



Miguel Suárez Bosa.- *Le Port de Casablanca au xx^e siècle, une source de développement pour le Maroc* (Paris: L'Harmattan, coll. Inter-National, 2019), 240p.

Cette monographie tant attendue de l'historien maritimiste Miguel Suárez Bosa, récemment parue chez l'Harmattan et préfacée par Leila Maziane, éclaire d'un jour nouveau nos connaissances sur l'histoire du port de Casablanca au temps du protectorat français (1912-1956). Elle nous permet de découvrir, grâce à la mobilisation d'un appareil archivistique inédit, un modèle intégrant les variables caractéristiques des ports modernes issus de la réforme portuaire entamée dès la première moitié du XIX^e siècle. En effet, les nouvelles technologies appliquées au secteur de la navigation après la révolution industrielle (chaudière à vapeur, coque en acier ou, plus tard, l'arrivée des combustibles liquides) ont permis la construction de navires de grande taille exigeant des infrastructures portuaires capables de les accueillir et de leur garantir une gestion opérationnelle efficace. Pour tenter de rivaliser avec les autres ports de la région, tels que le port britannique de Gibraltar ou celui de la ville internationale de Tanger, les autorités du protectorat français au Maroc ont dès lors misé sur la construction d'un grand port "national" doté des dernières avancées techniques de l'époque et qui deviendrait le moteur de l'économie du pays grâce au développement de sa connectivité avec les autres moyens de transport, comme le réseau ferroviaire et routier. Ces infrastructures devaient permettre la mobilisation des ressources économiques ainsi que la croissance du commerce extérieur.

Responsable de l'administration du territoire marocain à la suite du traité de Fès, l'État français a décidé d'investir dans des biens d'équipements et des outils de communication. Il a ainsi consacré la moitié du budget de la période (1914-1920) au secteur portuaire, routier et ferroviaire. Cette politique se fondait sur la conviction des autorités du protectorat de l'importance de doter le pays d'infrastructures publiques ou publiques-privées pour atteindre la croissance économique. La volonté politique s'est, donc, centrée sur une étroite collaboration entre les deux secteurs, public et privé, à partir de deux approches: d'une part, en investissant des fonds publics dans des sociétés mixtes telle que la *Manutention Marocaine*, chargée de la gestion de la main-d'œuvre et de l'activité portuaire; et, d'autre part, en finançant des sociétés publiques tel que l'*Office Chérifien des Phosphates* (OCP), entité chargée de l'exploitation et de la gestion des riches gisements de phosphates et bénéficiaire de la concession des activités portuaires liées à l'embarquement de ce minerai.

Les ports s'inscrivent dans un contexte social spécifique que l'auteur essaie d'aborder dans cette recherche parallèlement aux aspects politiques. À cet égard, il y a lieu de noter que la structure sectorielle duale constitue la caractéristique fondamentale du système économique et social marocain. Il s'agit en effet d'une économie fondée, d'une part, sur un secteur traditionnel lié à l'agriculture et à l'élevage ne favorisant guère l'innovation et, d'autre part, sur un secteur d'exportations dynamique (produits miniers, agricoles et industriels). Ce dernier a attiré toute l'attention du protectorat qui s'est à peine inquiété du développement ou du financement des infrastructures éducatives étant donné que le modèle économique choisi n'exigeait pas une population possédant un niveau de formation élevé. Il fallait, toutefois, que cette population soit en bonne santé, ce qui explique que le secteur des soins de santé ait bénéficié d'importants investissements.

La décision d'installer un grand port à Casablanca constituait un défi considérable pour cette région, appelée à devenir le terrain d'expérimentation d'une série de techniques de construction puisque, à l'instar du reste du littoral marocain, les conditions naturelles de l'emplacement du port s'avéraient peu favorables à la création de cette structure portuaire. Celle-ci est donc le résultat de la volonté politique du protectorat français, par le biais de son Résident Général, de construire un "port national" qui, par ailleurs, absorbera une grande partie des investissements publics. Lorsque la décision a été prise, un débat s'est alors engagé pour déterminer le meilleur modèle portuaire à développer et s'il était préférable d'opter pour une centralisation autour d'un grand port doté des dernières avancées techniques ou, au contraire, pour une décentralisation axée sur un ensemble de ports régionaux bien équipés.

Parallèlement au développement des infrastructures et de l'activité portuaire, la croissance rapide de la ville pose également une autre question historiographique: qui, du port ou de la ville est arrivé en premier? En d'autres termes, dans le cadre de la croissance portuaire liée au secteur urbain, le modèle *Anyport* de Hoyle est-il applicable au cas de Casablanca? Cette croissance est-elle le fruit de dynamiques locales (internes) ou de facteurs exogènes? Les données empiriques n'offrent aucune donnée concluante en faveur de l'une ou l'autre de ces deux options. Il importe de signaler que cette publication s'attèle également à une série d'aspects complémentaires, mais tout aussi attractifs, tels que le mouvement de marchandises, la gestion et l'administration du port, les caractéristiques de la communauté portuaire, la structure de l'entreprise et l'organisation du travail dans le milieu portuaire.

Juan Manuel Santa Pérez
Universidad de Las Palmas