



**Leila Maziane.- *L'Oriental et la Méditerranée. Au-delà des frontières* (Casablanca: La Croisée des chemins, 2019), 293 p.**

Après avoir publié, en 2008, *Salé et ses corsaires*, Leila Maziane prolonge son travail en s'intéressant au versant méditerranéen du Maroc et à la question récurrente du rapport qu'entretiennent les Marocains à la mer. À la manière des artisans, elle revient aux textes, publiés, mais surtout aux archives inédites, aux sources de nature iconographique pour saisir au plus près l'intensité de la vie maritime de cette frange littorale dans les temps longs, voire très longs, de l'Antiquité jusqu'à nos jours.

Faudrait-il souligner l'importance de la position du Maroc au cœur des mondes maritimes et l'omniprésence de la mer dans la vie des hommes? Une présence en deux temps qui fait émerger tantôt des activités pacifiques, comme c'est le cas du commerce, de la navigation et de la pêche, tantôt des activités teintées de violence maritime, qui se déploie sous toutes ses formes, de la guerre de course à la piraterie et aux razzias maritimes, en passant par les expéditions navales, mais dont le poids dans l'économie, précise-t-elle reste fluctuant selon les périodes.

Les quatre parties qui forment le corps de l'ouvrage portent sur: "Le littoral méditerranéen de l'Oriental aux temps des Ancien" (3 chapitres); "Le Maroc méditerranéen médiéval, un espace définitivement tourné vers la mer" (4 chapitres); "Le littoral méditerranéen à l'époque moderne: les temps difficiles" (7 chapitres) et "Culture maritime à l'époque contemporaine, un nouvel élan portuaire" (5 chapitres). Sous cette forme, l'histoire maritime du l'Oriental dans son sens le plus large suit le découpage chronologique, combiné à une approche thématique. Les 50 cartes et portulans sont les bienvenus. Le sont aussi les plans, les gravures et les photos et surtout les encadrés qui donnent de la fraîcheur à cet ouvrage richement illustré.

Dans la première partie, l'auteure explique, textes à l'appui, comment le Maroc a su exploiter, depuis la haute antiquité, sa position maritime pour engager des échanges nourris avec le monde méditerranéen; ce qui donna naissance à un chapelet de petits mouillages disséminés le long de la côte méditerranéenne (Rusadir, Ad Sex Insulas, Bosenkor, Parientina, etc.) qui entretenaient des relations commerciales avec leurs correspondants situés à

l'Est, mais surtout au sud de la Péninsule ibérique (Gades, Hispalis, Carteia et Malaca, etc.). Ils deviennent rapidement des lieux actifs sur le plan commercial, notamment pour les ressources maritimes et minières, confortant ainsi les liens de part et d'autres du détroit de Gibraltar. Les auteurs romains et grecs offrent, d'ailleurs, une description détaillée de cette interminable côte marocaine, dont la vie maritime connaît son apogée sur le plan des échanges et sur le plan du savoir-faire maritime et technique, avec l'augmentation du tonnage des navires.

La seconde partie s'attache aux rapports positifs à la mer à l'époque médiévale, avec la création d'un espace définitivement tourné vers la mer. Désormais, la "Manche méditerranéenne," comme l'a écrit Ibn Khaldûn, est "un lac musulman où les chrétiens ne pouvaient même pas y faire flotter une planche." C'est l'"Amorce de temps nouveaux pour les ports de cette façade." En s'appuyant sur les textes arabes et sur les travaux antérieurs, Leila Maziane consacre l'essentiel de son développement à la vitalité de la marine musulmane. L'aménagement des espaces côtiers dans l'Occident Musulman, mais aussi l'intensification des créations portuaires et la présence de mouillages (Bâdis, al Mazemma, Melila, Ghissasa, Tafekhanit, Tabhirit, etc.), procurant l'eau et le havre, dévoilent, désormais, un monde prospère, renforcé par les échanges maritimes entre les deux rives du détroit et leurs connexions avec leurs hinterlands respectifs. Mais, les actions de marine s'organisent également sur le plan militaire dès le IX<sup>e</sup> siècle, par le biais d'expéditions maritimes, notamment contre les Baléares, grâce à l'implication d'une main d'œuvre maritime hautement qualifiée. Des flottes considérables sont construites, au temps des Almoravides et des Almohades, dans les arsenaux des ports, comme Ceuta, qui monopolisera pour longtemps presque tous les embarquements militaires vers Al-Andalus du XI<sup>e</sup> siècle au début du XIII<sup>e</sup> siècle. Il est aussi question du renforcement du système défensif de certains ports comme Bâdis par le sultan Al-Nâsir. Nombreux sont les ports qui participent aux flux des échanges réguliers de marchandises, de savoir-faire et de main-d'œuvre qualifiée entre le littoral rifain et Al-Andalus. Cette mobilité à caractère marin renforce l'essor urbain de la côte et consolide une ouverture sans précédent sur le bassin occidental de la Méditerranée; une vitalité souvent accompagnée d'un renouvellement de la population par des migrations majoritairement andalouses, surtout lorsqu'il s'agit de Melila et Bâdis.

Dans cette partie, l'accent a donc été mis sur cet espace commercial commun qui a favorisé l'intensification des liens économique entre les ports

de ce “Ghadir,” que certains spécialistes qualifient d’ “unité fonctionnelle,” ouverte sur le monde méditerranéen.

Néanmoins, cette parenthèse prospère prendra fin dès le XV<sup>e</sup> siècle avec la conquête espagnole des ports de la façade méditerranéenne du Maroc, mettant ainsi fin à cette connexion millénaire avec les ports andalous. Pis encore, les places portuaires du littoral rifain vont “s’évanouir” les unes après les autres devant l’impitoyable avancée chrétienne (Melila, Ghissassa et Bâdis en deux temps), et toute l’intensité commerciale avec Fès retombera progressivement sur la façade atlantique et son grand port, Salé-le-Neuf, promu, désormais, comme nouveau débouché du Royaume de Fès.

Ce sont ces différents thèmes qui font l’objet d’une analyse fine et richement documentée de la troisième partie, intitulée, non sans raison “les temps difficiles,” qui convertiront des ports prospères à des bagnes à ciel ouvert. Cependant, l’auteure relève un certain retour de la vie, en composant avec l’ “Infidèle,” à travers l’ “entrepreneuriat de la violence” et surtout grâce au développement de ce que l’historien espagnol Eloy Martin Corrales appelle le “commerce silencieux” et qui fournit une longue liste de bateaux assurant le trafic entre les deux rives. Car, en dépit d’une conjoncture géopolitique délicate, associée à des difficultés territoriales relatives aux présides, le commerce se développe. En fait, les échanges n’avaient jamais cessé et les activités de cabotage et de la contrebande se poursuivent de plus belle jusqu’au XIX<sup>e</sup> siècle, à mesure que le Maroc s’ouvre au commerce européen, notamment aux produits de la contrebande. Un trafic appelé à s’amplifier à la suite de la conversion des présides, de simples garnisons en entrepôts commerciaux en 1906. De leurs côtés, les marocains font de plus en plus appel à des marchandises devenues nécessaires et des habitudes nouvelles, poursuit l’auteure, s’imposent en ville comme à la campagne.

L’autre aspect touchant l’animation de cette frange maritime est le projet de mise en place d’un centre d’affaires commerciales à *Marsat Al-Mûjahidîn*, l’ancien port d’Al-Mazemma, en arrière des îlots d’Al-Hoceima (voir couverture). La “Compagnie commerciale des Albouzèmes” voit alors le jour en 1664, grâce à l’enthousiasme de deux commerçants provençaux, les frères Fréjus qui ont essayé d’organiser le trafic avec le Maroc de Mawlāy Er-Rachid, en gagnant sa façade méditerranéenne. L’historienne s’arrête longuement sur cet épisode très fouillé, grâce au dépouillement des archives françaises. Rien n’est laissé au hasard, les correspondances, les statuts de la compagnie, l’écrit viatique rédigé par le commerçant lui-même, Roland Fréjus; bref, moult sources sont mobilisées pour rendre cet épisode passionnant et infiniment plus parlant.

S'en suit l'épineux épisode des présides sis sur le littoral, en tant qu'objet de négociation entre le Maroc et l'Espagne, où il est question d'obtenir l'autorisation d'agrandir ces *fronteras* et de bénéficier de droit de pêche dans les eaux marocaines. Il est aussi question de l'occupation tardive des îles Chafarines (le 6 janvier 1848), par l'Espagne, pour qui ces territoires devenaient de plus en plus stratégiques, à l'heure de l'entrée en force de la France en Algérie dès 1830, et surtout après la débâcle d'Isly. Les nouvelles fonctions de cet archipel, tantôt faisant office de baignade pour les opposants cubains, tantôt asile pour les anglais de Gibraltar fuyant l'épidémie de la fièvre jaune, sont longuement analysées, archives et coupures de presse à l'appui. Il en était de même pour Cap de l'eau et Mar Chica.

Le chapitre suivant est dédié aux fameux pirates rifains longtemps redoutés par les bateaux européens au XIX<sup>e</sup> siècle et il se nourrit largement des archives espagnoles. L'accent est porté sur les moyens matériels mobilisés, avec des ressources et une flottille adaptée aux besoins de cette activité à haut risque. Ensuite, l'auteure s'arrête sur le caractère d'appoint de cette activité dans l'économie locale et sur les tactiques et les stratagèmes déployés par ces marins, en relatant certains hauts faits d'armes. Plus encore, la spécialiste s'en donne à cœur joie à dévoiler les noms et les visages de ces marins de haut vol, dénichés dans les bibliothèques et archives madrilènes.

Après avoir donné un précieux aperçu du destin de trois ports de l'Orient au début du XX<sup>e</sup> siècle, que sont: Saïdia, Port-Say et Nemours, convertis en débouchés maritimes pour toute la région, l'auteure nous restitue, dans la dernière partie, la culture maritime de cette zone méditerranéenne à l'époque contemporaine. Certes, celle-ci vit un nouvel élan portuaire, avec les projets de Mar Chica et de ses ports, même si celui d'Al-Hoceima a atteint ses limites et il est en quête de nouveaux horizons.

L'avant dernier chapitre, fondé en partie sur des témoignages oraux et sur les résultats d'enquêtes sur le terrain, est consacré à la pêche traditionnelle, qui n'a, d'ailleurs, jamais cessé d'exister et a de tous temps joué un rôle prépondérant dans la vie des hommes de ce littoral, à côté de la vie des champs. L'auteure insiste en passant sur leur condition de vie qui, malgré les progrès techniques, imposent un travail difficile. Il est aussi question des formes de cette activité, de ses techniques et de ses pratiques.

Cette partie s'achève sur l'étude du nouveau port de Nador West Med. Il s'agit d'un important complexe portuaire sorti de terre au milieu de la franche littorale de Bettoya, une région hautement maritime. Un projet appelé à renforcer l'attractivité de l'ensemble de la région et créer, à terme, de la

richesse autour de lui, tout en restant ouvert aux mouvements du monde, confirmant ainsi ce rapport positif à la mer.

Tout cela pour souligner que l'historienne marocaine signe ici un ouvrage méthodique et de bon goût, qui actualise nos connaissances sur un terrain peu labouré, dans lequel elle a exploré, au fil de 293 pages, l'étonnant dynamisme de cette bande côtière du Maroc Méditerranéen, dont le destin a toujours été intimement lié à la mer. L'ouvrage de Leila Maziane joint ainsi les derniers travaux sur la région, en souhaitant que les jeunes chercheurs marocains prennent bientôt le relais.

**Miguel Suárez Bosa**  
Université de Las Palmas  
de Gran Canaria