture maritime
à l'époque
contemporaine

Un nouvel élan portuaire



▲ Carte des ports de l'Oriental au début du XX^e siècle, BNE.

Saïdia, Port-Say et Nemours, trois débouchés maritimes pour le Maroc oriental

Saïdia est sise sur la rive gauche de Oued Kiss, à 400 mètres de l'embouchure. Elle doit son nom à une petite Qasbah construite en 1883 par le gouverneur d'Oujda, Abdelmalek Ben Ali Ess'aïdi. À la fin du XIX^e siècle, le site était essentiellement un point d'attache pour les garnisons du Grand Oriental. À sa construction, le sultan Moulay Hassan I^{er} demande aux tribus voisines de contribuer aux travaux ; les Bni Snassen fournissent alors les 2/5, les Gueleya, les Kebbâna, les Angâd et les Mehâya le 1/5 chacune. Vers l'extrême fin du XIX^e siècle, la Qasbah est complétée par quelques constructions, dont une résidence pour le pacha.

Le temps de Port-Say

À partir de 1900, commence l'épisode de Port-Say, suivi de celui de Nemours. Rénové, son port prétend naturellement étendre son hinterland sur l'ensemble du Maroc oriental. Son emprise sur le trafic de la région se fait au détriment



d'autres projets portuaires, comme Saïdia, dont le port de commerce ne sera jamais achevé. On lui préférera d'abord le Cap de l'Eau, Râs Kebbâna ; finalement le choix définitif portera sur Benî Ensâr, à Nador.

La naissance de Port-Say remonte à 1900, lorsqu'un officier de la marine française, Louis Jean-Baptiste Say, effectuant une croisière en Méditerranée, saisit l'importance stratégique de l'embouchure de Oued Kiss. Il remarque alors que cet endroit est le débouché des riches plaines des alentours, celles des Benî Mansour, des Angâd et des Trîfa¹. Il s'agit de 40 000 hectares de terre d'alluvions alimentées de surcroît par une nappe souterraine d'un débit considérable. Évaluant également l'importance des gisements miniers et envisageant l'exportation possible de bétail, il pense aussi attirer les cargos qui passent au large pour aller à Melilla compléter leur chargement avec des produits de l'Oriental marocain². C'est ainsi qu'il décide de créer, sur la berge droite, une ville et un port. M. Say s'engage alors dans la construction de bâtiments, la création de pépinières et le drainage des marécages.



▲ Panorama de Port-Say au tout début du XX^e siècle. (d.r.)

Pour construire le port, Louis Jean-Baptiste Say commence par établir une première jetée à l'Est, de 200 m, que rejoint depuis l'Ouest une seconde digue de 300 mètres, avec une passe de 100 m. Très rapidement, Port-Say accède au rang de centrale d'achat de céréales. En six ans, 200 000 quintaux sont embarqués.

Les conditions paraissaient d'autant plus favorables que bon nombre de marins issus de la tribu maritime des Boqoyas prenaient pied dans la région, fournissant ainsi les barcassiers à l'aconage.

La ville grandit et le port connaît une activité maritime et portuaire intense : en 1906, 146 navires y font escale. Néanmoins, l'ensablement permanent du port et le déclenchement de la Première Guerre mondiale finiront par précipiter sa décadence. Sa récession est irrémédiable et les bateaux le désertent peu à peu. D'importants mouvements de sables sur le littoral avoisinant nécessitaient d'incessants dragages, opérations difficiles à réaliser à cette époque.



(D.R.)

Wharf de Saïdia : des conditions géographiques et humaines favorables...

« Par une coïncidence assez curieuse, cette côte, vue du large, ressemble tout à fait à la côte du Maroc Atlantique ; elle se présente comme une grande dune couverte de buissons ras et espacés, en arrière d'une magnifique plage de sable, nullement protégée contre la mer du large ».

C'est en ces mots que le géographe J. Routh décrit la plage de Saïdia en 1933. Mais, déjà à la fin de la Grande Guerre, les autorités du protectorat avaient relevé l'intérêt du site. D'ailleurs, les compagnies de navigation ne cessaient de réclamer la permission de débarquer leurs marchandises sur la plage, intéressante à plusieurs points de vue. D'abord, elle était fréquentée par les habitants d'Oujda et de tout le Maroc oriental, qui venaient y chercher en été des températures agréables :

« Alors que les mois d'été, poursuit J. Routh, sont très chauds à Oujda, à Taourirt et à Guercif, et que les températures de 40° et de 45° s'y observent chaque année, le thermomètre ne dépasse pas 29° en moyenne à Saïdia au mois d'août, qui est le mois le plus chaud. L'amplitude de la variation diurne moyenne entre la température maxima et la température minima est d'une dizaine de degrés. L'humidité relative oscille autour de 71.

Dans l'ensemble, le climat d'été de Saïdia n'est pas très différent de celui des ports marocains de l'Atlantique, de Casablanca par exemple, peut-être un peu plus chaud, mais aussi un peu moins humide ».

Deuxième facteur positif : 45 jours seulement par an de grosse mer sur le rivage. Ainsi, une station balnéaire fut édiflée ainsi que de nombreuses villas. Au milieu des années 1930, on projetait d'y construire un hôtel et un casino.

Par ailleurs, cette région très poissonneuse pouvait alimenter en partie les marchés du Maroc oriental³, sans oublier les ressources halieutiques de la Moulouya tant vantées par l'explorateur français Auguste Moulières, la décrivant comme étant « la rivière la plus poissonneuse de tout le versant méditerranéen du Maroc⁴ ».

Mais, ce n'est ni pour ses atouts balnéaires, ni pour ses richesses halieutiques que Saïdia attirait l'attention. Il fut question d'y construire un port en eau profonde, surtout après la découverte des mines de charbon, manganèse, plomb et plomb argentifère, respectivement à Jerada, Bouarfa et dans la région d'Oujda. La région était également réputée pour sa richesse en céréales et en agrumes. L'exploitation et l'exportation de ces richesses justifiaient en grande partie la volonté des habitants de disposer à tout prix d'une infrastructure portuaire sur leur littoral.

- La construction du wharf

La Direction Générale des Travaux Publics répond favorablement à leur requête par la création d'un établissement maritime, déclaré d'utilité publique par l'arrêté viziriel du 07 octobre 1919. Un petit wharf en pierre est alors érigé devant la Qasbah de Saïdia, perpendiculairement à la plage sur une longueur de 60 mètres, jusqu'au fond de 1,5 m. Il était utilisable pendant la belle saison. Un portique en fer, facilitant le débarquement des marchandises, fut également construit.

Mais, les tensions politiques et les convoitises commerciales des années 1920 vont se cristalliser autour de la place de Saïdia et empêcher son développement. La question du débouché maritime de l'Oriental est portée, dès 1928, à la Conférence nord-africaine de Rabat. Une décision importante fut alors prise : l'idée de construire un grand port à Saïdia est écartée et on désigne alors le port algérien de Nemours comme

Port du Maroc oriental. Cet accord est remis en discussion par le protectorat marocain qui voulait construire un port à Saïdia. Il fera l'objet d'un arbitrage du Gouvernement français approuvé par le Parlement en mars 1931, aux termes duquel le choix de Nemours est maintenu.

Ce port aménagé mettait Taza à 290 km de la Méditerranée et permettait de contrecarrer la concurrence de Melilla. Une voie ferrée devait relier Oujda à Nemours, distante de 60 km.

- Pourquoi écarter le projet de construction d'un port à Saïdia ?

Il est vrai que Saïdia est à la même distance d'Oujda que Nemours et se trouve même mieux placée pour desservir la plaine des Triffas. Néanmoins, ses conditions sont des plus désavantageuses⁵ : les sables cumulés d'une façon incessante par la Moulouya à son embouchure sont rejetés par les vents du sud-ouest sur cette partie du rivage, envahissant

constamment la baie, qui, du coup, a des fonds très hauts. Ceci rendait toute opération de construction d'un port très onéreuse :

« Un port construit à Saïdia, écrit Jean Eyquem, aurait entraîné des frais d'entretien, de dragage très élevés toujours à cause de l'ensablement de la baie. Il n'est pas douteux que ces dépenses de construction et d'entretien sont hors de proportion avec les services qu'on aurait pu attendre de Saïdia, parce que son Hinterland ne pourrait s'étendre au-delà de l'Oriental, tandis que Nemours dont le mouvement commercial approche 100 000 tonnes a déjà un arrière-pays qui lui est propre⁶ ».

Il s'ensuit une longue période de repli durant laquelle l'ambition d'en faire un exutoire du Maroc oriental s'évapore.



◀ Marina de Saïdia.



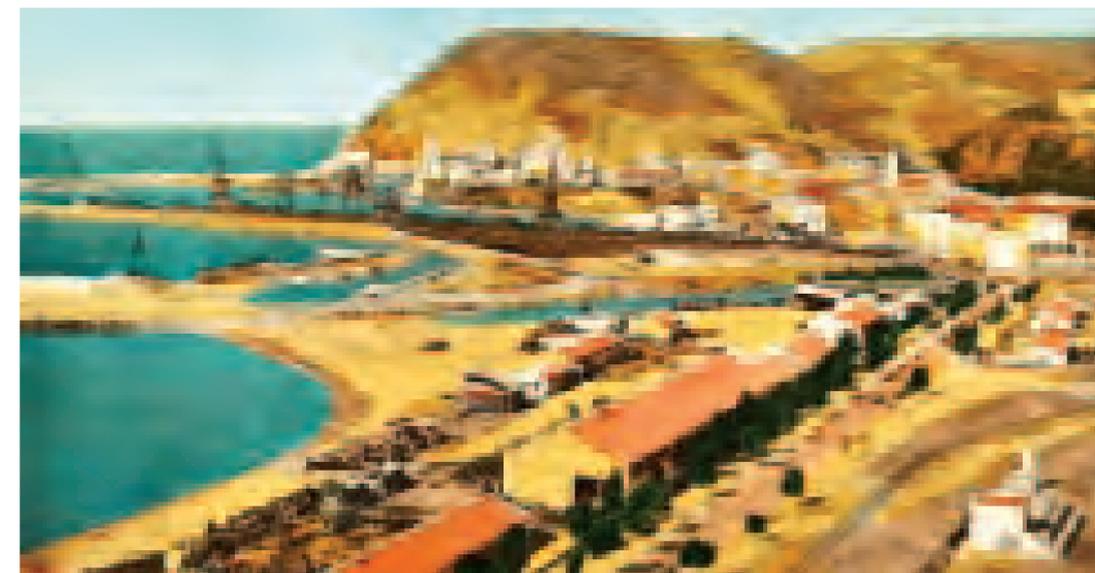
▲ Plage de Saïdia.



▲ Embouchure de Moulouya, Saïdia.



(D.R.)



(D.R.)

Nemours, le port gagnant du Maroc oriental

Nemours est alors une ville d'environ 3 500 habitants, construite au fond d'une baie située à 30 km à l'est de la frontière maroco-algérienne. Le port était abrité par deux digues de 400 à 500 m. La passe a 110 m de large entre les musoirs des jetées et elle est protégée par un brise-lames extérieur de 400 m. L'intérieur du port est presque partout dragué à 9 m. Il recevait des navires de 100 à 110 m de long et d'un tonnage de 4000 à 5 000 t.⁷ Il pourrait parfaitement assurer le trafic du Maroc oriental qui ne dépassait pas 300 000 t.

Il était fréquenté par de nombreuses compagnies de navigation françaises (La C^{ie} de la Navigation Mixte, la C^{ie} A. et P. Sicard, la C^{ie} Paquet, Fécampoise de la navigation, etc.) et étrangères (les C^{ies} allemandes, italiennes, anglaises, etc.). Le trafic commercial, déjà important, était en augmentation continue. Il était à peu près identique à celui de Rabat : 72 000 t. en 1929, 97 000 t. en 1931.

En vue de répondre à toute éventualité d'accroissement du trafic dû essentiellement à l'exploitation des mines du Maroc et à la culture intensive des céréales, un nouveau projet d'extension du port de Nemours a été dressé par les Services de l'Algérie. Il consistait principalement dans l'aménagement

du bassin ouest. Il serait susceptible de procurer de 15 à 20 hectares d'eau abritée avec des grands fonds et une quinzaine d'hectares de nouveaux quais et terre-pleins. Sa réalisation rendrait le port capable de faire face à un trafic annuel de 3 à 4 millions de tonnes⁸.

De nouveau les partisans de la construction d'un port à Saïdia font parler d'eux et décident d'acheminer leurs produits par Melilla. Néanmoins, la commission d'enquête de 1930 maintiendra le choix de Nemours.

Ainsi, M. le sénateur Messimy, chargé de mission au Maroc, après avoir visité les installations minières et les travaux du port, se déclarait satisfait de la solution donnée au conflit surgi entre le Maroc et l'Algérie quant au choix de Nemours comme débouché maritime de l'Orient.

Selon le sénateur :

« Créer un port marocain à Saïdia aurait eu le triple inconvénient d'imposer au protectorat un surcroît de dépense de 250 millions de Francs et d'exacerber des conflits locaux par l'établissement de deux ports français rivaux distants seulement de 40 km, l'un en territoire marocain (Saïdia), l'autre en territoire algérien (Nemours)⁹ ».

Une opinion qui confirme celle d'André Colriez qui, en 1928, qualifiait le choix de Nemours, de solution rationnelle¹⁰.



▲ Port de Nemours au début du XX^e siècle. (D.R.)

Saïdia au temps de l'Indépendance

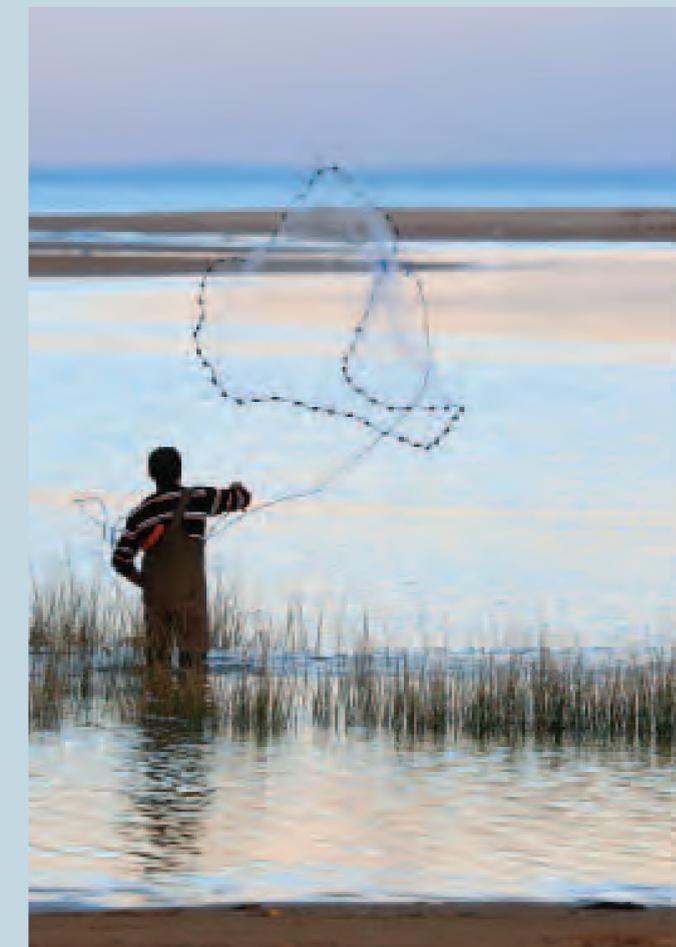
S'ensuit un long épisode de repli. En fait, il faut attendre la fin du XX^e siècle (1994) pour que Saïdia acquière officiellement un statut urbain et que les autorités mettent en place un ambitieux complexe portuaire dédié aux loisirs et à l'exploitation des ressources marines. Le Parc national de la Moulouya naîtra en janvier 2005.

Les travaux dureront deux années, de 1997 à 1999, au cours desquelles une digue de 820 m sera construite ainsi qu'une traverse de 360 m et un terre-plein de 16 ha bordé de quais. Dès l'achèvement des travaux, le port s'envase rapidement. Les sables du Moulouya se déversent directement dans la passe d'entrée ouverte sur l'Ouest, ce qui rend le port inutilisable. Les bateaux de pêche se rabattent sur le port voisin de Râs Kebbâna, dit aussi Cap de l'Eau, pour débarquer leurs poissons¹¹.

Il faudrait attendre l'année 2008 pour que l'on construise une seconde jetée principale qui enveloppe le port et lui donne une passe d'entrée ouverte sur l'est. Aujourd'hui, le port de Saïdia tire avantage de la saturation du port de Melilla et reçoit les bateaux de plaisance de haute mer.

« La conclusion nécessaire de ces conditions sur la valeur maritime de Nemours et Port-Say est que l'effort financier de l'Algérie, entièrement dirigé sur Nemours au détriment de Port Say, est une faute qu'il serait grand temps de réparer sans retard si on ne veut pas s'exposer par la suite à de cruels mécomptes en entravant dans de redoutables proportions la prospérité de l'hinterland, car si les intérêts de Nemours sont assurément fort respectables, il ne s'agit que d'intérêts particuliers qui doivent toujours s'effacer devant l'intérêt général ».

R. Besson, *L'Hinterland algéro-marocain : Oudjda, Martimprey, Aberkane, La Moulouya, Port-Say*. Oran, Impr. de R. Besson, 1910, pp. 30-31.



▲
◀ Moulouya embouchure.



▲ La marina de Saïdia.





Mar Chica et ses ports au fil du temps

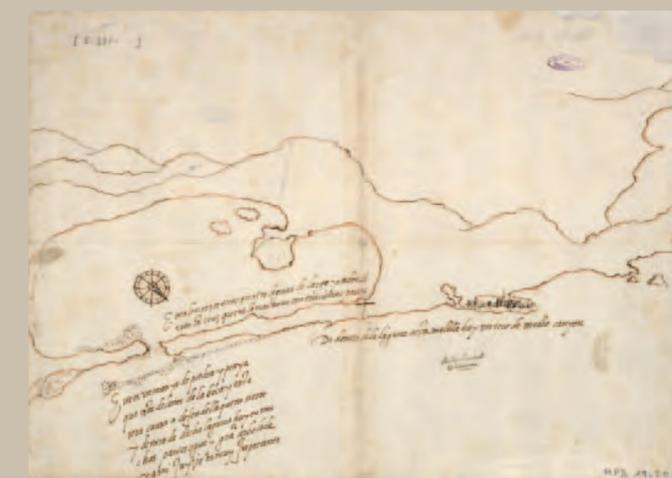
Les vies de Mar Chica

Située à l'est de la façade méditerranéenne, la lagune de Mar Chica occupe actuellement une surface de 114 km² et s'étire sur 25 km. Elle résulte de la formation d'un cordon sableux qui unit les deux limites de la baie. Il mesure dans sa partie la plus étroite 25 m et dans la plus large 400 m. Au long de son histoire cette lagune a eu plusieurs noms (Laguna de Puerto-Nuevo, Laguna de Melilla, Lebhar Amezyâne, Mar Pequeño, Sebkha de Kebdâna, El-Dzîra, Bû 'Arg, Melah, etc.) et plus d'un accès maritime avec des époques où ils furent tous fermés, la convertissant en véritable *sebkha*. Le sable longe en permanence l'ensemble de la lagune, ce qui condamne toute ouverture à l'ensablement.

Si l'on considère les cycles de vie de ce lieu dans le temps long, on s'aperçoit que cette « petite mer » (*Lebhar amezyâne*) fonctionne au gré de la nature : elle est tantôt remplie d'eau, tantôt à sec, ce qui ressort des témoignages de ceux qui l'ont longée ou visitée et ils sont de plus en plus nombreux, au fur et à mesure que s'amplifient les intérêts européens dans la région. L'une des premières mentions de son assèchement remonte à 1497, lorsque l'Espagnol Pedro de Estopiñan occupe Melilla ; elle ne communiquait alors pas avec la Méditerranée¹². Martín González Galindo, qui l'aurait visitée un an auparavant, parle simplement d'une saline ; *idem* pour les cartographes W. Barentzoen et L. Iansz-Waghenaer qui évoquent à leur tour des « salines »¹³. Dans son *Derrotero del Mediterraneo* publié en 1610, le fameux capitaine espagnol Alonso Contreras, qui a longé la côte rifaine au début du XVII^e siècle rapporte que ce qu'il appelle la « laguna de Melilla » est située à 12 milles de ce préside, qu'elle disposait d'une seule ouverture et d'« un port sûr où peuvent entrer des

galères, même si l'entrée est peu profonde, contrairement à la lagune qui est remplie d'eau, capable d'accueillir plusieurs galères¹⁴. » Une carte de 1571 recensait pas moins de six ouvertures vers la mer, avec seulement trois praticables « par lesquelles les galères peuvent naviguer ; mais aucune n'est abordable de nuit ou par mauvais temps¹⁵. »

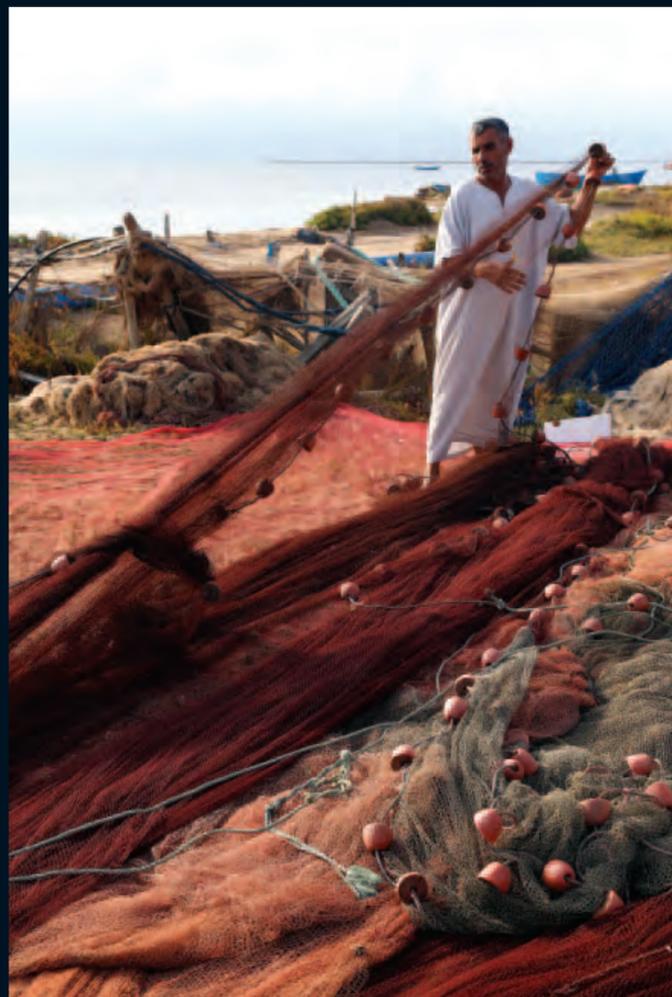
Par contre, dans de nombreux portulans contemporains, le cap des Trois Fourches, les îles Chaffarines et la baie d'Alhucemas apparaissent systématiquement dans le corpus cartographique consulté, mais aucune allusion n'est faite à Mar Chica, où elle est représentée sous forme d'un demi-cercle¹⁶. En tout cas, d'après les sources arabes, ce lieu offrait aux commerçants italiens et catalans une retraite suffisamment sûre pour se « rafraîchir » dès la période médiévale.



▲ Croquis des côtes et de la lagune de Melilla, appelée Mar Chica. 1564, (España. Ministerio de Educación. AGS).

▲ Compagnie du Nord Africain. Voie ferrée de Melilla aux mines des Beni Bou Frou. Source gallica.bnf.fr/BnF.





▲ Ramendeur au travail.

► Mar Chica, Nador.



Le bras sableux se ferme totalement à la suite du tremblement de terre de Lisbonne de novembre 1755¹⁷. Sur *La carte sphérique de la mer d'Alborán*, dessinée par V. Tofiño en 1789, apparaissent deux toponymes : Atalayon et Restinga. Il est aussi question d'un petit canal étroit, au sud de cette dernière, qui communique avec la mer.

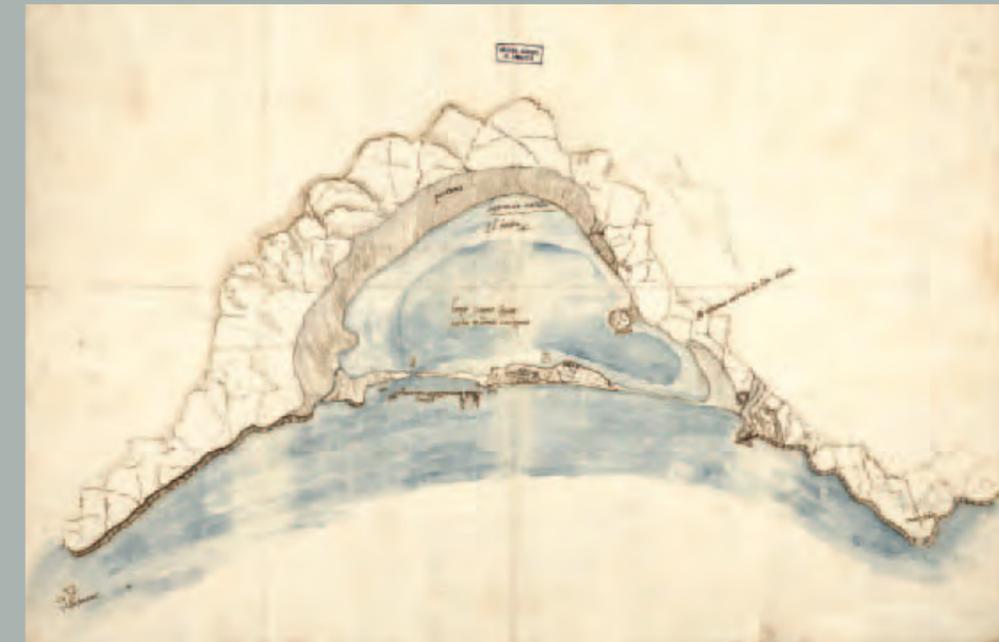
Dans une autre carte *La costa del Rif entre cala Castillo y Cabo del Agua* publiée en 1793 par T. López, il est fait référence à la lagune comme lieu de retraite sûr pour les corsaires rifains qui exerçaient leur activité sous le commandement du Cheikh Arrativi. La recrudescence de leurs courses conduira le gouverneur de Melilla, Josef Rivera, à suggérer, dans une lettre adressée au gouverneur de Malaga et Capitaine

général de la côte du royaume de Grenade, le 5 novembre, l'embouteillage de l'entrée de la lagune par le moyen d'un «vieux bateau, plein de matériel ou de pierre sèche». Mais, le Marqués de Vallehermoso donna un avis défavorable au projet, car il s'agissait selon lui d'une opération coûteuse et inefficace :

« Je trouve que l'inconvénient de placer un bateau à l'entrée de la lagune, c'est qu'ils [les marins rifains] l'enlèveraient peu importe le travail effectué, quand l'expérience m'apprend qu'ils y ont enlevé les canons qu'un corsaire algérien avait laissés. Le résultat étant une dépense infructueuse, et le ressentiment qu'un tel acte leur causerait [les rifains] et affirmerait leur principe, que les Espagnols leur bouche un refuge qui leur sert d'asile pour leur petits bateaux par temps orageux¹⁸ »



Vue générale de la lagune Mar Chica, Nador.



▲ Lagune de Melilla, appelée Mar Chica depuis le Cap des Trois Fourches jusqu'aux îles Chaffarines [1576], avec indication du site où il faudrait construire la tour pour assurer sa défense, et la côte depuis le Cap des Trois Fourches jusqu'aux îles Chaffarines, Palearo, Giovan Giacomo. (España. Ministerio de Educación. AGS)

Au fil du temps et au gré des vents et des tempêtes, de nouveaux chenaux d'accès à la lagune s'ouvrirent sous l'effet des courants, comme ce fut le cas une fois de plus lors du séisme du 11 février 1848. Malheureusement, le problème de la sédimentation va de nouveau faire apparaître d'immenses dépôts de sel¹⁹, comme le montre ce commentaire qui accompagne cette belle carte anonyme intitulée *Costas del Riff* de 1859 :

« Ce morceau de côte est bas, se terminant par une plage presque droite et étroite qu'une lagune séparait de la mer, qui dans une autre époque était de grande extension et navigable, à laquelle on donna le nom de Puerto Nuevo. En journée, ce n'est plus qu'un marais très salé subdivisé en salines, d'où les villages des environs extraient beaucoup de sel.

Il n'a aucune communication visible avec la mer, se nourrissant de ses eaux par la filtration que les sables permettent ... Avant d'atteindre la pointe de Quiviana [Quebdana] on aperçoit un escarpement noirâtre entouré de sable, appelé Restinga ... il était à côté de celui où se situait anciennement l'entrée de la lagune, et qui, à la suite d'un tremblement de terre qui s'est produit en 1755, s'est fermé. À partir de cette date, il a été visiblement bouché »²⁰.

Lorsque Henri Duveyrier parcourt la région à l'été 1886, il laisse une description très détaillée de la lagune ou plutôt de la *sebkha*. Il avance notamment qu'elle est « divisée en deux parties bien distinctes : la *sebkha Aboû Areg*, de forme allongée, au sud, et la *sebkha El-Dzîra*, beaucoup plus petite et plus large, au nord. Les deux *sebkha* communiquent ensemble par un étroit goulet. La *sebkha El-Dzîra* elle-même communique avec la Méditerranée par un petit canal qui est à sec en temps ordinaire »²¹.

► Les salines de Mar Chica.





Port de plaisance, Mar Chica.

Description de Mar Chica en juin 1896

« Au fond de cette baie dont la courbe mesure à peu près 77 kilomètres, on remarque une longue et étroite pointe, très basse... On distingue aussi une sebkha (la sebkha El-Dzîra), séparée du rivage de la Méditerranée par une langue de terre... La sebkha Aboû 'Areg se dessine avec son fond, ici blanchi par le sel, parce que l'eau est évaporée, tandis qu'elle ne l'est pas sur les bords de la dépression.

« Le caractère du sol change : nous entrons sur une plaine de mauvaise terre sableuse, parsemée et encastrée de pierre entre lesquelles poussent des broussailles de lentisques nains, l'Atrilex halimus, et une herbe jaunie. C'est le commencement du pays d'Aboû 'Areg. Si mauvaise que soit cette terre, elle n'est pourtant pas absolument inculte : on y voit non seulement des champs de blé pour la moisson (8 juin), mais, ce qui indique un progrès, des carrés de culture, clos de murs ou de défenses en fagots de notre ronce de France²²... à côté de ce camp des Oulâd Settoûth, des vergers plus primitifs frappent le regard, ils consistent en plantations d'énormes figuiers de Barbarie, sur des espaces où il n'a jamais été cultivé autre chose que cet arbre... La sebkha Aboû 'Areg, herbue sur les bords et couverte d'une nappe d'eau au milieu ; elle nous envoie des effluves du poison de la fièvre. Des coquilles marines dont est jonché le terrain, pourtant assez élevé, que nous foulons... indiquent que la sebkha était autrefois une baie de la Méditerranée, et ce n'est certainement pas à un ensablement, mais à un exhaussement volcanique du sol qu'il faut attribuer le dessèchement de l'ancienne

baie. Le paysage se couvre de culture ; l'industrie des habitants a tiré parti de tout ce que les rocs et les pierres ont laissé de terre... la sebkha contient ici, entre ses bords blanchis par le sel sec, un lac d'eau salée de cette couleur de chocolat à la crème ».

« De ce point élevé on jouit d'une belle vue sur la sebkha, ou plus exactement sur les deux sebkhas jumelles d'Aboû 'Areg et d'El-Dzîra, ainsi que sur la Méditerranée. Qu'en prenne les cartes marines, on y verra indiqué ici, avec des contours très indécis, le « lac Puerto-Nuevo », sans communication avec la mer, dont il s'approche en un point jusqu'à la faible distance de 500 mètres environ. Dans sa description nautique de la côte du Maroc (1857), M. le capitaine de vaisseau de Kerhallet résume d'ailleurs, ainsi ce qu'il en apprit : « Le lac salin appelé Puerto-Nuevo par Tofiño, n'a presque pas d'eau ; ce n'est qu'un vaste marais divisé, dit-on, en nombreuses salines. Nous y avons aperçu plusieurs pyramides de sel. Il ne communique pas avec la mer, les eaux qui l'alimentent filtrent à travers les sables du rivage. On lui attribue une longueur de 21 milles sur 9 de largeur ». Et le célèbre hydrographe met honnêtement en note : « Peut-être les gens qui nous en ont parlé ne l'ont-ils jamais visité, nous ne garantissons donc pas les chiffres qu'ils nous ont donnés ». En réalité cette saline qui, d'après les levés, est longue de 29 kilomètres, se divise en deux parties bien distinctes : la sebkha Aboû 'Areg, de forme allongée, au sud, et la sebkha El-Dzîra, beaucoup plus petite et plus large, au nord. Les deux sebkhas

communiquent ensemble par un étroit goulet. La sebkha El-Dzîra elle-même communique avec la Méditerranée par un petit canal qui est à sec en temps ordinaire, et qu'on distingue de Mezoûdja dans l'azimut magnétique de N. 88°. L'assèchement de ces deux réservoirs est de date très récente. En effet, un homme raisonnable des Guela'aya m'a dit que son père avait vu la mer dans la sebkha El-Dzîra... je crois que l'évènement a eu lieu entre 1810 et 1820, et dans les environs de 1814. Aujourd'hui la sebkha El-Dzîra est soumise à un régime très variable. Souvent son fond est assez sec et sa croûte de sel assez solide pour que les Guela'aya le choisissent comme

arène et y fassent des courses de chevaux. Par les gros temps, au contraire, quand les fortes brises du large poussent les vagues de la Méditerranée vers la côte, l'eau de la mer pénètre dans la sebkha par le canal que j'ai indiqué tout à l'heure. Quant aux nappes d'eau ou de vase liquide que j'ai observées, c'était le résidu de l'apport des nombreux torrents qui vont se perdre dans les eaux de la sebkha²³ ».

Extrait de :

H. Duveyrier, « De Telemsan à Melilla », *Bulletin de la Société de géographie*, 1893, 2^e trim., pp. 185-222.



▲ Canal Melilla Mar Chica, 1948. BNE



▲ Promenade de Nador.

En 1889, une forte tempête venue de l'Est, accompagnée d'un mouvement sismique, perce à nouveau le cordon de sable, cette fois par un endroit jusqu'alors inusité, très proche des limites de Melilla. Plusieurs habitants périssent noyés²⁴. Mais l'ensablement est encore au rendez-vous ; en 1906, le chenal n'a plus que 50 m de largeur sur 3 m de profondeur²⁵, mais il se referma complètement l'année suivante, ce qui permettra plus tard à la *mahalla* du Sultan Moulay 'Abd el'Aziz de traverser la lagune pour aller camper au pied de Melilla.

À la veille du protectorat, et en vue d'y construire un port, l'ingénieur Molini entreprend d'établir la liaison entre la petite mer et la Méditerranée²⁶. Il finit par conclure qu'il faudrait débiter de toute urgence les travaux d'un canal de 40 m de largeur en creusant de l'intérieur vers l'extérieur²⁷. Le 30 juillet, il met l'ouvrage à l'eau. Le tumulte du courant était tellement fort que le chenal s'élargit. Deux jours plus tard, le plan d'eau atteint une largeur de 200 m et les eaux se déversent dans la lagune jusqu'au nivellement. Mais, le courant était d'une telle force qu'il emporta le pont du chantier, entraînant avec lui les barques qui mouillaient à l'extérieur. Le chenal est de nouveau envahi par les sables et Mar Chica demeure fermée pendant quatre ans. En 1941, des vagues d'une violence exceptionnelle percent le cordon en deux endroits : le premier sera de nouveau fermé vingt ans plus tard, quant au second, il devient depuis le seul endroit qui assure la communication avec la mer intérieure²⁸.

Mar Chica et ses ports

Dès 1924, l'Espagne y construit un port dans la partie nord-ouest de la lagune. Il se compose d'une jetée longue de 178 m. et d'un quai de 9.5 m., avec des fonds ne dépassant pas 2.60 m²⁹. L'outillage de manipulation laisse encore à désirer. Mais, le trafic progresse rapidement au fur et à

mesure que la ville de Nador grandit : il passe de 962 t. en 1952 à 10 000 t. à la veille de l'Indépendance. Dans la liste des produits entrants, on trouve essentiellement les matériaux de construction, comme le ciment, mais d'autres produits aussi tels le charbon et les céréales ; l'export concerne le crin végétal, l'alfa, le sel et les engrais.



▲ Mar Chica, Nador, 1911, BNE.

Biblioteca Nacional de España



La lagune de Mar Chica.

Mar Chica
Un projet de développement durable
par excellence

Ce projet couvre un territoire côtier singulier d'une superficie d'environ 20 000 Ha dont 11 500 formant un plan d'eau, l'un des plus vastes de la Méditerranée : Mar Chica, petite mer en espagnol, qui a donné son nom au projet. La Mar Chica site classé zone Ramsar. De ce fait, ce grand projet se place d'emblée dans une logique de préservation de l'environnement. Un travail laborieux de nettoyage en profondeur de la lagune l'a débarrassé d'un cumul de près d'un siècle de pollution. Cet immense curage, soucieux de préserver la flore et la faune locale a précédé les travaux d'aménagement et de construction proprement dits. Des mesures précises ont été adoptées pour une protection environnementale des plus strictes du site dans sa globalité.

Mar Chica ambitionne d'être un projet inclusif ambitieux et novateur, un projet à énergie positive. Il s'inscrit dans l'optique d'un tourisme balnéaire d'un genre nouveau, ardemment culturel, prenant en considération les impératifs de la Méditerranée d'aujourd'hui et des prochaines décennies. Le projet, bien que très expert techniquement, est conduit de façon très participative et pédagogique favorisant un développement territorial intégré. Tout est pris en compte : l'environnement naturel, le patrimoine bâti, le patrimoine paysager, le développement humain, la cohésion sociale, la planification urbaine

innovante, l'ouverture sur les courants mondiaux en terme d'aménagement et de préservation des sites sensibles, le développement économique équilibré, la fluidité, la mobilité et l'accessibilité interne et externe du site, la mémoire du lieu...



◀ Le retour des flamands roses.



▲ Déchets soigneusement triés, extraits du fond de la lagune.

Projet « Mar chica » : un grand potentiel touristique

Une position géographique exceptionnelle, de nouvelles connexions modernes, maritimes, terrestres, aériennes, un grand projet d'aménagement désormais connu aux plans national, africain et international, « Mar Chica » aux portes de la ville de Nador, se prépare à devenir l'une des destinations touristiques les plus prisées sur la rive Sud de la méditerranée. Les multiples dimensions de ce projet emblématique « d'aménagement et de mise en valeur du site de la lagune de Mar Chica » ambitionnent de créer un tourisme de nouvelle génération soucieux également de contribuer au développement intégré de proximité, aussi bien dans les territoires que pour la prospérité des populations locales.

Nature et Humanisme

Le projet d'aménagement et de mise en valeur des « sept cités de la lagune de Mar Chica » est d'abord

un projet profondément humain, respectueux de l'environnement, des écosystèmes maritimes, côtiers, terrestres. Il projette de répondre aux besoins de nouveaux produits touristiques basés sur la tolérance et l'enrichissement culturel, le bien-être, l'aventure soft et hard, le tourisme durable, le sport, le nautisme, la randonnée, l'écotourisme... Il accueillera un ensemble d'enseignes hôtelières prestigieuses, stratégiquement nichées, offrant des vues imprenables sur une lagune.

Découvrir et aimer la Méditerranée orientale du Royaume et sa Région

À travers cette nouvelle destination touristique, le projet « Mar Chica » vient s'ajouter aux autres projets de la rocade méditerranéenne offrant ainsi un circuit touristique intégré et propre à l'Oriental marocain où le visiteur vivra des expériences originales et inédites, tout en bénéficiant des meilleurs standards de sécurité, de confort et de qualité. Les normes environnementales les plus exigeantes sont appliquées aux travaux, à la réhabilitation des sites, et à la gestion des services :



▲ L'une des nombreuses Marinas de la lagune.



▲ L'Académie de golf.





Edification d'une académie de golf sur les anciens bassins de minerai de fer, réutilisation des eaux usées dans l'arrosage des espaces verts, recyclage des déchets, utilisation des matériaux locaux dans l'aménagement et la construction des résidences... « Mar Chica » ambitionne ainsi d'être le premier « resort » durable de la rive Sud de la Méditerranée.

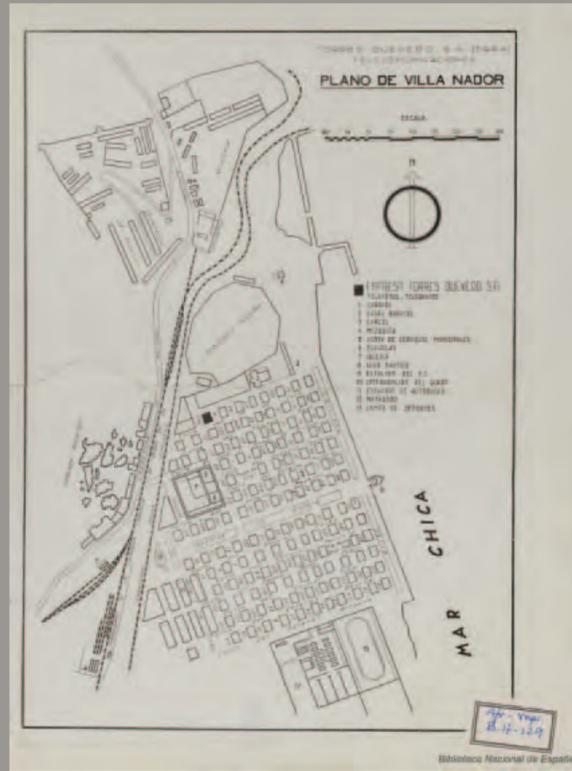
La « Cité des Deux Mers », vivre entre mer et Lagune

La « Cité des Deux Mers » est une cité d'écotourisme, répondant aux normes écologiques les plus modernes et utilisant les dernières technologies de production d'énergies renouvelables. Elle est conçue sur le cordon

dunaire séparant la lagune de la Méditerranée sur une superficie de 130 ha. Ce site accueillera entre autres une « île aux oiseaux » et une « baie des coquillages »... pour une véritable vie sur mer. À proximité, un parc ornithologique, à caractère pédagogique et scientifique, en cours de construction viendra enrichir l'ensemble. Site d'hivernage, de migration et de nidification de nombreux oiseaux, y compris les espèces rares ou menacées, cette réalisation se présente comme l'un des plus grands parcs ornithologiques du pourtour méditerranéen et sera inscrit au réseau scientifique des grands parcs naturels de ce type dans le monde.

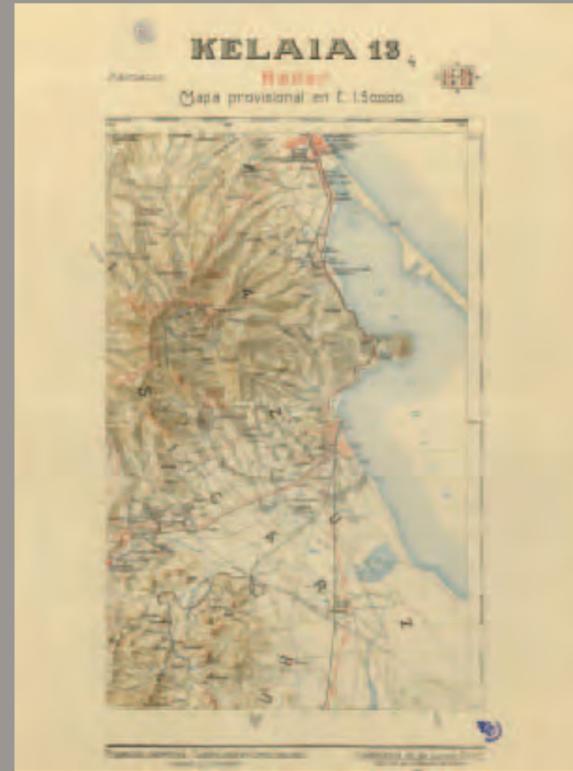
Source : Agence de l'Oriental.





▲ Plan de la ville de Nador, 1900. BNE

Pour revenir à la ville de Nador et à ses origines, il s'agissait au fait d'un campement militaire mis en place dans le sillage de la campagne espagnole de 1909³⁰. Sa structure s'étendait sur deux hectares et se présentait comme un damier de 96 cases limité par Mar Chica. Avec la guerre du Rif, le site gagne en importance et la lagune est choisie pour abriter une base navale. Les raisons qui ont présidé à ce choix sont avant tout d'ordre stratégique. Il permettait tout à la fois de contrôler les approches maritimes à l'est, les plaines de Bû 'Erg au sud, les tribus à l'ouest, sans oublier Melilla. Mais, outre son rôle militaire, le site disposait d'autres atouts majeurs, notamment son rôle économique pour l'acheminement des richesses de ses gisements miniers (le fer et le plomb de Beni Bou-Ifrou et qui fournissent plus



▲ Nador et Mar Chica, 1928. BNE

d'un million de tonnes par an³¹) vers le port de Melilla. En 1934, Nador devient un chef-lieu administratif et à la veille de l'Indépendance sa population atteint 30 000 habitants.

La proximité de Melilla contrarie le développement du port qui reste avant tout à vocation locale. Les abords de la passe d'entrée ne feront l'objet d'un projet de stabilisation qu'en 1985 avec la mise en place de deux digues à talus, longues de 300 m chacune³². En 1981, un port de pêche voit le jour à Râs El Mâ (Râs Kebbâna ou encore Cap de l'Eau) en raison de ses grandes profondeurs à faible distance. Le site avait déjà été équipé d'un embarcadère dédié à l'exportation du crin végétal dans les premières années du protectorat.



▲ Mar Chica.

Comme vu précédemment, les richesses de l'Oriental nécessitaient la création d'un nouveau port pour desservir son vaste hinterland. Finalement, le choix se fixera à juste raison sur le site stratégique de Benî Ensâr, à l'extrémité nord-ouest de Mar Chica, à quelques encablures seulement de Melilla. Parallèlement à ce projet portuaire, un complexe industriel intégré devait voir le jour.

Les travaux sont poussés activement. Ce vaste projet portuaire est achevé en 1978. Il s'articule autour d'une grande jetée de 2 635 m, qui comprend deux tronçons principaux : le premier de 1 600 m se dirige vers le NNE, le second, d'environ 1 000 m, orienté le NNO³³. Le plan d'eau s'étend sur 140 hectares et se compose de trois pôles : passagers, pêche et commerce.

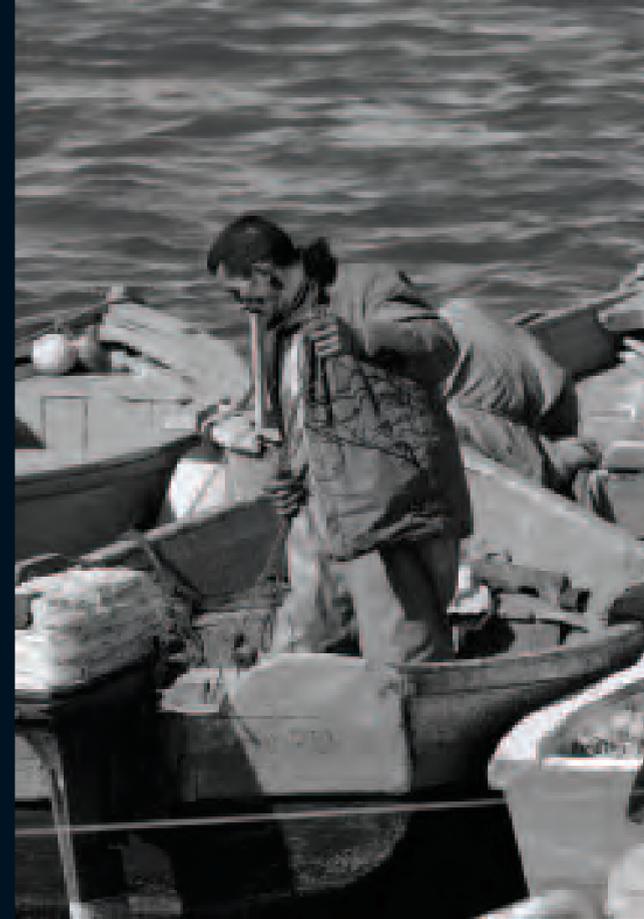
La réalisation du quai de pêche aboutit en 1980, ce qui va entraîner le basculement d'une partie du trafic traité par Melilla à Benî Ensâr³⁴. Le mouvement des navires connaît une progression similaire ainsi que le trafic des passagers à partir de 1986, avec la mise en place de lignes maritimes avec le Sud de la France et dix ans plus tard avec le Sud de l'Espagne

(Almeria). D'autres dessertes suivront. La conteneurisation y fait son entrée tardivement (en 2000) et reste saisonnière puisqu'elle concerne presque exclusivement l'export des agrumes. Grâce à ses qualités naturelles et aux installations dont il s'équipe, son trafic commercial se développe rapidement, puisqu'en 2003 le volume total manipulé dépasse deux millions de tonnes. Une gare maritime est ouverte la même année. Le raccordement du port au réseau ferré, via Taourirt, est mis en service en 2009, ce qui permet d'acheminer un volume annuel de 1,5 million de tonnes de marchandises et un demi-million de voyageurs, avec tout ce que cela représente en termes de réactivation de la Région de l'Oriental et son insertion dans le tissu économique national³⁵.

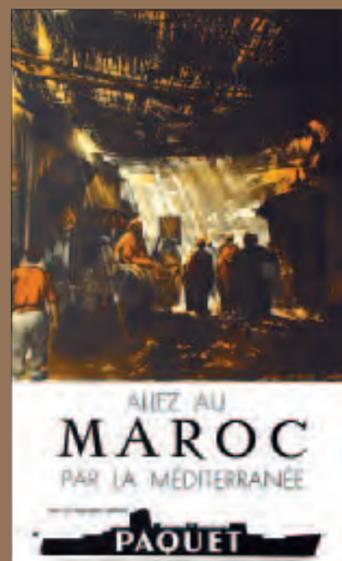
Tout aussi important reste la proximité de Melilla. Car, vu l'étroitesse de son marché, le plus clair de ses activités est dirigé vers le marché intérieur marocain. Ce qui se traduit en termes de mouvements de marchandises, d'hommes et de services dans les deux sens. Les retombées de cette dynamique se diffusent alors sur l'agglomération de Nador et sur toute sa zone d'influence qui ne cesse de s'élargir.



▲ Port de Bení Ensâr, Nador.



◀ Pêcheurs du port de Benî Ensâr, Nador.



Le port d'Al Hoceïma : de nouveaux horizons

Quand les Espagnols décident de construire un port à Sanjurjo, au nord-ouest de la baie d'Alhucemas³⁶, ils possédaient déjà deux autres ports équipés sur la façade méditerranéenne du Maroc ; « *des ports qui paraissaient amplement suffisants pour desservir une zone de faible production agricole et dont les facultés d'absorption sont des plus limitées*³⁷ », puisque la population ne dépassait pas un demi-million d'habitants. Le projet entend convertir le site en un grand port commercial, un débouché pour la Région de Fès et surtout le Rif central, où il est fort probable de trouver des gisements miniers assez importants. Et comme l'avenir de tout port dépend naturellement de l'importance du réseau des voies de communication, les Espagnols décident de construire une route qui joindrait directement la ville à la zone française, soit 150 km jusqu'à Taza qui se trouve dans sa zone d'influence. Un projet qualifié par beaucoup de pure fantaisie car on allait y dépenser des sommes considérables pour de rares et faibles avantages³⁸.

Pourtant, les travaux commencent de pied ferme au lendemain de la guerre du Rif et de la fondation de la villa Alhucemas, juchée sur une falaise haute de 70 m, dominant la mer³⁹. Les premiers terre-pleins, flanqués d'un quai de 300 m sont construits le long de la falaise nord. Le site dispose de fonds importants, supérieurs à 8 m. Pour abriter le mouillage, un petit môle, partant de la rive nord de la baie et orienté vers le Sud-Est, est construit en 1931⁴⁰, année de l'ouverture officielle du port au commerce, qui est désormais desservi par le courrier hebdomadaire de Ceuta et Melilla, de même que les vapeurs de la Compagnie Paquet, de la Bland Line (Angleterre) et de l'Oldenburg Line (Allemagne).



► Al Hoceïma.
Le courrier de Ceuta entrant dans la baie de Cala Del Quemado. (D.R.)



► Al Hoceïma.
Le courrier de Melilla entrant dans la même baie. (D.R.)



◀ Des hommes à Villa Sanjurjo. Au fond, port et bateaux, 1953. (d.r.)



▲ Villa Sanjurjo, Alhucemas, vue partielle du port, 1931. (d.r.)



▲ Villa Sanjurjo, vue générale du port. (d.r.)



▲ Rocher d'Alhucemas, vue de l'île. (d.r.)



▲ Port Villa Sanjurjo, 1950. (d.r.)



▲ Détails du port Villa Sanjurjo. (d.r.)



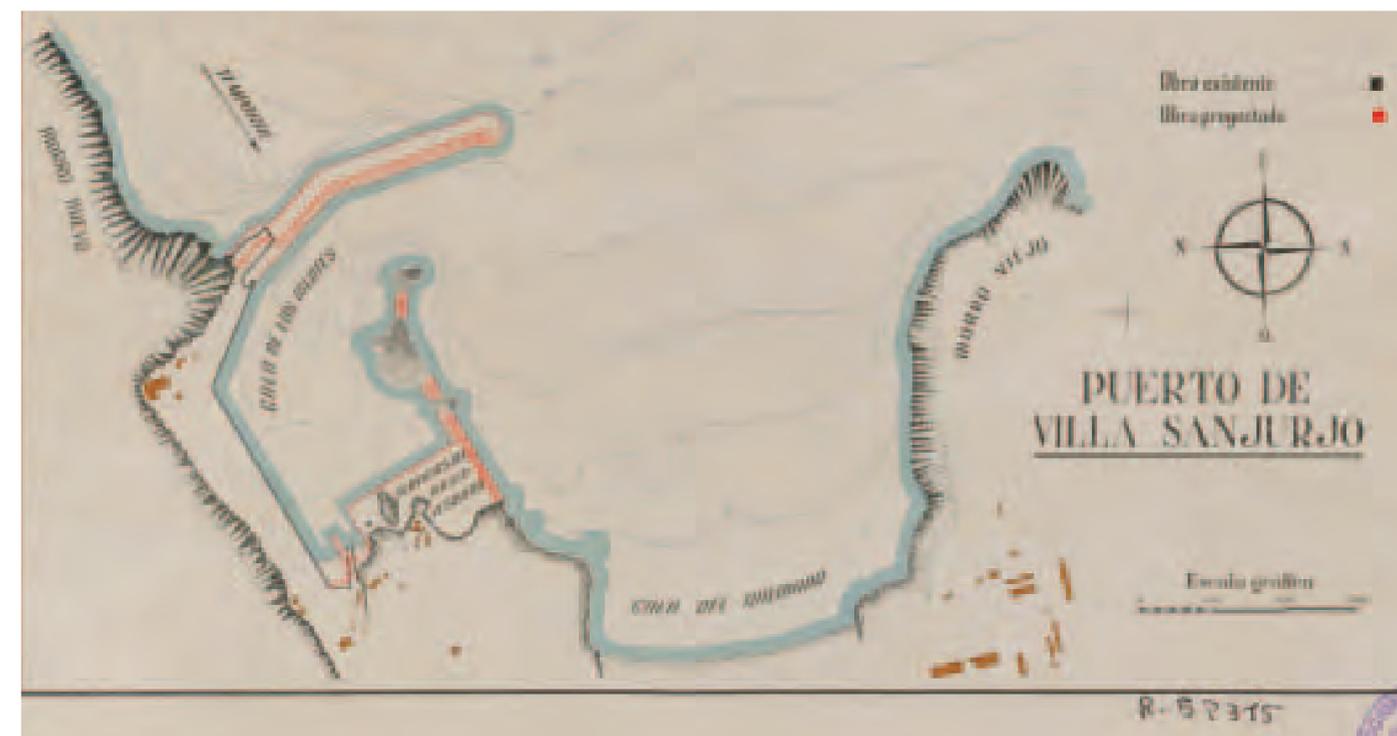
▲ Plan de Villa Sanjurjo, début XX^e siècle, BNE.



▲ Al Hoceïma, la ville et le port. (D.R.)



▲ Bateaux de pêche au port d'Al Hoceïma. (D.R.)



▲ Port Villa Sanjurjo, 1948, BNE.

Cette même année enregistre un trafic record de 35 000 tonnes de marchandises. De 1935 à 1941, les échanges reprennent un rythme normal, porté à 23 % du trafic du Maroc espagnol⁴¹.

Pour améliorer la protection de l'ouvrage principal, une jetée de 300 m de long est construite dans le prolongement de la structure initiale. Une traverse de 340 m réunit alors les trois îlots de la Baie, obtenant ainsi une surface d'eau abritée d'environ 11 hectares⁴². Les travaux se poursuivent jusqu'en 1950. Pour l'outillage, le port dispose de trois grues seulement destinées à la manipulation des colis lourds, comme les billes des bois. La pêche reste également une activité en

plein essor, venant soutenir une économie rurale d'une grande fragilité. Les deux tiers des *bahrís* sont rifains, originaires de tribus qui ont un grand passé maritime. Ils sont 600 marins dans les années 1940, presque tous originaires de Boqoyas et Tamsamâne⁴³. La valeur de la pêche oscille autour de 6 410 800 pèsètes en 1954.

Au lendemain de l'Indépendance, un petit môle est aménagé à l'ouest du grand îlot. On procède également à l'élargissement du quai. Quant au trafic commercial annuel, il atteint 27 000 tonnes en 1957 pour descendre à 6 000 tonnes à peine après les événements de 1958. Le départ massif de la population espagnole explique en partie cet effondrement.

Le port exporte essentiellement du bois, du crin végétal, de l'alfa et les conserves de poisson. Pour le trafic des importations, les produits d'alimentation tiennent une place importante aux entrées. Ils concernent le sucre, les céréales, les huiles alimentaires, etc. Les matériaux de construction, comme le ciment connaissent une augmentation continue.

Mais le trafic stagne dans les années 1960 et ne dépasse pas les 10 000 tonnes, notamment à cause des carences en liaisons terrestres entre la place d'Al Hoceïma et les autres villes du pays. Un regain de vitalité est toutefois détecté dans la décennie suivante (un trafic de 50 000 tonnes en 1971, qui atteint le chiffre record de 100 000 tonnes en 1978), où sont construits un môle de pêche et une halle aux poissons. Les produits de pêche débarqués dans ce port atteignent 15 000 tonnes par an, soit 15 à 18 % du trafic. En 1978, le port d'Al Hoceïma est choisi pour abriter une base de la Marine Royale, la seule de la façade méditerranéenne.

Vingt ans plus tard, la jetée principale est allongée de 150 m. L'extension du port se poursuit à l'aube du XX^e siècle avec la construction d'une contre-digue longue de 470 m qui délimite un bassin de 5 hectares dédié au commerce.



◀ Patrouilleur de la Marine Royale, P32 *El Wacil*. (Photo CMN).
Extrait de *Cols-bleus* n°1460, février 1977. (d.r.)

Avec la mise en service de la gare maritime en 2003, 34 000 Marocains résidant à l'étranger transiteront par ce port au cours de l'année et 50 000 en 2012. De ce point de vue, le port prend d'année en année de l'ampleur. Une liaison maritime est assurée depuis 2007 avec Malaga et depuis 2013, une nouvelle ligne est établie avec le port grenadin de Motril.

Les bassins dédiés à la pêche abritent une flottille de près de 600 unités, dont 38 sardinières-palangriers, 34 sardinières, 33 palangriers, 15 sardinières-chalutiers, 5 chalutiers-palangriers, 3 corailleurs et 423 barques⁴⁴.

La côte méditerranéenne offre des conditions difficiles pour la vie maritime, notamment pour les « gens de mer » qui se plaignent de la rareté de la ressource. Le port d'Al Hoceïma a atteint ses limites, ce qui invite les décideurs à redimensionner ses capacités, à améliorer sa compétitivité en développant d'autres activités, d'autres fonctions complémentaires, dont une plaisance de qualité, qui permettrait d'étendre, dans un avenir plus ou moins proche, son *forland* de manière à donner un nouveau souffle pour l'économie de la Région. Certes, de grandes choses ont été réalisées mais il reste encore beaucoup à faire.



▲ Port de pêche, Al Hoceïma.



Port d'Al Hoceïma.



▲ ◀ La vie au port d'Al Hoceïma.

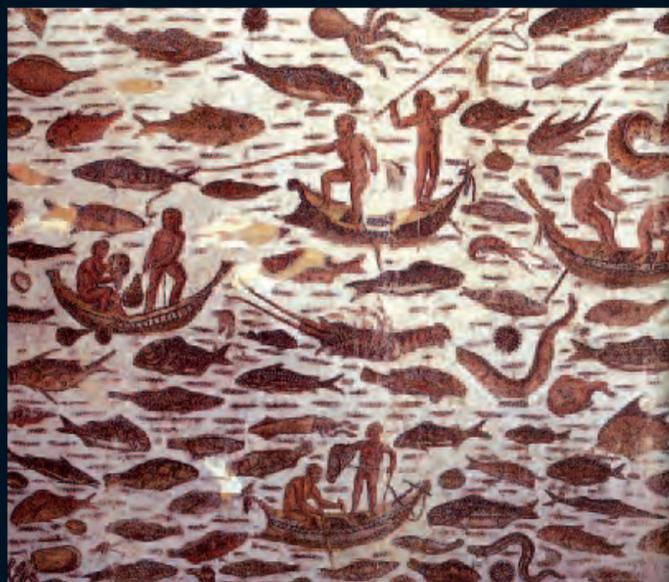
Notes

- 1 Jean Hess, *Question du Maroc, ce qu'on dit, ce qu'on croit, ce qui est vrai, mon Livre jaune, une solution*, Paris, Dujarric, 1903, pp. 5-24, 285-299.
- 2 Voir les pages neuves de N. Cherfaoui & H. Doghmi, *Fulgurances...*, p. 510.
- 3 J. Rouch, « Saïdia, port méditerranéen du Maroc Oriental », *La Géographie: bulletin de la Société de géographie*, novembre, 1933, pp. 48-53.
- 4 A. Mouliéras, *Le Maroc inconnu*, p. 172.
- 5 J. Eyquem, *Les ports de la zone française du Maroc, leur rôle économique*, Alger, p. 475.
- 6 *Ibid.*, p. 475.
- 7 A. Lieussou, *Études sur les ports de l'Algérie*, Paris, impr. de P. Dupont, 1857.
- 8 O. Llabador, *Nemours, port du Maroc Oriental*, p. 5.
- 9 Documents parlementaires, Sénat, Annexe 704, 24 octobre 1932.
- 10 A. Colliez, *Le protectorat au Maroc (1910 à 1930)*, pp. 356 et 625.
- 11 N. Cherfaoui & H. Doghmi, *Fulgurances...*, pp. 507-519.
- 12 N. Cherfaoui, *Résilience, système portuaire du Maroc de la naissance à 2060*, Casablanca, Sciences de l'Ingénieur, 2009, pp. 390-393.
- 13 W. Barentsoen et L. Iansz-Waghenaer, *Atlas Hidrográfico*, 1580-1587.
- 14 « Pueden entrar galeras, aunque hay poco fondo en la boca, dentro hay mucho y capaz para muchas galeras. Es muy seguro puerto », A. Contreras, *Derrotero del Mediterráneo*, Appendice de la *Vida del Capitán Alonso Contreras*, BAE, t. XC, Madrid, 1956, pp. 320-323.
- 15 Cité par N. Cherfaoui, *Résilience...*, pp. 390-393.
- 16 Voir à ce sujet l'excellent travail de J.-B. Vilar, *Mapas, planos et fortificaciones de Marruecos (s. XVI-XX)*, Madrid, ICMA, 1992.
- 17 L. Bayo-Lopez & M. Ferreiro, « El Littoral de Marruecos en el Mediterraneo », *Revista de Geografía comercial*, 1894-1896, p. 34.
- 18 Archivo Histórico Nacional (AHN). Seccion Estado. Leg. 4392.
- 19 N. Cherfaoui, *Résilience...*, pp. 390-393.
- 20 J.-B. Vilar, *Mapas y planos...*, p. 301-302.
- 21 H. Duveyrier, « De Telemsan à Melilla », *Bulletin de la Société de géographie*, 1893, 2^e trim., pp. 185-222.
- 22 *Ibid.*, pp. 208-209.
- 23 H. Duveyrier, « De Telemsan à Melilla », pp. 208-215.
- 24 N. Cherfaoui, *Fulgurances*, p. 489.
- 25 *Ibid.*, p. 489.
- 26 Pour plus de détails sur le projet de Molini, voir N. Cherfaoui & H. Doghmi, *Fulgurances...*, pp. 490-491.
- 27 AAGA, Africa Marruecos. Caja 132; N. Cherfaoui & H. Doghmi, *Résilience...*, p. 392.
- 28 N. Cherfaoui & H. Doghmi, *Résilience...*, p. 393.
- 29 N. Cherfaoui, *Fulgurances*, p. 493.
- 30 E. Marin Ferrer, *Atlas ilustrado de las Guerras de Marruecos (1859-1926)*, Madrid, Susaeta ediciones, 2012, p. 169-173.
- 31 J. Eyquem, *Les ports...*, p. 279.
- 32 N. Cherfaoui, *Fulgurances*, p. 494.
- 33 *Ibid.*, p. 500.
- 34 N. Cherfaoui & H. Doghmi, *Fulgurances*, p. 499-503.
- 35 H. Ramou, « Le Rif : cadre naturel et humain et processus du développement », in *Contributions à l'étude de la région du Rif*, coord. EL. Aboukacem, Rabat, Ircam, 2011, pp. 13-90.
- 36 Voir l'excellente thèse de Abdelilah Oufalah, *Les villes du Maroc méditerranéen au temps du protectorat espagnol: le cas de la ville d'Al-Hoceima*, FLSH Mohammedia, mars 2017.
- 37 J. Eyquem, *Les ports de la zone française du Protectorat français*, Alger, [1933], pp. 276-278.
- 38 A. E. Sayous, *Revue économique internationale*, 1931, juillet, p. 25.
- 39 En 1926, la ville naissante est rebaptisée « Villa Sanjurjo » et ce à l'issue de la visite du roi d'Espagne Alphonse XIII à la ville. Il s'agit au fait du nom du Général responsable du débarquement militaire sur la côte avoisinante.
- 40 N. Cherfaoui & H. Doghmi, *Fulgurances...*, pp. 468-479.
- 41 *Ibid.*, p. 470.
- 42 Pour les détails techniques, se référer aux travaux déjà cités de N. Cherfaoui et de H. Doghmi.
- 43 A. Chaara, « Les aspects de la pêche côtière dans les littoraux du Rif Méditerranéen », *Revue Maroc-Europe*, n° 9, 1996, pp. 91-106.
- 44 Les statistiques sont également fournies par N. Cherfaoui & H. Doghmi, *Fulgurances...*, n° 7, p. 478.



► Pêcheurs au travail.





▲ La pêche, 3,20 x 2,80 m
Hadrumetum, aujourd'hui Sousse,
III^e siècle, Musée de Sousse. (D.R.)

▲ Mosaïque représentant une scène de pêche,
3,80 x 1,30 m, Thugga, aujourd'hui Dougga,
III^e siècle, Musée du Bardo. (D.R.)

▲ Navire à l'ancre, 2,26 x 0,90 m
Hadrumetum, aujourd'hui Sousse,
III^e siècle, Musée du Bardo. (D.R.)



▶ Extrait de *Tuhfat al-albâb*, Ms. 2168. Fol.
30 recto. Source gallica.bnf.fr/BnF.

La pêche traditionnelle : ses formes et ses pratiques

Le littoral du Maroc méditerranéen a de tous temps offert un environnement favorable à la faune maritime qui se trouve aussi variée qu'abondante. Des parages qui continuent à donner aux populations maritimes le pain de tous les jours grâce à l'activité de pêche, dont les traditions se perpétuent et on en retrouve la trace sur les rivages étudiés. En fait, cette industrie n'a jamais cessé d'exister et a joué un rôle prépondérant dans la vie des hommes à côté de la vie des champs, puisqu'elle est associée à d'autres activités déjà fragiles, comme l'agriculture¹.

La pêche s'appuie sur une organisation juridique d'activité et d'arbitrage entre les pêcheurs et les propriétaires d'embarcations. Elle pourvoit à l'alimentation locale, mais fournit aussi aux échanges assez nourris vers l'intérieur².

La pêche sur le littoral méditerranéen dans les accords internationaux

Il semblerait que ces parages poissonneux aient de tous temps fait l'objet de toutes les convoitises et devenu un enjeu d'une vive rivalité entre les différentes puissances européennes dès la fin du XVIII^e siècle. D'abord, les Espagnols qui furent les premiers à marquer une attention assez particulière à cette branche, en cherchant notamment à l'inclure dans les textes des traités signés avec le Maroc, en l'occurrence le premier traité maroco-espagnol de Marrakech, en date du 28 mai 1767. Ce traité servira d'ailleurs de base, à travers la conclusion d'autres articles additionnels, comme pour le traité de Meknès conclu en mars 1799, qui reconnaîtra la liberté de pêche des Canariens et des Espagnols dans les eaux marocaines³. Mais d'après l'historien J.-L. Miège, c'est le traité du 20 décembre 1861, faisant suite au désastre de Tétouan, qui semble plus contraignant. D'après les *Memorias*

comerciales et la *Revista de la Camara de Comercio Española de Tanger* (Revue de la Chambre de Commerce espagnole de Tanger), de 1882 à 1886, 1140 navires espagnols, soit 45,6 navires par an, représentant 27 366 t., et montés par 6977 marins (environ 6 par bateau), auraient opéré dans les eaux marocaines⁴.

À la charnière des XIX^e et XX^e siècles, les projets européens foisonnent, qu'il agisse d'exploiter les ressources halieutiques du littoral marocain, ou d'installer leurs entreprises comme prétexte pour étendre ensuite leur zone d'influence politique et exploiter les ressources du pays. La compétition entre les différents acteurs ne fait qu'aiguiser l'appétit des grandes puissances : la France, la Grande-Bretagne, l'Espagne, la Belgique, l'Italie, l'Allemagne sont toutes dans la course et invitent leurs consuls à envoyer des rapports détaillés sur la pêche marocaine⁵. En 1902, une puissante entreprise de l'Algérie française, Mokta El Hadid, associée à deux autres compagnies, désirent prospecter le Maroc oriental, par l'entremise officieuse du ministre Mohamed El Guebbas, s'efforce d'obtenir « *du gouvernement marocain la concession au droit de pêche dans la sebkha de Puerto Nuevo [Mar chica]*⁶ », avec établissement à terre, d'où il serait possible, dit le ministre français Saint-René Taillandier dans sa lettre en date du 02 mars 1903, d'étendre des investigations minières dans l'intérieur⁷.



Coutumes marinières rifaines

« Il y a parmi les gens du Rif des pêcheurs qualifiés qui naviguent avec leurs barques (Carabas) le long de la côte. Parfois, ils passent les nuits claires de l'été en mer, mais ils ne s'éloignent jamais de la terre plus de vingt milles¹. Certains de ces Maures affichaient leur valeur en se jetant à l'eau de leurs bateaux avec la gumia à la main afin de tuer les requins de la Méditerranée, qui sont visibles au large des Trois Fourches.

Le rifain de la côte se réunit dans des sociétés de pêche commandées par un Raïs ou un patron, et, selon des usages antiques, partagent les bénéfices de leur industrie. Les pratiques de ces pêcheurs, conservés de père en fils, sont extrêmement curieuses. Il y a une coutume marine répandue dans tout le nord du

Maroc, selon laquelle, si les marins Berbères sont confrontés à la tempête, et le bruit des mers et la fureur du vent, craignant le naufrage, ils réunissent des pièces de monnaie ou objet de quelque valeur chez les personnes à bord, enveloppé dans un foulard formant un paquet et jeté dans la mer, en vue de bénéficier de la protection de Sidi Abd El Kader Jilali, pour calmer la tempête et sauver leur vie. »

¹ Le mille marin ou nautique est une unité de mesure de distance utilisée en navigation maritime et il équivaut à 1 852 m.

Eduardo Cortés López, *Capitán de la Marina Mercante y Práctico del Puerto de Meñilla*. Melilla, diciembre 1927.



► Vieux pêcheur, bronze, Volubilis, Direction du patrimoine culturel, ministère de la Culture. Musée de l'Histoire et des Civilisations. Rabat. (d.r.)

La pêche sur le littoral méditerranéen au XVI^e siècle

Al-Hassan al-Wazzân (Léon l'Africain) souligne dans d'autres passages de sa *Description de l'Afrique*, que la pêche était également active sur toute la façade méditerranéenne, comme à Qsar Sghir, et surtout le long du littoral rifain, notamment à Targha, Bâdîs, Targhassa, Jbel Bénî Mansour et Belleche ; il constate que les habitants étaient pêcheurs et marins et construisaient eux-mêmes leurs bateaux et leurs barques de pêche, comme c'est le cas à Bâdîs qui disposait d'un chantier pour la fabrication de frégates, de voiliers et de barques¹. Un peu plus loin,

Al-Hassan al-Wazzân, décrit le village de pêche de Tusgha, où « riches et pauvres, avaient coutume de consommer les sardines accompagnées d'oignons et de pain d'orge, à telle enseigne, écrit-il, que les rues et les murs sentaient le poisson ». Les pêcheurs avaient coutume de conserver l'excédent de sardines pêchées en y mettant du sel et en les vendant dans les montagnes avoisinantes².

¹ *Ibid.*, pp. 252-255.

² *Ibid.*



◀ Bateau appelé sardinal du même type que la felouque, employé en Méditerranée au XVIII^e s., pour pêcher à l'aissaugue, d'après H.-L. Duhamel du Monceau & L. H. de La Marre, *Traité général des pesches...*, Paris, chez Saillant & Nyon, 1769-1782, vol. IV, p. 134. (d.r.)

Les instruments de pêche sur le littoral de l'Oriental

Sur les côtes de l'Oriental, la pêche constitue une richesse à portée de main, la plus facilement réalisable. Cette pêche se manifeste active tout au long du littoral et elle est divisée aussi bien dans ses formes que dans ses techniques. Elle n'est pas une simple ressource de seule subsistance locale puisqu'elle pourvoit le marché local, et fournit aussi aux échanges pour l'intérieur.

Les techniques de la pêche côtière, ses instruments, son poids et son rôle, tel a été l'objectif d'une enquête menée il y a quelques mois auprès de ceux qui vivent sur la côte et avec elle. Elle fournit un remarquable tableau des pêches d'une bonne partie du Maroc méditerranéen : de Saïdia jusqu'à Bâdis. Il s'agit d'apprécier le rythme de l'activité des pêcheurs, tout en relevant des savoir-faire, dont certains fortement traditionnels, et qui mobilisent des acteurs sociaux notables et participent à l'économie vivrière des lieux concernés par cette enquête de terrain. La pêche artisanale, qui s'y développe, est l'apanage d'une flotte de presque un millier de petites et moyennes embarcations souvent à moteurs, dont la plupart non pontées et à faible tonnage. Cette enquête montre également qu'une population de 3 000 hommes tire ses moyens d'existence des côtes qui leur permettent de nourrir leurs familles directement, mais aussi de leur apporter un revenu par la commercialisation avantageuse des produits pêchés, soit localement, soit par l'exportation dans les villages et les villes avoisinantes⁸.

Il est à remarquer aussi que cette pêche artisanale se caractérise par la simplicité des moyens utilisés. Elle est exercée sans véritables ports, grâce à de simples mouillages dans des abris naturels, sur des plages ou des criques entre les rochers ou sur les débouchés des fonds de vallées⁹. Peu de quais et de ports sont aménagés et exploités pour la pêche, sauf à Inouaren, Al Hoceïma, Benî Hsâïn, Benî Ensâr, Râs Kebbâna¹⁰.

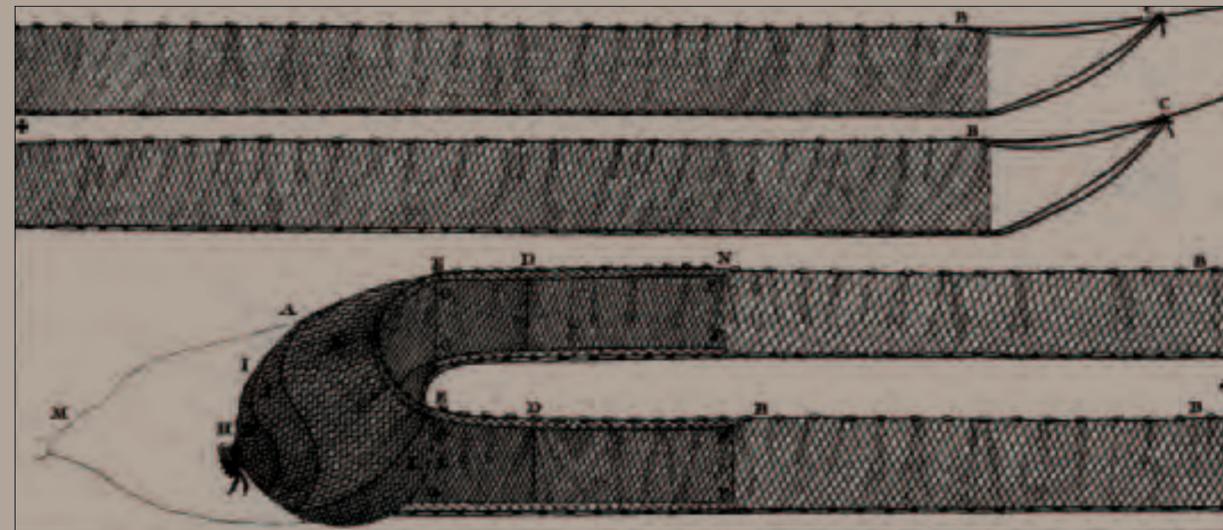


Pêche traditionnelle au XVIII^e siècle

Aissaugue (حيسوك), arab. (Afrique du Nord) [peut-être un empr. au français, à moins qu'il ne s'agisse de l'inverse; le terme français *aissaugue* (var. *aissaugue*, *assaugue*, *eissaugue*, *essaugue*) est considéré comme d'origine provençale (*eissaugo*)] (terme de pêche). Type de filet utilisé par les Maures en Méditerranée au XVIII^e s. pour la pêche des tazzards: «*C'est un filet approchant de la saine, au milieu duquel il y a un sac de filet, ce qui est assez d'usage en Provence. Ainsi ce filet est composé de deux ailes ou bras de filet et d'une manche qui est au milieu. Après avoir fait parcourir au filet une grande enceinte, on le tire à terre pour prendre le poisson*¹».



1. Duhamel du Monceau, *Traité général des pesches*, vol. I, 3^e sect., p. 115; le bateau utilisé par les Maures pour pêcher avec ce filet était nommé *sardinal* (1769-1782, *ibid.*, vol. IV, p. 422).



► Scène de pêche aux tazzards par les Maures, utilisant un filet de type aissaugue, d'après H.-L. Duhamel du Monceau, vol. IV, p. 442. (d.r.)



Port de Râs Kerdâna.

Par ailleurs, c'est la population voisine qui fournit les bras nécessaires à cette activité.

Quant aux moyens mobilisés pour cette petite pêche le long des côtes étudiées, il ressort également que les pêcheurs de Saïdia opèrent au large des eaux situées entre l'embouchure de Moulouya et Sidi Kamel, à la frontière algérienne, grâce au déploiement de 52 felouques (*flûka*, pl. *flâyek*) construites et entretenues au port de Râs Kerdâna, à quelques kilomètres seulement à l'est de Râs El Ma (Cap de l'Eau ou Cabo de Agua), car ils ne disposent pas de port propre. Quant à l'équipage de chaque unité de pêche, il est réduit à deux hommes : un Râïs et un *Bahrî*.

À quelques encablures à l'ouest, on retrouve Râs El Ma ou Râs Kerdâna. Il s'agit d'une région profondément imprégnée par la culture maritime espagnole, puisque les techniques de construction navale et les pratiques de pêche sont le prolongement des structures mises en place pendant la période coloniale.

En l'absence d'un chantier naval digne de ce nom, puisque les équipements portuaires hérités du passé colonial sont

en piteux état, que ce soit la cale sèche ou encore les rails facilitant les opérations de la mise à l'eau, les pêcheurs ont donc aménagé un chantier de fortune, où ils ont recours à des outils assez rudimentaires, aussi bien pour entretenir les barques de pêche (*Tagharabût*, pl. *Ighârûba*) que pour les construire, car la majorité des embarcations sont construites au chantier naval de Benî Ensâr.

Le temps de construction diffère selon la taille des embarcations : il peut durer 45 jours pour la production d'une barque de 4,5 jusqu'à 6 m, 8 mois pour une embarcation moyenne et un an pour les grandes unités.

Les essences de bois utilisées sont d'abord locales, quand il s'agit de cèdre et de pin, *thayda*, pour construire la charpente transversale, c'est-à-dire les membrures, dits *Al-Qrâbas* dans le dialecte de Saïdia, et le bois de l'eucalyptus, reconnu par sa grande résistance à l'eau de mer, pour la construction du bordé *tablâth* ou *fîro*. Quant aux bois importés des pays du Nord, ils interviennent dans la construction de la charpente axiale, autrement dit, la ligne de quille *Al-Kiya*, (الكبة) la pièce maîtresse de la barque.



▲ Chantier naval pour la construction et la réparation des navires. (D.R.)

Toutes les pièces sont réalisées sur mesure, puis assemblées de manière traditionnelle. Les charpentiers emploient des techniques assez anciennes pour conserver au bois sa souplesse et son élasticité, comme le flottage ou le séchage sur un feu doux. Cette dernière technique est en usage dans le chantier de Benî Ensâr.

Pour les rendre parfaitement étanches, on les enduit d'une colle appelée fibra ou le Polyester.

À Mar Chica, les enquêtes de terrain furent menées auprès des pêcheurs de trois sites différents, dont un seulement est légèrement aménagé : à *Marsa* de Sidi 'Arigh (Sidi 'Ali), qui est une sorte de mouillage naturel, abritant 24 barques

montées par une centaine de marins. Les pêcheurs de *Marsa* Terqâ' sont au nombre de 45 et disposent de 22 barques et enfin à *Marsa* Ghasî, dont le quai fut construit au temps du protectorat espagnol, on recense une demi-centaine d'unités, montées par 140 marins.

Dans la Province de Driouch, seul le port de pêche de Sîdî Hsâin fut aménagé au début des années 1980. Il renferme 48 barques et 120 marins pêcheurs. Dans la grande région maritime de Tamsamân, on recense par ailleurs de nombreux sites de concentration de marins, non aménagés, comme c'est le cas de *Marsa Armasth* avec ses 30 barques et 70 marins, le petit *Marsa Ra'zîb (El Azîb)*, qui dispose de quelques barques

mobilisant entre 10 et 20 marins seulement. Un autre mouillage situé plus à l'ouest, du nom de *Marsa Ouled Amghâr* a été relevé. Il s'agit d'un ancien village de pêcheurs qui manque de tout. Il abrite une dizaine de barques et entre 15 et 20 marins. Les mouillages d'Ichniwen, Sidi Driss et Asseqqîf sont également d'anciens villages de pêcheurs qui renferment respectivement, 20 à 25 barques et 60 marins, 26 barques et 64 marins et 3 barques et 7 marins pour le dernier.

Dans la province d'Al Hoccoïma, le port reste évidemment une des structures portuaires les plus importantes de cette côte, dédiées à la pêche, armant plus de 500 bateaux, toutes tailles confondues, qui font travailler 1300 marins.

La côte avoisinante, qui se prolonge jusqu'à Bâdîs, abrite quelques mouillages comme Tiqqît qui mobilisent des moyens très limités (6 barques et 15 marins). Le *Marsa* historique de Bâdîs n'est que l'ombre de lui-même, puisqu'il ne dispose d'aucune structure. Ses marins sont habitués aux misères de leur métier. Ils sont au nombre de 55, opérant à bord d'une vingtaine d'embarcations.

Dans la plupart des rivages, la faune marine se capture de façon artisanale près des côtes et pas assez au large. Parmi les moyens de capture en usage, on relève :

▼
Des bateaux de pêche au port de Benî Ensâr.





(D.R.)



(D.R.)



(D.R.)

Les nasses employées à la pêche des poissons :

Ces nasses sont faites de cerceaux, ou casiers cylindriques (*El Maya* à Saïdia ou *Paransa* à Nador). Le filet est remplacé par des lacis de fer enrobé d'un tuyau, présentant une ouverture ajustée pour interdire la sortie des poissons. Une petite porte est aménagée pour l'appâtage et la récolte des crustacés. L'appât est constitué par des débris de poisson. Les nasses sont immergées à la profondeur appropriée et sont regroupées au fond à l'aide d'une simple corde, lestée au moyen de pierres. Un filin relie cette corde à un flottant, qui sert à marquer l'emplacement des engins. Elles peuvent y rester un mois. La relevée se fait à certaines heures.

Le râteau

Il s'agit de filets traînants dédiés à la pêche aux crustacés. Ils disposent d'une corde pour raccorder les filets au trou, et d'une barre de fer dentelée sous forme d'un râteau pour fixer les filets et draguer les fonds par son propre poids.

Bernassa (البيرنصا)

Il s'agit d'un long filet qu'on ouvre au début, dont l'extrémité est attachée à un filet circulaire qui abrite petits et grands poissons recueillis.

Chebka r'qîqa (filet à mailles fines)

Ils s'en servent pour la pêche à la crevette, les gambas. Ils sont immergés dans les couches superficielles de la mer et sont entraînés par le vent et le courant sans jamais toucher le fond. Les mailles sont étroites. Des flotteurs kortchû, maintiennent à la surface la partie supérieure du filet et permettent de les repérer. Cette technique de pêche s'appelle *kaykaliou* (كَيْكَلِيُو) à Saïdia et *kayhalqou* (كَيْهَلْقُو)

dans la région de Cap de l'Eau. Les mailles sont étroites. Des flotteurs maintiennent à la surface la partie supérieure du filet et permettent de les repérer. Cette activité s'opère la nuit ou entre midi et 16 h. Quant au ramendage des filets de pêche, il se fait sur place par les pêcheurs.*

La pêche au lamparo

Il s'agit d'un terme qui signifie une technique de pêche du poisson bleu qui se pratique de nuit ; la lumière artificielle, suspendue à l'étrave des bateaux, attire les

poissons à la surface et se font prendre au piège avec de petits filets. Le lamparo est aussi le bateau qui porte les lampes. Il semblerait que ce mode de pêche soit d'origine espagnole. Il est assez ancien et remonterait aux années 1940. Il est assez répandu sur la côte méditerranéenne et mobilise des unités de faible tonnage¹¹. Néanmoins, cette technique est sur le déclin à cause de la raréfaction de la ressource.

* Source : Mohamed Al Haouat, 42 ans, pêcheur à Saïdia.



◀ Pêcheurs au lamparo de l'Empire byzantin, du *Codex Skylitzès Matritensis*, BNE, Vitr 26-2.

La pêche à la ligne

Les pêcheurs de Saïdia ont depuis longtemps développé la pêche à la ligne de fond comme à la main. La première sert à exploiter les fonds et à capturer le gros poisson.

La canne est composée d'un bâton en bois plus ou moins fin sur lequel on monte une ligne avec cinq hameçons. Elle est connue sous le nom de *Mechtra* (المشتر). Le pêcheur doit veiller à sa ligne, en vue de saisir au vol le poisson lorsque celui-ci se précipite sur l'hameçon. L'appâtage s'effectue le plus souvent avec des poissons ou des pattes de poulets attachés à l'aide d'un fil élastique. Cet engin facilite la capture du poisson moyen notamment le poulpe.



(D.R.)



(D.R.)

Notes

- 1 Ahmed Chaara, « Les aspects de la pêche côtière dans les littoraux du Rif méditerranéen », *Revue Maroc-Europe*, n° 9, 1996, pp. 92-106.
- 2 Jean-Louis Miège, « Des pêches traditionnelles à la pêche moderne », *Revue Maroc-Europe*, n° 9, 1996, pp. 17-40.
- 3 Sur les accords de pêche, voir l'article de Maria del Mar Holgado Molina & Maria del Sol Ostos Rey, « Los acuerdos de pesca marítima entre España y Marruecos : evolución histórica y perspectivas », *Estudios Agrosociales y Pesqueros*, n° 194, 2002, p. 119.
- 4 Jean-Louis Miège, « Des pêches traditionnelles à la pêche moderne », pp. 17-40.
- 5 *Ibid.*
- 6 *Ibid.*, pp. 44-45.
- 7 *Ibid.*
- 8 Ahmed Chaara, « Les aspects de la pêche côtière », *Revue Maroc-Europe*, n° 9, 1996, pp. 91-106.
- 9 Ahmed Chaara, « Les aspects de la pêche », *Revue Maroc-Europe*, n° 9, 1996, p. 92.
- 10 Najib Cherfaoui & Hamadi Doghmi, *Fulgurances...*, pp. 497-505.
- 11 Ahmed Chaara, « Les aspects... », pp. 98-100.





Village de pêcheurs au Cap des Trois Fourches.

Nouveau port de Nador West Med

Des racines et une vision

Le projet Nador West Med est visionnaire. Certes, il s'inscrit dans la continuité de l'histoire riche et passionnante du littoral méditerranéen, mais il est surtout aujourd'hui un maillon novateur de l'offre portuaire de l'Oriental marocain. Pour l'avenir, c'est une pièce maîtresse de la chaîne logistique du Royaume et de ses échanges extérieurs, destinée à renforcer et accroître les performances nationales à l'échelle planétaire. Nador West Med fait partie de ce grand œuvre royal porteur de profondes mutations dans les dynamiques de développement et de modernisation du pays.

Bénéficiaire de l'expérience cumulée lors du processus de réalisation de son aîné, le port de Tanger Med, la création de Nador West Med cristallise un soin particulier et une démarche novatrice. Véritable modèle d'optimisation, ce port stratégique sera réalisé en tranches complémentaires, chacune parfaitement fonctionnelle et opérationnelle.

Sa structure est creusée en grande partie dans la terre ferme. Les travaux sont colossaux, avec un volume global de terrassement de plus de vingt-deux millions de mètres cubes pour la plateforme du port lui-même, et trente-cinq millions de mètres cubes pour les zones d'aménagement qui lui sont liées. Il permettra, à terme, de mettre en service un ensemble de digues d'une longueur totale de six kilomètres environ et un linéaire de plus de quatre kilomètres de quais, répartis en six structures, avec des tirants d'eau atteignant vingt-deux mètres selon les fonctions qui leurs sont attribuées. Le port entrera en activité en 2021.

Nador West Med est conçu dès l'origine comme un véritable complexe, comportant un système de projets intégrés, notamment un ensemble de zones franches et industrielles de nouvelle génération, de différentes tailles et d'activités





▲ Le port Nador West Med en cours de réalisation, 2017.

Le port est adossé à une zone franche importante, dont la connectivité avec l'arrière-pays, notamment avec les grands projets de la Région, est assurée par des liaisons routières, autoroutières et ferroviaires.

Cette vision a été largement partagée avec les élus et tous les acteurs locaux, avant d'être formalisée par un plan d'aménagement réglementaire, homologué selon les textes en vigueur après de multiples concertations.

Source : Agence de l'Oriental.

diversifiées, sans négliger les activités traditionnelles, d'une grande importance historique et sociale, qui sont symbolisées ici par la construction du nouveau port de pêche de Amjaou. Un réseau multimodal d'infrastructures de communication est prévu : ligne ferroviaire et autoroute viendront compléter le réseau des aéroports de la Région. Le projet a donc fait l'objet d'une vision stratégique ambitieuse concernant toute son aire d'influence directe – un territoire couvrant plusieurs Provinces – afin de maximiser son impact économique, social et humain.

Enfin, comme pour tous les projets gigantesques en cours de réalisation sur le littoral méditerranéen de l'Oriental marocain, un soin particulier est apporté au respect des règles environnementales. De la sorte, le port de Nador West Med s'inscrit pleinement dans le nouveau contexte mondial de respect rigoureux de l'écologie. Cet objectif a

guidé sa conception, mais il a aussi fortement impacté le mode et le processus de sa réalisation. Ainsi, de nouvelles techniques de construction portuaire, à même de mettre en pratique les principes de durabilité et d'économie verte, ont été spécialement élaborées. Un suivi régulier des indicateurs environnementaux est assuré, notamment par des campagnes régulières de prise de mesures environnementales (gaz à effet de serre, qualité des eaux, sédiments, faune et flore...). Toutes les dispositions ont été prises donc pour éviter la dégradation des milieux marin et terrestre.

Répondant aux exigences environnementales les plus élevées et traduisant les principes les plus exigeants et les plus récents de durabilité, le port de Nador West Med constitue un puissant vecteur de développement, non seulement pour la Région de l'Oriental, mais pour le Royaume dans son entier, et sûrement pour le Grand Maghreb demain.

Un port du futur, Nador West Med

Créé *ex-nihilo* au milieu de la frange littorale de Bettoya, une région dont le destin a toujours été intimement lié à la mer, à l'ouest du Cap des Trois-Fourches et à 35 km de la ville de Nador, sur une superficie de plus 3000 ha, non loin du détroit de Gibraltar, et qui voit annuellement le passage de plus de 100 000 navires, est Nador West Med. Ce complexe portuaire stratégique entend drainer une partie de l'activité maritime mondiale, en complémentarité avec celui de Tanger Med.

Quant à la plateforme industrialo-portuaire proprement dite, adossée d'une vaste zone industrielle de dernière génération ouverte aux investisseurs internationaux, et qui sera fonctionnelle en 2021, elle assurera la mise en service d'un ensemble de digues d'une longueur totale de six kilomètres environ et un linéaire de plus de quatre kilomètres des quais, répartis

en six structures, avec des tirants d'eau atteignant vingt-deux mètres selon les fonctions qui leurs seront attribuées (voir *supra*). Elle s'articulera autour de deux pôles principaux : le premier est un grand complexe portuaire en eau profonde, constituée de 7,3 km de quais pour conteneurs, 5 postes d'hydrocarbures et d'un quai dédié au traitement des produits en vrac spécialisés, notamment le charbon. Le second est une plateforme industrielle intégrée¹ qui renforcera à coup sûr l'attractivité et la compétitivité de l'ensemble de la région et qui fera de ce port l'un des complexes portuaires les plus modernes de la Méditerranée.

¹ P. Gras, *Le temps des ports, déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010)*, Paris, Tallandier, 2010, pp. 118-119.

Conclusion

Voilà donc, si l'on veut nous passer l'expression, quelques grands traits de la maritimité de ce rivage, qui a pris conscience relativement tôt de ses potentialités maritimes. Ce travail témoigne ainsi de la vivacité et de l'étonnant dynamisme de la vie de cette façade maritime de l'Oriental. Nous avons vu de près, textes à l'appui et iconographie aidant, que la mer, à des époques bien différentes, illustre une même certitude. Omniprésente dans la vie des hommes, ils ont su tisser avec elle des liens très diversifiés, voire intimes.

Nous avons essayé de retracer, dans le temps long, comment cette région méditerranéenne a su exploiter à souhait les avantages que lui offrait son environnement géographique assez particulier à la croisée des principales lignes maritimes mondiales pour développer sa propre culture de la mer. Certes, cette dernière avait longtemps offert un caractère infernal et a constitué une frontière de peur où, à peine effleurée dans l'Antiquité, elle est devenue par la suite un élément essentiel pour les dynasties régnantes et ce, que ce soit sur le plan commercial, politique ou encore militaire. Nous avons ainsi pu suivre de près l'évolution, depuis les temps les plus anciens jusqu'à nos jours, des rapports des Marocains à la mer Méditerranée. L'accent a été mis sur les côtes orientales, les derniers rivages peu étudiés du Maroc, qui sont loin d'être homogènes, puisqu'ils sont constitués de plusieurs provinces historiques, très différenciées, l'une de l'autre, mais qui se complètent et sont finalement étroitement imbriquées à la vie méditerranéenne. Les sources et les études mises à profit attestent sans ambages que la vie économique de ce littoral était fortement liée à la mer. Un rapport intime qui a définitivement façonné l'univers particulier

de ces mondes vivants et de leurs mutations, certes lentes, que ce soit au niveau des ressources patrimoniales spécifiques (patrimoines fortifiés, outils, pratiques de pêche, mots de mer) ou historiques, à savoir les hauts faits d'armes. De Bâdis à Tawûnt, nous avons pu explorer et faire connaître la vie profonde des populations vivant sur/et de cette bande côtière, qui abrite une culture maritime plurielle, imprégnée d'un héritage hispanique, français et levantin et d'en déchiffrer ainsi peu ou prou l'histoire, en nous amenant à découvrir comment cette population côtière de l'Oriental a vu la mer, comment elle l'a sentie, vécue et finalement aimée.

Aujourd'hui encore, les nouvelles réponses qui émergent en vue de poursuivre le processus de désenclavement du nord du Maroc et de sa « maritimisation », avec la construction de nouveaux ports ouverts aux mouvements du monde, confirmant ainsi ce rapport positif à la mer. Des projets qui constitueront incontestablement une véritable ouverture sur la Méditerranée, puisqu'ils répondent aux exigences d'une économie ouverte sur le monde, tout en restant à l'écoute des équilibres environnementaux, en vue de mieux renforcer l'attractivité économique et touristique de cette région et créer de la richesse autour d'eux, dans une perspective de partage nécessaire. Cependant, en raison de la richesse de cette vie littorale : une histoire foisonnante, une identité maritime plurielle, une redécouverte de l'intérêt patrimonial maritime et fluvial..., ces projets doivent se démarquer et dépasser la préservation de la mémoire et des lieux pour ouvrir cet espace à de nouveaux usages. *In fine*, construire une image attractive de ce littoral tout en lui donnant une nouvelle vie porteuse de sens et d'avenir.

Postface

L'Oriental et la Méditerranée

*Hier, au cœur du monde connu
Demain, sur la « route de la soie » ?*

Méditerranée a son étymologie latine et elle est parlante : au milieu des terres ! Cette Mer ne prend tout son sens, n'assume son histoire et son présent que si l'on considère ceux qui la bordent. Ils sont vingt-trois pays riverains aujourd'hui et près de cinq cents millions d'habitants les peuplent ! D'une langue à l'autre, ce sera aussi Mer blanche, ou Mer romaine. Une façon comme une autre de rappeler que cette Mer... est une mère : celle de nos civilisations !

Toutes eurent la volonté de conquérir ce grand lac ouvert sur l'Océan, de rêver à de nouvelles et lointaines frontières... Elles y parvinrent parfois et les perdirent finalement presque toujours. La sagesse de notre siècle est bien d'avoir installé in fine une réalité pour ainsi dire apaisée, le choix d'une communauté de destin des nations riveraines, après tant de vains affrontements. Et si quelques-uns perdurent, ils semblent surtout augurer désormais l'invention de nouveaux universels, un réflexe purement méditerranéen ! À l'horizon se dévoile déjà les contours d'un nouveau monde largement nourri des leçons de notre histoire partagée.

À lire le présent ouvrage, c'est bien la première conclusion à retenir.

Au Nord, la mer borde notre Région ; nos terroirs nourriciers en sont la chair ; entre les deux, la côte, comme une peau, protège et discipline les échanges. Ses ports en sont les pores. Par eux transitent tous les partages. Par eux transpirent nos richesses et d'eux nous recevons celles des autres ainsi que les ressources halieutiques qui de tous temps, et encore aujourd'hui, ont contribué à notre gastronomie.

C'est que le Maroc méditerranéen n'a jamais cessé de respirer par ses côtes. Les premiers occupants *Homo Sapiens* en firent déjà un large usage, s'imposant parfois de longues marches pour venir, par exemple, collecter de précieux coquillages, avant de repartir occuper le toujours fécond arrière-pays. Mouvement perpétuel ! De la terre à la mer et vice versa, depuis toujours l'un a donné à l'autre son sens et réciproquement... De tous temps, cette mer et cette terre ont façonné des modes de vie qui rassurent, libèrent et protègent.

Et s'il nous faut dresser un deuxième constat, c'est bien celui de cette interdépendance, confirmée par l'Histoire, liée à cette autre volonté toujours présente de s'affirmer, à cette soif incessante de découvrir de nouveaux horizons. Alors il est difficile de comprendre l'Oriental méditerranéen sans lui associer l'hinterland régional, mais impossible aussi de concevoir l'avenir de ce dernier sans envisager les immenses promesses de son littoral.

Étrange mer, presque fermée, qui s'ouvre précisément ici, devant l'Oriental, en un couloir de quelques kilomètres qui supporte l'un des trafics les plus denses au monde. Comme le Maroc, plusieurs pays riverains investissent

massivement dans leurs infrastructures, car tout laisse à penser que l'avenir amplifiera encore ces flux maritimes. Rendre toute sa force au Maroc méditerranéen avec Tanger Med fut un choix de règne visionnaire. Son formidable succès prépare le nôtre et bien d'autres encore...

La Méditerranée fut toujours une mer intercontinentale, entre Afrique et Europe. Elle s'apprête à devenir bien davantage encore, une mer américaine et asiatique... tant les mutations du littoral méditerranéen marocain ouvrent d'horizons nouveaux.

Les grands projets balnéaires et surtout le formidable complexe Nador West Med, déjà en cours de réalisation, appellent la dimension mondiale qu'attend tout un continent, à commencer par le Maghreb dans son entier.

De ces faits émerge une troisième conclusion qui représente à nos yeux une espérance profonde, l'ardente promesse de notre prospérité régionale. Du Paléolithique à nos jours, l'arrière-pays régional de nos côtes n'a cessé de s'étendre, de façonner un espace impliqué dans l'activité et les bienfaits de cette mer gorgée d'Histoire. Progressivement, sa profondeur est passée de quelques kilomètres, à des dizaines, des centaines, et désormais des milliers de kilomètres qui régiront progressivement nos échanges, créateurs de richesses et d'emplois nouveaux. Ces espaces inédits nous imposent d'inventer de nouveaux voisinages, de construire aussi un nouveau modèle de développement... un changement de paradigme.

Déjà la politique internationale du Royaume affirme pleinement la volonté et la profondeur africaine du Maroc. Elle se prépare désormais à répondre au formidable enjeu venu de Chine, apparemment si lointain mais pourtant déjà si actuel, la « nouvelle route de la soie », qui pourrait un jour ceinturer le globe et voir notre pays devenir progressivement un aboutissement maghrébin de cet immense flux économique.

Car où le faire aboutir, sinon là où sont présentes des infrastructures nouvelles, multimodales modernes, performantes, autoroutières, ferroviaires, aériennes, maritimes ? Oui, nos ports et la logistique qui les accompagne sont les jalons de cette stratégie planétaire.

Où l'amarrer, sinon aussi là où des ressources humaines les plus appropriées sont déjà disponibles et seront renforcées par les mesures sur l'éducation et la formation annoncées dans le Discours royal du 20 août 2018, prémisses d'une nouvelle et profonde « Révolution du Roi et du peuple » ?

La mer Méditerranée, mère des civilisations, continuera ainsi son œuvre civilisationnelle, de nouvelle façon, au rythme du nouveau monde. Ainsi, la longue histoire de « L'Oriental et la Méditerranée » ne semble pas prête de s'arrêter. Désormais, elle se pense et se projette au-delà des frontières. Elle va se vivre elle aussi à l'échelle du monde. L'Oriental marocain, comme l'y invitait déjà le Discours royal du 18 mars 2003, ambitionne d'y prendre sa part.

Mohamed Mbarki

Bibliographie

Ahmyane (Mohamed), *Ar-Rif wa Al bahr Al-Abyad al Mutawassit (1830-1926)*, Rabat, CCME, 2018.

Aït Amara (Ouiza), « Les Numides et les Maures possédaient-ils leurs une flotte de guerre ? », *Aquila Legionis*, 10, 2008, pp. 7-21.

Arnaud (Pascal), *Les routes de la navigation antique, Itinéraires en Méditerranée*, Paris, Éditions errance, 2005.

Ayache (Germain), « Société rifaine et pouvoir central au Maroc (1850-1920) », in Études d’Histoire marocaine, Rabat, SMER, 1983, pp. 199-227.

Boussouf (Abdellah), *Imârat Nokûr fî sahil er-Rif*, Casablanca, Croisée des Chemins, 2018.

Braudel (Fernand), « Les Espagnols et l’Afrique du Nord de 1492 à 1577 », *Revue Africaine*, vol. 69, 1928, pp. 184-233, 351-410.

Braudel (Fernand), *La Méditerranée et le Monde Méditerranéen à l’époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1966.

Cherfaoui (Najib) & Doghmi (Hamadi), *Fulgurances. Ports du Maroc des origines à 2020*, Casablanca, Sciences de l’Ingénieur, 2005.

Cintas (Pierre), *Contribution à l’étude de l’expansion carthaginoise au Maroc*, Paris, Publications de l’Institut des Hautes Etudes marocaines, t. 56, 1954.

Decret (François), *Carthage ou l’empire de la mer*, Paris, éditions du Seuil, coll. « Points / Histoire », 1977.

Dziubinski (Andrzej), « L’armée et la flotte de guerre marocaines à l’époque des sultans de la dynastie saadienne », *Hespéris-Tamuda*, vol. XIII, fasc. unique, 1972, p. 61-94.

El Figuigui (Hassan), *La résistance à la présence ibérique dans présides du nord du Maroc (1415-1575)*, (en arabe), Rabat, 2012.

El Merini (Abdelhak), *L’armée marocaine à travers l’histoire*, (en arabe), Rabat, Éd. Nachr Al Maarifa, 2000.

El Yazami (Driss) & Siraj (Ahmed), *Rif : les traces de l’histoire : actes du colloque Patrimoine culturel du Rif : quelle muséographie ?* Casablanca, Croisée des Chemins, 2012.

Garcia-Arenal (Mercedes) & Bunes (Miguel Angel de), *Los Españoles en El Norte de África*, siglos XV-XVIII, ed. Madrid, Mapfre, 1992.

Gozalbes Cravioto (Enrique), « Los puertos en el Marruecos Antiguo », *Hespéris-Tamuda*, Vol. XLIX, 2014, pp. 13-33.

Martín Corrales (Eloy), « La política antiportuaria española en el litoral norteafricano, siglos XVI-XIX », *Hespéris*, Vol. XLIX, 2014, pp. 35-46.

Martín Corrales (Eloy), *Comercio de Cataluña con el Mediterráneo musulmán (siglos XVI-XVIII). El comercio con los «*enemigos de la fe*»*, Ediciones Bellaterra, Barcelona, 2001.

Maziane (Leila), « Le Maroc et l’Espagne au temps des premiers sultans alaouites : le cas des présides », in *la Résistance marocaine a travers l’histoire ou le Maroc des résistances*, Rabat, IRCAM, 2005, pp. 199-206.

Maziane (Leila), « Le Rif maritime et littoral dans les archives et les bibliothèques espagnoles », in *Rif : les traces de l’histoire : actes du colloque Patrimoine culturel du Rif : quelle muséographie ?* Casablanca, Croisée des Chemins, 2012, pp. 80-87.

Miège (Jean-Louis), *Le Maroc et l’Europe : 1830-1894*, Rabat, Ed. la Porte, 1989.

Oufalah (Abdelilah), *Madinat Al-Hoceïma, mina Taassis ilâ Al Istiqlal (1925-1956)*, Rabat, CCME, 2019.

Ounia (Mohamed), *Les boqqouia : contribution à l’étude de l’histoire du Rif précolonial, 1860-1912*, thèse de doctorat soutenue à l’université Aix-Marseille 1, 1994.

Picard (Christophe), *La mer des Califes. Une histoire de la Méditerranée musulmane*, Paris, éd. du Seuil, coll. L’Univers historique, 2015.

Picard (Christophe), *La mer et les Musulmans d’Occident au Moyen Age (VIII^e-XIII^e)*, Paris, PUF, Coll. Islamiques, 1997.

Rougé (Jean), *La marine dans l’Antiquité*, Paris, PUF, 1975.

Tahiri (Ahmed), *Imârat Banî Sâlih fî bilâd Nekûr*, Casablanca, An-Najah Al-Jadida, 1998.

Taïbi (Abderrahman), *Le Rif précolonial : les tribus littorales du Rif moyen (1860-1912)*, (en arabe), Al Hoceïma, Tifraz, 2008.

Vilar (Juan Bautista), *Mapas, planos et fortificaciones de Marruecos (s. XVI-XX)*, Madrid, ICMA, 1992.

Abréviations

- AAE : Archives des Affaires Etrangères (CARAN)
ACA : Archivo de la Corona de Aragón (Barcelone)
AGA : Archivo General de la Administración (Alcalá de Henares)
AGS : Archivo General de Simancas
AHMM : Archivo Histórico Nacional (Madrid)
AHMM : Archivo Histórico Militar (Madrid)
AN : Archives Nationales (Paris)
BNM : Biblioteca Nacional (Madrid)
BNF : Bibliothèque Nationale de France
MNM : Museo Naval de Madrid
MPD : Mapas, Planos y Dibujos (Simancas)
SIHM : Sources Inédites de l'Histoire du Maroc



