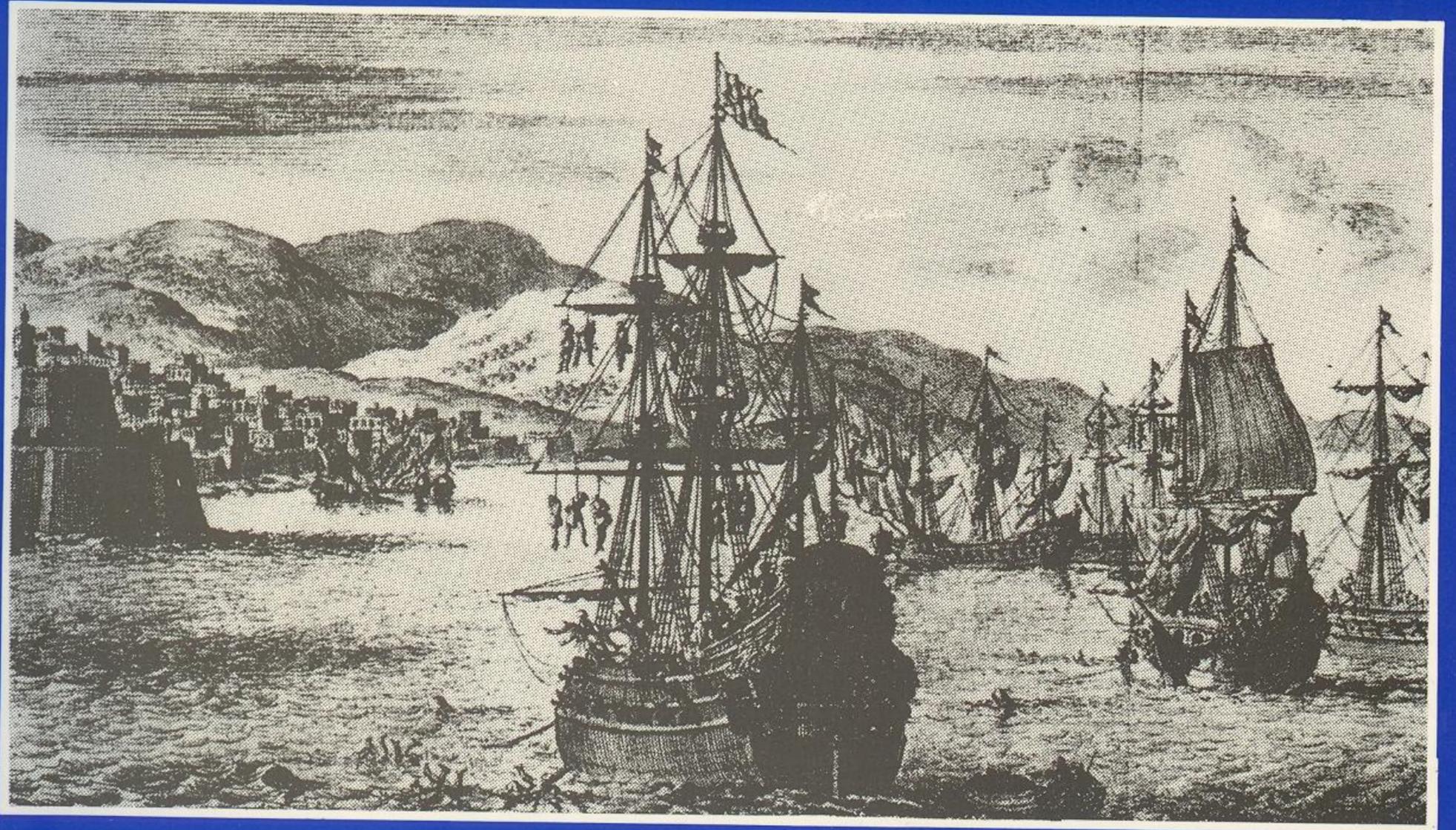


REVUE

Maroc

Europe

Histoire Economies Sociétés



Course et *jihâd* maritime

LA PIRATERIE RIFAINE (1856-1889) MYTHE ET HISTOIRE *

Mohamed OUNIA

Parmi les problèmes que pose l'histoire maritime du Maroc, on cite celui de "la piraterie" rifaine dont le dernier événement a eu lieu, il y a presque un siècle. Et pourtant, elle n'a pas fait l'objet jusqu'à présent d'une étude globale et sérieuse.

Le propos de cette contribution est de mettre en lumière, dans la mesure du possible, les circonstances politiques et économiques de cette question, et à montrer le rôle des conditions locales, point négligeable, dans l'essor de cette affaire.

Le complot étranger contre le *jihâd* maritime dans les côtes du Rif

Avant de signer le traité du 9 décembre 1856 avec le gouvernement marocain, le représentant britannique, Sir John Drummond Hay, avait réussi à effectuer en avril 1856, une courte visite dans le Rif oriental, en vue de régler l'affaire des "pirates" avec les chefs de la tribu côtière des Beni-Bou-Ghafar, et cela grâce à la médiation d'un marabout local appelé Sidi Mohamed Ahadri originaire de la tribu voisine Aït Saïd⁽¹⁾.

Entre-temps, Hay poursuivit sa pression sur le Sultan Moulay Abderrahman (1822-1859), afin qu'il puisse cesser son soutien au "corsaires" (*moujahidin-s*) de Guelaïa d'une part, et d'intervenir dans la région pour les châtier d'autre part.

Ces démarches pressantes de John Drummond Hay, ont, semble-t-il, réussi à modifier l'attitude du Sultan à l'égard de la "course" rifaine. En effet, en juin 1856, le Sultan ordonna à son gouverneur de Tanger, Sidi Mohamed ben Abdelmalik, de

* Traduction légèrement modifiée du texte original de notre communication présentée en arabe au colloque international sur : « *Jihad maritime dans l'histoire arabo-musulmane* », (30 mai-2 juin 1997).

⁽¹⁾ *A memoir of Sir Jhon Drummond Hay*, Murnay London 1896, p. 146-158.

guider une expédition punitive contre les “coupables”, pour les obliger à renoncer à leurs actes contre les navires étrangers. En plus le Makhzen accepta de payer les dommages relatifs au bateau anglais “Hyman” qui fut attaqué en cette année par les gens de Guelaïa⁽²⁾.

Cette mesure dictée à la cour chérifienne par le consul britannique J.D. Hay, parut devoir porter un coup fatal au mouvement de *jihâd* maritime dans la région nord marocaine.

Désormais, les marins de Guelaïa ne seront plus considérés comme avant des “*moujahidin-s*” (des martyrs) méritant la grâce de leur Sultan mais plutôt, comme des “*Foussad-s*” (malfaiteurs) qui sont des hors-la-loi.

A la suite de son conflit avec le Maroc (1859-1860), l'Espagne a pu, à son tour, arracher au Makhzen des concessions importantes concernant les embarcations rifaines : l'article 25 du traité du 20 novembre 1861, signé entre les deux pays, estime que les “raïs” (chefs) ou maîtres de barques rifaines, dites aussi *carabos* du Rif⁽³⁾ ne pourront pratiquer librement la navigation. Ils devront être munis de “passeports” de mer signés par les gouvernements des places espagnols de la Méditerranée ou par les consuls espagnols des ports d'armements⁽⁴⁾.

Ces passeports délivrés gratuitement serviront de sauf-conduits pour opérer le trafic.

Ainsi, l'Espagne imposa au nouveau Sultan du Maroc, Sidi Mohamed (1859-1873), d'accepter ce que son prédécesseur, le Sultan Moulay Abderrahman avait refusé à la France vers 1855⁽⁵⁾.

⁽²⁾ P.G. ROGERS, *Tarikh al-alaqate al-injlizia al-maghribia hata'ame 1900*. Traduit de l'anglais à l'arabe par D' Younen Labib Rezk, Casablanca, 1981, p. 214, le titre original du livre est : *A History of anglo-moroccan relations to 1900*.

⁽³⁾ Il s'agit de petites embarcations de 10 à 15 tonneaux maniées à la rame ou à la voile employées exclusivement dans le commerce de cabotage et dans la pêche ; quelques documents signalent que les marins de la tribu Boqqouia (Bocoya), possédaient, on ne sait comment, quelques barques en fer.

⁽⁴⁾ Revue *El-Ouataiq*, n° 4, Rabat, 1977, p. 179. Rouard De CARD, « Les relations de l'Espagne et du Maroc pendant le XVIII^e et le XIX^e siècles », Paris 1905, p. 141.

⁽⁵⁾ Lorsque le Consul de France au Maroc propose au sultan Moulay Abderrahman Bnu Hicham l'idée d'empêcher le mouvement en mer des barques rifaines sans son autorisation (passeports), le Sultan marocain, qui comptait encore, sur la course rifaine pour réprimer la contrebande et contrarier les exigences européennes, lui répondit que les “Foulouques” (barques rifaines) ne dépassent pas un espace limité entre leur pays et Tétouan, et que, en plus, ces barques n'échappent pas au contrôle du gouvernement central. De ce fait, elles n'ont pas besoin de porter “les passeports” comme cela avait été le cas par le passé. Cité par Abdelaziz TEMSSAMANI KHALLOUK, « Al-alaqat al-maghribia-al-ispānia fi Ahdi al maoula Abderrahman bnu Hicham, machakil al qarçana er-rifia mithalan » (« Les relations Hispano-marocaines, à l'époque de Moulay Abderrahman Bnu Hicham, les problèmes de la piraterie rifaine comme exemple ») in, quotidien marocain *Al'Alam* (annexe culturelle n° 15846 samedi 25 décembre 1993, p. 4.).

On voit donc que les puissances européennes intéressées par le Maroc, ont pu pousser le Makhzen à changer sa politique maritime dans le nord du pays. Changement qui va brusquement se concrétiser sous le règne de Moulay Hassan I^{er}.

La politique maritime de Moulay Hassan Ier dans le Rif

A l'époque de Moulay Hassan I^{er} (1873-1894) le mouvement de contrebande va s'accroître dans la rive méditerranéenne du Maroc. D'abord du fait de la compétition des puissances coloniales et aussi du fait du manque de moyens adéquats pour effectuer une surveillance efficace des "eaux territoriales".

Voulant tirer profit de cette activité commerciale et, en outre, visant à supprimer le commerce illicite qui provoque des troubles et incidents dans la région, le Sultan Moulay Hassan adopta vers 1875, une nouvelle politique administrative et maritime dans la région. A titre d'exemple, il nomme pour la première fois dans l'histoire du Maroc, des caïds et gouverneurs locaux dans presque toutes les tribus du Rif. Il désigne en plus une "mehalla" (armée makhzénienne) pour s'installer d'une façon permanente dans la Kasba (fortification) de Jnada près de Melilla dans le but de maintenir dans l'obéissance les tribus rifaines, et de renforcer les postes de garde côtière.

Quant à la question du ravitaillement que les Espagnols n'ont pas cessé d'exiger, le Makhzen autorisa la sortie des vivres nécessaires aux présides occupés, à partir de la douane marocaine de Melilla, et des deux postes secondaires, l'un dans la tribu des Béni-Itteft, près du Péñon de Vélez de Gomara (Hajrat Badis) et l'autre en face de l'ilôt d'Al Hucémas (Hajrat Nokour). Mais là ce ne sont pas des "Oumanas" qui prélèvaient des taxes comme à la douane de Melilla, mais des caïds des tribus ou des "moqaddam-s", c'est-à-dire des chefs de garde désignés par le pouvoir central.

Après la conférence de Madrid 1880, la rivalité des puissances européennes s'accélère dans le nord du Maroc. L'Espagne voyant dans la politique du Makhzen un obstacle qui empêche la réalisation de son projet expansionniste dans le Rif, proteste violemment contre l'hostilité des postes de garde côtière notamment contre celui de Nokour mis sous la responsabilité du caïd Zian des Béni-Ouriaghel.

Ainsi, en 1881, l'ambassadeur d'Espagne au Maroc présenta une réclamation auprès du Makhzen dans laquelle il critique la situation des postes en question, exige la révocation du caïd Zian, et demande la désignation d'un haut agent militaire au poste de Jnada.

Le 7 novembre 1881, le Sultan répond à l'ambassadeur espagnol, par son délégué Bargach interposé :

« ... *L'ambassadeur espagnol aurait réitéré sa plainte... relative aux préjudices commis par les Rifains à l'encontre des habitants de Badis, de Nokour et de Melilla... Cela n'a pas notre aval et nous n'en sommes pas contents ; nous n'agréons pas en général tout ce qui porte atteinte et préjudice à toute personne et surtout à ceux d'une nation amie. Cependant, dès qu'ils ont pu, les gens de cette région nous ont adressé une plainte à l'égard de leurs voisins, les habitants des citadelles en question et ce avant que tu ne nous envoies leurs réclamations... Nous nous sommes renseignés sur ce qu'il en est auprès des gens qui se trouvaient parmi nous à l'occasion de la Hédia du Rif. Ces derniers ont répondu que le gouverneur de Melilla avait résolument pris le parti de la racaille des Mezzouja et des Beni Chicar et que les Boqqouia et les Beni Itteft sont occupés à approvisionner en bovins les chrétiens de Nokkour et de Badis... Quant à la garde que ces tribus (qabail) imposent à leurs fractions (âdam) chacune de celles-ci délègue quelques uns de ses membres qui effectuent la garde quelques jours, puis se retirent ensuite pour être remplacés⁽⁶⁾. »*

De sa part, l'action française au Maroc prend en cette période (1879-1881) un rythme nouveau.

« *La nomination d'Ordega comme ministre de France avait porté en elle-même, affirmation de la nouvelle politique française au Maroc⁽⁷⁾. »*

En effet, Ordega étend son champ d'action dans le Rif et lorsqu'un négociant français, le Comte de Chavagnac fut repoussé par les tribus rifaines quand il essaya de débarquer près de Badis en janvier 1884 « *le ministre de France exigea la révocation du caïd Si Mohamed Amkished, une indemnité pour les dommages subis et l'autorisation formelle pour Chavagnac ou tout autre Français de pénétrer dans le Rif⁽⁸⁾. »*

Pour échapper aux exigences françaises, le Sultan « *rappela l'interdiction faite aux Européens d'aller dans la région⁽⁹⁾ »* à cause dit-il, du désordre et de la

⁽⁶⁾ Lettre de Moulay Hassan à Mohamed Bargach, datée du 14 *dou'l hijja* 1298, 7 novembre 1881, in Mohamed NEHLIL, *Lettres chérifiennes*, Paris 1915, Planche L.V. (Traduite par Fouad ZAIM, *le Maroc et son espace méditerranéen, histoire économique et social*. Confluences, Rabat, 1990, p. 163-164.).

⁽⁷⁾ Jean-Louis MIEGE, *le Maroc et l'Europe (1830-1894)*, Tome IV, P.U.F. 1961, p. 36.

⁽⁸⁾ *Ibid*, p. 54.

⁽⁹⁾ *Ibid*.

désobéissance qui y règne. Certes, il s'agit ici d'un discours diplomatique destiné à calmer l'ardeur du ministre français, car en réalité, il existe plusieurs archives qui révèlent au contraire, l'encouragement et l'importance qu'accordait le Makhzen aux habitants à l'encontre de Badis pour continuer la garde côtière et empêcher les européens de s'en approcher⁽¹⁰⁾.

Cependant, le phénomène de la contrebande ne va pas s'arrêter dans le littoral rifain, mais au contraire, va progressivement s'y développer, notamment dans les parages de la tribu Boqqouia, située entre les deux présides mineurs, à savoir, Péñon d'Alhucémas à l'Est, et Péñon de Vélez de Gomara à l'Ouest. Les raisons de cette activité frauduleuse sont multiples, mais nous nous contenterons pour l'instant de citer celles liées aux difficultés de la garde côtière.

Nous avons constaté plus haut d'après la lettre du Sultan Moulay Hassan du 7 novembre 1881, destinée à l'ambassadeur espagnol, que la garde côtière était effectuée à tour de rôle, par les habitants des fractions côtières. Mais ce système allait connaître une modification fondamentale au fur et à mesure que s'affirme la politique pressante étrangère et surtout espagnole.

En 1884, le Sultan Moulay Hassan ordonna à son cousin Mohamed El Amrani qui se trouvait au poste de Jnada, de faire une tournée au long de la côte rifaine, de l'est à l'ouest pour contrôler les postes de la surveillance côtière situés à Badis, Beni-Bou-Frah, Yellis, à Jabha dans le pays de Métioua, à Nekour et à "merssa" (mouillage) de Hadj Hassoun dans la tribu Boqqouia⁽¹¹⁾.

Puis nous apprenons par une autre correspondance de Mohamed M'Fadel Gharrite à Mohamed Torrès et Abdelkrim Brisha, que ces derniers ont été, selon l'ordre du Makhzen, réunis à Tanger avec le caïd Abdessadeq B. Ahmed er-Rifi au sujet de la réorganisation de la garde de la côte rifaine, et qu'ils étaient d'accord pour envoyer quarante rifains aux points de la garde littorale, huit points au total⁽¹²⁾.

Ainsi, le corps de la garde littorale se composait, en général de cinq soldats makhzénien à côté des contingents locaux sous le commandement d'un chef appelé "moqqadem" désigné par le gouvernement central.

Une lettre à ce sujet précise que « *le moqaddam de la garde de Nokkour est un filalien de l' "asskar" (de l'armée) et il y a avec lui des gens de la région... et que*

⁽¹⁰⁾ Lettre de Moulay Hassan I^{er} aux tribus du Rif central, datée du 1^{er} rabii II 1301/1884, Kunnach n° 162, p. 297, B.H. Rabat.

⁽¹¹⁾ Lettre de Moulay Hassan à Mohamed el' Amrani datée de 25 chaoual 1301/17 août 1884, Kunnach n° 121, p. 187. B.H. Rabat.

⁽¹²⁾ Lettre de Mohamed Gharrite à Mohamed Torrès et Abdelkrim Bricha, datée du 23 rajab 1301/1884, *Archives de Tétouan*, XXVIII - 110.

le moqaddam du poste de Badis est Abderrahman Afraw et-Tangi de l'armée du Makhzen...⁽¹³⁾. »

Un autre document parle d'un conflit entre les soldats du poste de Nokkour et les gens de Béni-Ouriaghel. Ensuite ces soldats ont quitté leur poste pour rejoindre celui de Badis⁽¹⁴⁾. Dans le même sens, une correspondance datée du 21 décembre 1888, ajoute que le moqquadam du poste de Badis s'est évadé vers le Péñon de Vélez à cause de son conflit avec les Rifains⁽¹⁵⁾. Cette crise de la garde côtière dans le Rif s'explique, non seulement par l'éloignement et le manque de routes, mais aussi par le manque de ravitaillement à cause de l'incapacité des "Oumanas" de la douane de Melilla de fournir régulièrement la paie des gardiens des postes. Le Sultan Moulay Hassan écrit en 1890 à son caïd Hadj l'Arbi el-Oulesheki qui lui avait ordonné d'obliger les Boqqouia et les Beni-Itteft, à envoyer, journallement et à tour de rôle, onze de leurs membres pour la surveillance de la côte, mais ajoute la missive sultanienne, ces derniers n'ont délégué que deux hommes payés à 15 "rials" par mois⁽¹⁶⁾.

La même lettre précise que le manque de ravitaillement lui-même, s'explique par les faibles rentrées de la douane de Melilla qui ne dépassaient pas 2 000 "rials" par mois, par contre les dépenses des "Oumanas" atteignaient 3 000 "rials" ; il leur faudrait donc, continue la lettre du Sultan, 1 000 "rials" de plus pour couvrir tous les frais. C'est alors que le Makhzen ordonna aux Oumanas de Tanger d'envoyer mensuellement ces mille "rials" aux "Oumanas" de Melilla⁽¹⁷⁾.

On doit ajouter à celà, les plaintes suivies de menaces des puissances européennes auprès du pouvoir central à chaque fois que les gardiens des postes côtiers arrêtaient un contrebandier européen ou un de leurs associés marocains, juifs ou musulmans, et même lorsque le makhzen envisagea une mesure visant à mettre fin à la navigation sur la côte du Rif, le corps diplomatique à Tanger s'opposa à ce projet⁽¹⁸⁾.

⁽¹³⁾ Lettre de Mohamed Bouhlal à Mohamed Torrès datée de 17 *rabii II* 1306/21 décembre 1888, *Archives de Tétouan* 73/46.

⁽¹⁴⁾ Lettre de Ibn Omar el Marrakuchi chef de la garde du poste de Badis à la cour chérifienne non datée B.H. Rabat, Kunnach n° 468, p. 135.

⁽¹⁵⁾ Lettre de Mohamed Bouhlal à M. Torrès datée du 21 décembre 1888, *op. cit.*

⁽¹⁶⁾ Lettre du Sultan Moulay Hassan au caïd l'Arbi el Oulesheki datée du 6 *joumada II* 1307/28 janvier 1890 Kunnach n° 162, p. 33, B.H. Rabat.

⁽¹⁷⁾ Lettre de Ahmed Ben Moussa à Mohamed Torrès en date de 6 *muharrame* 1316/27 mai 1898, Kunnach n° 432, p. 402, B.H. Rabat.

⁽¹⁸⁾ C.F. Mohamed OUNIA, « Les Boqqouia, contribution à l'étude de l'histoire sociale du Rif précolonial (1860-1912) », thèse de Doctorat sous la direction du professeur Jean-Louis MIÈGE. Aix en Provence 1994, p. 232-233 (inédit).

Les difficultés de la garde côtière et les problèmes de la contrebande

Sous le règne du sultan Moulay Abdelaziz, la garde côtière devient plus dégradée sur le littoral rifain. Une correspondance makhzénienne fait l'écho de cette situation : « ... *Le nombre de soldats désignés pour le poste de Badis et Nokour est inactif, et ne fait rien. Nous t'avons déjà ordonné de le remplacer*⁽¹⁹⁾. »

Malgré ces efforts de renforcement, les deux postes de Badis et de Nokour demeurent presque inoccupés.

Un document de 1897 cite qu'il n'y avait que quelques soldats⁽²⁰⁾. Et pourtant les habitants des fractions concernées ne renonçaient pas à leur devoir. Un peu avant cette date une barque des Beni-Ouriaghel intercepta les contrebandiers espagnols de la place d'Alhoceima. Pour se venger des Marocains, le gouverneur espagnol de ladite place arrêta un groupe de leurs frères qui étaient venus pour y faire du commerce. Ensuite les otages furent transportés à la prison de Malaga en attendant que les Beni-Ouriaghel remissent les vrais responsables.

Après avoir protesté contre les abus du gouverneur espagnol, le Makhzen ordonna à ses représentants locaux d'enquêter sur cette affaire. Entre-temps, se poursuivaient à Tanger, et pendant presque deux ans, des pourparlers entre le ministre Marquis de Potestad Farnari qui sera remplacé par Emilio de Ojeda, du côté de l'Espagne, et le délégué Mohamed Torrès du côté du Maroc.

En dépit des investigations marocaines qui ont révélé la responsabilité des contrebandiers espagnols dans cet incident, le ministre espagnol n'en a pas tenu compte, il a essayé même de démentir pour couvrir les contrebandiers, et ce malgré que la réalité se manifeste d'elle-même d'après ses propres justifications : il n'y avait pas dit-il de traces de contrebande mais seulement la barque espagnole en train de pêcher au moment où elle fut surprise par la fusillade, du canot des gens du Rif. Le résultat, précise la même correspondance, fit plusieurs blessés : le chef de la garde maritime, l'interprète, un musulman (de Boqqouia). Le ministre exige en plus, une indemnité de 19 519 pèsètes et 71 centimes, ainsi que le châtiment des coupables⁽²¹⁾.

⁽¹⁹⁾ Lettre makhzénienne à Mohamed Torrès datée du 26 chaoual 1312/21 avril 1895. *Archives de Tétouan* 96/13.

⁽²⁰⁾ Lettre du caïd Mohamed Anfous à Mohamed ben Mohamed el Labbadi, datée du 1 choual 1314/5 mars 1897. *Archives de Tétoun* 1/93.

⁽²¹⁾ Lettre de Mohamed Torrès au ministre espagnol Marquis de Potestad Farnari, en date de 1^{er} rabi' 1311/12 septembre 1893. *Archives de Tétouan* 93/37.

A la même époque, le représentant français à Tanger remit une note à Mohamed Torrès réclamant les dommages d'une barque française qui fut, d'après ce représentant, pillée sur la côte du Rif.

Or, dans une dépêche, le Sultan rappelle à son délégué Torrès que Moulay Arafa qui fut chargé d'éclaircir cette affaire, a souligné qu'il n'était pas question de pillage mais que cette barque avait été retenue parce qu'elle avait débarqué des Marocains venant de Melilla dans un endroit prohibé⁽²²⁾.

Bref, il semble que l'activité de la contrebande prend un nouvel essor dans le nord du pays après la mort de Moulay Hassan en 1894.

Ce changement se manifesta localement par le nombre et le genre de navires qui fréquentent la côte rifaine ainsi que la quantité et la qualité des échanges qui s'y effectuent.

En effet, les présides occupés comme Melilla, l'ilôt d'Alhucémas et Péñon de Vélez de Gomara, vont devenir des stations secondaires dans les cours d'échanges entre Gibraltar ou l'Algérie et les côtes rifaines.

Dans ce processus, Germain Ayache souligne : « *C'est dans la baie d'Alhucémas, le plus souvent, qu'avaient lieu les opérations. Il y a là, à quelques brasses du rivage, une place espagnole bâtie sur un ilôt. Sous l'oeil du commandant, des navires provenant de Malaga ou Gibraltar y débarquaient pétrole, bougies, tissus, fusils, cartouches. La marchandise était ensuite, par petits lots, retransportée jusqu'au rivage sur quelques barques appartenant à des individus de la tribu des Boqqouia, une douzaine au total, se partageant le monopole de ce trafic*⁽²³⁾. »

Le Sultan marocain n'ignorait pas la gravité de ce trafic et notamment ses effets directs sur les recettes de la douane de Melilla.

Il écrit à son délégué à Tanger : « ... *Nous entendons de la part de quelques commerçants que les navires embarquent les marchandises de Gibraltar et les débarquent à l'ilôt de Nokour et Badis, et de là ils chargent des exportations, telles que les oeufs ou les boeufs, et celà malgré que son effet apparaît sur la douane à cause de faibles rentrées de taxes fixées sur les exportations. Et maintenant le destin nous a dévoilé la vérité puisqu'un bateau vient d'arriver de Gibraltar transportant des marchandises... et il a déposé à Hajrat Nokour 500 fûts de pétrole et une grande quantité de tissus... et le poste de la garde que nous possédons*

⁽²²⁾ Lettre du Sultan Moulay Abdelaziz à Mohamed Torrès en date du 19 rabi' II 1312/1895.

⁽²³⁾ Germain AYACHE, *les Origines de la guerre du Rif*, édit. 1981, p. 108.

là-bas ne peut pas empêcher quiconque veut débarquer la marchandise à terre⁽²⁴⁾... »

C'est en 1895, que le Makhzen décida de désigner l'une des unités de sa flotte pour surveiller la rive méditerranéenne de Tanger jusqu'à Melilla afin de contrôler les barques rifaines se livrant à la contrebande. Et ce, par la manière d'interdire à leurs "raïs" de voyager par la voie maritime, sauf s'ils portent la permission de naviguer qu'ils doivent solliciter auprès des gouverneurs de leurs tribus lors du départ, et auprès de l'"amil" (gouverneur) de Tétouan ou de Tanger lors du retour. En plus, le navire marocain est autorisé à contrôler tous les bateaux rencontrés dans la côte du Rif⁽²⁵⁾.

Cette décision du pouvoir central semble avoir des réactions favorables au sein des autorités locales du Makhzen. Dans une correspondance à son délégué à Tanger, le Sultan cite que le gouverneur marocain de la frontière de Melilla, ainsi que tous les gouverneurs du Rif, l'ont informé que la sécurité et la tranquillité règnent aux abords de Melilla et dans toute la région depuis que le Makhzen a décidé de désigner son navire pour surveiller la côte du Rif⁽²⁶⁾.

Cependant, les choses n'allaient pas fonctionner comme le souhaitait le Makhzen ; quelques semaines plus tard, le Sultan écrit à son délégué Torrès pour connaître les nouvelles du navire en question.

« ... Notre ordre Chérifien a été édicté pour que le navire du Makhzen surveille la côte ("Warda Coshta") ; faites nous donc savoir de ses nouvelles et la paix...⁽²⁷⁾. »

La réponse de Torrès fut imprévue ; l'envoi du navire "El-Turki" vers la côte du Rif a été reporté à cause de la quarantaine d'une part et, d'autre part parce que le navire est allé à Cadix pour entretien. Dès son retour, il doit se diriger d'abord vers Tarfaya pour remplacer l'autre navire, le "Hassani", qui doit aller, lui aussi, à l'étranger pour se faire réparer. "El-Turki" ne rejoindra donc les côtes rifaines qu'après le retour à Tarfaya du "Hassani"⁽²⁸⁾.

⁽²⁴⁾ Lettre sultanienne à Torrès datée du 22 *jumada* II 1312/21 décembre 1894. *Archives de Tétouan*.

⁽²⁵⁾ Lettre sultanienne à Torrès datée de 18 *rabi'* II 1313/ octobre 1895. *Archives de Tétouan*.

⁽²⁶⁾ Lettre sultanienne à Torrès datée de 15 *rajab* 1313/19 janvier 1896. *Archives de Tétouan* 14/117.

⁽²⁷⁾ Lettre de Moulay Abdelaziz à son délégué Mohamed Torrès datée de 9 *chaâban* 1313/4 février 1896. *Archives de Tétouan* 14/139.

⁽²⁸⁾ Lettre de Moulay Abdelaziz à Mohamed Torrès datée du 25 *chaâban* 1313/20 février 1896. *Archives de Tétouan* 14/142.

Les “pirates” de Boqqouia et la crise des otages.

Ce que l'on peut constater à propos des études qui ont abordé le sujet de la soi-disant “piraterie” rifaine, c'est la négligence des conditions locales. Or, ces conditions jouent, à notre avis, un rôle primordial à côté des facteurs externes bien sûr, dans la précision de cette affaire.

Nous avons largement parlé de la situation interne de la tribu Boqqouia, la plus concernée de cette question, dans notre thèse sur la même tribu⁽²⁹⁾.

C'est pour cela que nous nous contentons de rappeler ici, les grands traits qui démontrent l'importance de la mer dans la vie des Iboqqouyen. On doit signaler, préalablement, que la tribu Boqqouia ou Boccoya, est l'une des tribus rifaines la plus ouverte sur la façade méditerranéenne. Elle s'étend sur une côte de 70 km environ, entaillée par des gorges profondes et plonge rapidement vers la mer, favorisant ainsi un meilleur abri pour les marins de la région.

Les conditions topographiques sévères ne laissent que peu de terres cultivables. Les ressources agricoles reposent ici sur les trois activités les plus importantes : la céréaliculture, l'arboriculture et l'élevage.

Certes, l'exploitation collective de moyens de production y compris la terre, existait-elle dans notre tribu, mais comme nous l'avons prouvé par plusieurs archives familiales, notamment les actes de possession, c'est la propriété privée qui est dominante⁽³⁰⁾.

D'autre part, les conditions économiques défavorables, le faible niveau des techniques de travail, et surtout le morcellement, ainsi que l'instabilité des biens fonciers des familles, font de l'économie de la région une économie destinée, avant tout à la consommation.

Mais, quand les récoltes des bonnes années dépassent l'auto-suffisance, elles entraînent une activité d'échange avec l'extérieur.

Dans ce processus, nous avons noté aussi que la terre n'assure pas une assise économique solide. C'est pourquoi les notables de Boqqouia se tournèrent vers la mer qui constituait une nouvelle ressource de richesse, comme on le verra.

On doit signaler aussi d'autres facteurs économiques importants qui ont poussé les marins de Boqqouia à s'aventurer dans la mer, à savoir la situation

⁽²⁹⁾ C.F., notre thèse, « Les Boqqouia », *op. cit.*, p. 103 et S.S

⁽³⁰⁾ Mohamed OUNIA, « Les structures agricoles dans le Rif pré-colonial, cas de Boqqouia » revue *Maroc-Europe*, n° 8, 1995, p. 32-50.

géographique de leur tribu entre deux axes commerciaux ; l'un est le poste de Badis, aux mains des Beni Itteft à l'ouest, l'autre c'est le poste de Nokour sous la surveillance des Beni-Ouriaghel à l'est. Voyant donc leurs voisins s'enrichir et tirer avantage de cette situation, les commerçants de Boqqouia maintenaient presque exclusivement ce trafic de contrebande avec le Péñon de Vélez et d'Alhucémas voire, n'hésitaient pas lors de leurs conflits avec les négociants européens à s'organiser « *pour effectuer des prélèvements directs sur les navires européens, soit en les attirant avec de faux signaux sur la côte escarpée, soit en les attaquant en mer*⁽³¹⁾. »

Ce qu'il faut s'empresse d'ajouter, c'est que les Boqqouia n'étaient pas les seuls concernés dans cette affaire de la contrebande, il y avait aussi les Beni-Ouriaghel.

Pourtant, il paraît que les contrebandiers de Boqqouia ont fait des progrès sur leurs voisins dans ce domaine.

D'autre part, on a l'impression que les contrebandiers des deux tribus, s'associaient pour commercer avec les Espagnols des deux places occupées (Nokour et Badis) avant qu'un différend ait eu lieu entre ces deux groupes de commerçants rifains.

Un document remontant à 1885 fait l'écho de la perturbation de cette association, si on ose dire, au point que le commandant espagnol de la place Alhucémas a débarqué sur la côte des Beni-Ouriaghel pour régler cette discorde avec le caïd Zian ; mais en vain, car les pourparlers furent interrompus à cause d'une attaque armée surprise de la part d'un groupe des Béni-Ouriaghel⁽³²⁾.

A ces facteurs économiques, il convient d'ajouter encore, des raisons d'ordre social qui animent la compétition tribale. En effet, d'après la théorie segmentaire, les deux fractions côtières des tribus voisines, appartenaient chacune à deux "lefs" ou alliances opposées, à savoir le groupe des Aït Youssef u'Ali et ses alliés d'un côté, et celui de la section Imazzouren et ses partisans d'un autre côté⁽³³⁾.

Ce système de "lefs" met en évidence le jeu politique aussi bien sur la scène locale qu'au niveau des relations tribus – Makhzen, dans le Rif précolonial. En

⁽³¹⁾ Paul PASCON, Herman Van DER WUSTEN, *les Béni-Bou Frah, essai d'écologie sociale d'une vallée rifaine*, Rabat, 1983, p. 66.

⁽³²⁾ Lettre de Mohamed ben Laarbi ben El Mukhtar à Jhon Drummond Hay, datée du 17 *jumada* II 1302/3 avril 1885. Citée par Khalid BEN ES-SAGHIR, *Al maghrib fi al archive al britani (le Maroc d'après les archives britanniques)* édit. Wallada 1992, p. 518.

⁽³³⁾ David M. HART, « Clan, lignage, et communauté locale dans une tribu rifaine » in *R.G.M.*, n° 8 1965, p. 31.

effet, les “amghars” de Béni-Ouriaghel sont directement intégrés dans l’organisme makhzénien à travers leur nomination dans les postes de caïd dans leur propre tribu. Il y avait trois caïds dont l’un est le fameux caïd Zian précité. Par contre la tribu Boqqouia où les notables n’avaient pas une assise économique solide, à cause de la médiocrité de leurs ressources naturelles et la petite taille de leur tribu moins peuplée que celle des Béni-Ouriaghel, a connu des caïds étrangers. En général l’évolution de la politique caïdale dans la tribu Boqqouia a connu deux étapes légèrement différentes.

Sous le règne de Moulay Hassan Ier, les caïds étaient, même dans les régions lointaines comme le Rif, plus ou moins contrôlés et surveillés par le Makhzen.

Quand un caïd ou gouverneur local dépasse ses limites, le pouvoir central n’hésite pas à intervenir pour le remplacer afin de conserver la sécurité et l’ordre dans les tribus.

Plusieurs archives démontrent, contrairement aux préjugés ancrés, que les gens du Rif résistaient aux exigences trop exagérées des caïds, et non pas à l’autorité de leur Sultan en elle-même.

« ...Lorsque, écrit un caïd local, nous nous sommes rendus dans les tribus du Rif accompagnés des troupes sultaniennes... nous avons remplacé le serviteur Hadj L’Arbi (El Oulesheki) ; elles nous ont accueillis avec joie et elles ont payé les frais de la mehalla...⁽³⁴⁾. »

Il convient de rappeler aussi, le rôle intermédiaire des “chorfas” ou marabouts entre le pouvoir central et les tribus rifaines, dans le but de conserver la paix et l’ordre, notamment aux temps des troubles et des révoltes contre les caïds du Makhzen. En effet, en 1893, et ce n’est là qu’un exemple parmi d’autres, le Sultan Moulay El Hassan reçoit à Fès, grâce à la médiation du chérif Abdellah ben Ibrahim de la branche locale de la Zaouia Ouazzania à Snada, un groupe de notables Rifains. Dans une lettre à son frère Ahmed, en date du 6 safar 1311 (19 août 1893), le Chérif Abdellah raconte que le Sultan les a recus avec une grande hospitalité. Il a même décidé de libérer les prisonniers de Boqqouia. Et il leur a désigné un nouveau caïd, à savoir Ali Ben Mansur. Aussi, ajoute la correspondance, leur a-t-il demandé de témoigner devant les “adouls” (notaires) de

⁽³⁴⁾ Lettre de Hadj Bouzian ben Ali es Saidi à Mohamed ben Ahmed es Sanhaji datée du 20 *joumada* I, 12 janvier 1890, citée par Abderrahman TAIBI, « Al Mujtamaa bi mantaqat er Rif qabla al Himaya, qabail sahel er Rif al Awsat min 1860 ila 1912 ». (en arabe), mémoire de D.E.S. en histoire contemporaine, faculté de Lettres et sciences humaines, Université Mohamed V (inédit) Rabat, 2^e Volume 1992-1993, p. 425.

ne plus laisser voyager leurs barques en mer, et de cesser de commercer avec les chrétiens. Et si les vents poussaient les bateaux étrangers vers leurs côtes, ils ne devaient pas les toucher.

Enfin, le Chérif précise que le Sultan a fixé une somme de 1 000 "rials" que la tribu Boqqouia doit verser annuellement au trésor du Makhzen⁽³⁵⁾.

Quant à l'époque du Sultan Moulay Abdelaziz, les relations des Boqqouia avec le pouvoir central ont connu un changement décisif aussi bien au niveau local qu'au niveau central. Pour ce qui est du premier niveau, le fait le plus remarquable réside dans la genèse d'un groupe de notables riches et influents s'appuyant davantage sur l'activité de la contrebande⁽³⁶⁾.

Dans ce contexte, il est logique d'imaginer la grande ambition politique qui naquit chez ces notables qui, à l'instar de leurs voisins dans la tribu Béni-Ouriaghel, cherchèrent à devenir des caïds. Et celà, non seulement pour pouvoir veiller sur les affaires de leur propre tribu, mais aussi pour préserver l'équilibre politique entre les différents groupes tribaux dans la région. Et peut-être encore pour retrouver un élément de légitimité qui leur permet de profiter de leur fortune. Or, leur richesse ne leur servait à rien, car les notables de Boqqouia qui pratiquaient la contrebande avec les négociants européens, étaient aux yeux du Makhzen, des "foussades", hors-la-loi, et des "coupeurs" de routes qui provoquaient des problèmes et incidents donnant prétexte aux puissances étrangères à intervenir dans le pays.

Il faut enfin évoquer la question des troubles dont parfois, les représentants makhzénien sont eux-mêmes responsables.

Dans ce cadre un exemple parmi d'autres est significatif. Il s'agit de la tyrannie d'un caïd originaire de la tribu rifaine Béni-Ouleshek, à savoir le caïd Hammu El-Oulesheki qui avait une mauvaise réputation dans tout le Rif, et auquel le Makhzen confia le commandement de la tribu Boqqouia. Mais l'intervention de ce caïd a beaucoup compliqué, paraît-il, la situation au lieu de l'avoir calmée. Avant d'attaquer les Boqqouia qui lui résistèrent en été 1897, le caïd Hammu dit, "Butammante" eut recours au jeu traditionnel des "lefs" tribaux et inter-tribaux. A la suite de quoi, il mobilise les Tamsamane et les Béni-Ouriaghel contre les Boqqouia, et ce, sans permission du Makhzen. Plus grave encore, il a sollicité le

⁽³⁵⁾ Et-TABYI, *Retazos de historia marroqui*, editora marroqui, Tétouan, 1955, p. 229.

⁽³⁶⁾ Une description sur les aspects de la fortune et l'influence du notable Si Dadi ben Massoud de la sous-fraction de Tafensa, est donnée par l'auteur espagnol Enrique Arques dans le premier chapitre de son livre intitulé, *Tres sultanes a la parfia de un reino*, Tétouan, 1952.

ravitaillement auprès du commandant espagnol de l'îlot d'Al Hucemas. Un document se référant à ce sujet, montre combien le Sultan fut fâché lorsqu'il prit connaissance des transgressions du caïd Hammu⁽³⁷⁾. Des ordres de la cour chérifienne furent immédiatement donnés au chef de la mehalla dans le Rif (la kasba de Jnada) le caïd Bachir Chargui, afin de rejoindre le caïd Hammu pour contrôler son action. Ce qui nous importe le plus, dans cette opération qui a échoué d'ailleurs, du caïd Hammu contre les Boqqouia, c'est l'attitude, paraît-il appuyée et favorable du commandant espagnol précité à l'égard de l'expédition du caïd Hammu !

Attitude qu'on ne peut comprendre que si on la regarde dans le cadre de la rivalité internationale dans la région nord du Maroc.

Cette hypothèse nous invite à nous interroger sur la réalité de l'arrière-plan de la position espagnole dans cette affaire. S'agit-il d'un simple geste humanitaire et innocent de la part du commandant espagnol ? Ou plutôt y a-t-il derrière ce rapprochement irrégulier entre les deux responsables, espagnol et marocain, tout un projet espagnol qui visait non seulement à affaiblir les chefs de Boqqouia, mais aussi à contrarier, indirectement, la pénétration française dans cette tribu et la région entière que l'Espagne considérait comme son propre champ d'action ?

Nous touchons là, sans doute, le thème le plus séduisant et le plus légendaire à la fois, de la piraterie rifaine proprement dit. En l'occurrence, son volet politique international. Tâche immense qui dépasse les capacités de notre approche qui a pour but d'apporter quelques éléments pour contribuer à réécrire l'histoire de cette piraterie rifaine.

Sans s'arrêter à tous les détails et incidents concernant ce sujet, nous allons essayer dans les lignes qui suivent, de mettre en évidence les facteurs principaux du conflit opposant alors les Espagnols aux Boqqouia qui étaient d'après les documents et les récits de l'époque, des "amis" de l'Espagne. Quelques indices de ce différend semblent commencer vers les années quatre vingts du XIX^e siècle, lorsque en 1889 précisément, un bateau espagnol "Miguel y Teressa" fut attaqué par les Rifains dans la baie d'Al Hucémas.

Treize ou quatorze opérations maritimes ont été jusqu'au 1897 exécutées par les marins rifains, dont la majorité appartiennent aux fractions côtières de Boqqouia.

⁽³⁷⁾ Lettre sultaniante au caïd Bachir ben Sannah ech-Chargui, datée de 6 *ramadan* 1313/1896, *kunnach* n° 432, p. 30. B.H. Rabat.

Quelques remarques rapides à propos de nombreux bateaux assaillis, leurs nationalités et les chiffres des indemnités réclamées par leurs nations au gouvernement chérifien, permettent de considérer les préoccupations du Makhzen, notamment sur le chapitre diplomatique.

Ayant découvert que « *l'origine des méfaits que commettent les rifains réside dans leurs litiges avec leurs complices européens en contrebande* »⁽³⁸⁾, le Sultan Moulay Abdelaziz adressait des appels aux puissances européennes concernées pour collaborer à combattre l'activité de la contrebande, mais en vain. Car les puissances rivales se servaient des incidents liés à la contrebande ou à l'autre face de la médaille, c'est-à-dire la piraterie rifaine, pour élargir leur champ d'action dans le pays.

Ainsi, jusqu'au jour où les choses allaient se compliquer « *il arrivait, écrit Germain Ayache, qu'un grain de sable se mît dans les rouages. Une commande, bien que payée d'avance, n'était jamais livrée. Ou bien quelque rifain étant allé régler ses comptes en face, sur l'îlot, était rejeté mort par les flots sur la grève. Faute de recours, il fallait bien alors régler soi-même ses comptes avec les moyens qui s'offraient. Le plus commode était, quand un petit voilier européen se trouvait tout près des côtes retenu par le calme plat, d'y capturer quelques otages qu'on monnayait pour obtenir enfin réparation* »⁽³⁹⁾. »

Tout avait commencé vers 1894, date qui coïncide avec la mort de Moulay Hassan Ier, quand quelques riches, apparemment de Boqqouia, ont payé d'avance une somme de 5 000 rials à un groupe de contrebandiers venant de Malaga, en vue d'obtenir des armes, et particulièrement des fusils à répétition. Mais les contrebandiers de Malaga n'ont pas tenu leur promesse.

C'est alors, que les Boqqouia ont décidé de se venger de leurs complices espagnols⁽⁴⁰⁾. Dans une lettre à son délégué Torrès, le Sultan Moulay Abdelaziz précise :

« *Quand les patrons des bateaux ne tiennent pas leurs engagements envers leurs compères dans la population rifaine, ceux-ci guettent les bateaux de la nationalité à laquelle appartiennent leurs débiteurs et les attaquent. La preuve, c'est que les Rifains ne touchent à rien dans la cargaison ou dans le matériel des bateaux assaillis, se contentant de capturer un nombre déterminé des occupants*

⁽³⁸⁾ Germain AYACHE, *les Origines...*, op. cit., p. 109, note 29.

⁽³⁹⁾ *Ibid.* p. 108-109.

⁽⁴⁰⁾ Mustapha BOUCHAËRA, *At-Taârif bibani Saïd es-salaoui wa nubda an wathaiquihim* (en arabe), édit. 1991, tome I, p. 55.

correspondant au tort subi...⁽⁴¹⁾. Désormais, la réaction des Boqqouia devient de plus en plus menaçante. Le 28 avril 1895, ils guettent un brigantin néerlandais "Anna" dans la baie d'Al Hucemas. Le ministre allemand à Tanger, De Reichenau chargé de cette affaire, adressa une note au gouvernement marocain, réclamant la punition des coupables et la réparation du dommage⁽⁴²⁾.

Au cours de la même année 1895, un pavillon anglais "Virgen de los Angeles" fut pillé par les gens de la même tribu.

L'ambassadeur britannique à Tanger protesta immédiatement auprès du Makhzen demandant une lourde indemnité⁽⁴³⁾.

Préoccupé par ces incidents, le Sultan envoya son navire "Turki" aux côtes rifaines pour capturer les assaillants. Sept individus appartenant à la fraction d'Imazzouren furent arrêtés et transportés à bord du "Turki" à Tanger où deux parmi eux seulement furent reconnus par le capitaine du bateau anglais intercepté ; l'un est nommé Boutahar ben Mohamed ben Allach, l'autre était El-Yazid Ben Fallayen⁽⁴⁴⁾.

Après l'arrestation de ces individus de Boqqouia par le Makhzen, les événements ont pris une nouvelle dimension politique. Désormais les marins concernés de cette tribu, cherchèrent à capturer des otages européens pour faire une pression internationale sur le Makhzen afin qu'il libère leurs frères détenus à Tétouan et à Tanger.

La première occasion venue, fut le 7 octobre 1896, lorsqu'un bateau français nommé "Prosper Corin" de deux cents tonnes, retenu par le calme plat en face de la plage de Cébadilla sur la côte de Boqqouia, a été attaqué par dix barques de gens de la même tribu.

Un bateau espagnol "Sevilla" qui fut avisé par un télégramme du commandant militaire de la place d'Al Hucémas arriva immédiatement à l'endroit pour secourir le bateau français, il rentra dans un combat meurtrier avec les gens du Rif.

Le bilan fut un mort et treize captifs de la part des Boqqouia, et trois morts espagnols et un captif français, le capitaine Joseph Aubé, de la part des Européens⁽⁴⁵⁾.

⁽⁴¹⁾ Lettre citée par Germain AYACHE, *les Origines, op., cit.*, p. 109, note 29.

⁽⁴²⁾ M. OUNIA, *les Boqqouia..., op. cit.*, p. 275 et ss.

⁽⁴³⁾ Lettre du Sultan Moulay Abdelaziz à Mohamed Torrès, datée de 24 *rajab* 1313/10 janvier 1896. *Archives de Tétouan*, XIV/132.

⁽⁴⁴⁾ Lettre de Mohamed ben Ahmed El Khadir à Mohamed Torrès datée de 10 *rajab* 1313/27 décembre 1895. *Archives de Tétouan* 79/29.

⁽⁴⁵⁾ Lettre de Ahmed ben Mussa à Mohamed Torrès, en date du 6 *rajeb* 1314/1896. *Archives de Tétouan*, XXIII/32. Jeronimo BECKER, *historia de Marruecos*, Madrid 1915, p. 408. Et-TABYI, *Retazoz..., op. cit.*, p. 251.

Quatorze jours après, les Boqqouia libèrent le capitaine du "Prosper Corin" grâce à l'intervention d'un chérif venu de Tanger, bien que leurs frères demeuraient prisonniers de l'Espagne au Péñon de Vélez, et d'autres par le Makhzen à Tanger.

Laissons de côté les réclamations françaises et l'indemnité relative à cet incident, et revenons sur ce que nous avons noté plus haut relativement à la question de rupture entre Boqqouia et l'Espagne.

Il est intéressant de savoir que dans cette agitation politique, les chefs de Boqqouia "*n'agissaient pas d'eux-mêmes*" comme l'a bien souligné Germain Ayache⁽⁴⁶⁾ mais étaient animés par un agent consulaire français à Tétouan, un certain Allal El Abdi, d'origine algérienne qui possédait une barque au nom de Machbal El Ghomari qui fréquentait les côtes de Boqqouia. Et ce, non pas seulement pour y faire du commerce, mais aussi pour y recruter des soldats et des travailleurs : « *Dès 1895, des ouvriers rifains partaient travailler sur les chantiers d'Afrique noire, tandis que, dès 1896, plusieurs dizaines de Rifains étaient recrutés chaque année pour les régiments de tirailleurs en Algérie*⁽⁴⁷⁾. » écrit le Professeur Jean-Louis Miège.

Ce n'est pas tout, car, et comme nous l'avons révélé nous-mêmes lors d'une modeste étude sur l'origine du concept "Réfoublik"⁽⁴⁸⁾ Allal El Abdi a essayé d'élargir la sphère de son influence dans l'arrière-pays des Boqqouia, c'est-à-dire avec exactitude dans la tribu des Beni-Ouriaghel, là où le mythe d'une mine d'or a poussé El Abdi à vivifier l'ancien projet du Comte de Chavagnac comme nous l'avons signalé plus haut.

En tout cas, cette intervention française dans la région rifaine explique l'attitude de l'Espagne envers les notables de Boqqouia, et par conséquent son refus de libérer les treize prisonniers rifains qu'elle détenait au Péñon de Vélez.

Les Boqqouia continuaient alors leur défi. Le 14 août 1897, ils guettent un vapeur italien "Fiducia" dont ils ont capturé le patron Manuel Racete, un Grec et un Français ; le reste fut laissé en liberté⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴⁶⁾ Germain AYACHE, *les Origines...*, *op. cit.*, p. 109.

⁽⁴⁷⁾ C.F., « Abdelkrim et la république du Rif », *Actes du colloques international d'études historiques et sociologiques*, 18-20 janvier 1973, François Maspero, Paris, 1976, p. 57-58.

⁽⁴⁸⁾ C.F. Mohamed OUNIA, « Al-mujtamaâ er-rifi qabla al-muqawama (1897-1921) ». (La société rifaine avant la résistance (1897-1921), *Revue Amal*, n° 8, 3^e année, 1996, p. 6-22.

⁽⁴⁹⁾ J. BECKER, *Historia de Marruecos...*, *op. cit.*, p. 408, Et-tabyi, *op. cit.*, p. 251.

F. PITA, *Algo sobre la tribu de Bocoya*, Barcelona, 1898, p. 34.

Dix jours après, ils s'emparent d'un vapeur portugais nommé "Rosita de Facto" ; son patron "Juan Rosende" et quatre autres marins furent capturés⁽⁵⁰⁾.

Dans l'attente de la libération des treize Rifains que les Espagnols détenaient, en plus des onze autres prisonniers de Tanger, les Boqqouia gardaient les otages européens et refusaient de faire la moindre concession sur le sujet.

Malgré les tentatives de rachat faites par les représentants de l'Italie et du Portugal, les Boqqouia insistaient sur l'échange des captifs . C'est ce que précise ce télégramme du 10 octobre 1897 envoyé par le chargé d'Affaires de France au Maroc, A. Riffault au ministre des Affaires étrangères à Paris :

« Le "Cosmao" est revenu ce matin ramenant Dadi à la demande des représentants de l'Italie et du Portugal. Les Rifains sont plus tenaces que jamais dans leur refus d'argent. Une lettre collective des prisonniers écrite par le capitaine portugais au chargé d'affaires, déclare que les Bouqqouia veulent les leurs et non de l'or et le prie d'agir dans ce sens⁽⁵¹⁾. »

Après la mort de l'un des captifs européens à Boqqouia, à savoir un matelot français appelé Peinen, la France employa tous ses moyens de pression sur la cour chérifienne pour rendre les Boqqouia enfermés à la Kasba de Tanger.

Parallèlement, Allal El Abdi fut désigné pour agir conjointement avec le représentant espagnol afin d'intervenir auprès des Boqqouia et mettre un terme à l'affaire des captifs.

De son côté, le gouvernement marocain, se montra prêt à régler ce problème et exigea de l'Espagne de faciliter les démarches de son Khalifa à Tanger, Abdelkader ben Abdessadaq auprès des Boqqouia.

L'intervention espagnole auprès de la tribu Boqqouia n'allait pas tarder à se manifester. Un mois après la demande marocaine, le représentant espagnol envoya une lettre aux notables Boqqouia, à savoir Hadj Ali' Allouch et Hadj Omar u. Chaib de la fraction Imazzouren en les invitant à libérer les otages européens :

« Mon gouvernement refuse que quiconque intervienne dans cette affaire qui concerne uniquement le Maroc.

⁽⁵⁰⁾ J. BECKER, *op. cit.*, p. 408, Et-Tabyi, *op. cit.*, p. 251. Mustapha BOUCHAÂRA, *At-Taarif...*, *op. cit.*, T.I., *op. cit.*, p. 84.

⁽⁵¹⁾ Document cité par Mustapha BOUCHAÂRA, *op. cit.*, p. 91.

Et puisque le gouvernement chérifien a demandé à l'Espagne de l'aide pour régler ce problème, on m'a chargé de porter à votre connaissance qu'au nom de nos sincères et bonnes relations, mon gouvernement a décidé de libérer vos frères, et que des accords ont été signés entre les responsables des deux pays. Nous vous prions donc de rendre les captifs chrétiens que vous détenez, des Italiens, des Portugais et des Français et de les remettre à notre interprète [Allal Abdi] porteur de cette lettre en présence du Khalifa Abdelkader ben Abdessadaq... ci-joint une lettre du délégué marocain, faites-la lire à la tribu, pour qu'ils sachent bien que sa majesté chérifienne tient toujours ses promesses envers l'Etat espagnol...⁽⁵²⁾ »

Ainsi, après cette démarche de Allal El Abdi envoyé par le ministre d'Espagne, et après que « *le Makhzen ayant enfin consenti à libérer, après trois mois, les Rifains enfermés à la Kasba de Tanger, les chrétiens ont pu être délivrés⁽⁵³⁾.* »

Cependant, cela n'allait pas empêcher l'autorité makhzénienne d'envoyer une forte expédition punitive contre les Boqqouia en 1898, expédition dont le but était, à en croire l'auteur du manuscrit « *Ad-Dill al-Warif fi muharabat ar-Rif* », dans l'apparence est de punir la tribu désobéissante, mais au fond c'est moins pour se venger d'elle que pour faire plaisir à l'Espagne⁽⁵⁴⁾ !

⁽⁵²⁾ Lettre du ministre espagnol au Maroc aux notables de Boqqouia, datée de 6 jourmada II 1315/2 novembre 1897. (Traduite par nous). *Archives de Tétouan*, XXXVI/180.

⁽⁵³⁾ Mustapha BOUCHARAË, *op. cit.*, p. 101.

⁽⁵⁴⁾ Ahmed SKIREJ, *Ad-Dill, al-warif fi muharabat ar-rif*. Manuscrit, Bibliothèque général de Rabat, p. 5.

Tabelau 1
Quelques navires pillés par “les pirates rifains”

Nom de navire pillé	Date de l'acte de piraterie	Nationalité du navire pillé	Lieu de pillage	Tribu pirate
– 1	1836	Espagnole	Cap de trois Fourches	Guelaia
Santa Anna 2	1836	Espagnole	Cap de trois Fourches	Guelaia
– 3	1837	Espagnole	Près du Péñon de Vélez	–
Ruth 4	1848	Britannique	Cap de trois Fourches	Guelaia
– 5	1848	Britannique	Cap de trois Fourches	Guelaia
Violet 6	1851	Britannique	Cap de trois Fourches	Guelaia
Janus 7	1851	Britannique	Cap de trois Fourches	Guelaia
– 8	1851	Espagnole	Cap de trois Fourches	Guelaia
Flora 9	1852	Prussienne	Cap de trois Fourches	Guelaia
– 10	1852	Espagnole	Cap de trois Fourches	Guelaia
– 11	1852	Espagnole	Cap de trois Fourches	Guelaia
– 12	1852	Prussienne	Cap de trois Fourches	Guelaia

1 Rouard DE CARD, « Les relations... », *op. cit.*, p. 54

2 *Ibid.*

3 *Idem*, p. 55.

4 ET-TABYI, « Retazos », *op. cit.*, p. 152.

5 *Ibid.*

6 *Ibid.*

7 *Idem*, p. 159.

8 Jacque CAILLE, « Charles Jagerschmidt, chargé d'affaires de France au Maroc », Tanger, 1951, p. 170.

9 ET-TABYI, *op. cit.*, p. 159.

10 J. CAILLE, *op. cit.*, p. 170.

11 H. DUVEYRIER, *la dernière partie inconnue du littoral de la méditerranée : le Rif*, Paris, 1888, p. 21.

12 Kais Marzouk OUARIACHI, *le Rif Oriental*, *op. cit.*, p. 49.

–	13	1853	Britannique	Cap de trois Fourches	Guelaia
Santo Cristo	14	1853	Espagnole	Baie d'Al Hucemas	Tamssaman
–	15	1854	Espagnole	Baie d'Al Hucemas	Guelaia
Carmen I	16	1854	Britannique	Cap de trois Fourches	Guelaia
Jeune Dieppoise	17	1855	Française	Cap de trois Fourches	Guelaia
San Antonio	18	1855	Espagnole	Baie d'Al Hucemas	–
San Joaquin José	19	1856	Espagnole	Baie d'Al Hucemas	Beni-Ouriaghel
Hayman	20	1856	Britannique	Cap de trois Fourches	Guelaia
Miguel y Teressa	21	1889	Espagnole	Baie d'Al Hucemas	Boqqouia
San Francisco	22	1891	Espagnole	Baie d'Al Hucemas	Boqqouia
San Vicente	23	1894	Française	–	–
Meyer	24	1894	Britannique	Baie d'Al Hucemas	Boqqouia
Lentulo	25	1895	Italienne	Baie d'Al Hucemas	Boqqouia

13 ET-TABYI, *op. cit.*, p. 159.

14 *Idem*, p. 160, Adolfo ARAGONES, *Al Hucemas*, Toledo, 1893, p. 108.

15 H. DUVEYRIER, *op. cit.*, p. 23.

16 ET-TABYI, *op. cit.*, p. 156, A. ARAGONES, *op. cit.*, p. 108.

17 *Ibid.*

18 A. ARAGONES, *op. cit.*

19 ET-TABYI, *op. cit.*, p. 156.

20 ROGERS, *op. cit.*, p. 221.

21. Jeromino BECKER, *Historia de Marruecos*, Madrid, 1915, p. 370.

22 Lettre du représentant de l'Espagne à Tanger, Fransisco Rafael FEGUERA à Mohamed TORRÈS en date du 6 septembre 1891/1^{er} safar 1309. *Archives de Tétouan*, XXXVI/64.

23 A. ARAGONES, *op. cit.*, p. 109.

24 *Ibid.*

25 A. ARAGONES, *op. cit.*, p. 109.

Conchita	26	–	Française	Cap de trois Fourches	Boqqouia
Anna	27	1895	Hollandaise	Cap de trois Fourches	Boqqouia
Joven Enrique	28	–	Britannique	–	Boqqouia
Virgen de los Angeles	29	1896	Britannique	Baie d'Al Hucemas	Boqqouia
Prosper Corin	30	1896	Française	Cebadilla	Boqqouia
Fiducia	31	1897	Italienne	Baie d'Al Hucemas	Boqqouia
Rosita de Fato	32	1897	Portugaise	Baie d'Al Hucemas	Boqqouia
Gabaire	33	–	Italienne	Baie d'Al Hucemas	Boqqouia
–	34	1895	Suedoise	Baie d'Al Hucemas	Boqqouia
General Concha	35	1911/1912	Espagnole	Boussakkour	Boqqouia

26 PITA (F.), *Algo sobre la tribu Bocoya*, *op. cit.*, p. 34.

27 Dr. J. WOLTRING, *Télégramme envoyé le 1 mai 1895 par le consul hollandais à Gibraltar au ministre des Affaires étrangères allemand à Tanger*, in *Bescheiden Betreffende de butenlandse politike Van Nederland. 1848-1919*. Edition Martinus Nijhoff, 1972, p. 82.

28 PITA (F.), *op. cit.*, p. 34.

29 ARAGONES (A.), *op. cit.*, p. 109.

30 ET-TABYI, *op. cit.*, p. 250.

31 Ibid., ARAGONES (A.), *op. cit.*, p. 109.

32 ET-TABYI, *op. cit.*, p. 251. ARAGONES (A.), *op. cit.*, p. 109.

33 PITA (F.), *op. cit.*, p. 34.

34 *Lettre sultanienne à Mohamed Torrès (en l'an 1314)*, *Archives de Tétouan*, XIII/112.

35 *D'après le récit d'un témoin de la sous-fraction Idssouliyen de Boqqouia*.

Tableau 2

Les indemnités versées par le Makhzen aux puissances européennes à raison des dommages des bateaux pillés sur la côte du Rif (1891-1896)

Année	Somme de l'indemnité	Nationalité du bateau pillé
1891	22 085 pesetas et 45 centimes	Espagnole
1895	22 000 Rial-s	Hollandaise
1895	260 Rial-s	Française
1895	23 271 pesetas et 89 centimes	Britannique
1896	120 000 Francs	Française
1896	265 000 Francs	Italienne
1896	250 000 Francs	Portugaise

SOMMAIRE

N° 11

1997/1998

Course et *jihâd* maritime

Le but du jihâd et son évolution en droit musulman (rite malékite) par Hervé BLEUCHOT	p. 9
Jihâd et contre-jihâd en Méditerranée (XII^e-XVI^e siècles) par M'barek ZAKI	p. 33
Toulon et les barbaresques par André LEROY	p. 49
Maghreb-Péninsule ibérique aux XVI^e-XVII^e siècles : trait d'union et confluences transatlantiques par Abd El Hadi BEN MANSOUR	p. 65
La marine turque au XVI^e siècle par Christiane VILLAIN-GANDOSSI	p. 100
Les routes maritimes et les conditions de voyages dans la Méditerranée aux XVII^e-XVIII^e siècles ; exemple : France – Empire Ottoman par Mustapha EL GHACHI	p. 113
Course et diplomatie; les provinces ottomanes du Maghreb et de l'Europe (XVII^e-XVIII^e siècles) par Daniel PANZAC	p. 139
Les captifs chrétiens dans la pratique conventionnelle chérifienne par Larbi SBAÏ	p. 155
Captifs marocains en Italie (XVII^e-XVIII^e siècles) par Jean-Louis MIEGE	p. 165
Le bombardement de Salé et de Larache de juin 1765, à travers des textes marocains et français par Amina AOUCHAR	p. 172
Course et marine marocaines (1767-1778) : documents inédits par Jean-Louis MIEGE	p. 193
Les conséquences de la course espagnole sur l'économie marocaine, (XVI^e-XVIII^e siècles) par Eloy Martin CORRALES (traduction par Abdelmajid BENJELLOUN)	p. 227
La course tardive marocaine (1820-1830) par Jean-Louis MIEGE	p. 249
Le jihâd maritime de Rabat-Salé à l'époque de Moulay Abderrahman par Souad ZAKI	p. 267
La piraterie riffaine (1856-1898) : mythe et histoire par Mohamed OUNIA	p. 283