Le 03/11/11

# Le XIXe siècle, la confirmation d’une dépendance commerciale du Maghreb

Le 19e siècle est le moment ou le Maghreb cesse de contrôlé la course en méditerranée et le commerce au Sahara.
Ce 19e siècle est marqué surtout par l’effondrement progressif des industries local maghrébine de l’artisanat surtout, et l’invasion des produit européen.
Les bénéfices faits au Maghreb sont réinvesti en Europe et notamment en Italie. Du coup on aboutit à une situation de domination économique de l’Europe sur le Maghreb.
On parle notamment d’économie de traite, quand on vend des matériaux brut et qu’en échange on obtient des produits plus sophistiqué ou des produits finis.
Ces région devienne des lieux de transite de produit commerciaux européen entre l’Europe et l’Afrique de l’ouest.
Cette situation n’est pas propre au Maghreb puisque le levant (Syrie Liban Palestine) ainsi que le sud de l’Europe (péninsule ibérique Italie Grèce…) connaisse la même chose. Une partit de l’Asie et des Amérique subissent également cette dépendance.

1. La fin de la course

La course est une activité maritime autorisée par un état contre une puissance ennemi, c’est une autre manière de faire la guerre et la course peut avoir un motif religieux. Elle est d’ailleurs assimilée à un Jihad en Islam et à une guerre sainte du point de vue de l’Islam.
Elle disparaît à la fin du 18e siècle et dans les années 1810, alors qu’elle représenté la dernière présence maritime maghrébine importante en méditerranée

1. L’avant-dernière reprise de la course à la fin du 18e siècle
	1. Les signes d’une reprise

La course maghrébine à la fin du 18e siècle devient très active, elle est marquée par des activités corsaires beaucoup plus importantes qui concernent les corsaires de Tunis, de Tripoli et un peu moins d’Alger. Seul le Maroc ne bénéficiera pas de cette activité corsaire qui en déclins depuis les années 1760.

* 1. Les facteurs d’une reprise

Ce qui permet au corsaires Maghrébins de s’activé en Méditerranée c’est le désordre en méditerranée causé par la révolution française. La guerre éclate entre pro et contre révolutionnaire à partir de 1793. L’Angleterre déclare la guerre contre la France révolutionnaire.
La France et l’Angleterre sont deux puissance en méditerranée, trop occupée à se battre entre eux le vide de la méditerranée sera comblé par les corsaires Maghrébin.
En 1798, lors de l’expédition qui vise l’invasion de l’Egypte, Bonaparte passe par l’île de malte ou il met fin à ‘l’Ordre des chevaliers de Maltes’ un ordre aristocratique chrétien qui luttaient contre les forces maritimes maghrébine.
La suppression de l’ordre de malte et le désordre en méditerranée entraine donc une croissance de l’activité corsaires maghrébine.
Avec le développement de l’activité corsaires, le commerce maghrébin en méditerranée va se développée. Un commerce qui leur était souvent interdit.

* 1. Conséquence, un nouvel ordre corsaire

A partir de 1806 les maghrébins envois vers les ports européen des flottes commercial (bateaux chargé de marchandise).
Le transport maritime devient un outil utilisé par les Maghrébins même si cette période durera un court temps.

1. L’année 1800, le temps du transport maritime maghrébin

Les maghrébins vont développer une force maritime de la même manière que les grec et les gents du levant.
Toutes les forces ottomanes peuvent à ce moment là développer une force maritime commercial.
L’Empire ottoman est neutre ce qui lui permet de bénéficier de plusieurs profit et d’être un acteur commercial sur la méditerranée

* 1. L’apogée de 1808-1810

Dans les années 1808-1810 les maghrébins envois un certains nombre de flottes commerciale vers les deux grands ports méditerranéen soit vers Marseille et Livourne

* 1. Le rôle premier des Tunisiens et des Tripolitains

Les plus actif dans l’envoie de ces flotte reste la aussi les tunisien et les tripolitain qui étaient bloqué par l’ordre de Malte. La encore le Maroc restent à l’écart de ces activité corsaires et commerciale, du faite de sa position (loin des deux ports) et du fait qu’il ne dispose pas d’assez de flotte.

* 1. La contre-offensive européenne

En 1811, Les commerçants européen (marseillais et livournais) vont utiliser plusieurs moyen pour éloigné leur concurrent maghrébins de leurs port a eux. Un des moyens utiliser est de séquestré leur marchandise et le moyen classique est l’augmentation des taxes et des impôts.
La présence du commerçant maghrébin en Europe se réduit du coup à partir de 1811.
Comme on empêche les maghrébins d’avoir une activité commerciale ce qui entraîne certains à revenir à une activité corsaires

1. Les derniers usages de la course après 1811

Ce qui va changer par rapport au 18e siècle c’est que les maghrébins attaque tous les navires commerciaux, qu’il ait ou non signé un traité de paix.
Cette fois ci la course n’est plus supportable pour l’Europe, le premier Empire européen de Napoléon Ier (1814/1815). Les puissances européenne se mettent d’accord pour installée de l’ordre en Europe mais pas seulement même en méditerranée ou l’on va mettre fin à la course maghrébine. Les européen n’acceptent plus que les maghrébins s’attaque a tous les bateaux.

On se rend compte que se sont des puissances qui peuvent être battu facilement et qui ne font peur à personne.
Une campagne de presse choque l’oignon public européen.
Deux intervention militaire européenne maritime vont mettre fin a ces activité corsaires maritime, la première en 1816 et la deuxième expédition en 1819. Le but est de faire pression sur les gouverneurs pour qu’il mette fin aux activités corsaires. On les menace de guerres ou de châtiments.
Ces deux activités n’ont pas eu de conséquence immédiate. Mais dans les années 1820 la course maghrébine en méditerranée s’éteint petit à petit.
Certain de ces corsaires ont été recruté dans la Marine Egyptienne réformé par Mohamed Ali.
D’autre vont être recruté par Istanbul pour lutter contre les grecs, du fait de la rébellion qu’ils ont fait.

Le Maghreb a encore cette foi ci perdus une marge de manœuvre contre les européen, c’est la perte d’un des moyens d’actions. Il est perçut comme un triomphe sur ces région là, même si les conquêtes maghrébine n’ont pas lieu d’être a cette période la.

1. La fin du commerce transsaharien
2. Le maintien du commerce transsaharien au cours du XIXe siècle
	1. Une capacité d’adaptation

De 1830’s a 1880’s les maghrébins parvienne à contrôler le commerce transsaharien. Apres la prise d’Alger en 1830 les commerçant se détourne de la présence française dans les années 1850 face aux tentatives française de relancer se commerce transsaharien, les commerçants maghrébins vont détourner et contourné cette région.

* 1. Une hausse du trafic

Au cours du 19e siècle le commerce transsaharien s’accroit en quantité vers le Maroc et vers Tripoli. A partir de 1843, l’installation d’une confrérie religieuse (Al Sanusiya) qui maintien l’ordre et qui s’enrichiras avec le commerce transsaharien surtout celui des esclaves.

* 1. Un changement qualitatif

Cette période est marqué par un trafique d’arme, allant de l’Afrique du nord à l’Afrique de l’ouest. Ce sont souvent des armes à feux ottomanes.
La croissance du nombre d’esclave vendue est beaucoup marquée dans cette région au 19e siècle.
Les vêtements, notamment les produits de textiles en cotons dont la vente se développe en Afrique de l’ouest avec l’islamisation croissante des villes.

1. Un déclin tardif dans le dernier quart du XIXe siècle
	1. Les indices d’un déclin

A partit de 1873, le volume des échanges entre le Sahara et le Maroc diminue. Le commerce des plumes qui enrichissait beaucoup disparait à Mogador (actuel Essaouira).

* 1. Les raison d’un déclin

L’avancée des français dans le désert avec la prise de Tombouctou en 1894.
L’établissement de frontière terrestre dans la région par les français et les britannique à partir de la fin du 19e siècle.
L’installation des chemins de fer et des routes font que le commerce n’est plus un commerce Maghreb Sahara mais un commerce détournée vers les cotes africaines qui seront ensuite contrôler par les européens.

Le 10/11/11

1. Une domination européenne du commerce maghrébin
2. Les faiblisse des autorités locales
3. L’instabilité des pouvoirs politique

On site comme exemple d’instabilité le pouvoir dans la province d’Alger entre 1792 et 1830, six chef de la province d’Alger (Dey) sont renversé du pouvoir ou bien mis à mort et s’ajoute a cela des révoltes intérieur.

1. Une faible compétitivité

Exemple l’exportation des céréales ou du blé qui sont un moyen essentiel pour se nourrir. Le Maghreb est concurrencé dans cette exportation par d’autre région comme la Russie, le blé russe concurrence la production et l’exportation Maghrébine. Le blé maghrébins est moi facilement cultivé parce qu’il y a moins de main d’œuvre du fait de la peste.

1. Le contrôle limité des territoires commerciaux

Le Maghreb connait de forte contrebande (faire entré des marchandises sans payer de droit de douane). La contrebande se développe au 19e siècle, c’est le trafic illégal de toute une série de marchandise. Ces marchandises comme le Kif-Takruri (drogue du Rif), le tabac, l’alcool, les armes (en provenance de l’Europe vers les ports). Ce trafic échappe au droit de douane et n’est pas contrôler par l’état. Les puissances européennes ne favorisent pas beaucoup le contrôle de cette contrebande, car ceci arrange les européens.

1. La maîtrise limitée des techniques douanières et monétaires

Les techniques de douanes et les techniques monétaires ont tres peu évolué pendant la période moderne. Alors qu’en Europe à la même époque on changeait de conception vis-à-vis de ces technique, les monnaies maghrébine sont constamment dévalué au détriment des monnaies européenne, il n’y a jamais de politique de réévaluation de la monnaie local. Les services de Douanes vont taxer beaucoup plus les exportations que les importations, (ils font payé plus chers les droits de douane sur les céréales qui sortent et taxe moins les produits entrant), théorie mercantiliste (les richesses doivent venir sur le territoire mais ne doivent pas quittée le territoire).
La mise en place de monopole sur des produits, exemple :
Les huiles dans la province Tunis (grande richesse du pays), est acheté par le bey de Tunis qui fixe le prix de vente de l’huile d’olive, le bénéfice est double pour le bey car tout les gains sont pour lui.
Quand l’état est en manque d’argent, il vend l’huile par exemple de 1828 en 1826. Or en 1828 la récolte des huiles est nul a Tunis il faut alors remboursée les acheteurs qui ont avancé l’argent devront être indemnisée plus chers que ce qu’il on payé.

1. La maîtrise des politiques commerciales par les consuls européens
	1. Un exemple d’action des consuls français à Tunis

A Tunis les consuls français profite à partir de 1830 de la conquête d’Alger, en 1830 un accord diplomatique est mis en place et signé par les consuls et les beys. Ce traité met fin au monopole des beys sur la vente d’huile. Les beys de Tunis ne peuvent plus contrôler la vente d’huile, en d’autres termes les commerçants européens peuvent traiter directement avec les producteurs d’huile. L’état n’est plus l’intermédiaire. Mais très souvent ces négociants vont avoir recours à des intermédiaires privés tunisiens. Les accords ne sont pas souvent appliqué et le traité de 1830 est lui aussi n’est pas tout à fait respecté et Paris ne se préoccupe pas énormément de Tunis ce qui laisse une grande marge de liberté au consul

* 1. Les actions des consuls britanniques afin de mettre fin au système impérial marocain

 Le système impérial est le système mis en place par les sultans du Maroc à partir de 1841. Se système c’est mis en place progressivement il comprend le contrôle des droit de douane (du jour au lendemain les taxe peuvent augmenter ce qui rend le commerce imprévisible). Le sultanat du Maroc favorise des négociant qui lui sont proche, soit musulman ou juifs marocain qui sont proche du sultanat, en leur donnant des marchant ou des prés à taux très réduit pour pouvoir ouvrir un commerce (on les appels Tojar Al Sultan).
On développe le système des monopoles sur toute une série de marchandise. Le sultan fixe un prix déterminé pour ensuite revende cette marchandise à un autre prix, exemple avec le prix du café et du sucre en 1850 est 3 à 4 fois plus élevé que le prix d’achat.
Toutes ces pratiques dérangent le système britannique et font de ce système une chose qu’il faut abroger. Il y mette fin avec l’accord diplomatique de 1856, ce traité prévois une liberté de commerce entre les deux pays mais ce principe n’avantage que les britannique qui sont très présent par rapport au Marocain en Angleterre. Mais la liberté de commerce est ensuite étendu à tout le reste de l’Europe, cet accord met fin à l’abolition des monopoles et donne le droit aux européens de possédé une terre ou de loué une propriété.
Ce traité na pas d’effet direct, mais il marque un changement au profit des européens au Maroc. Les sultans marocains perdent des moyens de contrôle de leur économie.

* 1. L’appui des consuls européens sur les protégés maghrébins

 Le système des protégés est un système qui a posé beaucoup de problème. Ces protégé pouvait être des commerçants musulman ou juif, des hommes d’état maghrébins, des petits intermédiaire (des espions, indicateur pour les consuls). Ces protégés entrainent des pertes fiscales pour les états maghrébins, mais il entraine aussi une perte de pouvoir puisqu’ils n’obéissent plus ou très peu aux souverains locaux. En 1880 on compte 10 milles protégé au Maroc auxquelles on ajoute leurs familles.

1. La maîtrise des transports : le bateau à vapeur
	1. L’irruption du bateau à vapeur en Méditerranée

 En 1818 le premier navire a vapeur navigue en méditerranée de Naples à Marseille, il faudra attendre 1853 pour la première ligne entre Marseille et le Maroc (une ligne qui sera très déficitaire). Tunis, dans la 2nd moitié du 19e siècle, ne dispose que d’un seul bateaux à vapeur. Il n’y a pas de liaison directe entre Tunis et Istanbul par mer il faudra passer par Malte.

* 1. Un outil pour transformer la géographie commerciale du Maghreb

 Le bateau à vapeur transforme la géographie du Maghreb, exemple au Maroc ou le commerce passe de plus en plus par les littoraux. Dans la 2nd moitié du 19e siècle se sont les ports qui organise le commerce et plus par les villes intérieure. Le développement de Casablanca est fortement lié au développement de l’activité maritime. La caravane transsaharienne pers de sont influence à la fin du 19e siècle. Le monde devient plus petit, puisque la création de bateaux à vapeur rend les marchés commerciaux lointains (américains et asiatiques) beaucoup plus proche. Cela veut dire aussi que les produits maghrébins sont en concurrence avec les produits américain ou asiatique. Dans cette transformation l’ouverture du canal de suez en 1859 l’apport de produit venant région plus lointaine. On observe une globalisation des marchés avec la concurrence entre le Maghreb l’Asie et l’Amérique.

Conclusion

 Comment s’explique la domination européenne sur le commerce maghrébin ?

La domination est nuancée de trois manières : Les Maghrébins ont longtemps maintenus un commerce au Sahara jusqu’à la fin du 19e siècle et aussi avec le centre de l’empire ottoman (proche orient).
Les Maghrébins maintienne jusqu’au 1820’s une activité de course.
Les balances commerciales des pays maghrébins avec l’Europe ont été longtemps excédentaire (bénéfice tiré du commerce avec l’Europe).

Les pays maghrébins n’ont pas obtenus la réciprocité des privilèges commerciaux qu’ils ont accordé aux européen.
Les techniques européennes en matière de finance mais aussi de navigation maritimes ne cesse de s’amélioré.
L’absence de marine commerciale, la faiblesse de la monnaies et l’avancée européenne au Maghreb avec la prise d’Alger sont les points négatif qui font tombé la légitimité maghrébine en ce sui concerne le commerce méditerranéen.