

## LES ACTIVITÉS MARITIMES AU MAROC (1)

Avec ses quelque mille kilomètres de littoral en bordure de l'océan Atlantique, il était naturel que le Maroc français consacraît une large partie de ses efforts au développement de ses industries maritimes.

Celles-ci étaient en 1912 à l'état embryonnaire. Leur essor fut surtout favorisé par la création — le plus souvent de toutes pièces — sur cette côte qui n'offrait autrefois aux navires de commerce que des mouillages peu sûrs en rades foraines et de mauvais abris naturels aux barques de pêche, de remarquables établissements portuaires dont l'extension et l'amélioration se poursuivent sans cesse.

Diverses institutions officielles — mentionnées à la fin de cet exposé — ont efficacement concouru avec l'initiative privée, génératrice dans ce pays de tant de réalisations rapides et heureuses, au développement de ces activités, dont il est donné ci-après un rapide aperçu.

### LA MARINE MARCHANDE CHÉRIFIENNE

Certes, la part du pavillon chérifien dans le trafic du grand port moderne de Casablanca est encore bien modeste.

La flotte de commerce marocaine ne comptait, jusqu'à ces derniers temps, qu'une demi-douzaine de petits cargos jaugeant ensemble 3.100 tonneaux. Aussi réduite, cette flotte n'en a pas moins rendu, au cours des années 1942 à 1944, d'appréciables services à l'économie du pays et à l'effort de guerre du Protectorat. Inlassablement, ces petits bâtiments ont, malgré les risques qu'ils encouraient, contribué largement à l'approvisionnement en céréales, denrées, carburants, matériels industriels et militaire des ports du Sud et établi de nombreuses liaisons avec les ports algériens.

Cependant, maintenant, la flotte marocaine tend manifestement à déborder le cadre étroit du seul trafic côtier dans lequel, après un essai infructueux de navigation au grand cabotage, elle s'était généralement cantonnée depuis une vingtaine d'années. Il est difficile de préjuger les limites futures de ce mouvement d'expansion, qui a pris naissance dans des circonstances exceptionnelles et dont l'évolution dépend de nombreux facteurs, parmi lesquels le plus important est évidemment la situation de l'économie marocaine et, plus précisément, le développement de la production minière et agricole de ce pays.

Les entreprises de navigation, déjà installées ou en voie de création à Casablanca, semblent bien avoir tenu compte de cette donnée essentielle puisque les navires qu'elles ont mis dernièrement en service et ceux dont l'exploitation est envisagée, sont des unités destinées principalement au chargement de marchandises pondéreuses ou adaptées à des transports spéciaux, tels que ceux des fruits et primeurs.

C'est ainsi que la société « Union d'entreprise marocaine » et la Compagnie chérifienne d'armement, qui sont les deux seules anciennes entreprises de navigation ayant conservé leur activité, ont acquis respectivement, au début de cette année, le vapeur *Caïd Allal* de 1.650 tonnes de port en lourd, et le vapeur *Rebia* de 850 tonnes (ce dernier disparu en Méditerranée lors de la violente tempête de la mi-mai dernier), qu'elles affectèrent principalement au cabotage côtier marocain et algéromarocain, et, accessoirement, à des transports de céréales, agrumes et légumes sur la métropole.

Par ailleurs, la nouvelle société « Les Cargos fruitiers chérifiens » mit en service au mois d'avril un cargo à vapeur (chauffe au mazout) de 1.200 tonnes, le *Moulay Bouchaïb*, ancienne corvette canadienne, susceptible d'atteindre une vitesse de 16 nœuds et spécialement aménagée pour le transport des produits périssables en compartiments ventilés. Cette entreprise se propose d'armer prochainement un ou deux autres navires similaires à moteurs et envisage d'établir un programme de voyages réguliers tant sur la métropole que sur les pays nordiques.

De son côté, la nouvelle Compagnie franco-chérifienne de navigation, dans laquelle participent les Gouvernements des deux pays, vient d'armer un vapeur de 8.000 tonnes, à turbines, le *Khouribga*, et se propose d'acquérir, à bref délai, d'autres navires de charge dont un cargo à moteur de 5.000 tonnes, du type « pocket Liberty ». Ces bâtiments doivent charger principalement, au Maroc, des céréales et minerais, notamment des phosphates.

Enfin, la Compagnie marocaine des transports maritimes est en voie de remplacer son ancien petit pétrolier *Mélusine* par le *El Afrit*, tanker de 700 tonnes provenant des surplus américains et destiné essentiellement au ravitaillement en carburants des ports secondaires de la zone française.

(1) Source : Service de la marine marchande et des pêches maritimes.

Ainsi, en ne tenant compte que des réalisations certaines, on peut évaluer à 16.000 tonneaux le tonnage brut global et à 22.000 tonnes la portée en lourd totale qu'atteindra la flotte de commerce marocaine, à la fin de la présente année. Par ailleurs, les très nombreux bâtiments de servitude et engins portuaires s'inscrivent en supplément pour un tonnage brut global de 13.000 tonneaux.

Bien d'autres projets — qui relèvent tous de l'initiative privée et que favorise le statut commercial du Protectorat — d'armements au cabotage côtier ou international, ont été, ces derniers temps, élaborés ou simplement ébauchés, dont on ne peut affirmer qu'ils seront tous suivis d'exécution. Dans un proche avenir, un équilibre s'établira nécessairement, qui limitera naturellement le mouvement d'expansion de cette flotte, et auquel concourront, non seulement le facteur déjà signalé de l'importance de la production marocaine, mais bien d'autres éléments, tels que l'évolution de la situation économique mondiale, la création de nouveaux courants commerciaux, la reconstitution de la marine marchande française, la concurrence des frets.

Signalons, pour clore cette partie de notre exposé, que la législation maritime marocaine doit subir, prochainement, une importante révision dans le domaine tant de la sécurité nautique, que de l'organisation du travail à bord et de la réglementation des effectifs embarqués, révision qu'imposent et justifient précisément le développement et la rénovation de la flotte chérifienne.

### L'INDUSTRIE DES PÊCHES MARITIMES

C'est incontestablement dans ce secteur de l'activité maritime qu'ont été obtenus les résultats les plus marquants.

Il suffira de rappeler, ici, que de 424 bateaux jaugeant ensemble 1.040 tonneaux en 1926, la flotille de pêche marocaine est passée à 555 bateaux et 2.295 tonneaux en 1936 pour atteindre 1.238 unités et 3.788 tonneaux en 1946. Parallèlement, le tonnage et la valeur des produits, pêchés, qui étaient de 4.181 tonnes pour 10.361.000 francs en 1926 et de 23.436 tonnes pour 19.689.000 francs en 1936, ont atteint, en 1946, 50.858 tonnes et 476.006.000 de francs.

Encore convient-il de noter que cette dernière estimation est basée sur les prix pratiqués au débarquement et ne tient pas compte, en conséquence, de la plus-value acquise par les produits après leur transformation ou leur prépa-

ration pour l'expédition. On peut, de la sorte, se faire une idée de l'extraordinaire développement qu'a pris le secteur de la pêche maritime, notamment pendant ces dix dernières années.

Il importe cependant de considérer distinctement chacune des branches de cette activité.

#### *La pêche fraîche*

On sera sans doute surpris de la faible progression des apports de poisson de mer (10.158 tonnes seulement en 1946 pour 8.652 tonnes en 1936).



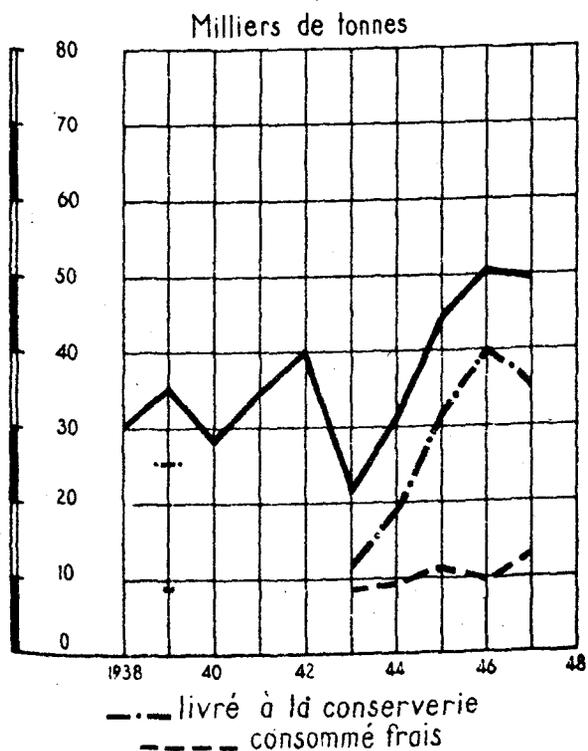
*La pêche à la sardine.*

En réalité, l'armement marocain au chalutage, qui avait subi de sérieux dommages matériels pendant les hostilités, a traversé ensuite une grave crise financière qui menaçait son existence même. A Casablanca, au début de cette année, 7 petits chalutiers seulement étaient en activité. C'est alors, qu'après avoir encouragé la venue temporaire au Maroc d'une douzaine de chalutiers français, afin d'accroître, en premier lieu, le tonnage des apports, il fut pris la mesure salutaire du rétablissement de la vente libre à la criée du poisson de mer. L'effet a été concluant : en ce moment, 20 chalutiers, sous pavillon chérifien, prennent régulièrement la mer ; une douzaine d'unités de cette catégorie de moyen et même de fort tonnage, sont en cours d'achat ou de construction. A Casablanca, les apports à la halle au poisson — y compris, il est vrai, ceux des chalutiers français restés au Maroc — sont passés, très rapidement, de 200 à 700 tonnes par mois. Après une forte

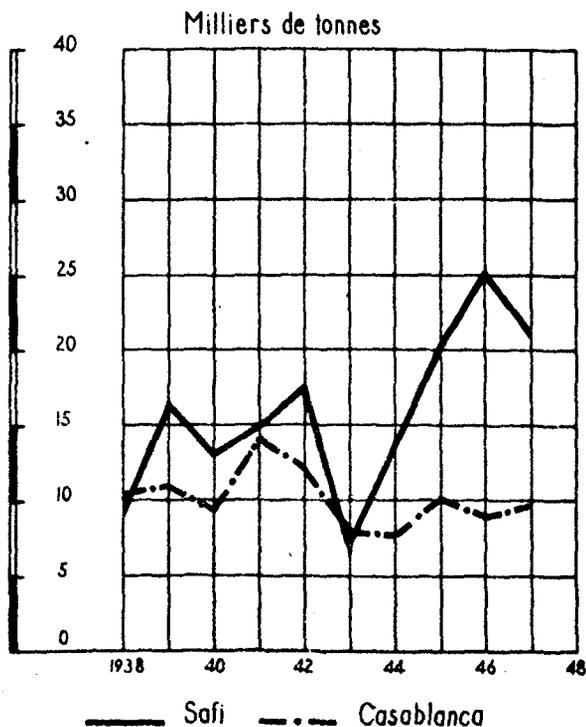
# PRODUCTION

## Pêches maritimes

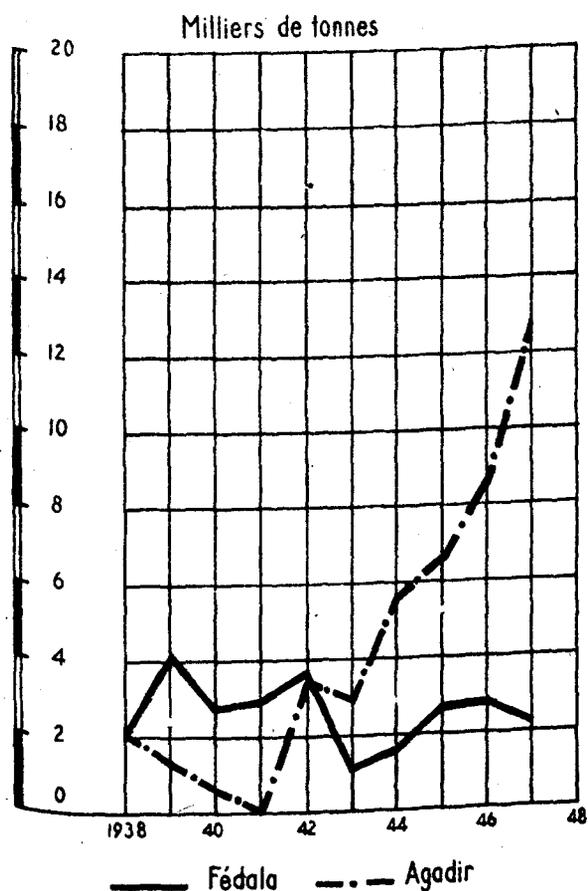
### RENDEMENT TOTAL DE LA PECHE



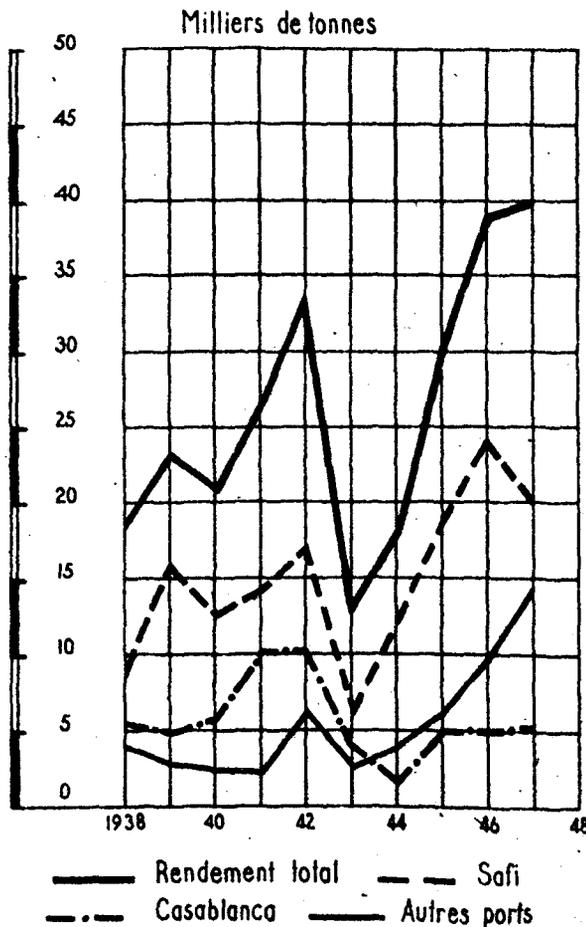
### RENDEMENT PAR PORT



### RENDEMENT PAR PORT



### PECHE A LA SARDINE



hausse, les prix du poisson, tout au moins ceux des espèces courantes, se sont stabilisés à des cours raisonnables.

Il est à présumer que, dans moins d'une année, la production de la flotte marocaine de chalutage excédera les possibilités de consommation de ce pays (1.000 à 1.200 tonnes par mois). C'est alors que pourront être reprises et intensifiées, en mettant à profit les progrès réalisés dans l'industrie du froid, les exportations de poisson glacé ou congelé, déjà amorcées avant ces dernières hostilités.

Il faudra, cependant, qu'armateurs et pêcheurs se convainquent de la nécessité de respecter les mesures prises pour favoriser le repeuplement de nos fonds côtiers, bien appauvris par une exploitation abusive. Cette considération devrait aussi les conduire à orienter la construction des nouvelles unités vers des types de bateaux plus importants, susceptibles d'opérer hors des eaux marocaines, principalement au large de la côte de Mauritanie.

Malgré leur nombre considérable, plus de 1.500 en 1946, les embarcations de petite pêche ne participent que dans une faible mesure au ravitaillement local, exception faite, toutefois, pour le quartier d'Agadir ou certaines espèces saisonnières appréciées, tels l'ombrine, le tasser-gal, la palomette — espèces qui sont aussi traitées industriellement — sont parfois pêchées en abondance.

La pêche des crustacés (notamment langouste et crevette) est surtout fructueuse dans les parages de Fedala, Casablanca et Mogador. Les apports sont de l'ordre de 200 à 300 tonnes par an.

Les bancs de mollusques (moules et coques principalement) épars et assez peu abondants sont, pour ainsi dire, inexploités. La conchyliculture était inexistante jusqu'à ce jour ; il est cependant possible qu'elle donne des résultats intéressants dans les lagunes et à l'embouchure des oueds ; un essai d'installation d'un parc ostricole est en cours.

#### *La pêche industrielle*

On désigne communément ici, par cette expression, dont le sens est différent dans la métropole — où on l'oppose à celle de « pêche artisanale » — la pêche des espèces qui alimentent essentiellement les industries de la conserve et de la salaison.

Parmi ces espèces se place au tout premier rang, la sardine, dont les apports ont dépassé 39.000 tonnes en 1946, puis, dans une proportion très réduite, l'anchois (1.800 tonnes), les

thonides (300 tonnes), enfin l'ombrine, le tasser-gal et la palomette, dont il a déjà été parlé au titre de la pêche fraîche.

C'est bien cette branche de la pêche qui étonnera le plus par la rapidité et l'importance de son développement.

Nous nous bornons à indiquer que la flotille sardinière marocaine est passée de 51 bateaux en 1926 à 81 en 1936 et 178 en 1946, que 23 unités nouvelles (dont 14 déjà achevées et 9 en cours de construction) seront immatriculées au cours de la présente année.

Dans la même période, l'effectif des pêcheurs à la sardine a varié de 334 à 827 et 2.109 ; il atteindra, vraisemblablement, le total de 2.500 hommes cette année-ci. Quant au tonnage du poisson traité industriellement, il est passé de 1.468 tonnes en 1926 (8 usines de conserves) à 13.104 tonnes en 1936 (22 usines, 7 ateliers de salaison) et 40.670 tonnes en 1946 (68 usines et 107 ateliers).

Ces chiffres dispensent de tout commentaire. Mais il nous faut bien ajouter, cependant, que les quelque 40.000 tonnes de poisson mises à terre en 1946 ne représentent guère que la moitié de la capacité de production de cette importante flotille, et qu'aussi bien les possibilités de fabrication des usines ont été, l'année dernière — et sont encore — considérablement réduites par la pénurie de certaines matières et produits (notamment fer blanc et huile comestible) indispensables à la fabrication des conserves. Au surplus, une quinzaine d'usines nouvelles, dont certaines très importantes, n'ont pas encore achevé leur installation. A Safi, notamment, qui est devenu le premier port sardinier du Maroc, un « quartier industriel » s'est édifié en moins de dix ans d'un bord et de l'autre d'une route de plus de 5 kilomètres de long. De son côté, Agadir, qui n'abritait autrefois que des barques de pêche côtière, est en passe de devenir un important centre sardinier.

Il n'est pas sans intérêt de noter que l'essor, réellement extraordinaire de ces deux ports de pêche est dû au fait que, depuis plusieurs campagnes, la sardine ne se trouve que dans la partie sud du littoral marocain. Cette « localisation » du poisson n'est pas sans entraîner des difficultés dans l'exploitation des flotilles de Casablanca et Fedala.

Quoi qu'il en soit, et en nous gardant de toute exagération, nous croyons pouvoir avancer que, dans un proche avenir, le tonnage de poisson mis à terre, au cours d'une seule campagne (juin à janvier), par la flotille sardinière, atteindra le chiffre de 80.000 tonnes, permettant

la fabrication de 2 millions de caisses de produits finis, dont la valeur sera de l'ordre de 3 à 4 milliards de francs. A ce moment, la pêche industrielle s'élèvera sans doute au deuxième rang des sources de richesses de ce pays.

Mais on ne doit point se dissimuler qu'un tel résultat ne sera atteint qu'autant que des débouchés extérieurs seront assurés à cette énorme production. Or, deux éléments essentiels conditionnent ces exportations ; la qualité des produits fabriqués et leur prix de revient.

Sur le premier point, après une inévitable période de relâchement, un retour progressif aux normes de fabrication d'avant-guerre est déjà amorcé ; le moule « usinable » maximum de la sardine a été fixé à 50 unités au kilo et une prime est accordé aux armateurs et pêcheurs pour le poisson de moins de 40 au kilo. Un contrôle strict de cette limitation est assuré par l'Office chérifien de contrôle et d'exportation, ainsi que par le Comptoir d'achat, d'agrégé et de répartition du poisson industriel.



*La pêche aux thons.*

En ce qui concerne le second point, on ne peut contester que le prix de vente de la sardine aux usines, qui varie cette année entre 6 et 9 francs, est resté dans des limites raisonnables. Certains autres éléments du prix de revient (huile, emballages) ont malheureusement subi une majoration considérable. Tous les efforts doivent cependant tendre vers une diminution de ce prix, que doit favoriser d'ailleurs un accroissement de la production.

Mentionnons encore ici, comme relevant du secteur de la pêche industrielle, l'exploitation

des madragues. Cette année-ci, deux pêcheries de cette sorte ont été installées, l'une à Bou-Irden, à une dizaine de milles, dans l'ouest d'Agadir, dont le rendement est de l'ordre de 400 tonnes (bonites, ombrines, tassergals), l'autre, beaucoup plus importante (près de 7.000 mètres de développement), celle de Moulay-Bou-Selam, à la limite des eaux territoriales des zones française et espagnole, spécialisée dans la capture du gros thon rouge et dont la production devrait normalement atteindre 2.000 tonnes de poisson par campagne (mai à juillet).

Deux autres madragues du même type doivent être respectivement calées, en 1948, dans les parages des précédentes.

Nous terminerons ce chapitre par une brève indication sur l'organisation professionnelle de la pêche au Maroc.

Indépendamment des groupements à caractère syndical (fédération et associations locales d'armateurs, syndicats locaux de pêcheurs européens) ou traditionnel (corporations de pêcheurs

marocains), un organisme consultatif officiel, le comité central des pêches maritimes, est en voie de création, qui facilitera l'étude en commun, par les représentants des administrations compétentes et les délégués des catégories professionnelles intéressées, des questions d'ordre technique, social, économique et scientifique, se rapportant à l'industrie des pêches maritimes. La création de comités consultatifs locaux est également envisagée dans les principaux centres de pêche.



*Les pêcheurs descendent dans les filets pour tuer les thons.*

### LES SPORTS NAUTIQUES

Avant la guerre, chacun des ports de la zone française possédait au moins un groupement d'amateurs consacrant leurs loisirs à la pratique des sports nautiques ; ces sociétés ou clubs comptaient souvent plusieurs centaines d'adhérents.

L'administration maritime encouragea vivement cette activité, mettant à la disposition des groupements des embarcations de tous genres,

leur allouant des subventions et décernant des récompenses aux vainqueurs des épreuves sportives.

Pendant la guerre, un seul club, le Club nautique de Rabat, conserva une partie de son activité ; les autres tombèrent en sommeil et leur matériel subit de sévères atteintes par suite de son défaut d'entretien et des nombreuses réquisitions au profit des troupes alliées.

Cependant, dès 1946, la plupart des sociétés nautiques se reconstituèrent et l'esprit sportif

de leurs membres se réveilla très rapidement. Malgré la pénurie de matériel, des régates inter-clubs furent organisées, qui remportèrent un large succès. D'importantes compétitions figurent au programme de 1947.

Parmi les sociétés qui ont repris leur activité, citons :

Le Club nautique, à Port-Lyautey, spécialisé dans la pratique de l'aviron ;

Le Club nautique et le Cercle de la voile et de l'aviron, à Rabat, comprenant chacun des sections voile, aviron et natation ;

Le Club nautique et le Yacht-Club, à Fedala, ce dernier, récemment créé, groupe déjà une quinzaine de bateaux à voile ;

Le R.A.C. (natation), la Société nautique (voile et aviron), qui remporta de brillants succès en 1946, le R.U.C. (voile et aviron), l'A.S.P.T.T. (voile et aviron), le Rowing-Club (aviron et natation), tous à Casablanca ;

L'Association nautique, à Mazagan (voile et aviron) ;

Le Nautic-Club, à Agadir (voile et natation).

Ces sociétés rassemblent au total plus de deux mille adhérents. Nul doute que dans un bref délai le sport nautique aura retrouvé la place importante qu'il détenait autrefois parmi les nombreuses activités sportives qui se partagent dans ce pays la faveur des amateurs et du public.

### L'INDUSTRIE

#### DES CONSTRUCTIONS NAVALES

Cette industrie groupe actuellement une vingtaine de chantiers, dont 6 à Casablanca, 5 à Safi, 3 à Fedala, 2 à Rabat, 1 à Port-Lyautey, 1 à Mogador, 1 à Agadir.

La plupart de ces entreprises ont conservé leur caractère artisanal d'avant-guerre et bornent leur activité à la construction et la réparation de petites unités en bois, sardiniers de faible tonnage, palangriers, vedettes, barcasses et embarcations diverses. Chacune d'elles utilise une dizaine d'ouvriers placés sous la direction d'un maître charpentier.

Cependant, à Casablanca, cette industrie a pris un essor considérable au cours des années de guerre ; travaillant pour la défense nationale, sous le contrôle technique de la marine, les chantiers de ce port ont procédé à d'importants travaux de réparation des bâtiments de guerre et de la flotte de commerce des Alliés. Pour l'exécution de ces travaux, auxquels ils n'étaient pas initiés, ils ont dû faire appel à la compé-

tence d'ingénieurs, de techniciens et d'ouvriers spécialisés métropolitains, et ont amélioré sensiblement leurs anciennes méthodes de travail. Leurs installations rudimentaires ont fait place à de vastes chantiers pourvus d'un outillage moderne. Actuellement, ces importants chantiers s'orientent, à nouveau, tout spécialement vers la construction de bâtiments de pêche en bois, d'un tonnage allant jusqu'à 50 et 60 tonneaux. Bien qu'handicapés par l'insuffisance de leur approvisionnement en matériaux, ces entreprises semblent pouvoir rivaliser, dans cette branche, avec les chantiers étrangers et métropolitains. Chacun des deux principaux chantiers de Casablanca emploie aujourd'hui près de 500 ouvriers.

Une cale de halage avec ber, située à proximité des ateliers, permet de recevoir des bateaux de 700 tonneaux environ. Le port dispose, en outre, pour la mise à sec des gros navires, d'un dock flottant de 5.500 tonnes, muni d'une grue électrique de 5 tonnes. La construction d'un bassin de radoub est à l'étude.

Un gros effort reste à faire dans les autres ports et, en particulier, à Agadir, où les chantiers de réparation sont nettement insuffisants eu égard aux perspectives de développement de l'armement à la pêche.

### LA POPULATION MARITIME

L'effectif du personnel embarqué sur les bateaux de pêche de toutes catégories est passé de 1.799 en 1926 à 3.310 en 1936, pour atteindre 5.685 en 1946 et dépasser très vraisemblablement 6.000 hommes au cours de la présente année. A noter que cet effectif comprend une proportion de 88 % de sujets marocains contre seulement 12 % de ressortissants européens, fixés au Maroc (dont 6 % de Portugais, généralement embarqués sur les bateaux sardiniers, et 4 % d'Espagnols pratiquant surtout la pêche au chalut).

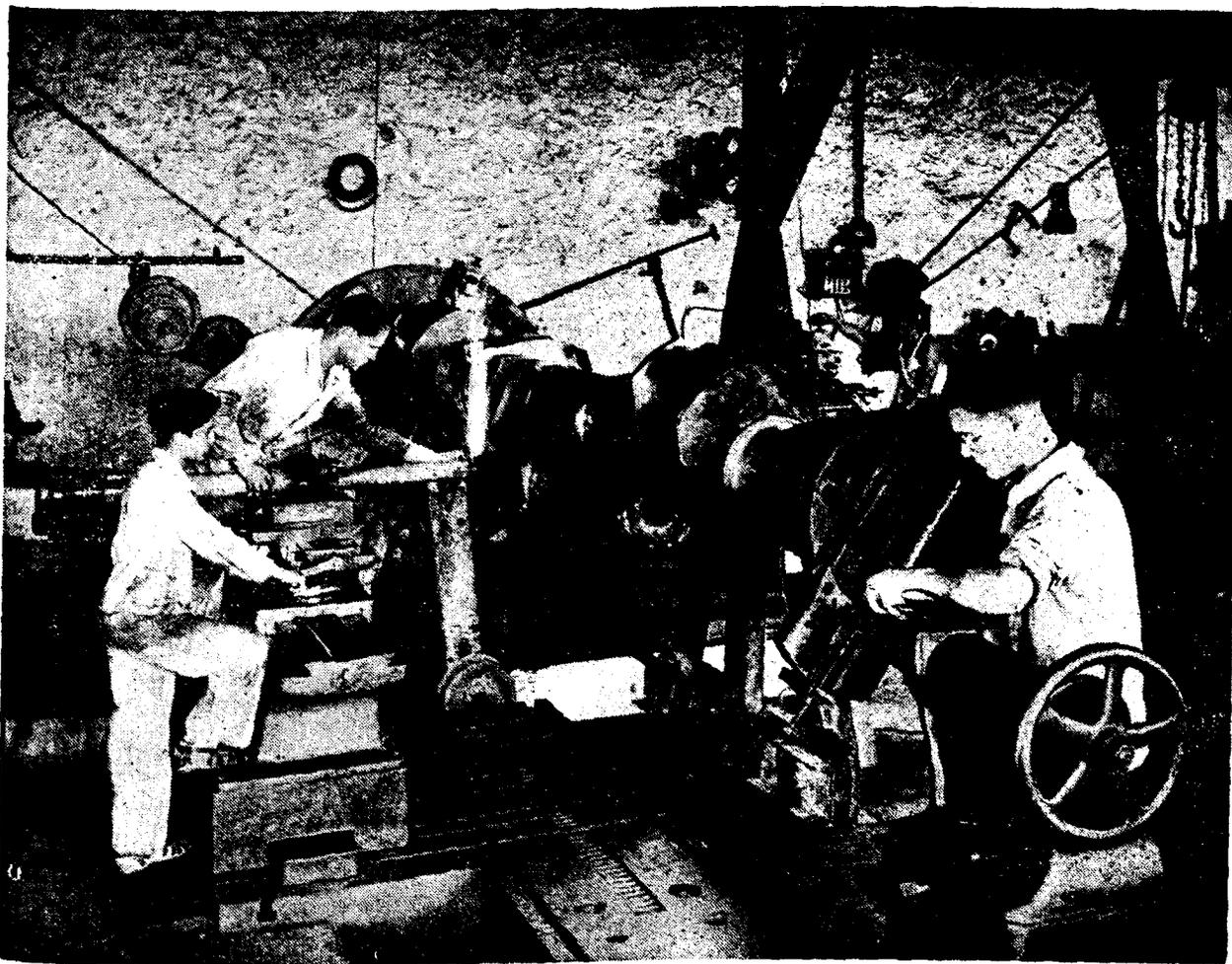
Si l'on ajoute au nombre précédent celui des marins de la flotte marchande, y compris le personnel des bâtiments de servitude, soit quelque 2.500 hommes, l'effectif total des gens de mer embarqués sous pavillon chérifien s'établit aux environs de 8.500 hommes. La population spécifiquement maritime de ce pays ne doit donc pas être inférieure, en tenant compte de la situation de famille de ces marins, au chiffre de 35.000 âmes.

Enfin, une estimation rapide de l'importance des différents personnels employés à terre par les entreprises d'armement au commerce et à la pêche ainsi que dans les divers secteurs com-

merciaux et industriels dépendant de cette dernière branche, conduirait vraisemblablement, si l'on prend également en considération la situation familiale de ces personnels, à un total de quelque 70.000 personnes tirant, dans ce pays, leurs principales ressources des activités maritimes.

Il n'y a point de place dans cet exposé pour une étude, même sommaire, du caractère technique de cette population maritime, non plus que pour un examen du statut des gens de mer.

Indiquons simplement que l'on trouve dans ce milieu une grande diversité de races, que la vocation des Marocains au métier de marin est encore superficielle et leur formation professionnelle, bien qu'en amélioration constante, encore imparfaite. Rappelons aussi que la législation de ce pays impose un certain pourcentage d'autochtones à bord des navires battant pavillon chérifien, que, sans être assujettis à un régime analogue à celui de l'inscription maritime, ces marins marocains sont, tout comme



*Ajustage d'un vibrequin de bateau.*

les marins français immatriculés sur des registres tenus dans les quartiers et sous-quartiers maritimes, que des dispositions particulières, fortement inspirées de la réglementation française, règlent l'organisation de leur travail et fixent leur statut disciplinaire.

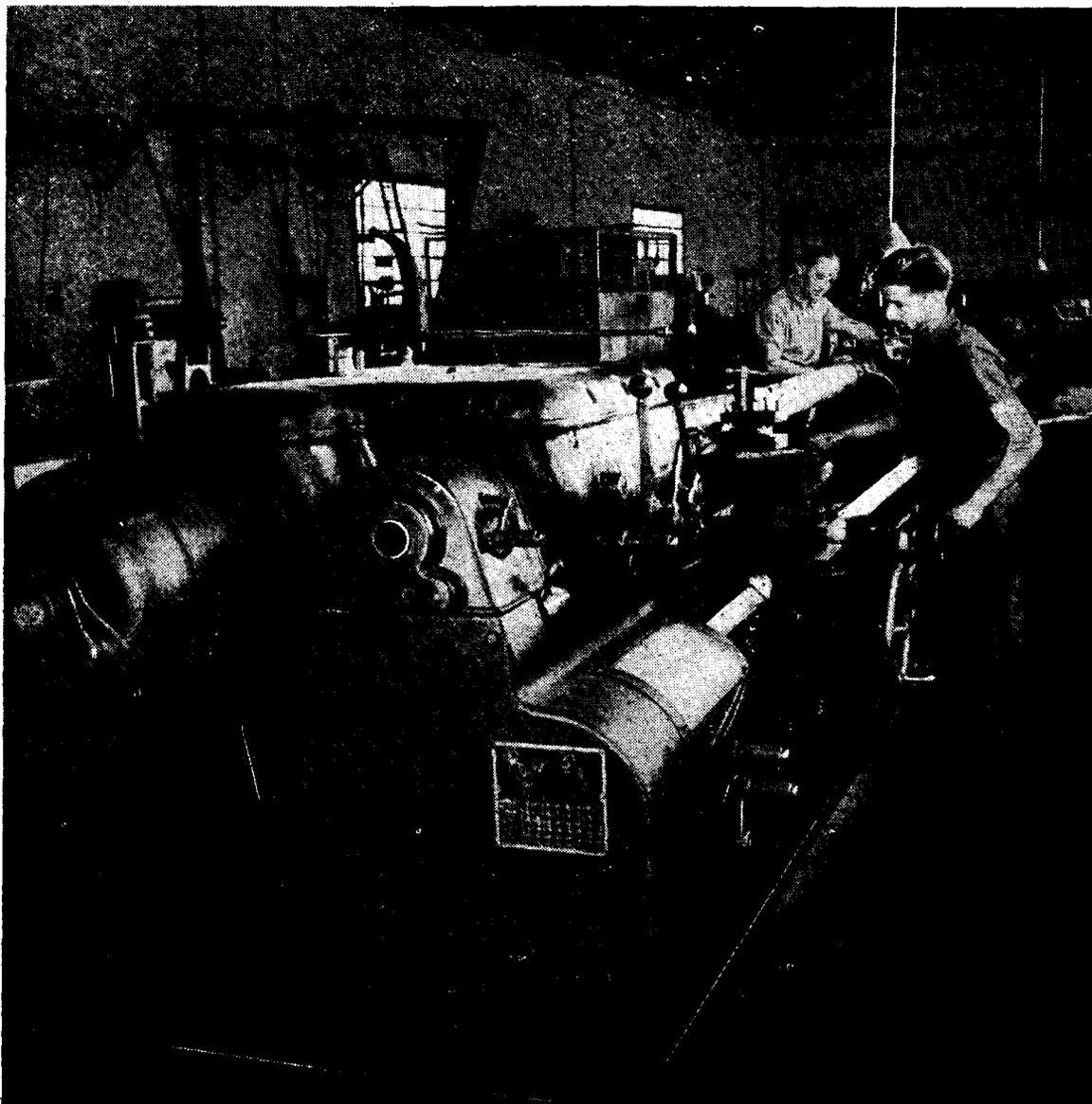
La législation générale sur les accidents du travail vient de leur être appliquée et l'étude d'un régime particulier d'assistance, avec constitution d'un fonds spécial de prévoyance, est amorcé.

#### L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE. LES INSTITUTIONS OFFICIELLES MARITIMES.

Créé en 1921, le service de la marine marchande et des pêches maritimes, qui fait partie de l'administration centrale du Protectorat, est présentement rattaché à la direction de l'agriculture, du commerce et des forêts (division du commerce et de la marine marchande), a dans ses attributions les questions d'ordre technique,

social et économique concernant l'armement et l'exploitation de la flotte de commerce et de pêche chérifienne, le statut juridique et administratif des navires et des personnels embarqués, la vente des produits de la mer, l'approvisionnement en poisson frais des centres de consommation au Maroc, les exportations de poisson glacé ou congelé (concurrentement avec l'Office

chérifien de contrôle et d'exportation), l'exploitation des pêcheries maritimes, le ravitaillement des navires en matériels d'armement et de pêches, les opérations d'assistance et de sauvetage maritimes, les naufrages et accidents de mer, le pilotage (en collaboration avec les services d'exploitation des ports), l'apprentissage maritime, les sociétés de sports nautiques.



*Outillage dans un atelier de chantier naval.*

Ce service, dont le siège a été transféré en 1940 de Rabat à Casablanca, est actuellement dirigé par un administrateur en chef de l'inscription maritime, qui remplit cumulativement les fonctions de chef du service de l'inscription maritime au Maroc, assisté d'un officier supérieur du même corps, d'un personnel technique et administratif appartenant aux cadres

de l'administration chérifienne (inspecteurs et contrôleurs de la marine marchande, commis) et d'un personnel auxiliaire de complément.

Le littoral de la zone française est divisé en quartiers (Port-Lyautey, Casablanca, Safi et Agadir) et sous-quartiers maritimes (Saïda, Rabat, Fedala, Mazagan et Mogador) confiés, selon leur importance, à un inspecteur, à un contrôleur

de la marine marchande, ou même à un agent subalterne. A noter, qu'outre leurs attributions correspondant sensiblement, dans le cadre marocain, à celles des représentants locaux de l'inscription maritime en France, ces chefs de quartier et sous-quartier remplissent, à l'égard des navires français, les fonctions de vice-consul en matière maritime. Le personnel de surveillance proprement dit est composé de gardes maritimes, titulaires et auxiliaires.

La flotille garde-pêche, en voie de restauration et qui doit comprendre, dans un proche avenir, trois vedettes automobiles rapides, basées à Casablanca, et une série de petites embarcations à moteur attachées aux ports secondaires, assure, concurremment avec les patrouilleurs de défense mobile de la marine nationale, la surveillance de la pêche dans les eaux littorales et la protection des fonds côtiers. Ces vedettes sont armées avec des équipages mixtes d'inscrits maritimes (capitaines, seconds, mécaniciens) et de marins marocains.

Dans le domaine de la pêche, il convient encore de signaler la création récente d'un service scientifique des pêches maritimes, dirigé par un inspecteur de l'Office scientifique et technique des pêches maritimes de la métropole, et celle d'un comité océanographique et d'études des côtes, dont les travaux sont dirigés par le contre-amiral commandant la marine au Maroc. L'industrie des pêches marocaines est appelée à tirer un large bénéfice des études entreprises par ces organismes.

La question de la formation professionnelle de la main-d'œuvre maritime n'a pas échappé à l'attention de l'administration. Dès 1934, une école maritime professionnelle musulmane, entretenue par le Gouvernement, a été ouverte à Casablanca. Gérée par le service de la marine marchande, avec le concours de l'administra-

tion de l'instruction publique, cet établissement dispense aux jeunes Marocains qui se destinent au métier de marin (pont et machine) un enseignement à la fois général et technique. Les résultats déjà obtenus sont satisfaisants. Une école similaire va fonctionner prochainement dans chacun des importants centres de pêche de Safi et d'Agadir.

Notons, enfin, en 1930, un essai d'organisation du Crédit maritime, destiné essentiellement à favoriser la construction de bateaux de pêche par le jeu de prêts à moyen terme consentis par la caisse des prêts immobiliers du Maroc. Cette formule n'a pas donné les résultats escomptés; elle devra être remaniée et assouplie au profit des petits armateurs artisans.

La constitution, par ces derniers, de caisses d'assurances mutuelles, garantissant la perte de leurs unités et de leur matériel de pêche, devra également être favorisée.

#### Conclusion

Au cours de cet exposé, nous avons indiqué que le développement constaté à ce jour, de certains secteurs de l'activité maritime de ce pays, pour rapide qu'il ait été au cours de ces dernières années, ne constituait qu'une étape de leur évolution.

En améliorant progressivement et rationnellement non seulement ses moyens d'action en matériel et en personnel, mais encore ses méthodes de travail, son organisation administrative et ses institutions techniques, professionnelles et sociales, il ne fait point de doute que cette activité, considérée dans son ensemble, devienne, dans un proche avenir, l'un des éléments les plus importants de l'économie marocaine.