Le 20/10/2011

# Atouts du Maghreb dans le commerce avec l’Europe et Afrique

Au début du 17e siècle une grande parie du Maghreb est ottoman. Ce maghreb moderne contrôle le commerce du Sahara et pas trop de commerce avc l’europe
Mileieu du 19e siècle le commerce avec le Sahara est menacée par les puissances européenne et le commerce en méditerranée est largement dominé par les puissances européen.

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

Il y a des traits commin entre l’Europe méditerranéenne et le Maghreb.
Le premier trait commun est la montagne lieu refuge, les plaine littoral ont pendant longtemps des lieus qui repousse et qui était souvent attaqué (peu de sécurité, d’hygiène)

* 1. La difficile mise en valeur des plaines littorales
1. Une utilisation comparable de la mer et des littoraux

Dans l’ensemble de la méditerranée la manière de navigué est comparable, généralement on navigue entre point côtier (on évite la navigation en haute mer).
Que se soit sur les rive sud ou nord il y a une utilisation identique de la mer on s’oriente sur les cote. On se positionne sur les cotes par peur de vents violents. Il est important de contrôler les iles en méditerranée qui constitue des point de repos et d’approvisionnement.

Le 27/10/11

1. Des pouvoirs maghrébins favorables au commerce
2. L’avantage d’une unité impériale
3. Le retour d’une unité impériale

Le fait qu’une grande partie du Maghreb devient ottoman revoit a une grande partie de la méditerranée ottomane se qui est pratique pour le commerce car une bonne partie de la méditerranée est ottomane. Quelqu’un qui est de la province de Tunis ou d’Alger peut commercer avec Istanbul.

1. Nourrir Istanbul

La capitale de l’empire ottoman est une grande place de commerce et il faut habiller et surtout nourrir les habitants d’Istanbul. Istanbul en termes de population est l’une des plus grandes villes d’Europe elle fait venir sont blé d’Egypte et les provinces du Maghreb ne sont pas les plus importante dans le commerce d’Istanbul, elle lui apporte du textile ou des esclaves de l’Afrique de l’ouest.

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

Les autorités maghrébine ont de mauvaise monnaie, en d’autre termes leur monnaie est de faible valeur et n’est pas recherché, elle ne cesse dévalué. Ce que vont faire les états maghrébins c’est de récolté les monnaies européenne, tels que les écus, les réaux (espagnol qui va donnée riyal) est la monnaie la plus recherché, l’autre monnaie la plus recherché est le sequin de Venise jusqu’en 1628. Jusqu’a 18/19e siècle on va rechercher les thalers d’Autriche.
Leurs but est d’accumuler de la richesse et non pas de la faire sortir, il fallait donc faire venir toutes ces monnaies et les stockés dans le pays (époque et logique du Mercantilisme, ne pas laisser sortir les richesses).

* 1. Les recettes de douanes

Les souverains maghrébins ont intérêt que les bateaux payent des droits de douanes. Tout bateaux qui ne passerait pas par les douanes peut être attaqué et tout ceux qui veulent échappée à la douane soit faire de la contrebande leur marchandise sont saisis et les personnes qui à l’intérieur des bateaux ne sont plus protégé par leur autorité.
A cette période il faut faire une distinction entre les droits de douane entre celle des marchands chrétiens et musulmans.
Au sein de l’empire ottoman les droits de douanes sont de 3% (de la valeur de la marchandise) pour les musulmans ottomans et de 10% pour les commerçants chrétiens européens. Les commerçant chrétiens vont obtenir petit à petit l’baissement de leur droit de douane et vont jusqu’au 19e s. obtenir le contrôle sur ces droit de douanes.
Ces droit de douane sont une des rentrés d’impôt et servent a payé des agents de l’état.
Les provinces ottomane sont généralement des provinces ouverte le seul cas de fermeture se trouve au Maroc

1. Variation de la politique marocaine

Au début du 19e s. le sultan de l’époque Moulay Souleymane (Règne de 1792 à 1822) décide de fermer l’économie du pays au commerçant européen (c’est de l’isolationnisme). Pour le sultan le commerce avec les européen est une source de problème, une des idées qui tourne au Maroc a cette époque c’est revenir aux sources et ne pas communiqué avec les européen.
C’est pourquoi en 1814 il interdit l’exportation des céréales et des bétails, des l’huiles te des laine ne seront plus exporté vers l’Europe. En 1815 les produits d’importation sont frappés d’un droit d’entrée de 50% du coup il s’empêche de recevoir des droits de douane.
Mais cette période reste limité, après ca mort en 1824 son successeur Moulay Abdel Rahman ouvre a nouveaux l’économie marocaine.
Globalement les états du Maghreb ont intérêt au commerce, notamment pour des raisons monétaires et douanières mais que de temps en temps il peut y avoir des accrochages avec les européens.

1. Deux réseaux de route
2. Vers le sud, les routes des caravanes
	1. trois axes routiers : Nord-Sud

Il existe trois séries de route, des routes occidentales en premier toute une série de piste allant du sultanat du Maroc vers Tombouctou. Dans ces routes il y a des caravanes qui partent tout les deux à trois ans et qui transporte avec elle des produit de l’artisanat marocain, du textile, du sel récolter sur le passage de se caravane qui est ensuite échangée avec d’autre produit en Afrique de l’ouest. Ces produits sont échangés avec les esclavages noirs qui coutent assez chers.
Une seconde route au centre qui va vers le Bournou et qui part à partir du sud du Maghreb actuel soit a partir des portes du désert (a l’Est région de l’actuel Tchad), le troisième type de route a partir de Tunis et de tripoli passant par Ghadamès et qui vont vers le Bournou.
Ces caravanes qui ces régions très désertique et généralement à l’automne ce qui correspond a la saison d’hiver du Sahara. Le temps de parcours du Sahara varie entre plus de deux mois à prés de trois mois. Le commerce est lent et risqué et donc très peu de gents vont investir dans ce type de commerce. Pour la remontée elle se fait vers avril mai et à partir du Soudan (Sud du Sahara). Ces voyages sont souvent fait en collectif pour des raisons de sécurité (peur des attaque de briguant) et de subsistance, pour des raisons d’affaire car c’est souvent une association commerciale. Ces caravane sont accompagné d’environs 100 à 200 chameaux, de personnes sachant se guidé dans le désert via les étoiles, les dunes …. Ces chameliers accompagnent ces sociétés qui sont souvent des sociétés très bien organisée voire des sociétés familiales.

* 1. Deux axes transversaux

La première caravane sur cette axe transversale pars de Salé et traverse le Maghreb de par en par. Cette caravane appelé caravane des maghrébins est généralement accompagné de 100 chameaux. Elle passe par Oujda ensuite Tlemcen, Constantine et enfin Tunis. La période de cette traversée dure environs 2 mois et elle arrive a Tunis 2 semaine avant le Ramadans.
A cette caravane ont distingue une seconde celle des pèlerins de la Mecque. Il y a deux moyen d’aller à la Mecque soit par la terre ou par la mer (avec des navires européen qui emmène les pèlerins jusqu’en Egypte). Généralement les pèlerins marocain se rejoignes à Taza qui est un lieu de passage entre deux domaine montagneux entre le rif et l’Atlas qui les emmènes dans une région du Sud de Tunis la région du Jrid et ensuite il poursuive leur route vers la tripolitaine la cyrénaïque et le Caire.
On comprend que très peut de pèlerin allait faire le pèlerinage à la Mecque (environs 2000 pèlerins)

1. Les voies maritimes en Méditerranée
a. Les déplacements courts, les cabotages (Tyrrhénienne)

Se sont ces déplacements courts qui sont les plus fréquents en méditerranée occidental. Ils se font autour de mer étroites, la région de la Sicile est une région très souvent traversée par des courtes navigations (Idem entre l’Espagne et le Maroc).

1. Les déplacements longs

Un des déplacements les plus fréquents sera le déplacement entre Tunis et Marseille un déplacement direct de Tunis soit vers Marseille, Gènes ou Livourne. Dans ce type de déplacement ont transporte très souvent du blé.
Il y a des déplacements indirects qualifiés de caravanes maritimes, les caravanes maritimes c’est la location de bateaux par un particulier pour transporter sa marchandise. Généralement les commerçants louent des bateaux européens. Cette caravane est intéressante car elle montre que les musulmans avait besoins de ces grand bateaux européens pour transporté leur marchandise d’un point à l’autre. Plus le bateaux était loué plus le propriétaire du bateaux gagnait de l’argent. Ce phénomène montre la dépendance des commerçants musulmans maghrébins dans le transport de leurs musulmans.

1. Les corsaires de Salé

Ces corsaires sont un phénomène du 17e siècle, ces corsaires sont en guerre contre les ennemis du Maroc soit surtout les espagnol. Une partit de ses corsaires sont formés par des musulmans (Morisques) qui ont été chassé d’Espagne. Les actions de corsaires ne se limitent pas seulement à l’Espagne mais vont très loin et navigue jusqu’a l’atlantique ou il arrive au Cap-Vert.