

MARINE MARCHANDE DU MAROC (1920-2020)

UN SIÈCLE DE MUTATIONS



Du temps de sa splendeur, immeuble siège de la Marine Marchande et de l'École des Officiers, inauguré en juin 1956 ; œuvre de l'architecte Delanoë (1911-1995).

Résumé : L'Administration de la Marine Marchande est née le 30 septembre 1920. Elle devient rapidement un outil indispensable à la croissance économique du pays. Tout au long du XXème siècle, elle canalise, encadre et planifie les trois forces qui composent le pavillon national : Navires, Marins & Armateurs. Il en résulte des cycles de prospérité mémorables. Ainsi, le grand projet du Sultan Moulay Hassan 1er (1886) voit le jour exactement un siècle plus tard. Son programme consiste à doter le Maroc d'une flotte respectable, performante et robuste. Son rêve se concrétise en 1986 ; c'est une belle année : la flotte franchit pour la première fois le seuil historique des quatre cent mille tonneaux de jauge brute (405 749 tx). Le drapeau marocain sillonne toutes les mers du globe. C'est un pavillon qui a un poids dans le commerce international. En 1989, avec 73 navires, l'industrie maritime du Maroc connaît alors un faste inégalé. Gardant à l'esprit cette riche et fructueuse période, le présent article retrace les tournants majeurs qui ont conduit à sa réalisation. À cet effet, je revisite le chemin de lumière, je raconte l'écoulement du temps, j'identifie le patrimoine immatériel, j'enregistre les faits marquants, je décède l'actualité, j'explique l'effondrement actuel et j'annonce les lignes d'horizon.

Par Najib Cherfaoui, expert portuaire et maritime

Fait à Casablanca, le 30 SEPTEMBRE 2020

MARINE MARCHANDE DU MAROC

UN SIÈCLE DE MUTATIONS

Par Najib Cherfaoui, *expert portuaire et maritime*

A. Introduction

L'Administration de la Marine Marchande est née, le 30 septembre 1920. Elle devient rapidement un outil indispensable à la croissance économique du pays. Tout au long du XXème siècle, elle canalise, encadre et planifie les trois forces qui composent le pavillon national : Navires, Marins & Armateurs.

Elle crée ainsi un environnement qui permet au secteur maritime d'intégrer deux importantes révolutions : la propulsion Vapeur et la motorisation Diesel. Parallèlement, elle accompagne l'adaptation progressive aux nouvelles techniques du transport et du conditionnement : navire citerne (1926), frigorifique (1946), butanier (1951), ferry (1966), hydroptère (1968), porte-conteneur (1975), chimiquier (1976), roulier (1981).

Simple service à ses débuts, la Marine Marchande est élevée au rang de Ministère en 1981.

Le lecteur me croira si je lui dis que je peux citer au moins quarante accomplissements majeurs.

Je m'en tiens au grand projet du Sultan Moulay Hassan 1er (1886). Son programme consiste à doter le Maroc d'une flotte respectable, performante et robuste. Son rêve se concrétise en 1986, soit un siècle plus tard ; c'est une belle année : la flotte franchit pour la première fois le seuil historique des quatre cent mille tonnes de jauge brute (405 749 tx). Le drapeau marocain sillonne toutes les mers du globe. C'est un pavillon qui a un poids dans le commerce international. En 1989, avec 73 navires, l'industrie maritime du Maroc connaît alors une prospérité inégalée.

Gardant à l'esprit cet événement mémorable, les 23 paragraphes qui suivent sont consacrés aux principaux tournants qui ont conduit à sa réalisation. À cet effet, je revisite le chemin de lumière, je raconte l'écoulement du temps, j'identifie le patrimoine immatériel, j'enregistre les faits marquants, je décrypte l'actualité, j'explique l'effondrement actuel et j'annonce les lignes d'horizon.

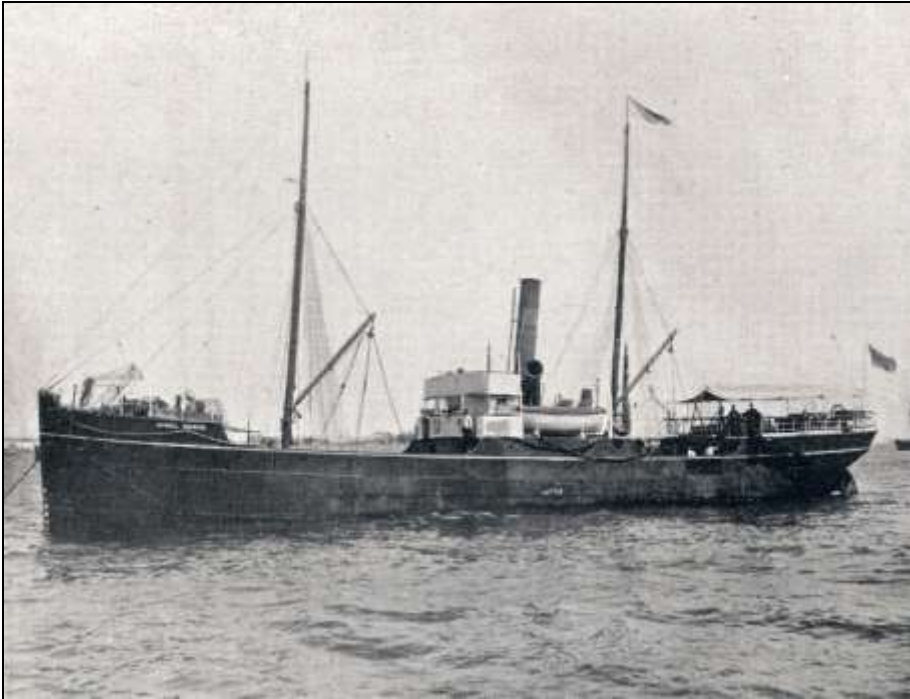


figure -1 : EL SAIDI (1907-1910), navire à vapeur et à voiles jaugeant 376 tx, longueur 46,4 m et une puissance motrice de 54 cv ; construit en Angleterre en 1885 ; utilisé pour le transport de troupes de Tanger à Asilah en 1908 ; ici, sous le nom GIBEL HABIB en 1906 ; *photo : Revista La Vida Maritima.*

B. Premières étoiles (1886-1912)

Les navires océaniques à vapeur apparaissent au milieu du XIX^{ème} siècle, soit à partir de 1818.¹

Le 31 mai 1865, le Sultan Moulay Mohammed (1859-1873) autorise la construction et l'entretien du phare de Cap Spartel, dans le cadre d'une convention internationale signée par dix pays. L'article 2 de cet accord précise que le Maroc ne possède aucun navire de Commerce².

¹ Le premier bateau à propulsion mécanique (PALMIPÈDE) est inventé par le Français Claude François Jouffroy d'Abbans (1776) ; il est muni d'une paire de rames en forme de palme, actionnée par une machine à vapeur.

² **ARTICLE 1 :** His Majesty Sherifienne, having, in an interest of humanity, ordered the construction, at the expense of the Government of Morocco, of a lighthouse at Cape Spartel, consents to devolve, throughout the duration of the present convention, the superior direction and administration of this establishment on the representatives of the contracting Powers. It is well understood that this delegation does not import any encroachment on the rights, proprietary and of sovereignty, of the Sultan, whose flag alone shall be hoisted on the tower of the Pharos.

Dès l'accession au trône, le Sultan Moulay Hassan 1er (1873-1894) saisit rapidement le rôle déterminant de la mer dans la dynamique économique du Maroc. Il fait l'expérience du pénible et laborieux ravitaillement des expéditions du Souss pour lesquelles il a fallu, en 1882 et en 1886, affréter des navires étrangers. À cela s'ajoute la nécessaire défense des côtes. Il décide alors de doter le pays d'une flotte maritime de transport et de surveillance. Il s'agit essentiellement de relier le Sahara Marocain par voie de mer. La volonté et la force de travail du Sultan surmontent toutes les difficultés pratiques, techniques et financières.³

Ainsi, il passe commande de trois bateaux à vapeurs : ALHASSANEE au Royaume Uni, AL BACHIR en Italie et ES SID ET-TURKI en Allemagne.

Par la suite, dans un contexte tourmenté par les convoitises étrangères, le Sultan Moulay Abdelaziz (1894-1908) tente de maintenir cet effort par l'acquisition du navire à vapeur et à voiles « EL SAIDI » auprès de l'Angleterre. Mais, à court d'argent, il se trouve contraint de vendre les quatre navires. Au final, on ne peut que constater la disparition de la flotte.

Les caisses de l'État demeurent vides. Une conférence internationale est alors organisée à Algésiras pour définir, entre autres, les modalités d'un emprunt. Les puissances étrangères utilisent alors ce levier pour faire barrage au développement d'une marine militaire et marchande, authentiquement marocaine. C'est l'une des conséquences contraires du traité d'Algésiras : après avoir brillé avec éclat, la flotte du Maroc disparaît.⁴ On ne peut alors s'empêcher de penser à Ibn Khaldoun, lorsqu'il aborde dans sa *Muqaddima*, les considérations historiques : il remarque « *que les forces économiques ont le pouvoir d'infléchir le destin et de transformer, par là-même, la vie des peuples* ».⁵

ARTICLE 2 : The Government of Morocco not at this time having any marine, either of war or commerce, the expenses necessary for upholding and managing the light-house shall be borne by the contracting Powers by means of an annual contribution, the quota of which shall be alike for all of them. If, hereafter, the Sultan should have a naval or commercial marine, he binds himself to take share in the expenses in like proportion with the other subscribing Powers. The expenses of repairs, and in need of reconstruction, shall also be at his cost.

³ Entre 1874 et 1888, le Sultan Moulay Hassan 1er organise huit missions d'études et de formation des cadres, totalisant environ 350 candidats. Ces missions sont effectuées en Angleterre, France, Allemagne, Espagne, Italie, Belgique et Égypte.

⁴ La conférence d'Algésiras, tenue du 16 janvier au 7 avril 1906 sous l'égide des États-Unis, résulte des conflits d'intérêts franco-allemands. Elle réunit, outre les États-Unis et le Maroc, onze puissances européennes : Allemagne, Autriche-Hongrie, Italie, France, Russie, Royaume-Uni, Espagne, Portugal, Belgique, Pays-Bas et Suède. L'acte final place le Maroc sous la protection des grandes puissances européennes, sous couvert de réforme, de modernité et d'internationalisation de l'économie marocaine. Le secteur portuaire et maritime est traité dans les articles 20, 24, 25, 65, 80, 91 et 92.

⁵ Plus précisément : il remarque « que les transformations dans la vie des peuples dépendent, bien entendu, des forces économiques, mais celles-ci ne peuvent rien contre les cataclysmes naturels (déluges ou tremblements de terre) et les variations climatiques qui changent la géographie physique des terres et déterminent de nouveaux destins ».

La pensée d'Ibn Khaldûn (1332-1406) réside dans la notion d'« *al-assabiyya* », que l'on peut traduire, selon le contexte, par esprit de clan, tribalisme, consanguinité, unité culturelle ou religieuse. Ce concept est décrit pour la première fois dans son livre « Les Prolegomènes » ou « La Muqad'ima ». Il s'agit de la solidarité, de la cohésion et des liens puissants entre individus et groupes. Ibn Khaldûn souligne que dans le cas où *l'assabiyya* se base sur le double facteur religieux (condition subjective) et tribal (condition objective), alors elle vaincra celle qui s'appuie uniquement sur un soutien tribal. D'où il conclut

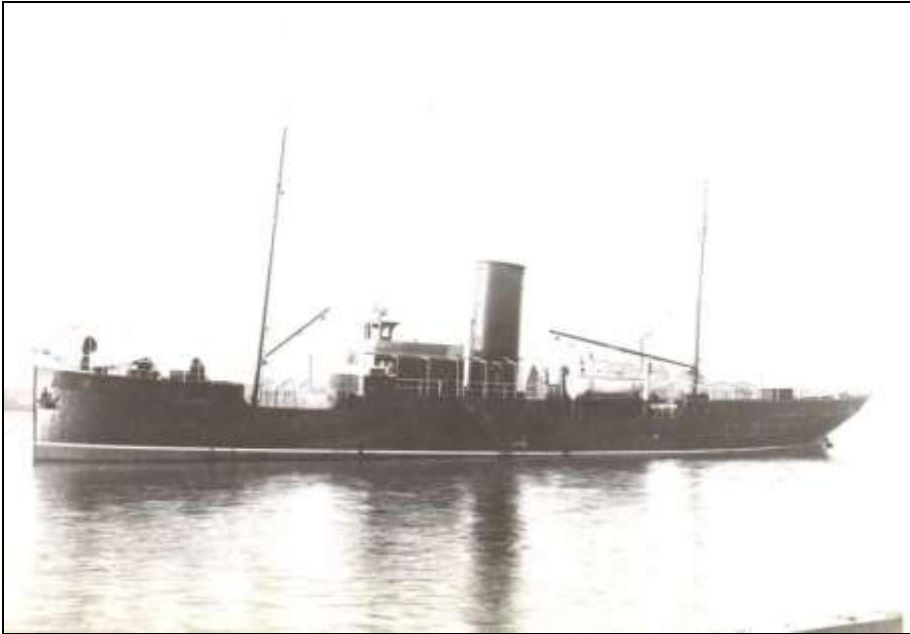


figure 2 : TAROUDANT (1913-1922) ⚓, navire à vapeur, 539 tjb, longueur 55 m ; puissance motrice 192 cv ; construit en Hollande en 1913 ; transport de marchandises, surveillance des côtes ; *photo* : maritiem digitaal.

C. Première Guerre Mondiale (1913-1920)

En 1911, le registre des navires en flotte affiche un état néant.

Aussi, dès 1912, l'État marocain initie la normalisation des échanges par voie de mer. Il comprend, en particulier, que pour atteindre cet objectif, il doit parvenir à combiner, de manière équilibrée, le Droit, la Fiscalité et le Financement.

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]. Cependant, l'initiative est plombée par le déclenchement du premier conflit mondial (1914-1918).

Malgré ces contingences, le pays se fixe comme priorité la sécurité des approvisionnements en produits de première nécessité. Aussi, il se dote d'un cadre spécialement dédié à la navigation : c'est le Dahir du 7 mars 1917 [B.O.

que les Arabes ne pouvaient pas établir leur empire sans l'Islam, qui leur a conféré une cohérence plus forte. Cette distinction entre condition objective et subjective sera redécouverte au XIX^{ème} siècle par Karl Marx auteur du célèbre ouvrage « Le Capital ».

N° 230 du 19 mars 1917]. On adosse, à ce référentiel, une fiscalité adaptée : il n'y a ni taxe proportionnelle, ni surtaxe progressive. L'impôt sur les bénéfices est de 15% contre 34% à l'étranger ; et de même pour les charges salariales.

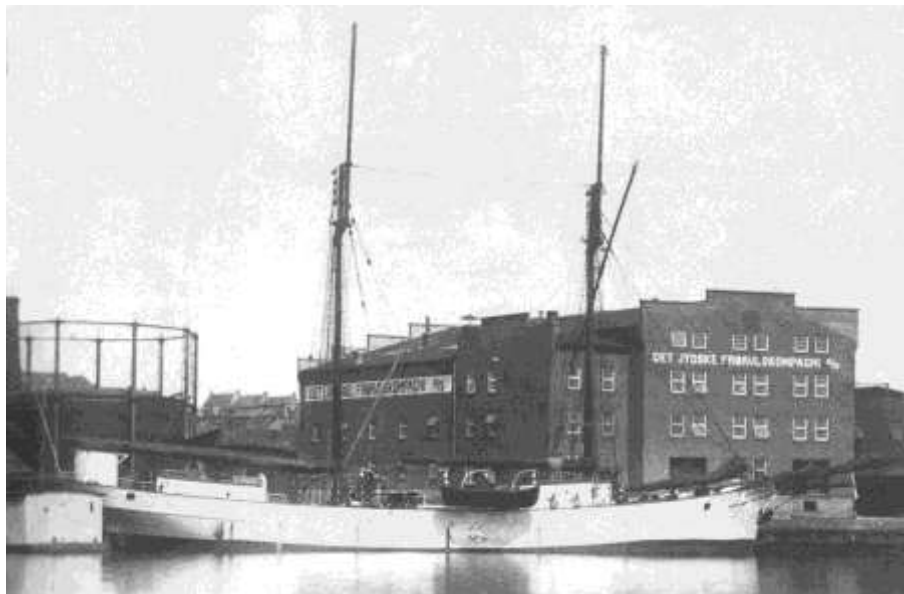


Figure 3 : La goélette TADLA (1922-1925) sous le nom GIDEON à Groningen en 1950 ; c'est un navire à deux mâts de 240 tx, longueur 38 m, puissance 90 cv ; construit en Hollande en 1920 ; *photo : J. Koster.*

Puis, en 1918, l'État crée la compagnie « Union d'Entreprises Marocaines » consacrée au cabotage, financée par le banquier Rothschild. Au cours de son existence, cet armement opère un total de 17 navires.

Une fois la guerre terminée, on promulgue le fameux code du 31 mars 1919 [B.O. N° 344 du 20 mai 1919]. Toujours en vigueur, il complète et actualise ceux de 1913 et 1917. Il compile 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 Marocaines⁶, [B.O. N° 412 du 14 septembre 1920] ; le service de la Marine Marchande est créé le 30 septembre 1920.

On retiendra en substance que de 1917 à 1919, et pour la première fois dans l'Histoire du Maroc, on met en place l'instrument juridique et fiscal nécessaire à l'épanouissement durable d'une Marine Marchande. Le résultat est immédiat :

⁶ De 1918 à 1946, l'Union d'Entreprises Marocaines acquiert 17 navires dédiés au cabotage : CHELLAH [1918-1922], KOUTOUBIA [1918-1923], MOGADOR [1919-1923], CAP BOJADOR [1920-1929], CAP NEGRE [1920-1927], CAP TARIFA [1920-1923], SIRÈNE [1920-1921], CAP BLANC [1921-1921], CAID HASSAN [1929-1950], CAID AZIZ [1929-1933], CAID MIMA [1929-1930], FRANCE [1929-1931], PORT DE DIEPPE [1929-1930], CAID FASI [1930-1934], CAID KEBIR 1 [1930-1934], CAID KEBIR 2 [1938-1957], CAID ALLAL [1946-1955].

en 1920, douze navires arborent le pavillon ; ils totalisent une jauge brute de 11 140 tonneaux ; ce qui représente 4 800 emplois. Les échanges sont dorénavant appuyés par une flotte authentiquement marocaine.

D. Premier Navire Diesel (1921-1928)

En 1922, avec le navire TADLA, le Maroc enregistre pour la première fois une unité équipée d'un moteur à combustion interne (90 cv) ; il est muni de deux voiles, ce qui en fait une goélette de 240 tx, longue de 38 m.

Durant les années (1921-1928), on met en place la Marine Marchande du Maroc : Elle devient incontournable dans le paysage maritime du pays. L'Hypothèque maritime est créée en 1923 ; [B.O. N° 538 du 13/02/1923].

Plus précisément, par un comportement incitatif, l'État rend le pavillon particulièrement attractif. Ce qui rend cette époque tout à fait fructueuse.

La flotte est dynamique. Ainsi, au cours de cette période, onze nouveaux navires sont inscrits. Les constructeurs sont anglais (5), hollandais (3), français (2) et allemand (1). Quatorze sont radiés, dont deux suite à un naufrage. Le pic du nombre de navires en flotte (13) est atteint en 1921 ; ce qui représente 5 200 emplois.

En 1922, on institue pour les marins marocains le livret maritime individuel.

Plusieurs armateurs de renom s'installent au port de Casablanca, cœur d'un négoce très prospère. Le trafic annuel des marchandises (hors phosphates) passe de 440 000 à 1,2 million de tonnes. Pour l'acheminement des cargaisons diverses, on compte la Franco-Marocaine de Navigation, Tadla Limited, les Cargos Bretons, les maisons Louis Sicard, M. & J. Sitges et V. & S. Castella. Grâce à la Compagnie Marocaine de Transports Maritimes, le pays acquiert son premier tanker pétrolier dédié au cabotage. Par ailleurs, dans le sillage de la Grande guerre (1914-1918), un nouvel équilibre mondial s'installe, fondé sur le principe des conventions internationales. Le pays tire avantage de cet ordre par la création d'une industrie maritime intégrée dans le tissu social : classification, balisage, pilotage, remorquage, lamanage, transit, consignation, peinture, plomberie, chaudronnerie, fonderie, manutention, capitainerie, dockers, gardiennage, shipchangers, transport routier, courtiers, import et export.

Au final, en 1928, neuf navires arborent le pavillon ; ils totalisent une jauge brute de 6 253 tonneaux ; ce qui représente 3 600 emplois. On retiendra en substance qu'en huit ans (1921-1928), les lignes d'horizon se précisent. Elles annoncent l'émergence maritime ; la marine marchande devient un levier de stabilité et de développement.



figure 4 : Le navire vapeur CAID KEBIR (1930-1934) \approx 756 tx de jauge brute, longueur 55,20 m ; construit en Hollande (Slikerveer) en 1917 ; *photo* : Yvon Perchoc.



figure 5 : Le navire cargo à vapeur CAID ALLAL (1946-1955) ; 1 122 tx de jauge brute, longueur 73,10 m ; construit en Angleterre (Middlesbrough) en 1915 ; *photo* : Yvon Perchoc.

E. Deux Crises Mondiales (1929-1945)

Nous sommes en 1929. Le monde traverse une grave crise économique, conséquence de la fameuse dépression née aux USA. Mais, la flotte du Maroc continue de prospérer. Sa taille augmente et son horizon s'accélère. De 1929 à 1932, dix navires demandent et obtiennent l'immatriculation. Ce sont quatre belles années. Ainsi, en 1930, on réalise le maximum absolu annuel de cargos conventionnels, soit 16 unités (11 790 tjb) ; ce qui représente 6 800 emplois.

Au XXème siècle, la formation académique débute en 1931 par l'École professionnelle maritime indigène de Casablanca ; [B.O. N° 982 ; 21/08/1931, p. 983]. Puis, en 1939, on inaugure à Safi l'École professionnelle maritime musulmane [B.O. N° 1404 ; p. 1478] ; enfin en 1942, à Agadir l'École professionnelle maritime musulmane ; [B.O. N° 1551 ; p. 607]. Ces écoles sont destinées à constituer les équipages des navires de pêche.

À noter, en 1931, l'entrée en flotte du vapeur ARANGO, enregistré à Al Hoceima (Villa Sanjurjo), deuxième tanker de l'Histoire du Maroc.

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]. Auparavant, il suffisait d'avoir pour attache un port marocain [Art. 3 ; B.O. N° 344 du 26 mai 1919]. Plusieurs armateurs migrent vers d'autres pavillons moins contraignants. De 1933 à 1945, il en résulte une stagnation persistante : trois navires entrants contre dix navires sortants. À cela s'ajoute la seconde guerre mondiale : il n'y a aucune immatriculation nouvelle entre 1939 et 1945.

En effet, beaucoup de navires sont coulés au cours des hostilités. Les pays en conflit réquisitionnent leurs navires marchands. Parallèlement, les USA et la Grande-Bretagne lancent de vastes programmes de construction navale.

En ce qui concerne le Maroc, on dénombre quinze navires en 1929 et il n'en reste que six en 1945. La jauge brute globale chute de 10 608 à 3 589 tonneaux. Le port en lourd décroît de 14 110 à 5 275 tonnes.

F. Compagnie Franco-Chérifienne de Navigation (1946-1947)

Dès la fin de la Seconde Grande Guerre (1945), le Maroc attire de nombreux capitaux destinés aux secteurs industriels et agricoles. Cette impulsion inverse la tendance. La Marine Marchande bénéficie de cette source d'argent frais. Les flux économiques reprennent à une cadence accélérée et le volume du fret devient de plus en plus important.



figure 6 : Le navire citerne SLOUGHY (1948-1978) ; 649 tx de jauge brute, longueur 53,7 m ; au port de Tréguier en 1948 ; *photo* : Yvon Perchoc.

Le nombre de navires repart ainsi à la hausse, aidé en cela par le groupe financier Rothschild. Ce groupe lance en 1946, via la filiale Saga (Société Anonyme de Gérance et d'Armement), la Compagnie Franco-Chérifienne de Navigation (CFCN). En fait, la CFCN est la version rafraîchie de la fameuse « Union d'Entreprises Marocaines », requalifiée pour le long cours et le cabotage. À ce titre, elle opère un total de cinq navires.

Plus précisément, la Compagnie Franco-Chérifienne de Navigation (CFCN) est constituée le 5 août 1946, au capital de 500 000 dirhams, porté dès septembre à 1 000 000 dirhams. Elle est créée par Raoul Balet Rivet, ancien directeur d'armement de la Compagnie Générale Transatlantique. La CFCN associe l'État marocain (16,5%) et la Caisse des Dépôts et des Consignations (16,5%) aux trois armements Compagnie Générale Transatlantique (34%), Compagnies de Navigation Paquet (13%) et la Saga (13%). Enfin, 7% sont détenus par des intérêts privés marocains. Le premier navire KHOURIBGA, acquis à la fin de l'année 1947, est destiné au tramping international. Elle étend ce type de trafic à la Hollande et à la Belgique. Pour cela, elle choisit l'affrètement à temps (time-charter). C'est le cas pour le tanker norvégien SANDSGAARD, dédié au ravitaillement en corps gras.

L'objet global de la CFCN consiste tout d'abord à réaliser l'autonomie industrielle et commerciale du pays en lui assurant ses propres moyens de transport maritime. Ensuite, il s'agit de limiter les dépenses de fret en devises. Enfin, il faut

offrir aux gens de mer du Maroc une ouverture sur le monde fondée sur un patrimoine maritime authentiquement national.

En 1947, il y a quinze navires (15 241 tjb), ce qui représente 6 000 emplois.



figure 7 : Le navire cargo à vapeur NADOR (1952-1955) ; 545 tx de jauge brute, longueur 50 m ; construit en Écosse (Aberdeen) en 1941 ; *photo* : Yvon Perchoc.

G. Après la Seconde Guerre (1948)

En 1948, les armateurs du Maroc puisent dans le stock des unités navales désarmées depuis la fin du second conflit mondial.

C'est le cas des tankers TIZNIT, SEID, PINARD et du cargo fruitier TIFLET.

La Compagnie Franco-Chérifienne de Navigation (CFCN) acquiert le pocket liberty DJERADA. Elle s'adjuge aussi le cargo OUALIDIA, ancien navire-hôpital au cours de la Grande Guerre. D'autres navires citernes suivent, ainsi CIRCE, PHRYNE, MAROCAIN et TAROUDANT.

Cette nouvelle source d'approvisionnement montre que la Marine Marchande du Maroc est à la fois entreprenante et ambitieuse. Plus précisément, elle contribue à l'afflux d'argent frais par l'immatriculation de 15 navires. Il est important de noter ici que l'attrait massif des capitaux s'explique essentiellement par une grille

fiscale particulièrement adaptée aux choses de la mer. En conséquence, la flotte passe à 29 unités pour une jauge globale de 25 838 tonneaux ; ce qui représente 11 200 emplois. Pour conclure, on peut donc dire que 1948 est une belle année, car le pavillon s'illustre par une flotte dynamique, diversifiée et en pleine expansion.



figure 8 : Le navire cargo ZAGORA (1956-1973) ; 1 437 tx de jauge brute, longueur 79,2 m ; construit en France (La Seyne Sur Mer) en 1950 ; *photo* : Yvon Perchoc.

H. Comité Central des Armateurs Chérifiens (1949-1952)

De 1949 à 1952, la flotte marchande prend forme et se structure de façon équilibrée. Ainsi, en 1952, la jauge brute globale (21 273 tx) correspondant à dix cargos (17 785 tx) et quatre frigorifiques (3 785 tx), est en balance avec celle des navires-citernes (20 149 tx). Pour les cargos, les relations sont très diversifiées. Le RHARB dessert la ligne Rouen-Maroc. Le NADOR est affecté au port de Kenitra (Port Lyautey) ; il dessert la Méditerranée orientale et l'Europe du nord. Le ZELIDJA assure le ravitaillement de la France en charbon américain.

Par ailleurs, en 1952, on compte 19 tankers en service, totalisant 20 657 tonneaux de jauge brute. À lui seul, le pétrolier MENARA figure pour 10 627 tx. L'AGUEDAL est au service des usines d'acide entre l'Espagne et la Grande Bretagne. Le TINA assure le transport des produits finis, notamment du gaz butane, au départ des raffineries françaises, à destination de Kenitra (Port

Lyautey), Mohammedia (Fédala) et Safi. Le SEID et le SLOUGHI sont employés pour les liquides comestibles.

Enfin, il convient de noter que les compagnies de navigation fondent, le 24 décembre 1949, le Comité Central des Armateurs Chérifiens.

En 1952, il y a 34 navires, totalisant 42 030 tjb, ce qui représente 13 600 emplois.

I. Indépendance (1953-1956)

Entre 1953 et 1956, seize unités entrent en flotte et seize unités quittent le pavillon. Ces mouvements équilibrés indiquent que l'industrie maritime est particulièrement réactive. Il y a en moyenne 37 navires qui traitent annuellement environ un trafic de 130 000 tonnes.

Les cargos travaillent en flux tendus. Le caboteur ANTIFER, acheté neuf, dessert au départ de Rouen les ports de Tanger, Port Lyautey (Kenitra), Fédala (Mohammedia) et Casablanca. Il participe à l'export des agrumes et des pommes de terre. Le MEHDIA charge des phosphates, tandis que le CALIFA débarque des céréales en provenance de Nantes. Les frigorifiques SAINTE ADRESSE, SAFI, AGADIR, BRUNEVAL, CAP SPARTEL, CHEF DE CAUX et ZAGORA témoignent du dynamisme de la filière des primeurs. Le HASIBLAL assure le grand cabotage le long des côtes du Maroc et d'Afrique du Nord.

En ce qui concerne les bateaux citernes, il y a tout d'abord le TERESA qui assure le ravitaillement en carburant et charge parfois de l'huile de lin à Casablanca. Le pétrolier FRIMAU et le pinardier MARIA AUGUSTA sont affectés au marché d'Afrique du Nord. Enfin, le SOUSSANE fait du tramping dans l'Est de la Méditerranée.

En 1954, il y a 39 navires ; ce qui représente 15 200 emplois. En 1956, le pays dispose de 34 navires qui cumulent 36 132 tonneaux de jauge brute (tjb). Il y a 19 tankers pour le transport des vrac liquides, totalisant 19 136 tjb. Pour les marchandises diverses (16 532 tx), on dénombre 6 cargos (9 000 tx) et 7 frigorifiques (7 532 tx). La répartition par type de navire est donc équilibrée et reflète parfaitement la volonté de couvrir une fraction substantielle des trafics maritimes. Du point de vue législatif, il convient de noter un geste significatif de l'État ; il institue le principe des ristournes d'intérêt au titre du crédit maritime pour l'achat des navires de commerce, leur construction, amélioration ou réparation. C'est le Dahir du 22 avril 1953 ; [B.O. N° 2125 du 17 juillet 1953]. De même, on retient le principe du pavillon bis de Tanger (2 juin 1953). Mais cette idée n'est concrétisée qu'en 1957 par le Dahir N° 1-57-215 [B.O. N° 2339, page 1112]. Enfin, le 1^{er} octobre 1956, il y a ouverture à Casablanca de l'École

nationale des officiers de la marine marchande [B. O. N° 2 359 du 10/01/1958 – page 54].



figure 9 : Le navire cargo TOUBKAL (1961–1978) ; 8 748 tx de jauge brute, longueur 150,1 m ; construit en Hollande (Dordrecht) en 1961 ; *photo* : Yvon Perchoc.

J. Premier Ferry (1957-1966)

Tout d'abord, il convient de noter, en 1966, le lancement du premier navire marocain dédié aux passagers accompagnés de leurs voitures (IBN BATOUTA). Il est opéré par la Limadet (Lignes Maritimes du Détroit)⁷ sur la ligne Tanger-Malaga.

Ensuite, le surplus de l'U.S. Navy contribue par deux navires achetés par la Compagnie Minière et Métallurgique (CMM). Ils s'ajoutent au DJERADA déjà acquis par la Compagnie Franco-Chérifienne de Navigation en 1948.

Cela dit, il faut garder à l'esprit que le pays accède à l'indépendance en 1955. Aussi, la période (1957-1966) correspond à une transition exceptionnelle, marquée par la mise en place d'un ordre nouveau. Le Maroc maritime est ainsi confronté à la redistribution des rôles du secteur privé et de l'État : ce dernier affiche clairement sa détermination de créer une flotte authentiquement marocaine. Mais les opérateurs historiques préfèrent s'en tenir à l'expectative.

⁷ Le capital de la Limadet est constitué par des apports marocains, espagnols et norvégiens.

Ainsi, le législateur engage la transformation de la Compagnie Franco-Chérifienne de Navigation (CFCN) en un armement national. Amorcée le 30 décembre 1958, cette mutation prend forme le 22 avril 1959 par la naissance de la Compagnie Maritime de Navigation (Comanav).⁸ De ce fait, la Comanav hérite des trois navires de la CFCN ; d'abord, le DJERADA mis en affrètement aux États-Unis pour le trafic des vracs solides ; puis OUDAIA et ZAGORA placés sur les relations régulières entre le Maroc et les ports de l'Europe du Nord-Ouest. Pour prendre part au marché des agrumes et primeurs, la Comanav fait construire deux frigorifiques, CHAOUEN et KETAMA. Pour les besoins du tramping, elle acquiert les trois cargos MAURITANIE, ATLAS et TOUBKAL. Ils sont dédiés aux phosphates, minerais, sucres et cafés.

En 1957, il y a 32 navires, représentant 12 000 emplois. En ce qui concerne les mouvements, les dix années (1957-1966) sont tourmentées. Ainsi, onze bateaux quittent le pavillon. En 1957 et 1958, il n'y a aucune entrée nouvelle. Sur l'ensemble de la période, 38 navires sont radiés du registre.

À l'échéance 1966, il y a 17 navires, totalisant 59 466 tjb. Leur répartition se décline comme suit : tanker (1), car-ferry (1), cargos (9), frigorifiques (6) ; la structure de la flotte a donc perdu en taille et en équilibre.

Du point de vue de l'intervention de l'État, cette période se caractérise par la promulgation de deux codes dédiés au secteur privé. Le premier code date du 30 septembre 1958 ; il institue des mesures d'encouragement aux investissements privés relevant des secteurs prioritaires. Il exclut la province de Tanger en raison du projet d'établissement d'une zone franche. Pour le segment maritime, il ne concerne que les chantiers navals. Il n'y a pas de prime d'équipement. Il accorde le remboursement des droits de douane, la réduction des droits d'enregistrement, l'amortissement doublement accéléré et l'exonération de l'impôt des patentes. Mais, si les articles 19 et 20 autorisent le transfert conditionné du capital étranger investi, ils demeurent muets sur celui du bénéficiaire et de la plus value.⁹

Par ailleurs, pour tenter de dynamiser l'investissement en général, l'État promulgue un deuxième code daté du 31 décembre 1960. Il innove par l'institution de la prime d'équipement. L'article 29 stipule qu'elle est égale à 15% du prix d'acquisition. Cependant, son application est limitée dans le temps et dans l'espace : elle a pour échéance le 31 décembre 1962 et elle exclut le grand Casablanca. Comme pour celui de 1958, ce code accorde le remboursement des droits de douane, la réduction des droits d'enregistrement, l'amortissement

⁸ Il s'agit essentiellement de sécuriser une partie des échanges par voie de mer. Le protectionnisme en matière maritime est une nécessité : tout État doit protéger sa flotte marchande par un soutien ciblé. Par ailleurs, il y a l'objectif de réduire les dépenses payées en monnaies étrangères pour certains transports. Pour se faire une idée de l'enjeu, il faut savoir qu'en 1958, uniquement pour les phosphates, sur 6 millions de tonnes exportées, seulement 21 940 tonnes sont chargées sur des navires battant pavillon marocain.

⁹ Dahir N°1-58-263 du 13 septembre 1958 instituant des mesures d'encouragement aux investisseurs privés, [B.O. N° 2395 du 19 septembre 1958].

doublement accéléré et l'exonération de l'impôt des patentes. Enfin, l'article 19 garantit le transfert du capital étranger investi, mais il demeure muet sur ceux du bénéficiaire et de la plus value.¹⁰ On retiendra en substance que le Dahir de 1960 n'a aucun impact sur le développement de la flotte des navires de commerce du Maroc.



figure 10 : Le tanker RIF (1967-1979) ; construit en Allemagne en 1963 ; ici sous le nom THEOSKEPASTI à Linoperamata (Grèce), le 30 mai 2001 ; photo : Nektarios Papadakis.

Dans le prolongement de ce mouvement, une mesure d'aide indirecte est promulguée par le Dahir du 25 septembre 1962 portant organisation des transports maritimes [B.O. N° 2609 du 26 octobre 1962]. Le décret d'application stipule que le transport de certains produits doit être effectué sous pavillon marocain, dans la proportion de 40% à l'importation et 30% à l'exportation.¹¹ Mais, comme il n'y a pas d'accompagnement fiscal, cette loi demeure sans effet sur la croissance de la Marine Marchande.

Il convient de remarquer qu'aucun de ces deux codes n'a abrogé le Dahir du 22 avril 1953 [B.O. N° 2125 du 17 juillet 1953]. Il est donc toujours en vigueur : il s'agit des ristournes d'intérêt au titre du crédit maritime pour l'achat des navires de commerce, leur construction ou réparation.

¹⁰ 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].

¹¹ Il s'agit des sucres, céréales, agrumes et primeurs, phosphates, pondéreux, bois, lièges, thé, conserves, poissons, crin, vin, lait et beurre. Ce Dahir est abrogé en 2010 : Loi 47-07 du 15 mai 2010, [B.O. N° 5848 du 17 juin 2010].

Enfin, il y a la création du pavillon bis de Tanger (1957) par le Dahir N° 1-57-215, [B.O. N° 2339, page 1112]. Je rappelle que l'initiative de l'instauration d'une inscription maritime à Tanger remonte au 2 juin 1952, mais le Comité de l'Administration internationale qui existait à ce moment là s'y est opposé. Ce registre concerne les bateaux de pêche, les yachts et les navires de commerce. En 1959, la gestion de ces immatriculations est confiée exclusivement à la société « International Trust Company of Tangier » par le Dahir N° 1-59-242, [B.O. N° 2450, page 1691].

K. Frigorifiques (1967)

Six navires frigorifiques sont livrés en 1967 : ABD EL MOUMEN, EL HASSANI, EL IDRISSI, IBN AICHA, IBN DAOUD et TARIQ. Ils assurent les relations régulières entre les ports de Rouen-Dunkerque et le Maroc durant l'année 1968.

En 1967, on enregistre l'entrée de sept nouveaux navires et il n'y a aucune radiation. Dans l'ensemble, la flotte est à la recherche d'un nouvel équilibre. Ainsi, elle dispose d'un unique bateau à passagers IBN BATOUTA, deux navires citernes pétroliers [SLOUGHI, RIF], neuf cargos et douze frigorifiques. Il y a donc un total de 24 navires ce qui représente 9 600 emplois. La jauge brute globale est égale à 71 734 tonneaux ; le port en lourd totalise 99 067 tonnes.



figure 11 : Le navire frigorifique SIDI SLIMANE (1971-1977) ; 1 318 tx de jauge brute, longueur 86,7 m ; construit en France (Nantes) en 1957 ; *photo* : Yvon Perchoc.

L. Hydroptères (1968-1973)

Les années 1968 à 1973 se caractérisent par la prédominance des frigorifiques. Ainsi, dix primeuristes entrent en flotte : EL MANSOUR BI LLAH, EL MANSOUR DAHBI, TAROUDANT, TIZI N'TICHKA, TIZI N'TEST, ZALAGH, TIZI M'LIL. Pour les cargos classiques, on enregistre la mise sous pavillon de cinq unités : EL WIDAD, SIDI SLIMANE, OUKAIMEDEN, OURIKA, KHAIR EDDIN. Il n'y a aucun nouveau Tanker¹² et il n'y a pas eu de nouvelles entrées en 1969 et 1970.

Par contre, Transtour (Transports Touristiques Intercontinentaux) s'engage dès 1967, dans la traversée du Déroit de Gibraltar. Pour cela, cette compagnie arme trois hydroptères¹³, embarcations rapides destinées aux passagers : SINDIBAD, ALADIN et SHEHERAZADE. Il y aura un quatrième hydroptère MALIKA (1981) appartenant à Alinor (Alas Del Norte De Marruecos). En 1972, l'armement Lignes Maritimes Ferries (Mafer) met en service le car ferry TANGER.

On retiendra en substance que cette période révèle le dynamisme croissant du segment fruits et légumes. Ainsi, en 1973, il y a 27 navires dont 13 frigorifiques ; ce qui représente 10 800 emplois. La jauge brute cumulée vaut alors 56 564 tonneaux. Il faut aussi noter le vif intérêt pour le trafic des traversées rapides entre le Maroc et l'Espagne.

Pour finir, il convient de signaler la promulgation d'une loi qui va profondément marquer le paysage maritime du pays : c'est le code des investissements maritimes de 1973.¹⁴ Publié le 15 août, ce Dahir intervient dans le contexte de la marocanisation, décrétée au mois de mars.¹⁵ Pour comprendre l'impact du code de 1973 sur la flotte marchande du Maroc, il faut savoir que l'achat d'un navire neuf est financé à 46,2% par l'État. Ainsi, il y a la création de Petramar (1973-1985) par le groupement Samir-Comanav et de Marphocéan (1973-2009) par OCP-Comanav.

Les dispositions de cette loi sont les suivantes. Il y a d'abord la prime d'équipement égale à 30% du prix d'acquisition du navire (roulier, frigorifique, car-ferry, porte-conteneurs, pétrolier, vraquier). Ensuite, il y a la ristourne de 4 points sur les taux d'emprunt, la réduction des droits d'enregistrement, l'amortissement accéléré et l'exonération de l'impôt des patentes. Enfin, les articles 7 et 8 garantissent le transfert du capital étranger investi, des bénéfices effectués et de la plus value réalisée.

¹² Il n'y a que deux tankers, SLOUGH et RIF entrés respectivement en flotte en 1948 et en 1967.

¹³ On dit aussi alyscaphe ou encore hydrofoil.

¹⁴ Dahir du 13 août 1973, portant loi N° 1-73-408 instituant des mesures d'encouragement aux investissements maritimes ; [B.O. N° 3172 du 15/08/1973 ; pages 1310 et 1311].

¹⁵ Loi N° 1.73.210 du 2 mars 1973 relative à la marocanisation ; [B.O. N° 3149 du 07/03/1973].



figure 12 : Le navire de passagers AGADIR (1974–1986) ; 3 777 tx de jauge brute, longueur 108,1 m ; construit en Allemagne (Papenburg) en 1969 ; *photo : N. Smirni.*

M. Les Trois Premiers Porte-conteneurs (1974-1975)

Au cours de cette période, la flotte franchit pour la première fois la barre des cent mille tonneaux de jauge brute.

L'année 1974 se distingue par le rééquilibrage structurant de la flotte. Ainsi, on note l'entrée de cinq vraquiers : SELMA, TODRA, ANWAR, BOUJNIBA, ZEIDA et ZERHOUN. Le navire de passagers AGADIR renforce la présence du pavillon sur le Détroit de Gibraltar. En 1974, il y a la création du groupement d'intérêt économique Générale Maritime (Gema). Il se compose de la Sonama (Société de Navigation Maghrebine), d'Unimar (Union de Maritime Marocco Scandinave) et de GAT (Générale Atlantic Trawlers).

L'année 1975 se caractérise par la mise en service des trois premiers porte-conteneurs marocains : OUARZAZATE, OUEZZANE et OUIRGANE. Les deux nouvelles unités IFNI et SAHARA, témoignent du dynamisme de la filière fruits et légumes.

Au final, en 1975, la Marine Marchande du Maroc dispose de 6 bateaux à passagers, 3 porte-conteneurs, 4 pétroliers, 2 phosphatiers, 12 frigorifiques et 7 cargos conventionnels, soit un total de 34 navires représentant une jauge brute globale de 106 935 tonneaux ; ce qui correspond à 13 600 emplois. C'est une belle réussite : la flotte progresse en taille, affiche une grande ambition et devient entreprenante.

À l'origine de ce succès, il y a le code des investissements de 1973. En effet, l'État tire les leçons de la faillite du groupe « Compagnie Marocaine Royale de Navigation ». Il engage alors un vaste programme d'équipement, de rénovation et de rajeunissement ; pour cela, il décide de contribuer à hauteur de 100 millions de dollars. Autrement dit, il finit par comprendre l'importance d'une intervention ciblée. Il implique les banques et promulgue le Dahir du 13 août 1973 en incluant les investissements maritimes : prime égale à 30% du prix d'acquisition, ristourne de deux points sur les taux d'intérêts, amortissement accéléré, réglementation des changes assouplie.



figure 13 : Le navire frigorifique SMARA (1976–1988) ; 6 682 tx de jauge brute, longueur 140,6 m ; construit en Norvège (Drammen) en 1971 ; ici en 1977 ; photo : *Jurgen Wittmaack*.

N. Marphocéan (1976)

L'année 1976 se caractérise par deux événements majeurs.

Tout d'abord, le Maroc maritime se dote de son premier navire pétrolier géant AL IDRISSI de 51 546 tonneaux de jauge brute. Dans cette filière, il convient de noter également l'entrée du tanker MASSIRA. L'objectif recherché consiste à sécuriser l'approvisionnement énergétique du pays.

Ensuite, il y a l'acquisition des deux premiers chimiquiers marocains. Ce sont les sister-ships IBN JABIR et IBN KHALDOUN commandés par l'armement Marphocéan (Maroc Phosphore Océan). Il s'agit d'assurer l'export de l'acide phosphorique produit par l'usine Maroc-Phosphore nouvellement construite à Safi. Ils disposent chacun de quatre citernes acier inoxydable massif totalisant

6 200 m³. Je rappelle pour mémoire que l'acide phosphorique a pour densité 1,75 et que son conditionnement nécessite une température de 65°C.

Par ailleurs, pour le transport des agrumes et primeurs, le pavillon s'enrichit de trois unités supplémentaires IMILCHIL, EL MANSOUR SAADI et SMARA. La filière frigorifique maintient donc sa part de marché.

On retiendra, en substance, la diversification de la flotte ainsi que le passage à un niveau supérieur de spécialisation.

En 1976, on note l'entrée en flotte de sept navires contre la radiation d'une seule unité ZALAGH.

La flotte se compose donc de 40 navires totalisant une jauge brute de 188 197 tx et un port en lourd de 288 200 tonnes ; ce qui représente 16 000 emplois.

Au final, en 1976, le registre de la Marine Marchande est riche, diversifié et ambitieux ; ainsi, ferries (5), cargos (7), frigorifiques (15), chimiquiers (2), tankers (6), phosphatiers (2) et porte-conteneurs (3).

C'est une belle réussite, conséquence directe de l'appui de l'État à travers les dispositions incitatives de la composante maritime du code des investissements de 1973.



figure 14 : Le navire cargo ASMAA (1977–1989) ; 499 tx de jauge brute, longueur 76,6 m ; construit au Danemark (Frederikshavn) en 1972 ; ici à M'Diq (Maroc) en 1985 entrain de livrer des matériaux nécessaires à la construction d'infrastructures portuaires ; *photo* : Cdt. Dahmane.

O. Les Deux Seuls Butaniers (1977)

Au cours de l'année 1977, la flotte franchit pour la première fois le mur des trois cent mille tonneaux de jauge brute.

L'année se caractérise par la mise en service des deux premiers butaniers marocains. Ce sont le TAFILALET et AL GHASSANI, lancés par Marphocéan.

Ensuite, il y a l'acquisition de trois chimiquiers. Ce sont le CHIMISTE SAYED acheté par la Générale Maritime (Gema), et les deux sister-ships IBN OTMAN, IBN ROCHD, commandés par Marphocéan (Maroc Phosphore Océan).

Il convient de souligner le recadrage permanent de la flotte autour des hydrocarbures. Ainsi, il y a l'entrée de SAMIR et DADES. Il est à noter que pour les tankers, le tonnage maximum annuel absolu est réalisé en 1977 avec huit unités représentant 115 561 tjb : SLOUGHI [1948-1978], RIF [1967-1979], SELMA [1974-1990], TODRA [1974-1995], AL IDRISI [1976-1986], MASSIRA [1976-1995], DADÈS [1977-2001], SAMIR [1977-1983].

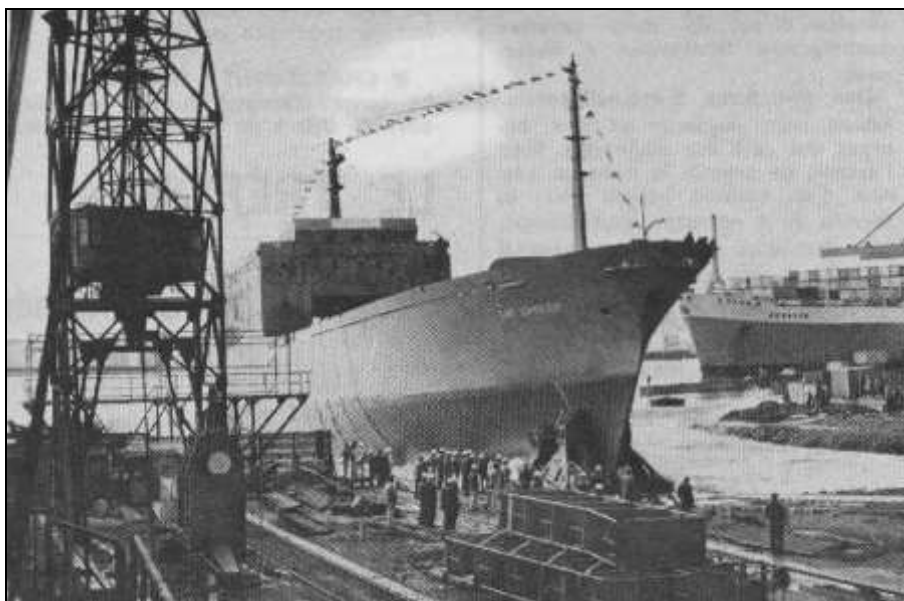



figure 15 : Le navire roulier AL HOCEIMA (1981-1987)  ; 1 575 tx de jauge brute, longueur 109,7 m ; construit en France (Le Havre) en 1977 ; ici à sous le nom CAP CAMARAT lors de son lancement en 1976 ; photo : *Le Marin* (N° 1546).

Pour les phosphates, le pavillon s'enrichit du gros minéralier SIDI DAOUÏ.

Quatre cargos renforcent la couverture du segment des marchandises diverses, ASMAA, OUED SEBOU, TAYEB et TAYSSIR. Enfin, la filière fruits et légumes est confortée par l'enregistrement du frigorifique IMOUZZER.

On retiendra en substance que pour la seule année 1977, on note treize nouvelles inscriptions. La Marine Marchande du Maroc dispose alors d'un total de 52 bâtiments totalisant une jauge brute globale de 315 490 tonneaux ; ce qui représente 20 800 emplois ; [frigorifiques (15), phosphatiers (3) et cargos conventionnels (11)], quinze navires citernes [pétroliers (8), gaziers (2) et chimiquiers (5)], trois porte-conteneurs et cinq bateaux à passagers [hydroptères (3) et car-ferries (2)]. C'est une grande performance, car la flotte se spécialise, augmente de taille et réalise une expansion géographique puissante.

P. Les Deux Premiers Rouliers (1978-1981)

Au cours de la période (1978-1981), la flotte se maintient en moyenne autour d'une jauge brute globale de 340 000 tonneaux.

En 1978, il y a 58 navires ; ce qui représente 23 200 emplois.

Ces années se caractérisent par l'entrée des deux premiers navires rouliers marocains (Ro-Ro) AL HOCEIMA et ANWAL, lancés par la Comanav.

Ensuite, on enregistre l'acquisition de deux chimiquiers, IBN ALBANNA et IBN SINA, par l'armement Marphocéan (Maroc Phosphore Océan). Il y a toujours le recadrage continu de la flotte autour des hydrocarbures ; ainsi, les deux pétroliers MASSA et ASNI. Pour les porte-conteneurs, le pavillon s'enrichit de OUALIDIA et OULMES. Deux unités renforcent le segment des cargos : MERIEM et ZAHRA ; à noter également le confortement de la filière fruits et légumes avec l'enregistrement de trois frigorifiques ABDELMOUMEN, SIJILMASSA et WALILI. Enfin, il convient de souligner l'inscription du quatrième hydroptère MALIKA par Alinor (Alas Del Norte De Marruecos).

On retiendra en substance qu'à l'issue de l'année 1981, la Marine Marchande du Maroc dispose de 58 navires totalisant une jauge brute de 335 944 tonneaux ; [frigorifiques (15), phosphatiers (3), cargos conventionnels (11)], seize navires citernes [pétroliers (7), gaziers (2) et chimiquiers (7)], deux rouliers, cinq porte-conteneurs et six bateaux à passagers [hydroptères (4) et car-ferries (2)].

En 1981, le pavillon couvre 29% du coût de transport maritime, soit 370 millions de dollars. Autrement dit, la flotte nationale soulage le déficit de la balance du commerce extérieur par une économie substantielle de 100 M\$. Le pavillon assure 22% des échanges, soit 6,8 millions de tonnes.

C'est une grande réalisation, car la flotte se maintient dans la nécessaire spécialisation, consolide la taille et conserve une forte distribution spatiale. Les cibles du code des investissements maritimes de 1973 sont donc pleinement atteintes.



figure 16 : Le cargo MAZOUJA (1984-2002) ; 335 tx de jauge brute, longueur 44 m ; construit en Hollande (Groningen) en 1952 ; ici sous le nom MAKKUM à Goole (Angleterre) en 1952 ; *photo* : Johannes Leo M.

Q. Quatre chimiquiers (1982-1984)

La période (1982-1984) se caractérise par trois évènements majeurs.

En premier lieu, le paysage maritime s'enrichit de la Compagnie Maritime Marocco Norvégienne (Comarit). Au commencement (1984), la Comarit dessert la ligne Tanger-Algésiras grâce au fameux BISMILLAH. Par la suite, elle devient le plus grand opérateur à passagers du Maroc. Elle développe progressivement son rayon d'action ; elle place des car-ferries au Nord du Maroc (Tanger, Nador, Al Hoceima) vers l'Espagne (Algésiras, Tarifa, Almería), la France (Sète) et l'Italie (Gênes). Au cours de son existence, la Comarit opère 11 navires, dont quatre au titre de Comanav Ferry (2010).

En second lieu, Marphocéan se dote de trois grands phosphatiers ; ce sont les sister-ships BOUCRAA, BENGUERIR et YOUSOUFIA jaugeant chacun 22 000 tonneaux. L'objectif recherché consiste à sécuriser l'export de la production minière du pays. En 1984, le maximum absolu annuel de navires phosphatiers en service est réalisé pour la première fois, soit 6 unités, totalisant 124 833 tjb.

En troisième lieu, il y a l'acquisition de quatre chimiquiers, ADDARRAQ et son sister-ship Al FARABI (14 775 tjb) ; ARRAZI et son sister-ship AZZAHRAOUI (4 752 tjb) commandés par Marphocéan. Il s'agit de transporter l'acide phosphorique produit par Maroc Phosphore (Safi) vers l'Inde et l'Indonésie. Le contrat d'assistance, conclu avec Gazocéan en 1977, n'est pas renouvelé en août 1984. Cette convention est relative l'encadrement nautique en officiers et en agents d'exécution. Elle concerne les trois phosphoriquiers IBN JABIR, IBN KHALDOUN, IBN OTMAN et le butanier AL GHASSANI. En 1984, Marphocéan, c'est-à-dire l'OCP, préfère l'offre polonaise, qui à prestations égales, propose des coûts inférieurs des deux tiers à ceux de Gazocéan. En 1982, le maximum absolu annuel de chimiquiers en service est atteint pour la première fois, soit 11 unités, totalisant une jauge brute de 111 563 tonneaux.

Par ailleurs, l'entrée de quatre cargos renforce la couverture du segment des marchandises diverses ; ainsi TARIK, FATH EL KHEIR, MAZOUJA et SEFROU. Mais, les deux seuls gaziers de la flotte, AL GHASSANI et TAFILALET quittent respectivement en 1982 et en 1984.

Au final, en 1984, le registre de la Marine Marchande comporte l'inscription de 61 navires totalisant 387 419 tjb ; [frigorifiques (12), phosphatiers (6) ; cargos conventionnels (12)], dix-huit navires citernes [pétroliers (6), gazier (1), chimiquiers (11)], cinq porte-conteneurs, deux rouliers (Ro-Ro) et cinq bateaux à passagers [hydroptères (2) et car-ferries (3)].

En 1982 (resp. 1983, 1984), le pavillon couvre 28,5% (resp 37,5% ; 35%) du coût de transport maritime, soit 410 (resp. 333 ; 430) millions \$. Autrement dit, la flotte nationale soulage le déficit de la balance du commerce extérieur par une économie substantielle de 117 millions \$ (resp. 125 ; 150). En tonnage, le pavillon couvre 7,6 millions de tonnes (resp. 7,3 ; 7,8) soit 26% (resp. 25%, 24%) du global transporté 30,7 (resp. 29,2 ; 32,5) millions de tonnes.

On retiendra, en substance, la structuration robuste de la flotte, la croissance remarquable de sa taille et le passage à un niveau supérieur de spécialisation. Ce beau résultat est la conséquence directe de l'intervention de l'État à travers les incitations du code maritime des investissements de 1973.

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 différencie 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 incitations pour la promotion des navires réfrigérés. Ce qui explique la prépondérance des frigorifiques. Les dispositions de cette loi sont les suivantes. Il y a la ristourne de 2 points sur les taux d'emprunt, la réduction des droits d'enregistrement, l'exonération des droits de douane, l'exonération de l'impôt des patentes et l'exonération totale de l'impôt sur les bénéfices. Les articles 30

et 31 garantissent le transfert du capital étranger investi, des bénéfices et des plus values réalisées ; la prime d'équipement est supprimée. Par ailleurs, les navires à passagers ne doivent leur survie qu'à la loi sur les mesures d'encouragement aux investissements touristiques publiée également en 1983 ; Dahir du 3 juin 1983, [B.O. N° 3685 du 15 juin 1983].

En effet, le transport des touristes par voie maritime entre dans le champ d'application comme stipulé dans le § f de l'article 2 : « on entend par transport touristique tout moyen permettant le transport des touristes par voie terrestre, maritime ou aérienne ». En conséquence, les opérateurs de ferries bénéficient des avantages suivants : ristourne de 2% sur les taux d'intérêts, exonération de la patente sur 7 ans, exonération des droits de douane, réduction de 50% de l'impôt sur les bénéfices professionnels pendant 7 ans. Les articles 29 et 30 garantissent le transfert du capital étranger investi, des bénéfices effectués et des plus values réalisées. Ces dispositions expliquent l'émergence de la Comarit qui a reconduit le modèle de la Limadet en s'associant aux Norvégiens.



figure 17 : Le navire de passagers ARRARIQ (1987-1993) ; jauge brute 2 774 tx, longueur 93,2 m, largeur 16,4 m, tirant d'eau 5,36 m, port en lourd 744 t, puissance 8 000 cv, vitesse 15,5 nds ; construit en Hollande (Hardinxveld) en 1964 ; photo : Bert Carlsson.

R. Époque glorieuse (1985-1987)

Tout d'abord, il convient de noter, en 1986, l'acquisition du fameux navire MARRAKECH, dédié aux passagers accompagnés de leurs voitures. Il est opéré par la Comanav sur la ligne Tanger-Sète. Il y a aussi, en 1987, le car-ferry ARRAFIQ, aussitôt remis à la Marine Royale.

Au cours de cette période, on enregistre AL KORTOUBI (1986) et BEN AICHA (1987) : c'est la dernière intégration d'un chimiquier. Ensuite, avec quatre nouveaux frigorifiques, la filière fruits et légumes continue sa progression ; ainsi ABDALLAH BNOU YASSINE, OKBA BNOU NAFIA, MICHLIFEN et MIDELT. En 1987, avec l'entrée du navire AZILAL, la flotte compte trois rouliers. Trois cargos appuient la couverture du segment des marchandises diverses AMINA, RIO DE ORO et TARFAYA/TOUBKAL.

En 1985, Petramar cesse ses activités et l'OCP devient gestionnaire unique de Marphocéan.

L'année 1986 est mémorable : la flotte franchit pour la première fois le seuil historique des quatre cent mille tonneaux de jauge brute, soit 405 749 tx ; il y a alors 63 navires représentant 25 600 emplois.

Enfin, en 1987, le pays dispose de 62 navires totalisant une jauge brute de 345 282 tonneaux ; [frigorifiques (14), phosphatiers (4) et cargos conventionnels (13)], 17 navires citernes [pétroliers (5) ; chimiquiers(12)], 5 porte-conteneurs, 3 rouliers (Ro-Ro) et 6 bateaux à passagers [hydroptères (2) et car-ferries (4)].

En 1985 (resp. 1986, 1987), le pavillon couvre 29% (resp 33% ; 37%) des dépenses de transport maritime, soit 545 (resp. 570 ; 541) millions de dollars. Autrement dit, la flotte nationale soulage le déficit de la balance du commerce extérieur par une économie substantielle de 158 millions de dollars (resp. 188 ; 200). Pour l'année 1985, le pavillon assure 7,36 millions de tonnes, représentant 23% du global transporté, c'est-à-dire du trafic portuaire import/export, soit 32 millions de tonnes de marchandises.

C'est un aboutissement majeur, car la flotte maintient son niveau de spécialisation, progresse en taille et renforce la nécessaire connectivité spatiale. On retiendra, en substance que la Marine Marchande atteint un haut degré de maturité. Le drapeau marocain sillonne toutes les mers du globe. C'est un pavillon qui a un poids dans le commerce international. L'industrie maritime du Maroc connaît une prospérité inégalée.

Ce magnifique accomplissement trouve son origine dans les trois codes des investissements de 1973, 1983 et de 1985.¹⁶



figure 18 : Le navire cargo INEZGANE (1988–1996) ; 1 366 tx de jauge brute, longueur 82 m ; construit en Espagne (Palma de Mallorca) en 1975 ; ici sous le nom SUECIA à Rozenburg (Hollande) en 1980 ; *photo* : Mike Griffiths.

S. Imtc (1988-1989)

Cette période est marquée par un évènement, majeur : le Commandant Mohamed Karia fonde en 1987 la compagnie International Maritime Transport Corporation (Imtc) qui deviendra un armement de premier plan disposant d'une

¹⁶ Dahir du 13 août 1973, portant loi N° 1-73-408 instituant des mesures d'encouragement aux investissements maritimes ; [B.O. N° 3172 du 15/08/1973 ; pages 1310 et 1311] ; Dahir du 3 juin 1983 portant promulgation de la loi N° 20-82 instituant des mesures d'encouragement aux investissements touristiques ; [B.O. N° 3685 du 15/06/1983] ; Dahir N° 1-83-407 du 5 octobre 1984 portant promulgation de la loi N° 21-82, relative aux investissements maritimes ; [B.O. N° 3775 du 06/03/1985]. En effet, il est important de garder à l'esprit la promulgation en 1985 du code exclusivement réservé aux investissements maritimes. Cette loi accorde aux armateurs les avantages suivants : ristourne de 4 points sur les taux d'intérêts, l'exonération de la patente sur 5 ans, l'exonération des droits de douane, la prime de 15% sur le prix du navire, l'exonération totale de l'impôt sur les bénéfices professionnels pendant 10 ans. Les articles 30 et 31 garantissent le transfert du capital étranger investi, des bénéfices effectués et des plus values réalisées. Ces considérations expliquent la consolidation de l'excellence du pavillon et l'émergence du fameux armement marocain International Maritime Transport Corporation (Imtc).

flotte de porte-conteneurs incontournable dans le paysage portuaire du Maroc. Au cours de son existence, Imtc opère un total de 17 navires.

Le Commandant Karia (1947-2016) est de formation maritime. Il est originaire de la région Bhatra Nord (Safi). Il est lauréat de la Marine Marchande ; élève officier de 1962 à 1964 ; lieutenant en 1965 ; capitaine au long cours en 1967. De 1968 à 1973, il navigue sur le TOUBKAL, CHAOUEN, IMILCHIL et ZALAGH.

Par ailleurs, la Comanav aligne quatre nouveaux navires : RIF (passagers), TAZA (cargo) et deux rouliers ASNI, AZROU.

Pour revenir à l'état de la flotte, la Marine Marchande du Maroc traverse une période de grande prospérité.



figure 19 : MAMORA (1990–1993), sous le nom CELTIC MARINER, le 12 février 1982 à Immingham (Royaume Uni) ; 926 tjb, longueur 65,7 m ; construit en Hollande en 1975 ; *photo : P. W. Rankine.*

Ainsi, le nombre maximum absolu de chimiquiers (12) est réalisé en 1987 et 1988. Ces douze navires totalisent 130 887 tonneaux de jauge brute. En 1989, le maximum absolu annuel de frigorifiques en service est réalisé pour la première fois, soit 17 unités, totalisant 57 464 tjb. Avec 73 navires, on atteint, en 1989, le maximum absolu d'unités actives ; ce qui représente 29 200 emplois. La jauge brute totalise alors 388 202 tonneaux. Le port en lourd correspondant s'élève à 569 012 tonnes. Les 73 navires se répartissent comme suit : [frigorifiques (17), phosphatiers (4) et conventionnels (15)], dix-sept navires citernes [pétroliers (6) et chimiquiers (11)], six porte-conteneurs, six rouliers et huit bateaux à passagers [hydroptère (1), ferry (1) et car-ferries (6)].

La composition de la flotte montre donc que les armements s'inscrivent dans une logique de continuité : ils se déploient autour de l'expertise, maîtrisent la taille du marché et étendent la connectivité spatiale.

Du point de vue législatif, 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 ; Dahir du 28 décembre 1988, portant loi de finances N° 21-88 pour l'année 1989, [B.O. N° 3975 du 04/01/1989].

T. La Déchirure (1990-1996)

De 1990 à 1996, la flotte subit une contraction sévère ; elle chute de 71 à 52 unités ; en conséquence le nombre d'emplois passe de 28 400 à 20 800. À noter qu'en 1994, la jauge brute cumulée (245 466 tx) passe brutalement en dessous du seuil des 300 000 tx. Au cours de cette période, le nombre d'inscriptions s'élève à 13 navires contre 33 radiations. Malgré ce différentiel, la composition globale hérite d'une structure diversifiée et équilibrée.

Le pic des rouliers (Ro-Ro) en service (8) est d'abord atteint de 1992 à 1994, puis de 1997 à 2002. En 1997, ces huit navires totalisent 33 075 tonneaux de jauge brute (tjb).

La Comanav acquiert les porte-conteneurs AGDAL (1990) et AKNOUL (1993).

Au final, en 1996, la Marine Marchande du Maroc dispose de 52 unités totalisant 213 065 tonneaux ; soit [frigorifiques (12) et cargos conventionnels (9)], neuf navires citernes [pétroliers (4) et chimiquiers (5)], neuf porte-conteneurs, sept rouliers et sept bateaux à passagers. Il n'y a plus aucun minéralier.¹⁷

Par ailleurs, 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 1995 que commence le déclin de la flotte marchande.

L'État remplace donc l'ensemble des codes par la charte de l'investissement du 8 novembre 1995 ; [B.O. N° 4336 du 06/12/1995]. Trop générale, cette loi ne peut intégrer le caractère spécifique du navire. C'est la déchirure.

¹⁷ En 1990, la flotte compte quatre minéraliers ; ils sont tous liquidés en 1993 : SIDI DAOUI, BOUCRAA, BENGUERIR et YOUSOUFIA.



figure 20 : Le porte-conteneurs CHICHAOUA (1997-2003) ; 2 441 tx de jauge brute, longueur 77 m ; construit en Allemagne (Neuenfelde) en 1972 ; ici, au large de Waalsorden (Hollande), le 11 mai 2001 ; photo : Wim Van Noort.

U. À Bout de Souffle (1997-2000)

De 1997 à 2000, les armateurs résistent au choc de l'abrogation du code des investissements maritimes : 14 inscriptions et 13 radiations. La Comanav acquiert trois navires : AL MANSOUR (ferry) puis deux porte-conteneurs OUED EDDAHAB et OUED ZIZ. En 1997, le maximum absolu de rouliers est atteint, soit huit unités (33 075 tjb). En l'an 2000, il y a 52 bateaux (277 254 tjb) représentant 21 200 emplois ; répartis comme suit : [frigorifiques (11) et conventionnels (4)], douze porte-conteneurs, huit rouliers (Ro-Ro), dix bateaux à passagers et sept navires citernes [pétroliers (2) et chimiquiers (5)]. Au final, malgré la disparition des gaziers et des minéraliers, la flotte fait preuve de résilience ; elle demeure diversifiée et équilibrée.

V. Catamarans (2001-2008)

De 2001 à 2008, la flotte se maintient superbement. Pour l'Honneur, les gens de mer du Maroc résistent à l'ignorance des responsables de la Marine Marchande.


En 2005, la Comanav acquiert deux unités MISTRAL EXPRESS et SORAYA. En 2008, elle achète le ferry MARRAKECH EXPRESS/BNI NSAR et le met sous pavillon Panama. Cependant, le 31 mai 2007, cet opérateur historique est vendu au groupe français Cma Cgm.

Le pic de porte-conteneurs en service (16) est atteint en 2002 (75 698 tjb/6 992 evp). En 2007, il y a 15 porte-conteneurs représentant à la fois le maximum absolu de jauge brute et de capacité (172 104 tjb/15 658 evp).

Au cours de cette période (2001-2008), le nombre d'inscriptions au registre s'élève à 23 unités [frigorifique (1), passagers (8), porte-conteneurs (12), tankers (2)] contre 35 radiations [frigorifiques (10), cargos conventionnels (4), passagers (3), rouliers (5), porte-conteneurs (10), pétroliers (1), chimiquiers (2)]. En 2008, RIO DE ORO, dernier cargo conventionnel, est rayé des listes.

Au final, en 2008, le pavillon dispose de 40 navires totalisant 404 375 tonneaux de jauge brute (tjb) ; ce qui représente 15 200 emplois : frigorifiques (2) ; cargos conventionnels (1), pétroliers (3) ; chimiquiers (3), porte-conteneurs (14), rouliers (4) et ferries (13).



figure 21 : Le cargo frigorifique UNITED MALIKA (2002-2003)  ; 4 239 tx de jauge brute, longueur 118,2 m ; construit au Japon en 1979 ; ici, dans les sables du Maroc, au sud de Lagouira, le 04 août 2003 ; photo : Groetjes Willem.

Par ailleurs, du point de vue stratégique, cette période est mouvementée et se conclut par trois décisions aux conséquences désastreuses. Tout d'abord, en 2003, la banque nationale pour le développement économique (BNDE) se débarrasse de la Limadet en la bradant à la Comanav pour 1 million d'euros. Créée en 1959, la BNDE sera liquidée en 2006. Au même moment la banque

marocaine du commerce extérieur (BMCE) et la caisse de dépôt et de gestion (CDG) entrent dans le tour de table de la Comanav à hauteur de 30 millions d'euros.

Ensuite, au début de l'année 2005, en prévision de la mise en service du port de Tanger Med, on autorise la vente de la Comanav, [B.O. N° 5284 du 20 janvier 2005], ce qui ampute le pays d'une flotte de sécurité pour le transport des produits de base.

En 2005, la Générale Maritime (Gema), créée en 1978, cesse ses activités.

Au printemps 2006, on prend la décision fatale : en prévision de la mise en service du port de Tanger Med, l'encadrement des lignes régulières est supprimé de manière précipitée, [note circulaire du 30 mai 2006 ; N°51 / Scc / Min]. Cette mauvaise décision stipule qu'*à partir du 1er juillet 2007, tous les navires de commerce sous pavillon étranger peuvent opérer librement et sans restriction, en provenance et/ou à destination des ports marocains, des services de transport maritime de marchandises de quelque type que ce soit (direct, transbordement, feeder ou wayport)*. Plus précisément, le terme Wayport désigne un service non direct, c'est-à-dire un service dans lequel les navires transitent par un port marocain et poursuivent leur route vers d'autres marchés.

Cette mesure, dictée par l'ignorance des choses de la mer, se révèle dramatique et tragique pour les armateurs du pays. La note ministérielle correspondante est donc une énorme erreur.

Par rapport à cet acte catastrophique, ses auteurs ont oublié d'interroger la législation internationale. Ils auraient alors appris que les pays à grande tradition maritime, tels le Royaume Uni ou les nations scandinaves, font beaucoup de sacrifices pour maintenir leur flotte en vie. Cette flotte constitue l'affirmation de leur suprématie maritime ; c'est un outil de négociation auprès des instances internationales.

De même, l'Union Européenne protège son industrie maritime comme stipulé par le Règlement (CEE) no 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres : en clair, il s'agit de la protection du cabotage maritime.

Aux USA, la loi protectionniste de 1920, dites Jones Act impose aux navires transitant entre deux ports de ce pays de battre pavillon américain, y compris l'équipage et le constructeur. Ainsi, en 2011, la compagnie pétrolière Furie fait transporter le rig de forage Spartan 151 entre le golfe du Mexique et l'Alaska par un navire ne battant pas pavillon américain. En 2017, elle est condamnée à verser 10 millions de dollars pour violation du Jones Act.

Le cas de la Russie mérite une mention particulière : consciente de n'avoir aucune place dans le monde maritime, elle prend la ferme résolution de s'y introduire en pratiquant un dumping mesuré, c'est-à-dire une politique de prix excessivement bas jusqu'à ce que les conférences lui ouvrent les portes. Ensuite, elle opte pour un retour à la normale en s'alignant sur les opérateurs historiques. Enfin, plusieurs pays, comme la France, surveillent les variations de volume de leur flotte. Lorsque ce volume devient trop faible, ils engagent des actions pour le ramener au niveau nominal.



figure 22 : Le navire citerne ITRI (2009-2012) ; 4 094 tx de jauge brute, longueur 101,5 m ; construit à Singapour en 1991 ; ici, au chantier de réparation navale à Las Palmas (Îles Canaries), le 26 novembre 2010 ; photo : Patalavaca.

W. On Achève Bien Les Chevaux (2009-2020)

L'année 2020 correspond à un effondrement historique.

Au cours de la période 2009 à 2020, le nombre d'inscriptions au registre s'élève à 23 navires [passagers (8), porte-conteneurs (9), tankers (6)] contre 45 radiations [frigorifiques (1), ferries (15), porte-conteneurs (18), rouliers (3), chimiquiers (3), tankers (5)].

En 2009, on compte 17 porte-conteneurs, totalisant 144 846 tjb/7 201 evp. En 2011, le maximum absolu de navires à passagers en service est réalisé pour la première fois, soit 17 ferries [19 897 passagers et 6 069 voitures].

L'année 2015 se caractérise par la mise en service du premier bitumier marocain : BITUMA 1 lancé par la société Bituma.

Par ailleurs, 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 (Inter Shipping).

Enfin, on met sous pavillon marocain les porte-conteneurs PHILIPPE A/CASABLANCA A (2017), CMA CGM TANGER (2018), TANGER A (2019), CMA CGM AGADIR (2019), X-PRESS SOUSSE (2019).

Cependant, en 2020, la Marine Marchande touche le fond, avec seulement 16 navires totalisant une jauge brute de 136 213 tonneaux¹⁸. Ainsi, [LE RIF/MOROCCO SUN, BISSAT/DETROIT JET, BORAQ, TANGER EXPRESS, MOROCCO STAR, MED STAR], [CIELO DI RABAT, OUED ZIZ, PHILIPPE A/CASABLANCA A, CMA CGM TANGER, CMA CGM AGADIR, X-PRESS SOUSSE], [BALEA, ANFA, TINGIS, IMRIKLY] : soit 6 car-ferries, 6 porte-conteneurs et 4 navires citernes. La capacité se décline alors comme suit : 5 397 passagers, 1 448 voitures, 6 294 conteneurs evp et 6 020 tonneaux de jauge nette pour les hydrocarbures.

Comment en est on arrivé là ?

Tout d'abord, on fait disparaître la Limadet en la refilant discrètement à la Comanav. Ensuite, on liquide le tout. En clair : la Comanav est vendue le 31 mai 2007 au groupe Cma Cgm, qui cède à son tour, en février 2009, l'activité ferries de la Comanav à la Comarit. Par cette acquisition, la Comarit affiche sa détermination à défendre le pavillon marocain sur le Détroit de Gibraltar. Je rappelle que dans le cadre de la privatisation, la Compagnie Maritime d'Affrètement (CMA), première compagnie française de transport maritime à conteneurs rachète l'opérateur étatique Compagnie Générale Maritime (CGM) en octobre 1996. Le groupe Cma Cgm ainsi formé se place au 13ème rang mondial dans le domaine des conteneurs, pour devenir 3ème en 2017. Dans la même logique, le groupe Imtc prépare la mise en service du port de Tanger Med. Pour cela, il achète quatre superbes porte-conteneurs « Ice Class », les meilleurs de leur génération. Par cette anticipation, Imtc affiche sa détermination à défendre le pavillon marocain dans le trafic conteneurisé. Afin de réaliser ces investissements, Imtc et Comarit consentent de grands engagements et ont recours à l'endettement.

¹⁸ Ce qui est tout à fait catastrophique, eu égard aux 73 navires de 1989 ou aux 400 000 tonneaux de 1986.

Toutefois, en 2008, face à la flambée des prix du carburant, la trésorerie de Comarit et Imtc atteint le seuil limite de rupture. Le prix du pétrole brut est multiplié par près de 13,5 par rapport à son point le plus bas de l'ère moderne, soit 10,82 \$US le baril le 10 décembre 1998, pour passer à 145,31 \$US le 2 juillet 2008, son prix de clôture record. En 2011, les banques ne suivent pas. Abandonnés à leur sort, ces deux armements se déclarent en cessation de paiement et jettent l'éponge. Toute la flotte de Comarit et Imtc se trouve confrontée à la saisie conservatoire. Les navires Imtc sont saisis en 2013 : TOUBKAL, LE RIF, KENZA, FES, TINGHIR, MEKNES et ATLAS ; soit 8 unités. Les navires Comarit sont saisis en 2012 et 2013 : MISTRAL EXPRESS, MARRAKECH, BERKANE, BILADI, BORAQ, BNI NSAR, BANASA, BOUGHAZ, AL MANSOUR et IBN BATOUTA, soit 11 ferries.

Marphocéan, le 3ème transporteur chimiquier au monde en 1988, est liquidé en juillet 2009. Son dernier navire citerne AL KORTOUBI est envoyé à la casse en 2010. Je rappelle que Marphocéan est née, en octobre 1973, de l'accord entre la société française Gazocéan, l'OCP et la Comanav pour le transport de l'acide phosphorique.

Quant à la Cma Cgm, elle se débarrasse de tous les navires de fret hérités de la Comanav. Elle ne conserve que le porte-conteneurs OUED ZIZ qui fait du cabotage entre Malte et Alger. Autrement dit, Cma Cgm a acheté non pas la flotte de la Comanav mais plutôt son espace maritime. Personne n'a vu venir ce coup et personne n'a compris l'ampleur de cette implication ; d'où la nécessité, entre autres, d'instituer une veille portuaire et maritime pour prévenir ce genre de dérive. Au final, le Maroc perd des navires de légende et ses valeureux gens de mer se retrouvent sans emploi.

X. La Mer, Notre Avenir.

Dans ce qui précède, de 1886 à 2020, nous avons relevé les fractures essentielles, les dates clés et les étapes marquantes, pour en déduire la loi de comportement de notre flotte. Ainsi, ces éléments nous 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 gouvernance et annoncé la prochaine émergence : après la décision catastrophique de 2006, le système maritime du Maroc retrouvera un état d'équilibre prospère en 2040.

Toutefois, ce regain peut être ramené à l'horizon 2030, 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 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 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 surmonter 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 étatique 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 d'exploiter les énergies hydrodynamiques, de faire émerger les biotechnologies marines et de développer la recherche océanographique. De même, sans un vivier de gens de mer, on ne pourrait pas disposer des

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 également 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. Ils 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.

Marine Marchande du Maroc (Administration)		
années	rang	tutelle
Naissance : 30 septembre 1920	Service	Direction Générale des Travaux Publics
1940-1946	Service	Direction de la Production Agricole et du Ravitaillement
1947-1951	Service	Direction de l'Agriculture, du Commerce et des Forêts
1952-1955	Division	Direction du Commerce et de la Marine Marchande
1956-1957	Sous Direction	Ministère du Commerce, de l'Artisanat, du Tourisme et de la Marine Marchande
1958-1959	Sous Direction	Sous-secrétariat d'Etat au Commerce, à l'Industrie, à l'Artisanat et à la Marine Marchande
1960-1961	Sous Direction	Ministère du Commerce, de l'Industrie, des Mines, de l'Artisanat et de la Marine Marchande
1962-1964	Sous Direction	Ministère du Commerce, de l'Industrie, des Mines et de la Marine Marchande
1965-1967	Direction	Ministère des Travaux Publics et des Communications
1968-1976	Direction	Ministère du Commerce, de l'Industrie, des Mines et de la Marine Marchande
1977-1978	Direction	Ministère des Transports
1979-1980	Direction	Ministère du Commerce et de l'Industrie
1981-1996	Direction	Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande
1997	Direction	Ministère du Transport et de la Marine Marchande, du Tourisme, de l'Energie et des Mines
1998-2001	Direction	Ministère du Transport et de la Marine Marchande
2002-2020	Direction	Ministère de l'Équipement, ...

figure 23 : De la naissance à 2020, positionnement de l'Administration de la Marine Marchande dans l'échiquier étatique.

Fait à Casablanca, le 30 SEPTEMBRE 2020