

L'Essor industriel de Safi

Avant que Mazagan, Casablanca, Salé même ne fussent, Safi était, qui serait au dire des historiens l'une des plus anciennes villes du Moghreb. La grande ombre d'Hannon, suffète et grand amiral de la flotte carthaginoise, pèse encore sur la ville, sur ses ambitions, sur ses destins.

Ce port connut une grande prospérité au temps des Saadiens et, au début du XX^{me} siècle, les Allemands y avaient jeté leur dévolu pour en faire le grand emporium du sud marocain. Mais comme la fondation de Mogador en 1775 avait brisé son essor, la priorité donnée à Casablanca par le Protectorat Français après 1912 retarda son expansion. Safi demeura comme un comptoir sommeillant accroché au rivage de l'Atlantique et dont l'arrière pays était progressivement dévoré par Casablanca. Le trafic maritime ne portait guère que sur 100.000 tonnes en 1935.

L'opportune mise en exploitation du gisement de phosphates de Louis-Gentil, qui provoqua l'installation d'une station d'embarquement à Safi, redressa la situation. Les premières expéditions datent de 1936. De cette époque aussi date le développement démographique de la ville : la population passe de 25.000 à 34.000 habitants en 1941, 60.000 en 1949. Le chiffre des affaires progresse parallèlement.

A la faveur de cet équipement portuaire, les industries des produits de la mer commencèrent de prospérer dont le rapide succès encouragea la naissance d'autres industries, soit connexes soit même tout-à-fait indépendantes de celles-ci, mais tributaires cependant du trafic maritime. Une enquête récente sur la main-d'œuvre marocaine a révélé que plus de 15.000 ouvriers, hommes et femmes, étaient maintenant employés par l'industrie safiote.

La station d'embarquement des phosphates, équipée de la manière la plus moderne, n'occupe qu'un petit nombre d'ouvriers, ce qui ne l'empêche pas de traiter des quantités de plus en plus élevées de minerais : 150.000 tonnes en 1936, près de 900.000 en 1949. L'installation comporte un hangar de stockage de 100.000 tonnes qui sert de volant. Les possibilités journalières d'embarquement sont d'environ 6.500 tonnes, aux conditions actuelles de travail (un poste de 8 heures). Elles permettraient d'exporter 1.200.000 tonnes par an ; mais, d'une part, la production de Louis-Gentil n'atteint pas encore ce chiffre et, d'autre part, les conditions d'aménagement actuelles du port de Safi ne permet-

traient pas de donner aux installations d'embarquement leur rendement maximum.

Le Comptoir phosphatier d'Afrique du Nord (C.P.A.N.) dont l'Office chérifien des phosphates possède la majorité des intérêts, procède en ce moment avec le concours de maisons privées à la création, à Safi même, d'une usine d'hyperphosphates. La construction des bâtiments est déjà commencée dans l'enceinte du port, à proximité de la station d'embarquement. On sait que l'hyperphosphate provient de la pulvérisation extrêmement poussée du phosphate tricalcique, ce qui le rend directement assimilable par les sols et aussi rapidement que le superphosphate, et sans qu'il soit nécessaire de le traiter avec d'autres substances. L'usine doit entrer en fonctionnement avant la fin de 1949. Elle pourra produire 50.000 tonnes par an pour commencer et, plus tard, 100.000 tonnes. Cette production est exclusivement destinée à l'exportation alors que les usines similaires, déjà existantes de Port-Lyautey et de Berrechid, sont orientées de préférence vers le marché intérieur. Si l'on note que le prix actuel de l'hyperphosphate approche de 3.500 francs la tonne, on mesure l'intérêt à attendre de cette nouvelle production safiote.

L'essor, quasi fabuleux, qu'a pris ici depuis cinq ans l'industrie des conserves de poisson, en fait pour le moment la pièce maîtresse des activités de la ville. L'armement sardinier a pris une extension telle que le port de Safi, au point de vue du rendement, serait devenu, au dire de certains, le premier port sardinier du monde : 60 bateaux armés, moitié par les industriels eux-mêmes, moitié par les artisans-pêcheurs marocains. Le nombre des marins inscrits au quartier de Safi, pour la pêche, est plus important qu'à Casablanca : 1.500. Le produit de la pêche se chiffrait en 1938 par 9.600 tonnes de poisson, par 24.300 tonnes en 1948 pour le seul poisson industriel. Il y avait, en 1939, 17 ateliers de conserves ou de salaisons ; aujourd'hui 60 entreprises (conserveries et dérivés) qui, presque toutes, s'échelonnent le long de la côte sud de Safi, de part et d'autre de la route du Jorf El Youdi, sur plus de six kilomètres. Spectacle grandiose et qui ne manque pas de frapper quiconque revient à Safi après plusieurs années d'absence. Il y a dans ce nombre de très importantes usines qui représentent des investissements considérables.

En l'état actuel des techniques, l'industrie de la conserve sardinière réclame beaucoup de manutentions. De fait, les besoins de main-d'œuvre, surtout féminine, sont très grands.

Lorsque recommence la campagne de pêche, après l'hiver, c'est une véritable mobilisation des éléments valides de la ville. Rares sont les femmes des milieux modestes et ouvriers qui y échappent et qui, répondant à l'attrait de salaires inaccoutumés, n'y passent quelques journées, de temps à autre. Du bled, c'est également une ruée vers les « fabricas », de gens venant principalement des Abda, des Chiadma, des Ahmar, même de plus loin. La ville et ses faubourgs se gonflent de toute cette population flottante. Aux heures de pointes, cependant, la main-d'œuvre est insuffisante : il faudrait quatre ou cinq mille femmes de plus.

La fabrication, pour la campagne de pêche 1948-1949, est de l'ordre de 685.000 caisses (type 1/4 club). Cette fabrication, pour le moment, est surtout destinée à l'exportation.

S'il faut bien convenir que les dernières campagnes industrielles ont assuré une marge appréciable de profits et largement contribué à créer dans la ville un climat d'abondance voire de facilité (consacrées par l'essor de la construction), s'il faut reconnaître que Safi est maintenant bien sortie de sa torpeur des années d'avant-guerre, on doit cependant penser que la situation extrêmement favorable de l'industrie du poisson est exceptionnelle. Pour l'avenir, et même si la menace ne s'en fait pas encore directement sentir, il faudra envisager des correctifs. Le marché extérieur ne sera-t-il pas bientôt saturé de sardines marocaines ? Ne doit-on pas craindre une prochaine et incompatible concurrence d'industries rivales, espagnole, portugaise, américaine, voire française ? Il faudrait alors songer à considérer enfin le marché intérieur marocain qui ne semble pas toujours suffisamment pourvu.

L'armement s'est surtout préoccupé jusqu'à présent d'accroître le nombre et le tonnage de ses bateaux mais n'a guère fait effort pour moderniser son matériel ; il s'est ainsi volontairement limité à la seule pêche à la sardine à proximité du port. Si seulement les bancs venaient à s'éloigner définitivement, comme il est déjà advenu momentanément, on imagine quelle panique saisirait la ville. Il est par conséquent indispensable que cette industrie se diversifie, élargisse son champ d'action, et tout à la fois surveille mieux ses prix de revient et corrige à temps ses prix de vente. Qu'elle s'équipe aussi d'une manière plus complète afin d'être de moins en moins tributaire des rendements immédiats de la pêche, des approvisionnements de fer blanc et des vicissitudes des échanges commerciaux. Certaines entreprises, trop peu nombreuses encore, commencent d'y parer qui s'orientent vers les branches parallèles : traitement des sous-produits du poisson (guano — farine et huiles de poissons) ; traitement d'autres poissons que la sardine tels que thonidés, merlans, maquereaux, anchois ; application de la technique du quick-freezing ; conserve des légumes (petits pois de la banlieue de Marrakech et d'Oualidia) et jus

de fruits. Cette dernière forme d'activité est particulièrement intéressante en raison de son caractère complémentaire et des possibilités futures que lui offre la mise en valeur prochaine de la plaine des Abda-Nord avec les eaux de l'Oum er Rbia (barrage d'Im Fout).

Ce n'est assurément qu'au prix de cette nécessaire conversion que l'industrie safiote du poisson pourra affronter l'économie d'après-guerre avec des chances de succès.

Ce sont également les richesses de la mer que se propose d'exploiter sous une forme encore inédite la société industrielle des algues marines (S.A.M.T.A.M.), société nouvelle au capital de 100.000.000 de francs qui vient de procéder à d'importants investissements à quelques kilomètres au nord de Safi. On a reconnu au sud du cap Cantin des champs d'algues assez étendus. La technique moderne permet de retirer des algues un certain nombre de substances très intéressantes : alginates de soude demandés par les industries de textiles et de produits chimiques, algines entrant dans la composition de provendes pour l'alimentation des animaux, et enfin sels minéralisateurs iodés dont les propriétés thérapeutiques sont reconnues.

Cette société qui met en œuvre des moyens importants, a fait appel à des participations financières marocaines. Sans qu'on puisse préjuger ses résultats ultérieurs, on doit espérer que cette affaire, qui a une valeur expérimentale certaine, connaîtra demain l'essor qu'elle mérite.

On doit grandement se réjouir de voir l'industrie de ce pays se tourner ainsi et de plus en plus vers l'exploitation des richesses quasi inépuisables de la mer. Le Maroc, en effet, dont la structure économique est encore extrêmement rudimentaire eu égard à ses virtualités, est resté jusqu'à présent sujet, malgré tous les efforts faits et les améliorations apportées, à des famines chroniques et à une pénurie permanente de matières premières industrielles. Cette nouvelle orientation de l'activité d'un pays qui était demeuré aussi jalousement continental est une manifestation valable de sa renaissance matérielle.

Non moins intéressante à plusieurs égards aussi, la création récente de la compagnie chérienne des textiles dont l'usine de Safi vient d'être officiellement inaugurée le 31 mars 1949. Cette filiale du comptoir linier a fait appel, elle aussi, à de notables participations marocaines. Le capital social actuel est de 200.000.000 de francs mais, en fait, les immobilisations sont beaucoup plus importantes.

Commencée en 1946 avec plusieurs années de retard consécutif aux hostilités, l'usine achève son équipement. Le matériel est des plus modernes. Il y aura cinq chaînes de production qui doivent entrer en action au fur et à mesure de la formation du personnel. L'usine est spécialisée dans le traitement des fibres végétales longues (jute, ramie, chanvre, lin, etc...). Toutes les

opérations de fabrication, filage, tissage et confection des sacs et toiles, sont réalisées à l'intérieur d'un seul bâtiment, hall monumental conçu de manière très audacieuse. 2.600 broches et 140 métiers, allant de 0 m. 90 à 2 m. 20 seront installés. 950 tonnes de machines sont déjà à pied-d'œuvre et en partie montées.

L'usine emploie actuellement, outre les cadres européens, six cents ouvriers marocains. Il s'agit exclusivement de main-d'œuvre masculine et de préférence jeune en raison du minimum d'apprentissage et d'instruction technique qui sont nécessaires.

Cette usine se propose de fabriquer les articles suivants : toiles d'emballage, sacs, bâches, toiles industrielles diverses telles que toiles tailleurs, toiles pour moissonneuses, toiles pour bourreliers, toiles à filtres ; plus tard, lorsque son équipement sera tout-à-fait terminé et ses approvisionnements en matières premières assurés, elle pourra fabriquer aussi du linge de maison (chanvre, ramie), des fils pour cordes et ficelles pour espadrilles et des fils spéciaux pour babouches et chaussures. Cette production, il faut le souligner, est proprement destinée au marché intérieur qu'elle contribuera à affranchir ainsi pour autant de ses fournisseurs étrangers.

Cependant l'approvisionnement des matières premières nécessaires à cette production pose d'ores et déjà des problèmes difficiles. L'usine aurait besoin annuellement, tant qu'elle ne disposera pas de ramie, des quantités suivantes : 1.500 tonnes de jute ; 200 tonnes de fibrane ; 200 tonnes d'étoupes de lin de teillage et 500 tonnes de chanvre. Le Maroc ne les produit pas. Le jute vient du Pakistan non sans difficultés et moyennant livres-sterling. La fibrane, fabriquée en France, est l'objet d'une très grande demande de la part des industries métropolitaines. Il en va de même du lin de France et surtout de Belgique qui est soumis à contingentement. Le chanvre provient d'Italie et d'Europe orientale. Il est vrai que le Maroc est lui aussi producteur de chanvre, mais malheureusement cette production est encore très rustique, grossière, insuffisante et notablement au-dessus des cours mondiaux.

C'est ici la place de souligner encore une fois combien cette carence de la production agricole marocaine en matière de produits industriels met ce pays en infériorité flagrante par rapport aux autres pays. Tant que le Maroc n'aura pu donner le jour à de véritables marchés de matières premières et il n'en possède actuellement aucun, il ne pourra absolument pas prétendre au rang de Puissance. Sans sacrifier pour autant les considérations nourricières, c'est là un des principaux objectifs qui devraient être impartis pour les prochaines années aux divers organismes qui concourent à la modernisation rurale.

La compagnie chérifienne des textiles s'est naturellement préoccupée de cette question et a

entrepris pour son compte dans une exploitation qu'elle a créée près de Taroudant, la culture industrielle de la ramie, plante textile plus intéressante sans doute que le chanvre et qu'elle voudrait planter au Maroc. Cependant le stade expérimental n'a pas encore été dépassé.

Si l'on mentionne pour finir l'industrie de la poterie dont le caractère est demeuré très artisanal, on aura ainsi esquissé les lignes majeures de l'activité productive de Safi. C'est le bilan actuel, alors que déjà se décident d'autres développements pour l'avenir immédiat : industries complémentaires des conserveries (fabriques de boîtes et de caisses), ateliers de mécanique générale, conserveries de viandes et autres produits animaux pour l'utilisation des ressources du cheptel des Abda-Ahmar, installations frigorifiques, docks-silos, fabriques de pâtes alimentaires, etc...

Il n'est pas encore question pour le moment d'étendre le port de Safi, mais seulement de compléter et d'améliorer son équipement actuel. Néanmoins, des études très sérieuses ont été faites et continuent de l'être dont la concrétisation ultérieure confirmera la vocation industrielle de la ville. L'extension des ouvrages du port permettra l'installation d'un chantier de constructions navales et de nouvelles cales de halage. Il se fait, par ailleurs, une très grande spéculation sur le rôle futur de Safi comme débouché de nombreux minerais : sel du lac Zima, gypse des Abda, barytine des Ahmar, minerais de fer de Kettara, enfin et surtout minerais du Haut-Atlas tels que manganèse, cobalt, plomb. Ces minerais pourraient aussi faire l'objet d'un conditionnement, voire d'une transformation préalable par analogie à ce qui se fait à Sidi Maarouf près de Casablanca pour les minerais de manganèse. La réalisation des ambitions de Safi à cet égard implique presque une conversion du dispositif actuel, industriel et commercial, en tant qu'elle postule l'abandon par Casablanca de certaines de ses positions acquises. Certains jugent la formule raisonnable et souhaitable pour l'économie générale du pays.

Telle qu'elle est aujourd'hui aménagée, avec ses cimetières immenses, ses ruines opimes, sa colline des potiers, paradoxalement conservés aux abords même du port comme une suprême ligne de défense du vieux Maroc, la ville n'est pas adaptée encore à ses ambitions industrielles. Il est nécessaire qu'elle fasse rapidement peau neuve et qu'elle prenne conscience de cette nécessité. L'accès au port, la réalisation de circulations intérieures faciles, l'extension des quartiers industriels, l'organisation de l'habitat marocain qui prolifère à la bordure de la ville dans des conditions trop souvent anarchiques, posent aux urbanistes des problèmes majeurs qui postulent souvent des solutions audacieuses, mais doivent néanmoins être réglés sans retard.

C'est une tentation courante que de comparer de part et d'autre de Casablanca l'essor des

viles de Safi et de Port-Lyautey et d'opposer leurs chances. Par un concours de circonstances malheureux et qui paraît d'ores et déjà irrévocable, la capitale du Gharb trop rapidement concurrencée par Casablanca n'a pu jusqu'ici remplir sa mission de port du Nord, mais elle est devenue par contre le véritable centre économique d'une province, centre davantage commercial qu'industriel, pour le moment tout au moins. Il n'en va pas de même de Safi. Ici, la vocation maritime s'accuse ; l'arrière pays n'est encore qu'exceptionnellement tributaire du port (exportation des phosphates) et de la place de commerce (commercialisation des céréales et distribution de quelques denrées contingentes). Le contraste est ici très suggestif du commerce local depuis longtemps assis qui paraît avoir conservé son ancien rythme et de l'industrie, dernière venue, envahissante et fiévreuse et toujours plus impatiente de nouvelles conquêtes. Cependant celle-ci est surtout tournée vers la mer et l'exportation tandis que celui-là, depuis trente-cinq ans, essaie vainement de défendre l'intégrité de son hinterland et bat lentement en

retraite. L'équipement de cet arrière pays et sa mise en valeur qui sont aujourd'hui des choses décidées et énergiquement entreprises changeront très probablement les données du problème. Malgré les temps d'arrêt inévitables, l'essor industriel de Safi, par l'effet de la vitesse acquise et à la faveur de ce qui a été réalisé, est d'ores et déjà assuré. Il sera d'autant plus rapide et profitable à l'équilibre économique du Maroc, qu'il saura plus vite s'orienter vers le marché intérieur, le plus profondément possible.

Ainsi, c'est à l'industrie qu'il appartient de rétablir les contacts perdus entre la place commerciale et son hinterland traditionnel et de promouvoir, au-delà, à son profit, de nouveaux courants d'échanges. La prospérité générale y gagnera d'autant. Et la vieille escale punique, devenue alors le cœur d'une nouvelle et véritable région économique, pourra enfin, légitimement, réaliser son rêve de capitale.

Safi, le 8 avril 1949,

Bertrand DESMAZIÈRES.