

NOTE SUR LA SIGNALISATION MARITIME DE LA COTE ATLANTIQUE DU MAROC

Avant l'établissement du Protectorat, il n'existait, sur toute la côte atlantique du Maroc, depuis le détroit de Gibraltar jusqu'au Rio de Oro, qu'un seul phare, celui du Cap Spartel.

Une convention internationale avait été conclue le 31 mai 1865 entre les principales puissances intéressées (1) et le Sultan du Maroc en vue de l'établissement de ce phare. Elle stipulait que la cons-

truction en serait assurée par le Gouvernement Chérifien, le fonctionnement et l'entretien par les puissances contractantes. C'est à cet effet que fut constituée la Commission Internationale du Phare du Cap Spartel, chargée d'établir et de gérer le budget de

fonctionnement du phare et de proposer les travaux de premier établissement qui peuvent s'avérer nécessaires. Mais le phare du Cap Spartel, point principal de reconnaissance pour toute la navigation qui, venant de l'Atlantique ou y entrant, emprunte le détroit de Gibraltar, aurait dû être constitué comme l'un des plus puissants du globe. Et il ne comportait,



Phare d'El Hank - Casablanca

en 1912, qu'un feu fixe de 20.000 bougies décimales. Et, il y a une trentaine d'années, les voyageurs qui longeaient d'assez près la côte pouvaient voir, au Sud du Cap Spartel, de nombreuses carcasses, restes de navires échoués pour avoir manqué le détroit.

(1) France, Autriche, Belgique, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, Grande-Bretagne, Italie, Pays-Bas, Portugal, Suède.

En 1912, une commission d'ingénieurs et de marins qui avait été nommée par le Gouvernement

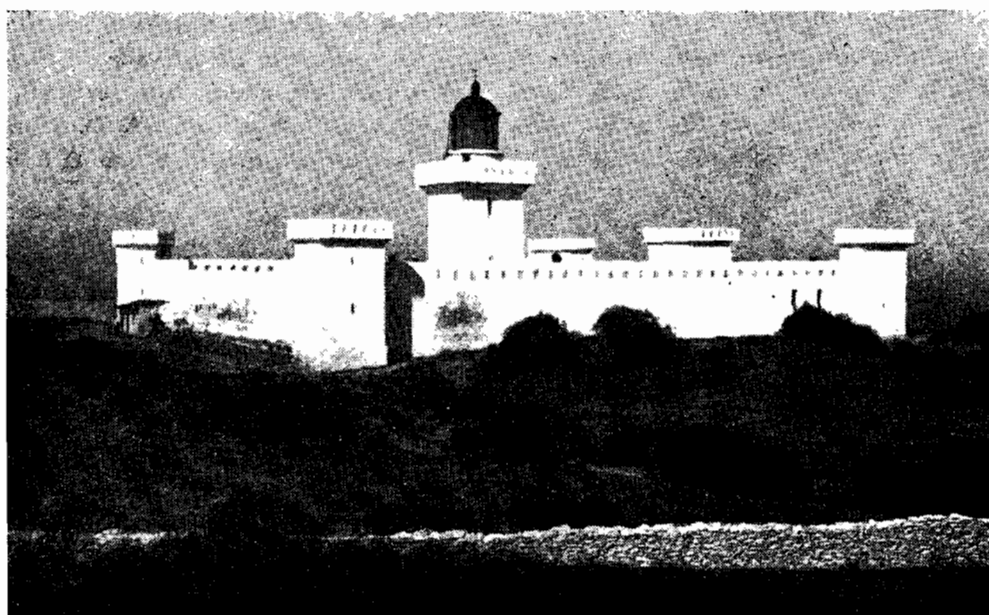
Français pour étudier le programme portuaire fut également chargée d'étudier et de proposer un programme d'éclairage et de signalisation des côtes de la zone française du Maroc.

Après avoir proposé avec insistance le remplacement du phare à occultations du Cap Spartel par un phare de grand atterrissage, à éclats, d'une puissance d'au moins 200.000 bougies décimales, la Commission présentait ainsi ses propositions :

« La côte Ouest du Maroc ne présente en général que de faibles inflexions. La ligne des fonds de 20 mètres est à petite distance du rivage ; il n'existe pas de bancs au large et on peut s'approcher presque partout à environ un mille et demi ou

« puissance variable à Casablanca (pointe d'El Hank), Mazagan (Sidi-Bou-Afi), Cap Cantin, Cap Sim, Cap Rhir et, en outre, des feux secondaires fixes ou à occultations indiquant les accès des ports de Mehdiya, Rabat, Casablanca (Roches-Noires), Mazagan (Tombeau), Safi, Mogador et Agadir. »

Ce programme fut adopté et il fut mis au point et réalisé par les Services des Travaux Publics du Maroc. Ceux-ci furent aidés, pour le choix et la détermination des caractéristiques des appareils d'éclairage, par le Service des Phares et Balises du Ministère Français des Travaux Publics qui ne ménagea ni ses avis, ni ses conseils. De temps à autre d'ailleurs, le Directeur de ce Service vient en tournée au Maroc et les contacts



Phare du Cap Sim - Mogador

« deux milles de la côte, il n'y a de caps à signaler à grande distance qu'à la pointe d'El Hank (atterrissage de Casablanca), au Cap Mazagan, au Cap Cantin, au Cap Sim et au Cap Rhir. D'autre part, il n'y a qu'un nombre relativement faible de ports dont on doit indiquer l'accès : Mehdiya, Rabat, Casablanca, Mazagan, Safi, Mogador, et, peut-être plus tard, Agadir. En dehors de ces divers points, aucun éclairage ne paraît utile. Le fait que, jusqu'ici, le trafic maritime que comportait le Maroc a pu être desservi sans aucun éclairage montre bien que, si la côte est inhospitalière, les routes de navigation y sont très simples.

« La Commission propose en conséquence la construction de phares d'atterrissage à éclats d'une

ainsi établis avec les Services locaux du Maroc sont très utiles pour le maintien d'une unité de doctrine dans une technique aussi spéciale.

La plupart des tours et bâtiments des phares furent construits pendant la guerre 1914-1918, mais les phares ne purent être mis en service avant 1918, soit pour des raisons de défense nationale, soit parce que la guerre avait retardé la livraison des appareils par les constructeurs.

Signalons que, pour certains phares, par exemple ceux du Cap Cantin et du Cap Sim, on dut, étant donné leur isolement dans le bled et l'insuffisance de sécurité des lieux où ils étaient édifiés, entourer la tour et les bâtiments d'une enceinte crénelée pour mettre les gardiens à l'abri des attaques.

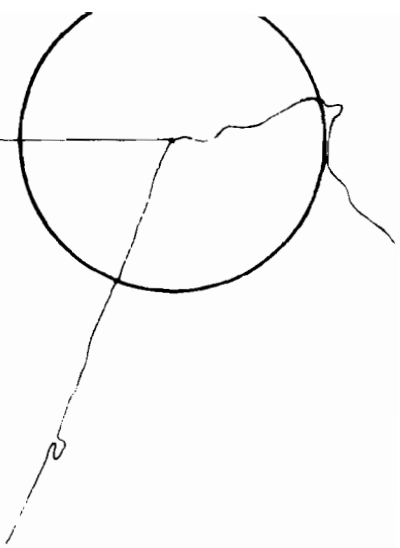
PHARES A ECLATS

Portée lumineuse
par temps moyen

un éclat blanc

P.5 Période: 5 secondes

CAP SPARTEL
P. 20



Port. Lyautey
MEHDIA

FORT DE
LA CALETTE Rabat

CAP FEDALA
P.18

CAP EL HANK
P.15

Fédala

SIDI BOU AFI
P.5

Casablanca
ROCHES NOIRES

CANTIN
P.10

AZEMMOUR

TOMBEAU

Mazagan
CAP BLANC DU NORD

POINTE DE LA TOUR
Safi

TOUR DES PHOSPHATES

PHARES A OCCULTATIONS

Portée lumineuse en blanc
par temps moyen.

Secteurs, blanc, rouge, vert.

TOMBEAU DE SIDI MOGDUL

Mogador
CAP SIM
P.15

CAP GHIR
P.5
Agadir

POINTE D'ARHESDIS

PHARES DE LA COTE
ATLANTIQUE DU MAROC

A l'exception du phare du Cap Rhir qui ne fut allumé qu'en 1932, tout le programme proposé par la commission de 1912 était réalisé en 1922.

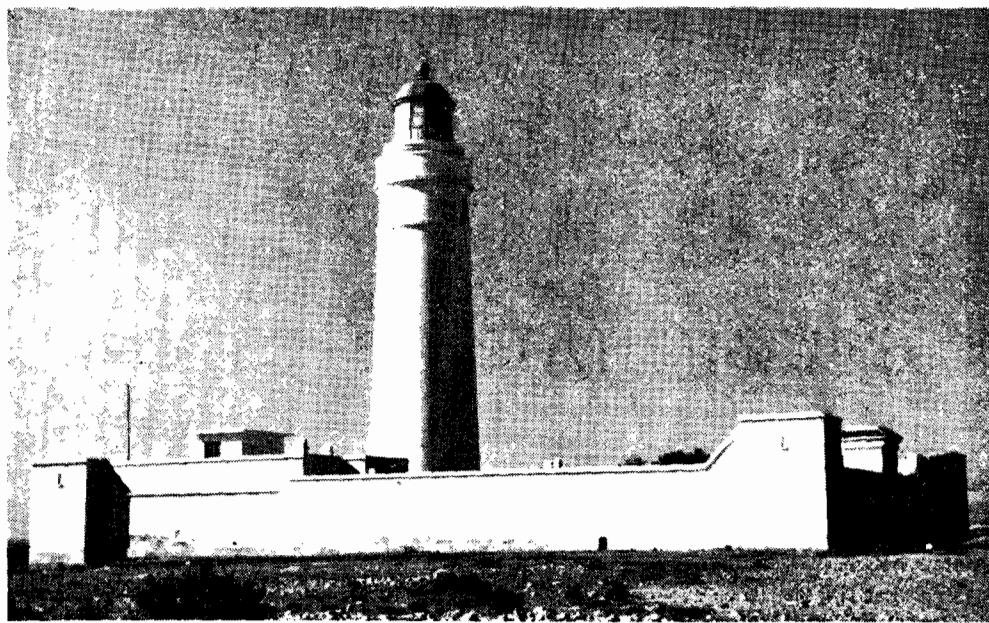
Depuis, ce programme a été complété par des améliorations locales parmi lesquels on peut citer :

- l'installation d'un signal de brume (diaphone) au phare du Cap Spartel (1933) ;

- l'installation de petits feux de port ou de musoirs.

En outre, deux améliorations très importantes ont été réalisées en 1938 : l'installation de radiophares à El Hank et au Cap Spartel (ce dernier a d'ailleurs été totalement refait et modernisé en 1951-1952).

La carte ci-jointe indique la situation actuelle des phares de la côte atlantique.



Phare du Cap Rhir - Nord d'Agadir

- l'installation d'un signal de brume au phare d'El Hank ;
- le balisage lumineux du chenal du Sebou entre Mehdia et Port-Lyautey exécuté en 1931 (complètement refait et modernisé en 1952-1953, comprenant 31 feux dont 20 électriques et 11 au propane) qui permet les mouvements de nuit et rend ainsi de grands services au commerce.

Il est prévu pour les prochaines années :

- le transfert du phare des Roches-Noires à Oukacha avec installation d'un radio-alignement.
- l'établissement d'un radiophare d'entrée de port à Mehdia et de radiophares au Cap Cantin et, ultérieurement, au Cap Sim.
- diverses améliorations de détail dans les feux de port, notamment la signalisation de Fédala.