

CHAPITRE XLIV

LES PORTS ET LA NAVIGATION MARITIME

Développons notre marine marchande!...

On a coutume d'entendre dire en Angleterre que tout citoyen anglais est actionnaire de la marine marchande britannique. De fait, l'opinion anglaise s'intéresse et suit très vivement les questions maritimes : il faut obtenir un état d'esprit semblable en France; on oublie trop souvent, dans notre pays, ce qu'est une marine marchande, et nous souhaitons qu'ici aussi, les Français puissent se dire actionnaires de leur marine marchande.

J. DAL PIAZ (*Revue des Vivants*, novembre 1927.)

Nous avons dit, dans notre chapitre relatif au *Commerce et à l'Industrie*, que par rapport à l'étranger, nos lignes de navigation sur le Maroc sont dans un réel état de pénurie, souligné l'impérieuse nécessité de voir nos ports marocains, — et surtout Casablanca, — mieux fréquentés par les grands paquebots étrangers. Nous déplorions de même, et il y faut revenir en ouvrant ce chapitre spécial aux Ports, que les compagnies bordelaise et marseillaise se désintéressent, autant dire, de l'escale Casablanca. Nous mentionnons encore qu'il n'y a qu'une seule ligne de navigation sur Alger, Casablanca et nous rappelons ici qu'elle appartient à une compagnie étrangère : la Bland Line. Nous demandions pourquoi a été supprimée l'escale Lisbonne sur la ligne Bordeaux-Casablanca, alors qu'elle amorçait si opportunément les relations commerciales entre le Maroc et le Portugal.

Nous dresserons maintenant un rapide historique des ports marocains de zone française.

Casablanca, dès les premiers temps du Protectorat, prit le caractère qui lui a été conservé, savoir que ce port est le débarcadère principal, le point d'arrivée des grandes lignes maritimes. La ville, en 1915, ne comptait guère que 25.000 Français sur 85.000 habitants, mais il était aisé de prévoir le magnifique développement qu'elle allait prendre en peu d'années. On l'appelait déjà le « nombril du Maroc » et l'expression pittoresque ne doit pas être laissée à l'oubli. Le commerce y avait triplé en 5 ans, et à cette époque, — il y a douze ans, — le grand port marocain enregistrait (1915) des échanges commerciaux avec la France pour un chiffre fort honorable, de près de 80 millions de francs, où les sucres représentaient 20 millions.

Selon le projet du 13 octobre 1912, il était prévu deux ports, l'un englobé