

Le chébec **Symbole de la marine marocaine à l'époque moderne**

Jamal-Eddine Borki
École Royale Navale, Casablanca

Introduction: Le chébec est le premier grand voilier marocain qui a marqué l'histoire navale marocaine des XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles. Il a sillonné les rivages du Maghreb, dès le début du XVI^{ème} siècle, pour déborder ce grand lac vers l'Atlantique marocain au commencement du XVII^{ème}. Grâce à ce voilier, le Maroc est resté présent dans les eaux internationales malgré l'occupation d'une grande partie de ses façades maritimes par les Ibériques et les Anglais. Vu ses performances, il était destiné aux opérations de haute mer. Pendant deux siècles, les raïs des chébecs traversaient la Méditerranée jusqu'à Malte et l'Atlantique jusqu'à Terre Neuve. La preuve, l'Europe méditerranéenne n'a pas hésité à le recopier à cause de ses grandes qualités nautiques. En fait, ils voulaient contrer les combattants Maghrébins en adoptant le même prototype.

L'intervention du chébec et des autres navires de son espèce (tartane, brigantin pinque...) signifie pour le Maroc "la reprise en mer d'une activité interrompue depuis plus de deux siècles".¹ Le déclin des États maghrébins et l'ascension des États européens a permis à ces derniers d'interdire aux Maghrébins l'accès à la mer. Le pays se trouvait, ainsi, paralysé sur les plans économique et politique.

Ainsi, les chébecs et leurs coéquipiers vont remettre en cause les desseins des États chrétiens. C'est la raison pour laquelle nous nous proposons dans ce texte de démontrer le rôle stratégique joué par ce bâtiment de petite taille, mais hautement dissuasif dans la pérennisation des activités corsaires du côté maghrébin jusqu'au milieu du XIX^{ème} siècle

I. Les origines lointaines du chébec

Le chébec est un navire maghrébin. Dès le début du XVI^{ème} siècle, il aurait fait ses preuves en Méditerranée en tant qu'embarcation dédiée exclusivement à la pêche. Le mot chébec signifie, en arabe, filet: **choubak** ou **chabak**. A en croire le linguiste espagnol José Lechundi, les Maghrébins, notamment les Marocains, l'aurait utilisé pour la pêche au filet.² Il évoluait

1. Mohammed Zniber, "Les corsaires de Salé," in *Mémorial du Maroc*, vol. III, 256-267 (Rabat: Nord organisation, 1982).

2. José Lechundi, *Vocabulario español-arabigo del dialecto de Marruecos (Espagnol)* (Tanger: Imprenta de la Misión Catolico-Española, 1892), 447, (Réédité en 1999).

plutôt à la rame (30 à 40 rames). Au fil du temps, ce petit navire de pêche va se métamorphoser pour devenir un véritable bateau de guerre (un voilier).

Au cours du XVI^{ème} siècle, le chébec va subir de nombreuses transformations grâce aux marins turcs d'Alger et aux renégats qui contribuèrent largement au perfectionnement de la course maghrébine.³ Ils se seraient inspirés d'autres modèles de l'époque comme la felouque, le brigantin ou encore la galère pour concevoir un navire de guerre distingué: le fameux chébec. Dans le même ordre d'idées, l'historien italien Salvatore Bono ajoute que: "Brigantins et chébecs étaient les embarcations à voile les plus caractéristiques de l'activité corsaire, dérivés des galères et des galiotes..."⁴ L'apport des Arabes s'est matérialisé par les voiles triangulaires et la finesse de la coque. Abdelaziz Benabdellah atteste que "l'influence des navires arabes s'est reportée sur le chébec, notamment du ghanya⁵ par une longue poupe tronquée en porte-à-faux et par toute la forme de sa coque"⁶. L'artillerie a pris de l'ampleur grâce aux apports techniques des Turcs et des Européens. Ces changements ont été obligatoires car les navires européens ne cessaient de s'améliorer surtout au niveau de l'artillerie. Il fallait, donc, bien incorporer les canons au détriment des espaces jusqu'alors dédiés aux avirons, tout en maintenant l'usage de quelques-uns en cas de nécessité ou durant les périodes d'accalmie. La coque a pris plus de largeur. Le chevalier français Isaac de Razilly, qui effectua cinq voyages au Maroc, va même jusqu'à le qualifier⁷ de "Quintessence de la Mer".⁸ Ce type de navire fit d'abord ses preuves, en tant que navire de guerre, dans les Régences d'Alger et de Tunis dès le milieu du XVI^{ème} siècle avant de franchir le détroit de Gibraltar au début du XVII^{ème} siècle pour s'imposer dans l'Atlantique marocain. En introduisant ce bâtiment dans l'espace maritime océanique, le *jihād* maritime marocain va prendre une allure singulière.

II. Les caractéristiques techniques du chébec

D'après le captif français, Germain Mouëtte, le chébec fut construit dans le chantier naval de Rabat situé au pied de la tour Hassan, où "on fait les

3. Leila Maziane, *Salé et ses corsaires (1666-1727). Un port de course marocain au XVII^{ème} siècle* (Caen: Presses Universitaires de Caen, 2007), 123.

4. Salvatore Bono, *Les corsaires en Méditerranée*, trad. Ahmed Somaï (Rabat: Édition La Porte, 1998), 99.

5. C'était une petite embarcation à voiles de 70 à 200 tonneaux, à deux mâts et à la poupe analogue à celle du chebec.

6. Abdelaziz Benabdellah, *Le millénaire de la flotte marocaine* (Rabat: Éditeur Amal Ould Sidi Belkacem Azeroual, 2007), 42.

7. Chevalier Isaac de Razilly (1587-1636), Amiral de la Marine Française entre 1611 et 1636. Nommé Chef d'escadre de Bretagne en 1623 (époque de Richelieu).

8. Guy Martinet, "Le Chebec," *Maroc Yachting* 21 (mai) (1994): 8.

navires et on les y mène hiverner”.⁹ Ce chantier naval (*dār ṣinā'a*) est devenu opérationnel au début du XVII^{ème} siècle. A cette époque, “un maître célèbre grenadin, Al Dogaili, avait formé à l’embouchure du Bou Regreg des experts en construction navale”.¹⁰ Il paraît que c’est ce réfugié grenadin qui aurait donné un nouvel élan à la célèbre course salétine.¹¹ Les premiers chébecs furent lancés à partir de ce chantier naval. Les maîtres d’œuvre se procuraient le bois de chêne-liège de la forêt de la Mamora. Ils employèrent aussi le bois de cèdre et de sapin du Moyen-Atlas. D’ailleurs, dès son apparition, “Les Slaouis et les Rbatis avaient accordé leur attention à ce type de navire”.¹²



Figure 1: Le chébec marocain
(Source: Fédération Royale Marocaine de Voile - Rabat)

9. Germain Mouëtte, *Relation de la captivité du Sr Mouëtte dans les royaumes de Fez et de Maroc* 1683, 13, cité par Louis Brunot, *La Mer dans les traditions et les industries indigènes à abat et Salé* (Paris: Édition Ernest Leroux, 1922), 166.

10. Martinet, “Le chébec,” 10.

11. Louis Massignon, *Le Maroc dans les premières années du XVI^{ème} siècle; tableau géographique d’après Léon l’Africain* (Alger: Typ André Jourdan, 1906), 160. Coll. Mémoire de la Société Historique Algérienne.

12. Jaafar ben Ahmed Al-Nāsiri, *Salā wa Ribāt al-Fatḥ Oustoulahoumā wa qarṣanatahoumā Aljihādīyya* tome VI (Rabat: Publications de l’Académie du Royaume, Série Histoire du Maroc, 2006), 16 (Traduction personnelle de l’arabe au français).

Le chébec naviguait à la voile et à l'aviron. Techniquement, il fut pourvu d'une étrave élancée et d'une proue terminée par un large éperon pointu en forme d'espadon. La poupe était surmontée d'une plate-forme extérieure, faite d'un plancher compris entre deux ailes prolongeant le bastingage et souvent entourée d'une galerie. La mâture comprenait trois mâts: à l'avant, le mât de trinquet, à calcet, très incliné sur l'avant; au milieu le grand mât également à calcet; le mât arrière, placé tout près du gouvernail, portait parfois une petite hune surmontée d'un mâtereau. "La voilure classique du chébec se composait de trois voiles triangulaires sur antennes".¹³ A Rabat, les charpentiers adoptèrent la voile arabe, vue sa manipulation plutôt facile. Son faible tirant d'eau (2,7 mètres) lui permet d'aborder facilement les rivages et pénétrer dans les estuaires sans peine malgré la présence de la barre placée juste à la passe d'entrée du port. La prédominance de la voile sur les rames explique le succès du chébec. Lorsque la propulsion à voile est devenue prépondérante, le nombre des avirons est tombé au tiers. C'est une mutation bien établie et bien remarquée par les Européens.

Ses qualités techniques ont démontré leur valeur au moment de changement imprévu du vent. Il s'agit d'un navire qui remontait bien au vent et pouvait louvoyer. Sa longueur variait de 25 à 35 mètres (sa largeur représente le quart ou le tiers de sa longueur). Le nombre de bouches de feu dépendait de la taille du navire: de 4 à 24 canons. Son tonnage ne dépassait pas 200 tonneaux.¹⁴ Il peut naviguer avec une vitesse de 16 nœuds par bon vent.¹⁵ La maistrance est constituée d'un capitaine, un pilote, un calfat, un nocher (manœuvre des voiles), un charpentier, un maître canonier, un chirurgien et un écrivain. Quant à l'équipage, il comptait de 60 à 200 hommes (à culotte rouge et cape blanche), armés de fusils, de pistolets et de mousquets. La particularité de ce coureur de mer réside dans sa rapidité, sa maniabilité et son endurance.¹⁶ Sa petite taille ne l'empêche pas de porter de gros canons. Ce qui lui permet de tenir tête à des galions ibériques de grande taille (800 à 1000 tonneaux).

Les instruments de navigation étaient bien employés: l'astrolabe, le compas, les cartes, la longue-vue, le loch, le sablier etc. L'astrolabe, une invention arabe, était bien manié par les marins marocains. C'est un instrument essentiel pour bien se situer en pleine mer en se servant des astres. Il faut préciser que les raïs et leurs équipages dépassaient les 1000 km (Nord-ouest de l'Espagne), parfois 3000 km (Islande) et même plus de 4000 km

13. Roger Coindreau, *Les corsaires de Salé* (Casablanca: La Croisée des Chemins, réédition 1993), 100-101.

14. Ibid., 97-108.

15. Un nœud mesure 1,852 kilomètre.

16. Sur les prouesses techniques du chébec au temps de la course salétine, voir Maziane, *Salé et ses corsaires*, 129-131.

(Terre-Neuve, Canada). Cela signifie que les allers et retours des combattants se situaient entre 3000 et 8000 km de distance. Ce sont des vaisseaux, comme le chébec, qui ont permis aux raïs marocains de prendre les grands larges. Sa vitesse améliorée (30 km/heure) l'a rendu indispensable pour réaliser de tels exploits. Toutes ces qualités techniques l'ont propulsé pour être utilisé dans les combats de hauts-fonds. En plus de ses prouesses techniques, il faut bien reconnaître qu'il détenait une silhouette très fine qui lui donnait une certaine élégance. Donc, sa notoriété, il la doit à la finesse de sa forme et à ses qualités techniques.

La vallée du Bou Regreg a reçu d'autres navires légers bien adaptés au *jihad* maritime que le chébec: la tartane (en arabe *taridha*), le brigantin, la polacre et la pinque. La tartane et le brigantin sont des navires de petite taille, légers, maniables évoluant dans les parages côtiers les plus proches. Les pinques et les polacres ont été fortement employés vu leur performance. Il s'agit de trois mâts de type méditerranéen, découlant du chébec. "La poupe très haute, était prolongée par deux ailes supportant une plate-forme légère en planches ou caillebotis. L'avant, très pointu, rappelait celui des tartanes: il était composé de long bec, avec des traverses formant échelle, à l'extrémité duquel était frappé le plan d'amure de trinquet. De formes assez ronflées, polacres et pinques étaient plus lourds et moins rapides que les chébecs".¹⁷ Mais, ils répondaient parfaitement aux exigences du métier de la petite guerre sur mer. Ce sont des bâtiments à fond plat, jaugeant 200 tonneaux (en moyenne), pouvant porter 20 canons et un équipage de 200 hommes.¹⁸

III. Le chébec et le *jihad* maritime

A. Le *jihad* maritime

A la suite du décès du sultan Ahmed al Mansūr, en 1603, le Maroc a connu une des périodes les plus instables de son histoire. Cette situation de crise profita aux Espagnols qui poursuivirent leurs reconquêtes des ports atlantiques du Maroc avec la cession de Larache en 1610 et la prise de La Mamora en 1614. Le *Jihad* va prendre alors deux formes: une continentale et l'autre maritime. Pour libérer les ports occupés, les Marocains lancèrent des attaques ciblées ou instaurèrent des blocus contre Sebta, Tanger, Asilah, Larache, La Mamora, Mazagan, etc. Le *jihad* maritime visait la perturbation des routes maritimes des ennemis du Maroc. Les Ibériques l'ont fait contre le Maroc à travers l'occupation de ses ports et la destruction de ses navires de commerce. Lucette Valensi le confirme à sa manière: ces écumeurs des mers n'ont pas de marine marchande. Les chrétiens la leur interdisent; ils empêchent tout développement d'une flotte de commerce ou d'un commerce

17. Coindreau, *Les corsaires*, 101.

18. *Ibid.*, 103.

direct des musulmans en terre chrétienne”.¹⁹ Le *jihad* maritime a été amorcé, donc, par les combattants marocains dans ce cadre. Rabat et Salé, non occupées, constituèrent une des plaques tournantes de combats sur mer.²⁰

Le chébec fait son apparition dans le port de Rabat-Salé vers 1617.²¹ Il va s’insérer rapidement dans l’espace estuarien de Rabat-Salé et exceller dans le *jihad* maritime vu ses performances inégalées. Les bateaux de commerce européens, surtout espagnols et portugais, vont subir les foudres de ce pygmée de la mer. Leurs vaisseaux marchands, lents et lourdement chargés, ne peuvent rivaliser avec un navire bien armé, rapide, manœuvrable et muni d’une compagnie d’abordage composée de combattants, armés jusqu’aux dents et résolu à toutes les audaces. Il est capable de frapper fort, vite et disparaître. Et pour le rendre encore plus performant, les contremaîtres de Rabat adoptèrent la voile arabe. Cette voile “pouvait se carguer par le bas. Les marins pouvaient plus facilement atteindre de petites cordes (les garcettes), enrouler la voile par le bas et réduire la surface de la toile”.²² Les actions secrètes dans les chantiers de Rabat se matérialisent aussi par le maintien de la coque, toujours, en bon état par son nettoyage régulier. Même le calfatage des chébecs n’échappe pas à la règle. Ces dispositifs pratiques garantirent aux chébecs de Rabat toute leur vigueur et une nette suprématie au combat et même durant les changements de vents imprévus. Mais, leur légèreté les rendaient, parfois, très vulnérable devant des navires bien armés. Une bordée qui atteint son but peut le mutiler. D’ailleurs, il n’est pas conçu pour mener des batailles navales rangées.

Les chébecs marocains abordaient les galions ibériques aux larges des côtes atlantiques, en provenance d’Amérique ou d’Extrême-Orient. Des marchandises de haute valeur marchandes (or, argent d’Amérique, épices de l’Asie Centrale) étaient transportées par ces vaisseaux de 1000 tonneaux vers Cadix et Lisbonne. Généralement, les navires marchands qui quittaient Cadix, longeaient les côtes atlantiques marocaines avant d’atteindre les îles Canaries. Ensuite, ils traversaient l’Atlantique vers l’Amérique grâce aux vents alizés. Ils retournaient chargés de métaux précieux vers leur destination de départ (Cadix), emportés par le courant du *Gulf Stream*. Habituellement, les flottes ibériques d’Amérique et d’Extrême-Orient se retrouvaient dans les parages des îles Canaries. Il s’agissait de 200 navires de hauts bords qui sillonnaient annuellement les routes maritimes les plus célèbres.

19. Lucette Valensi, *Le Maghreb avant la prise d’Alger, 1790-1830* (Paris: Flammarion, 1969), 62.

20. La seconde base était symbolisée par le port de Tétouan-Martil.

21. Pour le trinitaire Français Pierre Dan, les Maghrébins ne s’en servaient pas avant 1650.

22. Martinet, “Le chebec,” 16.

À cette époque, plus de 300 000 “Morisques”²³ furent expulsés d’Espagne. Ces derniers sont “des descendants des musulmans d’Espagne, convertis au christianisme [par force]....Tour à tour malmenés, endoctrinés, favorisés, redoutés toujours, ils seront finalement chassés au cours des grandes expulsions des années 1609-1614”.²⁴ Ils s’installèrent au Maroc (Tanger, Tétouan, Chefchaouen, Salé, Rabat) et dans d’autres pays du pourtour méditerranéen. Ils vont s’unir pour s’en prendre aux intérêts commerciaux de leurs ennemis communs, en l’occurrence les Espagnols qui les avaient chassés de chez eux. Les Marocains ne pouvaient rester les bras croisés non plus devant l’occupation des espaces côtiers par les “Infidèles”, l’étouffement de l’économie nationale et face à des navires espagnols chargés de richesses qui passent dans les parages de l’Atlantique. Les migrations andalouses vont donc renforcer le combat sur mer (*jihad* maritime), organisé depuis le XVI^{ème} siècle.

Comme nous l’avons souligné auparavant, les ports de Tétouan (Martil) et de Rabat-Salé constituèrent les deux zones portuaires restées sous la souveraineté du Maroc. C’est à ce titre que le combat sur mer sera lancé à partir de ces deux havres. La *Qasbah* de Rabat va devenir le fer de lance du *jihad* maritime marocain au niveau de l’Atlantique et le port de Martil du côté méditerranéen. Cette activité a connu ses premières heures de gloire dès le XVI^{ème} siècle. Une femme, nommée Sayyida Al Horra, va sortir de l’anonymat pour mener le *jihad* contre ses voisins ibériques. Le port de Rabat-Salé n’a démarré cette activité d’une manière remarquable qu’au début du XVII^{ème} siècle avec l’installation des musulmans chassés d’Espagne. Elle fut entreprise, au début, par les armateurs Hornacheros²⁵ à partir de la *Qasbah* des Oudayas. Les autres Andalous, en provenance de villes comme Murcie et Cordoue, vont s’insérer dans ces opérations maritimes à travers la construction navale et le commandement des navires comme le chébec.

B. Les exploits réalisés par les chébecs

Durant les quatre premières décennies du XVII^{ème} siècle, le *jihad* maritime était organisé et maintenu particulièrement sous la tutelle des Andalous. Le Diwān de Rabat était l’institution chargée de la gestion des activités navales organisées par les Hornacheros, les premiers détenteurs du pouvoir et armateurs des navires de guerre. Différents raïs armaient des chébecs et procédaient à des attaques surprises réussies. On peut citer le cas de deux raïs qui ont marqué, par leurs exploits navals, la période des années

23. En fait, ce sont des Andalous à part entière comme leurs frères qui se sont installés au Maroc avant eux. A notre sens, c’est un terme qui a une connotation péjorative. C’est la raison pour laquelle, nous le mettons entre guillemets.

24. Selon Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l’époque de Philippe II* (Paris: Armand Colin, Tome II, 1999), 118.

25. Ce sont des Andalous originaires du village d’Hornachos en Estrémadure.

1620: Hadj Ali et Morat raïs.²⁶ Le premier évoluait dans les eaux du Nord-ouest de l'Espagne et au large du Finistère. En 1624, il saisit un navire de commerce hollandais. Le second a démontré ses capacités tactiques à travers ses prouesses maritimes qui le menèrent très loin, particulièrement, vers les côtes de l'Irlande et l'Islande. Il a aussi joué le rôle de trait d'union entre les combattants d'Alger et de Rabat.²⁷

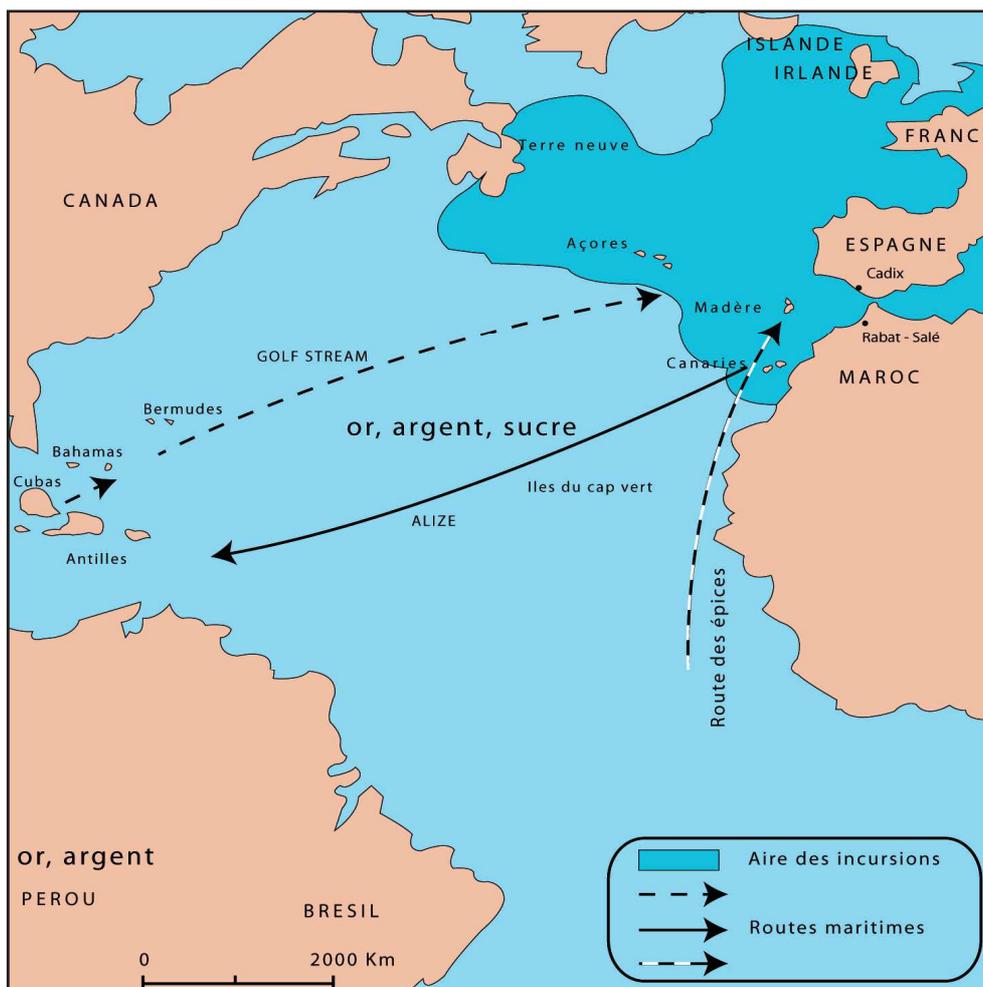


Figure 2: Zone des opérations maritimes

Source: "Le chébec," G. Martinet, in *Maroc Yachting* 21 (mai) (1994).

Carte réadaptée par J. Borki.

26. Son vrai nom est Jan Jansoon (1570-1641), c'est un renégat d'origine hollandaise. Il fut capturé par les Turcs d'Alger, en 1618, à Lanzarote dans les îles Canaries. Il fit ses preuves avec eux en tant que combattant musulman sur mer. Et il rejoint le port de Rabat vers en 1620 pour devenir, finalement, l'amiral de la flotte marocaine entre 1624 et 1627. Voir Gilbert Buti et Philippe Hrodej, *Dictionnaire des corsaires et des pirates* (Paris: CNRS Éditions, 2013).

27. Le *jihad* maritime marocain du XVII^{ème} siècle a pris de l'essor surtout à Rabat. Les différents facteurs cités précédemment le qualifiaient pour lancer les opérations navales.

Après 1640, le *jihad* maritime marocain prit une autre dimension. Les souverains marocains sont devenus les maîtres de la flotte de guerre (cas des Dilaïtes²⁸ et des Alaouites). Les raïs qui ont commandé des chébecs au XVII^{ème} siècle sont bien connus. Je citerai à titre d'exemple le raïs Abdallah Ben Aïcha avec les membres de sa famille (frère et fils), les raïs Fennich, Roussay, Haskouri, Ali El Hakem, etc. Ce dernier secondait Abdallah Ben Aïcha, le grand amiral de la Marine Alaouite sous le règne du sultan Moulāy Ismāīl (1672-1727). Ben Aïcha a eu une carrière fulgurante qui s'est étalée sur plusieurs générations de combattants (1671-1715). Il a excellé dans les domaines naval et diplomatique. Durant le règne du sultan Sidi Mohamed ben Abdellāh (1757-1790), on peut citer le cas du raïs Omar qui menait, dans les années 1760, ses combats navals en manœuvrant un chébec armé de 16 canons et de 100 hommes. A la même période, le raïs Salah se servait d'un chébec plus performant qui portait 24 canons et plus de 100 hommes.

C'est la raison pour laquelle "quelques-uns plus aventureux, montés sur des chébecs, vaisseaux de plus grand tonnage, abandonnaient les côtes, se risquaient en haute mer, et allaient croiser dans les eaux britanniques".²⁹ Le sultan Sidi Mohamed Ben Abdellāh, tout en maintenant les chébecs, a concentré ses efforts sur la création d'une flotte de guerre authentique capable de tenir tête aux escadres des puissances maritimes européennes, soit une vingtaine de navires de guerre bien équipés.

C. Les réactions européennes

Les marines européennes se sont rapidement rendues compte des performances de ce bâtiment exceptionnel, qu'est le chébec. Elles l'ont adopté pour combattre les marins maghrébins avec leurs propres armes. A partir du XVII^{ème} siècle, il fut assimilé par les Catalans, les Napolitains, les Espagnols et enfin les Toulonnais. Il fut appelé *Sciabecco* par les Italiens et *Jabeque* par les Espagnols.

Les interventions incessantes des escadres européennes (espagnoles, françaises, anglaises...) ne tarderont pas à endommager la flotte marocaine. D'ailleurs, "le nombre d'unités de la flotte a diminué, sous le commandement du raïs Abdellah ben Aïcha, pour n'atteindre que 6 ou 7, en 1710".³⁰ Malgré tout, les puissances maritimes européennes n'ont pas cessé d'attaquer ou de capturer des bâtiments marocains aussi bien au large qu'auprès des côtes.

28. Ce sont des Amazigh du Moyen-Atlas. Ils ont fondé une zaouïa au milieu du XVI^{ème} siècle. Les tenants de cette zaouïa ont réussi par maîtriser une grande partie du Nord-Ouest du Maroc, particulièrement au milieu du XVII^{ème} siècle. Rabat/Salé en faisait partie.

29. Henry de Castries, "Le Maroc d'autrefois, les corsaires de Salé," *Revue des deux mondes* XIII (1903): 823-852.

30. Ibrahim Harakat, "Ibn 'Aïcha, Amīr Al baḥr fī 'ahdī Mawlāy Ismāīl," *Dāwat Alḥaq* 4 (mars) (1969): 129, (traduction personnelle).

Il fallait attendre la seconde moitié du XVIII^{ème} siècle pour assister au renouveau de la marine marocaine. Le sultan Sidi Mohamed ben Abdallah avait accordé une grande importance à la construction navale et à l'artillerie. Il a permis à la Marine de retrouver sa place dans le concert des nations maritimes. A titre d'illustration: en 1765, les Français ont organisé une descente au Maroc, plus précisément au port de Larache, à l'aide d'une escadre composée de 15 navires, dont deux chébecs, sous le commandement du chef d'escadre le comte Louis-Charles Duchaffault de Besné. Même, le corsaire le plus populaire de France, *Suffren*, a participé à cette expédition à l'aide d'un chébec appelé *Le singe*. Néanmoins, cette campagne s'est rapidement transformée en un véritable désastre naval où "trois cents hommes sont tués pendant le combat et quarante sept Français sont faits prisonniers",³¹ et sept chaloupes ont été capturées. Les captifs français furent alors reconduits à Marrakech. D'ailleurs, ce haut fait d'arme est entré dans les annales de l'histoire navale française et marocaine.

Mais le règne du sultan Moulāy Slimāne (1792-1822) fut caractérisé par l'abandon définitif de la flotte. Les menaces proférées par les Européens contre le Maroc et sa flotte ont poussé ce souverain à mettre fin à ses ambitions maritimes. En 1818, il donna ses ordres pour cesser toute activité sur mer. Il est même allé très loin en cherchant à se débarrasser de la flotte, alors qu'elle "était composée de navires plus nombreux et plus beaux que ceux du possesseur d'Alger et celui de Tunis".³² Au début du règne de Moulāy Abderrahmāne (1822-1859), la renaissance de la Marine chérifienne est amorcée. Au mois de novembre 1825, deux navires de guerre marocains quittèrent le port de Tanger pour mener leur campagne le long du littoral ibérique, entre le cap Saint-Vincent et le cap Finistère. Ces deux bâtiments furent commandés par les raïs Abderrahmāne Britel et Abderrahmāne Bargach. Ils s'en prirent à des vaisseaux britanniques et autrichiens. En guise de représailles, la division navale de Sir David Hope effectue, en 1828, un blocus naval du port de Tanger et en 1829, la flotte autrichienne bombarde respectivement les ports d'Asilah, de Tétouan et de Larache. "Cette malheureuse affaire déterminait Moulāy Abderrahmāne à cesser [lui aussi] toute expédition maritime".³³ A cette époque, les Français s'emparent d'Alger (1830); s'ensuit le désastre d'Isly en août 1844. Avant le déclenchement de cette bataille, les Français avaient procédé au bombardement des navires marocains amarrés dans les ports de Tanger et d'Essaouira. Les chébecs

31. Charles Penz, *Journal du consulat général de France à Maroc (1767-1785) paraphé par Louis Chénier*, texte publié d'après le manuscrit autographe avec une introduction et des commentaires par Charles Penz (Casablanca: Imprimeries réunies, 1943), 45.

32. Auteur d'Al Istiqqa (Ahmed Ibn khālid En-Nāciri Es-Salaoui), *Archives marocaines X* (1907): 50.

33. Coindreau, *Les corsaires*, 218.

marocains en subirent les conséquences. C'est la fin de ce beau voilier et le démarrage des navires à vapeur, qui vont constituer une nouvelle révolution dans le domaine maritime au XIX^{ème} siècle.

Conclusion

Le chébec est apparu au Maroc au milieu du XVII^{ème} siècle, à une époque où le pays vivait une longue crise politique à la suite des guerres de succession. Ces circonstances exceptionnelles n'ont pas empêché les marins marocains de démontrer leur ardeur et de maintenir leur présence dans les mers. Dans un environnement politique et géopolitique particulier, le chébec a joué un rôle décisif dans la préservation du *jihad* maritime et a participé à l'écriture de pages glorieuses de l'histoire navale du Maroc.

C'est la raison pour laquelle ce navire exceptionnel mérite d'être reproduit, comme modèle, pour permettre aux Marocains de se remémorer cette partie de leur histoire. Cela démontre aussi que le Maroc est une grande nation maritime qui dispose d'un patrimoine riche et varié. Avec la reconstruction de ce symbole de la marine marocaine, ce pays participera à l'enrichissement de la Marine Mondiale.

Bibliographie

- Al-Nāsiri, Ja'far ben Ahmed. *Salā wa Ribāt al-Fatḥ Oustūlahumā wa qarsanatahumā aljihādia*. Tome VI, Rabat: Publications de l'Académie du Royaume, Série Histoire du Maroc, 2006.
- Al-Nāsiri, Ahmed ben Khālid. *Kitāb Al Istiqṣā*. IX tomes. Rabat: Publication du Ministère de la Culture et de l'Information, 2001.
- Benabdellah, Abdelaziz. *Le millénaire de la flotte marocaine*. Rabat: Ed, Amal Ould Sidi Belkacem Azeroual, 2007.
- Braudel, Fernand. *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, T. II. Paris: Armand Colin, 1999.
- Bono, Salvatore. *Les corsaires en Méditerranée*, traduit de l'italien par Ahmed Somaï. Rabat: Édition La Porte, 1998.
- Borki, Jamal-Eddine. "Le *Jihad* maritime maghrébin (XVI^{ème} – XVIII^{ème} siècles)." In Actes du colloque international sur *Le Jihad maritime dans l'histoire arabo-islamique*, Salé - 30 et 31 mai – 1^{er} et 2 juin 1997. Colloque organisé par l'Association Bou Regreg et la Commission Marocaine de l'Histoire Maritime. Deux volumes, 45-78. Rabat: Association Bouregreg, 1999.
- Brunot, Louis. *La mer dans les traditions et les industries indigènes à Rabat et Salé*. Paris: Édition Ernest Leroux, 1922.

- Coindreau, Roger. *Les corsaires de Salé*. Casablanca: La Croisée des Chemins, Réédition, 1993.
- De Castries, Henry. "Le Maroc d'autrefois, les corsaires de Salé," *Revue des deux mondes* XIII (1903): 823-852.
- Harakat, Ibrahim. "Ibn 'Aïcha, Amīr Al baħr fī 'ahdi Mawlāy Ismā'īl," *Dā'wat Alħaq* 4 (mars) (1969): 129.
- Martinet, Guy. "Le Chebec." *Maroc Yachting* 21 (mai 1994).
- Massignon, Louis. *Le Maroc dans les premières années du XVI^{ème} siècle*. Alger: Typ André Jourdan 1906.
- Mouëtte, Germain. *Relation de la captivité du Sr Mouëtte dans les royaumes de Fez et de Maroc*. Paris: Chez Jean Cochart, 1683.
- Valensi, Lucette. *Le Maghreb avant la prise d'Alger, 1790-1830*. Paris: Flammarion, 1969.
- Zniber, Mohamed. "Les corsaires de Salé et l'Atlantique, théâtre de la lutte nationale au XVII^{ème} siècle." In *Mémorial du Maroc* vol.3, 258-267. Rabat: Nord organisation, 1982.

ملخص: الشبک، رمز للبحرية المغربية في العصر الحديث

يعد الشبک أول سفينة شراعية سطرت ركائز التاريخ البحري المغربي في القرنين السابع عشر والثامن عشر. وقد مارس هذا المركب الصيد البحري في أوائل القرن السادس عشر، ثم شهد تغيرات جذرية جعلته قابلاً لخوض غمار الحروب في عرض البحر الأبيض المتوسط. وفي أوائل القرن السابع عشر، ظهر في المحيط الأطلسي وبرز وجوده في المياه الإقليمية العالمية.

الكلمات المفتاحية: البحر الأبيض المتوسط، المحيط الأطلسي، سلا، المغرب، الجهاد البحري.

Résumé: le chébec, symbole de la marine marocaine à l'époque moderne

Le chébec est le premier grand voilier marocain qui a marqué l'histoire maritime des XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles. C'est un bâtiment qui a été conçu, au début du XVI^{ème} siècle, pour les besoins de la pêche maritime. Il a subi des changements profonds, le rendant apte à naviguer pour la guerre

navale en Méditerranée et en Méditerranée Atlantique. Il apparaîtra, à l'aube du XVII^{ème} siècle, dans l'Atlantique pour se distinguer par sa présence dans les eaux internationales.

Mots clés: Méditerranée, Océan Atlantique, Salé, Maroc, jihad maritime.

Abstract: The chebec, symbol of the Moroccan marine in the modern era

The chebec was the first biggest Moroccan sail boat which anchored the maritime history between the XVII and XVIII centuries. It's a ship that was first constructed in the XVI century for fishing. Later on many changes were conducted making it able to sail as a warship in the Mediterranean Sea. The ship also sailed the Atlantic Ocean during the XVII century, to affirm it's strong hold in international waters.

Key words: Mediterranean, Atlantic Ocean, Salé, Morocco, maritime jihad.

Resumen: El jabeque, símbolo de la marina de guerra de Marruecos en la época moderna

El jabeque es el primer velero marroquí importante que marcó la historia marítima de los siglos XVII y XVIII. Es un navío que inicialmente fue dedicado a la pesca en el siglo XVI, antes de subir profundos cambios y convertirse en un instrumento crucial en la guerra del corso magrebí en el Mediterráneo, pero también en el Mediterráneo Atlántico. En los albores del siglo XVII, se distinguirá por su presencia en las aguas internacionales.

Palabras clave: Mediterráneo, Océano Atlántico, Salé, Marruecos, la yihad marítima.