

PORT DE CASABLANCA

[La conférence d'Algésiras : rivalités franco-allemandes]
(*Le Journal des débats*, 28 février 1906)

[...] Le comité d'examen a tenu hier une longue séance. Il a examiné à nouveau les projets de la Banque d'État. L'examen procède par élimination. On a abordé l'étude de la moitié à peu près des projets l'autre moitié, contenant les points difficiles, sera examinée demain. Somme toute, aucune solution des points difficiles, tant sur la Banque que sur la police, n'est intervenue.

Au cours de la discussion, le délégué français ayant parlé des ressources produites par la surtaxe des décimes additionnels qui doivent être encaissés par la Banque d'État et affectés à l'amélioration des ports, El Mokri a déclaré que [les travaux des ports de Casablanca et de Saffi](#), ayant été déjà concédés à la Société du Creusot [Schneider], ne devaient pas figurer dans le programme des entreprises exécutées au moyen des ressources provenant de cette surtaxe.

Après la séance, El Mokri a fait connaître que la concession de ces deux ports avait été sollicitée au début de l'année dernière par la Société française, en même temps que celle du port de Tanger. Le Makhzen avait alors accepté le projet allemand relatif au môle de Tanger*, présenté par la maison Borgeaud-Reutemann, et avait rejeté le projet français malgré les études très complètes auxquelles la Compagnie française avait procédé sur la demande expresse du Makhzen. Depuis, des démarches ont été faites à Fez par l'agent de cette Compagnie et la [concession des ports de Casablanca et de Saffi](#) lui a été octroyée. El Mokri a ajouté qu'il était chargé de faire connaître à la Conférence qu'il n'y avait pas lieu de comprendre ces deux ports parmi ceux qui doivent être améliorés par les ressources de la surtaxe des décimes.

La déclaration inopinée d'El Mokri a provoqué une certaine surprise. Jusqu'à présent, on ne connaissait que des promesses verbales faites à la suite des réclamations de la Compagnie marocaine en raison de son éviction de l'entreprise du môle de Tanger.

Il convient d'ajouter que, depuis l'accord du 8 juillet, la légation et les agents français au Maroc se sont rigoureusement abstenus de toute démarche auprès du gouvernement marocain concernant des demandes de concession au Maroc.

[La conférence d'Algésiras : rivalités franco-allemandes]
La concession des travaux des ports de Casablanca et Saffi
(*Le Journal des débats*, 2 mars 1906)

De la dépêche de notre envoyé spécial à Algésiras, que nous avons publiée hier en dernière heure, M. Jaurès tire, ce matin, prétexte pour accuser la France d'avoir manqué à ses engagements dans l'affaire de la concession des travaux des ports de Casablanca et de Saffi. Or, voici le passage textuel de la dépêche de notre correspondant que cite M. Jaurès pour appuyer son argumentation :

Le délégué marocain m'a déclaré qu'il s'agissait d'engagements anciens, pris par le Makhzen envers une société française avant que le sultan ait ratifié le programme de la conférence, comprenant le principe de l'adjudication en matière de travaux publics.

M. Jaurès déclare qu' « il semble résulter de cette déclaration que le contrat serait intervenu entre l'accord franco-allemand de juillet et l'approbation par le Makhzen du programme de la Conférence. Nous ne saurions nous expliquer, d'abord, comment on pourrait tirer une conclusion aussi inattendue de cette déclaration d'El Mokri. Parler d'engagements anciens pris par le Makhzen avant que le sultan ait ratifié le programme de la Conférence fixé par l'accord franco-allemand du 28 septembre ne peut signifier que ces engagements aient été pris après l'accord du 8 juillet et précisément entre les deux accords. D'ailleurs, El Mokri lui-même a encore précisé ses affirmations à ce sujet dans la déclaration suivante qu'il a autorisé le correspondant du *Daily Telegraph* à télégraphier à son journal :

Je vous autorise à déclarer ceci :

Avant de venir à la Conférence, alors que j'étais encore à Fez, j'ai reçu pour instructions de dire à la Conférence que [les travaux des ports de Casablanca et de Saffi avaient été promis à la Compagnie marocaine](#), après de longs mois et bien avant les accords franco-allemands. Je puis ajouter que l'affaire fut négociée directement entre la Compagnie marocaine et le gouvernement chérifien et tout à fait en dehors du gouvernement français.

Mais n'aurait-on pas cette nouvelle précision d'El Mokri, les faits eux-mêmes établissent très formellement l'inexactitude de l'interprétation trop imaginaire de M. Jaurès. C'est en effet à la fin de 1903 que la Compagnie marocaine, d'accord avec le Makhzen, prit l'initiative d'un groupement de constructeurs pour la constitution d'une « Société d'études de travaux publics au Maroc » et de longues négociations engagées dès cette époque entre le Makhzen et la Compagnie aboutirent à la remise à la Compagnie, le 15 mars 1905, de lettres officielles du sultan enjoignant aux autorités de Tanger, Casablanca et Saffi de se concerter avec les représentants de la Compagnie marocaine pour les études à faire dans ces ports, de les aider de leurs avis et de leur offrir, le cas échéant, les concours nécessaires.

Le gouvernement français n'était d'ailleurs pas intervenu dans ces négociations absolument privées de la Compagnie marocaine avec le Makhzen. Aussitôt en possession de ces lettres officielles du sultan, la Compagnie marocaine constitua une mission dont elle confia la direction à M. Renaud ¹, ingénieur hydrographe, qui, depuis plusieurs mois, avait déjà procédé pour le compte de la Compagnie à un examen préliminaire des ports du Maroc. La mission Renaud quitta le Havre le 18 avril 1905, et arriva à Tanger, le 23, et se mit aussitôt à l'œuvre à Tanger même. Après avoir établi pour ce port deux plans différents de travaux, la mission se rendit à Casablanca, le 31 mai. Le 15 juin, M. Renaud soumettait aux autorités marocaines un dessin donnant les dispositions générales d'un projet d'amélioration du port de Casablanca : ce plan fut longuement examiné, discuté et finalement approuvé par le Makhzen dans toutes ses parties.

Le 17 juin, la mission était à Saffi ; elle se livra avec la même précision aux mêmes travaux d'études et le plan d'ensemble dressé par elle pour les travaux de Saffi fut également approuvé dans toutes ses dispositions.

La mission Renaud quitta Saffi le 1^{er} juillet, ayant accompli son programme avec un plein succès, et elle était de retour au Havre le 12 juillet. Cette fois encore, comme

¹ Joseph Renaud (Vesoul, 1854-Arcueil, 1921) : polytechnicien, connu en particulier pour ses cartes du Tonkin établies à l'époque de l'amiral Courbet :

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Qui_etes-vous_1924-Maroc.pdf

pendant les premières négociations du début de 1905, le gouvernement français était resté absolument en dehors de l'affaire et n'était jamais intervenu dans les opérations de la mission, qui étaient restées strictement privées.

Il ressort à l'évidence de ces dates et de ces indications précises, qu'il y avait engagement formel entre la Compagnie marocaine et le Makhzen bien avant les accords franco-allemands du 8 juillet, et que, par conséquent, ces accords ne pouvaient revenir sur des droits anciens définitivement acquis à cette date.

LES
TRAVAUX DU PORT DE CASABLANCA
(*Le Temps*, 7 août 1907)

Il n'y a guère plus d'une cinquantaine d'années que le commerce international du Maroc a commencé à se développer, mais il augmente rapidement, à mesure qu'un plus grand nombre d'indigènes s'aperçoivent des avantages qu'ils en retirent et à mesure que les négociants européens viennent s'installer plus nombreux dans le pays.

Casablanca fut toujours un des centres commerciaux les plus actifs pour les peaux et les laines, et son importance s'accrut encore le jour où le gouvernement chérifien cessa d'interdire l'exportation de certains produits, et particulièrement les céréales ; aussi il n'est pas rare de voir pendant l'été une quinzaine de vapeurs à l'ancre devant la ville. Ce n'est pas qu'ils y trouvent plus de facilités ou moins de dangers que sur les autres points de cette cote uniformément inhospitalière, mais Casablanca est le débouché des produits des vastes plaines centrales du Maroc, et elle n'a cessé de voir augmenter le nombre des navires qui la visitent et le chiffre de sa population.

Loin de se préoccuper d'améliorer les conditions déplorables que la nature imposait au commerce maritime d'une des villes les plus prospères du Maroc, le makhzen n'eut pendant longtemps d'autre désir que de voir les choses rester en cet état, parce que c'était un puissant obstacle à la pénétration du pays et que tous ses efforts visaient à la rendre impossible.

Pendant, sur la demande formelle et répétée des représentants des puissances, qui ne cessaient de lui transmettre les doléances de leurs nationaux fixés à Casablanca, le sultan Moulaï Hassan ordonna quelques améliorations, et l'on commença la construction d'une petite jetée en maçonnerie ; mais ce travail, entrepris sans études préalables, fut abandonné dès qu'on en constata l'inutilité. Les choses continuèrent donc à aller comme par le passé, et même de mal en pis, puisque l'encombrement augmente toujours et que l'absence de tout abri naturel ou artificiel condamne à ne faire le transbordement des marchandises qu'avec les petites barcasses indigènes qu'il faut haler au sec chaque fois que la mer devient mauvaise ; on ne peut même pas avoir un nombre suffisant de ces barcasses, tant à cause de l'emplacement exigü dont on dispose, que du peu de hâte avec lequel on remplace celles qui se perdent, assez fréquemment d'ailleurs. D'autre part, l'unique petit quai d'embarquement ne communique avec la ville que par une porte étroite et basse, percée dans l'enceinte ; les magasins de douane sont mal situés ; à demi obscurs et de dimensions insuffisantes.

Bref, de l'avis de tous les négociants, et même des fonctionnaires marocains qui sont quotidiennement assaillis de réclamations, de demandes d'indemnités, etc., la situation est intolérable et l'on comprend que des pétitions se soient succédé sans interruption contre cet état de choses.

Moulaï Abd el Aziz, moins rebelle que ses prédécesseurs à certaines innovations et comprenant qu'un trafic plus intense profiterait au Trésor, consentit à faire examiner les améliorations possibles. Ces bonnes intentions, oubliées à cause de diverses questions de politique intérieure, lui furent rappelées à la fin de 1903, époque à laquelle la

Compagnie marocaine fut chargée de quelques études préliminaires. En 1904, elle construisait à Tanger des magasins de douane, et en 1905 elle recevait du sultan des lettres enjoignant aux autorités de plusieurs ports, dont Casablanca, de se concerter avec elle pour les études à entreprendre définitivement.

Ces études furent confiées à M. Renaud, ingénieur hydrographe en chef de la marine, qui, avec un navire spécialement outillé, fit sur les côtes marocaines une croisière de plusieurs mois, au cours de laquelle il fit un levé, avec sondages, de la baie de Casablanca et entretint les autorités locales des dispositions générales d'un projet, avec dessin à l'appui, pour l'établissement d'un port de batellerie.

Il ne pouvait, en effet, être question de créer un port ou une rade-abri pour les grands navires ; car la nature des fonds, la grosse houle d'hiver, et surtout le raz de marée qui, en ces parages, amènent des lames brisantes dangereuses, obligerait à des travaux considérables et à des dépenses énormes, incompatibles avec les finances marocaines.

Par contre, il était indispensable d'abriter les embarcations de toutes tailles, de donner aux marchandises des moyens de débarquement faciles à l'aide de grues, de prévoir des terre-pleins, des hangars, des magasins, de larges voies d'accès, un développement de quais permettant l'accostage simultané de nombreux chalands, de constituer un abri intérieur tel que des remorqueurs pussent être affectés toute l'année au service du port sans risquer d'être drossés à la côte au premier coup de vent.

Il importe de noter qu'aussi longtemps que Casablanca sera dépourvue de port, on sera obligé de cesser le travail dès que la mer menace de rouler les barques au rivage, ce qui arrive même par un temps où les manipulations en rade pourraient encore se faire en toute sécurité.

Au contraire, quand les travaux projetés seront finis, les opérations de mise à terre et d'embarquement dans les chalands pourront se faire à l'abri des jetées, le nombre des jours de chômage sera considérablement moindre qu'aujourd'hui. Enfin, les jours de tempête, le matériel sera remisé dans la petite darse intérieure où il ne courra aucun risque.

Cette certitude permettra d'affecter au service du port une quantité suffisante de matériel flottant perfectionné.

Le projet de l'ingénieur français, longuement examiné et discuté par les autorités de Casablanca, fut finalement approuvé par elles et envoyé à Fez où l'agent de la Compagnie marocaine le présenta au makhzen. Le sultan et ses conseillers se firent donner des explications sans nombre, à la suite desquelles il fut convenu que le programme des travaux serait établi sur les bases proposées. Cependant l'affaire devait traîner encore en longueur car vers cette époque s'ouvrit la crise qui devait aboutir à la conférence d'Algésiras, et l'on se souvient que c'est au moment où la question des travaux publics fut abordée à la conférence que le délégué chérifien El Mokhri déclara les travaux de Casablanca réservés à la Compagnie marocaine.

Les contrats définitifs furent signés dans le courant de l'hiver dernier. Les croquis joints montrent l'état actuel des lieux et l'ensemble des travaux à accomplir ils devaient être terminés à la fin de 1908 et coûter environ trois millions.

Il est à noter que l'une des clauses du contrat autorise l'engagement d'autant d'Européens qu'il sera nécessaire et prévoit en outre qu'il sera largement fait appel à la main-d'œuvre indigène.

C'est à MM. Schneider et Ce et J. Vigner, entrepreneur des travaux du port du Havre, etc., que la Compagnie marocaine demanda d'assurer l'exécution des engagements qu'elle venait de prendre vis-à-vis du makhzen, et toutes les mesures furent arrêtées sans délai pour que l'expédition du matériel eût lieu dès que la belle saison en permettrait le débarquement à Casablanca. Les travaux commencèrent effectivement le 2 mai ; ils furent, depuis lors, poussés avec activité et sans aucun incident qui permît de soupçonner les événements ultérieurs.

Les fonctionnaires de Casablanca ne firent pas la moindre difficulté pour se conformer aux instructions qu'ils avaient reçues de Fez, en même temps qu'un exemplaire du cahier des charges dont ils avaient à assurer l'exécution.

Ils suivaient les travaux avec intérêt et il était même entendu qu'on leur offrirait au premier jour de se rendre aux carrières par la voie ferrée récemment installée. Quant à la population, elle montrait surtout beaucoup de curiosité, au point que, les jours derniers, sur la demande de la compagnie, la pacha avait fourni quatre gardiens spécialement chargés d'empêcher les badauds de monter sur les wagonnets. À la mi-juillet, trois à quatre cents hommes, Marocains en majorité, travaillaient sur les divers chantiers ; les carrières avaient déjà fourni plusieurs milliers de mètres cubes d'enrochements et un approvisionnement de moellons pour le parement du mur du quai. La presque totalité de l'outillage et de gros stocks de chaux, fer, ciment avaient été débarqués; en un mot tous les préparatifs étaient terminés et les dispositions étaient prises pour donner, dès les premiers jours d'août, une impulsion plus active encore à l'ensemble des travaux, car il fallait utiliser l'été pour achever les parties d'ouvrages appelées à fournir pendant l'hiver quelque protection aux parties terminées et à la continuation des autres.

C'est donc au moment même où de nouvelles équipes de travailleurs allaient entrer en ligne que se sont produits les tragiques événements du 30 juillet, le lâche attentat commis contre les pacifiques ouvriers d'une oeuvre de progrès par une horde de sauvages fanatisés.

À l'ardeur de leur poursuite, à leur acharnement sur les cadavres des malheureux qu'ils ne connaissaient pas, à leur rage d'anéantissement de la tâche déjà accomplie et du matériel réuni pour les besognes à venir, on devine les perfides manœuvres des fanatiques qui, par eux-mêmes ou leurs émissaires, ont provoqué ces actes de barbarie, comme ils avaient déjà lancé sur le docteur Mauchamp une populace habilement excitée contre l'installation supposée du télégraphe à Marakech.

S'il est difficile, dans l'état actuel du Maroc, d'empêcher d'une façon absolue des excitations de ce genre, il serait relativement facile de les rendre inutiles ou stériles par une attitude énergique, comme le sultan Moulaï Hassan savait le faire. Aussi est-ce en de pareilles circonstances que se manifeste lamentablement la faiblesse des fonctionnaires chérifiens de maintenant, qui n'est elle-même qu'une conséquence de la faiblesse d'un makhzen beaucoup trop sédentaire au cours de ces dernières années.

Habitué depuis longtemps à voir les tribus des environs venir lui réclamer de l'argent sous menace de pillage de la ville et à céder à leurs exigences, le pacha de Casablanca a pu considérer l'ultimatum d'avoir à retirer le contrôleur de la douane et à arrêter les travaux du port comme un procédé plus neuf de chantage. En tout cas, il ne s'en est pas autrement préoccupé et rendit ainsi possible l'agression des énergumènes des tribus contre une entreprise d'intérêt public faite sur l'ordre et pour le compte du sultan.

Il n'y a pas eu, jusqu'à ce jour, de preuves plus éclatantes de l'état anarchique au Maroc.

Certes, la construction du port sera reprise dès que la sécurité effective des chantiers sera assurée d'une façon permanente ; mais hélas ! plusieurs des laborieux ouvriers de la première heure manqueront à l'appel. La destruction de l'outillage ne permettra pas d'utiliser comme il eût fallu le faire la saison favorable aux travaux, et il est à craindre que le commerce international ne puisse trouver l'année prochaine à Casablanca les améliorations sur lesquelles il était en droit de compter.

TANGER. — Le 25 mars a eu lieu, à Tanger, l'adj. des trav. d'établissement d'un port à Casablanca.

Montant : 46 millions.

Ont soumissionné : La Société internationale des Travaux publics, de Paris, 4 % augmentation ; MM. Pearson, de Londres, 3 % rabais ; Chaussegros et Delarbre, d'Alger, 5 ; Holzmann, de Francfort, 7 ; Galtier ², de Paris, 7 ; Hollandsche Maatschappij, de Rotterdam, 7 ; Fogliotti, Penna et Cie ³, d'Oran, 7 ; Consortium marocain de Paris, 7 ; Hersent frères, de Paris, 8 ; Société marocaine et Schneider et Cie, du Creusot, 16 % rabais, adjudicataires.

Maroc

(*Journal général de l'Algérie et de la Tunisie*, 2 mai 1912)

De la *Dépêche marocaine* :

La commission générale des adjudications a décidé, dans sa séance du 9 avril, de confier le premier lot des travaux de la darse-abri de Casablanca (400.000 francs) à M. Jammy ⁴, entrepreneur des travaux du port d'Oran, ... qui a fait les offres les moins élevées.

NOUVELLES MARITIMES

ALGER

(*Le Sémaphore algérien*, 25 janvier 1914)

L'état de la mer à Casablanca n'a pas permis au *Maréchal-Bugeaud* [à la Cie générale transatlantique] de débarquer les chevaux qu'il transportait pour le compte de la guerre. Il les a ramenés à Alger hier et on les a réembarqués sur le *Ville-de-Tunis*.

Qui sait si le *Bugeaud* n'aura pas à les reprendre à son retour de Tunis...

Alger

RÉUNION DE LA CHAMBRE SYNDICALE

Séance du 23 novembre 1915

Présidence de M. J. Tarting, président

(*Le Journal général de l'Algérie, de la Tunisie et du Maroc*, 25 novembre 1915)

Communication sur le Maroc occidental.

M. le président fait connaître qu'il a fait à la Chambre de commerce, à la dernière réunion de cette assemblée, la communication ci-après qui intéressera aussi certainement les membres de la Chambre syndicale et du Syndicat commercial algérien :

.....

² Auguste Galtier (1860-1943) : ingénieur civil, il avait décroché en 1899 l'adjudication des travaux du port de Bône en association avec Louis Jammy. Voir [encadré](#).

³ Société constituée en juin 1907 pour les travaux du port d'Oran, détenue à un tiers par Louis Jammy.

⁴ Louis Jammy (1853-1929) : polytechnicien, capitaine du génie, entrepreneur de travaux publics à Bône. Il fait ses grands débuts en 1899 comme adjudicataire des travaux du port de cette ville. Voir [encadré](#).

L'océan, lui-même, n'a pas bougé et quarante-huit heures après notre départ d'Oran nous étions en rade de Casablanca.

À l'arrivée, chaque passager doit s'occuper du débarquement de sa personne et de ses bagages à main. Il y a quelque temps, il fallait même s'occuper des gros bagages déposés dans les cales.

Le débarquement s'opère assez facilement par mer calme ; il est fait par la Compagnie [Paquet] et des barcassiers indigènes, dont beaucoup d'entre eux demandent toujours des suppléments.;

Par mer houleuse, au contraire. le débarquement en pleine rade est très difficile et il n'est pas rare de voir, en hiver, les passagers, continuer à avoir le mal de mer dans les barcasses où on les dépose avec de grands paniers manœuvrés par les treuils du bord. L'accostage des barcasses se fait actuellement dans un bassin bord à quai, ce qui est une grande amélioration, car, avant, chaque passager était transporté sur le dos des Marocains de la barcasse à la terre ferme.

.....
Les jetées du port ont été mises en adjudication, il y a environ deux ans, et les travaux marchent normalement.

La jetée, dite du large, a actuellement 370 mètres environ de longueur ; elle aura, une fois terminée, 2 kilomètres.

Cette jetée est faite avec des blocs artificiels de béton pesant 25, 50 et 100 tonnes, que l'on jette à la mer par avancement.

Les vides sont remplis, par des sacs de béton, des moellons bruts et quelques petits blocs, les carrières n'en produisant pas de gros.

À la partie supérieure, une plate-forme en béton armé au mortier de ciment de Boulogne, de 2 m 20 d'épaisseur, forme un massif d'arasement destiné à empêcher la dislocation des blocs.

Du côté du large, un mur longitudinal de 3 m. 50 de largeur et 3 m. 30 de hauteur, construit en maçonnerie de moellons bruts et mortier de ciment, arrête la vague et permet de circuler sur la plate-forme. Des blocs artificiels, non arimés, du même tonnage que ceux désignés ci-dessus, garantissent, côté du large, les parois de ce mur, ainsi que le radier en béton côté du port. Un titan de 110 tonnes à 7 m. 50, 50 tonnes à 10 mètres et 25 tonnes à 15 mètres, permet de mettre tous les blocs en place au fur et à mesure qu'ils arrivent sur des trucs aménagés à cet effet et conduits par une locomotive circulant sur une voie de un mètre.

Le bassin des barcasses est aussi en construction ; il permet déjà de débarquer bord à quai les passagers et d'y mettre à l'abri toutes les petites embarcations du port, le matériel d'acconage et celui de l'entreprise.

Ce bassin est aménagé par une jetée perpendiculaire à la jetée élu large de 100 mètres de longueur environ et un mur aussi perpendiculaire relié à cette jetée. Un vaste terre-plein, en sable des dunes que transportent des trains, permettra d'entreposer sous peu les marchandises diverses débarquées par les barcasses.

Au nord-ouest de la jetée, on a construit, sur des enrochements et un sol préalablement préparés, un fort mur qui maintient un terre-plein qui servira à l'entreprise pour construire les blocs quand les travaux prendront l'intensité que l'on est décidé à leur donner. C'est aussi sur ce terre-plein que sont les installations des bétonnières, etc., etc., pour la confection des blocs.

Une deuxième jetée de 1.550 mètres, allant du sud au nord, enracinée à la plage, vers les roches noires, fermera le port et ménagera une passe de 250 mètres pour la rentrée et la sortie des navires.

De vastes magasins sont aussi construits sur le terre-plein près du bassin aux barcasses, ils servent à entreposer le ciment arrivé en quantité en été, de façon à ne pas en manquer en hiver lorsque le port de Casablanca est consigné.

Les ateliers pour les réparations sont aussi installés avec soin ; l'usine génératrice d'électricité assure l'éclairage des chantiers pendant le travail de nuit et actionnera sous peu les appareils mis en œuvre pour l'édification du port.

Les carrières se trouvent, la première à 3 kilomètres des jetées, près de l'emplacement de la nouvelle gare du chemin de fer, et la deuxième, la plus importante, à 10 kilomètres environ du port, vers l'ouest. Elles sont toutes les deux reliées au port par une voie de un mètre avec rails de 20 kilos le mètre courant.

La voie de la grande carrière va par rebroussement dans la partie exploitée, en contrebas du terrain naturel, la couche rocheuse se trouvant presque en plaine sous une faible épaisseur de terre végétale.

Cette carrière ne peut pas encore être exploitée par abattages, la hauteur de front n'étant pas suffisante. L'entreprise du port, dirigée par M. Chaix, ingénieur, pense, que les voies seront à profondeur vers le commencement de l'année prochaine. C'est à ce moment que l'on pourra attaquer en grand et faire un cube suffisant de pierre pour alimenter les trois concasseurs installés à 250 mètres environ de la carrière.

Une locomotive fait le service des wagons entre la carrière et les concasseurs.

Les wagons sont manœuvrés ensuite un à un par des indigènes qui les mènent devant le plan incliné où ils sont déchargés en face des concasseurs. Une chaîne sans fin ramasse dans les silos la pierre cassée, classée par 1^{re} et 2^e catégories, et la remonte sur d'autres silos placés sur une forte charpente en bois assez haute pour laisser libre le passage des wagons qui viennent en dessous se charger automatiquement.

D'autres locomotives assurent le transport de la carrière au port des matériaux. La différence du niveau de la carrière au port est de 50 mètres environ, la traction en charge se fait donc en pente.

Chaque concasseur peut faire 200 mètres cube de pierre cassée par jour ; une forte machine les actionne, ils marcheront dans quelque temps à l'électricité, comme tout le reste du matériel, la ligne électrique et les fils sont déjà installés depuis le port jusqu'à la carrière.

Cette première entreprise de 43 millions, adjugée au bénéfice de la maison Schneider et Cie et à la Compagnie marocaine qui se sont associées avec la maison Hersent, comprend seulement les défenses de la nappe d'eau.

Une deuxième entreprise déterminera les quais, terre-pleins, outillage, etc., etc.

Un programme d'agrandissement du port est déjà prévu ; il est dû à l'initiative de M. François ⁵, ingénieur des Travaux publics, chargé de l'exécution du port de Casablanca, et que nous avons tous connu ingénieur des Ponts et chaussées à Bougie.

Ce programme comprend le prolongement de la jetée du large sur 1.000 mètres de longueur et une nouvelle jetée sud-nord à 1.000 mètres de la première, de façon à former un nouveau bassin.

L'ensemble de tous les travaux s'élèvera à environ 200 millions.

.....

Une heureuse nouveauté
(*Le Sémaphore algérien*, 26 juin 1919)

Sous ce titre notre confrère « La Presse marocaine » signale que le 15 juin, on a vu le premier passager s'embarquer à quai à Casablanca.

⁵ Alfred François (Cayenne, 31 août 1883-Saint-Cyr-sur-Mer, Var, 4 nov. 1970) : polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées à Bougie, puis au Maroc. Administrateur de la Banque industrielle (1922), de la Banque franco-chinoise... Voir [encadré](#).

C'est au vapeur « Pax », de 2.000 tonnes et 83 mètres de long, appartenant à la Compagnie des Vapeurs français*, que revient l'honneur. d'avoir accosté le premier à quai.

Cet événement fut suivi par une foule d'environ dix mille personnes qui se montra vivement intéressée de cette nouvelle facilité apportée à l'embarquement et débarquement des passagers et marchandises.

INFORMATIONS MARITIMES
Le phare de Casablanca
(*Le Sémaphore algérien*, 5 mai 1920)

On travaille activement à Casablanca, en ce moment, à l'installation du matériel intérieur qui doit faire fonctionner le phare de la pointe du Hank, lequel comporte une puissante lanterne et une sirène de brume.

Le feu du phare sera un feu à éclipse, visible à 30 milles en mer, et sa sirène se fera entendre jusqu'à 3 milles, de façon à permettre aux navires de trouver l'entrée du port, même en temps bouché.

Port de Casablanca
(*France-Maroc*, juillet 1920)

La mer a été souvent très dure pendant les trois premiers mois de l'année. La grande jetée n'a pu atteindre que le P. M. 1110. Par contre, le mur de garde a été avancé jusqu'au P. M. 1062.

Malgré de violentes tempêtes, l'ouvrage n'a pas subi d'avaries appréciables.

On a poursuivi les travaux du terre-plein et du quai accolés à la Grande Jetée ; continué les travaux de remblaiement du terre-plein de Sidi Kairouani, et les fondations du prolongement de mur du quai déjà exécuté.

La voie de service des carrières de Sidi Abd-er-Rhaman est en achèvement : un petit lot de traverses est arrivé, mais la majeure partie n'a pu être encore expédiée de France.

L'entreprise du Port attend de Brest un important outillage.

En raison de l'importance anormale du trafic du port, on a dû prendre diverses mesures :

Il a été créé un directeur de l'exploitation du port.

Le règlement d'aconage a été provisoirement modifié.

Enfin, la Manutention marocaine a été mise en demeure d'exécuter un programme de nature à augmenter le rendement des services qu'elle assure.

Enfin, le pilotage a été rendu obligatoire ; des taxes de pilotage, de mouillage, d'ancrage, de séjour à quai ont été instituées. Le pilotage a été organisé.

MAROC
La vie économique
(*Les Annales coloniales*, 27 avril 1921)

Au 31 mars 1921, l'état des travaux du port de Casablanca était le suivant :

La grande jetée atteint 1.294 mètres. Le mur de garde atteint le P. M. 1.200. Les fondations du mur de quai le long de la grande jetée sont terminées.

On a poursuivi les travaux du terre-plein de Sidi-Kairouani, et achevé le quai et le terre-plein Est du port intérieur. 2 grues ont été posées sur le terre-plein de Sidi-Kairouani et 6 sur le terre-plein Est.

Le rendement de la carrière de Sidi-Abd-er-Rhaman est passé de 2.000 tonnes d'enrochements en février à 3.800 tonnes en mars ; ces enrochements sont destinés au noyau de la grande jetée. Ce rendement sera accru dès que les nouveaux appareils de levage qui viennent d'arriver à pied d'œuvre seront installés et fonctionneront.

Cette carrière a fourni, en outre, environ 11.000 tonnes de déblais par mois, lesquels ont été employés partie à l'aménagement de la plate-forme de la carrière, partie aux terre-pleins du port.

L'activité des chantiers a été à peu près normale malgré certaines journées de grosses mers. La mise en place des enrochements pour la constitution du noyau de la grande jetée a été assez peu active. Cette activité croîtra d'une part après l'installation, des appareils de levage de la carrière de Sidi-Abd-er-Rhaman, d'autre part après l'exécution d'un quai destiné au chargement de ces enrochements et dont les travaux sont en cours.

L'entreprise du port occupe journallement 325 ouvriers européens et 2.125 ouvriers indigènes. Le Service des Travaux publics occupe en même temps, pour les divers travaux d'aménagement et d'entretien divers, une centaine d'Européens et environ 200 indigènes.

TRAVAUX DU PORT (*Les Annales coloniales*, 24 juin 1921)

Le résident général a récemment visité les travaux du port de Casablanca. La grande jetée atteindra ses 1.400 mètres le 14 juillet. Le quai d'accostage, sorti de la période des travaux sous-marins, sera très vite mené ; on espère le livrer le 1^{er} septembre.

Le résident s'est également intéressé à l'organisation de la station de pompage à carburants, installée par le génie sur le port, station qui permettra de débarquer en vrac le pétrole, l'essence, l'huile lourde, qui arriveront dans les bateaux-citernes.

MAROC Les événements et les hommes (*Les Annales coloniales*, 10 février 1922)

La petite jetée de Casablanca vient d'être amorcée au ruisseau d'Aïn-Mazi : elle mesurera 1.350 mètres. On y travaillera par les deux bouts à la fois ; déjà le travail par mer a été entrepris. Des chalands à vapeur déversent chaque jour des blocs naturels sur la ligne d'infrastructure. Ces enrochements commencés par le large auront pour effet de diviser la houle et de protéger ainsi le travail partant de terre, qui devra s'avancer en plein ressac

C'est le long de cette jetée que sera établi le quai de phosphates. Cependant, comme il est possible que ce quai ne soit pas prêt avant l'été 1924, on aménagera un poste provisoire aux phosphates sur la grande jetée, dans le prolongement du quai d'escale.

La vie économique
(*Les Annales coloniales*, 28 avril 1922)

Le chiffre total des personnes débarquées à Casablanca pendant le mois de mars 1922 est de 1.926, non compris 281 enfants âgés de moins de 15 ans, contre 1.358 le mois précédent, soit une différence en plus de 568.

Sur ces 1.926 personnes, 814 contre 647 le mois dernier viennent au Maroc pour la première fois.

La différence $1.926 - 814 = 1.112$, constitue le mouvement des personnes qui vont et viennent pour leur commerce, leurs occupations, etc.

Le nombre des personnes qui se sont embarquées à Casablanca pendant le mois de mars 1922 est de 1.732, non compris 177 enfants âgés de moins de 15 ans, contre 1.146 pour le mois de février, soit une différence en plus de 586.

Le chiffre des émigrants, c'est-à-dire des personnes ayant quitté le Maroc sans espoir de retour, est de 507 contre 339 le mois dernier.

Le chiffre des immigrants étant de 814 et celui des émigrants de 507, la différence $814 - 507 = 307$ doit être considérée comme le nombre des individus ayant augmenté la population de la colonie pendant le mois.

Le chiffre des arrivées est supérieur à celui du mois précédent (1.926 contre 1.358) ; dans ce chiffre sont compris 361 Marocains.

Les voyageurs de nationalité française, espagnole et italienne occupent le premier rang ; viennent ensuite les Anglais, les Portugais, les Belges, etc.

Le chiffre des départs dépasse de beaucoup celui du mois précédent (1.732 contre 1.146).

Si le nombre des immigrants a augmenté (814 contre 647), il en est de même de celui des émigrants (507 contre 339) ; la différence en faveur de l'immigration est de 307 contre 308 le mois dernier.

Dans le mouvement d'immigration, les Français tiennent la tête avec 573 ; viennent ensuite les Espagnols (90) ; les Italiens (67) ; les Anglais (32), etc.

Le mouvement d'émigration affecte surtout les Français (303 émigrants contre 223 le mois dernier), mais il s'agit surtout de femmes sans profession et de femmes de militaires.

Courrier du Maroc
La vie économique
(*Les Annales coloniales*, 29 mai 1922)

Le chiffre total des personnes débarquées à Casablanca pendant le mois d'avril 1922 est de 2.286, enfants compris.

Le nombre des personnes qui se sont embarquées à Casablanca pendant le mois d'avril 1922 est de 2.452, enfants compris.

Le chiffre des départs, qui était de 1.146 en février et de 1.732 en mars, atteint 2.452 en avril, dépassant ainsi le chiffre même des arrivées, mais il s'agit surtout de fonctionnaires partis en congé ou de personnes voyageant pour affaires ou agrément.

Courrier du Maroc
Les événements et les hommes
(*Les Annales coloniales*, 29 mai 1922)

Un scaphandrier de la Compagnie du port, nommé Forminazzo, travaillait avec un camarade nommé Guido au quai d'accostage qu'on allonge de 100 mètres. À un moment donné, l'ouvrier, jugeant mal de sa position, donna l'ordre aux machines de remonter un bloc se trouvant au-dessous de lui ; il fut pris entre les deux parois et le casque et la collerette enfoncés. Le blessé fut remonté par Guido à demi-asphyxié.

Le casque avait été enfoncé et la tête de l'homme portait des blessures nombreuses.

Le blessé, conduit immédiatement à l'hôpital militaire, fut ramené à la vie, examiné et pansé.

On espère donc sauver cet ouvrier, qui est employé depuis cinq ans chez Schneider et est père de quatre enfants.

LA FRANCE AU TRAVAIL
Une conférence de M. [Georges Hersent](#)
sur le Maroc économique
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} février 1923)

.....

Port de Casablanca

C'est en février 1907 que, à la suite de plusieurs années d'études et de négociations, la Compagnie marocaine et les Établissements Schneider furent chargés, par l'Administration marocaine d'alors, de construire un môle d'abri et quelques terre-pleins. Ces premiers travaux furent interrompus en juillet suivant par les incidents du port de Casablanca qui motivèrent l'intervention française et le débarquement de nos troupes.

Il ne s'agissait alors que d'un petit port pour barcasses, à l'abri d'une jetée enracinée à terre.

Le projet actuellement en exécution du grand port commercial de Casablanca, est le résultat de l'adjudication du 25 mars 1913, qui attribua ces travaux aux mêmes constructeurs auxquels s'adjoignirent MM. Hersent. L'importance de ces travaux était alors estimée à 41 millions de francs et comportait le prolongement de la grande jetée sur 1.550 mètres de longueur, au delà des 350 mètres déjà construits et l'exécution d'une jetée transversale de 1.500 mètres environ. Ces travaux ont été poussés, malgré la guerre, avec une très grande activité et la grande jetée se développe actuellement sur une longueur d'environ 1.800 mètres avec 16 mètres d'eau sous marée basse à son extrémité.

Le projet initial a été, depuis, complété et amplifié par la construction, le long de la jetée de 530 mètres, de quais accostables avec une moyenne de 8 mètres d'eau sous le zéro hydrographique. Ces quais sont, dès à présent, terminés et en exploitation, ainsi que le petit port intérieur.

Comme travaux complémentaires, on doit, dès à présent, envisager que la grande jetée devra, selon toute vraisemblance, être encore prolongée de 250 à 350 mètres pour mieux couvrir l'entrée du port, et que des terre-pleins et môles, bordés de quais, devront être construits et outillés suivant le trafic auquel ils sont destinés.

Il a été jusqu'ici dépensé pour le port de Casablanca environ 140 millions et la dépense totale, dès à présent prévue, s'élèvera à 220 millions environ. Réalisé et outillé suivant ces données, ce port serait susceptible de faire face à un tonnage d'environ 2 millions de tonnes de marchandises, ce qui n'a rien d'exagéré, si l'on tient compte de la progression normale du trafic actuel et de l'exportation d'un tonnage important de phosphates.

Il n'est pas sans intérêt de rappeler ici que, malgré ces dimensions quelquefois jugées excessives ou par trop faibles, la grande jetée de Casablanca vient de supporter, à la fin de décembre dernier, une tempête d'une extrême violence et qu'elle a très bien résisté, sauf dans sa superstructure, à des lames qui la recouvraient presque entièrement.

Voici d'ailleurs un aperçu du trafic du Port de Casablanca qui est exploité par la Société de Manutention marocaine :

TONNAGE MANUTENTIONNÉ

	Importation	Exportation	Total
1916	—	—	146.651
1917	—	—	160.006
1918	86.670	94.966	181.636
1919	135.316	130.394	265.710
1920	269.512	146.091	415.603
1921	236.436	202.468	438.901
1922	267.026	195.774	462.800

Ces chiffres montrent une progression appréciable mais il est évident que les moyens d'embarquement et de débarquement insuffisants n'ont pas permis un développement plus intense. On peut affirmer, par contre, que les aménagements divers, lorsqu'ils seront terminés, permettront un accroissement considérable de ce trafic.

L'exploitation du Port de Casablanca, par la Société « La Manutention marocaine », qui a la concession de ce service depuis sept années, a cependant déjà marqué une amélioration très notable sur les conditions autrefois en usage dans ce port.

Il suffit, pour préciser, de rappeler qu'en 1915, le port faisait face à grand-peine, à un trafic journalier moyen de 500 tonnes pouvant exceptionnellement atteindre 1.000 tonnes quant la mer était calme et que toutes les autres circonstances s'y prêtaient.

Tandis qu'aujourd'hui, on peut assumer par Casablanca un trafic journalier régulier de 2.500 tonnes à 3.000 tonnes.

Inauguration des quais de Casablanca et du chemin de fer Rabat-Fez (*Le Journal des débats*, 30 mars 1923)

Aujourd'hui [...], s'embarque à Bordeaux, à bord du *Martinique*, une mission qui se rend, au Maroc, à l'occasion de l'inauguration des quais de Casablanca et du chemin de fer à voie normale de Rabat à Fez qui, comme nous l'avons annoncé, aura lieu le 4 avril.

Cette mission comprend : MM. Mange et Heurtaux [*sic* : *Heurteau*], directeur et ingénieur en chef de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans ; MM. les députés Baréty (Alpes-Maritimes), président du groupe parlementaire du Maroc ; Regaud (Rhône), président du Club Alpin français ; Le Corbeiller (Seine), conseiller municipal de Paris ; Rendu (Haute-Garonne) ; MM. de Beaumarchais et Giraudoux, du ministère des Affaires étrangères ; Fontaneilles, du ministère des Travaux publics ; Louis Milhac, du ministère du Commerce ; Philippar [sans t final], administrateur-délégué du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie [CFAT] ; Bénac, administrateur de la Banque de Paris et des Pays-Bas [BPPB] ; Rigaud, délégué de la Société des agriculteurs de France ; de Barbarin, directeur de la Compagnie de navigation Paquet ; Laroche, directeur de la

Maison Schneider ; [Ch.] Bourlon de Rouvre [anc. député][1850-1924], président de l'Institut colonial français ; Gouin, membre de la Chambre de commerce de Marseille ; Templier, membre de la Chambre de commerce de Paris ;[Étienne] Ganderax [ancien diplomate, décédé en mars 1944][frère du littérateur Louis Ganderax (1855-1940)], ancien ministre plénipotentiaire, de la Compagnie des chemins de fer du Maroc ; Roume, de la Compagnie des Chemins de fer du Maroc ; baron Horace Guérard, de la Banque Transatlantique [+ Bq de Tunisie et Bq comm. du Maroc*] ; de Caqueray, de la Compagnie marocaine ; Jacques Nacivet, directeur de l'Office du Maroc.

La Grande Semaine marocaine
(*Les Annales coloniales*, 6 avril 1923)

L'inauguration du quai d'accostage de Casablanca

Par dépêche

Ainsi que nous l'annoncions hier, l'inauguration du quai d'accostage du port de Casablanca a été célébrée en grande pompe.

Un sentiment de satisfaction profonde et de réconfort était ressenti par tous les assistants, analogue à celui que nous causa l'intéressante conférence de M. Georges Hersent au cours de laquelle il nous montra les immenses progrès réalisés depuis 1907 dans l'aménagement dit grand port marocain.

Le projet actuellement en exécution, nous disait M. Georges Hersent, du grand port commercial de Casablanca, est le résultat de l'adjudication du 25 mars 1913, qui attribua ces travaux aux mêmes constructeurs auxquels s'adjoignirent MM. Hersent. L'importance de ces travaux était alors estimée à 41 millions de francs et comportait le prolongement de la grande jetée sur 1.550 mètres de longueur, au delà des 350 mètres déjà construits, et l'exécution d'une jetée transversale de 1.500 mètres environ. Ces travaux ont été poussés malgré la guerre avec une très grande activité et la grande jetée se développe actuellement sur une longueur d'environ 1.800 mètres avec 16 mètres d'eau sous marée basse à son extrémité.

Le projet initial a été depuis, complété et amplifié par la construction, le long de la jetée de 530 mètres, de quais accostables avec une moyenne de 8 mètres d'eau sous le zéro hydrographique. Ces quais sont dès à présent terminés et en exploitation, ainsi que le petit port intérieur.

Comme travaux complémentaires, on doit dès à présent envisager que la grande jetée devra, selon toute vraisemblance, être encore prolongée de 250 à 350 mètres pour mieux couvrir l'entrée du port, et que des terre-pleins et môles, bordés de quais, devront être construits et outillés suivant le trafic auquel ils sont destinés.

M. Andrieux⁶, président de la chambre de commerce de Casablanca, a prononcé un discours où il a souligné l'importance du port de Casablanca, au point de vue du transit des voyageurs ainsi que des facilités pour l'expédition aussi bien des phosphates que des produits agricoles. Il a insisté sur l'importance des gisements phosphatiers qui doivent procurer une richesse considérable à l'agriculture marocaine.

Après avoir souhaité que les améliorations prévues pour le port soient rapidement réalisées pour permettre l'abaissement du prix du fret, il a rendu hommage au maréchal Lyautey, retenu par sa convalescence loin des cérémonies de Casablanca.

M. Urbain Blanc, délégué à la résidence, a répondu en quelques mots : il a fait l'historique du port de Casablanca depuis ses origines jusqu'à l'heure actuelle, rendant hommage à ceux qui en conçurent, dirigèrent et exécutèrent les travaux.

⁶ Jean Andrieux (1854-1934) : directeur général des Chaux, ciments et matériaux de construction au Maroc. Voir [encadré](#).

Au déjeuner offert ensuite par les Compagnies Transatlantique et Paquet à bord du *Doukkala* et du *Figuig*, des allocutions furent prononcées à bord du *Doukkala*, par M. de Barbarin, administrateur de la Compagnie Paquet, et à bord du *Figuig*, par M. des Francs, de la Compagnie Transatlantique. Le premier a fait remarquer que la Compagnie Paquet était la plus ancienne sur la ligne du Maroc où ses navires font le service depuis soixante ans ; M. Urbain Blanc lui a répondu en proclamant son estime pour la famille Paquet et les vieilles traditions de la Compagnie. Au second, M. de Sorbier, secrétaire général du Protectorat, a répondu en faisant l'historique du port. et en remerciant la Compagnie Transatlantique de toutes ses initiatives si appréciées au Maroc.

.....

Le port de Casablanca
(*Les Annales coloniales*, 2 août 1923)

Sur la demande du président de la chambre de commerce de Casablanca, M. Delpit, directeur général des travaux publics, a résumé, dans une note, les grandes lignes du programme en cours d'exécution pour les travaux du port.

Ce programme comprend :

1° Un allongement de la grande jetée de 150 mètres et la construction de quais le long de la grande jetée. On prévoit un prolongement de 100 mètres des quais existants.

2° À l'abri de la grande jetée, la construction de deux môles : le môle de la jetée transversale et un premier môle intérieur.

L'ingénieur en chef du service maritime développe ensuite les dispositions spéciales des ouvrages.

L'avenant de 1919 comporte une jetée arrêtée au point 1900. On sera arrivé à ce point dans le courant de 1923. L'allongement de 150 mètres prévu au nouveau programme sera réalisé en 1924, au commencement du second semestre. L'allongement sera exécuté au profil normal.

Le nouveau quai le long de la grande jetée sera plus large que le quai actuel ; sa largeur sera de 60 mètres.

Le môle de la jetée transversale aura 100 mètres de largeur ; on construira en premier lieu la partie nord, sur 250 mètres de long, où l'on installera deux postes de phosphates.

La jetée transversale prolongée tombe au point 1650 de la grande jetée. Au nord de la passe sera un épi, en prolongement de la jetée transversale, sur une longueur de 150 mètres.

La passe d'entrée dans le port aura une largeur de 250 mètres. Comme l'extrémité de la grande jetée prolongée est prévue au point 2050, elle débordera de 400 mètres la passe d'entrée.

D'ailleurs, la position exacte de la passe ainsi que sa largeur ne sont pas arrêtées définitivement. On pourra soit diminuer légèrement la longueur de l'épi, soit modifier la largeur de la passe d'entrée suivant les constatations qui seront faites dès que la grande jetée aura atteint le point 2050.

Le premier môle intérieur sera placé à une distance d'environ 600 mètres du môle de la jetée transversale ; sa largeur n'est pas encore arrêtée définitivement : elle sera de 160 mètres environ.

Les deux môles seront reliés par de nouveaux terre-pleins à construire en bordure de la côte. La surface des nouveaux terre-pleins créés, tant ceux des môles que les terre-pleins de rive, sera d'environ 45 hectares. La longueur totale de quais sera de 2.000 mètres environ.

Voici les délais d'exécution des divers travaux :

En 1923-1924, on terminera la grande jetée allongée de 150 mètres ; en même temps, la jetée transversale, qui avance à raison de 50 mètres par mois, sera terminée.

Dès la belle saison de 1924, on commencera les fondations du quai des deux postes à phosphates et dès que la jetée transversale sera terminée, on pourra immédiatement poser les blocs du mur de quai.

En 1925, on commencera les fondations des quais du premier môle intérieur ; à la fin de 1927 le nouveau programme sera terminé.

Quoiqu'il en soit, le nouveau programme, sans extensions, peut suffire facilement à un trafic annuel de 2 millions de tonnes, sans compter les phosphates.

En ce qui concerne l'outillage, le directeur général des Travaux publics a demandé à la chambre de commerce de l'étudier avec ses services. Il veut être entièrement d'accord avec elle sur ce sujet, ainsi que sur la question importante de l'entrepôt réel. La chambre de commerce étudiera cette question dès maintenant.

Pour l'alimentation des navires en charbon, le nouveau contrat avec la Manutention marocaine prévoit explicitement ce mode de ravitaillement et le charbon peut être stocké sur chalands.

Les *Annales coloniales* ont, d'ailleurs, le 1^{er} février 1923, publié le compte rendu de la remarquable conférence de M. Georges Hersent sur le « Maroc économique » où il était question des grands travaux du port de Casablanca.

Nous sommes loin de ce petit port pour barcasses qu'abritait en 1907 une jetée « enracinée » à terre. Aujourd'hui, le port de Casablanca peut assurer un trafic journalier de 2.500 à 3.000 tonnes. Une fois doté d'un outillage complet, ce port verra son trafic considérablement augmenté sans toutefois porter préjudice aux ports marocains.

Ajoutons qu'en juin 1923, le total des marchandises manutentionnées dans le port de Casablanca s'est élevé à 31.636 tonnes, dont 31.455 tonnes par la Manutention marocaine et 181 tonnes par l'entreprise du port.

L'activité du port de Casablanca en 1923 (*Les Annales coloniales*, 10 mars 1924)

Le *Bulletin de la chambre de commerce de Casablanca* publie les statistiques suivantes qui montrent le développement du trafic de ce port pendant l'année 1923 :

La Manutention marocaine a débarqué, en rade, 286.151 tonnes, à quai 30.660 tonnes. Total des débarquements : 316.811 tonnes

Elle a embarqué, en rade, 112.626 tonnes, à quai, 16.430 tonnes. Total des embarquements : 129.456 tonnes.

Le total général est donc de 446.267 tonnes. Il avait été, en 1920, de 405.503 tonnes : en 1921, de 420.003 tonnes ; en 1922, de 444.578 tonnes.

Il faut encore y ajouter, pour l'entreprise du port, 10.697 tonnes ; pour les phosphates, 191.596 tonnes, ce qui représente un mouvement général de 648.520 tonnes, vraiment remarquable pour une année de crise.

Le Port de Casablanca (*Les Annales coloniales*, 11 avril 1924)

La visite que vient de faire M. Lucien Saint à Casablanca, pendant les quelques loisirs que lui a laissés la conférence nord-africaine, a attiré de nouveau l'attention sur le

développement de ce port qui est, d'après l'Agence Extérieure et Coloniale, une des œuvres accomplies au Maroc, dont la France doit tirer la fierté la plus légitime.

« On sait, ajoute notre confrère, qu'avant notre arrivée, en 1907, il n'y avait aux pieds des remparts qu'une petite darse où les raz de marée venaient chaque hiver détruire le matériel d'acconage. La Compagnie marocaine avait été chargée en 1906 par le maghzen de mettre ce matériel à l'abri, et l'ingénieur Renaud établit un premier projet pour protéger cette darse.

Lorsque les troubles de juillet 1907 nous forcèrent à débarquer des troupes, les marins de l'amiral Philibert accomplirent des prodiges pour mettre à terre les pièces de 75 et les caisses de munitions : ils travaillaient jour et nuit avec de l'eau jusqu'à la ceinture. L'amiral et le ministre de France, M. Regnault, eurent le mérite, dès les premiers mois de notre occupation, de prévoir, et de prévoir largement ce que devait être le port de Casablanca. Ils y furent conduits non seulement par la connaissance des besoins de notre corps expéditionnaire, par la compréhension exacte de ce que serait l'avenir économique du Maroc, mais encore par la nécessité politique d'imposer silence aux criaileries de l'Allemagne qui accusait faussement nos autorités militaires de paralyser le trafic de ses nationaux.

En 1908, commencèrent les travaux de construction d'une grande digue dirigée vers le nord-nord-est. Les profils primitifs présentés par les ingénieurs ne se montrèrent pas, à l'usage, d'une puissance suffisante contre la mer, comme les amiraux l'avaient prévu.

Un nouveau Titan fut monté, capable d'immerger des blocs de 100 tonnes et le traité de 4 novembre 1911 permit à la France, momentanément débarrassée de la compétition allemande, d'entreprendre les grands travaux qui se sont poursuivis depuis 1913 et dont nous voyons les résultats aujourd'hui.

La grande digue est presque achevée, elle atteint 1.930 mètres de long sur 2.050 prévus. Une jetée transversale qui aura 1.650 mètres s'avance aujourd'hui sur 884 mètres. Un outillage comprenant 5 grues électriques, 20 grues à vapeur (dont une de 25 tonnes), et un portique roulant de 6 tonnes, permettent les déchargements des poids les plus lourds. La Société de la Manutention marocaine, sous la ferme et habile direction technique du commandant Bergeon, parvient à manutentionner une moyenne de 1.240 tonnes par jour. Le nombre des navires qui ont fréquenté le port est passé de 1.496 en 1913 à 2.902 en 1923. Le pavillon français couvre 51,16 % de ce mouvement, suivi par le pavillon belge (13 %) et le pavillon anglais (11,70 pour cent).

Le trafic commercial a atteint 446.200 tonnes en 1923.

Lorsque les chemins de fer à voie normale se raccorderont aux quais que l'on va construire, lorsque les gisements de phosphates seront en pleine exploitation, il faut prévoir, comme l'a écrit un éminent ingénieur, un trafic commercial de 2 millions de tonnes par an pour Casablanca.

La mer la plus dure a été maîtrisée à Casablanca par la ténacité et la science des ingénieurs français, par la puissance des capitaux français qui ont été courageusement jetés à la mer. La France a réussi là où tout autre puissance européenne eût hésité.

Casablanca
L'accostage des gros navires
(*Les Annales coloniales*, 22 août 1924)

L'Agence extérieure et coloniale nous annonce que, pour la première fois, deux gros navires de fort tonnage ont accosté le nouveau quai de la grande jetée du port de Casablanca. Il s'agit du paquebot *Asie* des « Chargeurs Réunis », qui jauge 8.000 tonnes, et du cargo *Aurillac*, des « Consignataires Réunis », de 6.500 tonnes, qui vient de prendre un chargement de phosphates. Les deux gros navires ont

effectué simultanément la manœuvre d'accostage avec une précision qui fait honneur au service du pilotage.

Les grands ports de l'Afrique du Nord
(*Les Annales coloniales*, 21 février 1926)

[...] Le port de Casablanca est, à l'extrémité Ouest de l'Afrique du Nord française, le grand port d'accès au Maroc.

Il a été créé de toutes pièces par la construction de deux jetées de 2.000 et 1.400 mètres de longueur par des fonds de 16 mètres sous basse mer. Ces deux jetées enferment une vaste rade de 140 hectares où sont établis les quais nécessaires à l'important trafic du port : quai d'escale le long de la grande jetée pour les navires à voyageurs, quai aux phosphates et aux charbons le long de la jetée transversale, et bientôt môle du Commerce avec plus de 1.000 mètres de nouveaux quais. Un petit port à barcasses permettant l'accès de navires de 4 mètres de tirant d'eau avait été construit dès le début de l'entreprise. Ces importants travaux sont l'œuvre d'une Entreprise française groupant les Établissements Schneider, la Compagnie marocaine et la Société Hersent, et ils sont dirigés comme les travaux de construction du port d'Alger, par les Établissements Schneider et Cie.

Courrier du Maroc
Un raz de marée
(*Les Annales coloniales*, 22 novembre 1926)

Au cours de l'après-midi de vendredi dernier, un violent raz de marée s'est abattu sur la côte casablancaise, causant d'importants dégâts. Sous la violence des vagues, le parapet de la grande jetée a été enlevé sur une longueur de 45 mètres.

Un hangar de la gare maritime a été endommagé. La route reliant Casablanca au phare d'El-Hank a été coupée.

Cinq débardeurs indigènes, attardés par leurs travaux près de la petite jetée, furent enlevés par les vagues et noyés. [...]

Les autorités maritimes redoutaient avec raison la marée de la nuit suivante, dont le coefficient était très élevé,

Le capitaine de frégate Roux, commandant la marine à Casablanca, a prévenu l'escadre française de l'amiral Pirot, en relâche à Lisbonne.

LES GRANDS TRAVAUX DIT MAROC

LE PORT DE CASABLANCA
(*La Journée industrielle*, 23 décembre 1926)

(De notre correspondant particulier)

Le projet de construction à Casablanca d'un grand port maritime fut établi en 1913 par la direction générale des travaux publics du Maroc. En 1904, la Compagnie marocaine avait été chargée de la construction d'un port à barcasses. L'assassinat de cinq ouvriers français de l'entreprise fut un des motifs du débarquement du général Drude (août 1907,) premier épisode de la pacification du Maroc occidental.

Casablanca était un point de la côte considéré depuis longtemps comme assez propice au transit des marchandises en raison de son accessibilité naturelle facile durant une longue période de l'année. La côte n'offrait pas cependant un abri naturel. Une anse mal dessinée, largement accessible à la houle du large, s'ouvrait sur plus de 8 kilomètres de El Hank à Oukacha. Il fallait construire un port et conquérir sur la mer une surface abritée. Cette œuvre est réalisée.

Les ouvrages essentiels du port comprennent actuellement une jetée de 2.080 mètres orientée du sud-ouest au nord-est, une jetée transversale de 1.185 mètres dirigée perpendiculairement à la première et qui ménage une passe de 210 mètres de large. La surface d'eau ainsi protégée représente une surface de plus de deux cents hectares. Les bateaux y trouvent un abri sûr en eau profonde. La grande jetée brise la houle du nord-ouest et protège largement la passe qui reste ouverte même par gros temps. La profondeur de la passe est de 13 m. 50 par plus basses mers et les grosses unités disposent de 20 hectares minimum pour leurs évolutions à marée basse.

La grande jetée est construite pour résister aux vagues de très forte amplitude, aux houles de 200 mètres de longueur d'onde et 8 à 15 secondes de période comme celles qui vinrent frapper la côte le 19 novembre dernier. Elle est constituée par des blocs de fort poids spécifique de 50, 80 et même 100 tonnes, blocs naturels et blocs de béton. La grande jetée émerge sur 2.000 mètres et est immergée sur ses 80 derniers mètres. Sa largeur à la base est de 80 mètres par fonds de 16 à 17 mètres et de 15 m. 50 en crête. Elle est surmontée d'un radier en béton et d'un mur de garde de 4 m. 50 sur 4 m. 50 qui font poids sur les blocs. La coupe de la jetée a été étudiée de façon à réduire au minimum le travail de la mer en donnant aux ouvrages le profil que tendrait à leur imposer le travail de l'eau.

La petite jetée est faite de blocs naturels avec un radier supérieur et un mur de garde.

Les quais de la grande jetée ont 800 mètres de développement sur 48 à 60 mètres de largeur, ceux de la jetée transversale ont 150 mètres sur 110 mètres. Au point de vue de leur accessibilité, les quais en exploitation présentent 160 mètres par fonds de 10 à 12 mètres, 250 mètres par fonds de 7 à 10 mètres, 100 mètres par fonds de 7 mètres, 100 mètres par fonds de 5 à 7 mètres, 140 mètres par fonds de 3 à 4 m. 50, 450 mètres accessibles aux barcasses, enfin le poste d'accostage pour le déchargement des carburants liquides par fonds de 14 mètres.

Il a fallu pour construire le port de Casablanca 1.500.000 mètres cubes de béton fait avec 300 tonnes de ciment importé et des pierres provenant des carrières de Maarif sise dans la banlieue de Casablanca. Les 1 500 000 tonnes d'enrochement proviennent des carrières de Sidi Ahderhaman. Les 1.500 000 mètres cubes de remblai ont été prélevés sur les dunes de la côte entre Casablanca et Fedalah.



LE PORT DE CASABLANCA

Les travaux de construction du port avaient été adjugés en 1913 au groupement Schneider et Cie, Compagnie Marocaine. Hersent, pour une somme de 40 millions. Les dépenses se chiffrent, à l'heure actuelle, à 220 millions. La construction de la grande jetée y figure pour 120 millions, celle de la jetée transversale pour 30 millions, le port intérieur 20 millions, les quais et terre-pleins 30 millions, l'outillage 10 millions.

Les ouvrages étant établis et l'aménagement réalisé pour le trafic actuel, les ouvrages nouveaux se poursuivent. Ce sont : la construction du môle ouest qui aura 180 mètres de largeur et qui offrira 1.430 mètres de nouveaux quais pouvant recevoir des bateaux de 6 à 9 mètres de tirant d'eau ; l'allongement de la grande jetée sur 170 mètres ; l'allongement vers le nord et sur 140 mètres du quai d'embarquement des phosphates. Une durée de quatre ans environ est prévue pour la réalisation de ces travaux.

Tel qu'il est construit, le port de Casablanca pourra se développer facilement, lorsque sa capacité actuelle sera jugée insuffisante. L'édification d'un second môle, le dérochement en profondeur, le prolongement de la grande jetée, enfin l'extension du port vers l'est sont autant de solutions possibles pour obvier à l'insuffisance éventuelle des ouvrages actuels. Il n'en est pas question, mais il est bon de prévoir et agréable de constater que la protection naturelle qui aurait favorisé l'édification du port à son origine ne risquera pas d'entraver son développement futur.

*
* * *

À l'exception des installations phosphatières, l'établissement et l'exploitation de l'outillage actuel du port de Casablanca ressortissent à la Manutention marocaine, une société anonyme au capital de 3 millions, créée en 1919. Elle est liée au protectorat par un contrat approuvé par un dahir du 11 novembre 1922. Elle exerce dans un périmètre déterminé et dans des conditions définies au contrat de concession le monopole du remorquage, de l'aconage, du transport à terre, du chargement et du déchargement des navires accostés, du magasinage et de la fourniture d'eau douce. La Manutention marocaine assure la liaison entre les compagnies de navigation et les industriels commerçants ou leur transitaire, elle livre aux premières ou reçoit d'elles les marchandises sous palan, elle délivre ces marchandises aux destinataires sur remise des bons à délivrer des compagnies de navigation après paiement des droits de douane et des taxes d'aconage.

Le port de Casablanca possède 51.800 mètres carrés de terre-pleins appartenant à la Manutention marocaine et 6.000 mètres carrés situés sur la grand jetée. Les magasins et hangars couvrent une surface de 19.000 mètres carrés. L'outillage comprend 25 grues à vapeur de 1 t 500 à 25 tonnes, 5 grues électriques de 1 t 500 à 3 tonnes. Le matériel flottant d'aconage se compose de 10 remorqueur et canots à vapeur et de 64 chalands et barcasses de 25 tonnes à 160 tonnes. Les bateaux trouvent à Casablanca un stock de charbon de soute avec chargement par chalands, ainsi qu'un approvisionnement d'eau douce par bouches pour les navires accostés ou par bateaux-citernes. Une cale de halage avec slip et treuil permet la mise à sec et la réparation des navires de 800 tonnes de déplacement. La base de sauvetage possède un remorqueur de 400 tonneaux et un canot de sauvetage.

La voie de 0 m. 60, la voie des phosphates et la voie raccordée à la ligne Casablanca-Fez assurent la liaison du port avec l'intérieur. Des accords existent entre la Manutention marocaine, la Compagnie des chemins de fer du Maroc et les Chemins de fer militaires permettant la livraison directe de certaines marchandises à quai sur wagons de ces compagnies.

Le point d'embarquement des phosphates provisoirement aménagé sur la grande jetée se trouve sur la jetée transversale.

*
* * *

En 1925, le port de Casablanca a reçu 3.644 bateaux jaugeant brut 6.655.722 tonneaux. Le mouvement commercial du port a été de 1.135.684 tonnes représentant plus de 1 milliard de francs, dont 800 millions environ à l'exportation et 700 millions à l'importation.

À l'importation figurent principalement la houille venant des pays producteurs d'Europe, les huiles minérales d'origine américaine, les matériaux de construction : ciment, bois de sapin et de chêne, fer d'angle à T, les produits de consommation : sucre raffiné, savons, bougies, cafés et les tissus de coton blanchis ou teints.

À l'exportation les phosphates occupent par leur tonnage une place prépondérante, puis viennent les produits de l'agriculture et de l'élevage marocain, les céréales (blé et orge), les graines (fèves, lentilles, pois chiches, alpiste, lin, coriandre, fénugrec), le bétail (ovin et bovin), la laine, les peaux.

Casablanca est surtout en relations avec l'Europe et principalement avec la France, un peu avec l'Amérique et l'Afrique, n'est guère en relations avec l'Asie que pour le thé. Outre la France, les pays d'Europe intéressés sont l'Angleterre, l'Italie, la Belgique et l'Espagne, ce dernier pays étant surtout importateur de produits marocains.

Casablanca est relié par lignes maritimes à Marseille, Bordeaux, Nantes, Dunkerque, Anvers, Liverpool, à l'Italie, l'Espagne, la Yougoslavie, l'Algérie, l'Afrique occidentale française, le Congo belge, l'Amérique du Sud et NewYork. Ces relations sont assurées

par une quinzaine de compagnies de navigation dont cinq seulement sont françaises, trois italiennes, deux belges, deux espagnoles, une anglaise, une américaine et une yougoslave.

Telles qu'elles sont actuellement assurées, ces relations maritimes ne correspondent pas encore à la place que Casablanca doit occuper dans le trafic général. Le nombre des compagnies maritimes représentées à Casablanca est bien faible à côté de celui des compagnies fréquentant Alger par exemple. La France a un gros effort à faire pour améliorer la liaison de Casablanca avec la métropole et surtout les autres colonies. On est surpris d'apprendre que la Tunisie n'est rattachée au Maroc par aucun service maritime, qu'une seule ligne, étrangère d'ailleurs, relie Alger à Casablanca, que les relations avec l'A. O. F. ne sont que naissantes. Les compagnies bordelaises et marseillaises voudront sûrement s'intéresser davantage à l'escale de Casablanca.

Par sa situation au seuil d'un pays neuf en pleine croissance, Casablanca est un port de transit importateur de matériaux nécessaires à l'aménagement du protectorat, exportateur des richesses croissantes du sol et du sous-sol marocain.

Par sa position sur les grandes voies maritimes, Casablanca est une escale sur les routes de l'Atlantique.

Port de transit et port d'escale, aménagé suivant des conceptions larges, muni d'un outillage récent et perfectionné, pouvant se développer librement, telles sont les raisons qui font de Casablanca un des plus importants port de l'Afrique.

La Manutention marocaine (*Le Courrier maritime nord-africain*, 10 décembre 1927)

Ce monopole d'aconage qui manque d'une tête, provoque, du *Petit Marocain*, l'entrefilet suivant, plein d'humour, pour une « chose » triste :

Depuis quinze ans qu'il y a un port, un vrai port, un port de plus en plus vrai en tout cas à Casablanca, il y a une crise du port. Cette crise est permanente. De temps en temps, des accès plus aigus provoquent une réaction plus violente. Alors, la crise se sent. Le commerce s'enflamme, la douane gronde, la Manutention, épilogue, les sirènes se lamentent et les barcasses dodelinent de la quille en narguant les grues.

Quant aux Travaux publics, ils se taisent prudemment, attendant pour parler que l'accès soit calmé et que la crise soit revenue à l'état latent.

Et tout retombe dans cette résignation peu glorieuse qui est l'aboutissement de toutes nos grandes agitations.

Cependant, on ne peut nier que de grands progrès se soient accomplis au port de Casablanca : la Douane et l'aconage ont échangé leurs baraquements contre des maisons en pierre ; on a pavé certains coins des terre-pleins ; les grues ; les wagons, les bâches même se sont multipliées ; le ressac a diminué et le tonnage a considérablement augmenté.

Malgré tout, il y a quelque chose qu'on n'a jamais vu au port de Casablanca, ni en 1913, ni en 1920, ni en 1925 ; quelque chose qu'on n'y voit pas encore aujourd'hui et qui ferait pourtant bien dans ce paysage marin : c'est une tête.

Car plusieurs têtes, c'est le contraire d'une tête.

Certes, on a, plus d'une fois, essayé de réduire à l'unité une multiplicité de directions dont la résultante s'appelle tantôt embouteillage, tantôt pertes et avaries, tantôt taxations arbitraires, selon le service qui domine dans le moment. Mais tantôt on a donné l'autorité à ceux qui n'en pouvaient user, tantôt on l'a refusée à ceux qui étaient compétents. De sorte qu'on n'a pu se dégager d'une sorte de mêlée — de mêlé-cassis — au-dessus de laquelle planent, toujours péremptoires, les Travaux publics.

Si bien que l'on ne peut s'empêcher de penser que ni l'augmentation du nombre des cales et des grues, ni l'apport de tracteurs, ni l'extension des quais ne constituent, même en les prenant tous ensemble, le remède essentiel à une maladie qui est plus dans le cerveau que dans les membres du port.

Si l'on essayait, rien que pour voir, d'établir, au-dessus de ces services divers et de cet outillage multiple, une volonté qui les coordonnerait, les dirigerait et les aiguillonnerait ? On aurait peut-être la surprise de constater que cet outillage est plus complet qu'il ne paraît, ces services plus actifs qu'on ne les fait et que les commerçants eux-mêmes sont, bien plus qu'on ne le croirait, partisans, d'une discipline intelligente et juste.

Comme dit un vieux proverbe : mieux vaut un seul cheval bien attelé qu'une cent chevaux sans volant.

LA VIE ÉCONOMIQUE Le port de Casablanca (*Les Annales coloniales*, 5 octobre 1929)

Parmi les travaux actuellement en cours au port de Casablanca, il convient de noter tout d'abord un nouveau prolongement de 100 mètres de la grande jetée, qui porte la longueur totale de celle-ci à 2.280 mètres.

Mais c'est surtout sur l'avancement du môle du Commerce que se sont concentrés les efforts. À l'heure actuelle, 200 mètres de quais terminés permettront aux navires d'accoster dès que les voies ferrées seront établies pour assurer le trafic des marchandises. D'ici fin 1929, la longueur de quai achevée sera portée à 4 ou 500 mètres sur la partie est du môle.

Le quai d'embarquement des phosphates est en passe d'être doublé, et cette partie des travaux sera terminée avant la fin de l'année, permettant ainsi l'accostage et le chargement simultané de plusieurs navires.

D'autre part, le souci d'économie de main-d'œuvre, qui préoccupe tout particulièrement M. Lucien Saint, résident général, va trouver une large application dans le port de Casablanca, plus spécialement en ce qui concerne le matériel de manutention. La Société d'acconage dite « La Manutention marocaine* » s'est munie de nouveaux remorqueurs, de 3 grues automobiles de 1 tonne 500 à 5 tonnes, d'un portique roulant de 35 mètres de portée et de 25 tonnes de force ; de 12 tracteurs automobiles et de 30 remorques, destinés aux transports par voie routière sur les quais, de 6 gerbeuses pour fermer mécaniquement les piles de sacs ; de 22 trottoirs roulants de 10 mètres de long chacun, de 3 transporteurs avec bras articulés, pour les céréales.

L'exportation des céréales faisant l'objet principal du commerce de Casablanca, des docks-silos d'embarquement vont être construits, en outre, sur le môle du Commerce. Ils auront une capacité de 30.000 tonnes et coûteront 13 millions de francs environ.

De nouvelles et larges artères ont été créées sur les terre-pleins du port pour desservir les nouveaux quais, rendant ainsi les communications plus nombreuses et plus faciles.

Telles sont, *grosso modo*, les améliorations actuellement apportées au port de Casablanca, ou celles qui seront mises en œuvre avant la fin de cette. année.

L'activité du port de Casablanca en 1929
(*Les Annales coloniales*, 25 février 1930)

Le mouvement du port de Casablanca, en 1929, se traduit par 2.418 entrées contre 2.258 en 1928. Le total représente un tonnage en jauge brute de 5 millions 592.160 tonneaux et nette de 3 millions 299.243 tonneaux.

Le pavillon français a été représenté à l'entrée par 915 navires, soit 37,84 % du nombre des entrées ; jauge brute 2.832.764 tonneaux, jauge nette 1.660.781 tonneaux.

On a compté aux entrées 296 navires anglais, 444 espagnols, 119 allemands, 166 Italiens, 49 américains, 116 danois, 75 norvégiens, 58 suédois, 37 yougoslaves, 23 grecs, 9 hollandais, 37 portugais, 6 polonais, 2 belges, finlandais, 61 chérifiens.

Le tonnage manipulé à Casablanca en 1929 se chiffre par 3.047.071 tonnes contre 2.596.156 en 1926 et 2.220.016 en 1927, soit une augmentation de 450.915 tonnes en 1929 sur 1928.

Le tonnage de 1929 se décompose ainsi, en tonnes :

Marchandise manipulées par la Manutention marocaine : 1.063.265.

Phosphates : 1.600.150.

Eau douce : 99.845.

Pipeline : 15.618.

Marchandises manipulées par l'entreprise du port : 11.319.

Reprise du port : 11.319.

Charbonnage : 230.879.

Soit au total : 3.047.071.

Le port de Casablanca (*La France militaire*, 29 novembre 1931)

Casablanca, humble port de pêche, il y a peine vingt-cinq ans, brille au premier rang aujourd'hui parmi les ports les mieux outillés des possessions françaises. Son trafic croissant est tel que le protectorat marocain a décidé d'inscrire au programme d'emprunt soumis au Parlement français un crédit de 200 millions, assez élevé pour que le port soit à même de faire face à tous ses besoins. Il s'agit de prolonger la grande jetée dont nous avons vu, d'année en année, au prix de difficultés sans nombre, la masse s'avancer dans les flots, comme un défi lancé à l'Océan, à ses lames et à ses tempêtes, et de la pousser jusqu'à 2.800 mètres. Il s'agit aussi d'équiper le grand môle et le quai à charbon et de construire une forme à radoub. Cet ensemble constituera alors une installation de tout premier ordre dont la France pourra être fière ; résultat d'un formidable effort que ce port artificiel créé de toutes pièces de la main des hommes.

Au moment où notre pays vient de faire connaître au monde entier, au cours de la magnifique Exposition coloniale, comme l'inventaire de ses richesses extérieures, il n'est pas inutile d'évoquer rapidement l'historique du port de Casablanca, dont on ne soupçonne peut-être pas assez le merveilleux essor, œuvre à laquelle le maréchal Lyautey a profondément attaché son nom, parce qu'elle est surtout le résultat de sa volonté perspicace et de sa juste grandeur de vue.

[Stèle]

Le 30 avril 1931, se déroulait sur la grande jetée, une cérémonie très simple, non moins émouvante. On y inaugurait une stèle commémorative de ceux qui ont conçu et réalisé le grand port de Casablanca. C'était le résident général, M. Saint, qui, en présence des autorités officielles locales et de M. Joyant, directeur général des travaux publics, présidait cette cérémonie. La stèle, d'un style sobre, œuvre de M. Marchisio, architecte du protectorat, érigée en ciment armé sur le parapet de la grande jetée,

évoque l'image d'une vague déferlante se brisant sur une digue. Elle se trouve à un point situé à 350 mètres de l'origine de l'ouvrage, point qui se trouvait être le terminus de l'année 1913 et en même temps l'origine d'une jetée qui atteint aujourd'hui 2.300 mètres par des fonds de 17 mètres sous le zéro des basses mers et dont la longueur a près de 100 mètres à la base.

Sur l'une des faces de la stèle, figure l'inscription suivante, en lettres de bronze : « La grande jetée, commencée en 1907, a été reprise en ce point en 1913, S. M. Moulay Youssef étant sultan du Maroc, le général Lyautey, résident général ; Gaston Delure, inspecteur général des ponts et chaussées, directeur des travaux publics, Alfred François, ingénieur des ponts et chaussées ; Schneider et Cie, Compagnie marocaine et Hersent (J. et G.), entrepreneurs de travaux. »

*
* *

Un substantiel et remarquable discours de M. Joyant rappela les événements et les faits.

Pariant du général, depuis maréchal, Lyautey, il s'exprima ainsi : « Ce nom suffit, il n'a besoin d'aucun commentaire. Lyautey, c'est tout le Maroc. »

Il rappela aussi le rôle des Schneider, qui obtinrent du makhzen, avant notre occupation, un contrat permettant de commencer les premiers travaux d'un petit port à Casablanca. C'est même à propos d'une émeute survenue sur ces chantiers que les forces françaises doivent débarquer, avec le général Drude, pour rétablir l'ordre, en 1908. Les travaux sont repris, un embryon de jetée est amorcé. En 1910, M. Porché, appelé à Tanger comme ingénieur en chef de la caisse spéciale des travaux publics, s'efforce de donner une nouvelle impulsion aux travaux, mais les ressources sont insuffisantes et l'incertitude de l'avenir empêche tout programme étendu.

À la fin de 1911, le traité franco-allemand annonce l'installation imminente du protectorat français au Maroc. Un programme de grands travaux est mis à l'étude et M. Porché s'adjoit, à Tanger, pour les projets de travaux maritimes, Alfred François, un jeune ingénieur qui avait débuté en Algérie. François commence aussitôt l'étude des améliorations à réaliser dans les différents ports du Maroc, sur une côte des plus inhospitalières, et, en particulier, il étudie le projet d'un grand port à Casablanca qui, dès ce moment, semble désigné comme le principal centre commercial du Maroc.

Quand le traité de protectorat fut signé, en 1912, le général Lyautey, nommé résident général, choisit comme directeur général des travaux publics M. Delure, inspecteur général des ponts et chaussées, qui s'était distingué dans la construction des chemins de fer transpyrénéens et dans les travaux des ports de Bayonne et de Saint-Jean-de-Luz, où il s'était familiarisé avec les violentes tempêtes de l'océan Atlantique. Et le général Lyautey décida de lancer un grand programme de travaux d'emprunt pour l'outillage économique du Maroc. Il comportait la construction du grand port de Casablanca.

M. Delure arrive à Rabat en août 1912 et y retrouve M. François. Tous deux, ils mettent la dernière main au projet du grand port qui s'élève à 46 millions et la plus grosse partie de cette somme est consacrée à la construction de la grande jetée qui prolonge la digue amorcée par la Compagnie marocaine et qui doit s'avancer jusqu'à 1.900 mètres en mer.

La fin de l'année s'écoule. Le projet est prêt et incorporé au programme d'emprunt ; l'adjudication est amorcée pour le 25 mars 1913. Tout paraît donc décidé pour l'exécution quand s'élèvent de violentes critiques contre le principe même d'un port à Casablanca.

De l'avis d'un éminent ingénieur hydrographe de la marine ⁷, énoncé dans la « Revue générale des sciences », il est affirmé qu'il est « impossible de créer sur le littoral occidental du Maroc un port accessible aux navires par tous les temps. Il faudrait prévoir des jetées par des profondeurs et à des distances telles que les ouvrages seraient irréalisables, quelque puissant que soit l'effort que l'on fasse, les raz-de-marée rendront impossible en certains cas toute entrée ou sortie des navires... Il paraît bien hardi de tracer un port aussi vaste que celui dont le plan a été adopté pour Casablanca et dont la jetée extérieure serait établie par des profondeurs de 20 mètres à haute mer. »

Dans tous les milieux maritimes, les critiques abondent : l'on court à un échec certain, dit-on, de toutes parts.

Le général Lyautey, en février 1913, s'embarque à Bordeaux sur le « Versailles », mais ne peut débarquer à Casablanca, la rade étant consignée par la tempête, chose très fréquente pendant plusieurs années.

Sur le bateau, le résident secoué par l'océan en vue du port où il ne peut accoster, assailli par les objections qui s'élèvent contre ces projets, angoissé par le doute, écrit à M. Delure une lettre restée célèbre. Faire machine en arrière : le général se rend compte de la gravité de cet acte. D'autre part, si l'on s'est trompé vraiment, quelle responsabilité engagée ! Où est le devoir ? Et sincèrement, il fait M. Delure juge de la question.

Mais M. Delure n'hésite pas à prendre ses responsabilités et il affirme au résident sa certitude du succès. Lyautey — et c'est bien là un des grands côtés de sa personnalité, un des beaux traits de son caractère — lui fait pleine confiance et, malgré toutes les objections opposées, décide alors de ne plus rien modifier à ce qui est prévu et arrêté. L'adjudication a lieu. Ce sont la Compagnie marocaine et MM. Schneider et Cie, associés peu de temps après avec MM. Hersent frères, qui se la voient adjudgée.

L'entreprise accomplit un immense effort, organise ses chantiers pour les vastes travaux et voici que la guerre éclate au moment où toutes les installations terminées, l'outillage en place, les chantiers sont en pleine activité ! Pour cela, comme pour toute l'œuvre marocaine, Lyautey n'arrête rien. L'œuvre continue. Ce rythme est un peu ralenti jusqu'à la fin des hostilités, mais les travaux de la jetée, l'immersion des vastes blocs sont poursuivis sans trêve.

La digue, depuis 1913, cette fois avec le profil puissant nécessité par l'avance en haute mer, n'a cessé dès lors de progresser vers le large. Nous avons vu inaugurer le point 1.000 ; plus tard, le point 2.000. Elle constitue un abri sûr pour la navigation. Elle a subi combien d'épreuves des plus terribles tempêtes et cela sans dégâts importants. Delure et François avaient donc vu juste. Lyautey avait eu raison de leur faire confiance.

Le port comporte, en outre, deux autres jetées moins importantes qui achèvent d'en faire aujourd'hui un port sûr. Depuis 1923, les grands navires y débarquent et embarquent à quai. Pour qui se rappelle les débarquements ou embarquements de jadis, les barcasses accostant les navires, à 2 ou 3 kilomètres au large, transportant passagers et bagages entre la vieille darse de la marine et les vaisseaux et inversement, quand le gros temps n'empêchait pas toute opération de ce genre, on ne peut qu'admirer l'effort réalisé. Ajoutez à cela les immenses travaux des quais et docks des phosphates, la nouvelle gare maritime, etc., et l'on se rendra compte que le port de Casablanca constitue une œuvre de premier plan. Une fois complètement achevé, développé et outillé, il sera l'un des plus grands ports français.

D'après le tonnage des marchandises manutentionnées, Rouen, et Marseille viennent en tête, avec des tonnages dépassant 9 millions de tonnes ; puis les trois ports du Havre, de Dunkerque et de Bordeaux, avec des tonnages compris entre 5 millions et 5 millions et demi de tonnes. Les autres ports de la métropole sont bien en arrière.

⁷ Joseph Renaud : « La Barre sur la côte atlantique du Maroc », *Revue des sciences pures et appliquées*, 15 avril 1914

Nantes, ensuite, ne dépasse guère 2 millions et demi de tonnes. Mais dans cet intervalle se classent les grands ports de l'Afrique du Nord : Oran et Alger, le premier de ces deux ports ayant la préséance, en approchant de 4 millions de tonnes, et Casablanca, qui a atteint 3 millions de tonnes.

Si Casablanca est encore en arrière de ses aînés d'Algérie, il faut observer qu'il y a moins de vingt ans que l'on travaille au port de Casablanca, moins de vingt ans que l'on a entrepris d'organiser le Maroc. Le développement de ce port n'est-il donc pas prodigieux ? Son avenir n'apparaît-il pas magnifique ? Ne doit-on pas en être reconnaissant à ceux en furent les bons ouvriers ?

L'on peut dire, ainsi que l'a souligné M. Saint en rendant aussi un éclatant hommage au maréchal Lyautey et à ses collaborateurs éminents, que si le Maroc n'avait pas eu le port de Casablanca, il eût continué à rester isolé du monde sans prendre l'essor qui suscite aujourd'hui l'admiration universelle. Et, pour mieux affirmer sa conviction à l'égard de Casablanca, il s'exprimait ainsi en se tournant vers M. Joyant, directeur des travaux publics : « Si la caisse de cet homme ne contenait qu'un million, c'est au port de Casablanca qu'il faudrait l'utiliser. »

C'est que Casablanca est, par excellence, le grand port marocain. Ce n'est pas le port d'une région, c'est le port du Maroc tout entier. Et sans négliger pour cela les autres, d'importance secondaire, c'est à Casablanca qu'il faut appliquer le maximum de moyens.

Général Thévenet.

LA VIE ECONOMIQUE

Les métamorphoses du port de Casablanca

(*Les Annales coloniales*, 8 avril 1933)

De l'*Écho de Tanger* :

L'année 1933 sera pour le port l'une des années décisives de sa croissance. Depuis quelques jours, les gigantesques docks-silos ont commencé de fonctionner. Dans quelques mois, les hangars actuellement en construction sur le môle du commerce se peupleront de toute l'activité qu'entretient le périmètre actuel de la Manutention marocaine dans le fond du port d'où elle va être transférée sur les nouveaux terre-pleins.

Des voies ferrées, vont circuler sur cette presque île géométrique conquise de toute pièce par l'industrie humaine : des milliers de tonnes de terre rapportée ont été nécessaire pour créer cette aire ; les navires, dès lors, n'accosteront plus sur la grande jetée ; ils viendront se ranger au bord de ce môle du Commerce et deux gares maritimes provisoires — mais en très net progrès sur le hangar actuel de la douane des passagers — seront installées aux débarcadères des deux principales compagnies de navigation.

Enfin, un quai à charbon va être créé à l'origine de la jetée transversale, dite jetée des phosphates ; déjà, le matériel de cette organisation nouvelle est commandé ; ajoutez à cela que de nouveaux aménagements vont être apportés aux embarquements et débarquements de bestiaux, aux expéditions de primeurs et vous imaginez aisément combien la vie du port, au cours des mois prochains, va être modifiée par tant de transferts et de créations utiles.

CHRONIQUE MARITIME

Les courriers

(*Le Petit Marseillais*, 6 août 1933)

DÉPART DU « DJENNE »

Le *Djenné*, paquebot de la Compagnie de navigation Paquet, commandé par le capitaine Matteia. a quitté, hier matin, notre port à destination de Tanger et Casablanca. De nombreux passagers avaient pris place à bord, parmi lesquels nous avons remarqué MM. ... Portalier, chef de l'exploitation du port de Casablanca...

Un nouveau drame de la mer à Casablanca Quatorze victimes (*Les Annales coloniales*, 4 mars 1935)

Depuis plusieurs mois, la mer s'acharne sur Casablanca.

Le canot de sauvetage *Maréchal-Lyautey*, orgueil du port, n'aura pas survécu longtemps à son illustre parrain. Depuis son récent baptême, il n'avait jamais ménagé sa peine : c'est en se portant, une fois de plus, au secours d'un navire, la balancelle espagnole *Ursula*, que le canot fut englouti avec son équipage.

Seuls, le lieutenant Tournier et trois indigènes ont pu être sauvés. Le corps du pilote-major Vidal, capitaine au long cours, a pu être repêché ; les obsèques eurent lieu hier en présence de M. Helleu, délégué à la résidence.

Le patron de la balancelle *Ursula* a pu être sauvé, ainsi qu'un matelot espagnol qui, accroché à un récif, ne dut son salut qu'à l'extrême courage de quatre marins marocains. Le reste de l'équipage, soit sept hommes, a péri.

LES PORTS

(*Les Annales coloniales*, 17 juillet 1935)

Casablanca

Émigration et immigration en mai. — Le nombre des personnes débarquées est de 4.545 contre 4.424 le mois précédent, soit une différence en plus de 121.

Sur ces 4.545 personnes, 112 contre 104, le mois dernier, viennent au Maroc pour la première fois.

La différence, 4.545 - 112 égale 4.433, dont 3.490 touristes et transitaires, constitue le mouvement des personnes qui vont et viennent pour leurs occupations personnelles ou leur agrément.

Le nombre des personnes embarquées est de 5.272, contre 4.476 le mois précédent, soit une différence en plus de 796.

Le chiffre des émigrants, c'est-à-dire des personnes ayant quitté le Maroc sans esprit de retour est de 129, contre 133 le mois dernier.

Le chiffre des immigrants étant de 112 et celui des émigrants de 129, la différence, 17, doit être considérée comme le nombre des personnes ayant diminué pendant le mois, par Casablanca, la population de zone française.

Les voyageurs français sont au nombre de 1.731 contre 2.054 le mois dernier ; viennent ensuite : les Anglais (1.785), les Portugais (22), les Espagnols (136), les Marocains (127), les Libanais (51), les Italiens (76), les Allemands (69), les Suisses (36).

L'immigration est restée stationnaire par rapport au mois d'avril (112 en mai contre 104 en avril). Le chiffre de l'émigration est de 129 contre 133 en avril.

Les immigrants français sont au nombre de 99, contre 89 le mois dernier.

Les émigrants français sont au nombre de 100, contre 99 en avril 1935.

Mouvement touristique. — Pendant le mois de mai 1935, 1.875 touristes ont débarqué à Casablanca, dont 1.738 anglais et 177 français ; 1.744 sont arrivés par les valeurs *Moldavis* (303), *Lancastria* (582), *Doric* (659), effectuant une croisière touristique. Au départ, on en compte 1.944.

Visite en leurs États
AU MAROC
(*Les Annales coloniales*, 15 janvier 1937)

Avant-hier le général Noguès, résident général, est arrivé à Casablanca où il a procédé à une inspection détaillée du port.

Accompagné notamment de MM. Chapon, président de la chambre de commerce, Normandin, directeur général des travaux publics, et Gayet, directeur de son cabinet, le Résident général a visité la Maison du tourisme, nouvellement installée, et destinée à fournir tous renseignements utiles aux visiteurs du Maroc.

Puis, de la terrasse des docks et silos, il a examiné les divers travaux d'agrandissement en cours, en vue, notamment, de l'organisation d'un port de pêche. Il a visité également les installations frigorifiques. [...]

Promotions et nominations dans la Légion d'honneur
(*La Vigie marocaine*, 22 août 1952)

Officiers
M. YVES BARS

M. Yves Bars est directeur du port de Casablanca.

Sorti en 1920 de l'École nationale des Ponts et Chaussées. M. Bars, après un stage en Alsace, fut détaché au Maroc. Il eut alors pour supérieur le commandant Delande qui a laissé son nom à un quai du port de Casablanca.

Nommé ensuite à Rabat. M. Bars devait revenir en 1932 à Casablanca où, à la mort du commandant Delande, il prit la tête de la circonscription Sud.

En 1948, il était nommé inspecteur général des Ponts et Chaussées et directeur du port de Casablanca.

Pendant plus de trente ans, M. Bars a eu à s'occuper des problèmes qui se posent au Maroc en matière de travaux publics. Sa culture scientifique, sa haute compétence professionnelle, son autorité bienveillante mais ferme, jointes à une grande modestie, lui ont valu d'unanimes sympathies.
