

MONTAGNE p. 22).

Les Arabes restèrent pendant longtemps les seuls maîtres de la Méditerranée ». (Gustave LE BON. Civilisation des Arabes, p. 284).

Le négoce européen avec le Maghreb allait paisiblement son train. « Jusqu'au XVI^e siècle — dit LATRIE — le commerce vénitien qui était le plus probe, fréquenta toute la côte de la Barbarie avec la même régularité et la même sécurité ». La plupart des grandes maisons y avaient des agents surtout à Tanger. C'est que le même traité de 1323 (cité plus haut) déclare expressément que les méfaits réciproques des pirates chrétiens et musulmans ne devront jamais faire encourir la moindre responsabilité au commerce ; les marchands devront avoir la possibilité, comme l'habitude, de passer d'un pays à l'autre, en toute sécurité, car — ajoute le traité — « les marchands sont des gens qui vivent et qui voyagent sur la foi royale et le méfait d'autrui ne doit jamais leur nuire ».

La politique étrangère d'ABDEL-MOUMEN imposait comme impératif, l'obligation de châtier, partout, les corsaires qui s'attaquaient aux marines chrétiennes. Même en cas de guerre, on tenait à laisser à la marine nationale le soin de traquer et de punir les escadres ennemis. Les Almohades qui étaient bien pénétrés des exigences du trafic international (dont les musulmans avaient inculqué aux chrétiens certains de ces principes, d'après le témoignage de M. André JULIEN), faisaient un strict devoir d'assurer, partout et toujours, la liberté et la sécurité des mers, dans l'intérêt même de leur commerce extérieur.

Mais, par suite du démembrement de l'Empire Almohade — qui s'étendait sur le sol africain de Tripoli à Tanger et Marrakech — les princes maghrébins divisés se révélèrent impuissants à réprimer la piraterie, qu'une bande d'aventuriers pratiquait toujours.

On voit alors le brigandage des corsaires arabes se perpétuer sur la mer, malgré les traités et malgré les efforts des princes ». DE MAS LATRIE qui fait cette constatation, précise que cette double tendance est surtout manifeste au XIV^e siècle.

Cependant, cette bande africaine de pirates, comportait quelques adeptes d'une secte schismatique qui « croyait faire une œuvre méritoire, en vendant les musulmans aux chrétiens» (d'après TIJANI dans son voyage à Tunis en 1306).

En 1501, KHAYR AD-DINE, dit Barberousse, qui était un renégat, originaire de l'île de Lesbos, transporta ses entreprises en Méditerranée après, avoir passé sur le littoral marocain, près de 70.000 Andalous (LANE POOLE, IBID, p. 59). Une foule cosmopolite d'aventuriers en quête de butin se mit à la solde des frères Barberousse qui croisaient en Méditerranée.

Toujours est-il que les méfaits de ces pirates, relativement légitimés jadis par un jeu de représailles assez complexe, devenaient, avec le temps, une source d'ennuis pour le Maroc. Nos souverains n'y pouvaient rien, car la faute incombe à l'Europe qui, bravant l'autorité chérifienne, reconnut aux corsaires dits marocains "pendant deux siècles, une existence légale et quasi officielle" (DE CASTRIES).

En fait, dès l'époque mérinide, un "nid de pirates", établi à la Mamora, sur la côte atlantique, commença à devenir célèbre ; mais ce sont — reconnaît DE CASTRIES — des pirates de tous pays", qui englobaient "plus de chrétiens de toutes nations que de musulmans".

Mais, après l'avènement des dynasties chérifaines et la reprise par le Maroc de ses places maritimes, un événement d'une importance capitale en marque les débuts : le déplacement du centre de gravité du commerce international de l'Orient à l'Occident, à la suite des grandes découvertes navales. Le détroit de Gibraltar va devenir la grande voie commerciale. Deux villes sur les côtes du Maroc, avaient alors joué un rôle capital : Salé sur l'Atlantique et Tétouan sur la Méditerranée.

Salé, avec son mauvais port, était cependant la meilleure "échelle d'Occident", car l'Europe y écoulait tous ses produits à destination du Maroc. Un consul français constatait, en 1699, que les produits d'Occident s'y vendaient "à meilleur marché qu'en Europe même, par la quantité qu'on y a portée".

DE CASTRIES fit remarquer qu'il arriva à Salé des "Turcs" et des renégats de provenance méditerranéenne, "tous forbans de profession".

Salé se trouvait ainsi le seul port marocain sur l'Océan pouvant surveiller le détroit de Gibraltar dont il n'était séparé que de cinquante lieues.

Les Africains, en général, n'avaient pas une vocation pour la piraterie. On est autorisé "à

avancer — dit DE CASTRIES — que les pirates de Tripoli, de Tunis, d'Alger et de Salé, pourront des expéditions contre les corsaires de ne citer que leurs principales villes, ne se re-Salé ; mais leurs croisières, leur blocus et leurs crutaient généralement pas parmi les indigènes bonbardements s'avérèrent vains. C'est que ces du Maghreb, et nous ajoutons : pas d'avantage même corsaires étaient protégés par certaines parmi les Turcs, car ceux auxquels on donnaient occidentales qui s'alliaient aux forbans ce nom étaient, pour la plupart, des renégats cosmopolites, pour mieux briguer contre les autorités chérifianes. D'ailleurs, même les pays ou des descendants de renégats".

Cependant, DE CASTRIES signale une exception dans l'écumage des mers par les pirates installés au Maghreb. C'est celle dont jouissaient les bâtiments ayant à bord des religieux, allant en rédemption et porteurs de sommes destinées aux rachats des captifs.

Certaines puissances européennes organisées Certaines puissances européennes organisées de Tripoli, de Tunis, d'Alger et de Salé, pourront des expéditions contre les corsaires de ne citer que leurs principales villes, ne se re-Salé ; mais leurs croisières, leur blocus et leurs crutaient généralement pas parmi les indigènes bonbardements s'avérèrent vains. C'est que ces du Maghreb, et nous ajoutons : pas d'avantage même corsaires étaient protégés par certaines parmi les Turcs, car ceux auxquels on donnaient occidentales qui s'alliaient aux forbans ce nom étaient, pour la plupart, des renégats cosmopolites, pour mieux briguer contre les autorités chérifianes. D'ailleurs, même les pays ou des descendants de renégats".

Le résultat fatal : le libre mouvement maritime à travers le Détrict en patissait .