LE MAROC MARITIME

Appliqué à un pays récemment sorti de son isolement politique et de son sommeil économique, le titre qui précède semble annoncer une étude des rivages de l'Empire chérifien sur sa double façade atlantique et méditerranéenne. Mais ce sujet a déjà été traité par maints auteurs plus qualifiés que nous même.

On doit tout aussi bien laisser aux chroniqueurs spécialisés le bénéfice de leurs recherches et l'originalité de leurs commentaires — souvent agrémentés de récits pittoresques — sur les faits marquants de l'histoire maritime locale, à laquelle Berbères et Arabes n'apportèrent, comme on le sait, qu'une faible contribution. Nous faisons allusion de la sorte aux incursions anciennes, sur ces rivages, des voyageurs phéniciens et carthaginois ainsi qu'à la fondation sur la côte de l'Océan à la fin du moyen-âge, par les portugais, des premiers établissements portuaires, points d'appui fréquemment isolés de leur implantation passagère sur cette terre du Maghreb. On pense aussi, naturellement, aux entreprises, redoutées par les flottes marchandes de l'époque, de ces fameux corsaires ou pirates de Salé ; on n'ignore d'ailleurs pas que les éléments marocains engagés dans ces expéditions étaient utilisés beaucoup plus dans les opérations d'assaut et de pillage qu'à la manœuvre des vaisseaux. On évoquera encore, comme marquant la première apparition d'une marine marchande chérifienne, et bien que l'essai ne fut pas heureux, la tentative d'armement par le Maghzen à la fin du siècle dernier, sous le règne du sultan Moulay Hassan, de deux petits navires de charge.

Dans un domaine voisin, on notera le peu d'intérêt que, jusqu'à nos jours, les souverains du Maroc semblèrent attacher à l'exploitation des richesses marines. Et c'est vraisemblablement sans grand regret que, par une clause du traité de commerce conclu avec l'Espagne le 20 novembre 1861, le sultan Moulay Mohamed reconnut aux sujets de S.M. catholique le droit de pêcher dans les eaux marocaines, alors qu'à la même époque la plupart des Etats maritimes réservaient expressément ce droit, dans leurs propres eaux, à leurs ressortissants.

S'écartant des réminiscences d'un passé fortement estompé, l'étude qui suit se borne à considérer les activités maritimes, proprement locales, en cette zone du Maroc, au regard de l'intérêt qu'elles présentent pour la vie économique et sociale du pays.

Le sujet étant défini, il n'est point besoin d'en faire remonter l'examen avant l'établissement du Protectorat français puisqu'à cette date aucune entreprise de transport par mer n'avait son siège dans le territoire soumis à notre influence et que l'industrie de la pêche y était quasiment inexistante.

C'est donc, en définitive, l'évolution, au cours de ces quarante années, des deux secteurs d'activité que couvre le pavillon chérifien, la navigation de commerce et la pêche maritime, qui composera la partie essentielle de cet exposé, à laquelle nous ajouterons quelques observations personnelles sur les principaux problèmes qui s'y rattachent.

***

LA MARINE MARCHANDE CHERIFIENNE

L'absence, *en 1912*, sur la côte marocaine de l'Atlantique d'installations portuaires permettant d'effectuer les travaux de réparation et même d'entretien des bâtiments de mer fut, vraisemblablement, la cause essentielle de l'inexistence dans cette zone de tout armement commercial. Aussi bien, est-ce à Tanger, dont la rade offre un assez bon abri naturel et dont le port permettait déjà l'accès de bateaux de moyen tonnage, que s'était basé l'unique navire de l'époque, un minuscule cargo d'une trentaine de tonnes, portant l'emblème chérifien, bientôt doublé par un petit vapeur, le « Taroudant », lequel, sous le commandement d'un capitaine français, captura le cargo allemand « Gibraltar » au lendemain de la déclaration de guerre de 1914.

En 1917, en pleine guerre européenne, alors que les premiers ouvrages du port de Casablanca — dont la construction avait été ordonnée quelques années auparavant par le général Lyautey — commençaient à prendre consistance, le Gouvernement du Protectorat, soucieux de favoriser la création d'une marine marchande locale, promulgua un dahir fixant provisoirement le régime de la navigation maritime. Puis il fit l'acquisition de quatre modestes cargos, totalisant environ 2.000 tonnes, dont il assura, lui-même, l'exploitation. Mais cette petite « flotte d'Etat » marocaine, qui était née à la faveur de la situation économique exceptionnelle du temps de guerre, n'eût qu'une brève existence et fut liquidée en 1922.

Entre temps, toujours animé du désir de voir se développer les activités maritimes d'un pays plus largement ouvert au commerce extérieur, le Gouvernement élabora trois textes qui, de nos jours encore, constituent la charte légale de ces activités, à savoir :

— un code de commerce maritime, document

jugé remarquable par les juristes de l'époque (1),

— un code disciplinaire et pénal, de la marine marchande chérifienne,

— un réglement sur la pêche maritime,

publiés sous forme d'annexes à un dahir en date du 31 mars 1919.

Peu après, au mois de *septembre 1920*, fut créé, au sein de l'administration centrale du Protectorat, un « service de la marine marchande et des pêches maritimes », chargé de toutes les questions administratives, techniques, économiques et même sociales concernant ce secteur professionnel.

C'est à ce moment qu'apparurent les premiers navires arborant le nouveau pavillon chérifien, défini par le code maritime de 1919, et qui est, comme on le sait, marqué dans sa partie supérieure aux couleurs françaises. Ce fut, tout d'abord, la série des « caps » : le « Cap Bojador », le « Cap Spartel », le « Cap Blanc », le « Cap Tarifa », armés par l'union d'entreprises marocaines, puis le remorqueur de mer « Vanneau », appartenant à l'administration des travaux publics.

Parmi les bâtiments qui furent attachés à Casablanca, au cours des dix années qui suivirent le retour à l'état de paix, citons les vapeurs « Agadir » et « Rabat », de la compagnie chérifienne de cabotage, puis les « caïds » : « caïd Mima », « caïd Aziz », « caïd Hassan », « caïd Fassi » (les deux derniers n'ont cessé leur activité que tout dernièrement), qui remplacèrent les vieux « caps » précédemment nommés.

Cependant, mettant à profit les dispositions libérales de la législation marocaine en ce qui concerne tant les formalités d'immatriculation des navires que les conditions de leur armement, plusieurs entreprises de navigation métropolitaines et même étrangères transférèrent leurs unités sous pavillon chérifien. C'est ainsi que la jeune flotte de commerce marocaine put compter, *en 1932*, quatorze navires, dont quatre dépassaient mille tonnes, jaugeant au total plus de 10.000 tonneaux.

Mais la restriction apportée, par un dahir du 2 mai 1933, à l'activité de ces bâtiments, limitée désormais au « seul trafic intéressant les ports de la zone française », et, aussi, la concurrence sévère des marines marchandes européennes, rapidement reconstituées, entraînèrent le déclin rapide de cette flotte.

A tel point qu'*en 1939* (et la situation devait être la même en 1945), deux seules sociétés locales d'armement, l'union d'entreprises marocaines — déjà citée — (avec son satellite, la compagnie orano-marocaine), et la compagnie chérifienne d'armement, filiale de la société française de gérance et d'armement, subsistaient encore à Casablanca, avec cinq petits caboteurs jaugeant ensemble 2.700 tonneaux, pour la plupart vétustes, mais dont les services ininterrompus entre ports marocains ou algériens, furent justement appréciés pendant les hostilités.

Ainsi donc, malgré les remarquables réalisations accomplies dans l'équipement portuaire, malgré l'augmentation constante du volume des échanges extérieurs de ce pays, malgré la faveur officielle et les facilités dont bénéficiaient les entreprises d'armement, la flotte marchande chérifienne, trente années après la première impulsion que lui avait donnée le régime du Protectorat, n'avait pas sensiblement progressé.

Est-il besoin d'ajouter que, sauf dans les circonstances de guerre ci-dessus rappelées, l'exploitation de cette demi-douzaine de petits caboteurs ne présentait qu'un faible intérêt au point de vue économique. Sur le plan social, elle occupait une soixantaine de marins, dont 30 à 40 marocains, et une dizaine de personnes employées dans les bureaux des armements.

Cela représentait, à vrai dire, bien peu de chose au regard de l'armature juridique et de l'organisation administrative dont on avait doté ce secteur d'activité. Les auteurs des codes maritimes avaient-ils fait une œuvre inutile ? La création d'un service de la marine marchande au Maroc ne procédait-elle pas de vues par trop optimistes ?

La réponse la plus favorable à ces questions — que l'on pouvait valablement se poser en 1945 — devait être donnée, abstraction faite de l'essor extraordinaire de l'industrie de la pêche par le développement imprévu de cette marine marchande au cours des cinq années suivantes.

C'est en effet, *en 1946*, alors que s'amorçait dans ce pays un mouvement d'industrialisation intense entraînant un accroissement considérable de son mouvement commercial, que cette flotte manifesta un regain de vitalité en même temps que se dessinait une orientation nouvelle de son activité.

De même qu'après la première guerre mondiale, la pénurie des moyens de transport par mer et l'insuffisance du tonnage français furent à la base de cette renaissance. Des stocks importants de produits d'exportation (phosphates, minerais, céréales, etc...), encombraient les terre-pleins des ports, dans l'attente d'un embarquement aléatoire. N'est-ce pas un navire chérifien qui, en juillet de cette année, transporta en France la première cargaison de blé du Maroc dont la Métropole avait un urgent besoin ?

Il nous revient à la mémoire un entretien dont le Résident général voulut bien nous honorer au mois d'avril 1946. D'emblée, nous fûmes interrogé dans ces termes :

— Alors, cette future flotte marocaine, à quel tonnage l'estimez-vous ?

(1) Cf. à ce sujet : R. Bayssière. — « Le droit commercial maritime du Maroc français », Paris, Sirey, 1934 (collection des centres juridiques du Maroc) — et, plus récemment : J. Bonan. — « Les idées maîtresses du dahir formant code de commerce maritime au Maroc », dans *revue juridique et politique de l'Union française*, avril-juin 1951.

Arrivé la veille dans un pays dont nous connaissions mal les ressources et leurs possibilités d'exploitation, la question était embarrassante, et c'est avec un sentiment d'exagération que nous avançames un chiffre dix fois supérieur à la portée en lourd de la flotte existante.

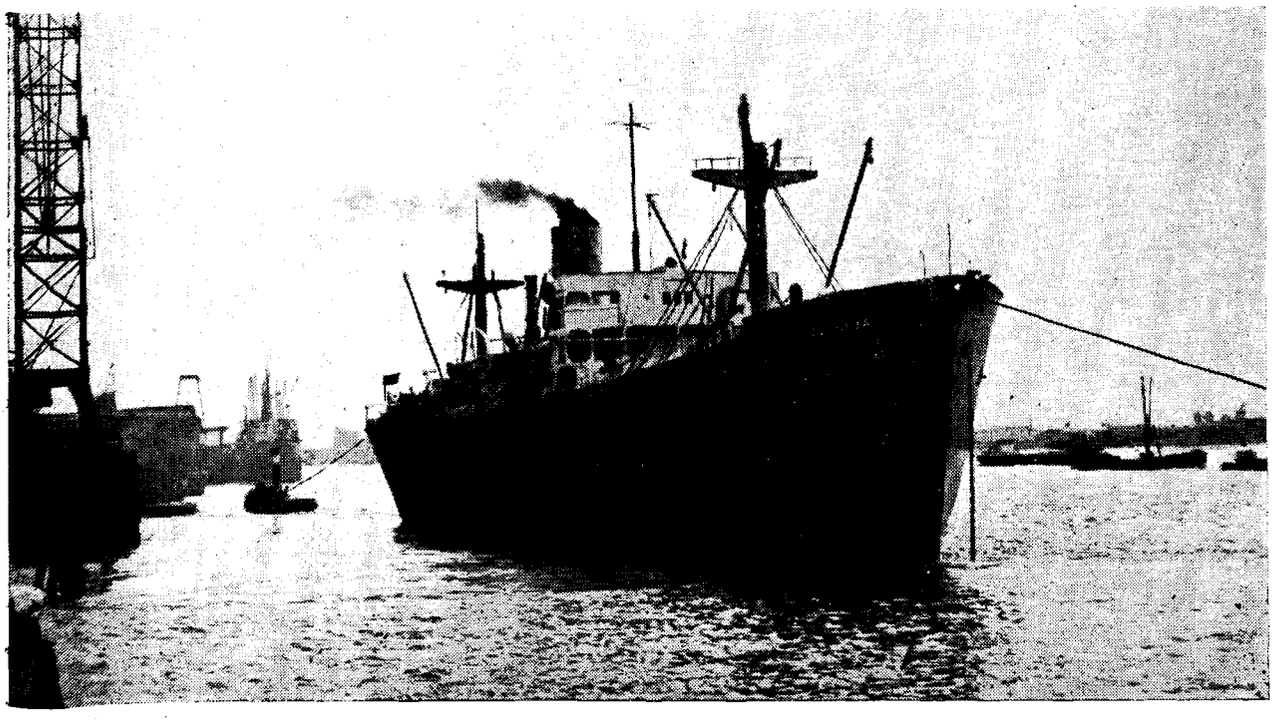
— Trente mille tonnes, je pense, Monsieur l'ambassadeur.

Visiblement cette réponse ne fut pas appréciée, et nous nous attirâmes l'observation inattendue :

— Comment, vous, un marin... c'est au moins cent mille tonnes que nous aurons prochainement.

M. Erik Labonne avait évidemment raison. Si le Protectorat avait disposé de cent mille tonnes de navires de charge, il les aurait utilisés à plein, du moins pendant les deux années suivantes. Et sans doute la prévision du Résident général se réalisera-t-elle dans un proche avenir. Quant à notre propre estimation, pour gratuite qu'elle fut, elle se trouve confirmée — mais ce n'est là qu'une simple coïncidence — par l'importance actuelle de cette flotte.

Si nous nous permettons d'évoquer ce souvenir, c'est simplement pour montrer l'intérêt que l'autorité résidentielle attachait à un rapide et substantiel accroissement de la marine marchande marocaine, intérêt qui se manifesta de façon tangible par la faveur et l'appui que le Gouvernement français et le Gouvernement marocain apportèrent à la constitution de la compagnie franco-chérifienne de navigation, qui est de loin, présentement encore, le plus important des armements locaux.



Le « ZELIDJA » vapeur long courrier de 11.000 tonnes appartenant à la compagnie franco-chérifienne de navigation

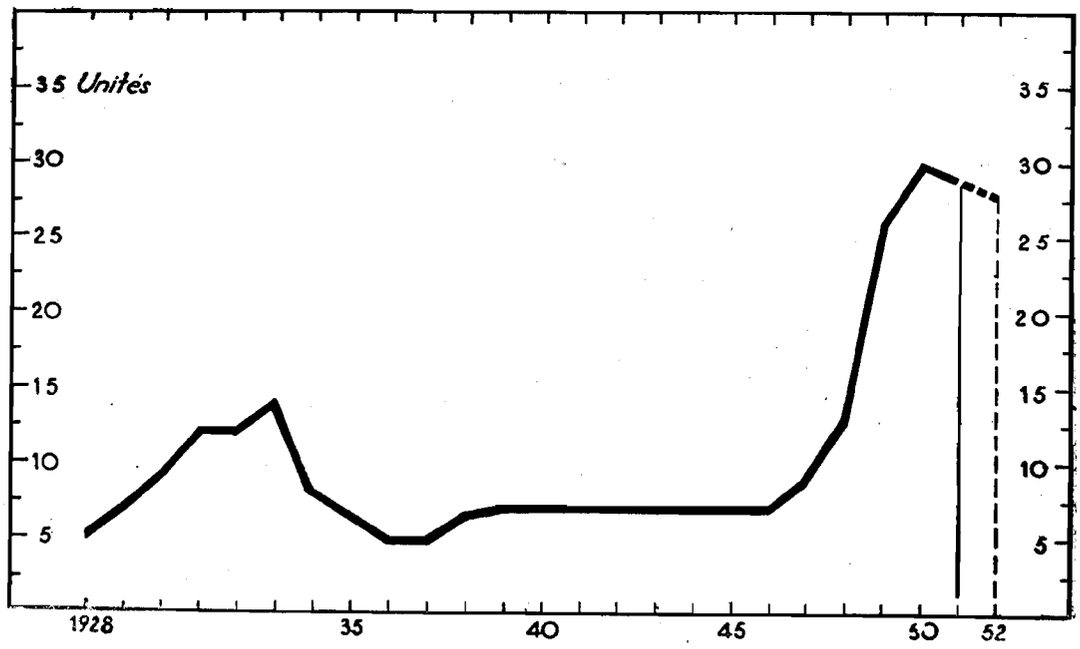
Au cours des années *1947* et *1948*, cette nouvelle entreprise acquit à l'étranger, avec la participation financière de l'Etat, trois gros cargos, portant respectivement 8.000, 10.000 et 6.000 tonnes, immatriculés à Casablanca sous le nom de « Khouribga », « Zelidja » et « Djérada », et qui furent généralement affectés à des voyages de long cours. La première, et la plus âgée, de ces unités a été récemment vendue pour la démolition. Mais, en contre partie, la compagnie franco-chérifienne, poursuivant la réalisation de son programme d'équipement, vient de mettre en service un cargo moderne et rapide, de 2.500 tonnes d.w., à entreponts ventilés, l' « Oudaïa », commandé par ses soins dans un chantier étranger.

Dès *1946*, un groupe de colons fondèrent, en outre, la société des cargos fruitiers chérifiens, qui devint propriétaire, l'année suivante, de deux anciennes corvettes canadiennes de 900 à 1.500 tonneaux de jauge brute, aménagées pour le transport des primeurs et agrumes, et qui sont toujours en service sous les noms de « Moulay Bouchaïb » et « Saada ».

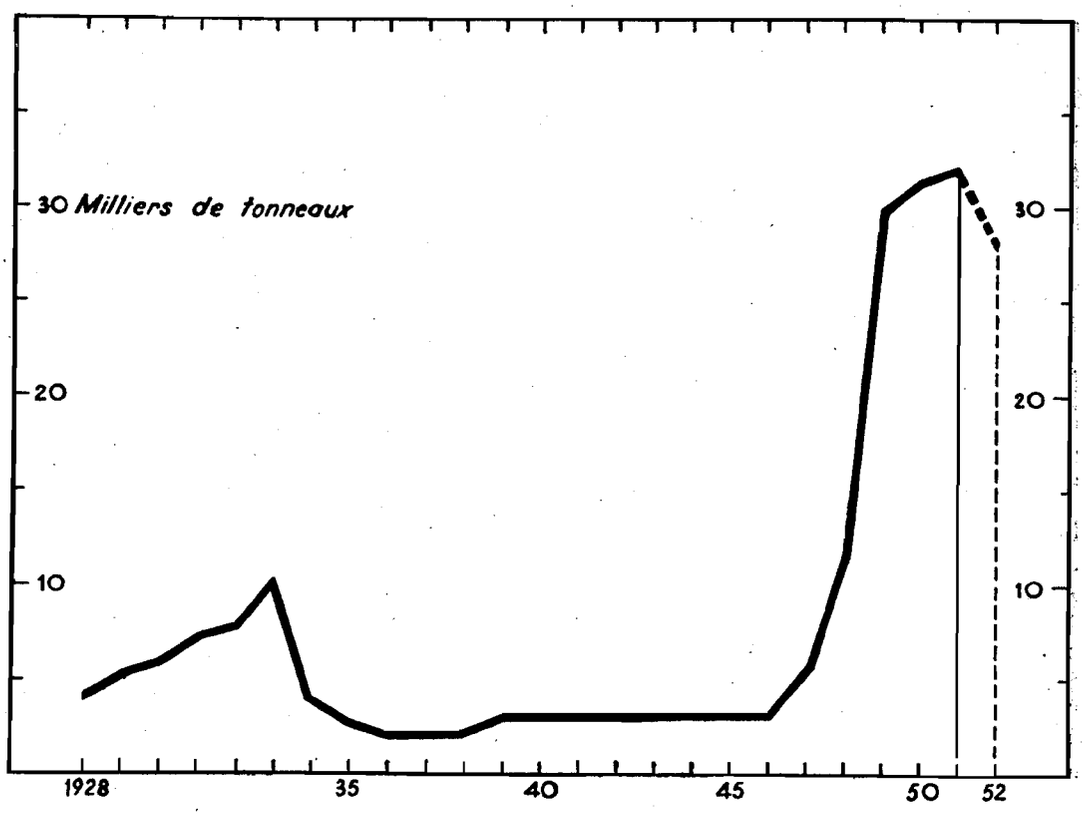
De leurs côtés, les deux plus anciens armements casablancais mirent en service de nouvelles unités de cabotage. Cependant l' « union d'entreprises marocaines », après le sinistre du « caïd Fassi », et la condamnation du « caïd Hassan », vétéran de la flotte, vendit ses deux autres navires, le « caïd Allal » qu'elle avait

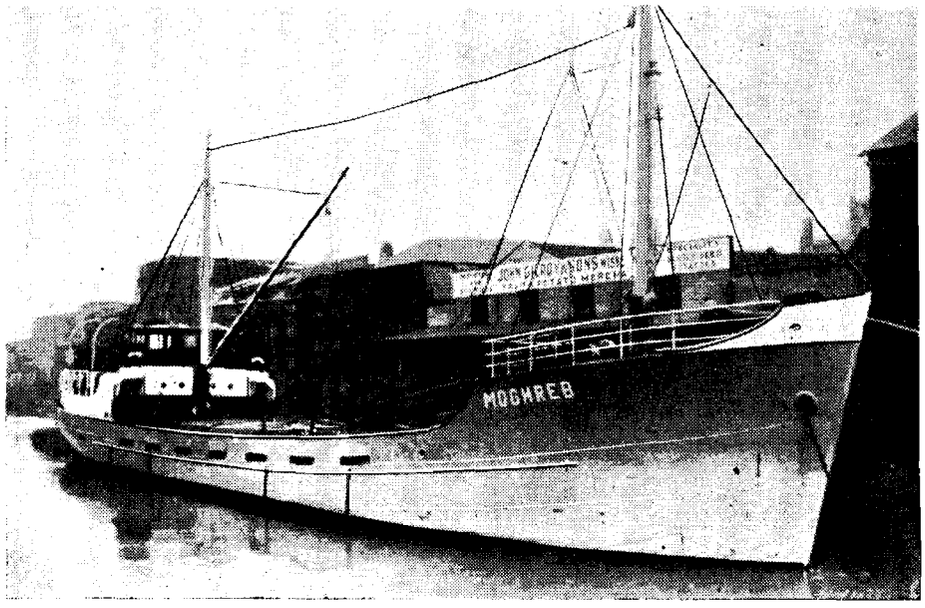
Développement de la Flotte de Commerce Marocaine

NOMBRE DE NAVIRES



JAUGE BRUTE



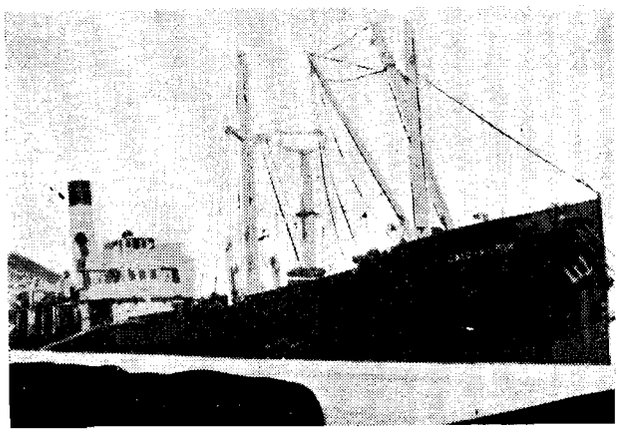


Le « MOGHREB » caboteur de 700 tonnes de la compagnie chérifienne d'armement



« L'OUDAIA » de la compagnie franco-chérifienne de navigation,
cargo à moteur de 2.500 tonnes à entreponts ventilées électriquement
Dernier né de la flotte de commerce marocaine

acquit en 1947, et le « caïd Kebir » qu'elle céda à la compagnie orano-marocaine. La compagnie chérifienne d'armement, qui perdit le « Rebia »

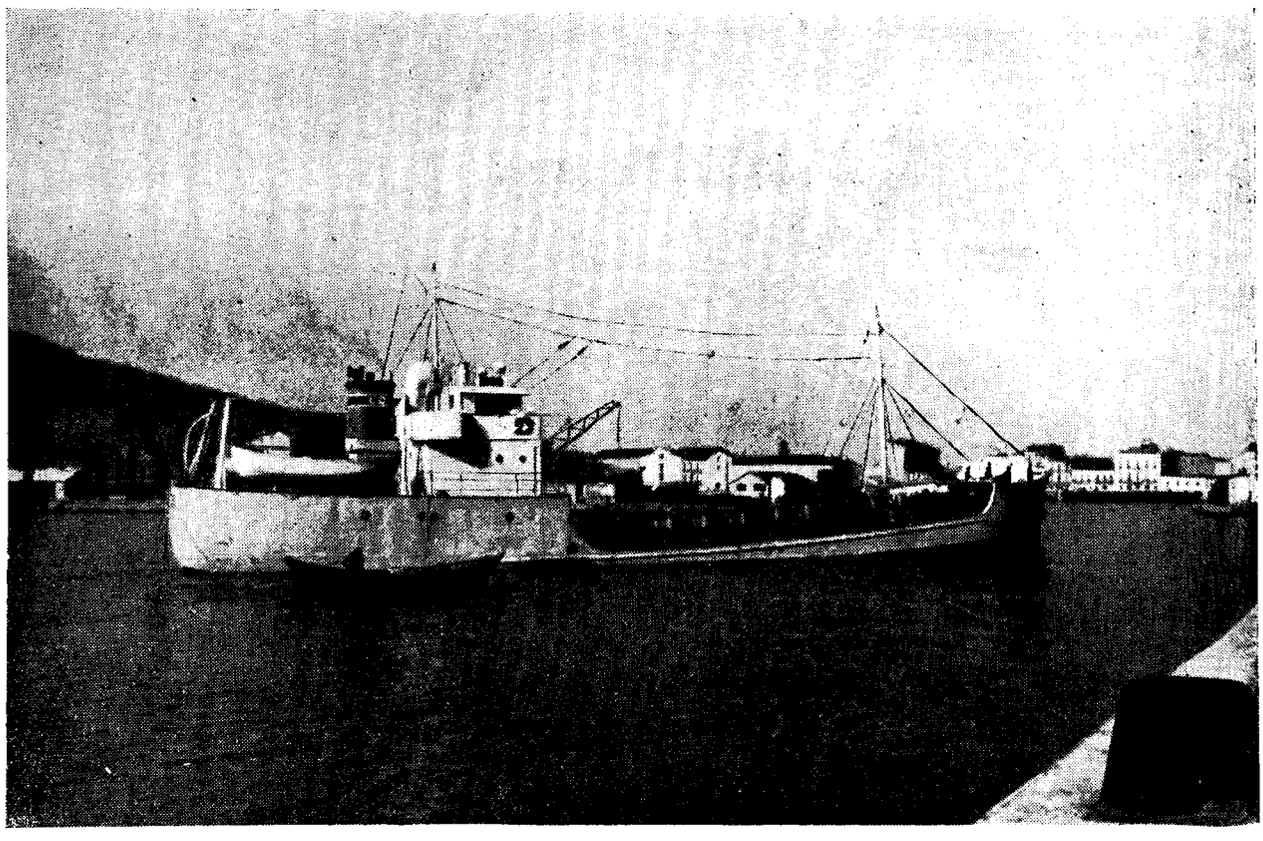


Le « CAID KEBIR » de la compagnie franco-marocaine vapeur de 1.300 tonnes, construit en 1917

en 1947, peu après son acquisition en Angleterre, ne dispose plus que du « Moghreb », ayant conclu un contrat de vente à terme de l' « Atlas ». Mais cette société doit mettre prochainement en ligne, sous le nom de « Rharb », un cargo neuf de 1.400 tonnes construit dans un chantier nordique.

On doit encore mentionner, nommément, la compagnie marocaine des transports maritimes, filiale d'une importante société anglaise, qui possède trois petits pétroliers, de 200 à 700 tonnes, affectés à la desserte des ports secondaires, ou utilisés comme ravitailleurs de rade.

Les *années 1948 et 1949* marquèrent encore la floraison d'un grand nombre de petites sociétés attirées par la perspective de placements lucratifs dans l'exploitation des navires citernes, provenant, pour la plupart, des surplus de la marine américaine. On compta, à un certain moment, jusqu'à quatorze unités de ce type, représentant une capacité de charge de l'ordre de 12.000 tonnes, affectées en permanence au transport des vins algériens sur la Métropole. Cette situation ne manqua pas de susciter les doléances des compagnies anciennement établies sur ce trafic. Des mesures furent prises pour éviter un accroissement abusif du nombre de ces navires. La chute des exportations de vins d'Algérie et la concurrence commerciale s'y ajoutant, entraîna la diminution rapide du nombre des « pinardiers » ; il n'est plus actuellement que de sept, parmi lesquels, il y a lieu de citer le « Phryne », le « Circe », et le « Stilbe », appartenant, tous trois à la société Le Quellec et compagnie. Les autres « tankers » sont, soit utilisés à des transports de carburants ou d'acides, soit désarmés et en instance de vente amiable ou judiciaire..., leurs propriétaires terminant ainsi leur brève expérience de la profession d'armateur.



Le navire-citerne « CIRCE » de la société « Lequellec et Cie » de 700 tonnes

SITUATION DE LA MARINE MARCHANDE CHERIFIENNE AU 1er SEPTEMBRE 1951 — FLOTTE DE COMMERCE (1)

NOM DE L'ARMEMENT	Nom du navire	Type	Année de construction et de «*marocanisation*»	Jauge brute (en tonneaux)	Port en lourd (en tonnes)	MACHINES		Puissance (en C.V.)
						vapeur	moteur	
Cie franco-chérifienne de navigation	Zelidja	cargo	1943-1948	7.127	10.388	1		2.500
	Djérada	»	1945-1948	3.805	6.143		1	1.700
	Oudaïa	»	1951-1951	1.450	2.450		2	2.400
Cie chérifienne d'armement	Moghreb	»	1937-1939	493	660		1	480
	Atlas	»	1942-1949	410	730		1	480
Cie orano-marocaine	Caïd Kebir	»	1917-1938	956	1.285	1		115
Sté Les cargos fruitiers chérifiens	Moulay Bouchaïb	fruitier	1944-1947	911	830		1	2.200
	Saada	»	1944-1947	1.534	960	1		2.750
Sté foncière nord-marocaine	Oualidia	»	1924-1949	1.388	1.728	1		830
Simon Attar	Rab (ex-Caïd Allal)	»	1915-1947	1.122	1.780	1		1.100
Sté POSMAR	Tiflet	»	1948-1948	224	360		2	700
Cie de gérance de navig. et d'affrètement	Agadir	cargo frigo	1921-1948	209	270		1	350
Sté Le Quellec et Cie	Circe	navire citerne	1943-1948	497	650		1	400
	Phryne	» »	1943-1948	496	650		1	400
	Stilbe	» »	1943-1949	497	650		1	400
Cie marocaine des transports maritimes ..	El-Karim	navire pétrolier	1944-1947	686	686		2	700
	Souss	» »	1924-1949	206	205	1		80
	Dadès	» »	1912-R. 1940-1950	323	385	1		500
Sté Fret Maroc	Marhaba	navire citerne	1943-1948	725	1.458		2	700
	Carmen	» »	1944-1951	484	700		1	540
Cie d'armement du Maghreb	Aguedal (ex-Tunisia)	pétrolier	1941/42-1951	734	450		2	800
Cie d'armement et de navigation	Taroudant	navire citerne	1943-1949	661	990		2	480
Sté navale de l'Atlantique	Tamelelt	» »	1943-1949	660	1.020		2	480
Sté La navale chérifienne	Sloughi	» »	1948-1948	629	600		2	1.400
Sté de liaisons maritimes	Oued Kiss	» »	1944-1947	496	750		1	400
Sté maroc. de transport et de navigation	Mélusine	» »	1926-1934	467	497		2	500
Sté maritime de transport océano-méditerranéenne	Ste Françoise II (ex-Saïd)	» »	1944-1948	422	450		1	297
Cie chérif. d'armement et de transports ..	Tiznit	» »	1943-1949	403	485		1	275
Totaux	.....	28		28.015	38.210	7	30	23.957
EN COURS DE CONSTRUCTION								
Cie chérifienne d'armement	Rharb	cargo	1951		1.400		1	1.550

Pour clore cet inventaire de la flotte marchande marocaine, dont le tableau ci-joint donne la situation complète à ce jour, il suffira de mentionner la présence du cargo « Oualidia », de 1.700 tonnes, ancien navire allemand renfloué et transformé, appartenant à la société foncière nord marocaine ; actuellement affecté au cabotage colonial en A.O.F.

Au total, et sans tenir compte des remorqueurs et engins portuaires, cependant munis d'un rôle d'équipage, la marine marchande chérifienne (par cette expression nous visons l'ensemble des navires de commerce immatriculés dans la zone française du Maroc) compte, présentement, 28 navires, jaugeant ensemble 28.015 tonneaux, et offrant une capacité de charge de 38.200 tonnes.

Pour modestes qu'apparaissent ces chiffres au regard de ceux que l'on peut relever dans un répertoire de la flotte mondiale, ils permettent, cependant, par comparaison avec les indications correspondantes de l'année 1945 (5 bateaux pour 2.700 tonneaux), d'apprécier les progrès réalisés, depuis cette époque, dans le domaine de l'armement commercial.

C'est d'ailleurs, tout autant que l'accroissement du tonnage de cette flotte, l'*aspect nouveau de son activité* qui mérite de retenir l'attention, après avoir quelque peu inquiété certains observateurs. Avec l'installation de « tankers » en Méditerranée, avec la mise en service de cargos long-courriers, ne devait-on pas craindre l'amorce d'une concurrence dangereuse pour des compagnies maritimes depuis longtemps établies sur certaines lignes, et cela à la faveur du statut libéral dont jouissent les armements chérifiens ?

Une étude objective et impartiale de la question suffit à dissiper ces appréhensions, et mit au contraire en lumière les raisons — de tous ordres — qui justifient, non seulement le développement du shipping marocain, mais aussi l'extension de son champ d'activité. Si l'on admit, de la sorte, sous réserve qu'il n'en soit pas fait un usage abusif, le maintien de l'assimilation accordée, par une loi du 20 octobre 1919, aux navires marocains exploités sur les lignes de cabotage réservées au pavillon français, on reconnut également la légitimité d'une participation plus large de cette flotte aux échanges engendrés par l'essor économique du pays, comme aussi sa présence sur le trafic maritime international.

Après les tâtonnements de la phase de démarrage, c'est bien en tenant compte de ces vues que les principales entreprises locales de navigation orientent présentement leurs efforts. La réalisation complète des différents projets qui nous ont été communiqués doublerait le tonnage actuel de la flotte marocaine tout en la dotant d'unités mieux adaptées au commerce extérieur du Maroc (navires primeuristes, pétroliers, etc...).

L'intérêt économique et social de l'armement marocain a, d'ores et déjà, cessé d'être négligeable. Une estimation de la valeur de son capital naval est malaisée, en raison de la diversité des types et de l'âge des bateaux ; nous pensons qu'elle est de l'ordre de 3 milliards de francs. D'autre part, il convient de noter que ces navires ont transporté en 1950, près de 600.000 tonnes de marchandises, pour une recette de fret que l'on peut chiffrer, grossièrement, à 1 milliard de francs, avec une rentrée de devises étrangères qui ne doit pas être inférieure à la contre valeur de 100 millions de francs. Enfin, sur un plan plus élevé, ne doit-on pas considérer l'expansion de cette marine marchande et la présence du pavillon chérifien dans les ports étrangers comme un témoignage précieux de la prospérité économique du Maroc ?

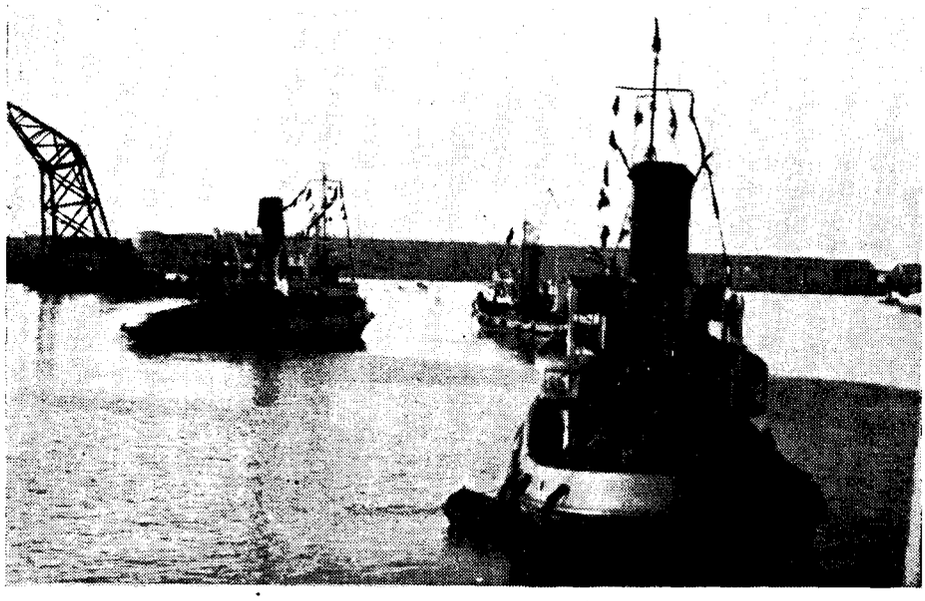
Au 31 décembre 1950, les *effectifs* embarquées sur les navires de commerce s'élevaient à 414 hommes, dont 293 inscrits maritimes français et 87 marins marocains, soit, pour ces derniers, un peu moins de la proportion normale. La question de l'embarquement des marocains sur les bâtiments pratiquant une navigation lointaine soulève, en effet, de sérieuses difficultés, et pose un problème de formation professionnelle sur lequel nous reviendrons dans la partie finale de cette étude. Quoi qu'il en soit, et si l'on considère qu'une centaine d'employés sédentaires de différents échelons constitue les cadres permanents de ces armements, c'est plus d'un demi-millier de personnes qui trouvent actuellement leurs moyens d'existence dans ce secteur professionnel.

En présence de ces résultats, et si l'on retient les perspectives d'un accroissement nouveau de cette flotte, une préoccupation sérieuse vient à l'esprit. Sans doute les auteurs des codes maritimes de 1919 avaient fait acte de précurseurs, et même de progressistes pour certaines questions de droit commercial. Une bonne partie de leur travail n'en apparaît maintenant pas moins périmée en ce qui concerne, notamment, la sécurité nautique, les conditions d'embarquement des officiers, et le statut des équipages. Si les unités de cabotage côtier peuvent encore s'accommoder des dispositions qui réglaient ces matières il y a une trentaine d'années, des différends surviennent fréquemment sur les autres bâtiments, que l'autorité maritime ou consulaire des ports d'escale — démunie de moyens appropriés et, aussi, des pouvoirs nécessaires — ne parvient pas toujours à régler. La nécessité d'une refonte de ces codes avait été reconnue en 1946. Le projet élaboré à cette époque mériterait d'être repris, avant que les autres jeunes nations maritimes, tel Israël, nous aient toutes devancé dans cette voie.

On ne saurait terminer cet exposé sur la marine marchande chérifienne sans dire quelques mots des deux secteurs d'activité qui lui sont apparentés et qui jouent, dans la vie du

port de Casablanca notamment, un rôle de premier plan ; nous voulons parler du *remorquage* et du *pilotage*.

Initialement, dans ce port, seul l'office chérifien des phosphates disposait, à titre privé, de deux à trois remorqueurs destinés à faciliter les manœuvres d'accostage des navires. Il s'agissait de petits bâtiments de 25 mètres et d'une puissance de 500 CV en moyenne, cédés à cet office par l'importante compagnie française de remorqueurs connue sous le nom des « Abeilles » du Hâvre. En 1927, cette compagnie décida de fonder la société chérifienne de remorquage et d'assistance, qui, après avoir repris à son compte les remorqueurs de l'O.C.P. (lesquels conservèrent leur nom de « Phosphate II », « Phosphate III », « Phosphate IV »), mit en service deux autres unités, les « Chérifien I », et « Chérifien II » de moindre tonnage. Ce fut surtout à partir de 1946, et pour faire face au trafic toujours croissant du port, que la « S.C.R.A. » intensifia son effort d'équipement, acquérant chaque année une unité nouvelle, soit, successivement, l' « El Baraka », l' « Ifrane », le « Capitaine Frioux », le « Sidi Belyout » et le « Sidi Moussa », remorqueurs modernes et puissants, presque tous équipés pour des missions éventuelles de sauvetage en haute mer. Si l'on y ajoute les quelques bateaux de ce type appartenant à l'administration des travaux publics et à la manutention marocaine, on totalise actuellement, toujours au port de Casablanca, 13 remorqueurs jaugeant ensemble 1.800 tonneaux (contre 5 pour 600 tonneaux en 1939). Dans les ports secondaires, le remorquage est assuré par les services de l'aconage des travaux publics, qui disposent de 8 unités représentant 400 tonneaux.



(Cliché Maroc maritime)

3 unités de la flotille de la société chérifienne de remorquage et d'assistance

Pour être complet, il faut encore ajouter à cette énumération, une trentaine d'engins portuaires de tous genres (dragues, pontons-grues, chalands automoteurs), et plusieurs centaines d'embarcations de servitude, à moteur, et, le plus souvent à rames, munies d'un congé de police (équivalent au permis de circulation français), montées par près de 600 marins ou mariniers (on les appelle ici « barcassiers »), éléments attardés des anciennes corporations de ce nom, auxquelles étaient autrefois confiés le transbordement des passagers et des marchandises sur rade et la traversée des oueds à leur embouchure, avant qu'il existât — il n'y a point si longtemps — de ports et de ponts dans cette zone.

Bien que géré par un conseil d'administration, le pilotage de Casablanca avait, à son origine (1923), le caractère d'un service d'Etat étroitement contrôlé par l'administration des travaux publics (service de la marine marchande), et les pilotes possédaient un statut se rapprochant de celui des fonctionnaires publics. Mais, à leur demande même, la « station » passa, en 1937, sous un régime d'autonomie financière, sensiblement analogue à celui qui fut instauré en 1928 dans les ports métropolitains et algériens. Les pilotes sont néanmoins restés sous la tutelle administrative de la marine marchande, pour le contrôle des règles de leur statut professionnel et la fixation des tarifs de pilotage, ainsi que sous la direction du capitaine de port, pour l'exécution de leur service. Ce dernier, devenant de plus en plus chargé avec l'augmentation continue du trafic portuaire, l'effectif réglementaire des pilotes de Casablanca,

qui était de 8 en 1939, a récemment été porté à 12. Il serait trop long d'analyser les principes de l'organisation de la station ; disons simplement qu'une caisse, alimentée par une fraction des recettes du pilotage, garantit le versement de pensions spéciales aux anciens pilotes ou à leurs ayants-droit, et que les pilotes sont propriétaires collectivement du matériel flottant de la station, qu'ils se sont attachés à rénover pendant ces dernières années. Signalons, enfin, qu'avec son personnel d'amarrage, la station de Casablanca emploie en permanence 80 marocains, canotiers et manœuvres.

Dans les autres ports, le pilotage, qui est parfois facultatif (c'est-à-dire non payant quand il n'est pas utilisé), est aux mains de l'administration des travaux publics.

Nous déborderions le cadre que nous nous sommes tracé en tentant de donner un aperçu de l'activité — considérablement accrue elle aussi, depuis les hostilités — des chantiers locaux de construction navale, qui ne relèvent, d'ailleurs, que partiellement de nos attributions.

De même, nous ne ferons que mentionner, puisqu'elle se situe sur un plan essentiellement sportif, l'existence de nombreux clubs nautiques, de voile ou d'aviron, qui groupent un nombre d'adhérents de plus en plus élevé.

*
**

LA PECHE MARITIME

Nous avons précédemment indiqué que, lors de l'instauration du Protectorat de la France au Maroc, la pêche maritime était à peu près inexistante sur le littoral de la zone confiée à notre contrôle.

Cette affirmation était principalement placée sur le plan économique. En réalité on rencontrait bien en certains points de la côte, de Moulay-Bou-Selham à Mogador, de préférence à l'embouchure des oueds et des lagunes, quelques embarcations à rames montées par des pêcheurs locaux. Mais c'est surtout dans la région du Souss que les autochtones riverains paraissaient les plus enclins à cette activité, et l'on trouve, encore aujourd'hui, près de certains douars situés en bordure du rivage, au nord comme au sud d'Agadir, ce type original de barque berbère façonnée grossièrement par des artisans de l'endroit.

On pense que les chleuhs de cette région exerçaient de longue date le métier de pêcheur et on en donne comme preuve l'existence dans le dialecte local d'un rudiment de vocabulaire marin. Quoi qu'il en soit, en 1912, cette activité était bien réduite et la pêche en bateau, concurrement d'ailleurs avec les produits de la pêche à pied, alimentaient faiblement les agglomérations du littoral (Mogador, Founti), ou peu éloignées du rivage (Taroudant, Tiznit), ainsi que les souks des villages voisins, en poisson frais, ou bien encore, séché ou fumé par des procédés primitifs.

Le poisson que consommaient les centres côtiers plus importants de la zone septentrionale — l'acheminement de cette denrée sur les villes de l'intérieur étant impossible faute de moyens de conservation — provenait des bateaux espagnols et portugais travaillant, en toute liberté, dans les eaux marocaines.

De même que la naissance de la flotte de commerce chérifienne, l'apparition d'une véritable industrie de la pêche fut une des heureuses conséquences de l'équipement portuaire de cette zone. Cette conséquence était aisément prévisible, les eaux littorales de ce pays étant depuis longtemps connues et réputées pour leur abondante richesse ichtyologique. Il fallut cependant attendre encore quelques années pour que ce secteur d'activité acquière une importance notable.

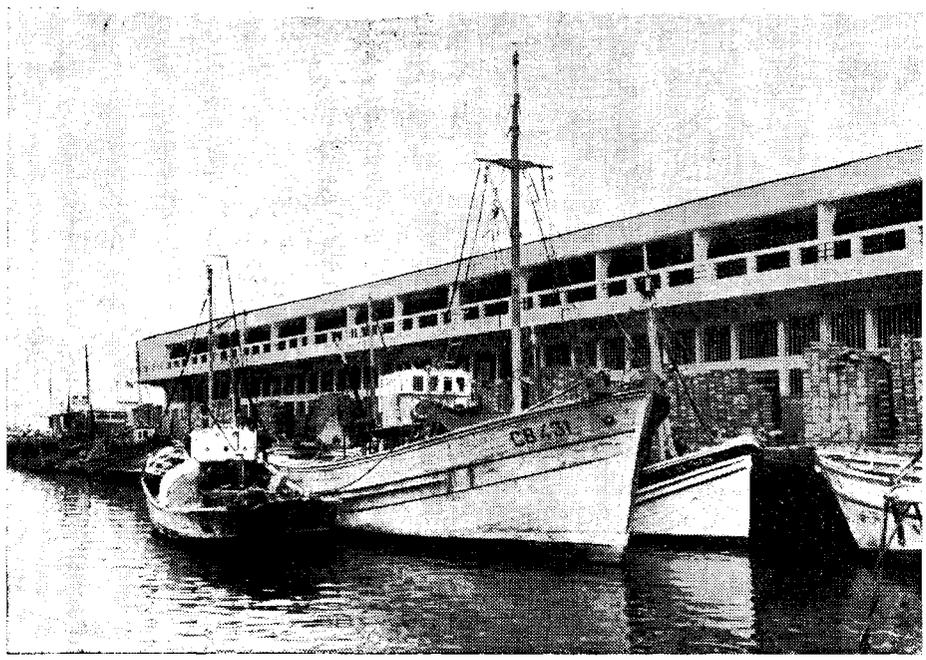
Attirés par les perspectives de développement d'un marché nouveau, nombre de pêcheurs — presque exclusivement des Espagnols et des Portugais, dont la plupart avaient déjà pratiqué la pêche le long de la côte marocaine — vinrent se fixer dans les ports en voie de construction, à Casablanca en particulier. Ne disposant que de ressources limitées, ils utilisèrent tout d'abord des bateaux de faible tonnage, palangriers et langoutiers à voile, qu'ils commandaient eux-mêmes.

Grâce à leurs efforts persévérants, plusieurs de ces « patrons propriétaires » — artisans (qui furent les véritables pionniers de l'armement à la pêche au Maroc) constituèrent un petit capital leur permettant de faire construire des unités plus fortes qu'ils équipèrent peu à peu de moteurs ainsi que d'engins de pêche plus puissants et plus perfectionnés.

Suivant une tradition bien établie, les Portugais, numériquement supérieurs, armèrent de préférence des bateaux sardiniers, tandis que les Espagnols se spécialisaient dans la pêche au chalut.

Les deux branches principales de la pêche marocaine étaient nées et devaient désormais évoluer parallèlement dans des conditions d'ailleurs assez différentes. Cette distinction, que nous reprendrons plus loin, se manifesta avec une certaine netteté à partir de 1925, époque à laquelle s'installèrent les premiers établissements de salaison et de conserve de sardine en zone française.

Considérée dans son ensemble, l'industrie de la pêche, à l'inverse de ce que nous avons indiqué touchant l'évolution de la flotte commerciale, prospéra d'une façon continue, sauf un léger fléchissement pendant les dernières hostilités. Le graphique, ci-joint, permet de se rendre compte de l'accroissement du tonnage des apports de poisson de toutes catégories pour l'ensemble de cette zone. On remarquera surtout la progression extrêmement rapide de la courbe des apports depuis l'année 1946, et le chiffre record de l'année 1950, avec 123.184 tonnes de



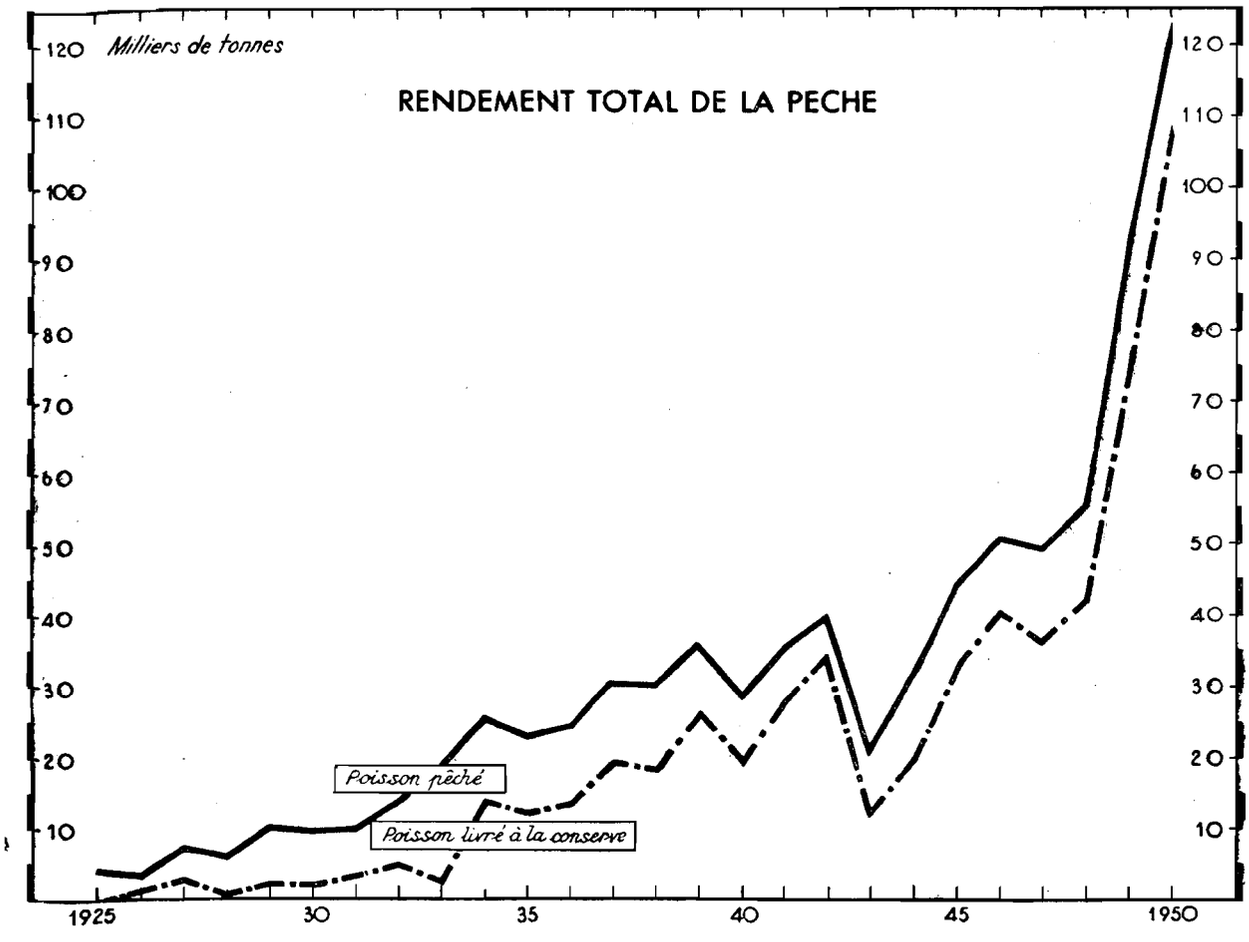
(Cliché Montesquieu)

Vue partielle du port de pêche de Casablanca — La halle au poisson

produits, dont la valeur au débarquement approche de 2 milliards et demi de francs.

Pour se faire une idée de l'importance de cette production, indiquons simplement qu'elle représente à peu près le cinquième du tonnage du poisson débarqué dans la Métropole par les bateaux de pêche français.

Naturellement, un tel résultat n'a pu être obtenu sans un effort considérable d'équipement sur lequel nous reviendrons. Mentionnons cependant d'ores et déjà qu'en 1927 on ne comptait que 49 bateaux de pêche à propulsion mécanique jaugeant en moyenne 5 tonneaux ; en 1939, ce chiffre était passé à 222 unités de 10 tonneaux en moyenne ; en 1950, on a armé 472 bateaux de cette catégorie, représentant un tonnage glo-



bal de plus de 9.000 tonneaux. La courbe des *effectifs embarqués* a naturellement suivi la même progression : 1.396 marins pêcheurs (y compris les armements des embarcations à voile et à l'aviron), 3.341 en 1939, 8.359 en 1950.

Ces chiffres suffiraient à démontrer tout l'intérêt que présente cette branche professionnelle.

Intérêt économique appréciable si l'on tient compte de la valeur représentative — 4 milliards de francs en chiffres ronds — de cette flottille, et du capital, sans doute du même ordre de grandeur, investi dans les industries annexes de la pêche.

Intérêt financier de tout premier ordre si l'on considère que la majeure partie des produits de la conserverie locale, promue au deuxième rang des industries exportratrices du Maroc, avec un chiffre de vente de près de 7 milliards de francs, a été écoulée sur des marchés étrangers.

Intérêt social évident, si l'on ajoute, aux 8.000 pêcheurs locaux, les quelque 70.000 individus employés dans les industries précitées, les fabriques de boîtes de conserve, les entreprises de mareyage et poissonneries de vente au détail, les chantiers de construction navale et les ateliers spécialisés dans la réparation des moteurs marins. Au total 80.000 personnes qui tirent leurs moyens d'existence, directement ou indirectement, de l'exploitation des ressources qu'offrent les eaux côtières de l'Empire chérifien.

On devine que l'administration du Protectorat s'est largement employée à encourager les initiatives privées et à soutenir les efforts des professionnels de la pêche.

On a déjà parlé de la promulgation du code marocain de commerce maritime, dont les dispositions, relatives aux conditions d'immatriculation des navires, sont encore plus libérales pour les bateaux de pêche que pour les bâtiments de commerce. Le réglement sur la pêche maritime, qui constitue l'annexe III du dahir du 31 mars 1919, devait nécessairement entériner les concessions antérieurement faites, dans ce domaine, aux ressortissants étrangers et aussi tenir compte du principe de l'égalité de traitement en matière économique, inscrit dans l'acte d'Algésiras. Du moins, ce texte imposa-t-il des règles précises pour éviter une exploitation inconsidérée des fonds et prévenir les incidents entre pêcheurs concurrents.

Cependant l'administration témoigna son intérêt à l'armement local par maintes mesures dont certaines constituent une véritable assistance pécuniaire.

C'est ainsi que furent — et sont encore — consenties aux pêcheurs artisans, des cessions de matériel dont la valeur n'est remboursée par les bénéficiaires que partiellement et progressivement. Pour les armement plus importants, il fut créé un système, favorisant également les chantiers navals locaux, d' « allocations compensatrices », consistant en une sorte de ristourne des droits d'entrée appliqués aux matériaux d'importation utilisés dans la construction des navires. On mit encore sur pied une organisation de crédit maritime, qui ne fut sans doute pas très efficace dans le passé mais dont on s'efforce, présentement, d'assouplir le fonctionnement et d'élargir le champ d'application.

Citons encore l'institution, en 1931, d'une prime à la motorisation de la flottille de pêche dont les heureux résultats ne se firent pas attendre. Dans le même esprit, un projet tendant à favoriser la modernisation de cette flottille a été mis à l'étude tout dernièrement.

Au titre du concours que le Protectorat a apporté à cette activité, rappelons aussi les premières missions de prospection des fonds côtiers confiée à des spécialistes, qui, dès 1923, publièrent des études remarquables et dressèrent des cartes de pêche d'un grand intérêt pratique.

Pour assurer la protection de ces fonds et exercer la surveillance dans les eaux côtières l'administration constitua une flottille de petits bâtiments garde-pêche, en cours de rénovation depuis 1946, et qui s'est enrichie, dernièrement de la mise en service d'un chasseur moderne l' « Albatros », également équipé pour des travaux océanographiques. La marine militaire avec ses escorteurs basés à Casablanca, renforce efficacement l'action des garde-pêches.

Sur un autre plan, la direction du commerce et de la marine marchande n'a pas ménagé ses efforts pour faciliter, par des attributions de crédits en devises étrangères, les achats à l'étranger de matériel naval et d'engins de pêche, de même que pour élargir les débouchés des produits de la pêche locale.

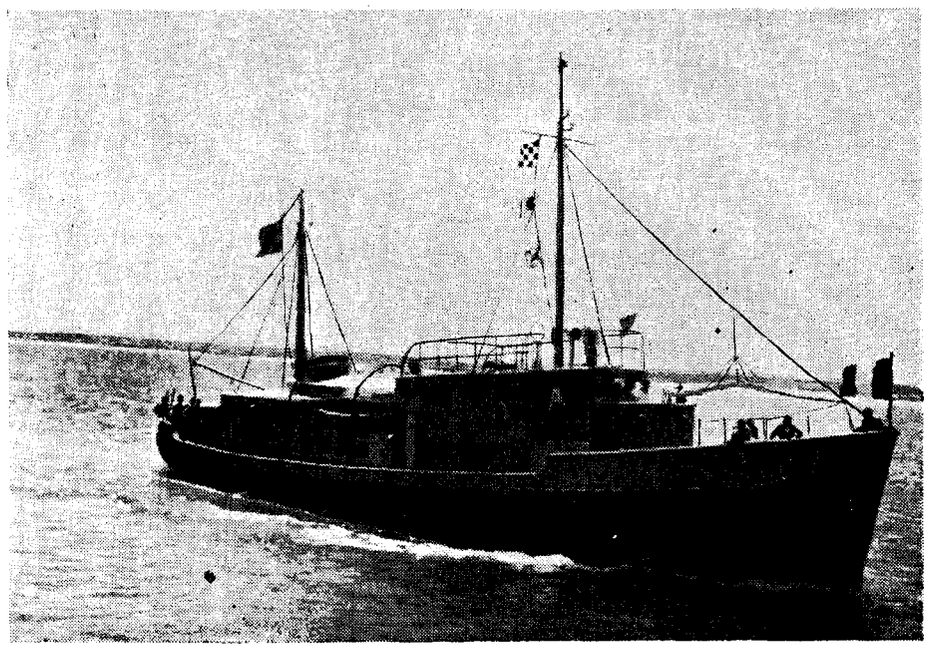
Signalons encore la création, en 1947, sur l'initiative de l'administration, d'un comité central et de comités locaux des pêches maritimes, organismes consultatifs au sein desquels sont discutés les problèmes intéressant ce secteur économique.

I. — La pêche fraiche.

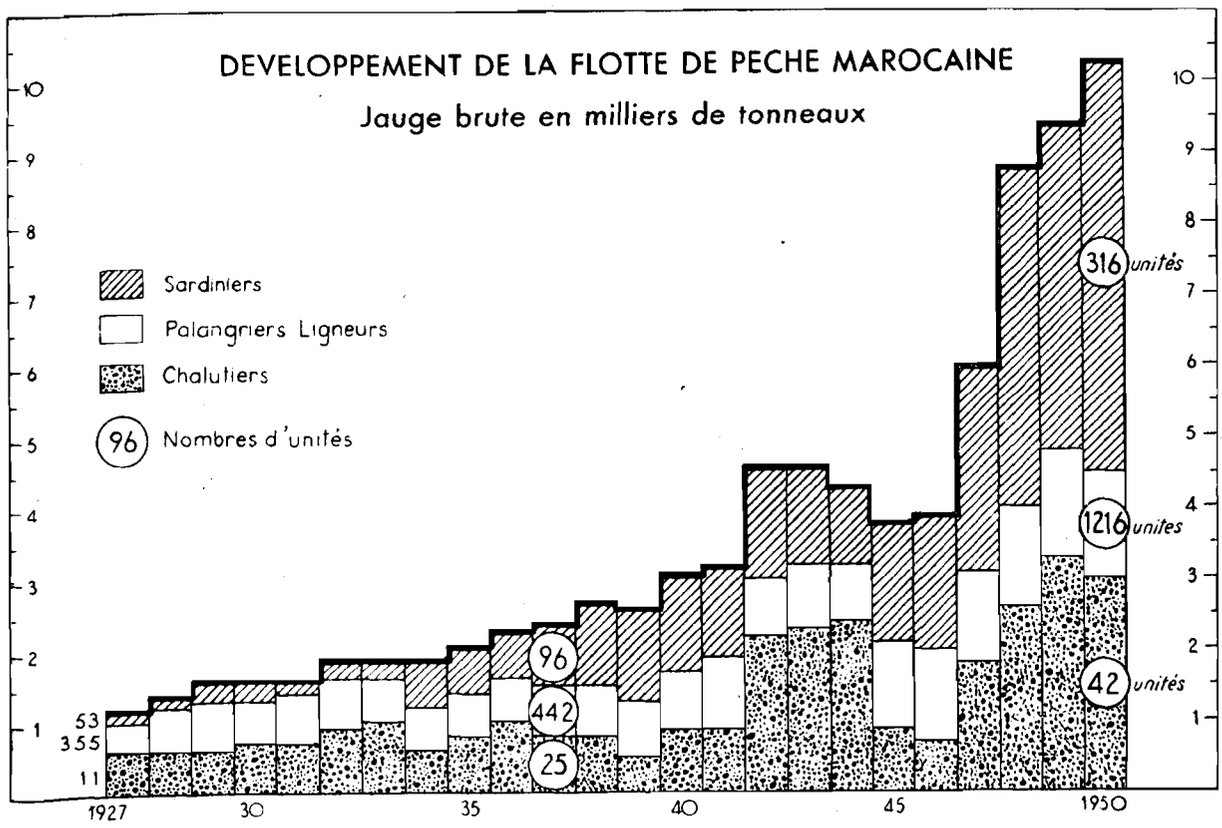
C'est seulement à partir de 1927 que la statistique officielle distingue les différentes catégories de bateaux suivant le genre de pêche auxquels ils sont affectés. Il est vrai que, jusqu'à cette époque, le poisson débarqué dans les ports marocains était destiné essentiellement à la consommation locale à l'état frais, situation qui s'est profondément modifiée au cours des années suivantes.

L'expression de « pêche fraiche » vise principalement l'activité des chalutiers, accessoirement celle des palangriers et ligneurs, ainsi que des langoustiers.

Nous avons précédemment souligné la part prépondérante des Espagnols et des Portugais



Le chasseur-garde-pêche « ALBATROS » entré récemment en service

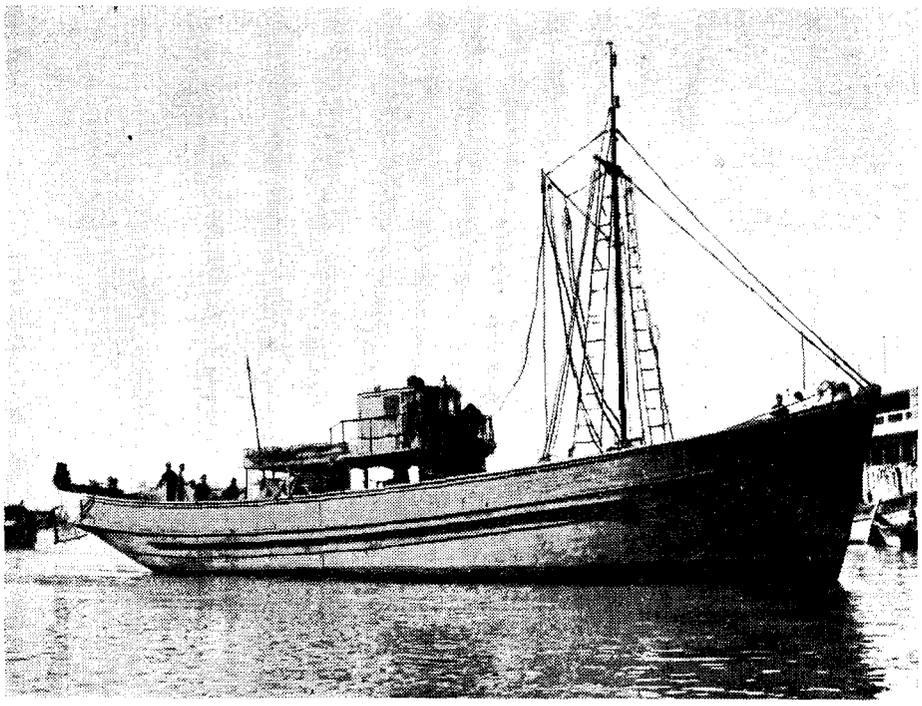


dans le démarrage de la pêche au Maroc. Dès 1919, cependant, une entreprise française armait à Casablanca un petit chalutier à vapeur, mais les difficultés d'écoulement du poisson firent avorter ce premier essai, bientôt repris, avec trois bateaux de même catégorie, par une société anonyme — la première de cette forme, s'employant à la pêche locale à l'ancienne halle au poisson. Deux autres chalutiers à vapeur furent armés à Fédala par une entreprise, également française. Les apports de ces unités, joints à ceux, toujours abondants, des balancelles espagnoles permirent d'amorcer, dès 1922, un premier courant d'exportation de poisson sous glace par les paquebots de Bordeaux et de Marseille.

En 1927, on comptait déjà 11 chalutiers à propulsion mécanique, jaugeant ensemble 600 tonneaux. Après avoir atteint le chiffre, relativement élevé, de 28 bateaux (950 tx) en 1936, la flottille de chalutage ne totalisait plus, en 1939, que 25 unités (821 tx). Cette légère régression s'explique par le retour dans leur pays d'origine d'un certain nombre de chalutiers espagnols basés auparavant sur Casablanca.

Les apports de poisson de marée étaient passés de 2.000 tonnes environ en 1927 à près de 7.000 tonnes en 1939, quantité excédant notablement les besoins de la consommation locale. Aussi, les exportations s'amplifièrent pour atteindre un volume de 1.500 tonnes en 1938.

Mais la flottille des chalutiers marocains devait être sérieusement éprouvée pendant les hostilités. En 1946, elle ne comptait plus que 20 bateaux, dont une dizaine désarmés. En présence d'une augmentation considérable des frais d'armement et des dépenses d'exploitation, comme aussi d'une taxation trop stricte des prix du poisson, l'armement local était gravement menacé de disparaître au profit des bateaux espagnols qui avaient repris et intensifié leur activité.



(Cliché Montesquieu)

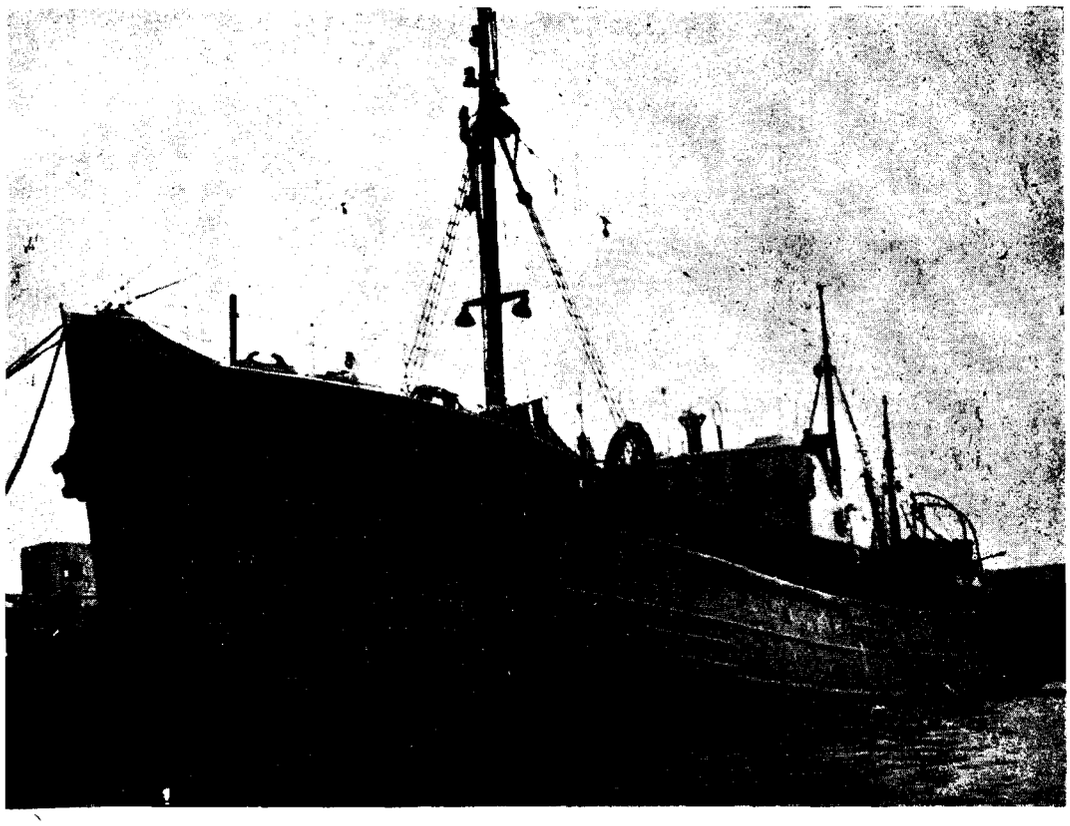
Le chalutier de pêche locale « MAROCAIN III » armé par l'entreprise « Gallinari »

C'est alors que fut prise la décision salutaire du rétablissement de la vente à la criée libre du poisson de marée. Cette mesure, qui se traduisit naturellement par une hausse sensible des cours, donna une vigoureuse impulsion à l'armement local dont la flottille compta, en 1947, 47 bateaux (1.836 tx), et 76, en 1948.

Il est vrai que dans ce dernier chiffre ont été inclus des unités d'un type nouveau, les chalutiers-sardiniers, dont l'affectation au chalutage ne fut qu'exceptionnelle. Le recensement opéré au 31 décembre 1949 fit apparaître, en réalité, 51 chalutiers purs jaugeant ensemble 3.373 tonneaux. Ce fut là, l'effectif maximum atteint par cette catégorie de bateaux. En effet, à la fin de l'année 1950, le nombre de ces derniers n'était plus que de 42 (3.023 tx).

Au cours de cette dernière année, on a chiffré à 14.000 tonnes le tonnage brut total, et à 700 millions de francs la valeur globale des apports de marée dans les différents centres du littoral. Casablanca, qui est dotée d'une immense halle au poisson, a toujours été le principal port d'armement au chalutage de la zone française ; 11.000 tonnes de poisson de marée et près de 800 tonnes de crevettes de chalut y ont été débarquées en 1950.

En raison de l'augmentation rapide de la population européenne et marocaine, les besoins du marché intérieur se sont accrus sensiblement. Aussi les exportations n'ont-elles été que de 1.286 tonnes, en 1950, dont plus de 900 tonnes de poisson de Mauritanie. Ce dernier tonnage représente une partie de la production des trois gros chalutiers en acier, l' « El Resk » et le « Mabrouk », de 380 tonneaux chacun, et l' « El Moujahid », de 150 tonneaux, munis d'une installation congélatrice, qui travaillent régulièrement au large du banc d'Arguin.



L' « EL REZK » chalutier à moteur de grande pêche de la compagnie marocaine des pêcheries

Après un bref regain d'activité, l'armement au chalutage traverse à nouveau une passe difficile due, pour une certaine part, à l'appauvrissement des fonds côtiers, mais aussi, à la concurrence toujours active des bateaux étrangers. Sur le premier point, des mesures ont été prises (relèvement de la dimension des mailles des chaluts, création de cantonnements, etc...), pour éviter les conséquence désastreuses d'une exploitation inconsidérée des fonds. En second lieu, les droits de douane ont été rétablis sur les apports des bateaux étrangers travaillant en dehors des eaux territoriales. Enfin, un encouragement à la production est accordé, sous forme d'autorisations d'exportation de poisson, aux armateurs et équipages les plus actifs.

A quelques exceptions près, l'armement au chalut a conservé son caractère artisanal d'origine, les bateaux appartenant le plus souvent à un seul particulier, ou à un petit groupe de propriétaires qui gèrent eux-mêmes leur exploitation. Ne possédant que de faibles réserves financières, ces armateurs font difficilement face aux aléas de ce genre d'entreprise.

L'effectif des marins embarqués sur la flottille locale des chalutiers était de 585, au 1er janvier dernier, dont 273 Marocains, soit près de la moitié du chiffre total, alors que la proportion minimum réglementaire de ces derniers est de 2/5. Sauf sur les trois grosses unités, où les cadres sont composés d'inscrits maritimes français, les patrons, mécaniciens et principaux de l'équipage, sont des Espagnols résidant, pour la plupart, depuis de longues années au Maroc. Sur ces bateaux, Européens et Musulmans travaillent généralement en bonne harmonie. Les gains des uns et des autres, rémunérés à la part, selon l'usage à la pêche artisanale, sont le plus souvent modestes : de 15 à 20.000 frs par mois pour un matelot non spécialisé.

Telle est, dans son ensemble, la situation présente de l'armement au chalut, dont le développement a été maintes fois entravé par des difficultés momentanées, mais qui, avec un équipement plus puissant et une technique de travail plus moderne, devrait, pensons-nous, accuser une plus large productivité.

La petite pêche côtière emploie plus de 1.200 embarcations de 1 à 3 tonneaux, palangriers et ligneurs. Si cette activité apporte une faible contribution au marché intérieur du poisson, sauf dans quelques localités secondaires du littoral, son intérêt social est loin d'être négligeable puisqu'elle occupe 3.800 pêcheurs, éléments paisibles et travailleurs, parmi lesquels on trouve un bon nombre d'anciens barcassiers de l'aconage.

Par contre, on ne compte plus que deux canots à moteur spécialisés dans la capture des langoustes et homards. Ce genre de pêche, jadis fructueuse, a été également à peu près abandonnée sur le littoral marocain par les langoustiers français de Camaret et de Concarneau, qui

la pratiquent maintenant, de préférence, le long de la côte du Rio de Oro.

Un millier d'autochtones riverains s'emploient, d'une façon plus ou moins permanente, à la pêche à pied ; pêche du poisson de roche et de lagune à la ligne ou à la senne, pêche à la balance des crustacés, ramassage des moules et des oursins, cueillette des algues marines dans la région de Mazagan, Safi, etc...

Nous terminerons cet exposé sur la pêche fraiche en indiquant que, depuis 1948, la liberté des prix a été rétablie à tous les stades du marché intérieur du poisson. Les essais de taxation à la vente au détail dans certains centres urbains n'ont pas donné les résultats escomptés. Les cours des espèces appréciées sont très variables et accusent souvent des hausses brutales. Cependant le prix moyen du kilog de poisson tout venant ne dépasse pas 80 frs à la criée de la halle de Casablanca, chiffre en dessous duquel l'exploitation des chalutiers n'est plus actuellement rentable.

L'assainissement de ce marché doit, à notre avis, être recherché surtout dans une limitation raisonnable et un contrôle sévère des marges bénéficiaires des détaillants.

Cette action s'accompagnerait utilement d'un effort de propagande en faveur d'une plus large consommation du poisson à l'état frais. Si, en effet, la moyenne annuelle des achats de cette denrée atteint le chiffre, bien modeste d'ailleurs, de 8 kgs par tête d'habitant à Casablanca, et celui de 21 kgs à Safi, la consommation individuelle pour l'ensemble de la population du Maroc (8 millions 1/2 d'habitants) est inférieure à 2 kgs. La mise en place d'une véritable chaîne du froid, comportant un réseau d'entrepôts frigorifiques dans les centres de consommation d'une certaine importance à l'intérieur du pays, élargirait sensiblement le marché intérieur du poisson dont la demande ne dépasse guère actuellement 1.000 tonnes par mois.

II. — La pêche industrielle.

On désigne ainsi, comme on le sait, par opposition à la pêche du poisson consommé à l'état naturel après ou sans réfrigération, celle des espèces le plus couramment destinées à l'industrie de la conserve. L'expression est d'ailleurs presque synonyme de pêche à la sardine, les autres espèces de « poisson industriel », les thonidès en particulier, n'alimentant que dans une très faible mesure les conserveries locales.

C'est l'essor, réellement extraordinaire, de cette branche de l'armement marocain qui a sollicité le plus l'attention.

Nous ne rappellerons que les principales étapes de cette évolution qui, à l'inverse de celle de la pêche fraîche, a été marquée jusqu'à maintenant par une augmentation continue.

Il nous paraît cependant intéressant de reproduire à cette place l'opinion exprimée, en 1923, par M. Gruvel, l'éminent professeur au muséum national d'histoire naturelle, auteur des remarquables travaux, précédemment mentionnés.

« La sardine est parfois si abondante que « les pêcheurs la délaissent car... quand elle « arrive en trop grande abondance aux halles, « son prix tombe si bas (parfois 8 à 9 centimes « le kg.) que sa pêche n'est plus rémunératrice « pour le pêcheur. Nous en avons vu arriver « jusqu'à 10 tonnes le même jour à la criée.

« Une usine qui se monterait sur la côte, « à Fédala par exemple, pourrait être assurée, « par contrats, d'avoir de la sardine toute l'an- « née à 15 frs le mille, en moyenne.

« Il est vraiment triste de songer que les « conserves de sardines espagnoles et surtout « portugaises inondent le marché français et « que nous ne tirons aucun parti des énormes « quantités de poisson qui fréquentent les côtes « du Maroc, à deux pas de la France.

« Il faut espérer que cette situation va « cesser et nous croyons savoir que ce sera très « prochainement ».

Les espoirs, si justifiés, de M. le professeur Gruvel se sont pleinement réalisés car, si le cours de la sardine est aujourd'hui 200 fois plus élevé qu'en 1923, le tonnage des apports de cette espèce doit être multiplié par le coefficient 400.

On a déjà indiqué que le démarrage réel de la pêche industrielle eut lieu en 1927. On enregistrait, cette année là, environ 3.000 tonnes de poisson livré à la conserve, le nombre des sardiniers à moteurs étant de 35, jaugeant seulement 115 tonneaux.

En 1939, les seuls apports de sardine s'élevaient à 24.000 tonnes, avec 123 bateaux spécialisés (1.300 tonneaux). En 1945, on relevait 31.000 tonnes, avec 154 sardiniers (1.700 tonneaux) ; et en 1947, 40.000 tonnes, avec 192 bateaux (2.600 tonneaux).

C'est alors que s'amorça l'étonnante progression de ces trois dernières années, que met en évidence la simple comparaison des chiffres suivants :

— 1948 — 41.800 tonnes de sardine : 216 bateaux (3.280 tx).

— 1949 — 76.600 tonnes de sardine : 264 bateaux (4.590 tx).

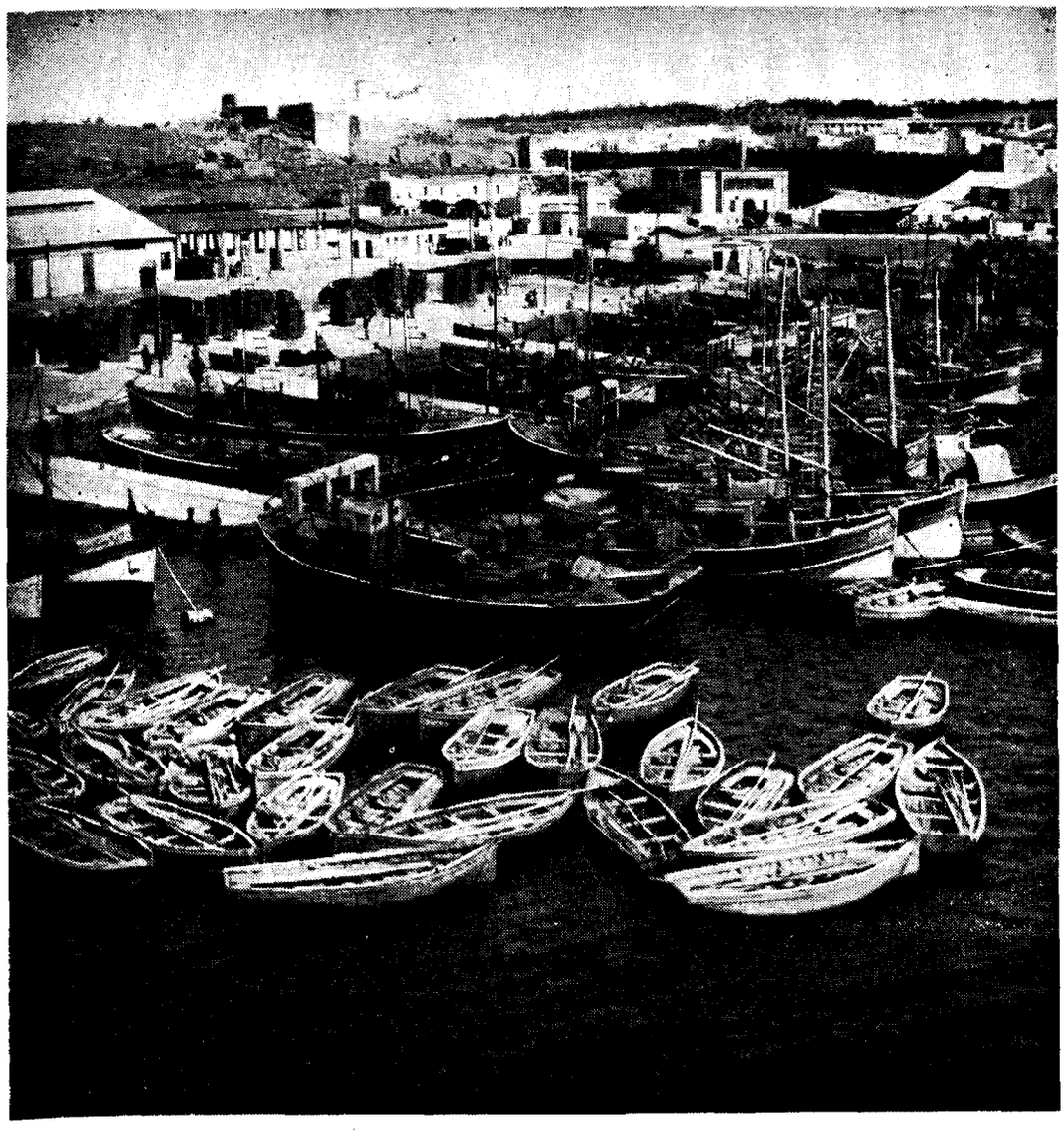
— 1950 — 110.600 tonnes de sardine : 314 bateaux (5.740 tx).

L'énorme production de l'année dernière, dont la valeur, au prix de débarquement, atteint environ 2 milliards de francs, s'est répartie de la façon suivante entre les différents ports :

— Port-Lyautey	201	tonnes
— Rabat	628	»
— Fédala	376	»
— Casablanca	4.105	»
— Mazagan	2.756	»
— Safi	50.806	»
— Mogador	22.026	»
— Agadir	29.717	»
Total	110.615	tonnes.

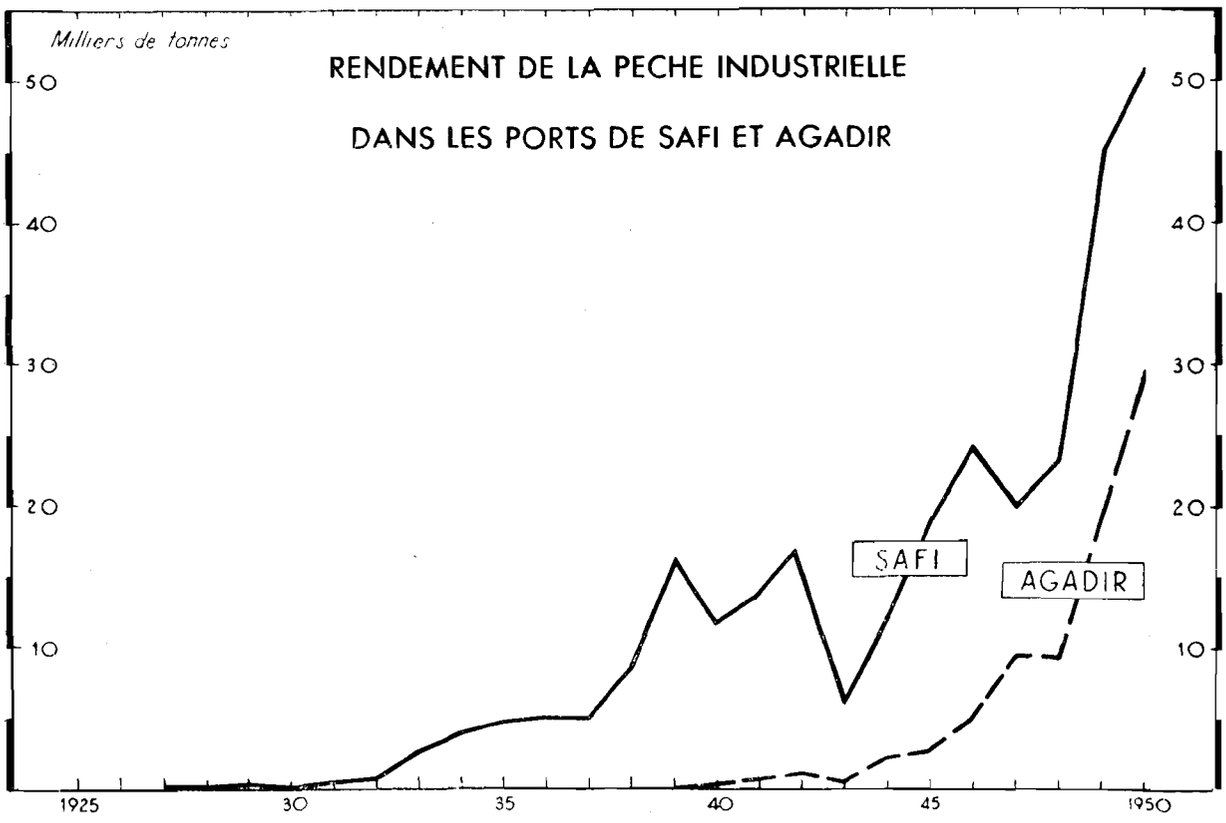
Et, ainsi qu'il suit, quant à son utilisation :

— Marée locale	3.653	tonnes
— Exportation	1.596	»
— Conserve	97.693	»
— Salaison	542	»
— Sous produits	7.131	»
Total	110.615	tonnes.



Vue partielle du port de pêche et de la flotille sardinière à Safi

On notera la situation prédominante de Safi dans la première statistique, primauté que ce port détient depuis 1938. Antérieurement en effet, Fédala, et surtout Casablanca, étaient les principaux centres de pêche industrielle de la zone française, mais une désaffection prolongée des bancs de poisson des eaux côtières de la partie septentrionale provoqua une stagnation, puis une régression de l'industrie sardinière dans cette région, alors que tous les efforts dans ce domaine se concentraient à Safi et, plus récemment à Agadir.



L'orientation ainsi prise par cette industrie — et nous englobons dans cette expression aussi bien les entreprises d'armement que les usines de conserve — a eu de sérieuses répercussion sur le plan économique et social.

C'est ainsi que le bénéfice de cette produc



(Cliché Photaga)

Concentration de bateaux sardiniers dans le petit port de Mogador

tion, excédant 100.000 tonnes de poisson industriel, et de la fabrication de plus de 2 millions de caisses de conserve s'est trouvé très inégalement réparti entre les intéressés, ceux de Safi y trouvant largement leur compte, ceux d'Agadir équilibrant à peine leurs dépenses, alors que ceux du « secteur nord » se trouvèrent en prise à des sérieuses difficultés financières. L'on devine aisément combien, de la sorte, sont malaisées à résoudre certaines questions, telle celle de la fixation d'un prix de vente équitable du poisson au débarquement, ou du calcul d'un prix de revient rentable des produits de la conserverie. D'autant qu'en définitive, tous ces problèmes sont dominés par les impératifs que pose la situation d'un marché mondial vivement sollicité par la concurrence étrangère.

Pour s'en tenir aux sujets qui se rapportent plus directement à l'armement, indiquons que la détermination du prix de la sardine fait l'objet, chaque année, au sein du comité central des pêches, de discussions parfois passionnées aboutissant, soit à des accords interprofessionnels, soit, le plus souvent, à des décisions arbitrales de l'administration.

Le fonctionnement du marché du poisson industriel est réglé, suivant la même procédure, par des instructions administratives qui ont substitué progressivement au régime de la répartition des apports, institué pendant les hostilités, celui du libre jeu des contrats entre producteurs et acheteurs. Cependant, pour éviter les abus et les différends auxquels donnaient fréquemment lieu les opérations de vente du poisson, l'expertise des lots de sardines est confiée, dans la plupart des ports, à un organisme officiel d'agréage. De plus, les paiements sont faits par l'intermédiaire des halles au poisson.



(Cliché Baby photo)

Le lavage du filet à sardines dit « cerco »

Nous avons vu que les neuf dixièmes des apports de sardines ont été absorbés par les usines de conserve. Ces dernières, dont le nombre atteint, actuellement, près de 200, ont en effet une capacité de production de l'ordre de 3 millions de caisses, représentant 100.000 tonnes de poisson brut usinable, soit, avec les déchets de triage et d'usinage, 130.000 tonnes de poisson tout venant.

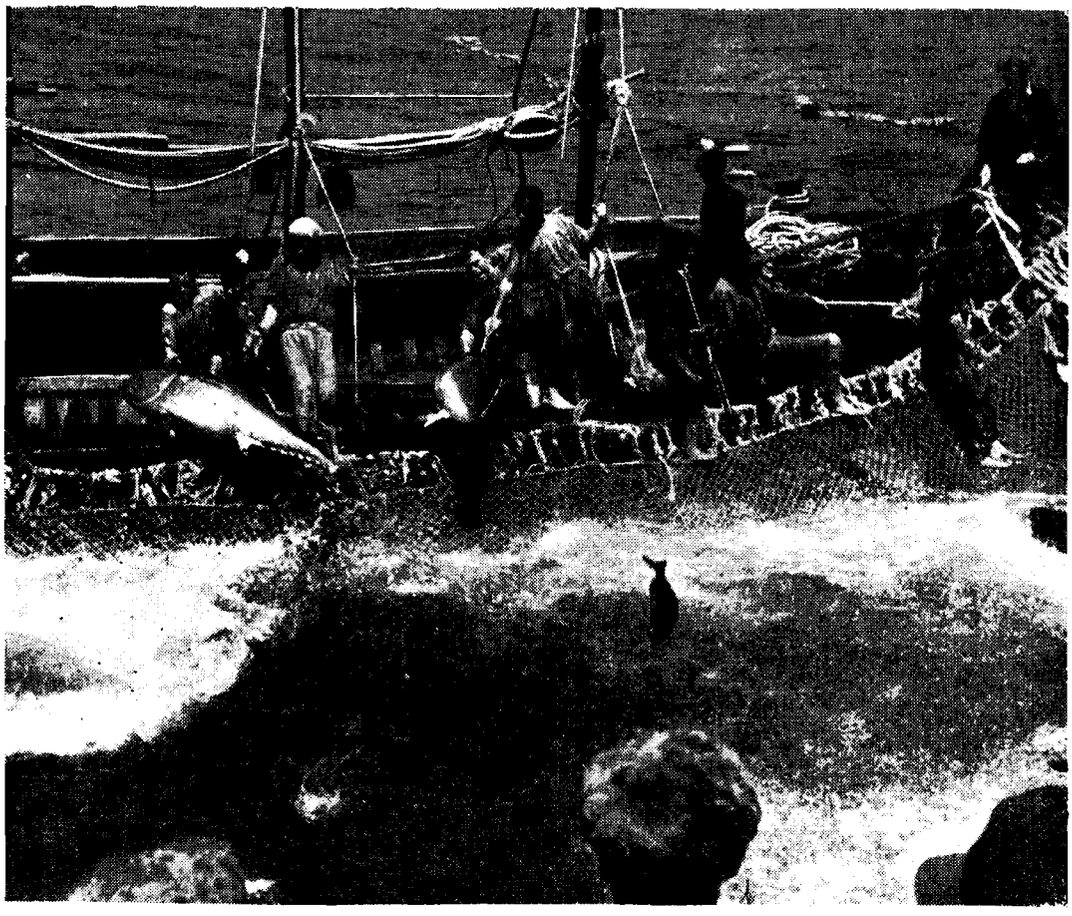
L'industrie des sous produits, encore naissante, devrait constituer, dans l'avenir, un débouché important pour la pêche locale. Mais son

démarrage a été entravé par la réticence des armateurs et pêcheurs, peu enclins à céder leur pêche à des prix nécessairement peu rémunérateurs s'ils ne sont compensés par un gros volume d'apports.

La salaison, qui fut le premier mode de conservation du poisson au Maroc, et qui connut un regain d'activité pendant les hostilités, ne présente plus qu'un intérêt tout à fait secondaire.

Les besoins de la consommation intérieure en sardine fraîche sont largement satisfaits, avec 4 à 5.000 tonnes de poisson ; ce tonnage semble aussi constituer le plafond des possibilités actuelles d'expédition, sur les marchés extérieurs, de sardine réfrigérée ou congelée.

Mentionnons à cette place la production, en 1950, par les importantes madragues de Moulay-Bou-Selham de 1.400 tonnes de thonidés, dont 1.280 tonnes de thon rouge, absorbées en majeure partie par les conserveries locales. Par contre, le rendement de la madrague de Bou-Irden, près d'Agadir, est très médiocre. Il en fut de même, jusqu'à présent, des tentatives d'armement de quelques unités pour la pêche de différentes variétés de thon blanc au filet ou aux lignes.



Capture de thons rouges à Moulay-bou-Selham
dans une madrague de la société des madragues marocaines

Le nombre des bateaux affectés à la pêche industrielle a été précédemment chiffré à 314, jaugeant ensemble 5.740 tonneaux, soit un peu moins de 20 tonneaux en moyenne par unité, alors qu'en 1927 cette moyenne était de 4 tonneaux. La valeur actuelle de cette flottille peut être estimée à 2 milliards de francs. Elle est composée d'éléments fort différents quant à leur âge, leur origine, leur type et leur qualité. Considérée dans son ensemble elle serait, de l'avis de certains, et malgré les progrès incontestables qui ont été réalisés dans la construction de ces bateaux, imparfaitement adaptée aux nécessités d'un marché qui réclame des apports, abondants certes, mais surtout réguliers et d'une présentation irréprochable. Aussi, comme on l'a déjà dit, un projet a-t-il été élaboré, tendant à favoriser et à accélérer la modernisation de cette flotte, au moyen de prêts qui seraient consentis à l'armement sur un crédit spécial géré par l'administration. Plusieurs armateurs n'ont d'ailleurs pas attendu la perspective de cette aide officielle pour réaliser des améliorations notables à bord de leurs unités et les

doter d'appareils modernes, tel le sondeur à ultra-sons qui a fait depuis plusieurs années la preuve de son efficacité dans la détection des bancs de poisson.

Notons encore, au sujet de ce matériel naval, qu'il existe dans l'armement sardinier plusieurs formes de propriété. On y trouve aussi bien, notamment à Safi et Agadir, le traditionnel « petit armateur » artisan, dirigeant lui-même l'exploitation de son propre bateau, que le capitaliste étranger à la profession et en quête d'un placement avantageux, ou encore — de plus en plus fréquemment — la puissante entreprise de conserverie qui s'est adjointe un compartiment « pêche ». On conçoit que les points de vue des uns et des autres ne soient pas toujours concordants sur les solutions qu'appellent certains problèmes touchant la vente ou l'écoulement du poisson.

La situation du personnel pratiquant la pêche industrielle mérite quelques commentaires. Naturellement la courbe des effectifs embarqués traduit la même progression que celle de la flottille sardinière, 337 hommes (dont 183 Marocains) en 1927, 1.351 (887 Marocains) en 1939, 3.859 (3.161 Marocains) en 1950 ; mais on remarquera que la proportion des pêcheurs marocains est passée de 54 % à l'origine à 81 % présentement.

Un examen des rôles d'équipage fait apparaître, en outre, une accession très nette des Marocains, au cours de ces dernières années, aux postes de spécialistes et même de patron, qui étaient autrefois tenus presqu'exclusivement par des Portugais. Néanmoins, la question de la composition des équipages des bateaux sardiniers ou, plus précisément, celle de l'attribution des principaux emplois, n'est pas la moins délicate ni la moins difficile à régler. Sa solution doit tenir compte, en effet, à la fois des droits de ceux qui ont apporté dans ce pays leur expérience du métier et leurs méthodes de travail, ainsi que des légitimes aspirations des Marocains, mais aussi, et surtout, de la capacité professionnelle de chaque individu.

Les gains des pêcheurs sardiniers sont généralement supérieurs à ceux des marins des chalutiers : la « part » moyenne d'un matelot a été de 200.000 frs à Safi pour la dernière campagne, cependant que, pour les raisons déjà indiquées, elle ne fut que de 150.000 frs à Agadir, et de l'ordre de 80.000 frs à Casablanca.

Cette catégorie de pêcheurs est de beaucoup celle qui retient le plus l'attention en raison, non seulement de son effectif, mais encore de l'importance des problèmes sociaux qui se présentent dans ce secteur professionnel.

Les indications qui précèdent se rapportent essentiellement à l'année 1950. Au moment où rédigeons cet exposé, il ne nous est pas possible de préjuger des résultats définitifs de la campagne sardinière en cours. Nous craignons cependant que son rendement, sérieusement entravé par les migrations, peut-être moins mystérieuses mais toujours imprévues, des bancs de poisson, ne soit notablement inférieur à celui de l'année écoulée. Ce n'est point là d'ailleurs, présentement, le seul sujet de préoccupation : le placement des conserves de poisson sur certains marchés étrangers est devenu fort aléatoire. Cette situation risque d'influer sérieusement sur le volume des exportations et, partant, sur celui des fabrications de la présente campagne.

Plus que jamais la question du prix de revient de ces produits domine l'ensemble des problèmes dont dépend l'avenir de l'industrie sardinière au Maroc.

***

LE PERSONNEL EMBARQUE
LE MARIN MAROCAIN

Nous avons déjà donné des indications sur l'importance du personnel embarqué dans chacune des principales branches de l'armement marocain.

Nous nous bornerons à mentionner ici qu'au 1er janvier de l'année courante, on dénombrait, au total, 9.596 personnes embarquées, dont 8.052 Marocains, 543 Français et 1.001 marins d'autres nationalités (presqu'exclusivement Espagnols et Portugais). Le graphique ci-contre permet de se rendre compte de la progression de cet effectif, depuis 1927, époque à laquelle le service de la marine marchande et des pêches commença à assurer la tenue de la matricule des « gens de mer ».

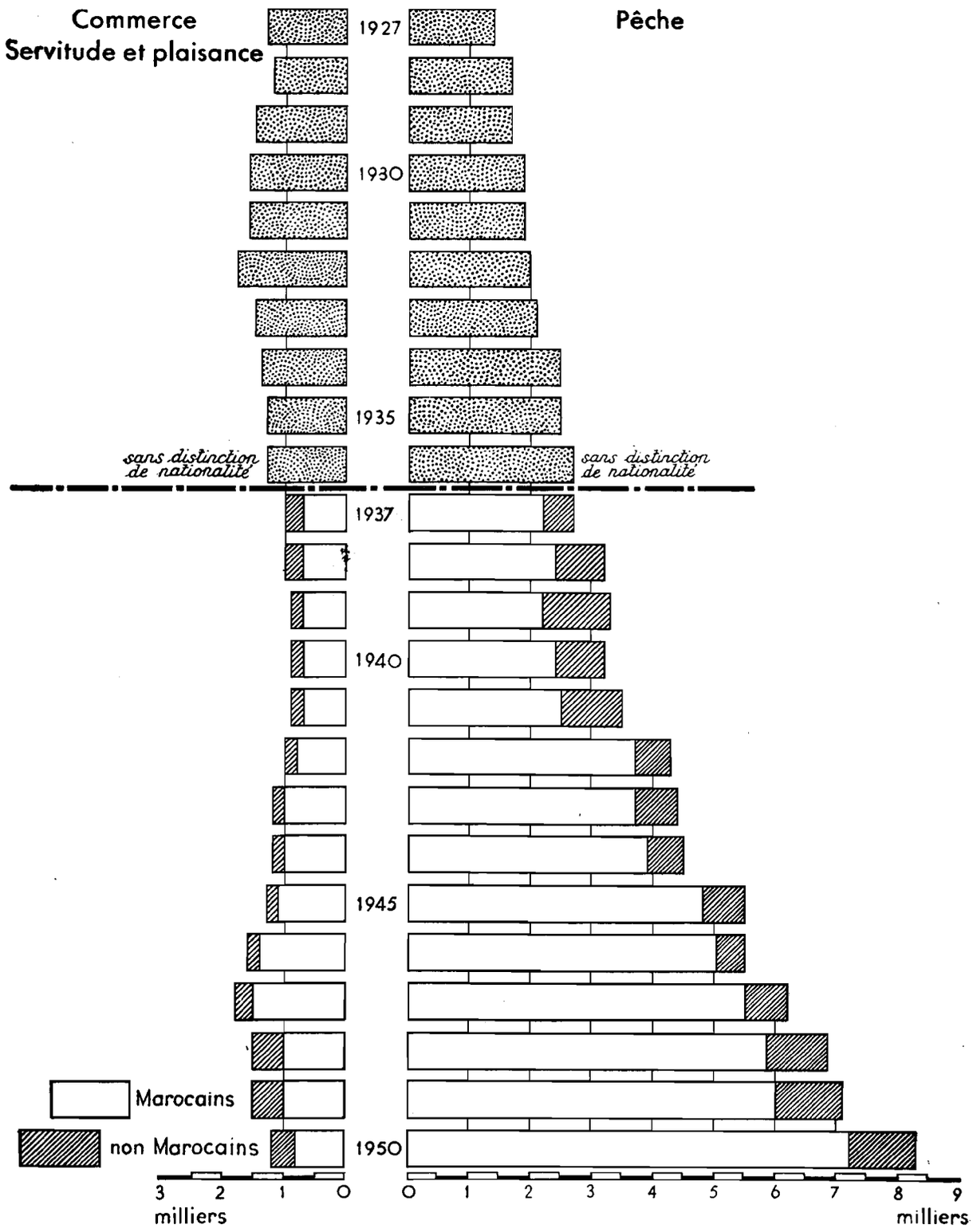
Les inscrits maritimes français constituent, comme on l'a vu, la presque totalité des cadres et la majeure partie du personnel subalterne des navires du commerce, tandis que les Espagnols représentent près de la moitié des effectifs engagés à bord des chalutiers, et que les Portugais occupent environ le cinquième des emplois à la pêche industrielle.

Sauf dans cette dernière branche, où des différends surgissent parfois entre autochtones et étrangers, un bon esprit d'entente règne généralement entre ces divers éléments.

Les Marocains, avec plus de 8.000 marins, représentent plus de 80 % des effectifs embarqués, cette proportion résultant de leur très forte supériorité numérique sur les sardiniers, les embarcations affectées à la petite pêche côtière et les bateaux de servitude. C'est là un chiffre appréciable et, si l'on considère que les foyers marocains sont bien souvent peuplés d'une demi-douzaine d'enfants, on ne doit pas sous estimer l'intérêt que présente, sur le plan social, la main-d'œuvre maritime de cette zone. D'autant que, dans certaines villes côtières, comme Safi et Agadir, la fraction maritime de la population locale atteint le cinquième de celle-ci.

Après ces données numériques, on aimerait

EFFECTIF DES MARINS EMBARQUÉS SOUS PAVILLON CHERIFIEN



pouvoir dépeindre les traits particuliers et définir le caractère propre de cette collectivité. Ce faisant, nous risquerions fort de nous écarter de la réalité, car, à vrai dire, il n'existe pas, dans ce pays, un noyau de population spécifiquement maritime comme il en est — ou comme il en fut — dans certaines contrées du continent européen.

Le Marocain, a-t-on dit, n'a pas la vocation du métier de marin. L'histoire, même contemporaine, de l'Empire chérifien donne raison à cette affirmation. La configuration de l'aspect de la côte marocaine en fournissent une explication facile.

Un rivage fréquemment noyé dans la brume, presque totalement dépourvu d'abris naturels, exposé aux coups de vent d'ouest, battu par une mer houleuse et souvent déferlante, un tel tableau ne pouvait qu'aviver les craintes superstitieuses des riverains à l'égard des mauvais génies qui peuplent l'Océan. La légende a transmis, sur ce sujet, de curieuses croyances dans lesquelles la mer est considérée comme un être malfaisant et maudit ; les hommes qui s'aventuraient sur ses flots ne pouvaient se réclamer de la protection divine.

Si les pêcheurs berbères du littoral sud ne partageaient pas absolument, en cette matière, les sentiments de leurs coréligionnaires arabes, leur témérité ne les entraînait jamais jusqu'à perdre la terre de vue et leur science nautique se bornait au maniement de l'aviron.

C'est donc sans atavisme et sans aucune préparation préalable qu'au fur et à mesure du développement des activités maritimes, des éléments de la population côtière sont venus s'embarquer sur les navires de commerce, les engins portuaires ou les bateaux de pêche, comme d'autres devenaient manœuvres ou ouvriers. Bien plus, et encore actuellement, certains pêcheurs côtiers rejoignent régulièrement leur bled pendant la mauvaise saison pour y travailler la terre ou garder les troupeaux.

Qu'on n'incrimine pas, dans ces conditions, leur faible capacité professionnelle ou les lacunes de leur tempérament. Nombre d'entre eux, à bord des bateaux sardiniers, n'ont encore participé qu'à une ou deux campagnes de pêche. Pendant ces premiers embarquements, ils ont pu commencer à « s'amariner », et à se familiariser avec les manœuvres du filet, mais on n'acquiert pas si rapidement l'expérience et l'habileté d'un véritable pêcheur de métier, encore moins les qualités morales, tels l'esprit d'équipe, la conscience professionnelle, le sens de la discipline, souvent peu développés chez les nouvelles recrues.

Tout cela est affaire de temps et aussi d'éducation.

Le Maroc, se plait-on à déclarer, est le pays des contrastes. C'est tout aussi vrai dans notre domaine que dans bien d'autres, qui retiennent davantage l'attention des observateurs. Le vieux cargo à vapeur du début de ce siècle ne figure-t-il pas encore dans le répertoire de la flotte chérifienne à côté du « motor ship » moderne de 15 nœuds à ventilation électrique ? La barque de pêche à rames ne s'amarre-t-elle pas en couple du chalutier pourvu d'une installation de « quick freezing », ou du sardinier équipé d'un sondeur ultra-sons ? Le four en pierres disjointes pour le fumage du poisson n'a-t-il pas survécu, sur la côte du Souss, à la naissance de puissantes usines de conserves dotées d'un appareillage perfectionné ? Tout comme la poussée d'urbanisme n'a pas encore fait disparaître les *noualas* à l'entour des cités modernes, non plus que le tracteur américain n'a encore pas supprimé l'image rustique du chameau et de l'âne attelés ensemble à la charrue en bois.

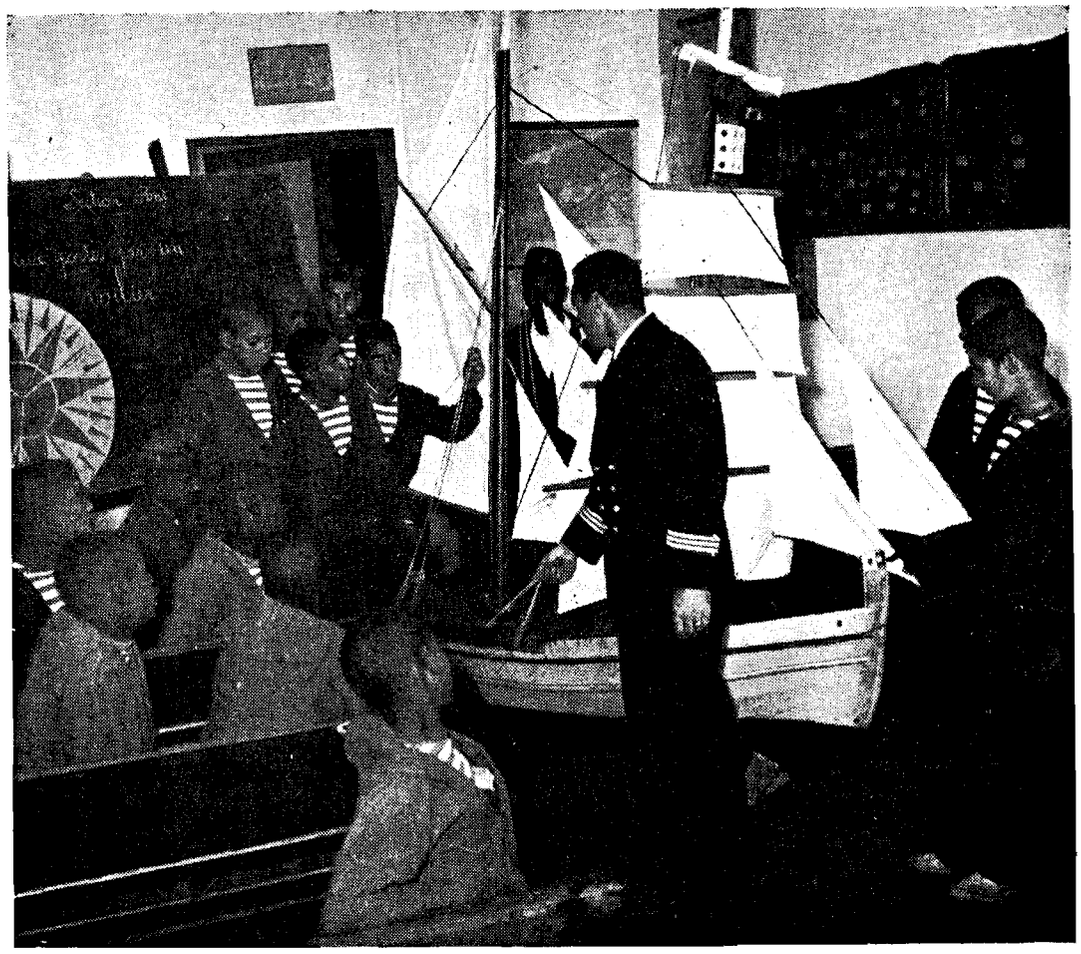
Le progrès technique s'est installé brusquement dans ce pays. Sa marche a devancé l'évolution — et dépassé peut être la compréhension — du fond de la population locale.

Cette observation n'a pas échappé au Gouvernement qui porte le plus grand intérêt au problème de la *formation professionnelle* des jeunes Marocains.

Dans le secteur qui nous occupe, la question de l'apprentissage maritime retient toute l'attention de l'administration. Ses premières initiatives, dans ce domaine, sont déjà anciennes puisque, dès 1923, une « école nautique élémentaire » fut ouverte à Mogador ; mais cet essai, sans doute un peu prématuré, comme ceux tentés quelques années plus tard à Fédala et Safi, ne donna pas des résultats tangibles.

Il en fut autrement de la création de l'école professionnelle maritime musulmane de Casablanca qui compte, présentement, vingt années de fonctionnement. Avec des moyens limités, cette école a permis d'inculquer à de jeunes élèves musulmans, en même temps qu'un rudiment d'instruction générale, les notions pratiques les plus courantes du métier de marin. Une section a été créé à l'intention des apprentis mécaniciens. L'effectif des élèves, réparti en classes préparatoires et professionnelles, a largement doublé depuis 1939 pour atteindre, en 1950, le chiffre de 140. Chaque année, une quinzaine d'apprentis se voient délivrer un certificat d'aptitude professionnelle qui facilite leur embarquement sur des navires de commerce ou les bateaux de pêche. L'instruction des élèves est assurée à la fois par des maîtres, détachés de l'instruction publique, et des instructeurs et moniteurs techniques, relevant du service de la marine marchande. C'est ce service qui administre, gère et contrôle les écoles d'apprentissage maritime.

Sur son initiative, deux autres écoles de cette sorte, fréquentées par une cinquantaine d'élèves chacune, ont été ouvertes à Safi et Agadir, principaux centres de pêche industrielle du Protectorat.



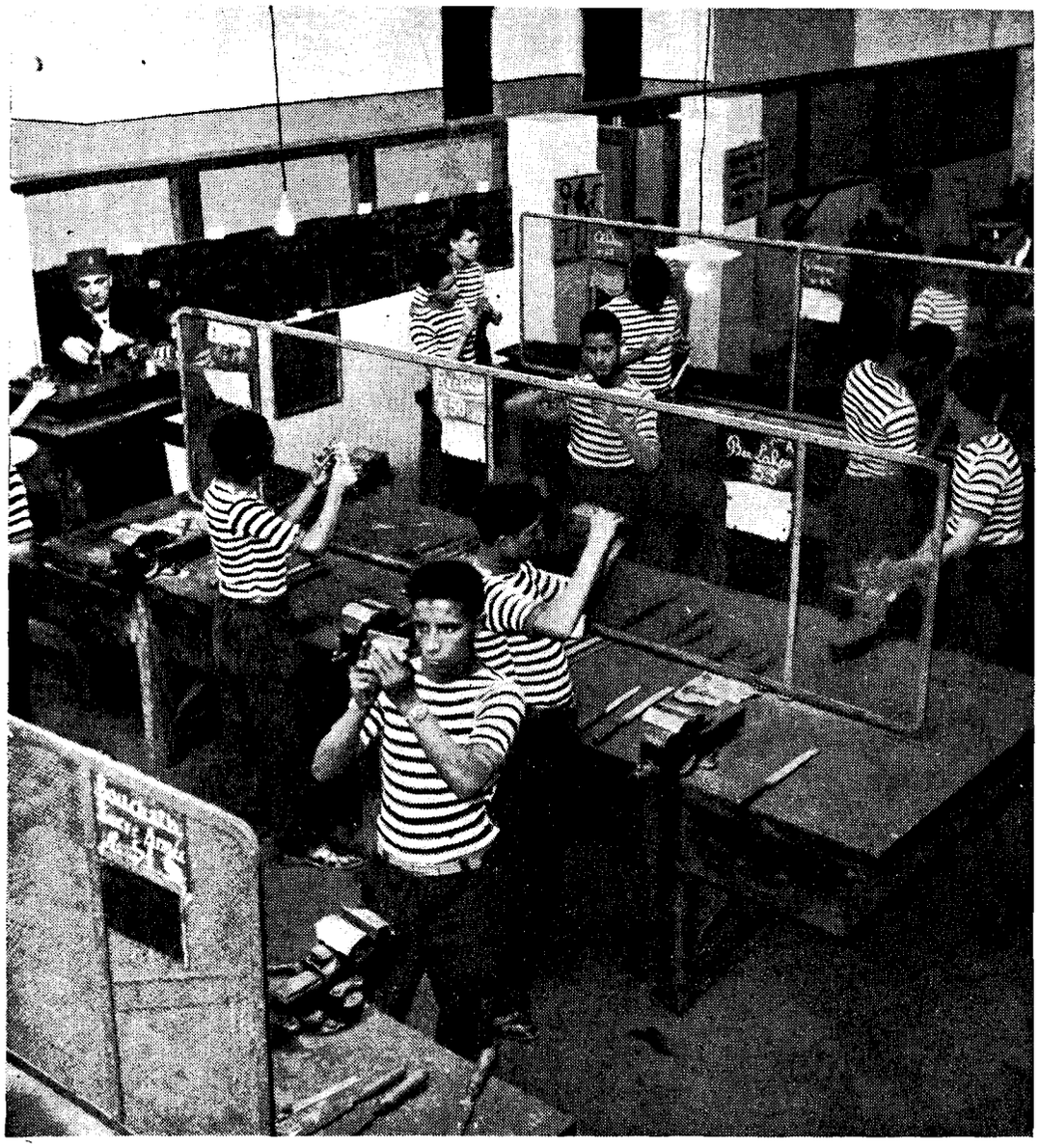
Cours théorique de manœuvre à l'école musulmane d'apprentissage maritime de Casablanca

Enfin, il a été institué à Casablanca des cours de perfectionnement à l'intention des candidats au brevet de patron au bornage ainsi qu'aux fonctions de patron et de mécanicien de bateau de pêche.

Pour aussi intéressantes qu'elles apparaissent, ces réalisations ne constituent cependant que la première étape d'un vaste programme dont la direction du commerce et de la marine marchande poursuit méthodiquement l'exécution, et qui comprend, notamment, la construction — en voie d'achèvement — à Agadir, d'une école d'apprentissage devant recevoir 300 élèves ; un projet de création, à Safi, d'un établissement de même importance ; enfin, la mise en chantier, à bref délai, à Casablanca d'un important immeuble qui abritera, à la fois, l'école musulmane d'apprentissage de ce port et la future école technique maritime. Celle-ci s'adressera aux éléments français et marocains, pourvus d'une instruction générale suffisante, désireux d'accéder aux fonctions de capitaine au cabotage, patron au bornage et officier mécanicien.

Le simple énoncé de ce programme suffit, pensons-nous, à démontrer l'importance que revêt, aux yeux de l'administration du Protectorat, la question de l'enseignement maritime. Il n'est d'ailleurs pas exclu de ses intentions d'exiger la possession d'un certificat d'aptitude professionnelle pour tous les jeunes gens embarquant comme mousses ou novices sur les bâtiments d'un certain tonnage ; de même qu'on se propose de réglementer les conditions d'exercice des fonctions de patron et de mécanicien à bord des bateaux de pêche, comme aussi, naturellement, celles d'officier sur les navires de commerce.

Cependant, quel que soit le bénéfice qu'il retirera de son passage dans une école d'apprentissage, le jeune Marocain devra compléter à bord, par la pratique du métier, sa formation maritime. Il dépendra, non seulement de lui-même, mais aussi du soin que ses chefs apporteront à son initiation professionnelle, que cette formation soit aussi rapide et complète que possible. Mentionnons, à ce sujet, l'heureuse initiative prise par la marine militaire qui, chaque année, reçoit à bord des escorteurs



Travaux d'ajustage des apprentis mécaniciens
à l'école musulmane d'apprentissage maritime de Casablanca

(Cliché Verdy)

stationnés à Casablanca, pour y accomplir un stage volontaire de quelques mois, un groupe de novices issus de l'école d'apprentissage de Casablanca.

Situant sur un plan plus général la mission éducatrice qui incombe à ceux que leurs attributions mettent en contact avec cette jeune collectivité d'une dizaine de milliers de marins et de pêcheurs marocains, nous évoquerons au passage le rôle de tuteur et de guide qui incombe à cet égard, sur le littoral, aux fonctionnaires de la marine marchande. C'est là incontestablement la partie de leur tâche la plus délicate. Investi d'une mission aussi élevée, on souhaiterait que ce personnel fut plus largement étoffé, pourvu de moyens matériels plus étendus et doté d'un statut, tel, par exemple, celui des cadres de l'administration des eaux et forêts, assumant l'homogénéité de son recrutement et garantissant son autorité morale.

*
**

Comme nous l'avions annoncé au début de cet exposé, nous nous sommes efforcé de pré-

senter les activités locales relevant de notre compétence sous leur double aspect économique et social, en nous attachant à mettre en relief les efforts accomplis et les résultats obtenus dans ce domaine plus particulièrement pendant les cinq dernières années écoulées.

Nous serions suffisamment récompensé de ce modeste travail s'il devait contribuer à rallier l'opinion du lecteur à notre conclusion que le « Maroc maritime », simple image — il y a moins de quarante ans — d'une entité géographique, est aussi l'expression d'une belle réalisation humaine, vivante et prospère, qui mérite de figurer en bonne place parmi les réussites de l'œuvre française dans ce Pays.

Casablanca, le 15 septembre 1951.

I.-M. GORRY.

Administrateur en chef
de l'inscription maritime.

Chef du service de la marine marchande
et des pêches maritimes du Maroc.

