

Les phares du Maroc

Les phares, Etablissements de Signalisation Maritime

Les Etablissements de Signalisation Maritime (ESM) assurent la signalisation maritime via des dispositifs visuels, sonores ou radioélectriques. La signalisation maritime a pour but d'assurer la sécurité des bateaux et de faciliter leur mouvement en mer et ainsi réduire les risques d'accidents ou d'incidents.

Les Etablissements de Signalisation Maritime, sont de deux types (annexe):

- les phares (d'atterrissage ou de jalonnement des côtes)
- et les feux balisant les ports, les chenaux d'accès, les zones de mouillage, etc.

Les phares sont des systèmes de signalisation maritime, ils sont constitués d'un puissant système d'éclairage placé généralement en haut d'une tour. Ces phares maritimes sont généralement placés près de la côte. Ils permettent aux navires de repérer la position des zones dangereuses se trouvant près des côtes, ainsi que les ports maritimes proches.

Aujourd'hui, avec le système de positionnement moderne, l'utilisation des phares par les navires devient de plus en plus rare. Toutefois, ils demeurent toujours opérationnels et essentiels à la navigation des petites unités de pêche artisanale.

Le rôle des phares consiste en la prévention contre les dangers en mer (cap rocheux, épaves maritimes, hauts fonds,...), le jalonnement des côtes, ou l'atterrissage au niveau des ports.

L'entretien de ces phares est réalisé conformément aux recommandations de l'Association Internationale de Signalisation Maritime (AISM)

Responsabilité du Maroc à l'international

Le Maroc, en tant qu'Etat membre de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), est tenu de respecter et appliquer ses instruments obligatoires, dont la Convention internationale SOLAS de 1974 (tel modifiée et complétée) pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, notamment en matière de :

- diffusion des avis aux navigateurs ;
- sécurité à la navigation.

Gestion des ESM au Maroc

Deux organismes interviennent dans la gestion des ESM :

- La Direction des Ports et du Domaine Public Maritime (DPDPM) chargée de gérer et d'assurer la continuité de service des phares longeant la côte marocaine ;
- L'Agence Nationale Portuaire chargée de la gestion des ESM à l'intérieur des ports.

Assurer la continuité de service des phares

Les techniques utilisées pour les sources lumineuses des phares, ont évolué avec l'évolution de la technologie de la lumière. La rotation des sources lumineuses qui était manuelle est depuis les années 90 automatisée dans tous les phares. Depuis la construction des premiers phares, les gardiens et maitres de phare, jouent un rôle important pour assurer leur fonctionnement et leur entretien. Toutefois leur rôle a évolué avec l'évolution des technologies utilisées. Leurs missions actuelles sont :

- La surveillance de l'état de fonctionnement des phares ;
- L'entretien courant des différentes composantes des phares (lentilles, batteries, parties métalliques rideaux....) ;
- Le gardiennage du bâtiment du phare et de ses annexes.

Diffuser l'information nautique

La DPDPM est désignée comme point focal de diffusion de l'information nautique aux différents intervenants de la mer, à l'échelle nationale et internationale, à savoir le SHOM, la marine royale, les pêches maritimes, les centres de surveillance de trafic maritime, etc.

Entretien, maintenance et valorisation des ESM

La DPDPM a réalisé en 2010 une étude du Schéma Directeur de la Signalisation Maritime d'une portée de dix ans, qui a permis de définir un plan d'action détaillé pour les cinq premières années.

Les objectifs généraux de cette étude sont les suivants :

- Offrir un cadre rationnel pour la planification et la programmation des actions à mener dans le domaine de la signalisation maritime ;
- mettre en place des outils modernes de gestion (procédures de gestion et de maintenance des Etablissements de signalisation maritime, normalisation) ;
- mettre en place les textes législatifs et réglementaires concernant la

signalisation maritime et portuaire.

Ce schéma directeur a permis d'une part de procéder à un reclassement des phares et feux selon les critères définis dans le cadre de l'étude et d'autre part identifier les principaux axes d'intervention qui sont :

- L'entretien et la maintenance technique des ESM ;
- la valorisation des phares.

Dans le cadre de la mise en œuvre de ce plan d'action, la DPDPM réalise annuellement un plan d'entretien et d'aménagement des phares du Maroc, avec une enveloppe budgétaire qui s'élève à une moyenne de 6.5 Millions Dh annuellement.

La mise en valeur des ESM en tant que patrimoine maritime, nécessite la plupart du temps la prise en compte de la logique d'utilisation, qui est la vocation première d'un ESM et celle de la valorisation et la conservation de ce patrimoine. Ainsi un équilibre doit être trouvé entre ces deux vocations.

La DPDPM gère 36 phares en service. L'ensemble de ces phares est réparti sur les 13 régions littorales du Royaume. Ainsi toute action d'entretien ou de valorisation nécessite l'implication des structures territoriales.

L'étude du schéma directeur, a permis de distinguer six sites comme étant les plus appropriés à valoriser et ce en s'appuyant sur la valeur architecturale et technique du bâtiment et de ses installations ; les liens historiques et touristiques d'intérêt national ou international ; l'emplacement du site ; les Potentialités régionales ; etc.

Les six sites qui ont été identifiés sont les suivants :

- Phare du Cap des 3 fourches (Nador)
- Phare du Cap Spartel (Tanger)
- Phare de la Calette (Rabat)
- Phare d'El Hank (Casablanca)
- Phare de Sidi Bouafi (El Jadida)
- Phare du Cap Ghir (Agadir)

Le phare de Cap Spartel a été le premier phare qui a bénéficié d'un réaménagement global. Il est situé dans la ville de Tanger. Mis en service en 1864, il est d'une renommée internationale. La DPDPM a veillé lors de son aménagement, à sauvegarder toutes ses caractéristiques architecturales et esthétiques.

Par ailleurs, le Ministère de l'Équipement et du Transport, via la Direction des Ports et du Domaine Public Maritime, a organisé plusieurs actions de communication qui visent essentiellement à faire connaître ce patrimoine au niveau national et international. Ainsi plusieurs actions ont été organisées au cours des deux dernières années et qui sont :

Au niveau national :

- L'organisation d'une journée des phares à Rabat en 2011. Cette journée a été l'occasion de rendre hommage aux gardiens des phares qui ont toujours assuré leur mission malgré les conditions spécifiques à ce métier. Ainsi des trophées leur ont été remis ;
- L'organisation d'une exposition itinérante sur les phares du Maroc (Rabat, Tanger, El Jadida, Laayoune, Boujdour, Kénitra) dans le cadre de la célébration de la journée nationale du littoral en 2011 ;
- La réalisation de capsules sur les phares du Maroc en collaboration avec la RTM, diffusées en Juillet 2012 à la fin du télé journal ;
- La réalisation d'une exposition sur les phares du Maroc lors de la célébration du centenaire du port de Casablanca en avril 2013.

Au niveau international:

- L'organisation d'une exposition sur les phares du Maroc, lors de la célébration des fêtes maritimes internationales de Brest en juin 2012 ;
- La réalisation d'une photothèque des phares de Tanger, Rabat et Casablanca, par un expert, dans le cadre de la coopération avec la France ;
- L'utilisation de ces photos dans le cadre de l'exposition sur les phares, au musée de la marine à Paris en 2012

Afin d'utiliser tous les moyens disponibles pour faire connaître ce patrimoine, le Ministère de l'Équipement et du Transport a commandé la réalisation de films sur les phares du Maroc et prépare le lancement de la réalisation d'un musée virtuel des phares, qui en permettra une plus grande accessibilité au grand public.

L'intégration de l'information sur les phares dans les documents scolaires ainsi que l'intégration de la visite des phares dans les activités parascolaires sont également envisagés en concertation avec les départements concernés.

L'introduction de certains phares dans le patrimoine national puis international, constitue un des axes envisagés par la Direction des ports et du Domaine Public Maritime, pour assurer une plus grande protection de ce patrimoine.

Annexe

Distinction entre phares et feux

Il existe une distinction entre phare et feu qui n'est pas toujours évidente. Un feu peut parfois être plus haut qu'un phare et la portée d'un phare plus faible que celle d'un feu. L'ancienneté de la construction ne joue aucun rôle et il arrive qu'un établissement, autrefois baptisé phare ait été déclassé en feu.

Le dictionnaire de signalisation définit le phare comme « tour, construction ou structure fixe de quelque importance supportant un feu de signalisation maritime et dont la position est connue des marins »

Le feu d'atterrissage doit être compris comme premier feu vu en arrivant du large (ce qui implique que sa situation, sa portée lumineuse et sa portée géographique (liée à la hauteur) sont telles qu'il peut être identifié à grande distance.

Le feu de jalonnement correspond à un feu placé sur la côte pour aider à la navigation côtière (le navigateur est sensé voir au moins deux aides. *(Extrait du rapport du schéma directeur de la signalisation maritime)*