

HISTORIQUE DES DOUANES AU MAROC

Le mot « douane » n'était pas autrefois entendu, d'une façon générale, dans le sens où nous avons l'habitude de l'entendre actuellement. La douane désignait un édifice que les commerçants de certaines villes faisaient élever pour y entasser les marchandises à leur arrivée des pays lointains d'où elles venaient; là, elles étaient examinées et ce n'est qu'après avoir payé certains droits que leurs propriétaires pouvaient les mettre en vente. Certaines douanes furent particulièrement somptueuses : celle de Bologne, construite au milieu du seizième siècle par Domenico Tibaldi, passait pour la plus belle de l'Europe. Les douanes de Gênes, de Barcelone, de Rome, — la douane de Ripa Grande — construite vers la fin du dix-septième siècle, furent des monuments considérables.

*
* *

Au Maroc, lorsque les relations commerciales commencèrent à devenir suivies avec les pays européens, les Sultans accordèrent aux marchands chrétiens le droit de posséder, dans les villes de la côte, et même dans certaines villes de l'intérieur, des maisons, des entrepôts, de vastes « fondouq », où ils purent accumuler tous les produits qui leur arrivaient, sans qu'ils eussent à craindre le pillage, ou le fanatisme de Musulmans trop zélés. Les marchands chrétiens eurent le soin de grouper tous leurs magasins, et

ils finirent par former un véritable quartier dans la ville musulmane, le quartier de la douane. Ils habitèrent eux-mêmes ce quartier, qui, en général, était complètement isolé et même entouré de murs, et purent vivre ainsi très tranquillement entre eux. En retour de la protection qui leur était accordée par le Sultan, les marchands payèrent un tribut. Marmól, officier de l'empereur Charles-Quint, qui vivait vers le milieu du seizième siècle, et qui fit paraître en 1573 à Grenade sa *Description de l'Afrique*, parle des douanes de Fez et de Taroudant. Il fait remonter aux Romains l'institution de la douane.

En parlant du quartier où elle se trouvait à Fez, il nous dit : « Au reste, cette place a pris son nom de Caïçar, qui « veut dire César en langue africaine, parce que les Histo-
« riens disent que quand les Romains étaient maîtres de
« l'Afrique, ils avaient en chaque ville une maison de la
« douane, où l'on resserrait les marchandises et autres
« choses qui leur appartenaient. Et parce qu'il arrivait sou-
« vent que dans les émeutes on saccageait cette maison, l'un
« des Césars ordonna que dans chaque ville il y aurait un
« lieu fermé de murailles où l'on resserrerait les marchandi-
« ses qui appartiendraient à l'empereur, avec celles des mar-
« chands, afin que les habitants, y ayant intérêt, eussent plus
« de soin d'empêcher le pillage. » Un peu plus loin, il nous
« apprend que la douane des Chrétiens « avait été trans-
« portée au delà du nouveau Fez. » Marmól parle aussi de la
« douane de Taroudant : « Les marchands chrétiens ont une
« douane, qui fut la première maison que les Chérifs firent
« bâtir pour se loger : il y a de très bonnes chambres et de
« très bonne eau qui passe au travers. Tous les soirs un
« portier maure la ferme et l'ouvre tous les matins. Ajoutez
« à cela qu'elle a des boucheries où l'on vend de la venai-
« son et de la viande, des poissons de mer et de rivière. »



Les Sultans n'accordaient pas seulement à des Chrétiens le monopole des douanes : ils le donnèrent souvent à des Juifs, qui durent leur payer un certain tribut. Vers 1650, sous Moulay Ismaïl, les Juifs étaient fermiers des douanes sur presque toute la côte du Maroc. Ils donnaient chaque année au Sultan une selle de cheval dont le bois était couvert de plaques en or; les boucles, les étriers et la garniture de la bride étaient du même métal : ces objets réunis pouvaient valoir de 25 à 30 mille livres. Le corps des Juifs, très nombreux alors, payait pour sa redevance une poule et douze poussins d'or, artistement travaillés à lames à jour.

Le Sultan, en plus du revenu que lui rapportait la permission qu'il donnait à des Chrétiens ou à des Juifs de faire le commerce, touchait les droits qu'il faisait percevoir à l'entrée des marchandises au Maroc. Les douanes, là comme autre part, étaient des droits établis sur les marchandises étrangères. L'établissement des douanes est très ancien : à Athènes, les douanes constituaient une des principales branches du revenu public : successivement, on perçut le vingtième et le cinquantième de la valeur des marchandises. Rome avait des taxes de douanes : les « portoria »; et en Gaule, Jules César établit un droit de douanes dont la quotité fut fixée au quarantième du prix des objets taxés.

Au Maroc, le droit à percevoir sur les marchandises à l'entrée fut fixé à 10 p. 100. Dans un traité de septembre 1531, il est nettement stipulé « que les marchands français qui viennent aux ports du Royaume du Maroc « pourront mettre leurs marchandises à terre sans payer « aucun droit que la dîme ». C'est la première fois que

figure une clause semblable dans un traité entre la France et le Maroc.

Le droit à percevoir fut fixé presque toujours à 10 p. 100 par analogie au dixième prélevé par le Sultan sur les prises des pirates. Des oumana existaient probablement dans tous les ports et exerçaient une surveillance au profit du Sultan, mais nulle part on ne trouve mentionnée leur présence.

*
*

Les commerçants qui, les premiers, vinrent trafiquer dans les ports du Maroc, furent Génois, Pisans, Vénitiens, ou Espagnols. En 1161, le consul génois Ottobone vint à Marrakech en mission auprès du Sultan Abd-El-Moumin. Celui-ci accorda aux Génois un traité qui leur donna le monopole du commerce au Maghreb avec fixation d'un droit d'entrée de 8 p. 100 sur les marchandises. En 1358, Pise signa un nouveau traité avec Abou Eïnane, souverain mérinide, pour ses relations avec le Maghreb. Au commencement du seizième siècle, les marchands génois avaient des agences importantes dans tout le Maroc, malgré la décadence des relations commerciales des États européens avec ce pays. Les Pisans obtinrent au douzième siècle, d'Abou Yaqoub Yousouf ben Abd-El-Moumin, des privilèges qui déjà leur avaient été octroyés dans le passé, notamment le droit de fondouq, monopole qu'ils exercèrent à Zouïlla, faubourg d'El-Mehdia, pour le magasinage de toutes les marchandises d'importation. Le 18 novembre 1186, El-Mansour signa avec eux un traité qui fixa le droit de perception du gouvernement almohade sur toutes les ventes par les trafiquants de Pise aux sujets musulmans à 10 p. 100; les transactions entre Chrétiens étaient libres. Le commerce de Pise cessa d'être actif au commencement du quatorzième siècle et dès lors ils ne se

rendirent plus régulièrement au Maroc et furent remplacés par les Florentins.

Au treizième siècle, les traités qui avaient été consentis aux Génois et aux Pisans furent renouvelés à des conditions analogues : le droit de douane était fixé à 10 p. 100 et les villes pourvues d'un bureau des douanes où les transactions pouvaient avoir lieu, étaient mentionnées. L'historien italien Caffaro dit que la paix de 1161 conclue entre l'empereur almohade et les Génois fut conclue pour quinze années : dans le traité qui fut signé, il était entendu que les négociants génois pourraient commercer avec Salé et les autres villes du littoral en payant le droit de 10 p. 100 sur toutes les marchandises importées; il ne mentionne pas que le droit fut de 8 p. 100, ce qui est dit dans d'autres auteurs.

*
* *

Les Sultans, jusqu'au milieu du dix-huitième siècle, ne furent pas toujours les maîtres de tous les ports qui appartiennent aujourd'hui au Gouvernement marocain, et, de ce fait, les ressources qu'ils avaient en percevant les droits de douane furent, pendant de longues périodes, considérablement amoindries. Un rapide coup d'œil sur l'histoire des ports permettra de s'en rendre compte. Les Portugais, les Espagnols, et aussi les Anglais, possédèrent, dans le courant des quatorzième, quinzième et seizième siècles, certaines villes de la côte. La puissance portugaise surtout fut au Maroc considérable : elle eut son apogée sous Emmanuel le Fortuné vers l'an 1500.

Melilla fut prise en 1496 par le duc de Medina Sidonia et depuis cette époque elle est restée entre les mains des Espagnols. Au moyen âge, *Ceuta* fut un port très commerçant, fréquemment visité par les Pisans et les Génois. En 1415, la ville fut prise par les Portugais; elle devint

espagnole en 1586. De 1640 à 1668, les Portugais la réoccupèrent, et à partir de cette époque elle a toujours été entre les mains des Espagnols.

Ksar es-Seghir, port qui n'existe plus et qui se trouve sur la côte de l'Andjera entre Ceuta et Tanger, fut occupé par les Portugais de 1460 à 1553, puis abandonné à cause du peu de profit qu'ils en tiraient. Au moyen âge, l'importance commerciale de *Tanger* était moins grande que celle de Ceuta : tous les marchands chrétiens n'y étaient pas admis et les Vénitiens avaient le privilège du trafic. En 1471, Tanger fut prise par les Portugais, qui l'occupèrent jusqu'en 1580 ; à cette époque-là, elle passa aux Espagnols, mais redevint portugaise en 1643. Tanger fut en 1662 donnée en dot à Catherine de Portugal à l'occasion de son mariage avec Charles II, roi d'Angleterre. La ville devint anglaise, mais ce ne fut pas pour longtemps, car, en 1684, les Anglais la quittèrent à cause des nombreuses difficultés qu'ils avaient à la conserver. Depuis, Tanger est toujours restée marocaine. En 1728, le commerce était tellement tombé à Tanger qu'un marchand chrétien ne pouvait pas y gagner sa vie. Les droits de douane, qui avaient été jusqu'alors de 10 p. 100, n'étaient plus que de 8 p. 100 ; les droits de sortie variaient suivant les marchandises.

Aux treizième et quatorzième siècles, les marchands vénitiens, pisans et génois visitaient *Arzila* et commerçaient avec elle.

Le commerce le plus important était celui du blé et de l'orge, lorsque toutefois l'exportation en était permise. La ville fut prise en 1471 par les soldats d'Alphonse V de Portugal ; elle fut rendue aux Maures en 1553. Momentanément, de 1577 à 1588, *Arzila* redevint portugaise.

Larache commença au moyen âge avec les Génois et les Vénitiens. Elle ne fut occupée que peu d'années par les troupes espagnoles, de 1610 à 1689.

Mamora, ou *Mehedia*, à l'embouchure du Sébou, ville

complètement déchuë, où n'existe plus guère qu'une qaçba, fut occupée en 1515 par les Portugais, mais reprise presque aussitôt par les Marocains. De 1614 à 1681, elle appartint aux Espagnols.

Rabat, fondée à la fin du douzième siècle, et *Salé* ne furent jamais occupées par les Chrétiens. *Salé*, au moyen âge, était considérée comme le premier de tous les ports du royaume et était fréquentée par les Génois, les Pisans, les Vénitiens et les Espagnols. A la suite de leur expulsion d'Espagne en 1610, beaucoup de familles andalouses vinrent à Salé. Les hommes se firent pirates et parcoururent les mers pour s'emparer des bâtiments espagnols et ruiner ainsi le commerce des sujets d'un roi qui leur avait fait abandonner un pays auquel ils étaient très attachés. Il fut convenu entre les Salétins Andalous et le roi de Fez que le dixième de toutes les prises faites sur les Chrétiens appartiendrait au Sultan, qui pourrait également choisir parmi les prisonniers ceux qui lui plairaient le plus jusqu'à concurrence d'un certain nombre. Dans la suite, les Andalous devinrent indépendants et formèrent un État distinct avec les gens de Rabat, qu'ils poursuivaient d'ailleurs de leur rivalité. La République de Salé dura environ 130 ans; en 1755, le Sultan Sidi Mohammed put s'emparer des deux villes rebelles, à la suite de plus graves dissensions qui avaient éclaté entre elles. Malgré la piraterie des Salétins, les marchands européens venaient commercer et trafiquer à Salé, à l'exclusion toutefois des Espagnols et des Portugais. Les Anglais et les Hollandais étaient ceux qui étaient admis avec le plus de faveur. La contrebande des armes se faisait ouvertement dans cette ville et en échange les marchands pouvaient obtenir des marchandises dont l'exportation était en principe interdite. « Les
« commerçants d'aujourd'hui, dit une relation du temps, ne
« pensent qu'à faire fortune et tous les moyens leur sont
« bons pour en acquérir, pourvu que lorsqu'ils amassent

« ils ne paraissent pas moins honnêtes gens dans le « monde. »

Fedala, à quelques kilomètres au nord de Casablanca, fut visitée par les marchands chrétiens de la Méditerranée au quatorzième et quinzième siècles ; c'est aujourd'hui un port fermé, comme Azemmour et Agadir.

Anfa, connue aujourd'hui sous le nom de *Casablanca* (Dar el-Baïda), fut prise et détruite par les Portugais au quinzième siècle. Casablanca fut construite sur les ruines d'Anfa en 1770 par le Sultan Sidi Mohammed ben Abdallah. Moulay Sliman ferma cette place au commerce en 1795 ; les négociants chrétiens qui l'habitaient se transportèrent à Rabat ; dans la première moitié du quatorzième siècle, le port de Casablanca fut à nouveau ouvert sur les ordres de Moulay Abd-Er-Rahman.

Azemmour fut prise en 1313 et abandonnée en 1545.

C'est en 1506 que les Portugais fondèrent la ville de *Mazagan*, appelée alors Castillo Real. Au dix-huitième siècle, cette ville était tombée en complète décadence ; elle fut évacuée en 1769, après avoir soutenu de nombreux sièges. Mazagan fut le dernier rempart de la puissance portugaise au Maroc.

Les Portugais s'emparèrent de *Saffi* en 1507. Cette ville était alors affranchie du pouvoir des Mérinides et appartenait à la famille des Beni Farhan. En 1539, elle fut évacuée par les troupes chrétiennes.

Mogador fut une ville toujours musulmane ; elle fut fondée en 1764-1765 et construite sur les plans d'un architecte français, Cornut, sur les ordres du Sultan Sidi Mohammed qui décida, pour attirer les négociants, que le port serait franc.

Vers 1500, *Agadir* (Santa Cruz) fut fondée par un gentilhomme portugais et achevée grâce aux soins d'Emmanuel le Fortuné ; c'était le port de Taroudant. Le port d'Agadir fut fermé au moment de la fondation de Mogador.

*
* *

Les ports marocains, pendant longtemps, appartinrent donc en grand nombre à des Chrétiens. Nous ne nous occuperons pas du commerce de ces ports pendant les années qu'ils restèrent hors de l'Islam, et nous ne parlerons dans ce qui va suivre que des relations de leurs maîtres, les Sultans du Maroc, avec les États européens.

Dès le douzième siècle, en dehors des Pisans et des Génois, les Vénitiens, les Florentins, les Catalans, les Majorquins, les Aragonais, les habitants du Roussillon et du comté de Montpellier avaient des relations régulières en Afrique. Au Maroc, tous les négociants chrétiens qui étaient admis à trafiquer étaient obligés, comme dans les autres États musulmans de l'Afrique, d'ailleurs, de se soumettre à de nombreuses vexations et de subir trop souvent les mauvais traitements des indigènes, et il faut croire que les bénéfices qu'ils tiraient de leur commerce avec les habitants du pays étaient considérables, car « la douane, dit « un auteur de cette époque, exigeait des droits très forts « pour l'importation des produits européens ». Les marchands payaient la « décime », comme à Tripoli, à Tunis et à Bougie; ils devaient en outre acquitter une autre contribution appelée « mangona » qui était la seizième partie en argent de la valeur de l'objet importé; enfin lorsqu'ils avaient vendu leurs marchandises, ils étaient tenus de verser entre les mains des officiers de l'empereur 1 p. 100 du prix de chaque article; ce droit s'appelait « intalaca ».

« Après avoir payé la décime et la mangona, dit le « Florentin Balducci Pegolotti, les négociants européens « pouvaient faire le commerce dans toute l'étendue de l'em- « pire et vendre ou acheter toute espèce de marchandise; « mais il ne leur était pas permis d'aller à Fez, à Rabat, à « Mekinez et à Maroc. » Ceux qui voulaient obtenir l'entrée

des « bonnes villes impériales » étaient obligés de payer une seconde fois la décime. Caffaro, qui vécut avant Pegolotti, ne parle pas de ces droits et il est probable que de son temps, au onzième siècle, ils n'existaient pas encore. Au dix-huitième siècle, Chénier prétend qu'une fois les droits de douane payés à l'entrée, on pouvait transporter les marchandises dans toutes les parties de l'empire sans être assujetti à payer de nouveaux droits.

*
* *

Avant les Français et presque en même temps que les Pisans et les Génois, les Catalans et les Aragonais vinrent au Maroc où ils eurent des relations suivies avec les souverains. Les Vénitiens n'eurent jamais avec eux des rapports très actifs et leur véritable importance commerciale date seulement du seizième siècle.

La première ambassade française envoyée au Maroc fut l'ambassade du colonel Pierre de Piton, envoyé à Fez par le roi François I^{er}.

En 1577, le Marseillais Guillaume Bérard fut nommé Consul de France par Henri III; les Français à cette époque avaient d'ailleurs déjà un commerce régulier avec le Maroc, sauf dans les ports occupés, par les Espagnols et les Portugais, qui pouvaient être considérés comme perdus pour le trafic. Mocquet, qui vivait au commencement du dix-septième siècle, dit qu'à ce moment-là le gros des Chrétiens, trafiquants et autres, demeurait à la douane.

En 1630, le chevalier Isaac de Razilly signa une convention avec les Salétins, et en 1631 un important traité avec l'empereur de Barbarie, Moulay El-Ouali. « Tous les marchands français, y est-il dit dans l'article IV, qui viendront
« aux ports de nos royaumes pourront mettre en terre leurs
« marchandises, vendre et acheter librement sans payer
« aucun droit que la Dixme et le Tavalit reconnu; comme

« aussi de même seront obligés en France les marchands « nos sujets. » Plusieurs Consuls français furent nommés à la suite de cette convention, mais ils n'étaient pas payés par leur gouvernement, et percevaient comme traitement un droit de 2 p. 100 sur les marchandises qu'on exportait de leur échelle ou qu'on y importait. Les corsaires de Salé ne respectèrent pas le traité de 1631, pas davantage qu'un autre qui fut signé en 1635; néanmoins, les Français eurent toujours des Consuls au Maroc et cherchèrent même, malgré les circonstances défavorables, à multiplier leurs comptoirs et leurs entreprises commerciales.

A la fin du dix-septième siècle, le trafic continua sans interruption avec le Maroc, malgré que les deux pays fussent officiellement en guerre; d'ailleurs, le commerce avait pour protecteur intéressé le Souverain du Maroc qui tirait l'un de ses principaux revenus du droit de 10 p. 100 qu'il prélevait sur les marchandises dans ses ports, à l'entrée et à la sortie; ce droit était de 25 p. 100 pour la cire, objet du négoce le plus considérable. Le Consul Estelle, dans une lettre de 1696, rapporte une conversation qu'il eut avec Moulay Ismaïl: « Je lui dis, écrit-il, que « depuis cinq mois par exemple il avait abordé à Salé « douze bâtiments français qui lui avaient rendu plus de « 2.000 écus du droit de 10 p. 100. » Or à cette époque, Moulay Ismaïl et Louis XIV étaient en vive mésintelligence et le prince d'Orange jouissait d'un grand crédit, si bien que le commerce des Anglais et des Hollandais était plus florissant. Le port de Tétouan était alors presque aussi commerçant que le port de Salé; Tanger, Saffi et Sainte-Croix venaient en seconde ligne.

Parmi les Français, les Ponantais (Saint-Malo, le Havre) faisaient un grand commerce avec le Maroc. Mais les Marseillais en faisaient encore davantage. Les marchands établis sur place étaient tous juifs ou chrétiens, et les Juifs, malgré les vexations qu'ils eurent à subir, prirent à plu-

sieurs reprises les douanes à ferme. Ainsi en 1772, Sidi Mohammed interdit aux étrangers le commerce de Saffi et de Santa Cruz pour le réserver à des Juifs. En 1751, le monopole du trafic dans ces deux villes avait été accordé aux Danois.

Au dix-huitième siècle, les relations commerciales entre la France et le Maroc furent moins importantes : l'Angleterre jouissait de toute la faveur du Sultan. Moulay Ismaïl et Georges I^{er} en 1721 signèrent un traité. Il y était stipulé que Moulay Ismaïl accordait aux Anglais la permission « d'acheter au prix courant, dans tous les ports de la « domination de l'Empereur de Fez et de Maroc, toutes « provisions, de quelque espèce qu'elles pussent être, « pour les flottes de Sa Majesté Britannique et la ville de « Gibraltar, avec pleine liberté de les embarquer sans « payer de droits de douane ». Après la mort de Moulay Ismaïl en 1728, le traité fut confirmé et renouvelé ; les Anglais d'ailleurs tenaient énormément à la paix à cause du ravitaillement de la garnison de Gibraltar.

Vers le milieu du dix-huitième siècle, quelques Français, malgré le manque de sécurité de plus en plus grand, étaient encore établis dans les ports du Maroc. Une lettre du Consul de France à Cadix nous apprend combien le commerce de notre pays était tombé à cette époque : « Les Anglais et les Hollandais, dit-il, font presque tout le commerce de Sainte-Croix et une bonne partie de celui de Saffi et de Salé, qui sont les trois échelles du Maroc, mais les Français n'y font que peu de commerce. » Guys écrivait dans un mémoire de 1755 : « Les Anglais et les « Hollandais font aux trois échelles le commerce d'entrée « le plus considérable par le débit des draps, des toiles et « des épiceries. Le prix d'entrée sur ces draps est de 25,30 « et 40 p. 100 ». Dans un ouvrage anglais paru en 1757, on lit : « Les Maures ne font aucun commerce direct « avec les nations étrangères et, n'ayant à eux aucun vais-

« seau marchand, ils sont obligés de se servir des bâti-
« ments européens. Les Juifs sont les principaux facteurs
« et négociants du pays et se dédommagent par des profits
« immenses des taxes exorbitantes dont on les accable.
« Voici quelques droits imposés sur les marchandises
« exportées : Cire (25 onces par quintal) ; vieux cuivre
« (12 onces) ; peaux de maroquin rouge (1/2 douz. p. 100) ;
« peaux d'autres couleurs (2 blanquilles par cent) ; cuirs tan-
« nés ou non tannés (même droit) ; laines, dattes, amandes,
« gommes, savon (3 onces par quintal) ; suif (6 onces) ;
« nattes (une balle sur cent) ; peaux de chèvre (6 par bal-
« lot). »

En 1767, l'ambassade de Breugnon arriva au Maroc et la paix fut conclue entre Louis XV et Sidi Mohammed. Le traité qui fut signé était très avantageux pour le commerce français, car l'article V garantissait aux Français, pour les droits de douane, le traitement de la nation la plus favorisée. Les signataires avaient inséré dans ce traité le tarif des droits que toutes les nations européennes payaient à l'entrée et à la sortie des marchandises dans les États de l'empereur du Maroc. Les droits d'entrée étaient fixés à 10 p. 100 payables en nature et non en argent, et ceux de sortie étaient variables : ils devaient être acquittés en piastres effectives et lorsqu'on n'en avait pas, on devait payer à raison de 9 onces pour chaque piastre effective. La piastre d'Espagne avait un cours suivi dans le commerce et en général son cours était fixe ; il pouvait cependant varier suivant les convenances du Sultan et l'intérêt qu'il pouvait avoir de rendre les piastres plus rares ou de les faire abonder. D'après le traité de 1767, certaines marchandises étaient exemptes de droits, comme les dattes, les raisins secs, les provisions pour les vaisseaux, etc. Mogador était favorisée et les marchandises à l'entrée ne devaient payer que 8 p. 100. Sidi Mohammed avait voulu réunir à Mogador tous les négociants européens, et à cette époque

c'était le seul port de la côte qui, malgré son éloignement, avait des relations suivies de commerce avec l'Europe. Mogador était devenue la plus grosse place de commerce du Maroc, et c'était le siège des principaux établissements européens. Les autres ports étaient déchés et seuls Fedala et Larache avaient encore quelque importance. Il faut croire que ce régime de faveur ne dura pas longtemps, car Lemprière écrit : « Les taxes sont si énormes et si multi-
« pliées à Mogador, sous toutes sortes de formes, qu'il ne
« me paraît pas possible de dire avec certitude ce qu'on
« paie dans ce port pour chaque article. »

Malgré les promesses contenues dans le traité de 1767, le commerce fut vite soumis à nombre d'entraves ; Sidi Mohammed cependant était pénétré de son importance, car le négoce alimentait ses douanes et lui procurait de gros bénéfices. Mais bientôt il y eut trop de marchands et le Sultan eut des idées exagérées des bénéfices qu'il pouvait retirer. Les droits de douane furent sans cesse modifiés, si bien que les commerçants perdirent toute sécurité et tout profit. « Les douanes qui, sous Moulay Abdallah,
« ne passaient pas 5 p. 100, lit-on dans un mémoire
« de 1777, sont à présent de 15 p. 100 et les douanes de
« sortie n'ont rien de déterminé. Il n'y a aucune certitude
« dans les opérations et souvent les rois du Maroc aug-
« mentent de 25 à 30 p. 100 la douane de tel genre de com-
« merce. » La douane d'entrée généralement variait entre 8 et 15 p. 100 ; le fer toutefois payait le quart ou le tiers de sa valeur. La douane de sortie était entièrement arbitraire et certains objets payaient autant de douane que de premier achat. A l'entrée, les commerçants payaient les droits en nature : le Sultan en effet y trouvait des avantages, car il revendait avec des bénéfices le produit de l'impôt.

Après 1767, les progrès du commerce français furent fort peu sensibles, et ce n'est guère que vers la moitié du

dix-neuvième siècle que nos marchandises recommencèrent à affluer dans les ports marocains. Le commerce des denrées et particulièrement des blés fut interdit au Maroc beaucoup plus rigoureusement que dans les autres pays barbaresques. Néanmoins certains Sultans levèrent l'interdit et Sidi Mohammed notamment accorda en 1777 la permission du trafic des blés, qui lui rapporta plus de six millions de livres. Un des seuls documents que nous ayons sur le commerce au commencement du siècle dernier est le rapport du capitaine d'état-major Poincet qui, en 1845, fut chargé d'une mission au Maroc ; il écrivait en parlant du commerce de Tétouan : « L'empereur s'est réservé le
« monopole du commerce du fer, du tan et des sangsues,
« dont il se fait des exportations considérables en Europe,
« principalement à Marseille. Le fermage annuel du tan et
« des sangsues produit seul plus de 60.000 francs au trésor
« impérial. »

*
* *

Dans le courant du dix-huitième siècle, beaucoup de nations européennes signèrent des traités avec le Sultan du Maroc, afin que leurs vaisseaux pussent trafiquer sans crainte : la sûreté de la navigation était le seul fruit qu'elles pouvaient retirer de la paix. Certaines s'engageaient à payer de véritables redevances et plusieurs payèrent un tribut au Maroc jusqu'à la paix de Tanger conclue à la suite de la bataille de l'Isly en 1844 (10 septembre).

L'Angleterre passa des Conventions en 1760 et 1765. La République de *Hollande* fit un premier traité, en 1732, avec Moulay Abdallah. La Cour de *Danemark* entama des négociations avec Sidi Mohammed, en 1755. C'est à cette époque que fut concédé l'établissement d'une Compagnie royale d'Afrique qui, moyennant une redevance annuelle de 50.000 piastres fortes, obtenait de l'empereur du Maroc le

commerce exclusif de la côte pour le terme de dix ans, par les ports de Salé et de Saffi, où elle formait deux établissements. Cette compagnie n'eut que peu de succès, en grande partie à cause de la faveur des ports de Mogador et de Larache, où, par une diminution sur les droits, l'empereur avait attiré les productions de son empire que chargeaient les bateaux à leur retour en Europe. La Compagnie danoise fut supprimée en 1767 ; à partir de cette époque, le Danemark paya une redevance annuelle de 25.000 piastres fortes. La Cour de *Suède* fit la paix avec l'empereur du Maroc en 1763 ; elle lui fit des présents (canons, mâtures, etc.), et se soumit à un présent annuel de 20.000 piastres fortes qu'elle entendait payer en effets de son crû ; mais l'empereur les exigea en argent comptant jusqu'en 1771 : Gustave III se refusa à ce moment à toute redevance ; néanmoins les conventions passées eurent leur plein effet. La République de *Venise* passa un traité, en 1765, et se soumit à une redevance annuelle d'environ 100.000 livres ; il y eut une interruption dans les bonnes relations qui reprurent d'ailleurs peu après. L'*Espagne* fit la paix en 1767, mais les relations ne furent que fort peu cordiales ; la paix fut renouvelée en 1780. Le Portugal passa un traité en 1778.

*
* *

Au milieu du dix-neuvième siècle, c'était l'Angleterre qui avait le commerce le plus suivi avec le Maroc. Le 9 décembre 1856, un accord fut conclu entre l'Angleterre et l'empereur Abd-Er-Rahman : la liberté du commerce était reconnue entre les deux pays ; un traitement de faveur était accordé aux Anglais. Les droits d'entrée pour les marchandises importées par les sujets anglais ne pouvaient excéder 10 p. 100 au port de débarquement, et ce droit une fois payé, les marchandises pouvaient être transportées par mer d'un port à l'autre sans avoir à payer de nouveaux droits.

« A la suite de la paix de Tanger, avec les Français,
« en 1845, dit un auteur arabe, Ahmed ben Khaled En-
« Naciri, dans son *Kitab El-Istiqa*, les tributs que les na-
« tions étrangères payaient furent supprimés. Les voya-
« geurs et les commerçants européens devinrent plus nom-
« breux dans les ports du Maghreb et leurs points de contact
« avec les indigènes augmentèrent. Ils se livrèrent surtout
« au commerce des marchandises dont ils n'avaient pas eu
« jusqu'alors le droit de s'occuper, et ainsi se trouva ouverte
« pour eux une porte qui leur était fermée auparavant. »

*
* *

De nos jours, les droits de sortie sont variables, et il existe une liste sur laquelle se trouve noté ce que chaque marchandise paiera. Les droits d'entrée sont de 10 p. 100 *ad valorem*. Une lettre chérifienne du 14 octobre 1892 dit que les marchandises seront évaluées « sur le pied de la valeur marchande au comptant, en gros, dans le port de débarquement ». Les *oumana* apprécient à vue d'œil la valeur de la marchandise ; en cas de contestation, le commerçant peut produire la facture d'origine, mais les *oumana* peuvent majorer de tous les frets et de la plus-value approximative en pays de destination, le prix indiqué. Si la contestation se prolonge et que les marchandises peuvent se diviser, l'importateur peut abandonner 5 p. 100 ou 10 p. 100 de sa marchandise en nature, mais les *oumana* agrément difficilement ce moyen. Dans chaque port ils doivent être au moins trois ; ils sont assistés de deux *adouls*, dont la présence donne une certaine authenticité à leurs comptes. Jadis, les *oumana* ne descendaient à la douane que lorsque des bâtiments étaient annoncés ; les bureaux d'exportation et d'importation étaient alors presque confondus et ils n'étaient ouverts que très irrégulièrement. Actuellement les *oumana* se tiennent en permanence à la douane quatre

heures par jour : de 10 heures à midi et de 2 à 4 heures de l'après-midi.

*
* *

En vertu de l'accord franco-marocain de 1892 (Loi du 6 février 1898), le droit *ad valorem* n'est que de 5 p. 100 sur les produits suivants : tissus de soie pure ou mélangée, bijoux d'or et d'argent, pierres précieuses et fausses, rubis, galons d'or, vins et liqueurs, pâtes alimentaires. Certains articles sont prohibés à l'importation : les armes, cartouches, munitions de guerre ou de chasse, poudre, salpêtre, soufre.

A la suite de l'emprunt de 62 millions et demi contracté en 1904 par le Gouvernement marocain en France, des contrôleurs des douanes sont installés dans tous les ports du Maroc et prélèvent 60 p. 100 du revenu des douanes. Les fonds, après ce prélèvement fait par les représentants du syndicat des porteurs de titres, sont mis à la disposition du Sultan. La moyenne annuelle des droits de douane encaissés pendant ces quatre dernières années, d'après le Ministre des finances marocain, s'est élevé à 12 millions de pesetas, et elle tend plutôt à augmenter ; si elle devenait inférieure à ce chiffre, il pourrait être entendu que le prélèvement de 60 p. 100 baisserait dans la proportion où diminueraient les recettes des douanes, quitte à revenir au même chiffre dans le cas d'une hausse nouvelle.

Une mesure analogue avait déjà été prise à la suite de la guerre de Tétouan (1860). La moitié des revenus des douanes de l'empire fut attribuée à l'indemnité de guerre de 20 millions de douros que dut payer le Maroc à l'Espagne. La moitié de cette somme fut payée au bout d'un an par le Sultan ; l'autre moitié ne fut acquittée que beaucoup plus tard. Des « recaudadores » espagnols furent établis dans toutes les douanes pour toucher la moitié des recettes jus-

qu'au complet paiement de l'indemnité de guerre ; ils restèrent vingt ans en fonctions.

*
* *

A la conférence d'Algéciras, les délégués marocains demandèrent que les impôts fussent améliorés au Maroc ; ils proposèrent certaines réformes dans les douanes. Ils désiraient que toutes les marchandises fussent frappées d'un droit d'entrée de 20 p. 100, excepté le sucre, le thé et le café, qui devaient l'être d'un droit de 40 p. 100 ; que les boissons autres que les boissons minérales fussent taxées à 100 p. 100, de même que l'opium. Ces mesures ne furent pas adoptées.

Par contre, à la séance du 3 février 1906, les plénipotentiaires, s'occupant des droits de douane, admirèrent en principe la création d'une caisse spéciale, alimentée par les douanes, et destinée à l'amélioration des ports ; et aussi la surélévation des taxes, dans certaines conditions, au moyen de centimes additionnels, d'un quart sur les droits de douane existants.

Actuellement, les marchandises d'origine étrangère (Article 8 de la Convention d'Algéciras) sont frappées, à titre temporaire, d'une surtaxe de 20 et demi p. 100 *ad valorem*, et les fonds provenant de cette surtaxe sont affectés à l'exécution de travaux publics intéressant la navigation et le commerce.

*
* *

Il n'existe de douanes que dans les ports de mer, et il n'y en a pas d'installées sur les frontières qui séparent le Maroc de l'Algérie et des régions plus confuses du Sud. Cependant les marchandises qui viennent de Melilla et passent en territoire marocain doivent acquitter certains droits ; les

revenus ainsi perçus sont versés, non entre les mains du Sultan, mais entre celles de Bou-Hamara.

A Fez, il y a une institution particulière : le Fondaq En-Nedjdjarin. L'« achar » de ce fondaq est perçu sur les marchandises de toute provenance et quelle que soit leur destination. Ce droit fut établi en 1845 par Moulay Abd-Er-Rahman sur les marchandises qui devaient être envoyées en Algérie, si bien que les marchandises européennes qui avaient payé un droit de 10 p. 100 pour entrer au Maroc devaient payer le même droit pour sortir de Fez. Les Européens et les protégés ne sont pas soumis à cette taxe.

Cet aperçu historique des douanes au Maroc montre leur formation successive et lente jusqu'au moment où, depuis la reprise par Moulay Ismaïl de tous les ports encore occupés par les Chrétiens, et les traités de commerce passés par ses successeurs, elles sont devenues un des principaux organes financiers de l'Empire. Les fonctions d'oumana, administrateurs des douanes, devenues très lucratives pour leurs titulaires, par l'augmentation des transactions et par le manque absolu de contrôle sérieux, ne tardèrent pas à se vendre à des prix assez élevés. Ces fonctions sont généralement vendues à des négociants notables de Fez, de Tétouan et de Rabat.

Par la vente de ces charges, le Makhzen balance à peu près les pertes causées par les rapines des administrateurs et économise ainsi les frais d'un contrôle qui ne serait pas très efficace. Moulay El-Hasan savait très bien qu'il était volé par les administrateurs de ses douanes et ne s'en fâchait pas. « Avec l'argent qu'ils me volent, disait-il, ils « font bâtir de belles maisons dans mes villes et augmentent « le chiffre de leurs affaires et par conséquent les entrées « des douanes elles-mêmes. S'il n'était pas établi qu'ils « volent, je ne pourrais pas leur vendre leurs charges et « ils me voleraient quand même ; c'est donc moi qui y per-
« drai. »

Malgré les nombreuses malversations, les revenus des douanes étaient encore relativement considérables ; ils étaient de toutes façons les seuls établis sur une base apparente et capables par conséquent d'être donnés en garantie, le cas échéant. Comme on l'a déjà vu, le fait s'est produit pour l'indemnité de guerre payée à l'Espagne après la campagne de Tétouan en 1860, et pour garantir l'emprunt de 62 millions et demi contracté en 1904.

*
* *

En 1906, l'acte d'Algéciras réglementa les douanes par 28 articles, de l'article 77 à l'article 104. Les fonctions des agents de l'emprunt marocain ne leur permettaient d'abord que d'encaisser le 60 p. 100 des recettes qui leur était remis par les oumana, sans leur donner le moyen de contrôler les perceptions. En 1907, le Makhzen rendit le contrôle effectif. Les contrôleurs qui en sont chargés dans chaque douane visent avec les oumana les déclarations des négociants et les reçus des droits acquittés ; ils assistent à l'évaluation des marchandises et ont voix consultative.

On était en droit d'espérer que dans ces conditions les malversations des oumana étaient devenues impossibles. Elles ont diminué sans doute, puisque les recettes des douanes ont, depuis une année, augmenté d'une façon notoire, malgré la crise que traverse le pays ; elles n'ont pas dû disparaître complètement, puisque les charges d'oumana sont toujours à vendre et qu'elles trouvent encore des acquéreurs. Moulay Abd El-Hafid vend 8.000 douros les charges d'oumana dans les grands ports, 5.000 dans les petits, et on annonce comme prochain un renouvellement général de tous les oumana des douanes.

Quels moyens ont donc les oumana de tromper la surveillance des contrôleurs ? Il serait peut-être intéressant à ce sujet d'étudier les raisons pour lesquelles, conformément

à un ancien usage, les oumana tiennent les comptes des douanes en mitqals et en onces, et non en douros et en pesetas, ce qui rendrait le contrôle plus facile. Les droits d'importation sont perçus en monnaie hassania (douros, demi-douros, $\frac{1}{4}$ de douros, pièces de deux réaux et d'un réal : 0,25 de peseta hassania), tandis que les droits d'exportation sont perçus en mitqals et en ouquia (le mitqal vaut 10 ouquia). Pour compliquer encore les choses, les oumana donnent au douro deux valeurs différentes en mitqals. Tantôt le douro est compté à quatre mitqals, c'est ce qu'on appelle « Rial El-Makhzen » (le douro du Makhzen); tantôt à 14 mitqals, ce que l'on appelle « Rial Et-Tidjari » (le douro du commerce). Pour la perception, les comptes sont faits en « Rial Tidjari » et l'inscription des recettes est faite en « Rial El-Makhzen ». Les différentes valeurs en mitqals données au douro ont toujours été un des moyens de fraude les plus usités par les agents du fisc marocain, et toutes les tentatives de réformes financières risqueront d'échouer devant les difficultés d'un contrôle, tant que le douro et la peseta ne seront pas universellement adoptés au Maroc en matière de contributions et pour toutes les recettes et toutes les dépenses de l'État.

XAVIER LECUREUL.