**Le commerce : CM2**

Introduction :

La région [méditerranéenne](http://fr.wikipedia.org/wiki/M%C3%A9diterran%C3%A9e) est l'une des plus importantes pour l'[histoire](http://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire) du monde et constitue le point de départ de l’occidentale. Dés que l'homme à su construire des barques, des navires, la méditerranée, s’est transformée en continent, la navigation permettait de rejoindre deux points plus aisément que la marche, Héra est sans doute le plus ancien vestige de la conquête de l'homme, sur la mer. Suite à un séisme, elle a disparu mais ses vestiges et sa vision du monde sont restés.

Au début du 17 siècle. La première partie du Maghreb est ottoman et ce Maghreb moderne contrôle le commerce avec le Sahara. Les relations sont assez équilibrées dans son commerce avec l’Europe. Dans la première moitié du 19 Siècle le commerce du Sahara est menacé par les puissances européennes. Le Maghreb finit par être dominer par les puissances Européennes. Ont est passé d’une situation d’équilibre à une situation de domination. Le Maghreb est une composante importante de la méditerranée.

Le développement de la navigation océanique commença d'affecter toute la région méditerranéenne. Alors que jusque là tous les échanges avec l'Orient avaient transité par la Méditerranée, la [circumnavigation](http://fr.wikipedia.org/wiki/Circumnavigation) contournant l'Afrique permit à l'or, aux épices, et aux teintures d'arriver directement dans les ports européens de l'[Atlantique](http://fr.wikipedia.org/wiki/Atlantique). L'Amérique fut aussi une source de développement important, dont certains États méditerranéens furent totalement coupés. L’afflux massif de marchandises depuis le nouveau monde provoque un déplacement progressif de l’activité vers l’Amérique. La base de la puissance en Europe bascula ainsi vers le Nord et l'Italie, auparavant prospère, ne fut plus qu'une région périphérique dominée par les puissances étrangères. Les nouvelles grandes puissances se trouvent désormais sur la façade Atlantique de l’Europe, comme le Portugal, La Hollande et l’Espagne. L'empire ottoman commença aussi à décliner progressivement, laissant ses possessions nord-africaines indépendantes de facto et ses territoires en Europe se réduire face à la puissance renaissante de l'[Autriche](http://fr.wikipedia.org/wiki/Autriche) et de la [Russie](http://fr.wikipedia.org/wiki/Russie). Le déclin de l’Empire ottoman et la reprise de la piraterie dans l’Est du bassin finira par avoir raison des routes commerciales qui faisaient jadis la puissance des peuples de Méditerranée ; cette région qui pendant des millénaires a joué le rôle de moteur de l’économie mondiale ne sera plus vouée qu’à jouer un rôle de second plan.

Les progrès de la puissance ottomane comme les découvertes accomplies dans l'Atlantique et l'océan Indien par les Portugais et les Espagnols contribuent, à partir du milieu du XVe s., à **déplacer les centres de gravité politique et économique**. La prise de Constantinople (1453) livre aux Turcs Ottomans la mer Noire et la mer Égée, et inaugure une véritable renaissance marquée par l'humanisme turc : architectes et artistes héritiers des traditions byzantines, persanes ou syriennes embellissent la **nouvelle Constantinople**, qui retrouve son rôle économique et culturel. Le sultan renouvelle les privilèges des Génois et des Vénitiens, et, tandis que l'intolérance règne en Espagne, l'Empire accueille les populations juives expulsées par les Rois Catholiques.

Au début du XVIe s., Soliman le Magnifique (1494-1566) entame une deuxième série de conquêtes au Proche-Orient et en Afrique du Nord. Les Génois abandonnent la mer Noire et la mer Égée, et Venise perd beaucoup de ses places fortes. La Sérénissime conclut néanmoins une alliance avec le nouveau maître d'Alexandrie qui lui permet de poursuivre ses activités commerciales dans la région. En 1571, le combat naval au large de Lépante opposant les escadres de la chrétienté à celles du sultan met un terme à l'expansion turque dans l'Adriatique. La majeure partie des eaux de la Méditerranée n'en reste pas moins ottomane.

Les escadres turques qui croisent désormais au large de l'Afrique sont dirigées par des « renégats » : Grecs, Catalans ou Provençaux. Ceux-ci disputent aux Espagnols les côtes du Maghreb. À partir de leurs bases d'Alger, de Tunis et de Tripoli, ces pirates barbaresques font régner pendant plusieurs siècles une **grande insécurité**, rendant la navigation en Méditerranée plus dangereuse que la traversée de l'Atlantique. Les côtes chrétiennes seront souvent razziées, les galères arraisonnées, et les membres de leurs équipages vendus comme esclaves.

L'industrialisation de l'Europe de l'Ouest, la colonisation de l'Afrique du Nord par la France et l'ouverture du canal de Suez contribuent, à la fin du XIXe siècle, à faire, à nouveau, de la Méditerranée une voie active fréquentée par les vapeurs. La mise au point du moteur Diesel sur de nouvelles unités de la flotte marchande va révolutionner le transport par voie maritime

1. Le Maghreb, un acteur historique du commerce méditerranéen.
2. Une composante géographique de la méditerranée
3. Les prolongements montagneux

Située sur la ceinture orogénique des Alpes, entre l'Europe et l'Afrique, la mer Méditerranée baigne des côtes aux plongées brutales. Elle constitue une entité bien spécifique du point de vue du climat, de l'hydrologie, des sols et de la végétation. Il est cependant des rivages d'exception, où les montagnes ne surplombent pas la mer mais où celle-ci baigne les limites du désert sur des milliers de kilomètres. Ainsi, une vaste et chaude plage s'étend de l'est de la Tunisie au pied du Liban tandis que, sur la rive nord, le delta du Rhône et la plaine du Pô forment également des zones d'interruption dans ce relief montagneux. Ces montagnes font figure de refuge, car le littoral était répulsif.

1. La difficile mise en valeur des pleines littorales

En effet, au 19 siècle il était difficile de vivre à proximité des littorales. Car de nombreux problèmes sanitaires peuvent subvenir de la mer. De plus la sécurité n’était pas de rigueur si on vivait près du littoral ex : attaque bandit,…

1. Une utilisation comparable de la mer et des littoraux

Les ottoman utilisés de la même manière la méditerranée et ses littoraux. En effet, ils naviguaient de la même façon sur la mer que sur le littoral. Autrement dit, il ne s’éloigner pas du littoral. Car ils voulaient surtout contrôler les îles.

1. Des pouvoirs maghrébins favorables au commerce
2. L’avantage d’une unité méditerranéenne sous les ottomans :
3. Le retour d’une unité impériale

La capitale de l’empire Ottoman est devenue une grande place du commerce. Le Maghreb fait partie d’un même espace politique.

1. Nourrir Istanbul

Au 16 siècle Istanbul est la plus grande ville d’Europe. Sa cargaison de blé vient d’Egypte.

1. Les intérêts monétaires et douaniers des gouverneurs ottomans au Maghreb :
2. L’intérêt monétaire

Le Maghreb ne dispose pas d’une bonne monnaie (faible valeur). Avec le temps cette monnaie n’a cessait d’être dévaluée. En effet, les monnaies locales valent beaucoup moins que les autres monnaies. Les pays du Maghreb vont donc regrouper des monnaies étrangères ayant bien entendu plus de valeur ex : réales Espagnole.

Entre le 18 siècle et le 19 siècle, les Maghrébins recherchent de plus en plus les Thaler. Le Thaler est une monnaie Autrichienne. Cependant, nous recensons peut de monnaie étrangère au Maghreb.

1. Les recettes des douanes

Tous bateaux doit passer par une douane. Les bateaux qui ne passent pas une douane, ses biens peuvent être saisis. Les personnes sur les bateaux saisis ne sont plus protéger par leurs consuls. Il y’avait de nombreux droits de douanes tels que le droit sur les marchandises, les taxes d’exportation,…

Néanmoins, il faut faire la différence entre les droits de douanes appliqués au commerce musulman et les droits de douanes appliqué au commerce chrétien. Les droits de douanes relevé sur une marchandise sont de l’ordre de 3% à peut près sur un commerce musulman. Le droit de douane représente une rentrée d’impôt très importante. Les douanes sont devenues aussi des outils de pression entre deux nations.

En effet, il y a eu des fermetures des économies lorsque deux nations ce mises en guerre. L’empire Ottoman a rarement fermé ses portes. Avec le temps l’Europe va obtenir la baisse des droits de douane. Ainsi au 19 siècle l’Europe va contrôler les droits de douanes de l’empire.

1. Variation de la politique Marocaine :

Début 19 siècle, le Sultan Moulay Sulaiman (1792-1822) décide de fermer l’économie du pays au commerce européen. Pour lui le commerce avec l’Europe est chargé de tracas.

1814 : décide interdire la vente de produits Marocains à l’étranger (blé, bétail, huiles, laines). Ces produits ne seront plus exporter.

1815 : les produits d’importation sont frappés par un droit d’entré de 50%. Le sultan ne veut pas appliquer un droit de douane.

1825 : le sultan Sulaiman meure et son successeur, Moulay Abdel Rahman ouvre à nouveau l’économie Marocaine.

1. Deux réseaux de routes : avec l’Europe et l’Afrique :
2. Vers le Sud, les routes des caravanes
3. Trois axes routiers : Nord-Sud

Il y a trois séries de routes :

* Routes occidentales (**du Sultanat du Maroc à Tombouctou**)/ caravanes qui partent tout les deux ou trois ans. Elles transportent avec elle des produits d’artisanats Marocain, Textiles, sel « récolté sur le passage de ces caravanes » puis échanger avec d’autre produits d’Afrique de l’Ouest ex : Esclave noirs qui rapport le plus de bénéfice.
* Route (**d’Alger au Tchad**) cette caravane à pour but d’aller vers le pays de Bordou, qui est le pays des esclaves.
* (**De Tunis ou Tripoli à Ghadamès vers le Bordou**)

Le temps de parcours au Sahara et entre 2 et 3 mois environs. Le commerce st d’autant plus lents et risqué ‘bandits, voleurs, guet-apens,…) lorsque l’Europe arrive sur le marché commercial avec de nouvelles technologies le commerce transsaharien est menacé.

1. Deux axes transversaux

La caravane est un ensemble de chameaux.

* La caravane commerciale de Salé (proximité de Rabat) traverse l’ensemble du Maghreb. Cette caravane était composée d’une centaine de chameaux. Elle passe par Oujda au Nord du Maroc à Tlemcen au nord-ouest de la province d’Alger elle passe à Constantine et arrive à Tunis à 3 semaines du Ramadan. Son but ultime est bien évidement le commerce.
* Caravane des pèlerins de la Mecque : au début cette caravane passée par la terre et après, par voie maritime pour finir au 16 siècle sur des navires européens.
* Le point stratégique au Maroc est à Taza qui est entre l’Atlas et le Rif. Les pèlerins se retrouvent tous à Djrib ils vont après vers la Tripolitaine et puis vers la Cyr2nianique et finissent le trajet au Caire. Très peu de personnes font le pèlerinage. Au début du 20 siècle on recense 2000 pèlerins du Maghreb.

1. Les voies maritimes en méditerranée
2. Les déplacements courts, les cabotages (Tyrrhénienne)

Les Déplacement les plus fréquents et les plus courts se font à la hauteur de la Mer étroite (le passage maritime entre Tunis-Sicile-pointe d’Italie) ou entre (le Sud de l’Espagne et le Nord du Maroc)

1. Les déplacements longs

* Navigation directes (en droiture, bilatéral)

Déplacements entre Tunis et Marseille ou Tunis- Livourne ou encore Tunis-gène (transport du blé)

* Navigations complexes (caravanes maritimes)

Déplacement indirects (caravanes maritimes), bateau loué pour le transport des marchandises dans les cas généraux. Les commerçants loués des bateaux Européens. Il y avait peu de bateau musulman. Pour louer un bateau il faut multiplier les locataires. Le phénomène de la caravane maritime montre la défaillance du secteur maritime musulman.

1. Le cas des corsaires de Salé

Au 17 siècle on voit apparaitre des corsaires à Salé. Ils se sont mis en guerre contre l’ennemie du Maroc à l’époque « l’Espagne ». Une partie des corsaire Saletins ont étaient formés par les musulman d’Espagne (les mauresques). Ces corsaires vont aller très loin. C'est-à-dire jusqu’à l’Atlantique et le Cap Vert. Cela montre la bonne approche des corsaires de Salé du monde de la navigation.