



Institut méditerranéen
RM2E - Revue de la Méditerranée
Edition électronique

Le rôle des villes littorales du Maghreb dans l'histoire

École Nationale Supérieure Maritime,
Bou Ismail (Algérie) 29-30 octobre 2014

textes édités par
Agnès Charpentier et Michel Terrasse

Numéro spécial
Tome III - Année 2016
ISSN : 2274-9608

pour citer cet article :

Haddoume, Kamel, « L'émergence d'un petit port à vocation internationale : le cas du port de Ghazaouet (1934-1962) », *Le rôle des villes littorales du Maghreb dans l'histoire, RM2E - Revue de la Méditerranée édition électronique*, Tome III. 1, 2016, p. 115-122..

éditeur : Institut méditerranéen

url : http://www.revuedelamediterranee.org/index_htm_files/Haddoume_2016-III-1.pdf

Pour contacter la revue
secrétariat de rédaction : redaction@revuedelamediterranee.org

ISSN : 2274-9608

publié en juillet 2016

© Institut méditerranéen

L'ÉMERGENCE D'UN PETIT PORT À VOCATION INTERNATIONALE : LE CAS DU PORT DE GHAZAOUET (1934-1962)

Prof. Kamel Haddoum

Faculté de droit de Boudouaou,
Université de Boumerdes (Algérie)

Durant la période coloniale et par le biais de la loi du 29 décembre 1884 qui accorda à l'Algérie un statut particulier qui a été repris par la loi de 1947 portant statut organique de l'Algérie devenant ainsi partie intégrante de l'espace douanier français, l'économie de l'Algérie s'est tournée naturellement vers la France ainsi près de 80% des exportations à l'époque étaient destinées à la France.

Ce phénomène a eu des conséquences sur les principaux ports algériens en raison de la concentration des principaux complexes industriels sur les villes littorales devenues des débouchées de voies de transport des ressources minières et énergétiques et comme lieu d'échanges sur le marché international.

Cette situation a fait de nos ports de véritables pôles littoraux mais pour appuyer l'extraversion de l'économie algérienne, elle a marquée la mise en place d'une politique de littoralisation de l'industrie qui a permis une industrialisation de l'espace portuaire comme c'est le cas notamment des ports d'Alger, de Annaba, et d'Oran¹.

Cependant, le port de Ghazaouat s'est distingué par son rôle singulier, il a connu

par le passé une vie active grâce à sa position géographique privilégiée par rapport à l'Orient marocain.

Étant le débouché naturel du Maroc oriental, il était fondamentalement lié à ses principales agglomérations, notamment les villes d'Oudja et de Berkane, dont l'exploitation des ressources constituait le principal trafic du Port (Chapitre I).

Des lors, il constituait un véritable exemple de coopération portuaire internationale, puisque, sa vocation régionale a conduit à la mise en place d'un mode de gestion internationale du port sous la responsabilité de la chambre de commerce de Nemours (Ghazaouet) (Chapitre II).

Le port de Ghazaouat débouché naturel du Maroc oriental

Rappel historique sur le port de Ghazaouet

Le port de Ghazaouet avait une vocation militaire, dénommé « *Ad Fratres* » par les Romains, à cause de deux rochers caractéristiques émergeant des flots dans son site. Ghazaouet fut considérée comme l'une des premières bases de pénétration des forces coloniales. Elle constitue un des premiers centres de peuplement européen dans la région. L'occupant français a créé une petite agglomération rudimentaire, dont la première

¹ Haddoum k, (1997), *L'espace portuaire algérien : Problèmes et perspectives*, Université de Nantes, p.174.

mission était le ravitaillement par mer des troupes françaises qui opéraient dans la région marocaine d'Oudjda. Les faits historiques ont été déterminés dans l'importance du port de Ghazaouet, et son intégration dans l'économie de la province orientale du Maroc à travers la création d'une ligne ferroviaire Oudjda-Ghazaout¹ et pour l'acheminement des produits miniers de l'Orient. Le premier ouvrage maritime fut réalisé en bois en 1846, il a été complètement détruit par une terrible tempête douze plus tard. En 1847, le nom de « Nemours » a été donné à la ville.

De 1861 à 1902, les services des ponts et chaussées ont réalisé un perré (mise en pierre sèche) de défense devant la ville, d'une longueur de 175 mètres, puis une digue littorale en enrochement de 270 mètres, une jetée de 40 mètres enracinée au pied de la falaise, ainsi qu'un mur de quai.

La construction du port commercial de Nemours a été réalisée en trois phases :

- De 1908 à 1931, la construction du port abri,
- De 1932 à 1939, la réalisation de deux bassins,
- De 1953 à 1958, pour l'extension du port vers l'Ouest.

Un trafic principalement lié à l'économie du Maroc

Située à l'extrémité occidentale de la côte oranaise, d'accès difficile et dominée par l'importance d'Oran, Ghazaouat n'aurait peut être pas connu une vie portuaire active sans sa position géographique privilégiée par rapport à l'oriental marocain, et surtout sa liaison directe avec Oudjda, la principale et grande agglomération urbaine de cette province².

Durant la période 1934-1962, le trafic du port de Ghazaouet a toujours été constitué principalement des exploitations de ressources en provenance de la région marocaine voisine³.

Durant la phase 1957-1967, la part de cette région a oscillé entre 80% et 90%.

Le trafic est constitué essentiellement par les exportations de minerais, alors que les importations comprennent les produits alimentaires et les produits manufacturés.

Durant les années 1950, le tonnage moyen s'est élevé à 600 000 t en atteignant un record en 1957 avec 719 569 t dont 81% revenant à la province chérifienne.

Il enregistre une régression dès le début des années 1960, ainsi, de 1962 à 1965, le trafic passe de 627 427 à 520 195 t (Soit une diminution de 18%).

Alors que de 1966 à 1968, le trafic est passé de 342 967 t à 185 885 t (Soit une baisse de 45%) (voir le tableau ci-joint)

L'émergence de Ghazaouet en tant que port à vocation internationale, constitue un exemple en matière de gestion internationale d'un port.

Le port de Ghazaouat : un exemple en matière de gestion internationale des ports maritimes de commerce

Ainsi, l'importance économique régionale du port de Ghazaouet a conduit à la mise en place d'un mode gestion internationale du port.

De nombreuses expériences en la matière ont été tentées, notamment à travers la création des établissements portuaires internationaux

¹ De Matons, J G, (1999) *Droit portuaire économique et financier*, Paris, p. 173.

² Sari Dj (1993) « Ghazaouat débouché naturel

de l'oriental marocain » in « *Les mutations socio-économiques et spatiales en Algérie* », OPU, p.145.

³ *Ibid*, p.148.

Année	exportations	importation	Total	Algérie%
1957	669 685	49 884	719 569	19
1959	638 718	41 057	679 775	22
1962	578 411	49 016	627 424	23
1965	500 389	19 806	520 195	13
1966	319 304	23 663	342 967	13
1967	184 898	16854	201 752	8
1968	171 833	14 052	185 885	16
1969	221 294	8 504	229 798	15
1970	198 029	7 706	205 735	12
1971	157 150	32 876	193 026	18

Sources : Djilali Sari, *op.cit.*, p.148

administrés conjointement par des pays côtiers et des pays enclavés.

La gestion internationale d'un port s'est avéré une technique de conciliation interétatique¹.

On peut citer, le cas du port de Pointe noire, au Congo géré par l'Agence Transéquatoriale des communications créée par la conférence

de Brazaville du 23 juin 1959, et placé sous la tutelle de la conférence des Chefs des Etats membres.

On peut également cité, l'exemple de l'East Africa Harbours Corporation, qui gérait les ports du Kenya et de la Tanzanie en application du traité de coopération d'Afrique orientale de 1967².

La crise Somalienne a posée le problème de

¹ De Matons JG, *op.cit*, *Droit portuaire économique et financier*, Paris, Année, 1999, p. 173-174.

² *Ibid*, p.172.

la gestion du port de Mogadiscio, à l'occasion notamment de l'acheminement de l'aide alimentaire à la population civile. A cet effet, un accord a été conclu en juillet 1973 entre la CNUCED¹ et le PMA² dans le but de répartir et de coordonner les tâches au niveau du port. Il a également confié à la CNUCED la mise en place d'une autorité portuaire au niveau du port de Mogadiscio.

La gestion internationale du port de Ghazaouat

Le 06 juillet 1926, l'Algérie (l'occupant français (et le Maroc avaient conclu la convention de Rabat suivant laquelle le Maroc construirait un chemin de fer de Fez au Maroc à Oujda en Algérie, avec l'engagement de l'Algérie à équiper le port de Ghazaouet pour y attirer le trafic du Maroc oriental.

En 1931, une conférence interministérielle, réunie à Paris, avait convenu que le port de Ghazaouet serait géré conjointement par les deux administrations algérienne et marocaine.

En 1935, la conférence algéro-marocaine de Tlemcen institua le mode de gestion du port de Ghazaouet.

Cette gestion du port de Ghazaouet a été confiée à la chambre de commerce de Nemours, à la municipalité et au service local des travaux publics, qui seraient respectivement responsables, la première des outillages, la seconde de la police et de la sécurité, et le troisième des ouvrages et du service maritime³.

Le 19 octobre 1935, conformément aux vœux de la partie marocaine, un arrêté du Gouverneur général de l'Algérie a créé deux

commissions, une commission permanente, l'autre consultative, afin d'améliorer la gestion du port.

Les deux commissions étaient représentées par des délégués marocains et algériens, mais ces derniers avaient la majorité absolue et la réalité du pouvoir.

En 1939, un projet de décret-loi était à l'étude, qui prévoyait la création d'un établissement public administratif algéro-marocain, dénommé « établissement concessionnaire des services publics du port de Nemours », formé par les deux compagnies de chemin de fer et appelé à assurer ses missions dans le cadre des dispositions de la loi 1898 sur les chambres de commerce. Ce projet n'a jamais vu le jour, à cause de l'opposition affichée par la partie marocaine.

On lui a reproché le caractère relatif de l'autonomie accordée, puisque sa mission se limitait à l'exploitation commerciale des ouvrages terrestres du port.

La coopération interportuaire un nouveau mode de gestion internationale

L'expérience du port de Ghazaouat et de certains autres ports dans la mise en place d'une gestion portuaire internationale n'a pas connu de succès.

Composants particuliers des eaux intérieures, les ports sont également soumis à la plénitude de compétences souveraines des États côtiers. Dès lors, c'est l'État côtier qui détermine à lui seul le régime juridique de ses ports et le droit d'accès.

Le droit d'accéder librement aux ports tel que proposé par la convention de 2 décembre 1929⁴ ne remet pas en cause la sacralité de ce

1 Conférence des Nations-Unies sur le commerce et le développement.

2 Programme alimentaire mondial.

3 De Matons JG, *op.cit*, p. 174.

4 Convention de Genève du 9 décembre 1929 sur le régime international des ports maritimes.

principe, nonobstant que tous les États ont intérêt à posséder des ports dynamiques attractifs et de surcroît ouverts¹ dû principalement à la volonté des États d'exercer leur pleine souveraineté sur la gestion d'un port.

Il n'en demeure pas moins, qu'on assiste ces derniers temps à l'émergence de la notion de coopération interportuaire, qui intéressait jusqu'à présent les ports d'un même pays², en France, la loi de 2008 a créée une entité dénommée « Conseil de coordination interportuaire » qui s'applique aux grands ports maritimes de France à travers la mise en place de mécanismes juridiques³.

Cette notion de coopération interportuaire commence à prendre un caractère international et semble concerner des ports appartenant à une même région⁴.

Ainsi, il existe plusieurs exemples de cette coopération régionale au niveau du Bassin Méditerranéen, on peut citer, l'association Intermed Gateway qui regroupe les ports de Barcelone, Marseille et Gênes et Med Ports community qui regroupe les ports de Carthagène, Tarragone, Sète, Livourne, Salerne et Bari⁵.

1 Pancratio JP, (2010) *Droit de la Mer*, édition Dalloz, p.132.

2 On peut citer l'exemple de la régie portuaire d'Anvers devenu actionnaire de la société gestionnaire du port de Zeebruges.

3 Elle concerne le port de Dunkerque, le GIE Nord Conteneur Service (1998-2008), le GIE Garp (Depuis 2001), on peut citer également, le GIP Loire Estuaire et celui de Seine Aval.

4 Il existait d'autres formes de coopération, comme le jumelage, à cet effet, une expérience réalisée entre le port de Dunkerque et le port de Dakar.

5 Galais Bouchet A, (2014), «La coopération interportuaire en Europe : De nouveaux modes de fonctionnement pour quelles stratégies», *Annales, IMTM 2013*, Marseille 2014, p.150.

On peut citer également, l'association des autorités portuaires du Nord de l'Adriatique créée en 2010, elle regroupe les ports les ports Italiens de Ravenne, Venise et Trieste, Slovène de Koper et Croate de Rijeka⁶.

Cependant, la question qui se pose est de savoir si cette forme de coopération constitue un véritable mode de gestion internationale des ports, avec l'existence de véritables structures et mécanismes juridiques de fonctionnement interportuaire? Ou bien s'agit-il simplement de stratégies communes de promotion commerciale pour faire face à la concurrence des autres ports européens de la façade Atlantique.

Conclusion

Le port de Ghazaouet a montré un dynamisme exemplaire s'agissant d'un petit port. Sa particularité résidait, d'une part, dans son trafic intimement lié à l'économie du Maroc Oriental notamment la région de la Basse Muluya et d'autre, il constitue un des rares exemples en matière de gestion internationale portuaire.

Le port de Ghazaouet peut retrouver son dynamisme connu durant la période historique en s'insérant de nouveau dans son arrière-pays naturel. Cependant, cette perspective dépend du développement économique de cette région et du développement du port lui même en matière d'infrastructures et des superstructures.

Ce renouveau du port de Ghazaouet présente un intérêt particulier particulièrement dans la cadre de la construction du grand Maghreb dont le secteur portuaire constitue un des piliers fondamentaux.

6 *Ibid*, p.150.

Bibliographie

Grodidier de Matons J, (1999) *Droit portuaire économique et financier*, Presses de l'Ecole nationale de ponts et chaussées, Paris, 1094 p.

Galais Bouchet A, (2014), « La coopération interportuaire en Europe : De nouveaux modes de fonctionnement pour quelles stratégies », *Annales, IMTM 2013*, Marseille, 2014, p.150.

Haddoum k, (1997), *L'espace portuaire, algérien : Problèmes et perspectives*, Université de Nantes, 483 p.

Pancratio JP, (2010) *Droit de la Mer*, édition Dalloz, Paris, 520 p.

Sari D (1993) « Ghazaouat débouché naturel de l'oriental marocain » in *Les mutations socio-économiques et spatiales en Algérie*, OPU, Alger, 362 p.

RM2E Revue de la Méditerranée