

# **UNCTAD Ad Hoc Expert Meeting**

(Under the framework of the IAME Conference 2018)

11 September 2018, Mombasa, Kenya

## **“Maritime Transport In Africa: Challenges, Opportunities, and an Agenda for Future Research”**

**Comme les étoiles dans la nuit  
NAVIRES DU MAROC  
De la naissance à 2040**

**By**

**Professeur Najib Cherfaoui  
Ingénieur des Ponts et Chaussées**

**September 2018, Casablanca**

This expert paper is reproduced by the UNCTAD secretariat in the form and language in which it has been received. The views expressed are those of the author and do not necessarily reflect the views of the UNCTAD.

Najib Cherfaoui  
*Ingénieur des Ponts et  
Chaussées*

*COMME LES ÉTOILES DANS LA NUIT*

# **NAVIRES DU MAROC**

*DE LA NAISSANCE À 2040*



*Sciences de l'ingénieur*

## DES MÊMES AUTEURS

*Aux éditions Sciences de l'ingénieur*

- VEILLE PORTUAIRE ET MARITIME ; février 2001.
- VAGUES DANS L'OCÉAN, *un nouveau regard sur les digues portuaires* ; juillet 2002.
- SYSTÈMES PORTUAIRES, *un tour du monde* ; mars 2003.
- FULGURANCES, *ports du Maroc, des origines à 2020* ; juin 2005.
- RÉSILIENCES, *système portuaire du Maroc* ; mai 2009.

© *Sciences de l'Ingénieur*, Casablanca, septembre 2018.

Tous droits de traduction, d'adaptation et de reproduction par tous procédés réservés pour tous pays, sans autorisation des auteurs.

### *À tous les Travailleurs de la mer*

*Les marins du Maroc travaillent dans des conditions extrêmement difficiles : beaucoup ont péri dans de violentes tempêtes. Aucune reconnaissance n'a jamais été formulée à leur égard. C'est la plus terrible des ingratitude en égard à leurs sacrifices pour affronter les dangers des océans. Leur mérite est victime de l'ignorance et de l'oubli ; j'ai tenté de réparer cette injustice et, aussi de mieux faire connaître le courage de nos gens de mer, un courage qui remonte loin dans le temps.*

*Par ailleurs, tout au long de cet ouvrage, je me suis appliqué à respecter la sensibilité de chaque navire. C'est un être vivant qui agit comme une éponge : il fixe l'empreinte des tempêtes, il façonne le paysage portuaire et mémorise la condition humaine en mer, notamment les grands moments de solitude.*

*Au niveau social, le navire incarne à la fois la mobilité et l'isolement. Il concentre ainsi, par la force des choses, un faisceau d'événements, parfois tragiques : ultime recours des migrants ; il sert de refuge aux sinistrés et cristallise une multitude de rêves.*

*Enfin, vecteur universel, le navire se situe au cœur de la genèse des civilisations ; genèse fondamentalement nomade, comme l'illustre la fameuse « Arche de Noé ».*

## *Avant propos*

*Je remercie Monsieur Yvon Perchoc, Hydrographe et Officier de port à Fort-de-France (Martinique) : sans son aide, je n'aurais jamais pu reconstituer la flotte marchande du Maroc.*

*J'ai ouvert ce vaste chantier au mois de septembre 2014.*

*Comme les étoiles dans la nuit, j'ai pu discerner, identifier et lire dans le ciel complexe de l'Histoire, les caractères et le destin de chacun des navires de commerce motorisés du Maroc, depuis les origines (1886) jusqu'à aujourd'hui (2018), soit au total 289 unités.*

*Ensuite, au mois de juillet 2015, huit étudiants de l'École Hassania des Travaux Publics (EHTP) réussissent le tour de force majeur de traiter l'ensemble de ces navires en un seul weekend : ils ont mis en évidence la loi de comportement de notre flotte ainsi que le profil de sa ligne de vie, c'est-à-dire son empreinte digitale.*

*Pour se faire une idée de la hauteur, de la valeur et de la profondeur de cette performance, il faut savoir que le pays est en attente de ce livrable depuis 1960. Autrement dit, toute une série d'Administrations s'est révélée incapable d'accomplir, en un demi-siècle, ce travail réalisé en trois jours par une poignée de lauréats de l'EHTP.*

*Ma reconnaissance et la dette du Maroc Maritime, vis à vis de ces élèves ingénieurs, sont donc inestimables.*

*Que chacun d'eux trouve ici le témoignage et l'expression de notre profonde gratitude.*

**FAIT À CASABLANCA, LE 28 AOÛT 2018**

## *Introduction*

*La Marine Marchande du Maroc a perdu la quasi-totalité de ses navires en 2018.*

*Devant l'étendue du désastre, l'urgence est triple : identifier les fautes, modifier le comportement et rattraper le retard. Cela exige de prendre la peine de penser l'avenir, de savoir d'où il vient pour pouvoir l'améliorer. C'est concevable, car l'Histoire obéit à des lois : leur lecture permet de prédire la forme future, de cadrer les enjeux, d'anticiper les tendances et d'indiquer les pistes à suivre.*

*J'ai donc reconstitué la flotte de commerce à hélice : navire par navire, je retrouve la photo, la date d'entrée sous pavillon, la date de sortie, qu'est ce qu'il faisait avant, qu'est qu'il a fait après, et surtout comment chacun d'eux a fini sa carrière.*

*Depuis la naissance, c'est-à-dire de 1886 à 2018, le système maritime du pays traverse trois cycles. Chaque cycle se compose de trois phases : ascension, grandeur, décadence.*

*Chaque déclin fait apparaître une remarquable capacité à se réparer. Après chaque épreuve, le système retrouve ce qui a été écrasé, cherche comment ça été écrasé, reconstruit là dessus, et remonte à la surface : la renaissance est un caractère permanent.*

*Entre le choc et le rétablissement, il y a en moyenne une durée de quinze ans : c'est l'invariant de notre système maritime. Un intervalle de trente ans sépare deux âges d'or successifs.*

*En conséquence, suite au traumatisme de 2006, dont le creux se situe en 2018, la prochaine émergence ne devrait pas intervenir avant au moins 2040. Cependant, il existe l'alternative de la ramener à l'horizon 2025.*

## NAVIRES DU MAROC, de 1886 à 2018

### *Promesses d’Avenir*

#### **A. En une phrase**

En 2018, l’effondrement de la Marine Marchande plonge les gens de mer du Maroc dans un drame à la fois professionnel, matériel et familial : c’est la conséquence naturelle de l’ignorance des choses de la mer, d’abord de la part du système bancaire et ensuite de la part de ceux qui ont décidé la privatisation de notre flotte commerciale de sécurité dont l’origine remonte à l’armement étatique « Union d’Entreprises Marocaines » créé en 1918.

#### **B. En quelques mots**

En 2018, la flotte de commerce chute au niveau le plus bas jamais atteint depuis 1960 ; soit dix sept navires jaugeant 149 685 tonneaux ; ce qui rapporté à la population du pays nous ramène effectivement un demi siècle en arrière<sup>1</sup>. Il en résulte pour l’État, une sévère hémorragie en devises fortes : deux milliards de dollars par année, y compris les surestaries (600 millions de dollars), relatives à la facture du transport maritime des marchandises importées et exportées.<sup>2</sup>

Pourquoi en est-on arrivé là ?

---

<sup>1</sup> Soit 4 tonneaux pour 1 000 habitants en 2018 contre 18 tonneaux pour 1 000 habitants en 1978. La population est de 19 (resp. 36) millions d’habitants en 1978 (resp. 2018). En 1900, il y a trois navires jaugeant au total 3 259 tx, soit 1,12 tonneau pour 1 000 habitants. En 1983, ce ratio atteint le maximum absolu, soit 18,33 tonneaux pour 1 000 habitants ; (un tonneau vaut 2,83168 m<sup>3</sup>).

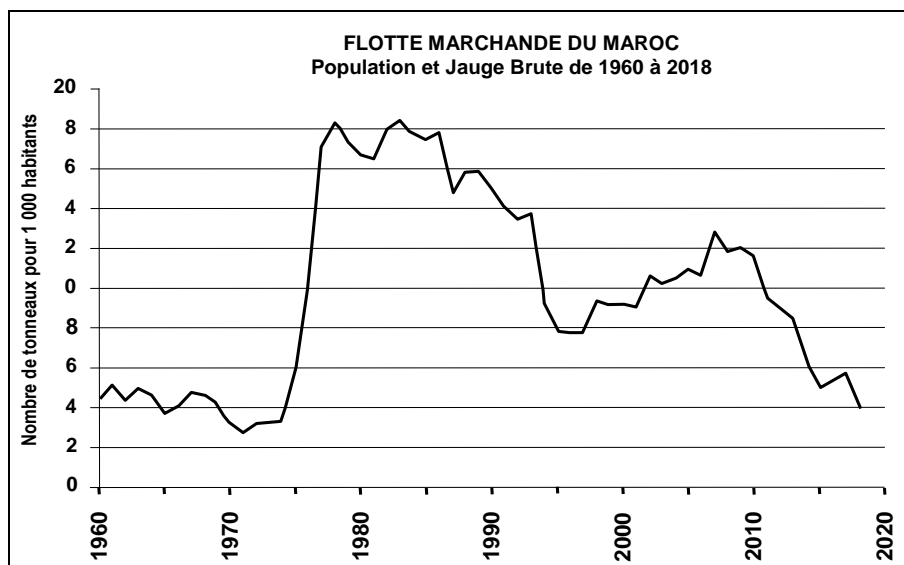
<sup>2</sup> Balance des paiements ; Rubrique transports maritimes, Office des Changes ; Royaume du Maroc ; 2017. Plus précisément, les sorties directes de devises totalisent 2,47 milliards de dollars. Les affectations en monnaie locale enregistrent 10 milliards de dirhams ; mais, il ne faut pas se laisser abuser, car ce montant est à son tour recyclé à l’international en tant que royalties, dividendes et autres titres de participations. Au final, on retient le chiffre de deux milliards de dollars en devises. Cependant, s’ils avaient évité les erreurs de la stratégie maritime de 2006, alors l’État aurait épargné sur le fret purement maritime au moins 800 millions de dollars par an. De même, s’ils avaient évité les erreurs de la réforme portuaire, alors l’État aurait épargné sur le segment portuaire au moins 300 millions de dollars par an ; soit en définitive, près de 1 milliard de dollars par an.

Je l'ai dit en une phrase.

Mais je vais, quand même, prendre le temps d'expliquer le comment et surtout de prévoir où nous mène ce désastre. On pourra ainsi réparer l'avenir.

Pour cela, il faut reconstituer le contexte, démystifier le raisonnement qui suscite la panique des banques et donner une lecture neuve de cette crise.

Mais, comme rien ne se comprend clairement qui ne puisse être énoncé brièvement, voici la synthèse de mon analyse, en quelques lignes, puis en quelques pages.



**figure II-1 :** De 1960 à 2018, courbe représentative du nombre de tonneaux en jauge brute pour 1 000 habitants. Soit 4 en 2018 contre 18 tonneaux pour 1 000 habitants en 1978. En 1983, ce ratio atteint le maximum absolu, soit 18,33 tonneaux pour 1 000 habitants ; (un tonneau vaut 2,83 m<sup>3</sup>).

Année	1886	1900	1912	1921	1926	1931	1936	1947	1952	1960
Population	2 700 000	2 900 000	3 100 000	3 372 000	4 682 000	5 068 000	5 881 000	7 000 089	7 675 000	11 626 000
Nombre de navires	1	3	0	13	10	14	5	15	34	23
Jauge brute globale (tx)	1 579	3 259	0	11 789	8 044	9 551	2 095	15 241	42 396	54 772
Jauge (tx)/1 000 habitants	0,56	1,12	0,00	3,45	1,71	1,86	0,35	2,17	5,52	4,71

**figure II-2 :** Le ratio jauge brute (tx) pour 1 000 habitants se révèle un excellent indicateur de l'intégration de l'industrie maritime dans le pays. Au cours du XX<sup>ème</sup> siècle, il est maximum en 1921 (resp. 1952). Il passe par un minimum en 1912 (resp. 1936). Il y a donc deux avancées (resp. deux replis) maritimes. Les chiffres « population de 1921 à 1952 » sont fournis par Albert Ayache [*Le Maroc, 1956, Éditions Sociales, Paris*].



### C. En quelques lignes

Comment en est-on arrivé là ?

En premier lieu, il y a l'incapacité des mécanismes financiers à fournir un soutien durable au secteur des transports par voie de mer. Ainsi, en échange de l'octroi des crédits nécessaires à l'achat des navires, les banques prennent en otage le patrimoine maritime, soit l'équivalent de 1 milliard de dollars, y compris le service des emprunts.

Cependant, pour faire face aux coûts croissants du soutage, les opérateurs formulent leurs besoins en liquidités et demandent une rallonge de 40 millions de dollars.

Effrayées par la dépression boursière de 2007, les banques refusent. Elles choisissent de ne courir aucun risque. Autrement dit, elles reportent le poids de la dette sur les marins et les propriétaires des navires.

Le Ministère de tutelle, sensé jouer la fonction de régulateur, préfère s'en tenir au rôle de spectateur passif et se réfugie derrière les études de façade, qualifiées de stratégiques : il aurait pu intervenir pour la réduction réelle de la dette car il en a les moyens et les instruments.

Par ailleurs, cette même année, les principaux actionnaires étatiques tranchent pour la liquidation de l'armement national Comanav<sup>3</sup>, opérateur historique dont les origines remontent pourtant à 1918, bien connu à l'époque sous l'appellation « Union d'Entreprises Marocaines ».

Au final, en 2018, la flotte de commerce maritime meurt dans l'indifférence générale, entraînant l'ensemble des marins du Maroc et leurs familles dans une profonde tragédie humaine.

Mais, il y a un espoir.

En interrogeant l'Histoire de chacun de nos navires à moteur, nous découvrons des événements de mer à la fois fascinants et mouvementés. Mais il y a plus important : ce passé nous révèle les invariants de la flotte dans le temps.

Ainsi, en 133 années, de 1886 à 2018, le système maritime du pays traverse trois cycles [voir figures 9, 10 & 11]. Chaque cycle se compose de trois phases : *ascension, grandeur, décadence*.

---

<sup>3</sup> Au préalable, en 2003, ils ont incorporé la Limadet à la Comanav.

Chaque déclin fait apparaître une remarquable capacité à se réparer. Après chaque épreuve, le système retrouve ce qui a été écrasé, cherche comment ça été écrasé, reconstruit là dessus, et remonte à la surface : la renaissance est un caractère permanent.

Entre le choc et le rétablissement, il y a en moyenne une durée de quinze ans : c'est l'invariant de notre système maritime. Un intervalle de trente ans sépare deux âges d'or successifs.

En conséquence, suite au traumatisme de 2006, dont le creux se situe en 2018, la prochaine émergence ne devrait pas intervenir avant au moins 2040. Cependant, il existe l'alternative de la ramener à l'horizon 2025.

#### **D. En quelques pages**

### **Cycle I : (1886-1935)**

La première crise est politique. Elle est engendrée en 1905 par l'atmosphère tendue des relations internationales. Au cours de cette époque de troubles, le dernier des quatre navires<sup>4</sup> que possède le Maroc est vendu en 1910.

Deux ans plus tard le protectorat est établi. À compter de cette date, l'État s'inscrit dans une logique de normalisation du commerce maritime. Pour cela, il commence par structurer les relations entre armateurs et chargeurs : c'est le Dahir du 12 août 1913, [B.O. N° 46 du 12 septembre 1913]. Puis il institue l'embryon de l'Administration de la Marine Marchande, aussitôt rattaché à l'ordre militaire. L'initiative est handicapée par le déclenchement du premier conflit mondial (1914).

En 1913, le pavillon enregistre pour la première fois un navire cargo neuf : c'est le vapeur TAROUDANT.<sup>5</sup>

Malgré ces circonstances difficiles, le pays se fixe comme priorité la sécurité des approvisionnements en produits de base. Aussi, il se dote d'un cadre spécialement dédié à la navigation : c'est le Dahir du 7 mars 1917 [B.O. N° 230 du 19 mars 1917]. On adosse à ce référentiel des avantages fiscaux : il n'y a ni taxe proportionnelle, ni surtaxe progressive. L'impôt sur

---

<sup>4</sup> Ce sont les navires à vapeur : ALHASSANEE (1886-1903), AL BACHIR (1892-1902), ES SID ET-TURKI (1894-1907), EI SAIDI (1907-1910).

<sup>5</sup> Le navire TAROUDANT est acheté en 1913 par le « Contrôle de la Dette Marocaine » et immatriculé à Tanger. Cet organisme a pour mission de percevoir les taxes douanières destinées au remboursement de l'emprunt accordé au Maroc en 1908 par la Banque de Paris et des Pays-Bas. L'acquisition de cette unité est motivée par le besoin de disposer d'un utilitaire de transport assez rapide pour contribuer également à la répression de la contrebande.

les bénéfiques est de 15% contre 34% à l'étranger ; et de même pour les charges salariales.

Puis, en 1918, l'État crée la compagnie « Union d'Entreprises Marocaines » spécialisée dans le cabotage, domiciliée au sein du service maritime et financée par le fameux banquier Rothschild.<sup>6</sup> Au cours de son existence [1918-1946], l'Union d'Entreprises Marocaines arme un total de 17 navires.



**figure II-3 :** Le TADLA, de l'armement P. Antoni ; en flotte de 1922 à 1925 ; voilier muni d'une machine à vapeur, puis au Diesel ; 240 tx de jauge brute et long de 38 m. En flotte de 1922 à 1925, il témoigne de la fin de l'usage de la force du vent et annonce l'ère de la propulsion par hélice. Il est construit en 1920 en Hollande et démolé en 1981 en Finlande ; (photo : Jaap de Roode).

À la fin de la guerre, on promulgue le code global du 31 mars 1919 [B.O. N° 344 du 20 mai 1919] qui complète et actualise ceux de 1913 et de 1917. Il contient toutes les dispositions spécifiques à la bonne marche du commerce maritime. Le 28 mars 1919, on confie à la société Castanié l'exploitation des navires de l'Union d'Entreprises Marocaines, [B.O. N° 412 du 14 septembre 1920].

Ainsi de 1918 à 1946, l'Union d'Entreprises Marocaines procède à l'acquisition de 17 navires dédiés au cabotage : CHELLAH [1918], KOUTOUBIA [1918], MOGADOR [1919], CAP BOJADOR [1920], CAP

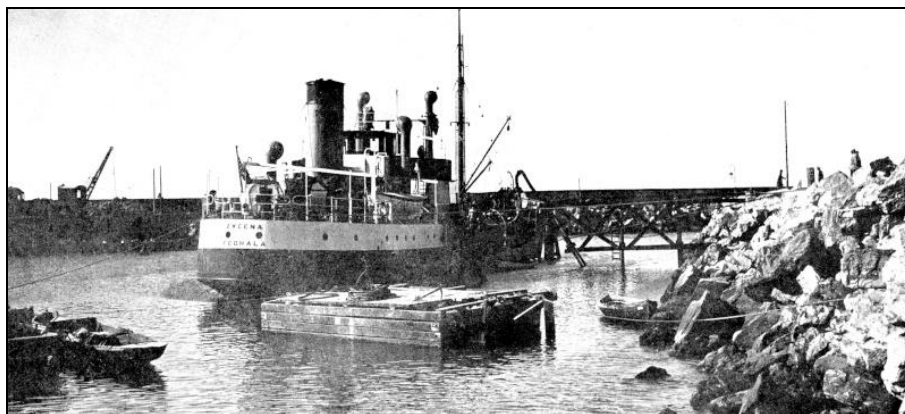
---

<sup>6</sup> La Banque Rothschild, via sa filiale Schneider, accorde en 1915 les prêts pour la construction des ports du Maroc ; elle crée en 1915 la « Manutention Marocaine » ancêtre de l'actuelle « Marsa Maroc » ; elle finance à partir de 1920 l'achat des paquebots de la « Compagnie Générale Transatlantique » pour le transport, entre autres, des passagers sur la relation France-Maroc.

NEGRE [1920], CAP TARIFA [1920], SIRÈNE [1920], CAP BLANC [1921], CAID HASSAN [1929], CAID AZIZ [1929], CAID MIMA [1929], FRANCE [1929], PORT DE DIEPPE [1929], CAID FASI [1930], CAID KEBIR 1 [1930], CAID KEBIR 2 [1938], CAID ALLAL [1946].



**figure II-4 :** Le CAP NEGRE, de l'armement « Union d'Entreprises Marocaines », en flotte de 1920 à 1927 ; construit en 1913 ; 663 tx de jauge brute, longueur 53 m ; c'est le navire qui a la plus longue vie après avoir quitté le pavillon, soit 80 ans ; ici sous le nom SEZEN, beaché pour démolition à Aliaga (Turquie) le 20 mars 2007 ; il a donc vécu 94 ans ; (photo : Yvon Perchoc).



**figure II-5 :** Bateau citerne FEDHALA, de l'armement Compagnie Marocaine de Transports Maritimes, en opération de déchargement (1926) au port de Fédala (Mohammedia), construit aux Chantiers Navals Français (Blainville) ; en flotte de 1926 à 1929 ; c'est la première fois au Maroc qu'un tanker est acheté neuf ; longueur 49 m, jauge brute 522 tx ; moteur 600 cv ; (photo : Helderline Shell Tanker).

On parvient à armer, en 1920, douze navires (11 140 tx). En 1922, on note l'immatriculation de la goélette TADLA, à voiles et à moteur.

Par ailleurs, le cargo CAP NEGRE construit en 1913, passe en flotte de 1920 à 1927, et aura la plus longue vie après avoir quitté le pavillon, soit 80 ans [fig. 2].<sup>7</sup>

En 1926, le pavillon enregistre pour la première fois un navire citerne neuf : c'est le tanker FEDHALA [fig. 3].<sup>8</sup>

Malgré le séisme économique mondial de 1929, ayant pour épïcêtre « Wall Street », le volume global demeure à un niveau honorable au cours de la décennie suivante. Il est à signaler, au cours de l'année 1932, l'immatriculation du MAARIF ; construit en 1884, il bat le record absolu d'être le navire le plus âgé à entrer en flotte, soit 48 ans. Ce cargo à vapeur, en flotte de 1932 à 1934, est lancé au mois de mai 1884 et démolé en 1936.

*À l'issue de cette ascension, on retiendra que l'État encadre par la fiscalité, les banques assurent le financement et le secteur privé exploite la flotte.*

Toutefois, en 1933, on commet l'erreur de restreindre les conditions d'accès à la nationalité. Dorénavant, on impose une navigation intéressant d'une façon directe et principale le trafic du pays [B.O. N° 1076 du 9 juin 1933]. La flotte chute brutalement pour ne compter que cinq navires en 1936, totalisant une jauge brute de 2 095 tonneaux.

## **Cycle II : (1935-1970)**

En 1936, l'État n'a pas le temps de réagir. La situation internationale devient complexe et tendue. Elle se transforme en conflit généralisé ; ce qui contrarie les initiatives. En particulier, la banque Rothschild met en veille les activités de l'Union d'Entreprises Marocaines. Le débarquement américain de 1942 implique directement le Maroc dans les hostilités.<sup>9</sup>

<sup>7</sup> Le cargo CAP NEGRE est démolé à Aliaga (Turquie) le 20 mars 2007, il a donc vécu 94 ans. C'est le navire, passé sous flotte marocaine, qui a eu la vie la plus longue.

<sup>8</sup> Le 11 novembre 1929, le FEDHALA fait naufrage à l'embouchure de l'Oued Sebou ; il transporte une cargaison de pétrole raffiné en provenance du port de Fédala à destination du port de-Kenitra situé sur la rive gauche à 30 km en amont de l'estuaire.

<sup>9</sup> L'Opération Torch (Flambeau) désigne le débarquement amphibie allié du 8 novembre 1942 au Maroc et en Algérie. Déclenché par surprise, le débarquement a lieu le 8 novembre 1942 et 100 000 hommes dirigés par le général Eisenhower débarquent à Casablanca et Alger. À Casablanca, une grande bataille navale, fera rage durant trois jours, le port, fortement bombardé, est encombré par 23 navires coulés ou endommagés. Au port de Kenitra (Port Lyautey), sur l'Oued Sebou, on saborde trois bateaux : Batavia (968 tx), Saint Emile (1 823 tx) et Saint Hugues (1 269 tx).

Les trafics des ports de Casablanca et Kenitra sont sérieusement affectés et les échanges tournent au ralenti.

Mais, dès la fin de la guerre (1945), le Maroc attire de nombreux capitaux destinés aux secteurs industriels et agricoles. La Marine Marchande bénéficie de cette source d'argent frais.

De plus, les Américains proposent à des prix avantageux douze bateaux citernes auxiliaires de l'US Navy, ravitailleurs en essence et en eau [fig. 5].<sup>10</sup> Ils sont reconvertis pour le cabotage des hydrocarbures, des vins et des produits chimiques.

Le nombre de navires repart à la hausse, aidé en cela par Rothschild qui lance en 1946, via sa filiale Saga (Société Anonyme de Gérance et d'Armement), la Compagnie Franco-Chérifienne de Navigation qui n'est qu'une version rafraîchie de la fameuse « Union d'Entreprises Marocaines », requalifiée pour le long cours et le cabotage. Elle arme au total 5 navires.

Le nord du Maroc contribue par trois navires emblématiques immatriculés au port de Rio Martin (Martil) : MARNA [fig. 6], MARIA AUGUSTA et CALIFA.<sup>11</sup>

En 1955, le pavillon traverse un âge d'or avec une jauge brute de 54 551 tonneaux (36 navires).

*À l'issue de cette période faste, on retrouve la permanence du facteur clé : l'État encadre, la banque finance et le secteur privé fait tourner la flotte.*

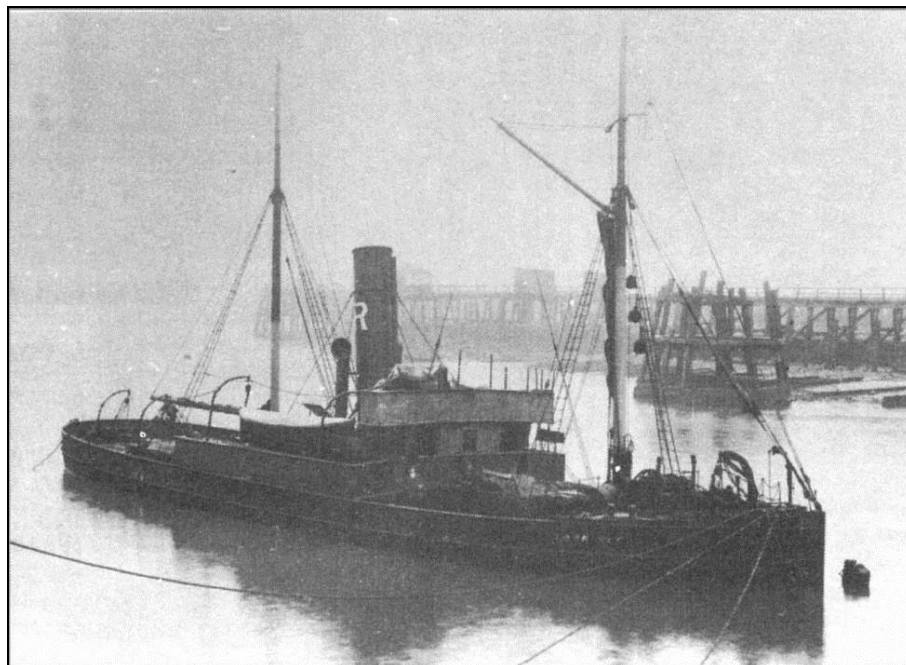
En 1956, le Maroc accède à l'indépendance. La rupture avec l'ancien mode de gouvernance provoque une phase de flottement. Plusieurs armateurs étrangers basculent vers le marché de l'Afrique de l'Ouest. Même la banque

---

<sup>10</sup> Ce sont les douze tankers : MARHABA (Y47) [1944-1947], ASTREE (Y24) [1947-1959], EL AFRIT (Y74) [1947-1959], MERIEM (Y107) [1947-1959], TAMELELT (Y40) [1947-1957], CIRCE (Y25) [1948-1965], PRHYNE (Y22) [1948-1951], TAROUDANT (Y39) [1948-1953], STILBE (Y27) [1949-1960], CARMEN (Y23) [1951-1955], TINA (Y82) [1951-1957], TERESA (Y68) [1953-1957]. Ils font partie des 112 caboteurs, connus sous le nom des bateaux Y, construits pour l'armée américaine par huit chantiers navals, notamment Odenbach SB, à Rochester NY. Tous sont d'acier et étaient soit 49 ou 55 mètres de longueur. Après la guerre, un grand nombre est transféré aux propriétaires d'outre-mer ; mais beaucoup sont devenus barges de soutage, à la fois aux États-Unis et à l'étranger.

<sup>11</sup> Le tanker MARNA [1950-1959], registre de navigation, N°4 (26 janvier 1951), comporte la concession de navigation marchande au navire pétrolier MARNA, par le Dahir du 13 Rabiaa 1370 promulgué par Son Altesse Impériale Moulay El Hassan Ben El Mehdi, Khalifa du Sultan Mohamed V. Le Dahir accorde à l'armateur « Compañía Marroquí de Navegación » (Compagnie Marocaine de Navigation) domicilié à Tétouan, le droit de naviguer et de faire le commerce dans toutes les mers et tous les ports du globe avec le bateau pétrolier de sa propriété inscrit au quartier maritime du port de Rio Martin (Martil). De même pour le cargo MARIA AUGUSTA [1954-1960], 540 tx de jauge brute et 54 m de long. De même aussi pour le CALIFA [1955-1958], 1 023 tx de jauge brute et 72 m de long.

Rothschild s'efface progressivement<sup>12</sup> : en 1958, la flotte décroît à 22 unités (20 520 tx).



**figure II-6 :** Le cargo à vapeur MAARIF, de l'armement Scotto, Ambrosino, Pugliese, Fils & Cie, en flotte de 1932 à 1934 ; construit en 1884 ; 608 tx de jauge brute ; 52 m de longueur ; il bat le record absolu d'être le navire le plus âgé à entrer en flotte, soit 48 ans ; il est démoli à Oran en 1936 ; (photo : Carl Racey).

C'est le début de la récession. Pour en limiter les effets, on promulgue le code des investissements du 30 septembre 1958, mais il ne concerne que les chantiers navals. Cependant, le recul persiste avec la nationalisation de la « Compagnie Franco-Chérifienne de Navigation » qui devient la Compagnie Marocaine de Navigation (Comanav). Pour tenter de dynamiser les trafics, celle-ci arme en pleine propriété cinq nouveaux navires et fait massivement appel aux emprunts à court et moyen terme. Le capital est multiplié par quinze. Ce sont les navires : ATLAS [1960-1978], MAURITANIE [1960-1970], CHAOUEN [1961-1970], KETAMA [1961-1979], TOUBKAL [1961-1978] ; soit une jauge brute totale de 32 634 tonneaux.

De 1959 à 2018, la Comanav opère un global cumulé de 50 navires.

<sup>12</sup> La part de Rothschild est de 100% en 1918, 47% en 1946, 10% en 1965 et 0% en 1973.



**figure II-7 :** Le tanker CARMEN (Y23) ; armement Fret Maroc, construit en 1943 pour le ravitaillement des destroyers de l'US Navy ; durée de vie de 72 ans ; c'est le navire qui a vécu le plus longtemps après avoir quitté le Maroc, soit 60 ans ; (photo prise à Rhodes le 4 août 1982 : Göran Olsson).



**figure II-8 :** Le navire citerne MARNA, de l'armement Compañía Marroquí de Navegación, en flotte de 1950 à 1959, inscrit à Rio Martin (Martil) ; sa coque munie de gros caissons stabilisateurs qui l'empêchent d'approcher le quai à moins d'un mètre ; construit en 1911 ; (photo : José Perez Del Rio).



Cet effort demeure insuffisant. Aussi, le gouvernement promulgue des mesures d'aide directe (Lois d'aide aux investissements du 31 décembre 1960)<sup>13</sup> et d'aide indirecte (Dahir du 25 septembre 1962 portant organisation des transports maritimes, [B.O. N° 2609 du 26 octobre 1962]).

En 1963, on enregistre pour une année le dernier navire à vapeur du Maroc : KETTARA VIII [fig. 7].

Mais la contraction persiste et en 1965, il n'y a que 19 navires (52 865 tx).

On décide alors d'infléchir la tendance.

On crée la Compagnie Marocaine Royale de Navigation (CMRN). En 1967, elle prend livraison de six frigorifiques commandés en Espagne. Ce sont les navires : ABDELMOUMEN [1967-1969], EL HASSANI [1967-1969], EL IDRISSE [1967-1969], IBN AICHA [1967-1969], IBN DAOUD [1967 1969], TARIQ [1967-1969]; tous construits à Bilbao (Espagne) par Sociedad Española de Construcción Naval.

Deux ans plus tard, à l'échéance des délais de grâce, la CMRN est dans l'impossibilité de régler les factures présentées par les constructeurs. Les banques refusent d'accorder une rallonge.

En l'absence de couverture financière, les six navires font l'objet d'une saisie conservatoire au port de Rouen (France). L'affaire finit par la faillite de l'entreprise et en 1971, la flotte demeure au plus bas avec 18 navires (42 446 tonneaux de jauge brute globale).

À la fin de ce cycle, on peut dire que le déclin trouve son origine dans le retrait de la banque Rothschild, établissement spécialisé dans les choses de la mer. Ses successeurs se sont révélés incapables d'en comprendre les principes actifs.

Ensuite, l'État n'a pas su travailler en synergie avec la communauté maritime : le code des investissements de 1960 couvre un trop large champ de domaines ; il ne peut pas constituer un socle viable et attractif pour le secteur maritime privé.

Enfin, le Dahir de 1962 n'a pas réussi à pallier le recours systématique à l'affrètement des navires étrangers, source d'une importante érosion de devises.

---

<sup>13</sup> Dahir n°1-60-383 du 31 décembre 1960 instituant des mesures d'encouragement aux investisseurs privés, [B.O. N° 2520 du 10 février 1961].

### **Cycle III : (1970-2006)**

En 1971, l'État finit par assimiler la limite des codes de 1958 et de 1960. Il tire aussi les leçons de la faillite du groupe « Compagnie Marocaine Royale de Navigation ». Il opte pour une intervention ciblée. Il implique les banques et promulgue le Dahir du 13 août 1973 spécialement dédié aux investissements maritimes : prime égale à 15% du prix d'acquisition, ristourne de quatre points sur les taux d'intérêts, amortissement inférieur à douze ans, réglementation des changes assouplie, [B.O. N° 3172 du 15 août 1973]. Publié le 15 août, ce Dahir intervient dans le contexte de la marocanisation, décrétée au mois de mars : Loi n° 1.73.210 du 2 mars 1973 relative à la marocanisation ; [B.O. N° 3149 du 07/03/1973].

En gros, l'État contribue pour 100 millions de dollars et engage un vaste programme d'équipement, de rénovation et de rajeunissement. La flotte change de taille et connaît une expansion remarquable.

En 1976, le frigorifique EL MANSOUR SAADI, acheté neuf, entre en flotte ; il aura une grande longévité sous pavillon (28 ans).

Dès 1977, on compte 52 navires (318 090 tx).

Cependant, le code des investissements industriels de 1983 abroge celui de 1973 qui aura donc vécu dix ans. Dahir n° 1-82-220 du 17 janvier 1983, portant promulgation de la loi n°17-82 relative aux investissements industriels ; [B.O. N° 3664 du 19/01/1983]. Ce nouveau code se distingue par la suppression de la condition de marocanité. Mais le transport maritime n'est plus éligible, à l'exception du transport frigorifique. Autrement dit, il y a reconduction des avantages pour les navires réfrigérés. Ce qui explique, par la suite, leur prépondérance dans la composition de la flotte.

Par ailleurs, les navires à passagers ne doivent leur survie qu'à la loi sur les mesures d'encouragement aux investissements touristiques publiée en 1983 [loi n°20-82]. En effet, le transport des touristes par voie maritime entre dans le champ d'application ; Dahir du 3 juin 1983 [B.O. N° 3685 du 15/06/1983].

Cependant, l'État finit par comprendre la nécessité de soutenir la flotte de commerce. Il promulgue donc en 1985 un magnifique code spécifique aux investissements maritimes ; Dahir n° 1-83-407 du 5/10/1984 portant promulgation de la loi n°21-82, relative aux investissements maritimes. [B.O. N° 3775 du 06/03/1985].

Le résultat est immédiat : Le pic absolu en nombre d'unités (resp. en jauge brute) est atteint en 1989 (resp. 1986) avec 73 navires (resp. 410 348 tx).

*Ce superbe redressement s'explique par le changement de comportement : l'État est, à la fois, armateur et banquier. De plus, grâce à une législation adaptée, il garantit et incite la contribution active du secteur privé.*

Mais par la suite, deux erreurs sont commises.



**figure II-9** : Le KETTARA VIII, de l'armement Compagnie Minière et Métallurgique, en flotte de 1963 à 1964, dernier navire à vapeur à entrer en flotte au Maroc ; construit en 1943 ; Jauge brute de 7 176 tonneaux ; 135 m de longueur ; c'est un « Liberty ship ». Le terme Liberty ship désigne les 2 710 cargos fabriqués aux États-Unis au cours de la Grande Guerre (1939-1945), ce qui en fait le modèle de bateau le plus produit au monde, (photo : Yvon Perchoc).

Tout d'abord, la loi de finances pour l'année 1989 abroge l'article 13 du code des investissements de 1985 ; dorénavant, l'exonération sur les droits d'enregistrement est levée.<sup>14</sup>

Ensuite, en 1995, l'État fait le bilan des codes des investissements relatifs aux secteurs industriels, artisanaux, touristiques et miniers. Il s'agit des dahirs de 1973, 1983 et 1987. Ayant constaté que ces mesures n'ont pas atteint les objectifs fixés, on décide d'abroger l'ensemble des codes y compris celui des investissements maritimes de 1985. Or, comme on l'a vu, tous les codes concernant le champ maritime ont donné d'excellents résultats. Mais, il ne s'est trouvé personne pour demander le maintien d'une politique maritime réussie. C'est donc à partir de cette date que commence le déclin actuel de la flotte marchande. L'État remplace l'ensemble des codes par une charte de l'investissement, publiée au bulletin officiel en 1995.

<sup>14</sup> Dahir du 28 décembre 1988, portant loi de finances n° 21-88 pour l'année 1989 ; [B.O. N° 3975 du 04/01/1989].

Trop générale, cette loi ne peut intégrer le caractère spécifique du navire. C'est la déchirure.<sup>15</sup>

À la suite de cette décision inadaptée au secteur maritime, la chute est brutale : 52 navires en 1995 (212 182 tx).

Mais le pire est à venir.

En 2003, l'Union Européenne accorde un don de 95 millions d'euros, à condition de l'utiliser rapidement pour la mise à niveau du secteur des transports.<sup>16</sup> De manière naïve, on saute sur l'occasion et, à la hâte, on réactive, entre autres, le dossier maritime. Dans la précipitation, ils vont commettre une double faute stupéfiante : Ainsi, en 2006, par une simple circulaire ministérielle, on supprime de manière brutale l'encadrement des lignes régulières. Note circulaire du 30 mai 2006 ; n°51 / Scc / Min. Puis, en 2003, ils incorporent la Limadet à la Comanav ; et en 2007, ils se débarrassent de ce couple historique en le vendant à Cma Cgm : c'est une grave erreur qui cause un immense tort aux gens de mer.<sup>17</sup>

La Société Maroc Phosphore Océan (Marphocéan), le 3ème transporteur chimiquier au monde en 1988, dépose le bilan de liquidation en juillet 2009. Son dernier navire citerne AL KORTOUBI est envoyé à la casse en 2010.<sup>18</sup>

En conséquence, il n'y a en 2018 que dix sept unités jaugeant 149 685 tx, et aucun n'est armé pour le long cours.<sup>19</sup> Ce qui est tout à fait catastrophique, eu égard aux 73 navires de 1989 ou aux 400 000 tx de 1986.

---

<sup>15</sup> Dahir n°1-95-213 du 8 novembre 1995 promulguant la loi n°18-95 formant charte de l'investissement ; [B.O. N° 4336 du 06/12/1995].

<sup>16</sup> Cette aide directe non remboursable est encadrée par la convention de financement [MED/2003/5044] du « Programme d'appui à la réforme des transports au Maroc » (secteurs aérien, routier, maritime et portuaire). La convention prévoit un déboursement selon trois tranches, respectivement 39, 36 et 20 millions d'euros, selon le degré de conformité aux critères arrêtés par l'Union Européenne. La durée d'exécution est de trois ans à partir de la date de la signature, c'est-à-dire à compter du 28 octobre 2003.

<sup>17</sup> Le groupe Cma Cgm conclut l'affaire en mai 2007 pour la somme de 2,2 milliards de dirhams. Comme il préfère s'en tenir à son métier de base, il conçoit l'idée de saucissonner la structure en amont. Il s'attribue donc le pôle « fret » et décide de se dessaisir du pôle « passagers » en le proposant à l'armateur espagnol Baleària, qui se désistait finalement en transférant cette offre à la Comarit.

<sup>18</sup> La Société Maroc Phosphore Océan (Marphocéan) est née, en octobre 1973, de l'accord entre la Société française Gazocéan, l'OCP et la COMANAV pour assurer le transport de l'acide phosphorique. Au cours de son existence, elle opère un total de 15 navires.

<sup>19</sup> Ce sont les cinq caboteurs citernes ANFA (2004), TINGIS (2010), BITUMA 1 (2015), BALEA (2015), IMRIKLY (2016) ; les six navires à passagers LE RIF (1992), BISSAT/DETROIT JET (2010), BORAQ (2010), TANGER EXPRESS (2011), MOROCCO STAR (2016), MED STAR (2018) ; et les six caboteurs porte-conteneurs OUED ZIZ (1998) ; CIELO DI CASABLANCA (2009), CIELO DI AGADIR (2011), CIELO DI RABAT (2012), PHILIPPE A (2017), CMA CGM TANGER (2018).

Les marins du Maroc sont ainsi abandonnés à leur sort dans des conditions extrêmement difficiles : c'est la plus terrible des ingratitude eu égard à leur courage et à leur sacrifice pour affronter les dangers des océans ; beaucoup ont péri dans de violentes tempêtes. On n'a jamais rendu hommage à ces marins morts pour la patrie en accomplissant leur mission et leur devoir. Cette injustice doit être réparée.

## **E. Promesse d'avenir**

Comment s'en sortir ?

Dans ce qui précède, de 1886 à 2018, j'ai relevé les fractures essentielles, les dates clés et les étapes marquantes, pour en déduire la loi de comportement de notre flotte. Ainsi, ces éléments m'ont permis de revisiter le passé de tous nos navires, d'identifier les quatre principales crises (1900 ; 1936 ; 1971 ; 2006) et de mettre en évidence les trois *renaissances* correspondantes, véritables piliers de notre système maritime. J'ai, notamment, précisé la genèse de ces renaissances, mesuré la gravité des dégâts provoqués par l'ignorance des centres de décision et annoncé la prochaine émergence : après la catastrophe de 2006, le système maritime du Maroc retrouvera un état d'équilibre prospère en 2040.<sup>20</sup> Toutefois, ce regain peut être ramené à l'horizon 2025, car l'exploration du futur s'enrichit toujours de la conscience des erreurs commises et de leur ampleur. Elle révèle alors les chemins pour infléchir le reflux, compresser le temps et accélérer le nécessaire redressement, intégrateur de ressources, créateur de richesses et générateur d'emplois.

Tout d'abord, les autorités doivent comprendre qu'il faut repenser le rôle de la Marine Marchande dans son ensemble, de façon que sa requalification, indispensable à la vie du Pays, s'inscrive dans une logique de développement intensif et expansif. En clair, nous avons besoin d'une Marine Marchande forte qui irrigue bien au-delà de son périmètre propre.

Ensuite, pour bien assimiler le réalisme de notre prédiction, il convient de garder à l'esprit que les trois périodes de prospérité de notre pavillon (1930 ; 1954 et 1989) ont toutes pour origine la volonté de l'État et la confiance des banques. Les trois déclin (1936 ; 1971 et 2006) ont tous pour origine les hésitations de l'État et la défection des banques. En conséquence : la

---

<sup>20</sup> En 2015, on note la mise en service du premier bitumier marocain : BITUMA 1 lancé par la société Bituma. De même en 2016, on enregistre l'entrée de cinq navires : deux pétroliers BALEA (Sertego), IMRIKLY (Atlas Sahara) et trois car-ferries DIAGORAS (AML), MOROCCO STAR (AML), NOVA STAR (Intershipping) ; ces deux derniers quittent en 2017. Enfin, on met sous pavillon marocain le ferry MED STAR (2017) ainsi que les deux porte-conteneurs PHILIPPE A (2017) et CMA CGM TANGER (2018). Au final, en 2018, la Marine Marchande dispose de 17 unités représentant 149 685 tjb ; soit 6 navires citernes, 6 porte-conteneurs et 5 car-ferries.

quatrième renaissance promise par notre Histoire maritime exige l'engagement solidaire de l'État, des Banques et des Armements privés au sein d'un même projet. Plus précisément, l'État est garant de l'ancrage des mécanismes financiers à la dynamique maritime. Cet engagement a pour objet de contribuer à l'autonomie industrielle et commerciale du pays en lui assurant ses propres moyens de transport par mer ; ensuite de réduire les décaissements de frets en devises au bénéfice de pavillons étrangers pour les importations et les exportations ; et enfin d'offrir à la totalité des marins du Maroc le libre accès à la gamme complète de tous les métiers de la mer.

En d'autres termes, il faut définir le référentiel des exigences pour couvrir l'ensemble des besoins essentiels. Il faut, en particulier, veiller à ventiler ces besoins en termes de filières et en termes de capacité par filière. Cela signifie qu'il faut doter le Maroc d'une flotte stratégique englobant la sécurité des approvisionnements énergétiques et alimentaires, les communications, la délégation de service public et les fonctions portuaires (lamanage, remorquage, pilotage, soutage).

Il faut bien comprendre que la notion de flotte stratégique n'a pas un caractère protectionniste. C'est un outil de développement qui doit notamment permettre de contourner la difficulté à se financer sur le marché bancaire. Ce n'est pas une question de subventions mais plutôt la mise en place d'un dispositif de garantie publique ou de financement spécifique pour favoriser les projets de renouvellement ou de modernisation de la flotte.

Il faut également bien comprendre que sans un vivier de gens de mer, il serait impossible de développer les énergies marines renouvelables, les biotechnologies marines ou la recherche océanographique. Il serait également difficile de recruter les compétences nécessaires aux métiers transverses : Affaires maritimes, commandants de port, pilotes et équipages de remorqueurs.

Il faut enfin bien comprendre que l'établissement d'une flotte stratégique est conditionné par un impératif incontournable : les responsables doivent vaincre leurs peurs, surmonter leur ignorance et admettre leurs fautes, car une Administration qui enregistre et analyse ses propres défaillances grandit et devient plus forte.

Autrement dit, les responsables actuels doivent avoir le courage de faire le bilan de ce qu'ils laisseront aux générations suivantes et de leur redonner des marges de manœuvre.

Ces mêmes responsables doivent ensuite exposer la lecture qu'ils font de l'avenir et expliquer que, si notre système maritime est plein de richesses et de promesses, il est aussi menacé d'exclusion par les mouvements du

monde. Ils devront oser avouer qu'ils ont perdu beaucoup de temps, et on prendra bien soin d'écartier ceux qui, depuis trop longtemps, masquent l'écart entre les ambitions de nos valeureux marins et la réalité tragique de la flotte de commerce.

## **F. En plusieurs chapitres**

Dans les paragraphes qui précèdent j'ai évoqué les fractures saillantes et les grands tournants, pour éclairer notre route et en déduire une logique. Ces repères substantiels nous ont permis de revisiter le passé de notre Marine Marchande, d'identifier, de 1886 à 2018, les trois principaux traumatismes de la flotte de navires à moteurs et de mettre en évidence trois renaissances, véritables piliers de notre système maritime.

J'ai précisé la genèse de ces formidables résistances, mesuré la gravité des dégâts provoqués par l'ignorance des centres de décision, recensé les séquelles du traumatisme de 2006 et annoncé la prochaine émergence. Comme toute prédiction est discours sur le présent, les vingt trois chapitres suivants racontent les navires du Maroc, analysent les événements, expliquent l'actualité et démontrent le réalisme de notre espérance. Auparavant, dans les paragraphes G et H, je livre au lecteur un faisceau d'indicateurs structurants qui permettent un cadrage global du sujet.

## **G. Des Lettres et Des Chiffres**

Les noms des navires se composent en moyenne de huit caractères alphabétiques.

Je commence par parler de la première lettre des noms de navires : toutes les lettres apparaissent sauf J, Q et X ; les plus fréquentes sont les lettres A (48), M (34), T (32), C (27) et S (26) ; G, H, U, V, W sont utilisées une seule fois : GUERCIF, HASIBLAL, UNITED MALIKA, VILLE DE MAZAGAN, WALILI.

Maintenant, considérons toutes les lettres qui apparaissent dans l'ensemble des noms, éventuellement avec répétition. Si on met côte à côte ces lettres on obtient un mot comportant 2 310 lettres. Ainsi la lettre A apparaît 429 fois. Par ordre décroissant, les suivantes sont I (239), R (172), E (171), S (142), N (122), L (116), T (120), O (103), D (102), M (83), U (81), B (77), C (64), H (59), K (47), Z (38), G (36), F (31), P (19), V (14), Y (12), J (9), W (6), Q (5), X (5). En ce qui concerne les appellations, KETTARA apparaît dix fois, suivie de TAROUDANT (5), AGADIR (4), AGDAL (3), ATLAS (3), IBN BATOUTA (3), MARRAKECH (3), RIF (3), SMARA (3) et TARIK (3).

Je passe maintenant aux chiffres.

En 133 ans, [1886-2018], la flotte de commerce du Maroc enregistre 289 navires à hélice. Avec 8 armements, l'État contribue pour 91 navires (32%). Le secteur privé (101 armateurs) contribue avec 198 navires (68%)<sup>21</sup>.

De 1886 à 2018, la composition globale comporte 1 bitumier (3 964 tjb), 2 butaniers (6 403 tjb), 94 cargos conventionnels (188 512 tjb), 12 chimiquiers (127 982 tjb), 52 frigorifiques (136 811 tjb), 32 navires à passagers (267 457 tjb), 6 phosphatiers (124 833 tjb), 35 porte-conteneurs (281 536 tjb), 11 rouliers (42 407 tjb) et 44 pétroliers (178 712 tjb).<sup>22</sup>

---

<sup>21</sup> Les huit armements étatiques sont : The Emperor of Morocco (4 navires), Contrôle de la Dette Marocaine (1), Union d'Entreprises Marocaines (17), Comanav (46), Limadet (5), Marine Marchande (1), Marphocéan (15), Petramar (2). Voici les durées d'existence de ces armements : The Emperor of Morocco (1886-1911) ; Contrôle de la Dette Marocaine (1907-1918), Union d'Entreprises Marocaines (1918-1946) ; La Comanav est étatique de 1959 à 2007 ; Limadet (1966-2003) ; Marphocéan (1973-2009) ; Petramar (1973-1985).

<sup>22</sup> L'unique bitumier marocain, BITUMA 1, entre en service en 2015 ; il a une jauge brute de 3 964 tonnes et un port en lourd de 4 993 tonnes.

Il n'y a que deux seuls butaniers, AL GHASSANI et TAROUDANT, mis en service en 1977 ; ils totalisent 6 403 tonnes de jauge brute ; TAROUDANT est radié en 1983 et AL GHASSANI en 1985.

Le premier cargo AL HASSANEE entre en service en 1886. En 1911 et 1912, il n'y a pas de navires cargos. Le maximum absolu annuel de cargos conventionnels en service (17) est atteint en 1930. Ces 17 navires totalisent 11 790 tonnes de jauge brute. Le dernier cargo, RIO DE ORO, est radié en 2009. Il n'y a pas de cargo conventionnel en service entre 2009 et 2018.

De 1886 à 2018, on compte un total de 12 navires chimiquiers. Les deux premiers chimiquiers (acide phosphorique), IBN JABIR et IBN KHALDOUN, entrent en flotte en 1976. Le pic (11) est réalisé de 1982 à 1988. En 1988, ces 11 navires totalisent 114 468 tonnes de jauge brute. Les trois derniers navires chimiquiers sont radiés en 2011, ADDARRAQ, AL FARABI, AL KORTOUBI. De 2011 à 2018, il n'y a pas de navires chimiquiers.

Le premier navire frigorifique, MOULAY BOUCHAIB, entre en flotte en 1946. Le maximum absolu annuel de frigorifiques (18) en service est atteint en 1989 et en 1990, totalisant pour chacune de ces deux années 70 434 tonnes de jauge brute. Le dernier frigorifique, BEN AICHA, est radié en 2011.

Le premier car-ferry, IBN BATOUTA, entre en flotte en 1966. Le pic annuel de navires à passagers en service (15) est atteint en 2011, totalisant 147 737 tonnes de jauge brute.

Les deux premiers phosphatiers, ANWAR et BOUJNIBA, entrent en flotte en 1975. Le pic des phosphatiers en service (6) est atteint de 1984 à 1986, totalisant 124 833 tonnes de jauge brute. Les quatre derniers phosphatiers sont radiés en 1994, SIDI DAOUI, BOUCRAA, BENGUERIR, YOUSOUFIA.

Les trois premiers porte-conteneurs entrent en flotte en 1975, OUARZAZATE, OUEZZANE, OUIRGANE. Le pic de porte-conteneurs en service (15) est atteint en 2009, totalisant 168 325 tonnes de jauge brute.

Les deux premiers rouliers, AL HOCEIMA et ANWAL, entrent en flotte en 1981. Le pic des navires en service (8) est d'abord atteint en 1993 et 1994, puis de 1997 à 2002. En 1993, ces huit navires totalisent 33 640 tonnes de jauge brute. Les deux derniers rouliers, FES et MEKNES, sont radiés en 2017.

Le premier tanker, FEDHALA, entre en flotte en 1926. Le pic des tankers en service (20) est atteint de 1951 à 1955. En 1951, ces 20 navires totalisent 29 977 tonnes de jauge brute. Il est à noter que le tonnage maximum annuel absolu est réalisé en 1977 avec huit tankers représentant 115 561 tonnes de jauge brute ; SLOUGHY [1948-1978], RIF [1967-1979], SELMA [1974-1990], TODRA [1974-1996], AL IDRISSE [1976-1986], MASSIRA [1976-1995], DADÈS [1977-2001], SAMIR [1977-1983].



Pour les 289 navires, la jauge brute cumulée vaut donc 1 385 104 tx, soit une moyenne de 4 793 tx par navire.

Le tonnage de port en lourd cumulé vaut 1 682 402 tonnes, soit une moyenne de 5 821 tonnes par navire.

Les dimensions moyennes calculées sur les 289 navires se déclinent comme suit : longueur 96 m ; largeur 14 m.

La durée de vie moyenne d'un navire ayant porté le pavillon marocain est égale à 30 ans, soit : 10 années avant de devenir marocain, 10 années sous pavillon marocain, 10 années après radiation. On peut donc dire que les armateurs marocains achètent en début de maturité et revendent en fin de maturité, ce qui est une stratégie optimale. Le MAARIF est le plus âgé à entrer en flotte (48 ans). Le TODRA est le navire qui est resté le plus longtemps sous pavillon (38 ans). Le CAP NEGRE a vécu le plus grand nombre d'années après radiation (80 ans) et avec 95 ans, il a eu la vie la plus longue par rapport aux navires ayant porté la nationalité marocaine. Les deux vapeurs CAP TARIFA et SIRENE, lancés en 1879, sont les plus anciens navires à porter le pavillon.

Les principaux pays ayant construits les navires passés sous pavillon marocain sont le Royaume Uni (41), Allemagne (39), France (26), Hollande (25), Japon (23), Espagne (23), Norvège (17), USA (17), Danemark (15), Suède (5). Ces pays construisent d'excellents navires car leur longévité est tout à fait conséquente : Royaume Uni (38 ans), USA (35 ans), Suède (34 ans), Japon (33 ans), Hollande (31 ans), Danemark (31 ans), Allemagne (30 ans), Norvège (28 ans), France (27 ans), Espagne (23 ans).

En moyenne, un navire, immatriculé au Maroc, change six fois de pavillon au cours de sa vie.

Le nombre maximum absolu annuel de navires en service (73) est atteint en 1989.

Le maximum annuel absolu de jauge brute en service (410 348 tx) est atteint en 1986.

Le maximum annuel absolu (654 109 tonnes) de port en lourd est atteint en 1983.

---

Enfin, en 2018, il y a 29 navires *en service* dans le monde qui ont été marocains et qui ne le sont plus ; cela signifie que l'on aurait pu en maintenir un grand nombre, d'autant plus que la moyenne d'âge de ces unités au moment de la radiation est de 20 ans.

Avec 14 navires, le pic des enregistrements annuels est atteint en 1948 ; à noter 13 navires en 1977 ; le pic des radiations correspond à l'année 1993 avec 10 navires ; à noter 7 navires rayés des listes respectivement en 1994, 2002, 2004, 2010, 2013 et 2017. De 1886 à 2018, en moyenne annuelle, deux navires sont immatriculés et deux navires sont radiés.

Entre 1886 et 2018, dix huit navires portant le pavillon marocain ont fait naufrage, soit 6% de la flotte globale. Le premier est le CAP BLANC en 1921, le dernier est le tanker ADRAR en 2013. Voici la liste complète : CAP BLANC (1921), FEDHALA (1929), REBIA (1947), CAID FASI (1950), PITON-DES-NEIGES (1954), BANORA (1965), TAROUDANT (1969), CHAOUEN (1970), TOUBKAL (1978), EL MANSOUR BI LLAH (1979), EL MANSOUR DAHBI (1982), TAYEB/MOUNIA (1982), ZEIDA (1982), SAMIR (1983), AL HOCEIMA (1987), IMILCHIL (1990), UNITED MALIKA (2003), ADRAR/SILVER (2013).

Si l'on considère les navires qui ont fait naufrage sous la nationalité marocaine ou après avoir changé la nationalité marocaine, on trouve un total de 66 unités, soit 23% de la flotte globale (1886-2018) ; l'intervalle de temps moyen séparant deux naufrages successifs est, dans ce cas, égal à 2 ans. 74 navires sont achetés neuf, soit un peu plus du quart de la flotte globale.

Enfin, voici à titre indicatif, de 1886 à 2018, la liste des navires ayant fait l'objet d'une saisie conservatoire convertie en saisie exécutoire : TARIQ (1969), EL HASSANI (1969), ABD EL MOUMEN (1969), IBN AICHA (1969), IBN DAOUD (1969), EL IDRISSE (1969), MARRAKECH (2013), TOUBKAL (2013), LE RIF (2013), KENZA (2013), FES (2013), TINGHIR (2013), MEKNES (2013), ATLAS (2013), MISTRAL EXPRESS (2012), MARRAKECH (2012), BERKANE (2012), BILADI (2012), BORAQ (2012), BNI NSAR (2012), BANASA (2012), BOUGHAZ (2012), AL MANSOUR et IBN BATOUTA (2012).

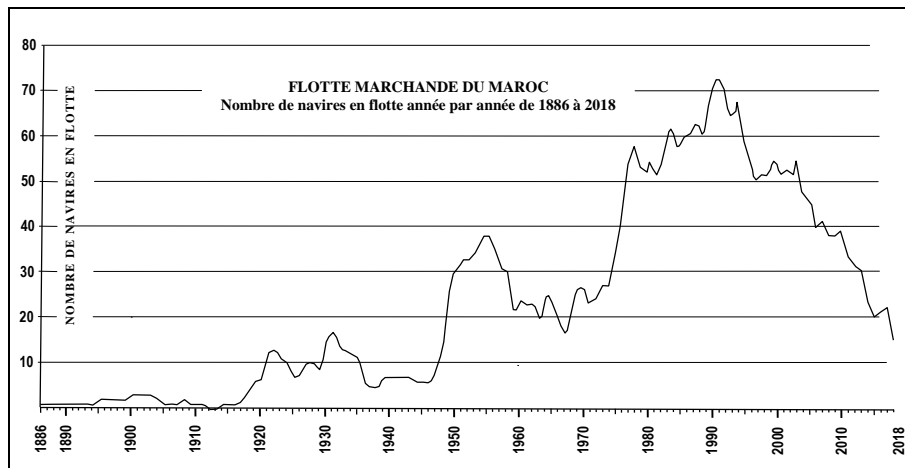
Pour le focus sur les indicateurs, je m'arrête là, car si je continue, l'abrutissement par les chiffres et les lettres finira par une noyade dans un océan alphanumérique.

On retiendra qu'en 2018, la flotte se compose de dix sept unités jaugeant 149 685 tx et on ne compte aucun navire armé pour le long cours : ce sont les cinq caboteurs pétroliers ANFA (2004), TINGIS (2010), BITUMA 1 (2015), BALEA (2015), IMRIKLY (2016) ; les six navires à passagers LE RIF (1992), BISSAT/DETROIT JET (2010), BORAQ (2010), TANGER EXPRESS (2011), MOROCCO STAR (2016), MED STAR (2017) ; et les six caboteurs porte-conteneurs OUED ZIZ (1998) ; CIELO DI CASABLANCA (2009), CIELO DI AGADIR (2011), CIELO DI RABAT (2012), PHILIPPE A (2017), MED STAR (2017), CMA CGM TANGER (2018).<sup>23</sup>

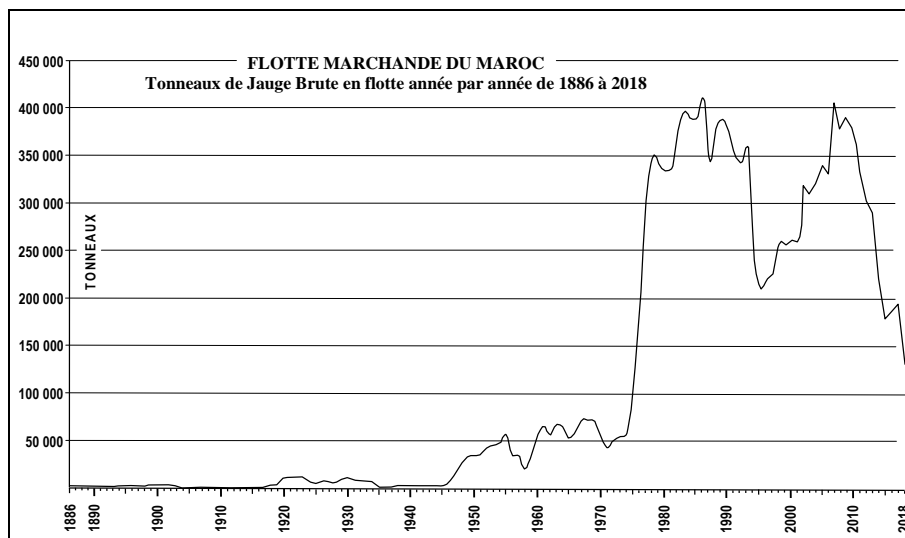
---

<sup>23</sup> Ce qui est tout à fait catastrophique, eu égard aux 73 navires de 1989 ou aux 400 000 tonneaux de jauge brute de 1986.

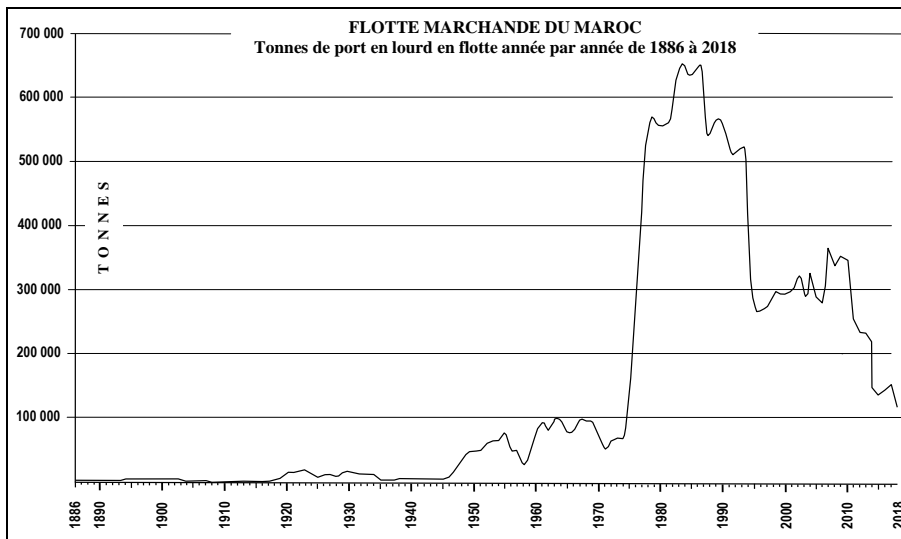
## H. Trois merveilles



**figure II-10** : Évolution du nombre de navires à moteur de commerce du Maroc de 1886 à 2018. Il y a au total 289 navires. Le maximum annuel absolu en nombre de navires (73) est atteint en 1989. La flotte traverse trois cycles (1900-1935) ; (1935-1970) ; (1970-2006). Chaque cycle se compose de trois phases : *ascension*, *grandeur*, *décadence*. Un intervalle de trente ans sépare deux âges d'or successifs. Autrement dit, une période de quinze ans sépare en moyenne le creux et le sommet. En 2018, on compte dix sept navires.



**figure II-11** : Évolution de la jauge brute en tonneaux (1 tonneau vaut 2,83 m<sup>3</sup>) de l'ensemble des navires de commerce à moteur du Maroc, année par année, de 1886 à 2018. Le maximum (410 348 tx) est atteint en 1986. La jauge brute cumulée vaut 1 385 104 tx, soit une moyenne de 4 793 tx par navire. La flotte traverse trois cycles (1900-1935) ; (1935-1970) ; (1970-2006). Chaque cycle se compose de trois phases : *ascension*, *grandeur*, *décadence* ; trente ans séparent deux âges d'or successifs.



**figure II-12 :** Variations du tonnage de port en lourd de l'ensemble des navires de commerce à moteur du Maroc, année par année, de 1886 à 2018. Le maximum (654 109 tonnes de port en lourd) est atteint en 1983 avec 58 navires. Le tonnage cumulé vaut 1 682 402 tonnes, soit une moyenne de 5 821 tonnes par navire.

## **Bibliographie**

- Abdelkader Timoule** : Le Maroc à travers les chroniques maritimes, tomes I & II, Ed. Sonir, 1988, Casablanca.
- Andersen E.** : The first Moroccan crisis 1904-1906, University of Chicago, 1930.
- Auer Grethe** : Marrokanische Sittenbilder. Berne, Verlag, 1906.
- Ayache Albert** : Le Maroc, Editions Sociales, 1956, Paris.
- Andersen E.** : The first Moroccan crisis 1904-1906, University of Chicago, 1930.
- Bulletins Officiels** : De décembre 1912 à décembre 2018.
- Castellanos** : Historia de Marruecos, Bermejo, Madrid, 1946.
- Cunha Luis Maria** : Do couto de Albuquerque da, Memórias para a história da praça de Magalhães. In : Memórias da Academia das ciências, tomo III, parte II, 1865.
- Cherfaoui Najib ; Doghmi H.** : Systèmes portuaires, *un tour du monde*, 2003, Ed. Sciences de l'Ingénieur.
- Cherfaoui Najib ; Doghmi H.** : Fulgurances, *Ports du Maroc, des origines à 2020*, Ed. Sciences de l'Ingénieur ; 2005.
- Colomb J.** : Le régime financier du Maroc », Ed. Emile Larose, 1914.
- Dartois Marie-France** : Agadir et le Sud marocain, Ed. Courcelles Publishing, 2008.
- Dombay Fr.** : Grammatica linguae Mauro-Arabicae (juxta) Vocabularium latino-mauro arabicum. Vienne, 1800.
- Hall Luella J.** : The United States and Morocco (1776-1956), Scarecrow Press, Metuchen, 1971
- Karow L.** : « Neuf années au service du Maroc » (1901-1908). Editions La Porte.
- Léon El Africano** : Descripción de Africa, imperio IGF, Madrid 1952.
- Montagne R.** : Les marins indigènes de la zone française du Maroc, Hespéris, 1923, TIII, p. 179-180.
- Meghraoui Soumia** : Casablanca, Le Port ; édition 2M, novembre 2004.
- Ochoa Y Benjumea J.** : « Los puertos de Marruecos », 1945, Madrid, Ed. C. Bermejo.
- Otto Schulze F. W.** : Seehafenbau, Berlin 1911, Verlag Von Wilhelm Ernst & Sohn.
- Perchoc Yvon** : fonds documentaire naval sur le Maroc.
- Simpkin** : Mackenzie Donald, the Khalifate of the West, Marshall, London, 1911.