



Mohamed Ahmyane.- *Ar-Rīf waal-baħr al-Abyaḍ al-Mutawassiṭ (1830-1926)* (Rabat: Publications du CCME, 2018), 687p.

محمد أحميان.- الريف والبحر الأبيض المتوسط (1926-1830) (الرباط: منشورات مجلس الجالية المغربية بالخارج، 2018)، 686 ص.

Issu d'une thèse de doctorat en histoire (Fès, 2015), l'ouvrage de Mohamed Ahmyane, préfacé par l'historien Mimoun Aziza et publié par les soins du Conseil de la Communauté Marocaine à l'Etranger (CCME), approfondit un aspect négligé du rapport des marocains à la

mer à l'époque contemporaine et apporte des réponses claires, en s'attelant au cas du littoral rifain, à travers trois composantes majeures: la guerre de course, le commerce maritime et la contrebande entre 1830 et 1926. Pour ce faire, il adopte un plan classique qu'il décline en trois parties, structurant le livre, en sus d'un chapitre introductif. Le volume (626 pages de texte) s'accompagne d'une riche bibliographie bien présentée (en 46 pages) et des index. Il est richement illustré de photos, cartes, tableaux statistiques et des graphiques soigneusement confectionnés.

Dès l'introduction, l'auteur annonce ses choix méthodologiques à la croisée du quantitatif et du qualitatif, associant microhistoire et prosopographie pour mettre en relief l'histoire de cette interminable frange maritime du Maroc Méditerranéen, qui depuis le Moyen Age a su, bon gré mal gré, se frayer des chemins commerciaux renouvelés. Les circuits mis en place mènent d'abord à la Péninsule ibérique, mais pas seulement! Se basant sur les sources arabes médiévales, l'auteur examine de près l'élargissement progressif des horizons commerciaux des marchands rifains qui n'hésitent pas à faire ponctuellement irruption dans le bassin oriental de la Méditerranée.

Certes, ce travail est ambitieux car même si le *terminus ad quem* est annoncé dès le début, il n'empêche que l'auteur ne se donne pas de limite dans le temps. Sa démarche consiste à mettre en évidence, dans le temps long et sous divers angles, la complexité du processus de maritimisation du littoral rifain au cours de la période contemporaine; une difficulté associée essentiellement à l'incrustation d'un nouveau/ancien venu: l'Espagne. Désormais, les difficultés seront bien réelles, que ce soit sur le plan des échanges commerciaux ou des frontières, et les perspectives d'avenir resteront longtemps assez floues.

L'auteur en restitue les péripéties, en combinant des recherches de première main dans les fonds d'archives du Maroc et de l'Espagne et la synthèse de travaux menés par d'autres chercheurs (G. Ayache; J.-L. Miège; K. Ben Srhir; M. Ounia; A. Taïbi etc.).

D'entrée de jeu, l'auteur consacre la première partie, intitulée: "la course sur le littoral rifain (1830-1926)" à définir, non sans mérite, les concepts fondamentaux liés à la violence sur mer et sur lesquels s'appuie l'analyse proposée. Sont successivement passés en revue la course, la piraterie et le jihad maritime. Les éléments favorables au développement de cette activité à haut risque, les moyens matériels et humains mis en œuvre, les représentations ainsi que les relations complexes avec les différentes puissances européennes opérant sur place et avec le Makhzen sont ainsi pris à bras le corps par l'auteur et permettent de mieux comprendre la montée spectaculaire de l'"entreprenariat de la violence" au XIX^e siècle sur les côtes rifaines.

Dans la seconde partie, Ahmyane essaie de cerner l'activité commerciale de ce littoral qui constituait, à côté de la course, un autre secteur clé de l'économie de la région, mettant en branle des réseaux financiers locaux et internationaux à partir du port de Tétouan et, ensuite, à partir de Melilla et des autres présides en relation avec *l'hinterland*. Les montagnes rifaines remplissant ainsi la fonction de *gateway* d'un arrière-pays peu riche, en lui enlevant tout ce qu'il est susceptible d'exporter (œufs, laine, amendes, cire, etc.), et distribuant ce qu'elles sont capables d'importer (sucre, huile, cotonnades, pétrole, etc.). Ainsi, le cabotage occupera et pour longtemps une place de choix dans l'économie maritime de la région. Cette activité multiséculaire se renforce à partir de certains ports de la façade méditerranéenne, comme Tétouan (Martil) vers les tribus littorales (Mtioua, Beni Boufrah, Baqioua, Beni Ouriaghel, Temsaman, Beni Said, Gal'ia, etc.), et ce jusqu'à la frontière algérienne avec une moyenne annuelle de 300 voyages. Le trafic commercial, notamment, d'armes et de munitions de guerre s'intensifiait sur le littoral rifain; il serait 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, contribuant fortement à ce qui fut appelé l'"anarchie marocaine," prétexte à l'établissement du protectorat.

Le grand problème de la contrebande est l'objet de la dernière partie, où l'auteur se livre à une analyse minutieuse et bien argumentée d'une activité discrète, difficile à saisir et encore moins à évaluer; celle que l'historien espagnol Eloy Martin Corrales appelle, non sans raison, "le commerce silencieux." L'auteur apporte ainsi de nombreux détails sur l'extension de ce

phénomène, qui a longtemps constitué un soutien majeur à l'activité maritime normale. Il est aussi question de son contexte et des raisons de la conversion des côtes rifaines en une plateforme de choix pour les contrebandiers au XIX^e et au début du XX^e siècle. Il étudie son mode de fonctionnement, ses voies, ses circuits d'approvisionnement et ses rythmes, ainsi que sur le rôle joué par les intermédiaires et les trafiquants qui se livraient à ce genre de trafic, qu'ils soient autochtones, européens ou juifs.

Moult renseignements permettent ainsi d'appréhender les multiples connexions qui se tissent entre les différents mouillages du littoral rifain et les ports de Tétouan et de Tanger, les présides espagnols et, surtout, à travers un réseau assez dense et dynamique, étroitement lié à d'autres places portuaires méditerranéennes, comme c'est le cas de Gibraltar, Oran et Nemours dans l'ouest algérien, sans oublier les ports andalous (Malaga, Algésiras et Cadix). Les produits, objets de cette activité à risques et son impact sur l'économie locale, sont également examinés par l'auteur. Un autre aspect est abordé longuement par Ahmyane; il s'agit de l'attitude du Makhzen face à l'extension du "trabando" et les efforts consentis pour mettre fin au développement de ce trafic à travers, notamment, un resserrement du contrôle maritime. Néanmoins, il ne semble pas que ces différentes mesures aient ralenti sa cadence et encore moins à freiner le zèle des trafiquants. Le Makhzen, en plein effritement, demeurerait impuissant à leur opposer une répression durable et efficace.

L'auteur aborde, enfin, la question de l'acculturation, qui, certes, fut progressive et de longue durée, de l'interconnexion et les transformations d'ordre culturel qui ont découlé, qu'il s'agisse des nouvelles habitudes de consommation acquises en vivant au contact de la population espagnole et les modes de vie, les formes et les expressions culturelles, le plurilinguisme ou la cohabitation ou transformation religieuse.

En définitive, une belle étude d'économie maritime du Maroc méditerranéen à l'époque contemporaine, qui présente de grandes qualités et apparaît à un moment où surgissent de nombreuses interrogations sur le rapport des Marocains à la mer; un travail solide et abondamment documenté qui lève le voile sur un pan entier de l'histoire maritime du Maroc et restera une source de renseignements indispensable pour les chercheurs.

Leila Maziane

Université Hassan II/Casablanca