

Evolution millénaire de la flotte islamique comme force pacifique en Méditerranée

Abdelaziz Benabdallah

Membre de l'Académie du Royaume du Maroc

Vers le milieu du V^e siècle et au plus tard, dans la moitié du IV^e S., le roi Hannon, franchit les colonnes d'Hercule, avec une soixantaine de bateaux, établissant sept colonies sur le littoral marocain dont une à Sagua el-Hamra, en face des Canaries. Carthage disposait, pour sa flotte, de plusieurs ports sur toute la côte méditerranéenne et notamment de Luxos (Tichmech) près de Larache, sur l'Atlantique. La flotte carthaginoise animait le trafic des matières premières de l'Afrique et des Iles méditerranéennes ; dans les ports, de Leptis Magna (Lebda à Tripoli) à Lixos, en passant par Utique (près de Tunis) et Icosium (Alger), abondait un prolétariat recruté parmi les citoyens, très évolué, grâce à son brassage international. Des le IV^e siècle, les escadres de Carthage s'assurèrent la maîtrise des Mers et un ravitaillement régulier, dans une trentaine de ports, liant les diverses échelles d'Afrique et d'Espagne, aménagées et équipées à l'oriental, comme tous les autres ressorts de la civilisation phénicienne. Mais, Carthage ne songeait guère à annexer le maghreb et se limitait, au III^e siècle, à la Tunisie et à quelques centres algériens comme (Theveste) (Tébessa) et madaure (Madaourouch). Mais sa civilisation déborda ces limites pour rayonner sur une partie du littoral marocain, en vulgarisant un langage punique qui favorisait la diffusion parmi les Berbères de l'arabe, langue sœur» (1), permettant ainsi à Gsell de dire que « Carthage les avait préparés à recevoir le Coran, livre saint et codé » et à E.F. Gautier, de « marquer la pérennité de l'influence orientale sur l'Afrique, depuis trois mille ans ». Même après leur défaite, les Carthaginois demeuraient les rouliers des Mers. Les guerres

puniques qui, pendant plus d'un siècle, opposèrent Carthage à Rome, pour la domination de la Méditerranée occidentale, étaient des batailles navales que les Carthaginois ont pu affronter, grâce à leur puissante flotte. Leur victoire de Drepanum (Trapani), lors de la 1^{ère} guerre punique, en 249 av. J.C. en est une preuve. Plus tard, l'Afrique romaine « laissait en dehors d'elle une partie du Tel algérien et la presque totalité de la Tripolitanie et du Maroc (2), jusqu'au V^e siècle de l'ère chrétienne, dans le cadre du « limes », de Tingitane au Sud de Rabat. « Sous l'Empire, la flotte romaine perdit de son importance et fut confinée dans la surveillance des pirates. C'est ainsi qu'une escadre africaine, composée de croiseurs rapides empruntés aux escadres d'Alexandrie et de Syrie, fit la chasse à ceux du Rif et de Tingitane » (3).

La flotte de Byzance demeura la première en Méditerranée sans conteste, jusqu'à l'avènement de l'Islam. Constantinople fut, lors des VI^e et VII^e siècles de l'ère chrétienne, la plus grande Cité d'Orient, avec un million d'habitants (4). Les Arabes ont inauguré leurs conquêtes maritimes, en 21 h/641 ap. J. ; par l'occupation d'Alexandrie. Une ère nouvelle s'ouvrit alors, en Méditerranée, incitant le grand Conquérant arabe, Amr Ibn el-às à considérer la zone maritime comme un grand hinterland de défense. En l'an 25 h/645 ap. J., après une réoccupation précaire, les escadres de Byzance furent contraintes à évacuer le port d'Alexandrie, sous les coups répétés d'une jeune flotte arabe mise en chantier, par l'Emir Mo'âwiya. Elle entreprit sa première expédition, en Méditerranée, avec 1.700

(1) André Julien, Histoire de l'Afrique du Nord. p. 27.

(2) André Julien p. 150.

(3) *ibid* p. 159

(4) Lettre de Justinien — Diehl, historien français, mort en 1944 p. 540.

unités (5), dès l'an 28 h/648 ap. J., en occupant Chypre et Ifriqia. Les Omeyyades réalisèrent, en 74 h/693 ap. J., une victoire éclatante en Afrique du Nord, en assujettissant Carthage dès l'an 76 h/695 ap. J. ; ce qui mit fin à la domination byzantine en Afrique. Le Calife Omeyyade sentit la nécessité de renforcer ses unités maritimes et chargea le grand commandant d'armée Moussa Ibn Noceïr, d'édifier une base maritime, c'est à dire un arsenal ou Dar Es-Sinâa, sur l'emplacement actuel de Tunis, en reliant cette baie au golfe par un nouveau canal approprié. Une centaine de navires de guerre sont mis en chantier. La zone navale nord-africaine devint dès l'an 85 h/704 ap. J., la III^e de la Méditerranée, après celles d'Égypte et de Syrie. Ibn Noceïr put conquérir (6), en l'an (90 h/708 ap. J.) ; les Baléares, la Sardaigne ; avec l'aide de Julien, gouverneur de Ceuta, le commandant Târik Ibn Zîâd passa en Espagne. La flotte arabe encercla, alors, tel un croissant, les deux tiers du Littoral méditerranéen ; elle comportait trois escadres autonomes, avec une unité, soumise à la flotte égyptienne, dans la Mer Rouge. L'Amiral égyptien commandait toutes les forces maritimes (7), assurant ainsi une heureuse coordination. Néanmoins, la III^e flotte opérait seule en Méditerranée occidentale et renforça la conquête de l'Espagne et du Sud de la France. Cette expansion de l'Islam ne se souciait guère des grands centres de commerce, en Méditerranée. Le Code maritime élaboré par Justinien au VIII^e S. est remplacé par un Code Arabe qui permit à l'Afrique du Nord d'exporter son or, ses huiles d'olives, ses grains, chevaux et chameaux, dans le cadre d'un commerce libéral, au profit de tous et que Byzance monopolisait. La flotte byzantine ne se tint pas pour vaincue et put en deux reprises (97 h/715 ap. J. et 135 h/752 ap. J.), mettre fin à la maîtrise omeyyade des Mers, au dépens de la Prospérité économique de la Méditerranée, dont le marasme en France carolingienne, en 98 h/716 ap. J. La flotte de Byzance garda toute sa potentialité, jusqu'au début du VIII^e siècle ; les escadres andalouses, centrées à Syracuse, port de Sicile, pour défendre les frontières d'Espagne et entreprendre des expéditions contre Marseille et les Baléares en 182 h/798 ap. J., l'Italie en 162 h/778 et Narbonne en 177 h/793 ap. J. — La flotte syrienne, affaiblie, ne put intercepter Abderrahmane I^{er} qui, dès 139 h/756 ap. J. établit un Royaume Omeyyade en Andalousie, ce qui permit, aussi, l'avènement des Idrissides, au Maroc en 172 h/788 et des Aghlabides en Ifriqia, en

184 h/800 ap. J. Mais dès 191 h/806 ap. J., les Insurgés de cordoue, une vingtaine d'années après l'effondrement des escadres syriennes purent envahir Chypre, puis Rhodes et Alexandrie, renforcés par les Aghlabides qui mirent fin à la Maîtrise maritime de Byzance, en occupant la Sicile en 209 h/820 ap. J., avec des escadres de 170 unités. La flotte musulmane comportait également la flotte andalouse qui fut la seule à demeurer à l'écart de la domination de Byzance. Le mercantilisme nord-africain s'imposa ; dans ces conjonctures, comme agent médiateur ; entre la Syrie et l'Égypte, pour monopoliser le trafic maritime et les comptoirs d'Occident. Le dirham marocain, dont un spécimen est conservé au Musée de Karkov, en R.U.S.S., est la première monnaie arabe, frappée au Maghreb dès l'an 185 h/801 ap. J. La flotte africaine s'assura le prééminence, en neutralisant le feu grégois, composition incendiaire à base de salpêtre et de bitumine qui brûlait au contact même de l'eau, par une arme nouvelle, à flammes naphteuses. Les Maghrébins mirent aisément la main sur l'île de crète, en 224 h/838 ap. J., établirent à Bari sur l'Adriatique en 228 h/841, un Royaume musulman, à l'instar de celui de Sicile, reconnu par Bagdad. Entre temps, la flotte byzantine a été battue par la flotte musulmane en 226 h/840 ap. J., en perdant une centaine d'unités. Une escadre arabe occupa Malte en 257 h/870 ainsi que Sicile et l'Italie occidentale en 290 h/902 ap. J., occupation continue malgré l'avènement des Fatimides en 301 h/917 ap. J., et ce, à cause de la défaite subie par la flotte de Byzance, en l'an 298 h/910 ap. J. Néanmoins, les escarmouches intermittentes des unités fatimides, en l'an 308 h/920 ap. J. n'empêchèrent guère la flotte omeyyade d'Andalousie de poursuivre ses défis aux flottes régionales. Depuis déjà un siècle, cette flotte affrontait une croisade carolingienne et des invasions de corsaires scandinaves qui paillèrent en 230 h/844 Séville et la cité marocaine de Nekkour. La maîtrise en Méditerranée était donc répartie, au début du X^e siècle de l'ère chrétienne, entre les musulmans des Baléares, de Sicile et de Crète. L'intervention, d'un millier de navires de guerre russes, sous le commandement d'Igor, prince de Kiev, en l'an 338 h/949 ap. J., ne put libérer l'île de Crète ; la flotte musulmane a été renforcée, dès l'an 319 h/931 ap. J., par les escadres omeyyades d'Abderrahman III qui supervisaient les Iles Baléares et les bases maritimes, tout le long du littoral sud de la France. Une nouvelle force maritime destructive vit alors le jour : les pirates qui établirent leurs nids dans les îles méditerranées (8).

(5) Chiffre exorbitant difficile à admettre, d'autant plus que le Calife omeyyade fut contraint à embaucher des marins persans.

(6) Bury — Byzantine naval policy p. 39.

(7) Charles II le chauve, roi de France, Empereur d'Occident (840 — 877 ap. J.), conclut un traité de paix (250 h/864 ap. J.), avec les Rois d'Andalousie.

(8) Dozy, Histoire de l'Islam

Un chaos s'en suivit, suscité surtout par l'intervention d'une troisième force maritime islamique ; la flotte fatimide, qui, de l'an 302 h/914 ap.J. à l'an 339 h/950 ap.J. se porta contre les Egyptiens et les Andalous, à la fois. L'existence simultanée de trois califats à Cordoue, Mehdia et Bagdad, devait aboutir aux pires conséquences. Toutefois la maîtrise de la flotte islamique ne manqua pas d'insuffler un esprit nouveau au trafic international entre les deux bassins oriental et occidental de la Méditerranée ; d'autant plus qu'un mouvement intense d'industrialisation s'instaura en Andalousie et en Afrique du Nord, avec, parallèlement, les prospections minières et l'extension des cultures des zones chaudes tels les oranges, citrons, riz, mûriers et cannes à sucre. L'Occident musulman imposa désormais, en Méditerranée, sa politique économique, instituant le dinar dès l'an 950 ap.J./335 h, comme devise internationale. Ce nouveau système monétaire demeura le seul en vigueur en Andalousie et au Maroc, à partir des Almoravides où la valeur du dinar atteignit 3,960 grammes-or, pour remonter sous les Almohades au taux du premier siècle de l'hégire, s'échelonnant entre 4,25 et 4,792 g.or. Dès le début de la période almoravide, les Normands surgirent en menaçant la Sicile islamisée. Mehdia qui mit alors en chantier en l'an 418 h/1027 quatre cents navires de guerre, sauva l'île stratégique, en transférant son potentiel maritime contre le littoral grec en 424 h/1032, soutenu indirectement par les escadres andalouses de l'emir Mojâhid el-Amiri, décédé en 436 h/1044 ap.J. Dans un reflux inexorable, la flotte islamique fléchit encore une fois, sous les coups combinés des Normands qui revinrent sur la scène, dès l'an 1044 ap.J., des forces maritimes de Gènes, de Pise et de tout le littoral nord-ouest de l'Italie. Les lignes de communication entre l'Occident et l'Orient se limitaient à un cotoyage des ports africains entre Sousse et Alexandrie. Le dilettantisme des Musulmans, tant à l'Est qu'à l'Ouest, la chute des îles méditerranéennes maîtresses, sous le joug chrétien, les transformations radicales survenues dans la Société euro-occidentale, autant de mobiles péremptoirs qui mirent fin à la prééminence des musulmans et des Byzantins. Dès l'an 494 h/1100 ap.J., la Corse, la Sardaigne, la Sicile, l'Italie méridionale et même le littoral syrien tombèrent sous l'emprise d'une Europe revenue à la vie. Cet élan rénovateur coïncidait en l'an 444 h/1052 avec l'invasion de l'Égypte et de la Tunisie par les hordes campagnardes des Beni Soleim et Beni Hilâl. Mehdia dut conclure, avec Roger de Sicile, en l'an 468 h/1075 ap.J., un traité d'alliance et d'amitié ; le Royaume croula bien avant, dès 452 h/1060. Les Almoravides intervinrent, par miracle, sur la scène

islamique en 479 h/1086, pour mitiger cette débâcle. Pise attaqua en effet Mehdia en 480 h/1087 avec quatre cents navires ; le roi de Castille occupa Tolède en 478 h/1085 ap.J., assujettissant l'emir de Séville, Al-Mootamid Ibn Abbed ; Roger, roi des Normands, mit fin à la domination centenaire islamique sur la Sicile en 480 h/1087, après une série de raids et d'incursions, pendant trois décades consécutives. Malte est reprise en 483 h/1090 et la première guerre des Croisades est déclenchée (490 h/1096 ap.J.). Ce fut alors que le grand leader almoravide Youssef El Ibn Tachfine issu de Sahara marocain, jeta dans la mêlée méditerranéenne, une flotte qui parvint, d'après son adversaire Alphonse VII, roi de Castille, jusqu'aux côtes syro-palestiniennes, occupées par les Croisés. Déjà, en 479 h/1086, le Khalife almoravide qui remporta sur Alphonse VI (1065 – 1109 ap.J.) une éclatante victoire à Zellaka, put réunifier, sous l'étendard islamique, toute l'Afrique du Nord et l'Andalousie, pendant trois quarts de siècle, jusqu'en l'an 537 h/1142 ap.J. La chanson de Roland immortalisa les exploits maritimes de ce Calife Saharien.

Les Almoravides disposaient aussi d'une flotte ayant à sa tête l'amiral Abdullah Ben Meïmoun.

L'amiral de la flotte almoravide Ali Ben Maïmoun fut le premier à se rallier à la cause almohade. (Histoire du Maroc Terrasse, T.I. p. 303).

Ibn Jobeir parle de marins maghrébins comme Héros des escadres de Saladin. (Voyages. Trad. 1949, p. 66.).

Au temps d'Abdel Moumen, « quatre cents navires sont sur le chantier, à savoir, 120 au port de la Mamora (sur le Sebou), 100 à Tanger, Ceuta, Badis et dans les autres ports du Rif, 100 en Tunisie et à Oran et 80 en Andalousie. (Roudh el Kirtas, p. 28).

Cette escadre navale ne cessait de croiser entre Tunis, Oran et Alger, garantissant la sécurité de la côte. Gibraltar, dont on réalisait déjà l'importance stratégique, était doté d'un puissant mécanisme de défense. La flotte almohade sera bientôt « la première de la Méditerranée », selon la propre expression d'A. Julien ; ce qui incita Saladin à requérir son concours, pour arrêter les expéditions chrétiennes sur la route de Syrie. Le Maghreb s'érigea ainsi en leader du monde de l'Islam. Sa puissance, ses richesses, la réputation de son armée et de sa flotte lui valurent un prestige d'autant plus grand que les Musulmans du Caire et d'Alexandrie en arrivèrent à souhaiter, d'après l'Andalous Ibn Jobeir, un protectorat almohade.

Les ports de l'Empire devinrent les centres d'une activité commerciale intense. Les échanges s'y déve-

loppèrent avec Pise, Gènes, Venise et Marseille. Les Musulmans qui avaient été alors, reconnaît A. Julien, les premiers à organiser les formes de leur commerce selon les nécessités du trafic international, avaient perfectionné leurs méthodes dont les chrétiens s'inspiraient. Une politique tolérante jointe à un système de sécurité aussi solide que généralisé, ne firent que développer, de plus en plus, les rapports et les échanges entre chrétiens et musulmans.

« Quand Abdel Moumen parut devant Tunis, son amiral l'y attendait avec soixante dix navires ». (Ibid. p. 81).

Le quartier général d'Abdel Moumen était aussi « Salé qu'il avait agrandi. La barre du fleuve, si inconmode, était une sorte de rempart à l'abri duquel les navires se construisaient et s'équipaient dans les eaux calmes » (Les Almohades, p. 80).

Les Mérinides trouvèrent à leur arrivée un Maghreb très peuplé, riche à la fois en hommes et en ressources, animé d'une activité économique intense et profondément marquée par l'empreinte d'une civilisation raffinée. Mais cette ère de paix et de prospérité sera bientôt interrompue par les coups répétés d'une reconquista ibérique ; l'occupation de l'Andalousie fut maintenue, quelque temps encore, grâce à un déploiement de force considérable qui fit échec aux tentatives des chrétiens, en vue de disloquer l'Occident musulman.

Le Makhzen mérinide n'hésita guère à donner le pas à l'organisation militaire sur l'effort économique. Une mobilisation massive, qui arrachait à leurs terres des cultivateurs paisibles, devait influencer défavorablement sur la situation agricole qui conditionnait la prospérité du pays. Mais le Maghreb tint encore bon, grâce à l'immense réserve du bled.

Mais, on était loin du glorieux règne d'Abou El Hassan qui « marqua, note A. Julien, l'apogée de la puissance mérinide » et qui fit du Sultan « le souverain le plus puissant du XIV^e siècle ».

Sous le règne du Mérinide Abou El Hassan, il y eut, entre Safi et Alger, « tant d'enceintes et de vigies que si l'on allume un feu au sommet de l'une d'elles, le signal est répété sur toutes dans une seule nuit ou même une partie de la nuit, et cela sur une distance que les caravanes mettent environ deux mois à parcourir ». (El-Mousnad. Ibn Marzouk, trad. L. Provençal, Hesperis, 1^{er} trim. 1926, p. 61).

Les marins arabes pratiquèrent jusqu'au XIII^e siècle les rives de l'Atlantique, de Tanger au Sénégal. (Les Berbères et le Makhzen. R. Montagne, p. 22).

C'est alors que survint une crise dynastique

d'autant plus néfaste qu'elle coïncidait avec des tentatives portugaises de pénétration effective sur le sol marocain. Désormais, l'économie maghrébine

sera de plus en plus entamée par le grand effort militaire que le Makhzen était contraint de déployer, pour endiguer la vague ibérique qui déferlait sur le littoral. D'Agadir, les Portugais allaient contrôler tout le commerce du Sud ; ils occupèrent Anfa et Arzila où ils confisquèrent le Trésor des Wattasides. Les entreprises espagnoles s'esquisaient au Nord par l'Emprise sur Mélélla et la Penón de Velez.

La Dynastie des Saâdiens hérita donc d'un Maroc profondément entamé par l'influence néfaste de la Reconquista. Son avènement était l'aboutissement d'une violente réaction populaire contre l'occupation étrangère. Aussi, le 1^{er} Saâdien se hâta-t-il de dégager Agadir de l'Emprise portugaise et de regrouper l'empire désagrégé par l'intrusion d'éléments ibériques subersifs.

La brillante victoire sur les Portugais à la Bataille des Trois Rois allait écarter le péril étranger et relever le prestige du Maroc, en tant que grande puissance. En plus de l'or tiré du Soudan, les rançons portugaises drainèrent sur le Trésor marocain des richesses nouvelles. Certains pays européens, impressionnés par la puissance et la richesse du Maghreb, recherchèrent son amitié. L'Empire Fortuné étant sur le point d'entrer dans le concert des puissances européennes, ne fût la mort subite du célèbre Abdelmalek, qui « parlait avec élégance l'espagnol, l'écrivait correctement et savait l'italien et le turc » (C. De Chavrebière).

Le Saadien Moulay Abdelmalek construisit un chantier naval à Salé et Larache (Chronique anonyme. p. 53).

« L'estuaire du Bou Regreg est devenu, depuis 1614, le havre musulman du Maroc atlantique le plus rapproché de l'Europe ». (La Petite Histoire de Rabat, J. Caille, p. 92).

« 20 ans après la mort de Moulay Ismaïl, un tremblement de terre à Lisbonne avait provoqué l'élargissement subit de l'estuaire de Salé, ce qui permit l'utilisation de véritables vaisseaux de ligne » (Le Grand Ismaïl, par Maxange, p. 71).

Les ports les plus importants étaient alors Safi, Agadir et Massat. Ce n'est que plus tard que le port de Salé deviendra et restera, pendant plus d'un siècle, le centre le plus actif du Maroc.

L'existence d'enclaves portugaises, espagnoles et anglaises, dans le pays, demeurait une source constante de troubles. C'est pourquoi Moulay

Ismâïl, le célèbre empereur alaouite, s'assigna comme tâche essentielle et immédiate, de libérer les places occupées par l'étranger et de resceller l'unité nationale. « Soucieux de défendre l'intégrité du Maroc, Moulay Ismaïl, ne l'était pas moins, note A. Julien, de développer son activité économique ». Il « souhaite, écrivait de lui un résident français l'agrandissement de ses sujets, et celui de leurs fortunes par le commerce qu'il préférerait à la piraterie. »

Outre l'armée noire, Moulay Ismaïl organisa militairement, en les encadrant par les Abids, des boucaniers du littoral atlantique. En régularisant ces corps de « volontaires de la foi », le Sultan comptait libérer les ports marocains de l'occupation chrétienne et de l'influence turque. C'est ainsi que « les moujahidines » reconquirent El Mamora en 1681, Tanger en 1684, Larache en 1689. Par la suite, aucun chef de bandes turc ne put pénétrer au Maroc par les Ports du Gharb.

Deux ans après la libération d'Arzila (1691), Pidou de ST Olon signala la reprise des échanges avec l'Europe. La ville de Fès, « magasin général pour toute la Berbérie », alimentait les ports de Salé et de Tétouan. Des marchandises variées étaient importées d'Espagne, d'Angleterre, de Hollande et d'Italie. Les tarifs douaniers, imposés aux marchandises à leur entrée et à leur sortie, atteignaient parfois 25%.

Un renouveau économique fut réalisé grâce à l'heureuse initiative de Sidi Mohamed Ben Abdellah (9) qui, en fondant Mogador, coupa court à l'active contrebande des Européens dans le Sud Marocain. Dès lors, le commerce extérieur est pratiquement accaparé par le nouveau port. Devant les intrigues de quelques pays de l'Europe latine, le Sultan s'adressa aux nations protestantes telles l'Angleterre, la Suède, le Danemark, avec lesquelles il signa des traités de commerce et d'amitié. Quel-

ques années avant sa mort, Sidi Mohamed conclut avec les Etats-Unis un traité de commerce et de navigation pour 50 ans. Ce traité, daté du 16 Juillet 1786, sera renouvelé en 1836.

Le Sultan Sidi Mohamed Ben Abdellah avait envoyé en Suède et en Angleterre des R'batis, pour se former dans la construction des navires (Petite Histoire de Rabat, Caille, p. 132). Il avait envoyé aussi six cents Aït Atta (du Sahara) et quatre cents Abid du Tafilalet à Tanger, pour les exercer aux manœuvres navales (G. Surdon, Institut. p. 85).

Sous le même règne, une mission d'experts militaires turcs en reprit l'instruction des tirailleurs.

« A l'avènement de Moulay Sliman en 1793, la marine impériale comptait 10 frégates, quatre bricks, quatorze galiotes et 19 chaloupes canonnières, montés par 6000 marins de réputation » (Gardard p. 156).

Sous le règne de Sidi Mohamed Ben Abdellah le Maroc disposait de 50 vaisseaux dont 30 frégates. Une soixantaine de rais commandaient 5000 marins, 2000 artilleurs.

Pour constituer ces corps de Mohandissine (génie), Moulay Hassan envoya des étudiants à Montpellier et dans d'autres pays d'Europe. Il institua même un secrétariat aux Travaux Publics (d'après Campou).

En 1904, le Maroc disposait de navires de guerre dont le « Hassani ». Le « Sid Etturki », le « Triki » et le « Bachir ».

Le Maroc exportait en Europe son excédent de production ; en 1845 il exporta 75.000 tonnes de blé et de légumes secs par le seul port de Mogador qui est une création vivante de la Dynastie Alaouite ; en 1851, son mouvement s'évaluait à six millions ; ce port demeura actif jusqu'en 1911, année dans laquelle il reçut la visite de 462 navires et exporta 38.000 tonnes de produits marocains contre une importation de 12.000 tonnes.

(9) « Si Mohamed Ben Abdellah espérait, en établissant dans toutes les villes de la côte des négociants étrangers, déterminer un important mouvement d'échanges, grâce auquel il pourrait établir des taxes nouvelles et instaurer un monopole commercial au bénéfice du Trésor » (R. Montagne — Les Berbères et le Makhzen p. 104).