

COMPAGNIE PÉTROLIÈRE MARITIME DU MAROC

Résumé : L'aventure de PETRAMAR (1973-1985) constitue un excellent sujet de réflexion par rapport aux nombreuses interrogations de stratégie maritime que se posent les marins, les ingénieurs et les usagers, même si elles ne relèvent pas forcément de leur métier de base. Chaque question est replacée de manière circonstanciée dans son contexte : naissance d'un armement, montage financier, choix des navires, pleine croissance, et la mort brutale. Cet épisode est localisé dans le temps. Pour le situer dans une perspective globale, j'ai passé en revue la composition des pétroliers marocains de la naissance (1926) à 2020. Ce cadrage fait apparaître le haut niveau d'expertise atteint par les gens de mer du Maroc. Le rétablissement de notre flotte de tankers est donc une espérance fondée sur une tradition centenaire, d'autant plus qu'il est vital à la sécurité énergétique du pays.

Par Najib Cherfaoui, expert portuaire et maritime

Fait à Casablanca, le 27 JUIN 2020

PETRAMAR (1973-1985)

Par Najib Cherfaoui, *expert portuaire et maritime*

A. Introduction

Parmi les leçons de la seconde guerre mondiale [1939-1945], l'État retient la nécessité de doter le pays de deux raffineries de pétrole.

Pour des raisons historiques, la première est rapidement établie à Sidi Kacem en 1949, avec une production annuelle de 20 000 tonnes, portée par la suite à 250 000 tonnes.

La mise en œuvre du second projet est beaucoup plus complexe, car de grande ampleur. L'idée est de traiter annuellement, en première étape, un million de tonnes de pétrole brut et trois millions de tonnes en deuxième étape. La position du problème est la suivante. Pour réaliser la première phase, il faut disposer, à proximité du point choisi, d'un emplacement de 200 ha. Les besoins quotidiens en eau douce s'élèvent à 2 000 m³. La réfrigération nécessite 100 000 m³ d'eau salée par jour. Tout ceci explique le choix de Fédala (Mohammedia) en 1949. Cependant, l'affaire demeure en suspens.

Dix ans plus tard (1959), mis au courant de cette affaire, les Italiens (ENI) sautent sur l'occasion. Ils réactivent le dossier, valident les données de base et reconduisent l'option d'implanter la deuxième raffinerie à Mohammedia. Cette réalisation représente une dépense de 75 millions de dirhams (prix 1960).

En conséquence, de 1959 à 1985, le groupe italien Ente Nazionale Idrocarburi (ENI) contrôle l'ensemble du secteur des hydrocarbures à travers la Société Anonyme Marocaine Italienne de Raffinage (SAMIR ; 1959) dont il détient 50% des actions ; l'autre moitié revenant au Bureau des Études et des Participations Industrielles (BEPI ; 1958), c'est-à-dire à l'État marocain. À noter que la création de la SAMIR est adossée en joint-venture, pour une durée de 25 ans, à la compagnie Azienda Generale Italiana Petroli (AGIP), filiale du groupe ENI.

D'abord moteur, le rôle du groupe ENI se révèle tentaculaire.

En effet, dans le sillage du Dahir sur la marocanisation (1973), le pays initie plusieurs vastes chantiers, notamment celui d'un immense complexe

énergétique à Jorf Lasfar. Les dirigeants du groupe ENI saisissent aussitôt que les temps ont changé. Ils comprennent surtout qu'il leur reste seulement dix années pour maintenir, consolider et fructifier les intérêts du groupe. Pour cela, ils identifient, financent et réalisent trois axes d'expansion dans le domaine des hydrocarbures : Doubler la production de raffinage, Construire un nouveau port pétrolier à Mohammedia (Fédala), Édifier une flotte de grands tankers.

Ce dernier point constitue l'acte de naissance de l'armement PETRAMAR (Compagnie Pétrolière Maritime du Maroc).

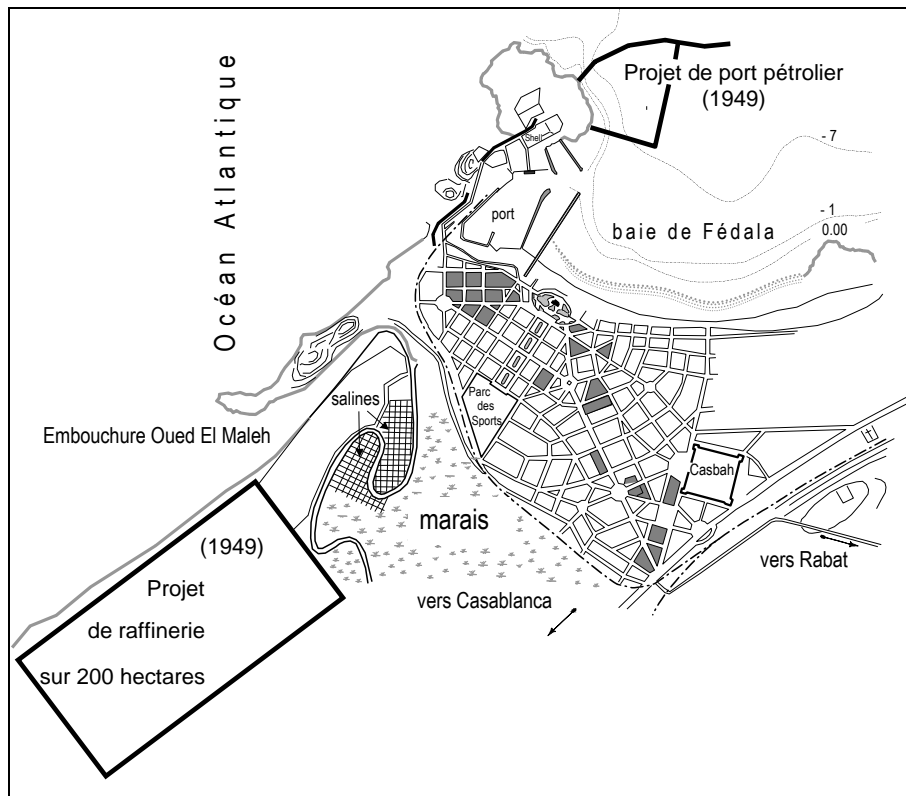


figure 1 : Fédala (Mohammedia), 1949 ; parmi les leçons de la seconde guerre mondiale, l'État retient la nécessité d'implanter une raffinerie de pétrole. L'idée est de traiter, en première étape, un million de tonnes de produit brut par an et trois millions de tonnes en deuxième étape. La position du problème est la suivante. Il faut disposer, à proximité du point choisi, d'un emplacement de 200 ha. Les besoins en eau douce s'élèvent à 2 000 m³ par jour pour un traitement d'un million de tonnes. La réfrigération nécessite 100 000 m³ d'eau salée par jour. Tout ceci explique le choix de Fédala (Mohammedia) en 1949. Les Italiens (ENI), connaissant l'Histoire, reconduisent l'option d'y implanter la SAMIR en 1959.

Compagnie Pétrolière Maritime du Maroc

Navires PETRAMAR [cycle de vie]				
	Identifiant Organisation Maritime Internationale	Avant immatriculation Maroc	Sous pavillon Maroc	Après radiation registre Maroc
AL IDRISSI [1976-1986]	7365332	0	11	11
SAMIR [1977-1983]	7365344	0	7	0

figure 2 : Au cours de son existence, PETRAMAR exploite deux sister-ships, totalisant 103 092 tjb.

B. PETRAMAR (1973-1985)

La création de la Compagnie Pétrolière Maritime du Maroc (PETRAMAR ; 1973) coïncide avec la transformation du Bureau des Études et des Participations Industrielles (BEPI ; 1958) en Office du Développement Industriel (ODI ; 1973).¹

Dans l'actionnariat de PETRAMAR, on trouve à parts égales (1/3) COMANAV², SAMIR et AGIP. Il faut bien noter que le groupe ENI est présent à tous les étages, en premier lieu via la SAMIR, puis via AGIP.

La constitution de la flotte s'effectue par l'achat de deux sister-ships flambants neufs livrés par les chantiers navals d'Ancona (Italie).

Il y a d'abord l'acquisition du tanker AL IDRISSI (1976), suivie par celle de SAMIR une année plus tard, pour un coût global de 243 millions de dirhams (valeur 1981).

Ces navires connaissent deux carrières totalement contraires.

En 1983, après avoir fait naufrage, le SAMIR est envoyé à la démolition.

AL IDRISSI est vendu en 1986.

Il n'y a jamais eu un plan de renouvellement ou d'extension de la flotte.

¹ Dahir portant loi n° 1-73-323 (6 juin 1973) transformant le Bureau d'études et de participations industrielles en Office pour le développement industriel.

² Les origines de la Comanav remontent à 1918, année de la création par le fameux banquier Rothschild de l'armement « Union d'Entreprises Marocaines » (UEM), dédié au cabotage. Ainsi de 1918 à 1939, on procède à l'acquisition de 17 navires pour desservir la côte. Lors de la seconde guerre mondiale, « UEM » est mise en veilleuse. Dès la fin du conflit, via sa filiale Saga (Société Anonyme de Gérance et d'Armement), la banque Rothschild transforme « UEM » pour donner naissance, en 1946, à la Compagnie Franco-Chérifienne de Navigation (CFCN). En 1959, dans le sillage de la nationalisation, cette dernière change de nom et devient la « Compagnie Marocaine de Navigation » (Comanav). Progressivement, Rothschild s'efface ; ses parts passent ainsi de 100% en 1918 à 47% en 1946, puis à 10% en 1965 et enfin à 0% en 1973. Par ironie du sort, un demi-siècle plus tard, après avoir armé 51 navires, la Comanav n'est plus qu'un fantôme noyé dans la galaxie Cma-Cgm, avec en arrière plan le spectre de Rothschild.

Compagnie Pétrolière Maritime du Maroc

En 1986, dans l'indifférence générale, PETRAMAR disparaît de la scène maritime.

Par ailleurs, cette disparition est concomitante à la mise en veille des activités du groupe ENI (1985) qui a réussi à fructifier ses intérêts : la SAMIR double la capacité de raffinage (1980) ; le nouveau port de Mohammedia est achevé (1985) ; PETRAMAR boucle le remboursement des prêts (1985).

La mort précipitée de PETRAMAR pose la question de la mise en place d'un dispositif de veille stratégique. Elle met aussi en lumière l'absence totale de réactivité des centres de décision. Elle fait principalement ressortir la nécessité d'instituer un système de régulation.

Pour situer l'ensemble de ces défaillances dans une perspective globale, je passe en revue le destin des pétroliers marocains de la naissance (1926) à 2020. Cette analyse me permet de mettre en évidence les fractures essentielles, les dates clés et les étapes marquantes : c'est l'objet du prochain paragraphe.

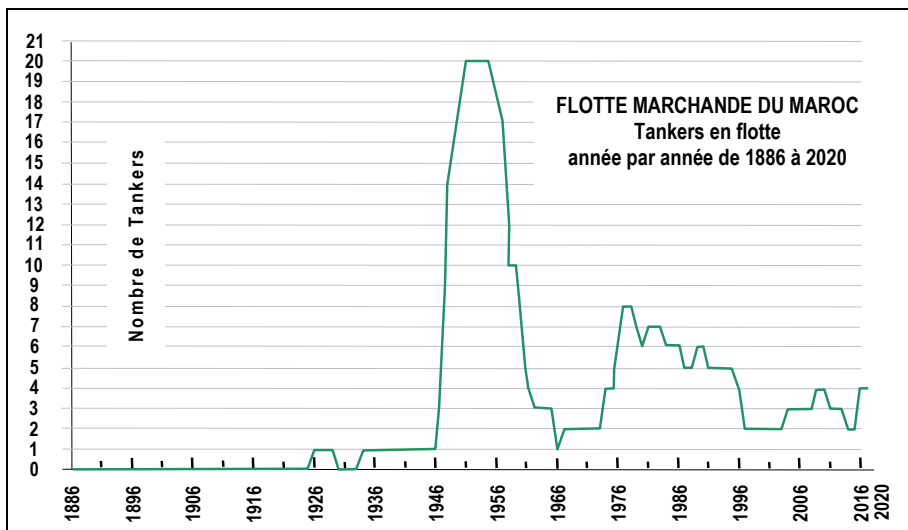


figure 3 : Depuis les origines jusqu'à 2020, l'évolution de la flotte pétrolière du Maroc fait apparaître une robustesse permanente. Après chaque reflux, le système reprend vie selon des périodes de prospérité remarquables, ainsi 1955 et 1977.

C. Et Maintenant

Depuis les origines jusqu'à aujourd'hui, l'évolution de la flotte pétrolière du Maroc fait apparaître une robustesse permanente. Après chaque reflux, le système reprend vie, avec des périodes de prospérité tout à fait remarquables, ainsi en 1955 et 1977.

Plus précisément, de 1886 à 2020, le Maroc arme exactement 45 navires pétroliers, ce qui correspond à un tonnage brut global de 180 597 tonneaux. 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 vingt navires totalisent 29 977 tjb. La capacité maximale annuelle absolue (112 961 tjb) est atteinte en 1977/1978 par les huit tankers SLOUGHI [1948-1978], RIF [1967-1979], SELMA [1974-1990], TODRA [1974-1995], AL IDRISSI [1976-1986], MASSIRA [1976-1995], DADÈS [1977-2001], SAMIR [1977-1983].

En 2020, le Maroc dispose de quatre navires citernes, BALEA, ANFA, TINGIS et IMRIKLY ; ils représentent une jauge nette cumulée de 6 020 tonneaux.

L'ensemble de ces accumulations attestent du haut niveau d'expertise atteint par les gens de mer du Maroc. Le rétablissement de notre flotte de tankers est donc une espérance bien réelle, car fondée sur une tradition centenaire. Le rétablissement de cette filière est vital à la sécurité énergétique du pays.

LES DEUX NAVIRES DE PETRAMAR

A. AL IDRISSI [1976–1986]

Tanker construit en Italie (Ancona) en 1976, sister-ship du navire SAMIR. Muni d'une seule hélice, puissance 13 800 cv ; vitesse 16 nds ; tirant d'eau 13,42 m ; longueur 257 ; largeur 37,9 m ; 92 108 tpl, 51 546 tjb ; 28 137 tjn. Dès son lancement, en 1976, il est marocain AL IDRISSI, propriété de la Compagnie Pétrolière Maritime du Maroc (Petramar). L'équipage se compose de 38 marins. Le navire est affecté au transport du pétrole brut en provenance des pays du Golfe à destination du port de Mohammedia (Fédala), via le canal de Suez. Ainsi, le Koweït (Menah Al Ahmadi), Abu Dhabi (Das Island), Arabie Saoudite (Ras Tanura et Djeddah), Égypte (Port Said), Syrie (Banias). En Europe, il charge en Turquie (Ceyhan), en Hollande (Rotterdam), en France (Marseille) et en Italie (Augusta et Gênes). En Afrique du Sud, il dessert Durban et Cape Town. Par la suite, il change plusieurs fois de pavillon, Grèce THISEAS (1986) et MELINA TWO (1989), Malte WORLD PEACE (1993), Honduras VICTORY (1993) et THUNDER (1994), Chypre GLORY (1994), Malte CROSS II (1994), Chypre STAVROS I (1995), Saint-Vincent-et-les-Grenadines VENTURER (1997). Le 9 août 1997, il est livré à la démolition à Chittagong (Bangladesh). Disons un mot sur le nom du navire : El Idrissi (1099-1166) est un savant marocain, créateur de la Géographie moderne. Visionnaire, il soutient que la Terre est ronde. Il est célèbre pour avoir dressé la plus ancienne carte du monde.



figure -4 : Le navire citerne AL IDRISSI (1976–1986) ; 51 546 tx de jauge brute, longueur 257 m ; construit en Italie (Ancona) en 1976 ; ici au poste sea-line du port de Mohammedia pour son premier voyage en 1976 ; photo : Cherfaoui Najib.

B. SAMIR [1977–1983]

Tanker pétrolier construit en Italie (Ancona) en 1977, sister-ship du navire AL IDRISSI. Il possède une seule hélice propulsée par un moteur Fiat de puissance 13 800 cv ; vitesse 16 nds ; tirant d'eau 13,42 m ; 257 m de long pour 37,9 m de large ; 92 108 tpl ; 51 546 tjb et une jauge nette de 28 137 tx. Dès son lancement, il est marocain, propriété de la Compagnie Pétrolière Maritime du Maroc (Petramar), sous le nom SAMIR, servi par 38 marins. Il dessert les lignes du Moyen-Orient et du Golfe persique. Ainsi, le Koweït (Menah Al Ahmadi), Dubaï, Arabie Saoudite (Ras Tanura, Ras Al Khafji et Djeddah), Égypte (Ras Shukeir), Syrie (Baniyas). En Extrême-Orient, il touche la Malaisie (Port Dickson) ; en Amérique, il se rend à Port Corpus (Texas). En Europe, il charge en France (Marseille) et en Italie (Augusta). En Afrique du Sud, il touche Cape Town. À partir de 1980, le tanker SAMIR est sous les ordres du Commandant Jacob.



figure -5 : Le navire citerne SAMIR (1977–1983) ; 51 546 tx de jauge brute, longueur 257 m ; construit en Italie (Ancona) en 1977 ; photo : Malcolm Cranfield.

Le 4 novembre 1982, chargé de 80 000 tonnes de pétrole brut, il est accosté au sea line du port de Mohammedia (Maroc). En raison du mauvais temps, il est reconduit au mouillage en attente d'une accalmie. Au milieu de la nuit, le bosco, Moussa Ben Aissa, marin chevronné, constate depuis sa cabine que le navire est entrain de talonner. Il réveille le Commandant et l'avertit de l'urgence de quitter le mouillage et de regagner le large. Mais ce dernier ne prend pas au sérieux l'alerte de Ben Aissa. Subissant de fortes rafales de vent, l'ancre du navire n'accroche plus le fond, ce qui provoque la dérive, le drossage et l'échouage du SAMIR sur les rochers, avec encore 20 000 t à bord (33°43'42" Nord, 7°20'48" Ouest). Les citernes ne sont pas touchées et on évacue

l'équipage par hélicoptère. Les machines sont submergées sous 6 m d'eau. Le déséchouement est confié au Hollandais Smit Tak qui s'associe un remorqueur portugais. Comme le colmatage de la brèche est impossible, on rend hermétiques les compartiments concernés et on y injecte de l'air sous pression, ce qui permet de contrôler l'eau de submersion. Le 26 novembre 1982, le SAMIR est remis à flot et remorqué vers Cadix. Non loin du port de Cadix, lors des manœuvres d'approche, une épave non balisée déchire la coque du navire de la proue à la poupe. Cet événement aggrave les dommages. Malgré cela, on décide de le réparer pour 6 millions de dollars. À la fin des travaux de réhabilitation, il se produit une étrange transaction. Tout d'abord, on fait constater que l'exploitation du navire présente des risques trop élevés. Ensuite, on le cède aux ferrailleurs de Valence pour 1 million de dollars. La démolition débute le 4 mai 1983. Concernant la fissuration de la coque, le service juridique de la Comanav commet l'erreur de ne pas impliquer la société de remorquage. En effet, la responsabilité d'une opération d'assistance pour tous les dommages qui peuvent en résulter est à la charge du navire remorqueur. Disons un mot sur le nom du navire : la Société Anonyme Marocaine de l'Industrie du Raffinage (Samir), spécialisée dans le traitement du pétrole brut, a pour mission initiale la distillation de 1,25 million de tonnes par an.

FAIT à Casablanca, le 27 juin 2020

Navires Pétroliers du Maroc : De la naissance à 2020

N° order	Nom/années [entrée, sortie] flotte	Jauge brute
1	FEDHALA [1926-1929]	522
2	MELUSINE [1934-1953]	466
3	ASTRÉE [1947-1959]	496
4	EL AFRIT [1947-1959]	632
5	MARHABA [1947-1957]	633
6	TAMELELT [1947-1957]	630
7	CIRCÉ [1948-1965]	484
8	MAROCAIN [1948-1951]	632
9	PHRYNÉ [1948-1965]	484
10	PINARD [1948-1951]	403
11	SEID [1948-1956]	401
12	SLOUGHI [1948-1978]	649
13	TAROUDANT [1948-1953]	630
14	TENSIFT [1948-1952]	1 059
15	TIZNIT [1948-1954]	403
16	ROCHES NOIRES N°1 [1949-1959]	206
17	STILBÉ [1949-1960]	484
18	DADÈS [1950-1961]	323
19	MARNA [1950-1959]	720
20	CARMEN [1951-1955]	484
21	TINA [1951-1957]	632
22	AGUEDAL [1952-1957]	680
23	MENARA [1952-1955]	10 627
24	TERESA [1953-1957]	632
25	FRIMAU [1954-1957]	2 186
26	MARIA AUGUSTA [1954-1960]	540
27	SOUSSANE [1955-1957]	8 054
28	RIF [1967-1979]]	731
29	SELMA [1974-1990]	1 596
30	TODRA [1974-1995]	1 599
31	AL IDRISSI [1976-1986]	51 546
32	MASSIRA [1976-1995]	1 599
33	DADÈS [1977-2001]	3 695
34	SAMIR [1977-1983]	51 546
35	MASSA [1978-2006]	4 485
36	ASNI [1981-1991]	299
37	TARIK [1989-1996]	1 318
38	AL WAHDA [1992-2010]	4 176
39	ADRAR [2002-2009]	1 599
40	ANFA [2004-2017]	5 281
41	ITRI [2009-2012]	4 094
42	TINGIS [2010-2017]	4 471
43	ADRAR/SILVER [2013-2013]	4 401
44	BALEA [2016-]	493
45	IMRIKLY [2016-]	3 576

figure 6 : De 1886 à 2020, le Maroc arme exactement 45 tankers, avec une grande flexibilité d'exploitation. On bascule du pétrole à un autre liquide en enduisant les parois des cuves par de la paraffine.



figure 7 : Premier bateau citerne du Maroc ; acheté neuf, le navire FEDHALA de la Compagnie Marocaine de Transports Maritimes, en opération de déchargement (1926) au port de Fedala (Mohammedia) ; construit aux Chantiers Navals Français (Blainville) ; longueur 49 m, jauge brute 522 tx ; moteur 600 cv ; (photo : *Helderline Shell Tanker*).

Fait à Casablanca, le 27 JUIN 2020