

(DOI): 10.54240/2318-011-003-023

**Les méthodes de la contrebande via les trains entre le
Maroc et l'Algérie et les mesures prises pour y faire face
(1912-1956).**

طرق التهريب عبر القطارات بين المغرب والجزائر والإجراءات المتخذة لمواجهة (1912-
1956).

✍ **Nom et Prénom de l'Auteur:** Dr. Labbi Imad- د. اللبي عماد pp.455- 468

Grade et affiliation: Professeur d'enseignement secondaire qualifié,
Ministère de l'éducation nationale, Maroc.

Email: imad.labbi@gmail.com

Date de réception: 15/6/2021 **Date de révision:** 7/7/2021 **date d'acceptation:**
6/10/2021

Résumé: Les frontières maroco-algériennes ont connu, depuis la présence ottomane en Algérie, un mouvement commercial actif, représenté essentiellement par la contrebande. Cette activité était pour les tribus frontalières des échanges commerciaux normaux, qui ne portaient pas atteinte à l'économie de l'État, et ne violaient pas ses lois douanières, en raison de la grande ressemblance entre les tribus frontalières sur le plan social, économique et religieux...

Les autorités françaises, juste après leur occupation de l'Algérie en 1830 puis du Maroc en 1912, ont renforcé le contrôle des frontières entre les deux pays, en prenant différentes mesures pour faire face à la contrebande, surtout celle menée sur les trains, ce qui a obligé les contrebandiers à changer leurs méthodes et leurs tactiques pour détourner les embuscades tendues par les agents de la douane et de la police.

Mot clés: contrebande; contrebandiers; frontières maroco-algériennes; commerce; douane; trains; wagons; marchandises; protectorat; Oujda.

Abstract: The Algerian-Moroccan borders have known, since the Ottoman presence in Algeria, an active commercial movement, mainly represented by the smuggling of many natural and industrial products. This phenomenon was a normal trade exchanges for the border tribes, which does not undermine the economy of the state, and does not obscure

its tax law, especially with the relative similarity between the two sides of the border at the social, economic and religious level...

The French authorities, after their occupation of Algeria in 1830 and Morocco in 1912, reinforced their border control, by taking various measures to face smuggling, in particular by train. This forced the smugglers to change their tactics and methods to deflect ambushes set by customs and police officers.

Keywords: smuggling; smugglers; Moroccan-Algerian borders; trade; custom; trains; wagons; merchandise; protectorate; Oujda.

ملخص باللغة العربية: شهدت الحدود المغربية الجزائرية، منذ التواجد العثماني بالجزائر، حركة تجارية نشيطة شكلت فيها عمليات التهريب نسبة مهمة، فلم تكن القبائل الحدودية تتر في هذا النشاط ما يمس باقتصاد الدولة أو ما يخرق قوانينها الجمركية، خصوصا مع انعدام التمايز بين جانبي الحدود على المستويات الاجتماعية والاقتصادية والدينية...

عملت السلطات الفرنسية، مباشرة بعد احتلالها للجزائر سنة 1830م ثم للمغرب سنة 1912، على تشديد مراقبتها للحدود بين البلدين من خلال اتخاذها مجموعة من الإجراءات الهادفة لمواجهة أنشطة التهريب، خصوصا عبر القطارات، لكن كلما اجتمعت السلطات الفرنسية في التضييق على المهربين، كلما اجتهدوا هم أيضا في ابتكار أساليب وطرق جديدة.

كلمات مفتاحية: التهريب، المهربون، الحدود الجزائرية المغربية، التجارة، الديوانة، القطارات، العربات، البضائع، الحماية، وجدة.

Introduction: La contrebande a été considérée comme l'un des piliers fondamentaux de la vie économique dans la région frontalière maroco-algérienne. Bien qu'elle n'était pas connue, dans son sens juridique précis, chez les tribus des confins, en l'absence de frontières délimitées, elle est devenue, sous l'occupation française de l'Algérie, une activité illégale qui mérite réprimandes et sanctions¹, surtout après que les

1- Malgré la délimitation partielle des frontières entre le Maroc et l'Algérie à la moitié du 19ème siècle, le transit des personnes et des marchandises s'est poursuivi dans les deux sens, de façon légale ou illégale.

- voir: Abdelkader Guitouni, Le Nord-Est marocain: espoirs et réalités d'une région excentrée, thèse pour l'obtention du doctorat d'état en géographie, université François Rabelais - Tours, décembre 1994, p.53.

autorités colonialistes ont resserré leur contrôle aux frontières occidentales, afin de serrer l'étau autour des résistants algériens, et de couper leur approvisionnement. Par ailleurs, ces autorités ont permis l'entrée des céréales et du bétail nécessaires pour ses forces militaires.

De son côté, le Makhzen marocain a pris des mesures visant à entraver les opérations de contrebande, en recourant à la mobilisation des Caïds et des Cheikhs des tribus frontalières, et en renforçant la présence des Mekhazniya sur les pistes les plus fréquentées par les contrebandiers. Le but du Makhzen derrière ces procédures était, d'une part, d'imposer sa présence et son autorité sur une zone géographiquement éloignée du centre de pouvoir, mais très proche du champ d'influence française, et d'autre part, d'essayer d'éviter tout ce qui entraînerait le Maroc dans des conflits politiques avec son nouveau voisin.

Malgré toutes les mesures prises aux deux côtés des frontières, les activités de contrebande se sont poursuivies à un rythme fluctuant, influencé par un ensemble de facteurs principalement liés à la rigueur du contrôle douanier, aux conditions climatiques, et à l'état général des marchés.

Cette situation s'est également poursuivie même après l'occupation française d'Oujda (1907), et même après l'imposition du protectorat au Maroc (1912), car plus les autorités françaises s'efforçaient de combler les lacunes du contrôle douanier, plus les contrebandiers inventaient de nouvelles méthodes, d'autant plus que les opérations de contrebande étaient actives dans deux directions majeures: l'Algérie et Melilla, causant d'énormes dommages au commerce national et local, et déstabilisant les structures économiques du Maroc¹.

1. La contrebande vers et depuis l'Algérie: Les frontières terrestres maroco-algériennes étaient le témoin d'un mouvement de contrebande actif entre les deux pays, notamment à travers la région d'Oujda. Tous les efforts déployés pour mettre fin à cet ancien phénomène n'ont pas abouti, du fait qu'il était une source de revenus pour un grand nombre d'habitants des confins, et un moteur important de la roue économique dans une zone

1- أحمد العربي، وجدة مدينة الحيرة أو حيرة المدينة، ندوة المغرب الشرقي بين الماضي والحاضر، الوسط الطبيعي، التاريخ، الثقافة، أيام 13-14-15 مارس 1986، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية بوجدة، سلسلة: ندوات ومناظرات رقم 2، مطبعة النجاح الجديدة، الدار البيضاء، 1988، ص.134.

relativement large¹. Cependant, la contrebande a porté atteinte aux intérêts des commerçants et des industriels, et a réduit leurs bénéfices et leurs taux de ventes, ce qui a poussé les Chambres et les syndicats commerciaux et industriels à manifester leur protestation, et à réclamer plus de rigueur face à cette activité de concurrence déloyale.

Le chef du syndicat commercial et industriel de la région d'Oran avait précédemment transmis, au nom du syndicat des commerçants grossistes de textiles et de fournitures de couture, une lettre à la Chambre de commerce d'Oran au sujet de la contrebande de tissus japonais à travers les frontières maroco-algériennes, évoquant la gravité des dommages que cette activité infligeait à l'industrie nationale et au commerce local. Il a donc exigé que les mesures nécessaires doivent être prises pour enrayer cette contrebande, particulièrement active entre Oujda et Nemours. De son côté, la Chambre de commerce d'Oran a transféré le 29 juin 1934, ces demandes au Gouverneur Général d'Algérie, M. Jules Carde. Ce dernier a confirmé que l'administration des douanes faisait de son mieux pour stopper cette activité illégale².

Malgré les confirmations du gouverneur général de l'Algérie, et malgré les efforts des autorités douanières, la contrebande de tissus s'est poursuivie. Le fait que certains habitants d'Oran obtiennent des marchandises à des prix beaucoup moins chers a attiré l'attention de certains marchands de textiles de la région, ce qui les a incités à porter plainte auprès de M. Freychet, le chef de la sécurité générale.

Les enquêtes ont conduit à prendre en flagrant délit deux Marocains transportant des colis, entrant dans un petit magasin de tissus. Après leur arrestation, ils ont avoué qu'ils travaillaient à la contrebande de cette marchandise via Oujda. Cette affaire était liée aux deux frères El Bashir et Mohammed Ben Lakhdar, qui vivaient à Oujda³. Dans un autre incident, Le soi-disant Menaouar, un contrebandier d'origine marocaine

1- Centre des archives diplomatiques de Nantes (C.A.D.N), 15M-900-55-b, Bilan des consommations et des ressources calculées pour la période du 1^{er} octobre 1946 au 1^{er} octobre 1947, El Aioun, octobre 1947.

2- Anonyme, « Relations douanières algéro-marocaines: fraude sur tissus d'origine japonaise », Bulletin officiel de la chambre de commerce d'Oran, n°78, 6^e année, juin-juillet 1934, édition Heintz Frères, séance du 4 Juillet 1934, pp.6-7.

3- Anonyme, « Deux marocains faisaient la contrebande des tissus », L'Echo d'Alger, n°9736, 26^e année, Alger, jeudi 1^{er} avril 1937, p.2.

et longtemps installé à Sidi Bel Abbès, a été grièvement blessé alors qu'il était poursuivi par la police. Il était connu pour ses nombreuses fréquentations de la ville d'Oujda pour acheter des tissus, afin de les revendre à des prix élevés en Algérie¹.

Les exploitants forestiers au Maroc ont exprimé aussi leur protestation contre l'entrée en contrebande de grandes quantités de charbon de bois en provenance d'Algérie, qui étaient généralement vendues sur les marchés d'Oujda. Cette activité de contrebande forçait les exploitants à arrêter une partie de leurs activités, et à licencier un certain nombre de travailleurs, d'autant plus que leurs produits étaient soumis aux taxes².

Face à cette situation, la Chambre de commerce d'Oujda a déclaré lors d'une réunion qui comprenait le chef de la région d'Oujda, le chef des services municipaux et l'inspecteur des eaux et des forêts, que le moment était venu pour approuver la liberté du commerce du charbon de bois. Elle exigeait la suppression du service communal du bois et du charbon de bois, et l'autorisation de la vente directe sur demande et sous contrôle administratif³.

L'insistance de la Chambre de commerce d'Oujda sur la nécessité de stopper l'entrée illégale du charbon de bois de l'Algérie, a incité les autorités françaises à prendre un ensemble de mesures pour enrayer cette contrebande⁴. Comme d'habitude, toutes ces mesures n'ont pas porté leurs fruits, car un certain nombre d'habitants de la tribu d'Angad et des algériens ont continué à faire passer en contrebande d'importantes quantités de bois de chauffage via Sidi Yahya à dos d'ânes, notamment le mercredi, la veille du marché d'Oujda⁵.

1- Anonyme, « Marché noir », L'Echo d'Alger, n°11.511, 31e année, Alger, mercredi 11 février 1942, p.3.

2- C.A.D.N, 1MA-1-31, Chambre française de commerce et d'industrie d'Oujda, Procès-verbal de la séance du 11 mars 1950, p.5.

3- C.A.D.N, 1MA-1-31, Chambre française de commerce et d'industrie d'Oujda, Procès-verbal de la séance du 15 mai 1948, p.3.

4- C.A.D.N, 1MA-1-551, Bulletin de renseignements économiques, Mois de mars 1950, n°2620 R.O/5, Oujda, 11 avril 1950, p.5.

5- C.A.D.N, 15M-900-267, Trafic de bois sur les confins, n°586/2A/CL, Oujda, 23 décembre 1952, p.2.

Beaucoup d'habitants de la tribu des Ouled Nehar ont fréquenté presque exclusivement le marché de Touisit¹, selon l'accord conclu entre les autorités marocaines et algériennes qui leur a permis de s'approvisionner en produits dont ils avaient besoin, en attendant la mise en œuvre de la carte frontalière². Cet accord a ouvert grand la porte devant eux pour transporter secrètement de grandes quantités de marchandises du Maroc, en échange d'autres qu'ils faisaient passer en contrebande d'Algérie³.

Ce mouvement commercial actif a augmenté le nombre de commerçants marocains qui se rendaient sur le marché de Touisit, ce qui a confirmé que les achats des Ouled Nehar ont largement dépassé leurs besoins. Les autorités françaises au Maroc se sont empressées de prendre plusieurs mesures afin de limiter le flux de marchandises en contrebande, notamment de café et thé, en empêchant les Ouled Nehar d'entrer au marché de Touisit pendant une période de 15 jours. L'administration régionale du bureau de douanes a exigé le transfert de cette interdiction temporaire à une interdiction permanente⁴.

Les opérations de contrebande ont connu une activité importante et intense à travers les frontières terrestres Maroco-algériennes dans les deux sens, où le thé, le café, le sucre, les bidons de lait, les tissus de coton, et les peaux sèches..., constituaient les marchandises les plus importantes qui passaient en contrebande de l'Algérie vers ou à travers la région d'Oujda⁵. Dans la direction opposée, ces marchandises ont été essentiellement représentées par le bétail, les céréales (en particulier l'orge) et le thé vert⁶.

Pour mener à bien leurs opérations, Les contrebandiers recourraient aux différentes méthodes, selon la taille et la nature de la marchandise,

1- C.A.D.N, 15M-900-267, Le sous-directeur régional des douanes chérifiennes à monsieur le contrôleur civil, chef de la région d'Oujda, n°757.D, Oujda, 26 juillet 1949.

2- C.A.D.N, 15M-900-267, Note de renseignements, n°280/CL, Oujda, 21 juillet 1949.

3- C.A.D.N, 15M-900-267, Le sous-directeur régional des douanes chérifiennes à monsieur le contrôleur civil, chef de la région d'Oujda, op. cit.

4 - Ibid.

5- C.A.D.N, 1MA-1-551, Bulletin de renseignements économiques, Mois de mai 1949, n°6525 RO/5, Oujda, 13 juin 1949, p.5.

6- C.A.D.N, 1MA-1-551, Bulletin de renseignements économiques, Mois de janvier 1950, n°1175/R.O 5, Oujda, 11 février 1950, p.6.

dont la plus courante était la contrebande à pied, pratiquée parfois par certaines femmes. Le 21 avril 1950, huit passeurs ont été arrêtés sur le sol marocain, dont la moitié était des femmes, alors qu'ils tentaient de passer en contrebande environ 120 kilogrammes de thé¹.

Afin de pouvoir passer de grandes quantités de marchandises, des caravanes de mulets ou d'ânes étaient conduites par des contrebandiers souvent armés de pistolets, et des grenades à main. Cette méthode a permis d'éviter les embuscades et les centres de contrôle douanier, grâce à la possibilité de changer d'itinéraires et d'en choisir les plus sûrs².

Les contrebandiers ont également recouru aux voitures particulières, plus rapides, même s'il leur était parfois difficile de changer de voie pour éviter les embuscades des douaniers. Dans la nuit du 9 mars 1939, une voiture Citroën a fait irruption dans un barrage douanier, où elle a été la cible d'une trentaine de balles qui ont forcé les contrebandiers à s'arrêter et à abandonner leur voiture. L'inspection rapide de cette dernière, a mis en évidence la présence d'une grande quantité de café, ainsi que des traces de sang appartenant à l'un des contrebandiers blessés, l'affaire était liée à Taher Ahmed, appelé Bojnan, un commerçant de Tlemcen³.

Ce commerçant a été arrêté alors qu'il se cachait dans la ville d'Oujda, et présenté devant le juge d'instruction de Tlemcen⁴. Avant cela, une équipe mobile de douaniers a réussi, le matin du 6 août 1935, à arrêter une voiture chargée de 1500 kilogrammes de thé vert et 51 boîtes de fromage hollandais⁵.

De son côté, M. Harispe, membre de la Chambre française d'agriculture d'Oujda, a mis en garde contre une autre méthode à laquelle les contrebandiers avaient recours pour contourner les contrôles aux frontières. Ils se dépêchaient de descendre du bus avec les marchandises

1- C.A.D.N, 15MA-900-18, Requête de la dame Fatma Bent Abdelkader Mesraoua demeurant à Tlemcen, n°279/CL, Oujda, 10 mai 1950.

2- C.A.D.N, 15M-900-267, Note de renseignements, n°3966 RO/2, Oujda, 12 novembre 1948.

3- Anonyme, « Une auto transportant du café en contrebande force un barrage de douaniers », L'Echo d'Alger, n°10.447, 28e année, Alger, mardi 14 mars 1939, p.2.

4- Anonyme, « Une auto transportant du café en contrebande... », op.cit.

5- Anonyme, « Des contrebandiers de Casablanca sont arrêtés à la frontière algéro-marocaine », L'Echo d'Alger, n°9133, 24e année, Alger, mercredi 7 août 1935, p.3.

de contrebande dès qu'il s'approchait du poste frontalier. Puis ils remontaient dans le même bus après avoir passé le poste de contrôle¹.

Les contrebandiers ont également utilisé les trains en provenance ou à destination de l'Algérie, pour transporter les marchandises surtout la nuit. La contrebande a connu un grand dynamisme à travers cette voie ferroviaire qui reliait les deux pays, ce qui a poussé les autorités françaises à travailler dur pour y faire face.

1-1- La contrebande via le train: De nombreux gangs de contrebandiers, de suspects et de voyageurs sans billet avaient l'habitude de monter à bord du train qui arrivait à Oujda la nuit. Après que ce train ait traversé la frontière et s'approchait de la gare d'Oujda, où les deux services des douanes et de la police étaient connus pour leur rigueur, ces contrebandiers sonnaient délibérément l'alarme pour forcer le train à s'arrêter. Ils profitaient de cet arrêt forcé pour quitter le train avec leurs marchandises de contrebande dans l'obscurité, à l'aide de leurs partenaires qui les attendaient². Parfois, les contrebandiers profitaient de la diminution de la vitesse du train en passant par les villages de Kolouch et ben Abdullah pour jeter les sacs par les portes des wagons³.

Cependant, dans certains cas, les contrebandiers étaient contraints d'abandonner ces marchandises ou une partie d'elles pour éviter d'être arrêtés⁴, ce qui explique la découverte par les agents du bureau des douanes de la gare d'Oujda des marchandises de contrebande cachées dans des trains en provenance d'Oran⁵.

Les mêmes contrebandiers franchissaient à nouveau la frontière la nuit par des pistes déviées, transportant des denrées alimentaires de toutes sortes. Ces contrebandiers se regroupaient après sous forme de gangs composés de quelques centaines à la première gare algérienne,

1- C.A.D.N, 1MA-1-551, Compte-rendu de la réunion du 16 décembre 1948 (Conseil du gouvernement), n°91129/3A, 4 janvier 1949, p.6.

2- C.A.D.N, 15M-900-267, Contrebande par voie ferrée, n°2832 RO/2, Oujda, 3 aout 1948, p.1.

3- C.A.D.N, 15M-900-267, Note de renseignements, n°1363RO/2, Oujda, 3 mai 1948.

4- C.A.D.N, 15M-900-267, Note de renseignements, n°1363RO/2, op.cit.

5- C.A.D.N, 15M-900-267, Le directeur des chemins de fer algériens à monsieur l'inspecteur général des mines, chef du contrôle de l'exploitation technique et commerciale des chemins de fer, n°66 CL, Oujda, 20 février 1949.

Zouj Beghal, pour sauter dans le train du matin au départ d'Oujda et à destination d'Oran. Beaucoup d'entre eux se cachaient sous les wagons, tandis que certains faisaient irruption dans les compartiments de première classe pour cacher leurs marchandises sous les sièges, Quant aux plus rusés, ils avaient les clés des armoires du couloir où ils cachaient des kilogrammes de chocolats. Dès que le train passait la douane, les contrebandiers reprenaient toutes ses marchandises, puis ils les remettaient calmement aux gens qui leur étaient envoyés, sur les quais des prochaines stations¹.

Ces pratiques ont été décrites à plusieurs reprises depuis l'année 1944. Cependant, à la fin de l'année 1948, elles s'étaient largement répandues en raison du changement d'horaires de certains trains qui arrivaient à Oujda la nuit².

La tâche des services chargés de la lutte contre la contrebande est devenue de plus en plus difficile, à cause du changement constant des lieux d'arrêt des trains sur un tronçon d'environ quatre kilomètres de long. Malgré les embuscades tendues par les douaniers, leur succès restait faible devant la bonne organisation des contrebandiers et de ses partenaires. Tout au long du tronçon susmentionné, beaucoup d'individus prétendaient faire des randonnées, mais en fait ils avertissaient les contrebandiers de la présence de ces embuscades par des signaux lumineux convenus. À cela, il peut s'ajouter l'éventuelle complicité de certains conducteurs de train, qui réduisaient anormalement leur vitesse dans certaines sections de chemin de fer, et dans certaines circonstances qui ne l'exigeaient pas³.

Face à la rigueur de ces services; les contrebandiers ont recouru à leurs partenaires sur le terrain pour échapper aux embuscades des douaniers, et aussi dans certains cas à la population marocaine qui n'a pas hésité à leur tendre la main. Par exemple, le 21 janvier 1948, lorsque certains douaniers étaient sur le point de capturer l'un des trois contrebandiers, qui ont forcé le train à s'arrêter, et qui prenaient la fuite vers la ville d'Oujda, une cinquantaine de passagers sont descendus du

1- C.A.D.N, 15M-900-267, Contrebande, voie ferrée Oujda-Marnia, n°558, Oujda, 7 août 1947.

2- Ibid.

3- Ibid.

train et ont commencé à jeter des cailloux sur les douaniers, ce qui a aidé le contrebandier à s'échapper de leurs mains¹.

Les opérations de contrebande à travers le chemin de fer sont devenues très répandues, au point que l'inspecteur en chef, chargé du secrétariat de la sécurité régionale à Oujda, a constaté lors de sa visite au tronçon ferroviaire qui longe le village de Kolouch, d'importantes opérations de contrebande. Il a vu de ses propres yeux un grand nombre de sacs jetés du train venant de Nemours en direction d'Oujda, et il semblait que le conducteur ait ralenti la vitesse du train afin de faciliter cette opération. l'inspecteur en chef a également vu d'autres contrebandiers qui montaient à bord du train à destination de l'Algérie avec leurs marchandises. Ce qui confirme que cette contrebande sur cette voie ferroviaire était une activité quotidienne².

1.2- Les efforts déployés pour lutter contre la contrebande via le train: Face à la propagation et à l'exacerbation du phénomène de contrebande sur la voie ferroviaire reliant le Maroc et l'Algérie, un ensemble de mesures a été proposé, notamment l'augmentation du nombre de contrôleurs à bord des trains, et la désactivation des sonnettes d'alarme. Toutes ces suggestions sont restées sans exécution³, par exemple la compagnie ferroviaire a refusé de désactiver les sonnettes d'alarme, à cause de la lourde responsabilité qu'elle aurait pu assumer⁴.

La seule solution qui reste, donc, est d'intensifier le contrôle douanier sur le terrain, sauf que les agents de douane n'ont pas pu être répartis le long du tronçon que les contrebandiers avaient l'habitude de cibler, en raison de l'agressivité de ces derniers, mettant ainsi la vie des douaniers en danger. Cette situation imposait aux autorités françaises de garder les agents de douane toujours regroupés, laissant des failles dans la surveillance, que les contrebandiers ciblaient à l'aide de leurs partenaires sur le terrain. Ces derniers utilisaient des feux de signalisation

1- C.A.D.N, 15M-900-267, Exécution du service, incident train du 21, n°24, Oujda, 22 janvier 1948.

2- C.A.D.N, 15M-900-267, Contrebande à destination d'Algérie, n°494/CL, Oujda, 21 février 1949.

3- C.A.D.N, 15M-900-267, Contrebande par voie ferrée, op.cit.

4- C.A.D.N, 15M-900-267, Le contrôleur civil, chef de la région d'Oujda à monsieur le directeur des services de sécurité publique, n°2831, Oujda, 3 aout 1948, p.1.

pour communiquer entre eux, et localiser les zones sans surveillance, puisque la plupart des opérations de contrebande se sont déroulées via les trains de nuit¹.

Afin de restreindre davantage les activités de contrebande via le train, le directeur des travaux publics a chargé le directeur de l'exploitation de la Compagnie des chemins de fer du Maroc d'accélérer l'ouverture des appels d'offres pour le projet de la mise en place d'une clôture de barbelés de deux mètres de haut autour de la gare d'Oujda². Le but de cette mesure était de réduire le nombre de contrebandiers qui attendaient les occasions appropriées pour monter clandestinement à bord des trains, surtout avec les difficultés auxquelles les policiers sont confrontés face à la forte augmentation de leur nombre, mais ce projet est resté à son tour en suspens³.

Dans ce contexte, il faut souligner que M. Brunel, le contrôleur civil de la région d'Oujda, a suggéré lors d'une réunion du conseil de gouvernement le 16 décembre 1948, l'établissement des barrières de barbelés le long de la ligne de chemin de fer reliant Oujda à Lalla-Maghnia⁴.

D'un autre côté, certaines personnalités officielles algériennes ont déposé une demande au gouverneur général de l'Algérie, pour annuler l'arrêt des trains à la gare de Zouj Beghal, afin d'assurer un contrôle efficace de la circulation des trains à travers les frontières maroco-algériennes. Cette demande a été rejetée, car une telle mesure n'était pas techniquement possible⁵, et elle allait inévitablement perturber l'exploitation du réseau ferroviaire, et en conséquence réduire ses revenus. En 1948, par exemple, 50 895 billets ont été vendus dans cette

1- C.A.D.N, 15M-900-267, Contrebande, voie ferrée Oujda-Marnia, n°558, Oujda, 7 août 1947.

2- C.A.D.N, 15M-900-267, Clôture des emprises aux abords de la gare d'Oujda, n°7026/4 CTR, Rabat, 20 septembre 1948.

3- C.A.D.N, 15M-900-267, Le commissaire spécial à monsieur le commissaire divisionnaire, chef de la sûreté régionale, n°65, Oujda, 6 janvier 1949.

4- C.A.D.N, 1MA-1-551, Compte-rendu de la réunion du 16 décembre 1948, op.cit, p.11.

5- C.A.D.N, 15M-900-267, Surveillance de la frontière algéro-marocaine, n°81/S, Oran, 28 janvier 1949.

gare, la plupart au profit de contrebandiers¹, et son revenu annuel a dépassé un million de francs².

Les personnalités algériennes, appelant à l'annulation des arrêts de train à la gare de Zouj Beghal, sont convaincues que cette mesure n'aurait constitué en fait qu'une légère restriction aux activités de contrebande, et qu'elle aurait nui plus aux activités économiques qu'elle ne leur aurait été bénéfique, ce qui les fit appeler à la nécessité de coordonner les efforts avec le contrôleur civil de la région d'Oujda. Cette coordination était dans le but de renforcer la surveillance à l'intérieur des wagons, grâce à l'assistance des gendarmes et des douaniers³.

L'inspecteur du transport à Oujda a suggéré de mettre un gendarme et un douanier, ou deux douaniers dans chaque wagon des trains à destination ou en provenance d'Oujda. Cette procédure était très susceptible d'entraîner un face-à-face entre ces agents et les contrebandiers, qui n'hésitaient pas à utiliser leurs armes à feu⁴, et par conséquent des événements dangereux et sanglants, qui aurait mis la vie des douaniers en danger, surtout si ces événements se seraient déroulés sur le sol algérien⁵. Les autorités françaises ont rencontré de grandes difficultés à enrayer les opérations de contrebande, d'autant plus que ces dernières ne se sont pas seulement limitées à la frontière maroco-algérienne, mais sont également devenues actives entre la région d'Oujda et la zone marocaine occupée par les espagnols.

Conclusion: La contrebande était, pendant l'occupation française de l'Algérie et du Maroc, une activité primordiale dans toute la région frontalière des deux pays, ce qui explique sa continuité à un rythme fluctuant, malgré les nombreuses mesures prises par les autorités colonialistes pour y mettre fin.

1- C.A.D.N, 15M-900-267, Surveillance de la frontière algéro-marocaine, suppression de la gare Zoudj-Beghal, n°604 TP-Tp-TN, Alger, 29 décembre 1948.

2- C.A.D.N, 15M-900-267, Suppression de la gare de Zoudj-Beghal, n°T.30/187/2, Alger, 2 octobre 1948.

3- C.A.D.N, 15M-900-267, Surveillance de la frontière algéro-marocaine, n°81/S, op.cit.

4- C.A.D.N, 1MA-1-551, Compte-rendu de la réunion du 16 décembre 1948, op.cit, p.12.

5- C.A.D.N, 15M-900-267, Le directeur des chemins de fer algériens..., n°66 CL, op. cit.

Face à ces mesures restrictives, les contrebandiers et les passeurs ont recouru aux différentes méthodes et tactiques pour contourner les embuscades tendues par les agents de douanes et de police. La contrebande via le train était une des méthodes les plus courantes et les plus organisées, qui a permis de transporter des quantités considérables de différentes types de marchandises dans les deux sens.

Ce phénomène s'est poursuivi même au cours de la période post-coloniale, puisque il a eu tout le temps de perfectionner son organisation, devenant ainsi indispensable à la population frontalière, qui l'a considéré un moyen de gagner leur vie. La «contrebande vivrière » ne s'est pas limitée à l'approvisionnement des marchés frontaliers, mais elle est arrivée jusqu'aux villes intérieures, malgré la fermeture des frontières maroco-algériennes depuis 1994.

Bibliographie :

***Les archives :**

- Centre des Archives Diplomatiques de Nantes (C.A.D.N), 1MA-1-31, Chambre française de commerce et d'industrie d'Oujda, Procès-verbal de la séance du 11 mars 1950.
- C.A.D.N, 15M-900-267, Clôture des emprises aux abords de la gare d'Oujda, n°7026/4 CTR, Rabat, 20 septembre 1948.
- C.A.D.N, 15M-900-267, Contrebande à destination d'Algérie, n°494/CL, Oujda, 21 février 1949.
- C.A.D.N, 15M-900-267, Contrebande par voie ferrée, n°2832 RO/2, Oujda, 3 aout 1948.
- C.A.D.N, 15M-900-267, Contrebande, voie ferrée Oujda-Marnia, n°558, Oujda, 7 aout 1947.
- C.A.D.N, 15M-900-267, Exécution du service incident train du 21, n°24, Oujda, 22 janvier 1948.
- C.A.D.N, 15M-900-267, Le commissaire spécial à monsieur le commissaire divisionnaire, chef de la sureté régionale, n°65, Oujda, 6 janvier 1949.
- C.A.D.N, 15M-900-267, Le contrôleur civil, chef de la région d'Oujda à monsieur le directeur des services de sécurité publique, n°2831, Oujda, 3 aout 1948.
- C.A.D.N, 15M-900-267, Le directeur des chemins de fer algériens à monsieur l'inspecteur général des mines, chef du contrôle de l'exploitation technique et commerciale des chemins de fer, n°66 CL, Oujda, 20 février 1949.
- C.A.D.N, 15M-900-267, Le sous-directeur régional des douanes chérifiennes à monsieur le contrôleur civil, chef de la région d'Oujda, n°757.D, Oujda, 26 juillet 1949.
- C.A.D.N, 15M-900-267, Note de renseignements, n°1363RO/2, Oujda, 3 mai 1948.
- C.A.D.N, 15M-900-267, Note de renseignements, n°280/CL, Oujda, 21 juillet 1949.

- C.A.D.N, 15M-900-267, Note de renseignements, n°3966 RO/2, Oujda, 12 novembre 1948.
- C.A.D.N, 15M-900-267, Suppression de la gare de Zoudj-Beghal, n°T.30/187/2, Alger, 2 octobre 1948.
- C.A.D.N, 15M-900-267, Surveillance de la frontière algéro-marocaine, n°81/S, Oran, 28 janvier 1949.
- C.A.D.N, 15M-900-267, Surveillance de la frontière algéro-marocaine, suppression de la gare Zoudj-Beghal, n°604 TP-Tp-TN, Alger, 29 décembre 1948.
- C.A.D.N, 15M-900-267, Trafic de bois sur les confins, n°586/2A/CL, Oujda, 23 décembre 1952.
- C.A.D.N, 15MA-900-18, Requête de la dame Fatma Bent Abdelkader Mesraoua demeurant à Tlemcen, n°279/CL, Oujda, 10 mai 1950.
- C.A.D.N, 1MA-1-31, Chambre française de commerce et d'industrie d'Oujda, Procès-verbal de la séance du 15 mai 1948.
- C.A.D.N, 1MA-1-551, Bulletin de renseignements économiques, Mois de mars 1950, n°2620 R.O/5, Oujda, 11 avril 1950.
- C.A.D.N, 1MA-1-551, Bulletin de renseignements économiques, Mois de mai 1949, n°6525 RO/5, Oujda, 13 juin 1949.
- C.A.D.N, 1MA-1-551, Bulletin de renseignements économiques, Mois de janvier 1950, n°1175/R.O 5, Oujda, 11 février 1950.
- C.A.D.N, 1MA-1-551, Compte-rendu de la réunion du 16 décembre 1948 (Conseil du gouvernement), n°91129/3A, 4 janvier 1949.

***Articles :**

- أحمد العربي، وجدة مدينة الحيرة أو حيرة المدينة. ندوة المغرب الشرقي بين الماضي والحاضر، الوسط الطبيعي، التاريخ، الثقافة، أيام 13-14-15 مارس 1986، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية بوجدة، سلسلة: ندوات ومناظرات رقم 2، مطبعة النجاح الجديدة، الدار البيضاء، 1988، ص.134.
- Anonyme, « Des contrebandiers de Casablanca sont arrêtés à la frontière algéro-marocaine », L'Echo d'Alger, n°9133, 24^e année, Alger, mercredi 7 aout 1935.
- Anonyme, « Deux marocains faisaient la contrebande des tissus », L'Echo d'Alger, n°9736, 26^e année, Alger, jeudi 1^{er} avril 1937.
- Anonyme, « Marché noir », L'Echo d'Alger, n°11.511, 31^e année, Alger, mercredi 11 février 1942.
- Anonyme, « Relations douanières algéro-marocaines : fraude sur tissus d'origine japonaise », Bulletin officiel de la chambre de commerce d'Oran, n°78, 6^e année, juin-juillet 1934, édition Heintz Frères, séance du 4 Juillet 1934.
- Anonyme, « Une auto transportant du café en contrebande force un barrage de douaniers », L'Echo d'Alger, n°10.447, 28^e année, Alger, mardi 14 mars 1939.

***Thèses universitaires :**

- Abdelkader Guitouni, Le Nord-Est marocain: espoirs et réalités d'une région excentrée, thèse pour l'obtention du doctorat d'état en géographie, université François Rabelais - Tours, décembre 1994.