

Le système portuaire du Nord du Maroc au 17 et 18 siècles

Abdelilah DEHANI

Université Mohamed V- Rabat

Le rôle de la mer dans l'histoire du Maroc n'est toujours pas connu. La recherche touchant ce domaine étant récente, les études élaborées jusque-là restent très rares. Et si Salé a bénéficié de quelques thèses, les autres ports surtout ceux du Nord du Maroc, n'ont toujours pas été l'objet d'études pouvant élucider leurs activités, la société maritime qui y était établie, et même ses relations avec les autres ports, aussi bien du Maroc que des autres pays.

Dans ce contexte, nous proposons d'examiner la situation des ports du Nord du Maroc, essentiellement Tétouan et Tanger à la lumière des questions méthodologiques parues récemment, et qui abordent les points essentiels d'un système portuaire tels le rôle de l'état, les fonctions du port, son arrière-pays et son avant-pays, sans négliger le contexte extérieur¹.

1/ Le Rôle de l'Etat.

Nous savons qu'en Europe, le rôle de l'Etat était déterminant dans l'évolution des ports, par les mesures décisives qu'il a prises.

Au Maroc, nous pouvons avancer que le Maghzen a pris des décisions concernant les ports et les marins, mais ces décisions de par leur nature et leur exécution posent problème.

Le sultan Moulay Ismail qui a régné entre 1672 et 1727, à donner un coup fatal aux activités maritimes –dit-on souvent- en contrôlant les opérations maritimes. En effet, c'est lui qui armait la plupart des navires, qui d'ailleurs ne dépassent pas une dizaine. C'est à lui également qu'on devait payer les taxes. Enfin, c'est à lui que devaient être remis tous les captifs contre une petite somme d'argent.

Il en résulte que les marins, ne profitant plus à leur compte des opérations qu'ils menaient, ont fini par perdre toute envie de reprendre la mer.

Malgré sa politique visant à récupérer toutes les villes prises par les européens, il s'intéressait peu de l'évolution des ports. On doit noter l'absence d'une politique visant à favoriser l'évolution des ports (Tanger, Maamora et Larache). La nomination de Ali ben Abdellah, jusque-là² Bacha de Tétouan et gouverneur des Algarves, en poste de

ministre chargé de toutes les affaires maritimes, n'est qu'un autre point qui mérite des explications. L'homme connaissait peu les affaires maritimes bien qu'il ait eu des intérêts commerciaux en Europe, surtout à Gibraltar. On peut lire dans le dahir de nomination :

« Nous portons à votre connaissance que nous avons nommé le caïd Ali ben Abdellah ministre chargé de toutes les affaires maritimes. Nous lui avons cédé tous vos captifs. C'est lui qui va vous contacter pour traiter avec vous toutes les questions qui vous concernent. »³

Notons que Moulay Ismaïl avait dans sa cour des hommes plus expérimentés sur les affaires maritimes que le Bacha de Tétouan, dont Abdellah ben Aïcha n'est qu'un exemple. Peut-être le sultân ne voyait pas de différence entre les affaires maritimes et les autres fonctions, puisque le dernier mot, c'est-à-dire la décision finale et décisive lui revient ?.

Moulay Ismaïl connaissait peu des affaires maritimes. Il vivait à Meknès confiant à des caïds la mission de lui fournir les informations dont il avait besoin. Presque un siècle plus tard, Sidi Mohammed ben Abdellah allait accuser les envoyés européens d'avoir trompé son père Moulay Abdellah, et son grand père Moulay Ismaïl qui ne connaissaient rien des affaires maritimes⁴.

De sa part, le sultan Sidi Mohammed a pris plusieurs mesures liées à la mer :

-Il a promulgué des dahirs en faveur des marins.

-Il a ordonné qu'il n'y ait plus d'esclaves dans son royaume.

-Il a essayé non seulement de se doter de matériel naval pour sa flotte, mais aspirait même à attirer des marins expérimentés d'Europe en leur offrant des sommes alléchantes, comme le montre sa lettre à son gouverneur su Tanger :

« Nous ordonnons à notre caïd Mohamed ben Abdelmalek de rassembler tous les consuls établis à Tanger pour les informer que notre marine perd chaque année plusieurs bâtiments ; et que si une nation voulait avoir plus de faveur dans notre cour, elle doit nous envoyer des pilotes pour nos navires... Nos marins seront sous leurs ordres pour les assister... Nous proposons à ces pilotes une somme une fois et demie plus grande que celle de leur nation... Nous tenons à les informer également que nous projetons les envoyer en Inde et en Amérique⁵.

-Il a ordonné aux gouverneurs des places maritimes d'apprendre aux gens le travail sur mer. Le texte d'Ibn Zidane est dans ce sens significatif :

« Le Sultan a ordonné aux tribus Ait Atta de lui envoyer 600 hommes. Il a également mandé qu'on lui envoie 400 des abids de Tafilelt pour leur apprendre à travailler sur mer »⁶.

-Il a procédé à la construction de deux villes côtières : Essaouira et Fedala (Actuelle Mohammedia à quelques kilomètres au Nord de Casablanca).

Pourtant, les mesures prises par le sultan n'avaient pas d'impact réel sur la situation des ports. Non seulement les européens refusaient de lui fournir ce dont il avait besoin, mais surtout les hommes de la mer qu'il voulait former fuyaient vers les montagnes. Cela nous amène à soulever le deuxième facteur.

2/ Les marocains et la mer

Soulevé souvent, la relation des marocains avec la mer mérite d'être examinée. Des explications ont été présentées pour expliquer cette relation, et répondre à la question : Pourquoi les marocains portaient peu d'intérêt à la mer ?

-Un point de vue se réfère à la tradition. C'est que les marocains ne voyaient venir de la mer que du mal. Les événements qui avaient marqué le début de l'ère moderne c'est à dire les invasions des côtes marocaines par les Ibériques, viennent confirmer ce point de vue.

-Une autre explication s'appuie sur des versets coraniques et des hadiths du prophète qui insistent sur les dangers de la mer.

-Une troisième explication tient au fait que les marocains sont plus attirés par l'intérieur qui leur offre tout ce dont ils ont besoin. Kaddouri à donner de plus amples détails sur ce point⁷.

Outre cette mentalité générale qui refuse le travail sur mer, les élites -si on ose parler d'élites – n'arrivaient jamais à former un groupe homogène capable de forcer le makhzen à favoriser le développement des ports.

Pour le Nord du Maroc, aussi bien Ali ben Abdellah que son fils Ahmed et leurs proches monopolisaient presque toutes les activités économiques. John Windus qui a accompagné l'ambassadeur anglais Charles Stewart au Maroc en 1721 nous présente l'un d'eux comme suit :

« Le Bacha est le maître absolu de sa région, il agit comme un roi qui confisque tout ce qu'il lui plait (maisons, terres, chevaux..). C'est pour cela que toute personne ayant réussi à ramasser de l'argent, tâche de la cacher. Sinon le Bacha procède à le torturer et le priver de sa fortune »⁸.

Cette « élite » menait une vie très aisée. Elle avait de jolies maisons, avait sous les ordres des gens armés et prêts à exécuter ce qu'on leur demanda. Elle partait de temps en temps faire des tournées de chasse, elle boit même du vin en cachette. Mais c'est une élite qui est restée liée à l'intérieur et n'avait pas le souci des ports, de leurs activités ou de leur évolution en général.

Vivaient à Tétouan et à côté de cette élite, des andalous, des juifs et des chrétiens dont le nombre était limité.

A Tanger, sous l'occupation anglaise, Joseph de Léon trace une image d'un port très actif, avec une population hétérogène (Musulmans, chrétiens, protestants, chrétiens catholiques, juifs..) mais qui cohabitent en harmonie. Le port disposait d'infrastructures qui facilitent l'accueil des navires. La position géographique du port de Tanger lui assure des ressources très importantes, vu le nombre très élevé des navires qu'il recevait⁹.

Mais après sa récupération par les marocains en 1684, la population chrétienne ou la plupart- a quitté la ville, le port a perdu une grande partie de son infrastructure. Les anglais avaient démoli presque toutes les constructions du port avant de s'embarquer¹⁰. Il n'a repris son activité que quelques décennies plus tard. En résumé, le Maroc n'a pas disposé d'une élite ayant la mer comme horizon.

3/ L'arrière-pays.

Selon les descriptions du XVII et XVIII siècle, les régions liées à Tétouan et Tanger abondaient en produits agricoles (oranges, olives, moutons, vaches, poulets...). On peut lire dans l'une d'entre elle :

« Les terres par où nous sommes passés (entre Tétouan et Meknès) sont très fertiles. Les grains abondent ainsi que les viandes. Il y a également une grande quantité d'olives. Et cela, malgré le fait qu'une grande partie des terres n'est pas exploitée »¹¹.

Ce sont les mêmes remarques qu'avaient fait avant lui les ambassadeurs du XVII et du début du XVIII siècle. Deux problèmes restent tout de même un obstacle à ce facteur. Le premier est lié aux moyens de transport. Le moyen le plus utilisée étant les chevaux, et le

terrain difficile à traverser. Les quantités de produits transportées à Tétouan et Tanger étaient donc limitées. Le deuxième a trait à l'esprit qui régnait au Maroc durant le 17^{ème} et le 18^{ème} siècle, et même avant, et quelque temps après, et qui consiste à cultiver la terre selon les besoins c'est à dire que seul le souci de subsistance prédomine. Dans sa réponse à un ambassadeur européen qui voyait mal la non exploitation d'aussi vastes terres, le bacha de Tétouan répond :

« Nous avons une grande quantité de grains qui peut nous suffire au moins pendant 100 ans. Le sultan n'a pas besoin d'ordonner l'exploitation de ces terres »¹².

En général, nous pouvons dire que les ports du Nord disposaient d'un arrière-pays riche, mais avec des difficultés énormes de transport.

4/ L'avant-pays ou the foreland.

Les ports du Nord marocain étaient liés à la mer, aux autres ports du Sud de l'Espagne, à Gibraltar, Marseille et Malte. Des va-et-vient entre Tanger d'une part, Tarifa y Gibraltar de l'autre, étaient fréquents et même quotidiens. Tétouan était liée principalement à Gibraltar et l'Est espagnol (Barcelone). En effet, Tanger fournit à l'Andalousie une quantité importante de ses besoins en nourriture (vaches, moutons, poules, grains, fruits, légumes...) ; autant de produits que les documents citent souvent. Des commerçants de Tarifa étaient très connus à Tanger tels Fernando Arias, Antonio Roman et Diego Fuentes¹³. De même, des navires venaient de Gibraltar chercher de l'alimentation, comme le montre les documents classés au fonds des archives des affaires étrangères à Paris. Les conflits européens ne font que renforcer cette situation. Les navires marocains, très sollicités par les espagnols pour contourner l'embargo imposé par les anglais à la fin du XVIII siècle, allaient souvent à Barcelone, Malaga et autres ports espagnols¹⁴.

Comme on a pu le constater, l'avant-pays des ports du Nord était limité géographiquement, mais c'est un espace vital ou le mouvement des navires était très grand.

5/ le facteur extérieur.

Les positions prises par les responsables européens vis-à-vis du Maroc ont contribué à pousser une grande partie de la population marocaine loin de la mer.

1° les razzias que menaient souvent les marins de l'autre rive, ont obligé les gens à fuir la côte. [Nous pouvons tout simplement nous référer à l'étude intéressante du Prof Eloy Martin Carrales » Les répercussions].

2° Les responsables européens n'étaient pas favorables au développement de la force navale du Maroc. Les uns s'opposaient fermement à lui fournir du matériel naval, les autres refusaient de réparer ses navires, ou bien, s'ils acceptaient de le faire, ils demandaient de grandes sommes d'argent. De plus les réparations faites laissent beaucoup à désirer.

3° A plusieurs reprises, les pays européens attaquaient les ports marocains pour brûler et détruire les navires marocains. Si l'expédition française de 1765 contre Larache avait échoué et a tourné même au désastre, d'autres, comme celle menée par les espagnols, avaient bien réussi.

Fonctions des ports : De la Course à la Diplomatie.

Au 17^{ème} siècle et au début du 18^{ème}, Tétouan a changé de fonction. Point actif de la course, elle se convertit à l'époque de Moulay Ismail et encore sous le règne de sidi Mohammed ben Abdellah , avec Tanger, à des points de contacts diplomatiques importants. Les ambassadeurs français qui se dirigeaient vers Meknès, prenaient souvent la route qui relie Tétouan à la capitale de Moulay Ismail. St Olon qui a visité le Maroc en 1693 pour négocier la libération des captifs, débarqua dans ce port avant d'être reçu par le Bacha Ali ben Abdallah sur la route entre Tétouan et Meknès. Charles Stewart, l'ambassadeur anglais qui a réussi en 1721 à obtenir la ratification d'un traité globale qui a régi les relations anglo-marocaines pendant plus d'un siècle, descendit à Tétouan où il avait de longues discussions avec le Bacha Ahmed ben Ali qui a succédé à son père à la tête du province des Algarves.

Tanger, quant à lui, a cessé d'être loin de l'intérêt du Sultan. En plus de son rôle déjà cité, c'est-à-dire d'être un espace d'un négoce qui touche Gibraltar et l'Andalousie, le port de Tanger a joué un rôle stratégique dans le conflit anglo-espagnol sur le rocher de Gibraltar. En effet, les documents de l'époque mettent en évidence une action politique active de la part des belligérants auprès du Sultan pour s'assurer son ralliement ou au moins sa neutralité¹⁵. Le sultan finit par prendre parti en faveur de l'Espagne, prétextant dans une lettre

adressée à Mohammed ben Abdel Malek, son gouverneur sur Tanger que : « Le pays (Maroc) a souffert d'une disette si aiguë qu'il ne peut pas autoriser la sortie des produits agricoles »¹⁶.

Non seulement le Maroc a mis le port de Tanger à la disposition des espagnols, mais il a aussi mis fin au négoce avec Gibraltar. Au lieu de se voir bénéficier de la position stratégique de Tanger, le Maroc s'est vu infligé de lourdes pertes, surtout que cela a coïncidé avec des saisons de sécheresse et de disette.

Nous voyons également passer par Tanger le docteur William Lemprière qui nous a donné une image de cette ville en 1790, ou encore des voyageurs comme Jean Potoki, des espions tel Ali Bey El Abassi (Domingo Badia y Leblich) au début du XIX siècle.

Nous pouvons conclure en disant qu'il y avait un certain ordre entre les ports du Nord du Maroc, soit entre elles (Tétouan et Tanger) ou avec leur arrière-pays et avant-pays, et il existait même des fonctions pour ces ports (course, diplomatie, commerce...). Pourtant, ce « **système portuaire** » mérite de plus amples recherches pour connaître son fonctionnement.

Index :

¹ Voir essentiellement l'étude méthodologique de A. Guimera Ravina et D. Romero-puertos y sistemas portuarios (siglos XVI- XX), Actas del coloquio Internacional « El sistema portuario español » Madrid, 1996.

²

³ Archives nationales de Lahaye, Serie 1.01.08 N° 12 594.36 Année 1695.

⁴ Rogers : Les relations Anglo-marocaines jusqu'à 1900. trad. Arabe par y.l.RIZK, p 142.

⁵ Archives nationales de Lahaye, Etats Généraux, série 1.01.04 n° 6987 / AHN, Estado, leg. 4319.

⁶ Ibn Zidane (A)- Ithaf (en arabe), T.3, 2^{ème} ed., Casablanca, 1990, p 262.

⁷ Abdemajid Kaddouri, Le Maroc et l'Europe. Le problème du dépassement, Centre Culturel Arabe, 2000 , pp 337- 361.

⁸ Windus (J) – A journey to Mequinez. Trad. Arabe, p42.

⁹ Chantal de Laveronne, Tanger sous l'occupation anglaise d'après une description anonyme de 1674. Limoges, 1974.

¹⁰ Moulay Ismail avait protesté auprès des anglais lors de la destruction du port, arguant que ces infrastructures, auraient servi les intérêts des deux pays et qu'il était prêt à les indemniser s'ils avaient gardé les constructions.

¹¹ Windus (J) – A journey to Mequinez (trad. Arabe), Meknés, 1993, p70.

¹² Windus (j)- A journey... op.cit, p19.

¹³ Voir l'étude qu'a consacrée Carlos Posac Mon au commerce entre Tanger et Tarifa.

Carlos Posac Mon, « Las relaciones comerciales entre Tanger y Tarifa en el periodo 1766-1768 » in **Cuadernos de la Biblioteca española de Tetouan**, n° 12, 1975, pp33-54.

¹⁴ Eloy Martin Corrales, « La flotte marocaine et le commerce de cabotage espagnol (1797 – 1808) in **Maroc-Europe**, n°2, 1991, pp 71-80.

¹⁵ Nous pouvons lire dans un numéro de la **Gaceta de Madrid** du 3 mars 1779 que le sultan du Maroc a reçu une lettre des responsables anglais lui demandant l'autorisation de prendre des produits agricoles.

¹⁶ Archivo Historico Nacional, Estado, Legajo 4314.