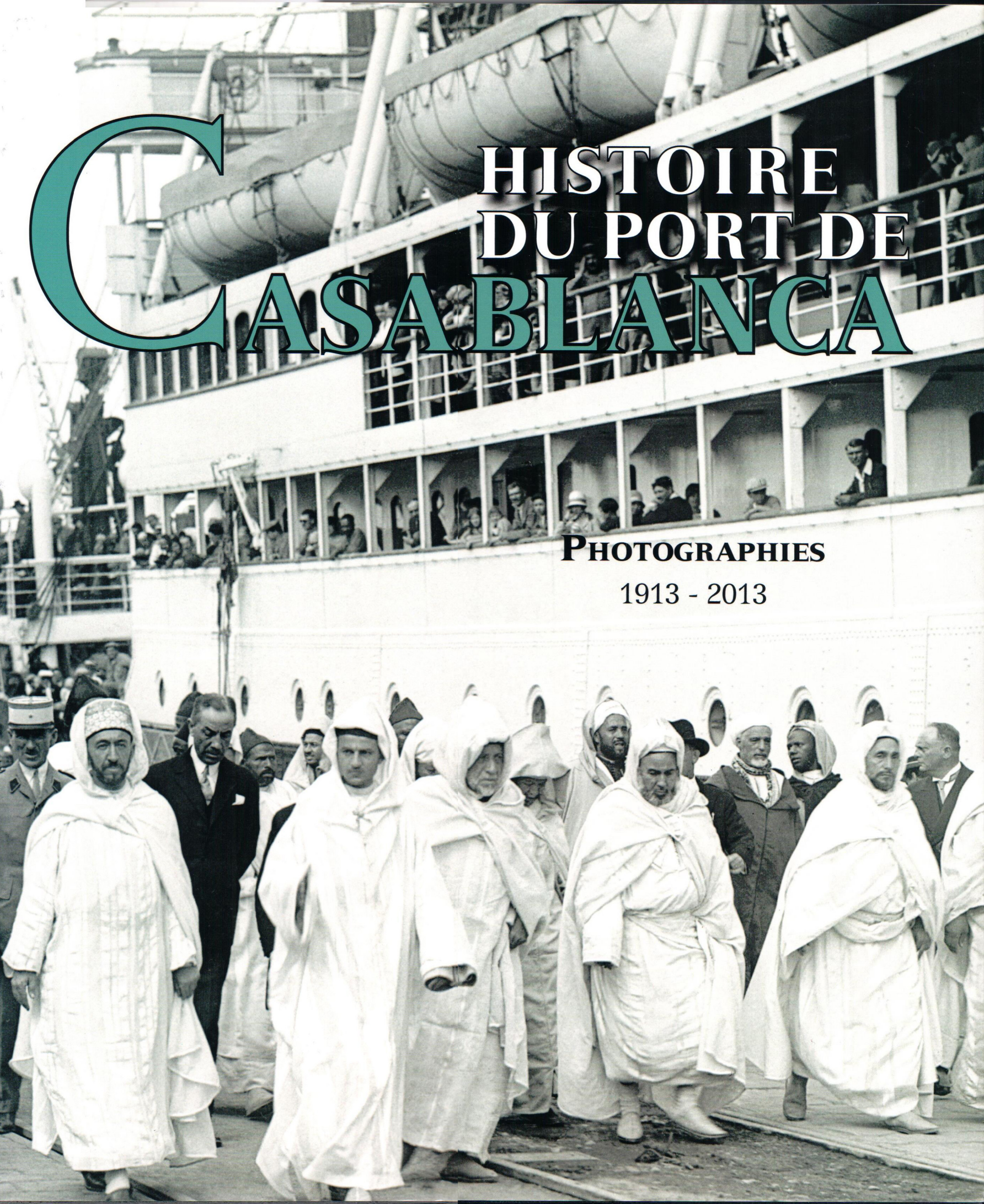




C HISTOIRE DU PORT DE CASABLANCA

PHOTOGRAPHIES

1913 - 2013

HISTOIRE DU PORT DE CASABLANCA

PHOTOGRAPHIES

1913 - 2013



FONDATION
BANQUE **POPULAIRE**

DIRECTION EDITORIALE

Aziz DAKI

Abdellatif ZAKHBAT

Secrétaire Général de la Fondation Banque Populaire

Mohammed EL KADDIOUI

CONCEPTION ARTISTIQUE

Sanaa NIMOUR

TEXTES

Jamaâ BAIDA

Sghir EL FILALI

Mohammed EL KADDIOUI

Tzvetomira TOCHEVA

CONSULTANT POUR LES LÉGENDES

Mohamed TANGI

Samir JEBBOURI

RESPONSABLE ICONOGRAPHIE

Zohra ZIDAOUI

Mohamed EL KADDIOUI

CONCEPTION ET COORDINATION GÉNÉRALE

GALERIE D'ART L'ATELIER 21

ISBN

978-9954-509-26-5

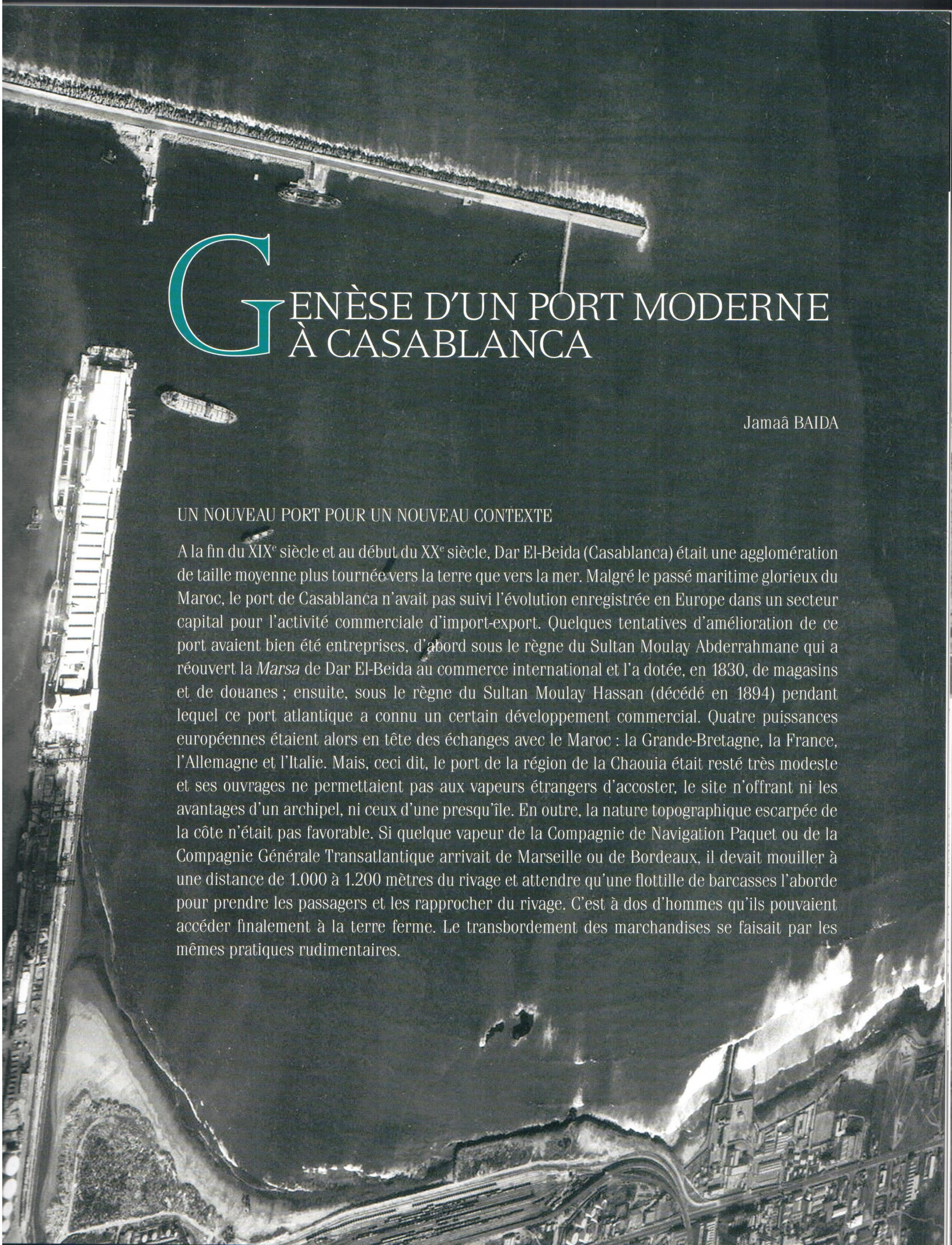
Dépôt Légal

2013 MO 1781



Le port de Casablanca, premier terminal Roulier,
vue aérienne, 1971



An aerial photograph of Casablanca, Morocco, showing the harbor, the city, and the surrounding landscape. The harbor is filled with ships, and the city is visible in the background. The title 'GENÈSE D'UN PORT MODERNE À CASABLANCA' is overlaid on the image.

GENÈSE D'UN PORT MODERNE À CASABLANCA

Jamaâ BAIDA

UN NOUVEAU PORT POUR UN NOUVEAU CONTEXTE

À la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, Dar El-Beida (Casablanca) était une agglomération de taille moyenne plus tournée vers la terre que vers la mer. Malgré le passé maritime glorieux du Maroc, le port de Casablanca n'avait pas suivi l'évolution enregistrée en Europe dans un secteur capital pour l'activité commerciale d'import-export. Quelques tentatives d'amélioration de ce port avaient bien été entreprises, d'abord sous le règne du Sultan Moulay Abderrahmane qui a réouvert la *Marsa* de Dar El-Beida au commerce international et l'a dotée, en 1830, de magasins et de douanes ; ensuite, sous le règne du Sultan Moulay Hassan (décédé en 1894) pendant lequel ce port atlantique a connu un certain développement commercial. Quatre puissances européennes étaient alors en tête des échanges avec le Maroc : la Grande-Bretagne, la France, l'Allemagne et l'Italie. Mais, ceci dit, le port de la région de la Chaouia était resté très modeste et ses ouvrages ne permettaient pas aux vapeurs étrangers d'accoster, le site n'offrant ni les avantages d'un archipel, ni ceux d'une presqu'île. En outre, la nature topographique escarpée de la côte n'était pas favorable. Si quelque vapeur de la Compagnie de Navigation Paquet ou de la Compagnie Générale Transatlantique arrivait de Marseille ou de Bordeaux, il devait mouiller à une distance de 1.000 à 1.200 mètres du rivage et attendre qu'une flottille de barques l'aborde pour prendre les passagers et les rapprocher du rivage. C'est à dos d'hommes qu'ils pouvaient accéder finalement à la terre ferme. Le transbordement des marchandises se faisait par les mêmes pratiques rudimentaires.

En 1906, l'Acte d'Algésiras a prévu, entre bien d'autres dispositions, d'octroyer à la France et à l'Espagne l'affaire de la police des ports¹ dans huit ports marocains, sous le contrôle d'un agent suisse résidant à Tanger. Ainsi, les officiers français s'occuperaient de Rabat, d'El Jadida, de Safi et d'Essaouira, les Espagnols prendraient en charge Tétouan et Larache, tandis que la sécurité de Casablanca et de Tanger reviendrait à une équipe mixte franco-espagnole. Cette prééminence de la France à Casablanca allait raviver l'intérêt des milieux d'affaires français pour un site où ils avaient déjà envisagé, en 1904, la construction d'un petit port pour abriter les barcasses.

De même, l'Acte d'Algésiras a prévu la formation à Tanger d'un comité international ayant pour mission de veiller sur l'adjudication des marchés des travaux publics et de s'occuper principalement de la fondation de deux nouveaux ports à Casablanca, la construction d'un port à Casablanca et la fourniture du matériel devant servir à l'exploitation de ce port a aussitôt été confiée à la Compagnie Marocaine ; une société qui avait été fondée en 1902 par Schneider, propriétaire de la société Creuzot. A ce propos, un contrat a été signé, début 1907, entre le représentant de la Compagnie Marocaine à Tanger, Frédéric Blanchard, et le *Naïb* du Sultan Hadj Mohammed Torrès. Peu de temps après, la Compagnie Marocaine a cédé à Schneider & Cie et à J.M. Vigner (Entrepreneur des travaux publics) le soin de réaliser lesdits travaux. Ainsi, Schneider se partageait l'influence économique et financière au Maroc avec Paribas et des sociétés minières françaises et espagnoles.

Les Français, qui n'ont pas tardé à entamer les travaux au port de Casablanca, utilisaient une locomotive Decauville pour acheminer les matériaux nécessaires aux travaux du port dont les grandes lignes avaient déjà été prévues par des études effectuées en 1905 par l'ingénieur français Renaud, hydrographe en chef à la Marine. Les rails de cette locomotive passaient tout près d'un cimetière attenant au marabout Sidi Belyout ; ce qui n'a pas manqué d'attiser l'hostilité des populations locales qui s'en prirent à la locomotive et aux ouvriers européens dont sept périrent. Les travaux furent alors interrompus et la France prit prétexte de l'incident pour envoyer une expédition punitive contre la ville (août 1907). L'opération, à laquelle ont pris part Le Galilée, La Gloire et Du Chayla, aboutit à l'occupation de la ville et de ses environs dans la région de la Chaouia. Les pertes du côté marocain ont été très lourdes, puisque environ 2.000 personnes ont trouvé la mort sous les bombardements français. Il n'est pas dénué d'intérêt de rappeler que l'occupation de Casablanca et de la Chaouia est intervenue quelques mois seulement après l'occupation d'Oujda et de l'Oriental sous prétexte de l'assassinat d'un médecin français à Marrakech, le docteur Mauchamp.

L'occupation de Casablanca offre à la France un point stratégique de haute importance par lequel allait s'opérer à la fois le débarquement de troupes et de matériel de guerre nécessaires à la poursuite de l'occupation. De même, arrivaient par ce port des contingents de colons à la recherche de nouvelles possessions coloniales présentant des opportunités d'investissement.

En 1912, la ville de Casablanca était déjà caractérisée par sa population cosmopolite ; elle comptait 45.000 habitants répartis comme suit : 25.000 Musulmans, 9.000 Israélites, 7.000 Français, 2.500 Espagnols, 2.200 Italiens, 200 Allemands, 150 Grecs, 100 Anglais, 40 Portugais et 12 Belges.

22/1/1907
LEGATION DE LA REPUBLIQUE FRANCAISE A TANGER (MAROC)

TRANSLATION.

Copie
22/1/1907
Bouange à Dieu seul !



Conformément à l'ordre chérifien - que Dieu l'élève - le présent contrat a été passé pour la construction du môle fortuné dans le port de Casablanca entre le délégué honoré de Sa Majesté Chérifienne - que Dieu l'assiste - à Tanger. Si El Hadj Mohammed Ben El Arbi Et-torès, et le négociant J. Frédéric Blanchard, le français, Représentant la C^o Marocaine à Tanger, suivant la procuration de la C^o susdite et conformément à la délégation du négociant de Freycynet, Administrateur délégué de la C^o Marocaine à Paris.

Ce môle sera construit suivant le plan établi à ce sujet et présenté à S.M. Chérifienne - que Dieu l'assiste - et aux conditions ci-dessous indiquées qui sont :

Article I.

La Cie en question s'engage à établir le môle conformément au plan qu'elle a fait parvenir au Lakazen Chérifien sous le N° 2.

Article II.

En premier lieu; il sera établi devant le nouveau magasin un terre-plein spacieux, comblé avec du sable de la mer et dont la superficie sera de quarante deux mille mètres.

service du port, sera compris dans la somme mentionnée ci-dessus et calculée en proportion. La Cie n'aura rien à réclamer en plus de ce chef.

ARTICLE XXVI.

Les deux parties ont accepté les clauses mentionnées dans ce contrat et se sont engagées à exécuter ce qui s'y trouve indiqué. Ce contrat sera dressé en cinq exemplaires en langue arabe et étrangère qui seront visés par le Délégué de notre Maître, Si El Hadj Mohammed Et Torrès et le Représentant de la Cie susdite. Deux exemplaires seront envoyés à la Cour Chérifienne, le troisième restera à la Délégation chérifienne, le quatrième chez les Cumana du port précité et le cinquième entre les mains du négociant susdit, représentant la Cie Marocaine. Scellé.

En langue arabe.
Renvoi approuvé.
Signé :
Racul Marc.

Pour traduction certifiée conforme à l'original : qui nous a été présenté par M. Blanchard, Représentant de la Cie Marocaine à Tanger et qui lui a été restitué.

Tanger, le 22 Janvier 1907.

Approuvé la rature d'un mot rayé nul.
Signé : Racul Marc.

Le Consul Honoraire
Premier Interprète
Signé : Racul Marc.

TANGER
Quitt. N° 264
Date 22-1-07
Tarif Art. 184
F. Obs. 108 C.
Perçu : Cent huit francs.
Six rôles à 18 francs.

Vu pour la Légalisation de la signature de M. Racul Marc, Consul Honoraire premier interprète de la Légation de France au Maroc.

Tanger le 22 Janvier 1907.
LE MINISTRE DE FRANCE.

Signé: RECHAULT.

Extrait de la traduction en français du contrat pour la construction du môle fortuné dans le port de Casablanca, entre le délégué honoré de Sa Majesté Chérifienne à Tanger, Si Hadj Mohammed Ben El Arbi Et-Torrès, et le négociant J.Frédéric Blanchard, représentant la Compagnie Marocaine à Tanger, 1907

11 Mai 1912.

CARTON N° 63
DOSSIER N° 14
LIASSE N° 2
PIÈCE N° 1^a

essieurs les Délégués au Contrôle de la Dette.

TANGER.

Messieurs les Délégués,

J'avise de cette transmission les pétitionnaires./.

Veuillez agréer, Messieurs les Délégués, l'expression
de mes sentiments les plus distingués.



CASE 11-10000

11 Mar 1912.

CARTON N° 630
DOSSIER N° 14
LIASSE N° 2
PIÈCE N° 1

essieurs FREAUD & GASSIER.

Rue de Crimée N° 128.

PARSFIELD

Messieurs,

Peace - cink

J'ai l'honneur de vous faire connaître que l'accouage dans les ports marocains confisqué un monopole du Maghzen qui en a confié l'exercice et les revenus au Service du Contrôle de la Dette, les revenus à la garantie en question étant affectés des emprunts de 1904 et 1910.

Dans ces conditions, je ne puis donner à votre demande d'autre suite, qu'en la transmettant à l'administration du Contrôle de la Dette Marocaine, à Tanger./.

Veillez agréer, Messieurs, l'assurance de ma considération distinguée.

guées. Yairn a Shroud

La signature du traité du Protectorat, le 30 mars 1912, a créé des conditions propices à la reprise des travaux dans le port de Casablanca. Le 25 mars 1913, le choix de la commission des adjudications, réunie à Tanger, s'est porté sur le consortium Schneider-Compagnie Marocaine, pour l'exécution des travaux projetés. Une lettre du Sultan Moulay Youssef, datée du 2 avril, vient consacrer ce choix. Le 16 octobre de la même année, le Sultan effectue une visite au port pour prendre connaissance des travaux en cours.

Ainsi, le port de Casablanca commençait à occuper la première place parmi tous les ports marocains, avec pour l'année 1913 un volume d'importations de 233.336 tonnes (dont 15.474 tonnes de produits à caractère militaire, contre seulement 17.032 tonnes d'exportations)². Au courant de la même année, 728 bateaux ont mouillé au large de Casablanca, 343 battaient pavillon français³.

CONTRE VENTS ET MARÉES

L'option de développer le port de Casablanca n'avait pas bénéficié de l'unanimité des milieux politiques et économiques français. Les contestataires, qui préféraient investir à Fédala (actuelle Mohammedia), doutaient de la possibilité de réalisation d'un grand port à Casablanca pour diverses raisons, notamment la côte rocheuse et la houle inhospitalière de l'océan par mauvais temps. A leurs yeux, bâtir un grand port à Casablanca serait une aventure hérissée de difficultés.

Ce scepticisme, répercuté dans une certaine presse parisienne, est exprimé sans ambages dans la Revue Générale des Sciences en 1912 sous la signature du Directeur du Service Hydrographique de la Marine française:

« On peut affirmer, contrairement à ce qui a été dit parfois, qu'il est impossible de créer sur le littoral occidental du Maroc un port qui soit accessible aux navires par tous les temps ; il faudrait, pour dépasser la ligne des brisants qui se forment dans les tempêtes, prévoir des jetées par des profondeurs et à des distances telles que ces ouvrages seraient irréalisables. Quelque puissant que soit l'effort que l'on fasse, les raz-de-marée rendent impossible en certains cas toute entrée ou sortie des navires (...)

Lorsqu'on a observé la violence des brisants de la côte, 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 m à haute mer »⁴.

Mais le Général Lyautey, Résident Général de France au Maroc, persuadé par la compétence et la ténacité de son Directeur Général des Travaux Public, Gaston Delure, a su vaincre les hésitations des uns et des autres, bien décidé à réaliser son grand projet contre vents et marées. Les Français étaient particulièrement intéressés par Casablanca où ils espéraient voir émerger un grand port qui aurait l'avantage d'être suffisamment central entre les régions septentrionales et méridionales du Maroc à un moment où ils venaient de transférer la capitale administrative du pays de Fès à Rabat et où les opérations militaires d'occupation semblaient s'inscrire dans le long terme.

C'est ainsi qu'un Dahir a été promulgué en juillet 1914 pour autoriser les Etablissements Schneider et Cie, avec la Compagnie Marocaine à s'adjoindre Hersent Frères pour l'exécution des travaux du port de Casablanca. La cheville ouvrière de ces travaux, Delure, qui avait la confiance du Résident général, était un lauréat des Ponts et Chaussées dont le nom avait déjà brillé, en France, dans le cadre du projet transpyrénéen avant de continuer sa carrière au Maroc comme Directeur général des Travaux Publics (fonction occupée jusqu'en octobre 1919)⁵. Vu le rôle de premier plan qu'il a joué dans la construction du port de Casablanca, son nom a été donné à la Grande Jetée, ouvrage principal de protection du port : la Jetée Delure. Après l'indépendance, plus précisément en 1968, cette Grande Jetée (longue aujourd'hui de 3.180 m) est rebaptisée du nom de Sultan Moulay Youssef (décédé en 1927).

Le déclenchement de la Grande Guerre avait retardé de nombreux projets au Maroc du fait, d'une part, de la pénurie des matériaux de construction et d'équipements, et d'autre part, parce que l'avenir de la France au Maroc, comme le soulignaient certains officiels français, se décidait désormais en Alsace-Lorraine. Le ralentissement des travaux du port était manifeste et faisait l'objet de doléances de la Chambre de commerce de la ville. Au 1^{er} août 1914, la Grande Jetée était à 350 mètres de sa base et n'avait atteint, en 1918, que le point métrique 890, alors qu'elle devait être à 1.900 mètres. Cependant, la construction de l'abri est terminée en 1915, celui du petit port en 1918, en plus des terre-pleins, des quais et des aménagements divers.

Soucieuses de ne pas donner l'impression de piétiner à cause de la Grande Guerre, les autorités avaient bien organisé à Casablanca, en octobre 1915, l'exposition agricole, industrielle et commerciale au Maroc, dont les desseins politiques dépassaient en réalité la finalité économique. Cependant, le fait qu'elle ait donné l'occasion aux artisans de diverses régions de s'y rendre a permis aux hommes d'affaires d'entrevoir la richesse des potentialités économiques du pays. Dans cette perspective, le port de Casablanca n'a point été oublié, puisque Lyautey s'y est rendu pour recevoir, à bord de l'Abda (de la Compagnie Paquet) deux illustres visiteurs, Albert Sarraut et Abel Ferry, respectivement ministre français de l'Instruction Publique et sous-secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères. Une visite jusqu'à l'extrémité de la Grande Jetée, toujours en construction, figurait au programme. C'était là une manière de réaffirmer que le grand projet du port n'était point abandonné.



Vue aérienne d'ensemble du port de Casablanca, le 16 décembre 1955



Vue sur le port de Casablanca : le môle de commerce, son bâtiment d'exploitation, grues et bateaux accostés

UN CHANTIER TITANESQUE

La fin des hostilités en Europe, en novembre 1918, a annoncé un regain d'intérêt pour le port de Casablanca, évolution concomitante avec un flux de colons européens vers cette ville. A la mi-juillet 1919, le général Lyautey pouvait présider ostensiblement la cérémonie de la pose du millièmè mètre de la Grande Jetée du port. C'était pour lui une belle occasion de rendre un hommage soutenu à la Compagnie du Creuzot qui, malgré le contexte difficile de la Guerre, avait continué à poser les jalons d'un port moderne, notamment ce magnifique ouvrage susceptible de résister aux assauts de l'océan. L'expansion de l'activité du port était alors visible, 865.623 tonnes à l'entrée en 1920 contre 531.162 en 1918. En 1925, pas moins de 4.000 ouvriers étaient à l'œuvre dans le chantier titanesque du port.

Cependant le grand essor de ce port a été déterminé au début des années vingt par un autre facteur : l'exploitation et la commercialisation des phosphates. En effet, depuis la création de l'Office Chérifien des Phosphates (OCP) en 1920, les travaux ont connu une cadence accélérée afin que les structures du port répondent aux exigences de qualité et de quantité de la nouvelle ressource commerciale marocaine prodiguée par le bassin de Khouribga et sur laquelle les autorités misaient énormément comme levier de développement du pays.

UN PORT PHOSPHATIER

Le 23 juillet 1921, le port de Casablanca a vécu un moment mémorable avec le départ du premier cargo de phosphates chargé d'un peu plus de 8.000 tonnes de minerai brut. Désormais, c'était là un nouvel atout de la prospérité de ce port qui n'avait pas eu auparavant l'unanimité des milieux d'affaires et des finances. De nouveaux travaux s'avéraient aussitôt urgents : un hangar, une installation d'embarquement mécanique sur la jetée du quai d'escale des paquebots avec un quai réservé de cent mètres et bien d'autres infrastructures et équipements. Dès 1922, l'essentiel des phosphates exportés de Casablanca étaient embarqués par les moyens propres de l'OCP sur le quai de la Grande Jetée.

Le 5 avril 1922, le Président français Alexandre Millerand, en visite officielle au Maroc, une première dans les relations maroco-françaises, est arrivé à Casablanca à bord du cuirassé Edgard Quinet. Il y est reçu en grande pompe par le Sultan Moulay Youssef, entouré de hauts dignitaires du Makhzen. A la gare maritime, le Président a été salué par le corps consulaire et les notabilités de la ville. Le cortège du Président a ensuite traversé une partie de la ville moderne dont le plan et l'architecture portaient déjà les empreintes de l'urbaniste Henri Prost et de l'architecte Adrien Laforgue; une ville dont l'aménagement est désormais conçu en prenant en considération tout ce que pouvait apporter l'activité portuaire à son dynamisme. Henri Prost, Grand Prix de Rome de l'Ecole des Beaux-Arts et qui avait déjà à son palmarès la restauration de Sainte-Sophie à Constantinople, est arrivé au Maroc en 1914 bien décidé à apposer son cachet sur certaines villes marocaines en pleine extension. Or, Casablanca, qui comptait déjà au moins 40.000 Européens, était un vaste chantier offrant pour l'avenir de grandes promesses solidement adossées aux activités portuaires.

Dans l'après-midi de la même journée, le Maréchal Lyautey, en faisant visiter la ville à son illustre hôte, a eu l'occasion de lui faire admirer ce qui était devenu la fierté de la cité, la Grande Jetée qui avait atteint 1.350 mètres (sur les 1.900 mètres prévus).

En 1923, avec la construction de la Jetée Transversale, le port de Casablanca pouvait accueillir de gros cargos. Un navire de 5.000 tonnes ne restait plus à quai que 36 heures avant d'être chargé, preuve de l'excellence technique des installations.

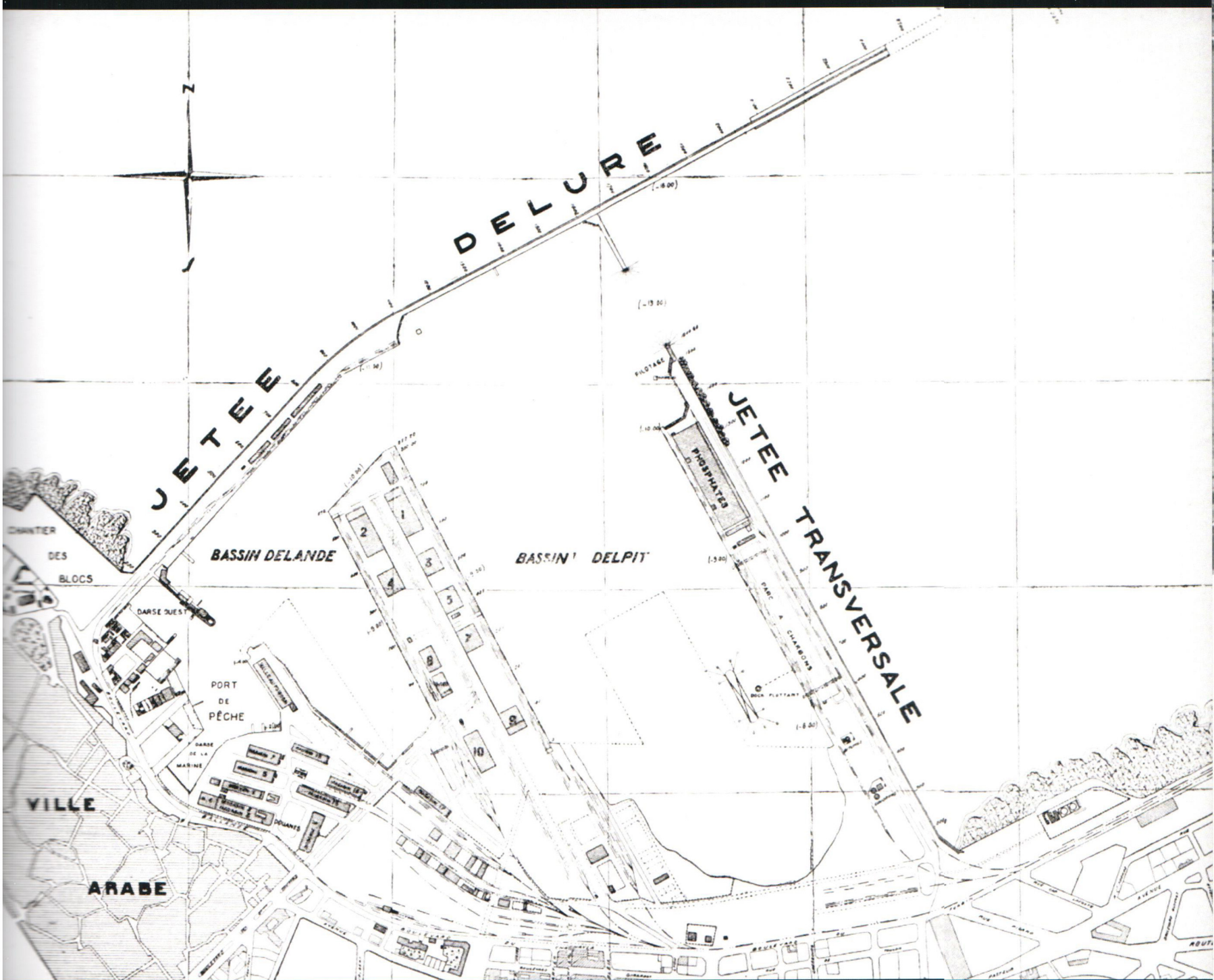
Les exploits réalisés par l'OCP au port de Casablanca ont été célébrés officiellement le 4 avril 1923 par la mise en service du grand quai d'accostage des paquebots et de chargement des phosphates, en présence de personnalités appartenant aux milieux d'affaires, aux cercles politiques et à la presse. Ce jour-là, trois paquebots mouillaient au port, dont l'un, baptisé « Saint-Thomas » était spécialement équipé pour l'exportation des phosphates acheminés par train de Khouribga, à quelque 140 km de Casablanca.

Lorsque l'ensemble des installations (hangars, portiques) de chargement des phosphates sur la Grande Jetée était terminé et que l'activité du port s'en est trouvée en nette augmentation, l'OCP prit en 1925 la concession de la partie qui était exclusivement consacrée aux phosphates, soit un quai d'une longueur de 300 mètres, avec deux postes d'accostage et un terre-plein de 85 mètres de large. En 1927, puis en 1932, les installations portuaires furent dotées de postes de chargement d'une capacité de 1.000 tonnes par heure ; plus de 150.000 tonnes de phosphates pouvaient être stockées sur place.

Toutes ces activités ont constitué un facteur d'attraction pour la ville de Casablanca qui, au fil des années a vu s'installer des immigrants en provenance aussi bien d'autres régions du Maroc que de l'étranger. Au milieu des années vingt, la population de la ville a atteint 110.000 habitants, dont 42.000 Européens (20.000 Français, 9.000 Espagnols, 7.200 Italiens...). L'aspect architectural de la cité s'en est trouvé métamorphosé. Un document d'archives de l'OCP, daté du 8 avril 1930, fait le constat ci-après :

« Le passager qui arrive en vue de Casablanca ne manque pas d'être frappé par l'importance de la ville et du port qui vont l'accueillir. De toutes parts s'élèvent de grands immeubles de rapport avec des airs de gratte-ciels, des bâtiments industriels de vastes dimensions, de hautes cheminées d'usines. Son attention s'en trouvera peut-être distraite du tout premier plan, où, sous une forme trapue plus modeste, s'allonge sur 300 mètres, à l'extrémité de la jetée transversale du port, la puissante installation d'embarquement des phosphates du Maroc. C'est elle pourtant qui représente l'élément essentiel de la prospérité de ce port, de cette ville, de ce pays. Sans ses phosphates – aucun économiste clairvoyant n'y contredira – le Maroc n'offrirait guère qu'une belle façade, derrière laquelle ne s'abriterait qu'une prospérité éphémère, fragile et factice »⁶.

Au point culminant des livraisons de phosphates dans l'entre-deux-guerres, en 1930, la part des phosphates dans le trafic global du port de Casablanca atteignait 91% (et 70 % pour le port de Safi). En 1939, le perfectionnement des équipements était en plein essor et trois portiques mobiles le long du quai assurent le chargement du phosphate avec une capacité de 1.800 tonnes à l'heure. L'OCP étant un leader économique de poids, les opérations de chargement et de déchargement, aussi bien du phosphate que du charbon, lui ont été confiées, celles des autres marchandises revenant à la Manutention Marocaine.



Plan du port de Casablanca en 1939, *Revue de Géographie Marocaine*, mai 1939

CASABLANCA : MÉTROPOLE INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE

Si l'exportation des phosphates a propulsé l'essor du port de Casablanca, celui-ci s'est également développé grâce à d'autres ressources de l'arrière-pays, notamment les produits agricoles et d'élevage de la Chaouia, l'hinterland de Casablanca, et de toute la région s'étendant jusqu'à Doukkala et Tadla. En conséquence, la Chambre de commerce de Casablanca a reçu, en 1930, la concession d'un important silo d'exportation. En outre, le développement urbanistique de la ville a entraîné un essor de l'importation par le port de certains produits, en particulier les matériaux de construction et les équipements modernes.

Enfin, il ne faut pas omettre que le port de Casablanca s'adonne également à la pêche qui est à l'origine du développement d'industries alimentaires. L'impact de cet essor est très vite passé de la dimension régionale à une dimension nationale, puisque les mutations dont le port a servi de berceau, ont engendré un processus qui a abouti, au fil des années, à faire de Casablanca la capitale économique et financière du Maroc. Cette dimension est bientôt consolidée par l'intérêt de la ville et de son port comme une escale ou un transit atlantique de premier choix dans le réseau de la navigation maritime internationale entre l'Europe, l'Afrique et l'Amérique. La position géographique privilégiée du Maroc, au carrefour des grandes lignes maritimes, est un atout que des compagnies françaises comme Paquet et les Chargeurs Réunis ont bien compris. L'activité touristique, encouragée par le syndicat d'initiative, a connu également une évolution remarquable. La mise en service de navires de grande capacité a donné une impulsion aux chiffres de voyageurs embarquant ou débarquant par le port. Ainsi, ils sont passés de 45.000 passagers en 1927 à 75.000 en 1937. Deux terminaux, départ et arrivée, étaient alors en service : Delpit et Delande. L'activité du fret et des voyageurs a poussé d'autres compagnies à rivaliser avec Paquet et Transatlantique. C'est, notamment, le cas de la Compagnie Sicard (port d'attache à Marseille), la Compagnie Mazella (port d'attache à Oran), The Royal Mail Steam Packet & Compagnie (Londres), etc.

Cet élan, qui a fait du port de Casablanca le baromètre de la croissance économique du Maroc, s'est développé au fil des années en entraînant dans la ville des transformations d'infrastructures, avec un impact positif sur l'activité industrielle et les échanges commerciaux tant à l'échelle régionale que nationale. Ceci n'a pas manqué de drainer une augmentation significative de la population de la ville et la naissance d'un prolétariat qui a constitué, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, une pépinière pour le mouvement nationaliste et les syndicats en lutte pour l'indépendance du Maroc.



Vue aérienne sur le port de Casablanca, avec le môle de commerce, la halle aux poissons et au fond, une partie de la grande jetée Delure

NOTES

- 1 - Il s'agit plus précisément de tabors marocains, dirigés par des officiers et sous-officiers français et espagnols
- 2 - Résidence Générale - Rapport mensuel d'ensemble du Protectorat, février 1914, annexe, p. 23
- 3 - B.O., 17 juillet 1914, p. 606
- 4 - Cité par X- « Le port de Casablanca » ; *Revue de Géographie Marocaine*, mai 1939, p. 157
- 5 - Il fut remplacé par Delpit qui a pris officiellement ses fonctions le 1^{er} juin 1920
- 6 - *Les phosphates du Maroc et l'Office chérifien des Phosphates*, 8 février 1930, introduction, E 788-59