

EMPIRE CHÉRIFIEN
 Protectorat de la République Française
 AU MAROC

Bulletin Officiel

ABONNEMENTS:

	MAROC	FRANCE et Colonies	ÉTRANGER
3 MOIS	4.00	6 fr	7 »
6 MOIS	8 »	10 »	12 »
1 AN	15 »	18 »	20 »

ON PEUT S'ABONNER:

A la Résidence de France, à Rabat,
 à l'Office du Gouvernement Chérifien à Paris
 et dans tous les bureaux de poste.
 Les abonnements partent du 1^{er} de chaque mois.

ÉDITION FRANÇAISE Hebdomadaire

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION :
 Résidence Générale de France à Rabat (Maroc)

Pour les abonnements et les annonces, s'adresser
 à la Direction du Bulletin Officiel.

Les mandats doivent être émis au nom de M. le
 Trésorier Général du Protectorat.

PRIX DES ANNONCES:

Annonces judiciaires (la ligne de 34 lettres,
 et légales corps 8. 0.50

Sur 4 colonnes:

Annonces et avis divers (les dix 1^{res} lignes, la ligne. 0.60
 les suivantes, — 0.50

Pour les annonces réclames, les conditions
 sont traitées de gré à gré.

Réduction pour les annonces et réclames
 renouvelées.

Les annonces judiciaires et légales prescrites pour la publicité et la validité des actes, des procédures et des contrats pour toute la zone du
 Protectorat Français de l'Empire Chérifien doivent être obligatoirement insérées au "Bulletin Officiel" du Protectorat.

SOMMAIRE

1. — Compte rendu de la séance du Conseil des Vizirs du 8 Mars 1916
 (3 Djoumada I 1334) 297

PARTIE OFFICIELLE

2. — Ordre du Général de Division, Commandant en Chef p. i. du
 8 Mars 1916 portant interdiction, dans la zone française de l'Em-
 pire Chérifien, de l'introduction, de l'exposition, de l'affichage,
 de la vente, de la mise en vente et de la distribution du jour-
 nal « El Zarrago » 298
3. — Dahir du 5 Janvier 1916 (28 Safar 1334) portant réorganisation de la
 police sanitaire maritime 298
4. — Dahir du 7 Mars 1916 (2 Djoumada I 1334) sur la police des ports ma-
 ritimes de commerce de la zone française de l'Empire Ché-
 rifien 304
5. — Dahir du 7 Mars 1916 (2 Djoumada I 1334) modifiant et complétant
 l'article 53 du Dahir formant Code de procédure civile 310
6. — Arrêté Viziriel du 2 Mars 1916 (26 Rebia II 1334) portant application
 des dispositions de l'Arrêté Viziriel du 2 Janvier 1916 (20 Safar
 1334) aux magistrats français occupant un poste dans les tri-
 bunaux français de l'Empire Chérifien 317
7. — Arrêté Viziriel du 2 Mars 1916 (26 Rebia II 1334) fixant les indemnités
 pour frais de bureau allouées aux Commissaires de Police 317
8. — Arrêté Viziriel du 7 Mars 1916 (2 Djoumada I 1334) étendant aux ma-
 gistrats français qui occupent un poste dans les tribunaux
 français de l'Empire Chérifien et qui sont mobilisés les dispo-
 sitions de l'Arrêté Viziriel du 21 Janvier 1916 (15 Rebia I 1334). 317
9. — Arrêté Viziriel du 9 Mars 1916 (4 Djoumada I 1334) réglementant la
 circulation des sucres de provenance de la zone espagnole de
 l'Empire Chérifien 318
10. — Arrêté du Directeur de l'Office des Postes et des Télégraphes por-
 tant que les bureaux du Maroc Occidental participeront au
 service des mandats télégraphiques 318
11. — Nominations dans le personnel administratif de la zone française
 de l'Empire Chérifien. 318

PARTIE NON OFFICIELLE

12. — Situation politique et militaire de la zone française du Maroc à la
 date du 11 Mars 1916 319
13. — Direction de l'Agriculture, du Commerce et de la Colonisation. —
 Session des Comités des Etudes Economiques du Maroc Occi-
 dental: Quatrième séance (26 Octobre au matin). 319
14. — Service des Domaines. — Rapport mensuel 333
15. — Direction des Travaux militaires. — Note sommaire sur les travaux
 en cours 335
16. — Conservation de la Propriété Foncière de Casablanca. — Extraits
 de réquisition n° 245, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304 et 305. —
 Avis de clôtures de bornages n° 7 338
17. — Annonces et Avis divers 341

COMPTE RENDU

DE LA SÉANCE DU CONSEIL DES VIZIRS du 8 Mars 1916 (3 DJOUMADA I 1334)

La séance du Conseil est présidée par Sa Majesté Mou-
 LAY YOUSSEF.

Le Grand Vizir, puis, à tour de rôle, le Ministre de la
 Justice, le Ministre des Habous et le Président du Conseil
 des Affaires Criminelles font l'exposé des affaires traitées
 dans leurs benikas dans le courant de la dernière semaine.

M. DE CHAVIGY, Chef du Service des Domaines, expose en-
 suite à SA MAJESTÉ les principales questions intéressant les
 biens Makhzen de Marrakech et notamment le programme
 des travaux d'aménagement et de restauration entrepris pour
 parvenir à un meilleur rendement des propriétés domai-
 niales.

En ville, les trois souks importants des forblantiers,
 des forgerons et des orfèvres vont être remis à neuf et amé-
 nagés plus hygiéniquement sans que leur aspect et leur
 couleur locale soient en rien modifiés.

Le fondouk El Qedine, situé au Mellah, sera l'objet
 d'une restauration analogue.

L'Etat Chérifien s'est enfin rendu acquéreur à Marra-
 kech d'un certain nombre d'immeubles dans les quartiers
 de la Bahia et de la Koutoubia. Une zone de protection
 pourra ainsi être aménagée autour de ce dernier monument.

Les efforts du Service des Domaines se sont aussi portés
 sur la restauration des propriétés agricoles appartenant à
 l'Etat et particulièrement sur la question de l'irrigation,
 dont on connaît toute l'importance à Marrakech.

De nombreuses sources ont été curées et aménagées, soit par le seul Service des Domaines, soit avec le concours de propriétaires co-intéressés.

Des séguías ont été réparées et mises en état ainsi que les grands réservoirs et les bassins d'irrigation.

La plupart de ces travaux ont été exécutés avec le concours de la corporation locale des ghettatria, ouvriers indigènes spécialisés dans le captage et le curage des sources et les adductions d'eau.

Le Capitaine HARING, adjoint au Colonel Directeur du Service des Renseignements, fait enfin l'exposé hebdomadaire de la situation politique et militaire du Protectorat.

La séance est levée à midi.

PARTIE OFFICIELLE

ORDRE DU GÉNÉRAL DE DIVISION, COMMANDANT EN CHEF P. I., DU 8 MARS 1916

portant interdiction, dans la zone française de l'Empire Chérifien, de l'introduction, de l'exposition, de l'affichage, de la vente, de la mise en vente et de la distribution du journal « El Zurriago ».

NOUS, GENERAL DE DIVISION, COMMANDANT EN CHEF P. I. LE CORPS D'OCCUPATION,

Vu l'Ordre du Général Commandant en Chef, en date du 2 août 1914, relatif à l'état de siège ;

Vu le numéro du 22 février de « El Zurriago », journal en langue espagnole, publié à Madrid, contenant des informations et des appréciations nettement hostiles à la France et aux pays alliés ;

Considérant que ces informations sont de nature à troubler gravement l'ordre public au Maroc,

ORDONNONS CE QUI SUIT :

ARTICLE PREMIER. — L'introduction, l'exposition dans les lieux publics, l'affichage, la vente, la mise en vente et la distribution du journal « El Zurriago », sont interdits dans la zone française de l'Empire Chérifien.

ART. 2. — Les contrevenants seront poursuivis, conformément aux articles 2, 3 et 4 de l'Ordre du 2 août 1914, relatif à l'état de siège.

Fait à Rabat, le 8 mars 1916.

Le Général de Division, Commandant en Chef p. i.,

HENRYS.

DAHIR DU 5 JANVIER 1916 (28 SAFAR 1334) portant réorganisation de la police sanitaire maritime.

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Moulay Youssef).

A Nos Serviteurs intègres, les Gouverneurs et Caïds de Notre Empire Fortuné, ainsi qu'à Nos Sujets ;

Que l'on sache par les présentes — puisse Dieu Très Haut en illustrer la teneur ! —

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu le Firman Chérifien du 28 avril 1840 ;

Considérant que le développement du Commerce extérieur, au Maroc, rend nécessaire la réorganisation du Service Sanitaire Maritime ;

Considérant qu'il y a lieu d'assurer par des mesures nouvelles et appropriées la protection de la santé publique contre l'importation et la propagation des maladies infectieuses,

A DÉCRÉTÉ CE QUI SUIT :

TITRE PREMIER

DES MALADIES QUI SONT L'OBJET PRINCIPAL DE LA POLICE SANITAIRE MARITIME

ARTICLE PREMIER. — Le choléra, la peste et la fièvre jaune déterminent dans la zone française de l'Empire Chérifien l'application de mesures sanitaires permanentes.

Des mesures sont également prises à l'égard de tout navire susceptible de propager d'autres maladies transmissibles ou dont les conditions hygiéniques sont jugées dangereuses par l'autorité sanitaire.

TITRE II

DE LA PATENTE DE SANTÉ

ART. 2. — La patente de santé est un document qui a pour objet :

1° De faire connaître l'état sanitaire des pays de provenance et d'escale, particulièrement l'existence ou la non existence, dans ces pays, des maladies pestilentielles : le choléra, la peste, la fièvre jaune ;

2° De mentionner tous renseignements de nature à éclairer, au point de vue sanitaire, les autorités des ports d'arrivée sur les mesures de prophylaxie et d'assainissement applicables au navire intéressé.

ART. 3. — Le Capitaine du navire ne doit avoir qu'une seule patente de santé par voyage, du port de débarquement au port de destination extrême ; il ne doit, en aucun cas, la faire remplacer ou s'en dessaisir, jusqu'à son arrivée au port de destination.

La patente de santé se compose de la patente proprement dite, établie au port de départ, et des visa apposés par les autorités coloniales ou consulaires dans les ports d'escale successifs.

Patente et visa sont libellés d'après un modèle annexé au présent règlement ; ils portent en toutes lettres la date du jour et l'heure où ils sont délivrés et ne sont valables que s'ils sont établis dans les quarante-huit heures qui ont précédé le départ du navire.

ART. 4. — Dans la zone française de l'Empire Chérifien, la patente est établie par l'autorité sanitaire du port et délivrée gratuitement à tout Capitaine qui en fait la demande, après justification, par ses soins, du paiement des droits sanitaires et de port.

A l'Etranger, la patente est délivrée aux navires français ou marocains, à destination du Maroc, par le Consul français du port, ou, à défaut de Consul, par l'autorité locale.

S'il s'agit de navires étrangers, la patente peut être délivrée par l'autorité locale ; mais, dans ce cas, elle doit être visée et annotée, s'il y a lieu, par le Consul français du port.

ART. 5. — La présentation d'une patente de santé est obligatoire à l'arrivée dans un port de la zone française de l'Empire Chérifien, en tout temps, pour les navires provenant :

1° Des ports situés hors d'Europe, à l'exception des ports d'Algérie, de Tunisie et des ports situés en Amérique, sur l'Océan Atlantique au-dessus de 40° de latitude nord ;

2° Des ports de la Mer Noire et des Côtes de la Turquie d'Europe sur l'Archipel et la Mer de Marmara.

Le visa de la patente par les autorités consulaires ou coloniales est obligatoire, en tout temps, au même titre que la patente elle-même, pour les navires ayant fait escale dans les ports mentionnés aux paragraphes précédents.

ART. 6. — Ce même visa des autorités coloniales ou consulaires est obligatoire, de tout temps, dans tous les ports d'escale, à partir du moment où les navires ont touché les ports mentionnés à l'article 5, et, cela, jusqu'à leur arrivée dans les ports marocains.

ART. 7. — Sont dispensés de produire, en temps normal, une patente et les visa coloniaux ou consulaires s'y référant, les navires qui proviennent :

1° Des ports d'Europe autres que ceux de la Mer Noire et des Côtes de la Turquie sur la Mer de Marmara et de l'Archipel ;

2° Des ports de la zone française de l'Empire Chérifien ;

3° Des ports d'Algérie et de Tunisie ;

4° Des ports situés en Amérique, sur l'Océan Atlantique au-dessus de 40° de latitude nord.

ART. 8. — Les dispositions concernant la patente de santé et son visa par les autorités coloniales ou consulaires prévues aux articles 5 et 6, sont applicables aux navires provenant des ports mentionnés à l'article 7, lorsque ces ports sont contaminés par une maladie pestilentielle.

La même obligation peut être étendue aux circonscriptions qui se trouvent, soit à proximité des dits ports, soit en relation directe avec eux.

Dans les cas prévus ci-dessus, l'obligation de la patente et du visa corrélatif est immédiatement portée à la connaissance du public, notamment par la voie du *Bulletin Officiel* du Protectorat et par l'intermédiaire des Consuls résidant à l'Etranger.

ART. 9. — Le Capitaine d'un navire dépourvu de patente de santé alors qu'il devait en être muni, ou ayant une patente irrégulière, est passible, à son arrivée dans un port marocain, des pénalités prévues à l'article 3 du présent Dahir, sans préjudice des mesures auxquelles le navire peut être assujéti, par le fait de sa provenance, et des poursuites qui pourraient être exercées en cas de fraude.

Toutefois, si le navire se trouve dans les conditions visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8, l'application des dites pénalités est subordonnée au délai dans lequel le Capitaine a eu connaissance de l'obligation imposée et à la justification, qu'il peut fournir.

ART. 10. — La patente de santé est nette ou brute. Elle est nette quand elle constate l'absence de toute maladie pestilentielle dans la ou les circonscriptions d'où vient le navire. Elle est brute quand la présence d'une maladie de cette nature y est signalée.

Le caractère de la patente est apprécié par l'autorité sanitaire du port d'arrivée.

ART. 11. — Lorsqu'une maladie pestilentielle vient de se manifester dans un port marocain ou ses environs, la Direction de la Santé en est avisée par l'autorité sanitaire locale compétente.

La notification d'un premier cas de peste ou de choléra n'entraîne pas, contre la circonscription territoriale où il s'est produit, l'application de mesures spéciales.

Lorsque plusieurs cas de maladie se sont manifestés formant un foyer, ou qu'une enquête a permis de constater une épizootie de peste sur les rats et les souris, la circonscription est déclarée contaminée et des instructions sont données aux agents sanitaires, par l'intermédiaire de la Direction de la Santé, pour que le fait soit signalé sur les patentes de santé délivrées dans les ports de la zone française de l'Empire Chérifien.

ART. 12. — L'épidémie est considérée comme éteinte dans un port ou une circonscription :

1° Quand il n'y a eu ni décès, ni cas nouveau de peste ou de choléra depuis cinq jours, soit après l'isolement, soit après la mort ou la guérison du dernier malade ;

2° Quand toutes les mesures de désinfection ont été appliquées et, s'il s'agit de cas de peste, quand les mesures contre les rats ont été exécutées ;

3° La cessation de la maladie avec la date est mentionnée sur la patente de santé, sur l'invitation du Directeur du Service de la Santé et de l'Assistance Publiques.

TITRE III

MESURES SANITAIRES PRISES AU DÉPART

ART. 13. — Le Capitaine d'un navire français, marocain ou étranger, se trouvant dans un port de la zone française de l'Empire Chérifien et se disposant à quitter ce port, est tenu d'en faire la déclaration à l'autorité sanitaire avant d'opérer son chargement ou d'embarquer des passagers.

ART. 14. — Dans tous les cas où elle le juge nécessaire, l'autorité sanitaire a la faculté de procéder, avant le chargement, à la visite du navire et, avant le départ, à celle de l'équipage et des passagers, de contrôler l'existence, la disposition et la tenue des locaux affectés à l'isolement et au traitement des malades, la composition de la pharmacie, variable suivant la nature des maladies dominantes dans les parages fréquentés par le navire, d'exiger tous renseignements et justifications concernant la qualité de l'eau potable embarquée, les moyens de la conserver ou de la produire, la nature et la qualité des vivres et des boissons, la propreté des effets de l'équipage ou des personnes embarquées et, en général, les conditions hygiéniques du personnel et du matériel à bord.

Ces diverses opérations sont effectuées dans le plus court délai possible de manière à éviter tout retard au navire.

ART. 15. — L'autorité sanitaire s'oppose à l'embarquement des personnes ou des objets susceptibles de propager des maladies pestilentiellles. Elle s'oppose également à l'embarquement des personnes et des objets susceptibles de propager d'autres affections transmissibles, dans la mesure où il ne pourrait être pris, à l'égard de ces personnes et de ces objets, de précautions suffisantes pour préserver de la contagion les passagers et l'équipage.

ART. 16. — Le permis nécessaire, soit pour opérer le chargement, soit pour prendre la mer, n'est délivré, par le Capitaine du port ou toute autre autorité en tenant lieu, que sur le vu d'une licence remise par l'autorité sanitaire.

ART. 17. — Les bateaux de pêche et, en général, les navires qui s'écartent peu du port de départ, sont dispensés, à moins de prescriptions exceptionnelles, de la déclaration prévue à l'article 13.

TITRE IV

MESURES SANITAIRES A L'ARRIVÉE

a) De la reconnaissance et de l'arraisonnement

ART. 18. — Tout navire qui arrive dans un port de la zone française de l'Empire Chérifien doit, avant toute communication, être reconnu et, s'il y a lieu, arraisonné par l'autorité sanitaire. Cette opération obligatoire a pour objet de constater la provenance du navire et les conditions sanitaires dans lesquelles il se présente.

La reconnaissance consiste en un interrogatoire sommaire pour les navires connus et notoirement exempts de suspicion, et l'arraisonnement en un interrogatoire plus

approfondi, d'après une formule arrêtée par la Direction de la Santé, avec présentation d'une patente de santé, s'il y a lieu.

ART. 19. — Les opérations de reconnaissance et d'arraisonnement sont effectuées sans délai ; elles sont pratiquées, même de nuit, pour les navires postaux et les navires de guerre, quelle que soit leur nationalité, toutes les fois que les circonstances le permettent.

Cependant, s'il y a eu suspicion sur la provenance ou les conditions sanitaires du navire, l'arraisonnement et l'inspection sanitaire ne peuvent avoir lieu que de jour.

ART. 20. — Les résultats, soit de la reconnaissance, soit de l'arraisonnement, sont relevés par écrit et consignés simultanément sur le livre du bord et sur un registre spécial tenu par l'autorité sanitaire du port.

ART. 21. — Sont dispensés de la reconnaissance les bateaux du Contrôle de la Dette, les bateaux qui font la petite pêche sur les côtes de la zone française de l'Empire Chérifien, les bateaux pilotes, les navires gardes-côtes, en général les bateaux qui s'écartent peu du rivage et qui peuvent être reconnus à la simple inspection.

ART. 22. — Dans les cas prévus par le règlement et dans toutes les circonstances où l'autorité sanitaire le juge utile, elle procède à la visite médicale des passagers et de l'équipage et à l'inspection sanitaire du navire. Ces opérations n'ont lieu que de jour entre le lever et le coucher du soleil.

Toutefois, si d'autorité militaire considère les conditions d'éclairage du navire comme suffisantes, elle peut faire la visite médicale et l'inspection sanitaire après le coucher du soleil, jusqu'à 11 heures du soir, d'avril à septembre, et 9 heures du soir d'octobre à mars.

ART. 23. — Tout capitaine, en dehors des exceptions prévues à l'article 7, arrivant dans un port de la zone française de l'Empire Chérifien, est tenu :

1° D'empêcher rigoureusement toute communication, tout déchargement de son navire avant que celui-ci ait été reconnu et admis à la libre pratique ;

2° De présenter ou de faire présenter par le Médecin à l'autorité sanitaire tous les papiers du bord, y compris le registre médical, après en avoir pris communication s'il le juge utile ;

3° A défaut du Médecin et sous la foi du serment, de répondre à l'interrogatoire sanitaire et de donner tous les renseignements pouvant intéresser la santé publique ;

4° A moins que les nécessités de la manœuvre ne s'y opposent, de recevoir, en personne, accompagné du Médecin, s'il y en a un à bord, à la coupée du navire, lors de l'arrivée, le Médecin chargé de la visite médicale, et d'assurer à ce dernier l'usage de l'échelle du commandement pour monter à bord.

5° D'une manière générale, tant au moment de l'arrivée que pendant le séjour dans le port, de se conformer à toutes les prescriptions du règlement, ainsi qu'aux ordres qui lui sont donnés par les autorités sanitaires.

Le Capitaine du navire est personnellement responsable de ses actes devant les autorités sanitaires maritimes, sans qu'il puisse interposer, à un moment donné, entre les dites autorités et lui-même, l'action soit des représentants de la Compagnie, soit des courtiers maritimes.

ART. 24. — Les officiers du bord, les gens de l'équipage et les passagers peuvent, lorsque l'autorité sanitaire le juge nécessaire, être soumis à de semblables interrogatoires et obligés, sous serment, à de semblables déclarations.

ART. 25. — Les navires dispensés de produire une patente de santé ou munis d'une patente de santé nette, sont admis immédiatement à la libre pratique, après la reconnaissance ou l'arraisonnement, sauf dans les cas mentionnés ci-après :

a) Lorsque le navire a eu à bord, pendant la traversée des accidents, certains ou suspects, de choléra, de fièvre jaune ou de peste ou d'une maladie grave, transmissible et importable ;

b) Lorsque le navire a eu en mer des communications de nature suspecte ;

c) Lorsqu'il présente, à l'arrivée, des conditions hygiéniques dangereuses ;

d) Lorsque l'autorité sanitaire a des motifs légitimes de contester la sincérité de la teneur de la patente de santé ;

e) Lorsque le navire provient d'un port qui entretient des relations libres avec une circonscription voisine contaminée ;

f) Lorsque le navire, provenant d'une circonscription où régnait peu auparavant une maladie pestilentielle, a quitté cette circonscription avant qu'elle ait cessé d'être considérée comme contaminée.

Dans ces différents cas, le navire, bien que muni d'une patente nette, peut être assujéti aux mêmes mesures que s'il avait une patente brute.

B) Mesures à prendre contre les navires venant de pays contaminés

ART. 26. — Tout navire arrivant avec une patente de santé brute est soumis à l'un des régimes sanitaires déterminés aux articles ci-après :

ART. 27. — Ce régime diffère selon la nature de la maladie pestilentielle mentionnée sur la patente de santé et suivant que le navire est indemne, suspect ou infecté, sous réserve des dispenses prévues par l'article 52 du présent Dahir.

Il s'inspire, en outre, au point de vue technique, des prescriptions contenues dans les instructions prophylactiques précises qui feront l'objet d'un règlement d'ordre intérieur.

a) Choléra

ART. 28. — Le navire indemne de choléra est celui qui, bien que venant d'un port contaminé, n'a présenté aucun cas de choléra, soit avant le départ, soit pendant la traversée, soit au moment de l'arrivée.

Il est soumis au régime suivant :

1° Visite médicale des passagers et de l'équipage ;
2° Désinfection du linge sale, des effets à usage et des objets de l'équipage et des passagers qui, de l'avis de l'autorité sanitaire, seraient considérés comme contaminés ;

3° Désinfection des water-closet ;

4° Evacuation de l'eau de la cale après désinfection et renouvellement de l'eau potable à bord ;

5° A défaut de production par le Médecin ou le Capitaine d'un certificat constatant qu'il n'a pas été embarqué d'eau dans le port contaminé de choléra, rejet de l'eau potable après désinfection ;

6° Interdiction de laisser s'écouler ou de jeter dans les eaux du port des déjections humaines sans désinfection préalable ;

7° Débarquement de l'équipage indigène strictement limité pendant la durée du séjour du navire dans le port aux nécessités du service.

8° Si le navire a quitté la circonscription contaminée depuis moins de cinq jours, application de la surveillance sanitaire aux passagers et à l'équipage jusqu'à l'expiration d'un délai de cinq jours. L'autorité sanitaire peut, en outre, et pendant le même temps, limiter le débarquement de l'équipage aux nécessités du service.

ART. 29. — Le navire suspect de choléra est celui qui a présenté un ou plusieurs cas de choléra au moment du départ ou pendant la traversée, mais aucun cas nouveau depuis sept jours.

Il est soumis au régime suivant :

1° Application des mesures visées sous les n° 1 à 7 (inclus) de l'article précédent ;

2° Désinfection des parties du navire qui ont été habitées par les malades ou qui seraient considérées par l'autorité sanitaire comme contaminées ;

3° Application de la surveillance sanitaire aux passagers et à l'équipage jusqu'à l'expiration d'un délai de cinq jours à partir de l'arrivée du navire. Le débarquement de l'équipage est strictement limité, pendant toute cette période, aux nécessités du service.

ART. 30. — Le navire infecté de choléra est celui qui présente un ou plusieurs cas de choléra au moment de l'arrivée ou qui en a présenté depuis sept jours.

Il est soumis au régime suivant :

1° Application des mesures visées sous les n° 1 et 2 de l'article précédent ;

2° Débarquement immédiat et isolement des malades jusqu'à leur guérison ;

3° Les autres passagers et personnes de l'équipage, à l'exception de celles dont la présence est nécessaire à bord et réserve faite des mesures spéciales applicables suivant les circonstances, à l'équipage indigène, sont ensuite débarqués aussi rapidement que possible et soumis, soit à une surveillance de cinq jours à dater de l'arrivée du navire,

soit à une observation dont la durée varie selon l'état sanitaire du navire et selon la date du dernier cas, sans pouvoir dépasser cinq jours. Si l'autorité sanitaire le juge utile, elle peut soumettre à l'observation certains passagers, alors même que les autres ne seraient soumis qu'à la surveillance. Le Directeur du Service maritime informe télégraphiquement le Directeur de la Santé et de l'Assistance publiques des motifs qui lui paraissent justifier cette différence de traitement.

Peste

ART. 31. — Le navire indemne de peste est celui qui, bien que provenant d'un pays contaminé, n'a présenté aucun cas de peste, soit avant le départ, soit pendant la traversée, soit au moment de l'arrivée.

Il est soumis au régime suivant :

- 1° Visite médicale des passagers et de l'équipage ;
- 2° Désinfection du linge sale, des effets à usage, de la literie, ainsi que de tous autres objets ou bagages, mais seulement dans les cas exceptionnels, lorsque l'autorité sanitaire a des raisons spéciales de croire à leur contamination ;
- 3° Si le navire a quitté la circonscription contaminée depuis plus de cinq jours, les mesures ci-dessus sont immédiatement prises et le navire admis à la libre pratique. Si le navire a quitté la circonscription contaminée depuis moins de cinq jours, les passagers et l'équipage sont soumis à la surveillance prévue à l'article 53, jusqu'à l'expiration d'un délai de cinq jours, à dater du départ du navire.

ART. 32. — Le navire suspect de peste est celui qui a présenté un ou plusieurs cas de peste au moment du départ ou pendant la traversée, mais aucun cas nouveau depuis sept jours.

Il est soumis au régime suivant :

- 1° Visite médicale des passagers et de l'équipage ;
- 2° Désinfection du linge sale, des effets à usage, de la literie ainsi que de tous autres objets ou bagages que l'autorité sanitaire considère comme contaminés ;
- 3° Les passagers et l'équipage sont soumis à la surveillance prévue à l'article 53, jusqu'à l'expiration d'un délai de cinq jours, à partir de l'arrivée du navire ;
- 4° Destruction des rats ;
- 5° Désinfection des parties du navire qui ont été habitées par des pesteux ou que l'autorité sanitaire considère comme contaminées.

ART. 33. — Le navire infecté de peste est celui qui a présenté un ou plusieurs cas de peste depuis sept jours.

Il est soumis au régime suivant :

- 1° Visite médicale des passagers et de l'équipage ;
- 2° Les malades sont immédiatement débarqués et isolés jusqu'à leur guérison ;
- 3° Les autres passagers ou autres personnes de l'équipage, à l'exception de celles dont la présence est nécessaire à bord, sont ensuite débarqués aussi rapidement que possible

et soumis soit à une surveillance de cinq jours à dater du jour de l'arrivée du navire, soit à une observation dont la durée varie selon la date du dernier cas, sans pouvoir dépasser cinq jours. Si l'autorité sanitaire le juge nécessaire, elle peut soumettre à l'observation certains passagers, alors même que les autres ne seraient soumis qu'à la surveillance.

4° Désinfection du linge sale, des effets à usage, de la literie, ainsi que de tous autres objets ou bagages que l'autorité sanitaire considère comme contaminés ;

5° Destruction des rats ;

6° Désinfection des parties du navire qui ont été habitées par les pesteux et que l'autorité sanitaire considère comme contaminées.

ART. 34. — Tout navire provenant d'une circonscription contaminée de peste, qu'il ait été ou non soumis à la dératisation, est de la part de l'autorité sanitaire, pendant la durée du déchargement, l'objet d'une surveillance ayant pour but de constater la présence à bord de rats vivants ou morts.

S'il résulte des constatations faites que l'existence de la peste chez ces animaux peut être soupçonnée, l'autorité sanitaire s'assure de la nature de la maladie envisagée et prend les mesures utiles pour éviter sa propagation. Le navire est éloigné des quais, les cadavres des rats sont recueillis avec les précautions voulues, et détruits, et toute indisposition survenant chez les personnes qui procèdent ou ont procédé au déchargement donne lieu à une visite médicale immédiate.

ART. 35. — Les personnes qui ont été chargées de la désinfection totale ou partielle d'un navire infecté, qui ont procédé avant ou pendant la désinfection du navire, au déchargement et à la désinfection des marchandises, ou qui sont restées à bord pendant l'accomplissement de ces opérations, sont soumises par l'autorité sanitaire à une surveillance dont la durée est de cinq jours à partir de la fin des dites opérations.

Le navire est soumis à l'isolement jusqu'à ce que les dites opérations de déchargement et de désinfection, pratiquées à bord, soient terminées.

De la dératisation

ART. 36. — La destruction des rats ou dératisation, exclusivement pratiquée au moyen d'appareils dont l'efficacité a été reconnue par le Conseil Supérieur d'Hygiène de France, est obligatoire pour l'admission dans les ports de la zone française de l'Empire Chérifien :

- 1° De tout navire provenant d'un port considéré comme contaminé de peste ou y ayant fait escale ;
- 2° De tout navire ayant pris en transbordement, c'est-à-dire de bord à bord, plus de 50 tonnes de marchandises provenant d'un pays considéré comme contaminé de peste.

Ces dispositions sont applicables aux navires ayant déjà déchargé une partie de leur carga-son dans un ou plusieurs ports étrangers.

ART. 37. — Peuvent être dispensés de la dératisation :

1° Les navires qui se bornent à déposer des passagers dans les ports de la zone française de l'Empire Chérifien sans accoster et n'y font qu'un séjour de quelques heures ;

2° Les navires faisant une escale de moins de 12 heures et laissant moins de 500 tonnes de marchandises sous condition que la surveillance du déchargement sera opérée exclusivement de jour, le navire étant maintenu en éloignement des quais et ses amarres garnies ;

3° Les navires à vapeur qui, depuis plus de soixante jours, n'auraient touché aucun port considéré comme contaminé de peste et à bord desquels n'aurait été observé aucun fait sanitaire de nature suspecte ;

4° Les navires qui, ayant fait escale dans un port considéré comme contaminé, justifieraient qu'ils n'y ont ni accosté à quai ou aux appontements, ni embarqué des marchandises ;

5° Les navires qui auraient subi la déclaration dans un port étranger depuis leur départ du dernier port considéré comme contaminé. Il devra être justifié, dans ce cas, qu'aucun fait sanitaire suspect ne s'est produit à bord pendant la traversée et que la dératisation a été effectuée avec les mêmes appareils et les mêmes garanties que dans la zone française de l'Empire Chérifien. Le Capitaine du navire remet, à cet effet, à l'autorité sanitaire, un certificat mentionnant l'appareil employé, les conditions de l'opération, les constatations faites, etc., certificat visé par l'autorité consulaire française ;

6° Les navires se trouvant dans les conditions indiquées au paragraphe 2 de l'article 36, si les marchandises ont été transbordées d'un navire qui aurait été dératisé dans les conditions prescrites au paragraphe précédent et si elles sont accompagnées du certificat de dératisation prévu au dit paragraphe.

ART. 38. — Sont réputées marchandises, pour l'application du présent Dahir, tous les produits embarqués, figurant ou non au manifeste, à la seule exception du charbon embarqué pour les besoins du service sans accostage au quai.

ART. 39. — Les navires soumis à l'obligation de la dératisation peuvent être autorisés à ne procéder à cette opération qu'après que les passagers auront été débarqués sans accoster ou après le déchargement d'un maximum de 500 tonnes de marchandises, sous condition que ce déchargement sera effectué dans les formes prévues au paragraphe 2. de l'article 37.

Sauf circonstances exceptionnelles dont l'appréciation est réservée à l'autorité sanitaire, cette autorisation, ainsi que la dispense définie au paragraphe 2 de l'article 37, ne seront accordées qu'au cas où les marchandises à décharger proviendraient d'une même escale.

ART. 40. — Si la dératisation a été effectuée en cours de route pour tout navire pourvu de l'un des appareils prévus à l'article 36, l'autorité sanitaire du port d'arrivée apprécie, d'après les justifications présentées, les conditions

dans lesquelles les opérations ont été effectuées et les garanties fournies ; elle peut en exiger le renouvellement partiel ou total.

ART. 41. — Dans les ports, la dératisation est effectuée avant le déchargement du navire.

L'opération porte sur les calés, les soutes, les cambuses, les postes d'équipages, les postes d'émigrants ou de passagers de 3^e et 4^e classes et, en général, tous les compartiments intérieurs du navire. Les cabines des officiers et des passagers de 1^{re} et 2^e classes ainsi que les salles à manger, les salons qui leur sont affectés, ne sont soumis à la dératisation que dans la mesure où l'autorité sanitaire le juge utile, notamment lorsque le navire est suspect ou infecté de peste ou que l'on a constaté, chez les rats du bord, l'existence de cette maladie ou une mortalité insolite.

ART. 42. — Les appareils destinés à la dératisation, en vertu de l'article 36, sont mis à la disposition de l'armement, suivant les conditions agréées par l'autorité sanitaire.

Les ports munis d'un des appareils désignés ci-dessus sont seuls ouverts aux provenances des pays considérés comme contaminés de peste.

Les opérations sont effectuées sous le contrôle permanent de l'autorité sanitaire et dans le moindre délai.

ART. 43. — Un certificat relatant les conditions dans lesquelles a été pratiquée l'opération est délivré au Capitaine ou aux armateurs par les soins du service sanitaire.

ART. 44. — Les navires qui ne se trouveraient pas dans les conditions prescrites pour être soumis à la dératisation peuvent être admis sur leur demande, à subir cette opération, au départ comme à l'arrivée, soit en cales pleines, soit en cales vides, et obtenir, en conséquence, la délivrance du certificat prévu à l'article précédent. Toutes facilités devront être données à cet effet.

Fièvre jaune

ART. 45. — Le navire indemne de fièvre jaune est :

a) Le navire qui, bien que venant d'un port contaminé, arrive dans un port de la zone française de l'Empire Chérifien dans la saison froide, c'est-à-dire du 15 décembre au 15 avril, sans avoir eu de cas de fièvre jaune à bord, ni avant le départ, ni pendant la traversée ;

b) Le navire qui, bien que venant d'un port contaminé, arrive dans la zone française de l'Empire Chérifien dans la saison chaude sans avoir eu de cas de fièvre jaune à bord, la durée de la traversée ayant été supérieure à 60 jours.

Le navire indemne n'est soumis à aucune mesure sanitaire spéciale. Si, en raison de circonstances exceptionnelles, une visite médicale partielle ou totale est jugée nécessaire, il en est immédiatement rendu compte au Directeur de la Santé et de l'Assistance publiques ; l'autorité sanitaire peut, sous les mêmes réserves, ordonner la destruction des moustiques.

ART. 46. — Le navire suspect de fièvre jaune est :

a) Le navire qui arrive dans la zone française de l'Empire Chérifien, en quelque saison que ce soit, ayant eu à bord un ou plusieurs cas de fièvre jaune mais aucun cas nouveau dans les 14 jours qui ont précédé l'arrivée au port de la zone française de l'Empire Chérifien ;

b) Le navire qui, venant d'un port contaminé, arrive dans un port de la zone française de l'Empire Chérifien dans la saison chaude, sans avoir eu de cas de fièvre jaune à bord, mais après une traversée de moins de 60 jours.

Les mesures applicables au navire suspect sont :

1° Visite médicale après laquelle les passagers reconnus en bonne santé sont admis immédiatement à la libre pratique ;

2° Destruction éventuelle des moustiques méthodiquement appliquée, soit dans les locaux du bord qui ont été occupés par les malades soit dans toutes les parties du navire qui, en raison de leur aménagement, de leur chargement et de la température qui y a régné, sont susceptibles de recéler des moustiques ; cette opération est pratiquée avant le déchargement des marchandises ;

3° Surveillance sanitaire éventuelle pendant 10 jours de l'équipage et des personnes ayant travaillé à bord ;

Peuvent être dispensés de la destruction des moustiques les navires qui, arrivant en saison chaude sans avoir eu de cas de fièvre jaune à bord, mais après moins de 60 jours de traversée, rentreront dans l'une des catégories suivantes :

1° Navires se bornant à déposer en escale des passagers bien portants, sans accoster, sans déposer des marchandises ;

2° Les navires à vapeur qui réuniront les conditions suivantes :

a) Avoir quitté depuis plus de 20 jours le dernier port contaminé de fièvre jaune ;

b) A avoir présenté aucun fait sanitaire de nature suspecte ;

c) N'avoir à bord ni fruits (bananes en particulier), ni chargement de sucre, que ces fruits ou sucre aient été pris dans un port contaminé ou que, s'ils proviennent d'un port indemne, le navire ait fait escale ensuite dans un port contaminé ;

d) Si toutefois, les fruits sont placés dans des locaux réfrigérés ou dans des conditions suffisantes de ventilation, la réserve ci-dessus n'est pas applicable ;

e) Justifier, si le navire a fait escale dans un port contaminé, que les opérations ont été faites dans ce port en rade, à distance d'au moins 400 mètres de la terre, et qu'aucun embarquement des fruits (bananes en particulier) n'a été fait, ni à titre de chargement, ni à titre d'approvisionnement, ni à titre de pacotille ou comme bagage de passager.

La justification sera donnée, pour ce qui concerne le séjour en rade, par un certificat de l'autorité coloniale ou consulaire ou, en l'absence de ces autorités, par la déclaration du Capitaine ; pour l'embarquement de fruits à titre

de chargement, par le manifeste des marchandises, et pour les autres catégories d'embarquement de fruits ci-dessus spécifiés, par la déclaration expresse du Capitaine.

ART. 47. — Le navire infecté de fièvre jaune est le navire arrivant, en quelque saison que ce soit, dans un port de la zone française de l'Empire Chérifien avec la fièvre jaune à bord ou sur lequel un ou plusieurs cas se sont produits dans les 14 jours qui ont précédé l'arrivée au port.

Les mesures applicables au navire infecté sont :

1° Visite médicale, après laquelle les passagers reconnus bien portants sont admis à la libre pratique ;

2° Débarquement des malades qui, dans les époques favorables à la survie des moustiques, sont isolés à l'abri des moustiquaires ;

3° Destruction méthodique des moustiques à bord du navire et en particulier dans les locaux occupés par les malades ;

4° Surveillance sanitaire de l'équipage et des personnes travaillant à bord pendant un délai de 14 jours à partir de l'arrivée du navire.

c) Dispositions communes aux navires en patente brute

ART. 48. — L'autorité sanitaire tiendra compte, pour l'application des mesures indiquées dans les articles précédents, de la présence d'un médecin et d'appareils de désinfection (étuves à bord des navires des trois catégories susmentionnées).

En ce qui concerne la peste, elle s'assurera aussi de l'installation à bord d'appareils de destruction de rats.

ART. 49. — Les mesures prescrites par l'autorité sanitaire du port sont notifiées sans retard et par écrit au Capitaine, sous réserve des modifications que les circonstances ultérieures pourraient rendre nécessaires.

ART. 50. — Tout navire soumis à l'isolement est tenu à l'écart dans un poste déterminé et surveillé par des gardes de santé.

ART. 51. — Un navire infecté qui ne fait qu'une simple escale sans prendre pratique ou qui ne veut pas se soumettre aux obligations imposées par l'autorité du port, est libre de reprendre la mer. Dans ce cas, la patente de santé lui est rendue avec un visa mentionnant les conditions dans lesquelles il part. Il peut être autorisé à débarquer ses marchandises après que les précautions nécessaires ont été prises.

Il peut être également autorisé à débarquer les passagers qui en feraient la demande, à condition que ceux-ci se soumettent aux mesures prescrites pour les navires infectés.

Quand un navire débarque seulement des passagers et leurs bagages ou la poste, sans avoir été en communication avec la terre, il n'est pas considéré comme ayant touché le port.

ART. 52. — Les navires d'une provenance contaminée qui ont été désinfectés et qui ont été l'objet de mesures sanitaires appliquées d'une façon suffisante, ne subiront

pas une seconde fois ces mesures à l'arrivée dans un port de la zone française de l'Empire Chérifien, à condition qu'il ne se soit produit aucun cas depuis que la désinfection a été pratiquée et qu'ils n'aient pas fait escale dans un port contaminé.

ART. 53. — Les personnes soumises à la surveillance sanitaire déterminée par les articles 28, 29, 30, 31, 32 et 33 sont tenues de faire connaître au Service de la Santé, leur nom, prénoms et qualités, le lieu où elles se rendent et leur domicile dans ce lieu et de fournir, à l'appui de ces indications, toutes références utiles. Dans le cas où elles s'y refuseraient, la surveillance serait remplacée pour elles par l'observation.

Il est délivré aux personnes soumises à la surveillance sanitaire un passeport sanitaire qu'elles sont tenues de présenter ou de faire présenter à l'autorité administrative : Contrôleur civil, Chef de Bureau des Renseignements ou Chef des Services Municipaux.

Elles sont également tenues d'accepter le contrôle de cette autorité, au point de vue médical, pendant la durée du délai fixé. L'autorité administrative est directement avisée, par les soins de l'autorité sanitaire du port de débarquement, de l'arrivée des passagers et des mesures de surveillance qu'elle a à exercer à leur égard.

ART. 54. — L'observation applicable aux passagers et à l'équipage en vertu du présent règlement consiste dans leur isolement, soit à bord du navire, soit dans un lazaret ou une station sanitaire, jusqu'à ce qu'ils obtiennent la libre pratique.

ART. 55. — Les navires chargés d'émigrants, de pèlerins, de corps de troupes, et, en général, tous les navires jugés dangereux par une agglomération d'hommes dans de mauvaises conditions peuvent, en tous temps, être l'objet de précautions spéciales que détermine l'autorité sanitaire du port d'arrivée, sauf à en référer, sans délai, au Directeur du Service de Santé et de l'Assistance publiques.

ART. 56. — Lorsque le navire est soumis à des mesures sanitaires qui peuvent retarder son admission à la libre pratique, les dépêches sont débarquées sans communication avec le bord pour être livrées, sous la surveillance de l'autorité sanitaire, soit au Délégué de l'Administration des Postes, soit aux Agents des Compagnies Maritimes dûment autorisés à cet effet.

En aucun cas, l'agent des Postes embarqué, pas plus que toute autre personne du bord, n'est admis à débarquer pour accompagner les dépêches avant que la libre pratique n'ait été accordée.

ART. 57. — Outre les diverses mesures spécifiées dans les articles précédents, l'autorité sanitaire d'un port a le droit, en présence d'un danger imminent et, en dehors de toute prévision, de prescrire provisoirement telles mesures qu'elle juge indispensables pour garantir la santé publique. En aucun cas, les mesures prises par l'autorité sanitaire d'un port ne pourront donner ouverture à indemnité au profit des Compagnies de navigation, armateurs, proprié-

taires ou tous entrepreneurs même accidentels, d'entreprises de transports ou de particuliers.

ART. 58. — Dans le cas où un navire, non admis immédiatement à la libre pratique, transporte des animaux vivants qui, sous peine de périr, doivent être débarqués le plus rapidement possible, ce débarquement peut être opéré soit au lazaret, soit, à défaut, sur des mahonnes, dans des conditions qui permettent de constater l'état sanitaire de chacun des animaux ainsi débarqués, tout en conservant éventuellement à bord, pour un examen sérieux, ceux d'entre eux qui paraîtraient malades ou suspects.

ART. 59. — Tout navire, tout individu qui tenterait, en infraction au règlement et aux ordres de l'autorité sanitaire, de pénétrer en libre pratique, de franchir un cordon sanitaire ou de passer d'un lieu infecté ou interdit dans un lieu qui ne le serait plus, sera, après sommation de se retirer, repoussé de vive force, et ce, sans préjudice des peines encourues.

TITRE V

DES MARCHANDISES. — IMPORTATION. — DÉSINFECTION PROHIBITION. — TRANSIT

ART. 60. — Sauf les exceptions prévues à l'article 62, les marchandises arrivant par un navire indemne, suspect ou infecté, ne sont l'objet de mesures spéciales qu'au cas où l'autorité sanitaire les considère comme souillées par des produits pesteux ou cholériques.

Ces mesures sont la désinfection, l'aération, la destruction et la prohibition.

ART. 61. — La désinfection est toujours appliquée, indépendamment du cas visé à l'article précédent, aux marchandises et objets ci-après, provenant de circonscriptions contaminées de choléra :

1° Linge de corps, hardes et vêtements portés (effets à usage) et objets de literie ayant servi, transportés comme marchandises ; paquets laissés par des soldats et matelots et renvoyés dans leur patrie après décès ;

2° Vieux tapis ;

3° Chiffons et drilles, à moins qu'ils ne rentrent dans les catégories suivantes qui sont admises en libre pratique :

a) Chiffons comprimés par la force hydraulique, transportés comme marchandises en gros, par ballots cerclés de fer, sauf le cas où l'autorité sanitaire a des raisons légitimes pour les considérer comme contaminés ;

b) Déchets neufs provenant directement d'ateliers de filature, de tissage, de confection ou de blanchiment, laines artificielles et rognures de papiers neufs.

Toutefois, la désinfection des hardes, vêtements et objets qui font partie de bagages ou de mobiliers (effets d'installation), provenant d'une circonscription territoriale déclarée contaminée, n'est effectuée que dans les cas où l'autorité sanitaire les considère comme contaminés.

ART. 62. — Si des marchandises arrivant en vrac ou dans des emballages défectueux, ont été, pendant la tra-

versée, contaminées par des rats reconnus pesteux et si elles ne peuvent être désinfectées, la destruction des germes peut être assurée par leur mise en dépôt, dans les conditions d'aération des plus favorables, pendant une durée maximum de deux semaines.

ART. 63. — En cas d'impossibilité de purifier, de conserver ou de transporter sans danger des animaux ou des objets matériels susceptibles de transmettre la contagion, ils pourront être, sans obligation d'en rembourser la valeur, les animaux tués et enfouis, les objets matériels détruits et brûlés.

La nécessité de cette mesure sera constatée par des procès-verbaux dressés par l'agent sanitaire et qui feront foi jusqu'à preuve contraire.

ART. 64. — Les marchandises en provenance de pays contaminés sont admises au transit sans désinfection, si elles sont pourvues d'une enveloppe prévenant tout danger de transmission.

ART. 65. — Les lettres et correspondances, imprimées, livres, journaux, papiers d'affaires (non compris les colis postaux), ne sont soumis à aucune restriction ni désinfection.

ART. 66. — Les animaux vivants peuvent être l'objet de mesures de désinfection.

Des certificats d'origine peuvent être exigés pour les animaux embarqués sur un navire provenant d'un port au voisinage duquel règne une épidémie.

Des certificats analogues peuvent être délivrés pour les animaux embarqués au Maroc.

Lorsque des cuirs verts, des peaux ou des débris frais d'animaux sont expédiés du Maroc à l'Etranger, ils peuvent, à la demande de l'expéditeur, être l'objet de certificats d'origine délivrés d'après la déclaration du vétérinaire sanitaire du port de Casablanca ou du vétérinaire municipal dans les autres ports de la zone française de l'Empire Chérifien.

ART. 67. — Les objets et marchandises énumérés à l'article 58 peuvent être prohibés, à l'entrée par Arrêté du Commissaire Résident Général de la République Française au Maroc, publié au *Bulletin Officiel* du Protectorat.

TITRE VI

DU PÉLERINAGE A LA MECQUE

ART. 68. — Les pèlerins marocains ne pourront s'embarquer dans la zone française de l'Empire Chérifien que dans le port de Casablanca. Le Capitaine d'un navire devant prendre des pèlerins, ou, à défaut du Capitaine, le propriétaire ou l'agent de tout navire à pèlerins, devra faire sa déclaration au Directeur du Service de la Santé et de l'Assistance publiques à Rabat, au moins cinq jours avant le départ. Si le navire complète seulement son chargement dans le port précité, cette déclaration peut être faite seulement 24 heures au moins avant le départ du navire. Cette déclaration doit indiquer le jour projeté pour le départ et la destination du navire.

ART. 69. — A la suite de la déclaration prescrite par l'article précédent, l'autorité sanitaire fait procéder, aux frais du Capitaine à l'inspection et au mesurage du navire. L'autorité consulaire dont relève le navire peut assister à cette inspection.

Il est procédé seulement à l'inspection, si le Capitaine est déjà pourvu d'un certificat de mesurage délivré par l'autorité compétente de son pays, à moins qu'il n'y ait soupçon que ce document ne réponde à l'état actuel du navire.

ART. 70. — L'autorité sanitaire s'oppose à l'embarquement des pèlerins si le navire ne répond pas aux conditions précisées aux articles suivants :

ART. 71. — Le navire doit être à vapeur et en état de faire le voyage, bien équipé, aménagé, aéré, pourvu d'un nombre suffisant d'embarcations. Il ne doit rien contenir qui soit ou qui puisse devenir nuisible à la santé ou à la sécurité des passagers ; le pont doit être élevé, en bois ou en fer, recouvert en bois.

ART. 72. — Le navire doit pouvoir loger les pèlerins dans l'entrepont. En dehors de l'équipage, le navire doit fournir à chaque individu, quel que soit son âge, une surface de 1^m50 carré avec une hauteur d'entrepont d'environ 1^m80.

ART. 73. — De chaque côté du navire, sur le pont, doit être réservé un endroit dérobé à la vue et pourvu d'une pompe à main, de manière à fournir de l'eau de mer pour les besoins des pèlerins. Un local de cette nature doit être exclusivement réservé aux femmes.

ART. 74. — Le navire doit être pourvu, outre les lieux d'aisance à l'usage de l'équipage, de latrines à effet d'eau ou pourvues de robinets dans la proportion d'au moins une latrine pour chaque centaine de personnes embarquées. Des latrines doivent être affectées exclusivement aux femmes.

Les lieux d'aisance ne doivent pas être établis dans les entreponts ni dans la cale.

ART. 75. — Le navire doit être muni de deux locaux affectés à la cuisine personnelle des pèlerins.

L'eau potable embarquée doit être de bonne qualité et exister en quantité suffisante ; à bord, les réservoirs d'eau potable doivent être à l'abri de toute souillure et fermés, de sorte que la distribution de l'eau ne puisse se faire que par robinets ou par pompes. Les appareils de distribution, dits sucoirs, étant absolument interdits.

Le navire doit posséder également un appareil distillatoire pouvant produire une quantité d'eau de cinq litres au moins par tête et par jour, pour toute personne embarquée, y compris l'équipage.

ART. 76. — Il devra exister à bord, en sus de l'approvisionnement de l'équipage et convenablement arrimés, des vivres ainsi que du combustible, le tout de bonne qualité et en quantité suffisante pour tous les pèlerins et pour la durée du voyage.

ART. 77. — Une infirmerie régulièrement installée et offrant de bonnes conditions de sécurité et de salubrité doit être réservée au logement des malades. Elle doit pouvoir recevoir au moins 5 % des pèlerins embarqués à raison de 3 mètres carrés par tête.

Des locaux d'isolement doivent exister pour les personnes présentant des symptômes de peste ou de choléra.

ART. 78. — Le navire doit avoir à bord un Médecin régulièrement diplômé et commissionné par le Gouvernement du pays auquel le navire appartient ou inscrit sur la liste des médecins autorisés à exercer leur art dans la zone française de l'Empire Chérifien. Un second Médecin doit être embarqué dès que le nombre des pèlerins embarqués dépasse mille.

ART. 79. — Il doit exister à bord, les médicaments, vaccins et sérums, désinfectants et objets nécessaires aux soins des malades.

L'autorité sanitaire déterminera la quantité et la nature des médicaments, vaccins, sérums à embarquer.

Le navire doit posséder une étuve à désinfection dont l'efficacité sera constatée par l'autorité sanitaire du port d'embarquement des pèlerins.

Les soins et remèdes seront fournis gratuitement aux pèlerins.

ART. 80. — Les gros bagages des pèlerins seront enregistrés, numérotés et placés dans la cale, les pèlerins ne pouvant garder avec eux que les objets strictement nécessaires.

ART. 81. — Le Capitaine prendra l'engagement de se conformer aux prescriptions de la conférence sanitaire internationale de Paris en 1903, en ce qui concerne les mesures à prendre pendant la traversée, à l'arrivée et au retour des pèlerins de la Mer Rouge.

ART. 82. — Le Capitaine est tenu de faire apposer à bord, dans un endroit apparent et accessible aux intéressés, des affiches rédigées en langue française et arabe indiquant :

- 1° La destination du navire ;
- 2° Le prix des billets ;
- 3° La ration journalière, en eau et en vivres, allouée à chaque pèlerin ;
- 4° Le tarif des vivres à payer à part.

ART. 83. — Le Capitaine ne peut partir qu'autant qu'il a en main :

- 1° Une liste visée par l'autorité sanitaire et indiquant le nom, le sexe et le nombre total des pèlerins qu'il est autorisé à embarquer ;
- 2° Une patente de santé constatant le nom, la nationalité et le tonnage du navire, le nom du Capitaine, du Médecin, le nombre exact des personnes embarquées, équipage, pèlerins et autres passagers, la nature de la cargaison, le lieu du départ.

L'autorité compétente indique, sur la patente, si le chiffre réglementaire des pèlerins est atteint ou non, et, dans le cas où il ne le serait pas, le nombre complémentaire des passagers que le navire est autorisé à embarquer dans les escales subséquentes.

ART. 84. — N'est pas considéré comme navire à pèlerins, celui qui, outre ses passagers ordinaires, parmi lesquels peuvent être compris les pèlerins des classes supérieures, embarque des pèlerins de la dernière classe en proportion moindre d'un pèlerin par 100 tonneaux de jauge brute.

ART. 85. — A leur retour du Hedjaz, les pèlerins seront débarqués au lazaret de Casablanca. Ils seront placés en observation pendant une durée de cinq jours à dater de l'arrivée du navire dans ce port, si le navire est indemne ; s'il y a eu des cas de peste ou de choléra à bord, les cinq jours seront comptés à dater de l'isolement ou de la guérison du dernier pesteux ou cholérique et du moment où toutes les mesures auront été exécutées pour la destruction des rats, ou pour la désinfection des effets à usage et de la literie, considérés comme contaminés.

TITRE VII

DRONTS SANITAIRES

ART. 86. — Les droits sanitaires sont fixés comme il suit :

a) *Droits de reconnaissance à l'arrivée, à savoir :*

- 1° La taxe suivant le tonnage pour les cargo-boats ayant moins de 10 passagers ;
- 2° La taxe suivant les passagers pour les navires à vapeur à passagers et les marchandises débarquées ;
- 3° Les droits pour le canot de la santé payables par les navires des deux catégories.

I. — Taxe suivant le tonnage :

La taxe est proportionnelle au tonnage net et le montant en est fixé à 0 05 par tonneau de jauge nette pour les bateaux faisant un service régulier d'un port étranger dans un port de la zone française de l'Empire Chérifien et à 0 10 par tonneau pour tout autre navire.

II. — Taxe suivant les passagers et les marchandises débarqués :

Les navires à vapeur de passagers faisant escale sur les côtes de la zone française de l'Empire Chérifien pour prendre ou laisser des voyageurs payeront :

Passagers de 1 ^{re} classe	1 00
Passagers de 2 ^e classe	0 75
Passagers de 3 ^e classe	0 75
Passagers de pont	0 25
Par tonneau de marchandises débarquées jusqu'à concurrence de trois tonneaux	0 20

III. — Tarif pour le canot de la Santé :

Les navires payeront, en outre, pour le canot de la Santé :

A Mogador	3 75
lorsque les navires mouilleront en dehors de l'île et	2 50
en rade ;	
A Saffi	5 00
du 1 ^{er} octobre au 30 mars et	3 00
du 1 ^{er} avril au 30 septembre ;	
A Mazagan	2 50
A Casablanca	3 50
A Fedulah	2 50
A Rabat-Salé	5 00
en rade et	1 00
dans le fleuve	
A Mehedia-Kénitra	1 00

b) Droits de station.

Ils sont payables par jour pour les navires soumis à l'isolement :

Les droits de station ne sont dus que pour les navires soumis à l'isolement. Ils sont fixés à 0 fr. 03 par tonneau de jauge nette et par jour de quarantaine.

c) Droits de séjour dans la station sanitaire et le lazaret de Casablanca.

Par jour et par personne :

Passagers de 1 ^{re} classe	3 00
— 2 ^e classe	1 75
— 3 ^e classe	1 50
— pont	1 00

d) Droits de désinfection.

1^o Désinfection du linge sale, des effets à usage, des effets de literie du bord et de tous les autres objets ou bagages considérés comme contaminés :

Par passager débarqué (1 ^{re} classe)	2 00
— (2 ^e classe)	1 50
— (3 ^e classe)	1 00

Par homme de l'équipage (Etat-Major compris) 0 50 |

2^o Désinfection des marchandises :

Désinfection pratiquée à bord des navires par tonneau de jauge 0 10 |

Marchandises débarquées pour être désinfectées :

Marchandises emballées par 100 kilos 1 00 |

Cuire, les 100 pièces 1 00 |

Petites peaux non emballées, les 100 pièces 1 00 |

3^o Désinfection des chiffons et des drilles :

Par 100 kilos 1 00 |

4^o Désinfection du navire ou de la partie contaminée :

Pour le navire entier, par tonneau de jauge 0 10 |

Si la désinfection ne porte que sur la partie du navire contaminée, le droit est réduit de moitié.

Les droits de désinfection, déterminés par les paragraphes 1, 2 et 3 peuvent être réduits de moitié pour le navire qui, ayant un Médecin sanitaire nommé ou agréé par le Gouvernement du pays auquel appartient le navire et une ébauve à désinfection dont la sécurité et l'efficacité ont été constatées, justifierait que toutes les mesures d'assainissement et de désinfection ont été régulièrement appliquées au cours de la traversée.

e) Droits de la dératisation

Pour le navire entier : par tonneau de jauge. 0 10

Par mètre cube de local sans défalcation de volume occupé par la marchandise. 0 01

Tous les droits sanitaires sont à la charge de l'armement. Les frais résultant soit des manipulations, main d'œuvre et transport, soit de l'emploi des désinfectants chimiques, sont également à la charge de l'armement. S'il s'agit de chiffons et de drilles, la dépense est, suivant d'usage, au compte de la marchandise.

ART. 87. — Les navires qui, au cours d'une même opération, entrent successivement dans plusieurs ports, ne payent de droit de reconnaissance qu'une seule fois au port de première arrivée.

ART. 88. — Les militaires et marins sont dispensés des droits sanitaires ; en sont également dispensés les enfants au-dessous de 7 ans et les indigènes embarqués aux frais du Gouvernement, ou d'office, par les Consuls.

ART. 89. — Les droits sanitaires applicables aux émigrants ou aux pèlerins voyageant en vertu d'un contrat, sont à la charge de l'armement.

ART. 90. — Seront exemptés de tous les droits sanitaires déterminés par les articles précédents ;

1^o Les bâtiments de guerre et les bateaux appartenant aux divers Services du Protectorat français ;

2^o Les bâtiments en relâche forcée, pourvu qu'ils ne donnent lieu à aucune opération sanitaire et qu'ils ne se livrent dans le port à aucune opération de commerce ;

3^o Les bateaux de pêche français ou étrangers, y compris les transports remportant le poisson dans les ports français ou marocains pourvu que ces différents bateaux ne se livrent pas à des opérations de commerce dans les ports de relâche ;

4^o Les bâtiments allant faire des essais en mer, sans se livrer à des opérations de commerce.

ART. 91. — Les recettes provenant de la perception des droits sanitaires et des amendes sont versées à la Caisse de la Douane.

TITRE VIII

DES AUTORITÉS SANITAIRES

ART. 92. — La police sanitaire du littoral de la zone française de l'Empire Chérifien relève comme tous les Services de Santé ou d'Assistance au Maroc, du Directeur Général des Services de Santé.

ART. 93. — La Direction technique est assurée par un Médecin du Service de la Santé et de l'Assistance publiques, nommé par Arrêté Viziriel, portant le titre de Directeur de la Santé et résidant à Casablanca.

ART. 94. — Le Directeur de la Santé est chargé d'assurer l'application des règlements et instructions sur la police sanitaire maritime. Il dirige, en outre, la station sanitaire de Casablanca.

Il a sous ses ordres, pour le fonctionnement de ce service, des agents sanitaires et des Médecins portant le titre de Médecins de la Santé, nommés également par Arrêté Viziriel.

ART. 95. — La circonscription maritime du littoral de la zone française de l'Empire Chérifien comprend les postes sanitaires de Mogador, Saffi, Mazagan, Fedallah, Rabat-Salé, Mehedy-Kénitra et la Station sanitaire de Casablanca. Sur chacun de ces points, la police sanitaire mobile est assurée par un agent et un Médecin sanitaires.

ART. 96. — Les agents sanitaires sont tenus de s'opposer par tous les moyens en leur pouvoir aux infractions aux règlements. Les contraventions sont constatées par procès-verbaux des agents sanitaires.

Ils ont le droit de requérir, pour le service qui leur est confié, le concours, non seulement de la force publique, mais encore dans le cas d'urgence, des employés de Douane, des officiers de port et, au besoin, de tout citoyen.

Ces réquisitions ne peuvent d'ailleurs enlever à leurs fonctions habituelles les individus chargés d'un service public, à moins que le danger ne soit assez pressant pour exiger momentanément le sacrifice de tout autre intérêt.

Ils délivrent ou visent les patentes de santé.

ART. 97. — Le Directeur de la Santé adresse chaque mois au Directeur du Service de la Santé et de l'Assistance publiques un rapport faisant connaître l'état sanitaire des ports de la zone française de l'Empire Chérifien et résumant les diverses informations relatives à la santé publique dans les pays étrangers en relations avec ces ports ainsi que les mesures sanitaires auxquelles auraient été soumises les provenances des dits pays. Ce rapport est accompagné d'un état des navires ayant motivé l'application de mesures spéciales.

Le Directeur de la Santé avertit immédiatement la Direction de la Santé et de l'Assistance publiques de tout fait grave intéressant la santé publique des différents ports de la zone française de l'Empire Chérifien ou des pays étrangers en relations avec elle.

ART. 98. — En cas de circonstances menaçantes et imprévues, le Directeur de la Santé peut prendre, d'urgence, telle mesure qu'il juge propre à garantir la santé publique, sous réserve d'en référer immédiatement à la Direction de la Santé et de l'Assistance publiques.

ART. 99. — A la disposition et sous la surveillance de l'agent et du Médecin sanitaire, fonctionnant, dans chaque poste ou station, une équipe dont le personnel est chargé

de l'entretien du poste ou de la station sanitaire, de son matériel, du canot de la Santé, du transport de l'agent et du Médecin à bord des navires ; cette équipe est dressée aussi spécialement aux manœuvres de désinfection et de dératisation en cas de besoin.

Un règlement intérieur déterminera ultérieurement l'importance des locaux à attribuer aux postes sanitaires, le genre de matériel d'exploitation et technique qu'il faudra y prévoir ainsi que les mesures sommaires d'ordre prophylactique qui pourront être exécutées.

Ce même règlement précisera le rôle de la station de Casablanca, siège du lazaret et station unique vers laquelle doivent être dirigés les navires contaminés ou suspects, reconnus comme devant subir la désinfection et la dératisation.

TITRE IX

CONSEIL SANITAIRE MARITIME

ART. 100. — Il y a un Conseil sanitaire maritime pour la zone française de l'Empire Chérifien.

Il a pour mission d'éclairer l'autorité supérieure sur les questions qui intéressent la santé publique, de lui donner des avis sur les mesures à prendre en cas d'invasion ou de menace de maladie pestilentielle, de veiller à l'exécution des règlements généraux et locaux relatifs à la Police sanitaire maritime et, au besoin, de signaler au Gouvernement les infractions ou omissions.

Il est consulté, en cas de difficultés, sur les questions relatives au régime intérieur des postes ou stations sanitaires, au choix des emplacements affectés aux navires soumis à l'isolement, aux mesures extraordinaires à prendre et, enfin, sur les plans et projets de constructions à faire dans les établissements sanitaires.

Il propose les modifications et additions à introduire dans les règlements locaux concernant le service sanitaire.

ART. 101. — Le Conseil sanitaire maritime est composé :

- 1° Du Directeur Général des Services de Santé, Président ;
- 2° Du Secrétaire Général du Gouvernement Chérifien ou de son délégué ;
- 3° Du Chef du Cabinet Diplomatique ;
- 4° Du Directeur Général des Travaux Publics ou de son délégué ;
- 5° Du Commandant de la Subdivision navale au Maroc, ou son délégué ;
- 6° Du Directeur du Service de la Santé et de l'Assistance publiques ;
- 7° Du Sous-Directeur du Contrôle de la Dette, ou de son délégué ;
- 8° Du Directeur de la Santé à Casablanca.

ART. 102. — Le Conseil sanitaire maritime se réunit tous les semestres sur la convocation de son Président. Il désigne lui-même et parmi ses membres, son secrétaire.

Il peut, en outre, être convoqué d'urgence, toutes les fois qu'une circonstance de nature à intéresser la santé publique paraît l'exiger.

TITRE X

DES ATTRIBUTIONS DES AUTORITÉS SANITAIRES EN MATIÈRE JUDICIAIRE DE L'ÉTAT-CIVIL

ART. 103. — Les agents sanitaires ont qualité pour exercer les fonctions d'officiers de police judiciaire dans l'enceinte des postes ou stations sanitaires et locaux réservés.

ART. 104. — *Relatif aux actes de l'état civil.* — Pendant la durée de la quarantaine, les agents sanitaires remplissent, en outre, les fonctions d'officier de l'état civil.

Pour l'établissement des actes de l'état civil, ils se conforment aux formes et formalités requises pour l'établissement des actes de l'état civil chérifien. Ils remettent ensuite ces actes à l'officier de l'état civil le plus proche qui en assurera la conservation et en poursuivra la transcription, s'il y a lieu, d'après le statut personnel des intéressés.

ART. 105. — En cas de décès, le médecin indiquera sur le registre prévu à l'article 108 ci-après la nature de la maladie à laquelle le défunt a succombé ainsi que la date de son inhumation.

Si la cause du décès n'est pas bien déterminée ou s'il y a indice de mort violente, l'agent sanitaire en donnera immédiatement avis à la Direction de la Santé et au Parquet.

ART. 106. — Au cas où il s'agirait de mort violente, l'agent sanitaire recueillera toutes les dépositions et informations qui seraient susceptibles d'éclairer la justice. Ces informations seront transcrites sur le registre prévu à l'article 108 ci-après et communiquées aussitôt au Directeur de la Santé et au Parquet.

ART. 107. — *Relatif aux testaments.* — L'agent sanitaire reçoit également les testaments des personnes internées dans sa station sanitaire. Ces actes figureront au registre prévu à l'article 108 ci-après et seront reçus en présence de deux témoins.

Il dépose ces actes au Secrétariat de la juridiction française la plus proche si le testateur est un français, et, si le testateur est un étranger, au consulat dont relève le dit testateur ou, à défaut de ce consulat, à l'autorité administrative de contrôle la plus proche.

Le testament ainsi reçu deviendra caduc s'il n'est pas renouvelé par l'intéressé dans un délai de 6 mois à dater du jour où il a quitté la station sanitaire.

ART. 108. — Les agents sanitaires tiennent un registre-journal coté et paraphé par le Directeur de la Santé, relatant au jour le jour les faits et incidents intéressant la station sanitaire.

ART. 109. — L'agent sanitaire de Casablanca tient, en outre, un registre de contrôle des passagers de la station. Ce registre mentionne au jour le jour, les noms, prénoms, profession et domicile des passagers, leur lieu de provenance, le nom du bateau qui les a amenés, etc., ainsi que le montant des droits sanitaires qu'ils ont acquittés.

TITRE XI

DES PEINES, DÉLITS ET CONTRAVENTIONS EN MATIÈRE SANITAIRE

ART. 110. — Toute infraction aux règlements sanitaires donnera lieu à un procès-verbal faisant foi jus à preuve contraire qui sera dressé par l'agent sanitaire compétent et transmis par lui au Parquet. Une expédition de ce procès-verbal sera adressée au Directeur de la Santé.

ART. 111. — Sera puni d'un emprisonnement de trois jours à six mois et d'une amende de 5 francs à 500 francs, ou d'une de ces deux peines seulement, quiconque aura contrevenu, en matière sanitaire, au présent Dahir et aux règlements généraux ou locaux qui pourront le compléter ou aux ordres des autorités compétentes.

ART. 112. — En cas de contravention au présent Dahir, dans un port, rade ou mouillage, de la zone française de l'Empire Chérifien, le navire est provisoirement retenu et le procès-verbal est immédiatement porté à la connaissance du Capitaine du port ou de toute autre autorité en tenant lieu, qui ajourne la délivrance du billet de sortie, jusqu'à ce qu'il ait été satisfait aux prescriptions mentionnées dans l'article suivant.

ART. 113. — L'agent verbalisateur arbitre, provisoirement, le montant de l'amende ainsi que des frais du procès-verbal ; il en prescrit la consignation immédiate à la caisse de l'agent chargé de la perception des droits sanitaires, à moins qu'il ne soit présenté à ce comptable une caution solvable.

Celui-ci, en cas d'acquiescement, remboursera à l'ayant droit la somme consignée. Si, au contraire, il y a condamnation, il versera cette somme à l'agent percepteur qui aura pris charge de l'extrait de jugement, ou il fera connaître à ce comptable les noms et domicile de la caution présentée.

ART. 114. — Tout contrevenant est tenu d'élire domicile dans le ressort du Tribunal dont relève le lieu où la contravention a été constatée ; faute par lui de ce faire, toute signification et notification lui est valablement faite au siège des Services Municipaux de la ville où la contravention aura été dressée.

TITRE XII

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ART. 115. — Des règlements locaux approuvés par le Grand Vizir déterminent pour chaque port, s'il y a lieu, les conditions spéciales en vue d'assurer l'exécution des règlements généraux.

ART. 116. — Le présent Dahir abroge tous les Firmans antérieurs sur l'organisation de la Police sanitaire maritime dans la zone française de l'Empire Chérifien.

A partir du jour de la promulgation du présent Dahir, les règlements édictés par le Conseil sanitaire international de Tanger ne sont plus applicables dans la zone française de l'Empire Chérifien.

Fait à Rabat, le 28 Safar 1334.

(5 janvier 1916).

Vu pour promulgation et mise à exécution :

Rabat, le 7 février 1916.

*Le Ministre Plénipotentiaire,
Délégué à la Résidence Générale,
SAINT-AULAIRE.*

**DAHIR DU 7 MARS 1916 (2 DJOU MADA I 1334)
sur la police des ports maritimes de commerce de la zone
française de l'Empire Chérifien**

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Moulay Youssef).

A Nos Serviteurs intègres, les Gouverneurs et Caïds de Notre Empire Fortuné, ainsi qu'à Nos Sujets ;

Que l'on sache par les présentes, — puisse Dieu Très Haut en illustrer la teneur ! —

Que Notre Majesté Chérifienne,

Considérant que le mouvement commercial ne cesse d'augmenter dans les ports de Notre Empire ;

Qu'il importe de réglementer ce mouvement dans l'intérêt de l'ordre et de la sécurité publique,

A DÉCRÉTÉ CE QUI SUIT :

CHAPITRE I

Organisation de la police des ports de commerce du Maroc

ARTICLE PREMIER. — La police des ports maritimes de commerce de la zone française de l'Empire Chérifien (rades, darses, quais, terre-pleins, magasins et voies d'accès) est, en principe, exercée par des officiers et maîtres de port, placés sous les ordres de l'Ingénieur du port et sous l'autorité du Directeur Général des Travaux Publics. Toutefois, dans les ports où existe une direction militaire, les officiers et maîtres de port sont subordonnés à l'officier de Marine, Directeur du port, sous l'autorité du Commandement militaire ; dans ce cas, l'Ingénieur du Port devra seulement être consulté sur toutes les mesures de police qui n'ont pas de relations avec les opérations militaires ; il pourra proposer telles mesures qu'il croira utiles dans l'intérêt du public et du commerce ; il pourra également demander au Directeur du Port de faire établir par les officiers et maîtres de ports placés sous ses ordres, tous les documents administratifs et de statistique qu'il jugera nécessaires.

ART. 2. — En attendant que soit créé un cadre spécial d'officiers et de maîtres de port, ces emplois seront remplis par des agents désignés par le Directeur Général des Travaux Publics et spécialement commissionnés et assermentés dans ce but, avec, s'il y a lieu, un personnel subalterne de gardiens. Ce personnel relèvera de la Direction Générale des Travaux Publics en ce qui concerne sa nomination, son avancement et sa discipline.

ART. 3. — Les dispositions des chapitres ci-après sont applicables à tous les ports maritimes ouverts ou à ouvrir au commerce. Des Arrêtés du Directeur Général des Travaux Publics fixeront, en outre, s'il y a lieu, les prescriptions spéciales à chaque port.

CHAPITRE II

Mouvements et stationnements des navires

ART. 4. — Tout navire, lorsqu'il mouille sur rade, lorsqu'il entre dans le port ou lorsqu'il en sort, arbore le pavillon de sa nation.

ART. 5. — Les officiers et maîtres de port règlent l'ordre d'entrée et de sortie des navires dans le port et dans les bassins. Ils ordonnent et dirigent tous les mouvements. Les capitaines, maîtres ou patrons de navires doivent obéir à toutes leurs injonctions et prendre d'eux-mêmes, dans les manœuvres qu'ils effectuent, les mesures nécessaires pour prévenir les accidents.

ART. 6. — Tout capitaine de navire mouillant sur rade ou entrant dans le port, doit, dans les 24 heures, remettre au bureau des officiers du port une déclaration écrite indiquant le nom de son navire, celui du capitaine, celui de l'armateur ou du consignataire, le tonnage du navire, son tirant d'eau, son genre de navigation, la nature de son chargement, sa provenance, sa destination, et le nombre d'hommes de son équipage.

La même déclaration doit être faite avant la sortie du port ou le départ de la rade.

Ces déclarations, remises par les capitaines, sont inscrites, dans l'ordre de leur présentation, sur un registre spécial où elles reçoivent un numéro d'ordre.

ART. 7. — Sauf dans les cas de nécessité absolue, aucune ancre ne doit être mouillée dans la passe des navires.

ART. 8. — Les officiers de port fixent la place que chaque navire doit occuper à quai, selon son tirant d'eau et la nature de son chargement, et conformément aux usages du port. Ils suivent pour cela l'ordre des inscriptions prescrites ci-dessus par l'article 6. Toutefois, ils sont juges des circonstances qui peuvent motiver une dérogation à cette règle.

ART. 9. — Les navires ne peuvent être amarrés qu'aux boucles, pieux, bornes ou canons placés sur les quais pour cet objet.

Il est interdit à tous navires, canots ou embarcations, d'accoster, sans une autorisation spéciale, les sous-marins

qui pourraient être amarrés ou mouillés dans les ports ou rades. Les sous-marins sont signalés, la nuit, indépendamment des feux réglementaires portés au mouillage à l'avant et à l'arrière, par trois feux placés sur une ligne verticale à 1^{er} 83 au moins l'un de l'autre, le feu intérieur est blanc, les deux autres sont rouges.

ART. 10. — Le Capitaine d'un navire ne peut se refuser à recevoir une aussière, ni à larguer ses amarres pour faciliter les mouvements des autres navires.

ART. 11. — Tout navire amarré dans le port doit avoir un gardien à bord. S'il devient nécessaire de faire une manœuvre, et qu'il ne se trouve pas sur le navire assez d'hommes pour l'exécuter, les officiers de port leur adjoignent les hommes de corvée qu'ils jugent nécessaires. Le salaire de ces hommes est payé par le capitaine, l'armateur, le consignataire ou le propriétaire du navire, d'après un rôle dressé par les officiers de port et rendu exécutoire par le Directeur du Port dans les ports où existe une Direction militaire, et par l'Ingénieur des Ponts et Chaussées chargé du Service maritime du Port, dans le cas contraire.

ART. 12. — En cas de nécessité, tout capitaine ou gardien doit doubler les amarres et prendre toutes les précautions qui lui sont prescrites par les Officiers de Port.

CHAPITRE III

Chargements et déchargements

ART. 13. — Dans chaque port, le temps accordé pour le chargement et le déchargement des navires accostés à quai, suivant leur tonnage, est fixé par un Arrêté du Directeur Général des Travaux Publics. Les délais commencent à courir le lendemain du jour de la mise à quai.

On y ajoute 24 heures lorsque le navire a besoin de prendre du lest pour se tenir debout.

Les officiers de port sont juges des circonstances exceptionnelles qui peuvent motiver une prolongation de délai.

Le navire est relevé à l'expiration du délai fixé pour le chargement et le déchargement, ou même plus tôt si ces opérations sont terminées avant que le délai soit expiré.

ART. 14. — L'officier de port veille à ce que les marchandises à embarquer, provenant des magasins, hangars et dépôts de l'aconage, et les marchandises débarquées, à recevoir dans les mêmes magasins, hangars et dépôts, soient, par les soins de l'aconage enlevées des parties de terre-plein réservées à l'usage public assez tôt pour qu'il ne résulte de leur présence sur les susdits terre-pleins, aucune gêne pour la circulation et le trafic.

Les délais pendant lesquels les marchandises déposées par les particuliers pourront, dans chaque cas, séjourner sur les quais publics, seront déterminés par les règlements particuliers de chaque port, étant entendu toutefois qu'ils pourront être, dans certaines circonstances spéciales, réduits ou allongés par l'officier de port. A défaut d'enlèvement dans le sus-dit délai, ces marchandises seraient, à l'expiration de celui-ci, transportées d'office dans les magasins,

hangars et dépôts du Service de l'Aconage, par les soins de ce dernier : elles ne pourraient en être retirées que moyennant paiement des taxes auxquelles aurait donné lieu leur séjour dans les dits magasins, hangars et dépôts, et aussi du montant des frais exposés, pour les y transporter tel qu'il résulterait de l'Etat dressé par l'aconage et rendu exécutoire par le Directeur du Port, dans les ports où existe une Direction militaire et par l'Ingénieur du Port dans le cas contraire.

CHAPITRE IV

Lestage et délestage

ART. 15. — Nul ne peut embarquer ou débarquer du lest sans en avoir fait la déclaration écrite, 24 heures à l'avance aux officiers de port.

Les déclarations doivent indiquer, d'une manière précise les noms du navire, du capitaine, de l'armateur ou du consignataire, la place occupée par le bâtiment, la quantité, l'espèce et la qualité du lest.

Ces déclarations sont inscrites, dans le bureau des officiers de port, sur un registre spécial ; les autorisations sont accordées suivant l'ordre des demandes, à moins de circonstances exceptionnelles dont les officiers de port sont seuls juges.

ART. 16. — Les officiers de port désignent, conformément aux indications des ingénieurs des ponts et chaussées, les terrains dépendant du port sur lesquels le lest peut être déposé et ceux dans lesquels le lest peut être pris.

ART. 17. — Il est interdit à tout capitaine de faire charger du lest à son bord, quelle qu'en soit la provenance, même celui qui vient de son propre navire et qui a été déposé provisoirement sur le quai, avant que les officiers de port se soient assurés que ce lest ne contient aucune matière insalubre.

Sont exceptés de cette disposition le lest en fer et les pierres connues sous le nom d'iron-stones ou pierres de fer.

ART. 18. — Il est défendu de travailler au lestage ou au délestage pendant la nuit, à moins d'une autorisation spéciale des officiers de port, sans préjudice de l'autorisation qui peut être exigée par les règlements de la douane.

CHAPITRE V

ART. 19. — Il est défendu d'allumer du feu sur les quais dans un espace de 10 mètres, à partir du couronnement, et à cette même distance des hangars ou des magasins ou des dépôts de marchandises à l'air libre, et d'y voir de la lumière autrement que dans les fanaux.

ART. 20. — Il n'est permis d'avoir du feu et de la lumière à bord des navires à voile ou à vapeur que pour les besoins de l'équipage et des passagers, pour les visites, les réparations et le service des machines.

L'usage du feu et de la lumière à bord des navires à voiles, peut être soumis, dans certains ports à des restrictions particulières prescrites par Arrêté du Directeur Général des Travaux Publics.

Le feu et la lumière sont interdits sur les navires désarmés et qui n'ont qu'un gardien.

La lumière doit être enfermée dans les fanaux.

L'usage des huiles essentielles de pétrole et autres analogues est interdit.

Les appareils de chauffage doivent être en fer, en cuivre ou en maçonnerie. Le plancher qui les supporte doit être revêtu de feuilles métalliques et convenablement isolé du foyer.

Ces appareils sont soumis à la surveillance des officiers de port qui ont le droit d'en interdire l'usage lorsqu'ils sont mal établis ou en mauvais état, et même de placer, au besoin sur le navire, aux frais du capitaine, de l'armateur ou du consignataire, un gardien spécial pour surveiller l'usage du feu lorsqu'ils reconnaissent la nécessité de cette mesure.

Il est permis de fumer à bord, mais sur le pont seulement et jamais dans aucune autre partie du navire.

ART. 21. — Aucun navire ne peut avoir à bord dans un port des canons ou autres armes à feu chargées.

ART. 22. — En cas d'incendie sur les quais du port ou dans les quartiers de la ville qui en sont voisins, tous les capitaines de navire réunissent leurs équipages et prennent les mesures de précautions que les officiers du port prescrivent.

En cas d'incendie à bord d'un navire, le capitaine ou le gardien doit, en toute hâte, avertir les officiers de port.

C'est à ces officiers qu'appartient la direction des secours ; ils peuvent requérir l'aide de tous les ouvriers du Port et des matelots de tous les navires, barques et bateaux de pêche, ils font immédiatement avertir l'autorité municipale.

ART. 23. — Lorsqu'il y a lieu de faire des fumigations à bord d'un navire, de chauffer les soutes pour les brayes, ou de chauffer sa carène, il en est donné avis aux officiers de port afin qu'ils fixent le lieu et l'heure de l'opération.

Le chauffage ne peut être fait que par un maître calfat, sous la surveillance d'un officier de port, et en prenant toutes les mesures de précautions que cet officier prescrit.

ART. 24. — Il est interdit de faire chauffer du brai ou du goudron ailleurs que sur les points désignés par les officiers de port.

CHAPITRE VI

ART. 25. — L'embarquement et le débarquement des matières pouvant être une cause d'explosion ou d'incendie, sont soumis aux prescriptions spéciales des articles 26 à 37 ci-après :

Ces matières sont celles contenues dans la nomenclature suivante, qui n'est pas limitative :

- 1° Acide azotique ou nitrique ;
- 2° Acide chlorhydrique ou muriatique ;
- 3° Acide picrique ;

- 4° Acide sulfureux liquéfié ;
- 5° Acide sulfurique ;
- 6° Alcools en fûts ou en caisses ;
- 7° Allumettes ;
- 8° Ammoniaque liquide ;
- 9° Amorces ;
- 10° Carbure de calcium ;
- 11° Chlorate de potasse ;
- 12° Chlorate de soude ;
- 13° Collodion liquide ;
- 14° Coton azotique pour collodion ;
- 15° Coton poudre ;
- 16° Dynamite et produits similaires ;
- 17° Eau-de-vie en fûts ;
- 18° Essence de térébenthine ;
- 19° Essences de houilles, benzine, toluène ;
- 20° Essences et huiles lampantes de pétrole ;
- 21° Essences et huiles lampantes de schiste ;
- 22° Essences et huiles lampantes de résine ;
- 23° Essences et huiles lampantes de Boghead ;
- 24° Ethers ;
- 25° Fulminates purs ou mélangés ;
- 26° Goudrons ;
- 27° Huiles brutes de pétrole, de schiste, de résine, de Boghead ;
- 28° Mèches de mineurs ;
- 29° Mélange de chlorate et de matière combustible ;
- 30° Nitroglycérine ;
- 31° Phosphore ;
- 32° Picrates ;
- 33° Pièces d'artifice ;
- 34° Poudres et cartouches de guerre, de chasse et de mine ;
- 35° Sulfure de carbone ;
- 36° Tubes d'acide carbonique liquide, d'oxygène liquide, d'air liquide ;
- 37° Vernis à l'alcool en fût.

ART. 26. — Tout navire chargé, en totalité ou en partie, de l'une ou de plusieurs des marchandises dont la nomenclature a été donnée à l'article précédent, doit s'arrêter dans la partie du port où des mouillages extérieurs sont désignés à cet effet par le règlement local.

Le capitaine fait connaître immédiatement, par une déclaration au bureau du port, la nature et la quantité des matières dangereuses dont le navire est chargé, ainsi que la nature des récipients qui les contiennent.

ART. 27. — Le navire stationne ou se rend à l'emplacement qui lui est désigné par les officiers de port.

Il est amarré avec des chaînes câbles en fer et arbore un pavillon rouge à l'endroit le plus apparent.

Il doit rester éloigné des autres navires à la distance de 50 mètres ou à la distance moindre fixée par les officiers de port.

Il est interdit à tout navire de stationner, sans autorisation, à une moindre distance des navires chargés de marchandises dangereuses.

ART. 28. — Les navires dont le chargement en marchandises dangereuses liquides excède 15.000 litres et qui stationnent ailleurs qu'en rade ouverte, doivent, en outre, être entourés aux frais des dits navires, par les soins des officiers de port, d'une ceinture de barrages isolateurs du système qui sera prescrit par le Directeur Général des Travaux Publics.

L'emploi d'une ceinture de barrages isolateurs pourra être imposé, si les officiers de port en reconnaissent l'utilité, même aux navires portant moins de 15.000 litres de matières dangereuses liquides.

Toutefois, les Arrêtés du Directeur Général des Travaux Publics peuvent, dans certains ports et en égard aux circonstances locales, dispenser les navires de cette obligation.

ART. 29. — Le capitaine est tenu, en outre, de se conformer à toutes les dispositions de détail que les officiers de port lui prescrivent dans l'intérêt de la sûreté publique.

ART. 30. — Les navires qui ont reçu dans le port un chargement de marchandises dangereuses, sont soumis aux dispositions des articles précédents.

ART. 31. — Le chargement ou le déchargement des marchandises dangereuses, ne peut avoir lieu que sur les quais ou portions de quai désignés à cet effet.

Ces opérations ne peuvent être commencées sans l'autorisation écrite d'un officier de port. Elles n'ont lieu que de jour et sont poursuivies sans interrompre, avec la plus grande célérité, de telle sorte qu'aucun colis ne reste sur le quai pendant la nuit. Toutefois, des Arrêtés du Directeur Général des Travaux Publics peuvent autoriser le travail de nuit dans les ports convenablement aménagés à cet effet, avec séjour provisoire des colis sur les quais pendant 24 heures au plus.

L'embarquement des marchandises dangereuses n'a lieu qu'à la fin du chargement.

ART. 32. — Le chargement et le déchargement par allèges ne pourront avoir lieu qu'au moyen d'embarcations dont la construction et l'agencement auront été déterminés pour chaque port par un Arrêté du Directeur Général des Travaux Publics.

Leur chargement n'excèdera pas la quantité de marchandises dangereuses qui peut être déchargée ou chargée dans une journée.

Les allèges en service arborent un pavillon rouge.

ART. 33. — Les essences doivent être contenues dans des vases métalliques exactement fermés ou dans des fûts cerclés en fer en bon état de conditionnement.

L'usage des bombes ou touries en verre ou en grès, lors même qu'elles sont protégées par un revêtement extérieur est interdit.

ART. 34. — Il est interdit de faire usage de feu, de lumière ou d'allumettes, ainsi que de fumer à bord des navires, sur les allèges employées au transport et sur les quais où se font le chargement et le déchargement pendant la durée de ces opérations.

Toutefois, des Arrêtés du Directeur Général des Travaux Publics pourront autoriser l'emploi, à bord des navires, de lampes de sûreté dont les modèles seront fixés par ces Arrêtés.

ART. 35. — Tout navire chargé de marchandises dangereuses reçoit un gardien général spécial désigné par les officiers de port, pendant toute la durée de son séjour.

Le même gardiennage permanent s'exerce sur les allèges pendant leur emploi et sur les quais de dépôt pendant la manutention des marchandises.

Le gardiennage à bord des navires et sur les allèges est à la charge des navires.

ART. 36. — Les entrepôts et magasins de marchandises dangereuses établis sur les terrains dépendant du port ou y attenants seront soumis aux dispositions spéciales déterminées par Arrêté du Directeur Général des Travaux Publics.

ART. 37. — Le règlement spécial de chaque port détermine :

1° Les mesures nécessaires pour l'exécution des prescriptions ci-dessus édictées ;

2° Les conditions dans lesquelles il pourra être dérogé aux sus-dites prescriptions à l'égard des navires chargés de petites quantités de marchandises dangereuses et de matières qui, à raison de leur nature et des circonstances locales, exigeraient moins de précautions.

CHAPITRE VII

ART. 38. — Dans l'enceinte du port et de ses dépendances, aucun navire, canot ou embarcation, ne peut être construit, caréné ou démolé que sur les points désignés par l'Administration, avec les mesures de précaution prescrites par les officiers de port, qui fixent également les heures et les délais, s'il y a lieu.

ART. 39. — Lorsqu'un bâtiment quelconque, navire ou embarcation, a coulé bas dans le port, le propriétaire ou le capitaine est tenu de le faire relever ou déplacer sans délai.

Les officiers de port prennent alors les mesures nécessaires pour hâter l'exécution des travaux et, au besoin, ils les font eux-mêmes exécuter d'office, aux frais des propriétaires.

CHAPITRE VIII

Police du port et des quais

ART. 40. — Il est défendu :

De jeter des pierres, des décombres, des ordures ou des matières quelconques dans les eaux du port et de ses dépendances ;

D'y verser des liquides insalubres ;

De faire aucun dépôt sur les parties des terre-pleins réservées à la circulation ;

De déposer sur les autres parties des marchandises ou objets quelconques ne provenant pas des déchargements les navires amarrés aux quais ou non destinés à y être char-

gés, sous peine de l'enlèvement de ces objets aux frais du contrevenant, à la diligence des officiers de port, et sans préjudice des poursuites qui pourront être exercées contre lui pour le fait de la contravention ;

D'étendre, sans autorisation, des filets sur les quais ;

De ramasser des moules ou autres coquillages sur les ouvrages du port.

ART. 41. — Aucun dépôt de marchandises ne peut être fait sur les terre-pleins sans l'autorisation des officiers de port, qui fixeront dans chaque cas l'espace à laisser entièrement libre entre deux dépôts. Toute personne qui a été autorisée à établir un dépôt sur les terre-pleins, est tenue, après son enlèvement, de faire réparer à ses frais le pavé ou l'empierrement et de remettre les lieux dans leur premier état.

ART. 42. — Il est défendu, sauf autorisation de l'officier de port :

De lancer aucune marchandise du bord d'un navire à terre ;

D'embarquer ou de débarquer des pavés, des blocs, des métaux ou autres marchandises pouvant dégrader les couronnements des quais, sans avoir couvert le dallage de planches pour les protéger ;

De charger, décharger ou transborder des tuiles, des briques, des moellons, des terres, du sable, des cailloux, des pierres, du lest, de la houille ou d'autres matières menues ou friables, sans avoir lacé, entre le navire et le quai, ou en cas de transbordement, entre les deux navires, une toile ou prélat bien conditionné et solidement attaché.

ART. 43. — Les marchandises infectes ne peuvent rester déposées sur le quai. Faute par le consignataire du navire de les faire enlever immédiatement après leur déchargement, il y est pourvu d'office à ses frais, à la diligence des officiers de port.

ART. 44. — Les voitures, chariots et fourgons ne peuvent stationner sur les quais que pendant le temps strictement nécessaire pour leur chargement ou leur déchargement, sauf aux points spécialement désignés dans chaque port pour le stationnement de ces voitures, en attendant leur tour de chargement.

ART. 45. — Chaque soir, à la fin du travail, les lances, échelles, plancher et autres objets mobiles servant à l'embarquement et au débarquement, sont rangés de manière à ne pas gêner la circulation.

ART. 46. — A la fin de chaque journée, tout capitaine d'un navire accosté à quai est tenu de faire balayer le pavage du quai jusqu'à la façade des magasins voisins ou tout au moins sur une largeur de 20 mètres, à partir de l'arête du quai, devant son navire et dans la moitié de l'espace qui le sépare des navires voisins ; il ne peut toutefois être obligé, dans aucun cas, de dépasser une distance de 15 mètres à partir des extrémités de son navire.

La même opération doit être faite lorsque le déchargement ou le chargement est terminé. Le capitaine fait alors

balayer, en outre, l'espace que les marchandises de son navire ont occupé.

Aucun navire ne peut quitter la place où il a été chargé ou déchargé, avant que le quai ait été complètement balayé.

ART. 47. — Il est défendu à toute personne étrangère, à l'équipage d'un navire, d'en larguer les amarres, sans en avoir reçu l'ordre des officiers de port.

CHAPITRE IX

Pénalités

ART. 48. — Toute infraction aux dispositions des chapitres précédents sera punie d'une amende de seize à trois cents francs et d'un emprisonnement de un à dix jours ou de l'une de ces deux peines seulement.

ART. 49. — Lorsque par la faute, la négligence, l'imprudence ou par le mauvais état d'un navire, un dommage aura été causé aux ouvrages du port, le capitaine, maître ou patron du navire sera condamné à une amende de seize à trois cents francs ; il sera de plus condamné aux frais des réparations nécessitées.

ART. 50. — Lorsqu'une même contravention ou un même délit aura été constaté à plusieurs reprises, il ne sera prononcé, contre le contrevenant ou le délinquant, qu'une seule condamnation, pourvu qu'il ne se soit pas écoulé plus de vingt-quatre heures entre la première et la dernière constatation.

Sauf l'exception spécifiée ci-dessus, lorsqu'il aura été dressé plusieurs procès-verbaux de contraventions, il sera prononcé autant de condamnations que de contraventions constatées.

ART. 51. — Les armateurs et propriétaires des navires sont responsables des amendes, dommages et intérêts, frais et réparations prononcées en vertu du présent Dahir contre les capitaines, maîtres ou patrons, préposés par eux à la conduite de leurs navires.

En cas de naufrage d'un navire dans le port ou dans les eaux qui lui servent d'accès, comme aussi dans le cas d'avaries causées par le navire aux ouvrages d'un port, le propriétaire du navire peut se libérer envers l'Administration de toute dépense d'extraction ou de réparations ainsi que de tous dommages-intérêts, par l'abandon du navire et du fret des marchandises à bord. La même faculté appartient au capitaine qui est propriétaire ou co-propriétaire du navire, à moins qu'il ne soit prouvé que l'accident a été occasionné par sa faute.

CHAPITRE X

De la procédure

ART. 52. — Sont spécialement chargés de constater les contraventions et les délits prévus par le présent Dahir et par tous les règlements particuliers qui pourront être pris par le Directeur Général des Travaux Publics pour la police

des ports maritimes de commerce et de leurs dépendances, les officiers et maîtres de port, les ingénieurs, sous-ingénieurs, conducteurs, commis et autres employés des Travaux Publics commissionnés et assermentés, les Directeurs militaires des Ports, les gendarmes et les agents des douanes ayant le droit de verbaliser.

Peuvent également constater les contraventions et les délits ci-dessus spécifiés, les commissaires et agents de police, les officiers et sous-officiers de gendarmerie et toute personne commissionnée par l'autorité pour la surveillance des ports maritimes.

Les dommages prévus par l'article 49 seront constatés par les Ingénieurs, Conducteurs et autres employés du Service des Travaux Publics commissionnés à cet effet, sans préjudice du droit réservé à tous les fonctionnaires et agents mentionnés au présent article de dresser procès-verbal du fait de dégradation qui aurait eu lieu en leur présence.

Les procès-verbaux dressés en vertu du présent Dahir font foi jusqu'à preuve contraire ; ils ne sont pas soumis à l'affirmation.

ART. 53. — Les infractions au présent Dahir ou aux Arrêts Viziriels ou autres pris en vue d'assurer son exécution sont de la compétence des juridictions françaises.

ART. 54. — Lorsqu'en exécution du présent Dahir, il a été dressé un procès-verbal pouvant donner lieu à une amende à la charge du capitaine, de l'armateur ou du propriétaire d'un navire, ou lorsqu'il doit être exécuté certains travaux de réparations à la charge de ce même capitaine, armateur ou propriétaire, le navire sera provisoirement retenu dans le port et le procès-verbal porté sans délai à la connaissance de l'Ingénieur du Port ou de l'officier de marine, Directeur du Port. Celui-ci arbitre provisoirement le montant de l'amende et, s'il y a lieu, les frais de réparation. Il en ordonne la consignation immédiate à l'Administration des finances de la région, à moins qu'il ne lui soit fourni caution solvable.

A défaut de consignation ou de caution, le navire sera retenu jusqu'à ce qu'il soit statué sur le procès-verbal. Les frais qui en résulteront seront à la charge du capitaine, de l'armateur ou du propriétaire.

ART. 55. — Les dispositions de l'article 463 du Code pénal seront applicables aux délits prévus par le présent Dahir.

Fait à Rabat, le 2 Djoumada I 1334.
(7 mars 1916).

Vu pour promulgation et mise à exécution :

Rabat, le 8 mars 1916.

Le Ministre Plénipotentiaire,
Délégué à la Résidence Générale,
SAINT-AULAIRE.

**DAHIR DU 7 MARS 1916 (2 DJOUMADA I 1334)
modifiant et complétant l'article 53 du Dahir formant
Code de procédure civile**

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Moulay Youssef.)

A Nos Serviteurs intègres, les Gouverneurs et Caïds de Notre Empire fortuné, ainsi qu'à Nos Sujets.

Que l'on sache par les présentes — puisse Dieu Très Haut en illustrer la tenour ! —

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu l'article 53 du Dahir formant Code de procédure civile ;

Considérant la nécessité d'assurer l'efficacité des mesures prises en vue de produire la conciliation entre les justiciables avant toutes procédures conduisant au jugement et à l'exécution forcée ; qu'il convient de remédier, à cet effet, aux difficultés qui résultent de ce que les communications entre les diverses parties du territoire de Notre Empire sont encore lentes et peu commodes,

A DÉCRÉTÉ CE QUI SUIT :

ARTICLE PREMIER. — A titre provisoire et transitoire, le Juge qui doit appeler les parties en conciliation, en exécution de l'article 53 du Dahir formant Code de procédure civile, a latitude de recourir, pour cette opération, à l'autorité de contrôle de la circonscription de la résidence du défendeur laquelle autorité, il pourra commettre d'office, par simple ordonnance et sans frais.

ART. 2. — L'autorité commise aux fins ci-dessus convoquera devant elle les parties, dressera procès-verbal des comparutions qui auront lieu en suite de cette convocation, et de ce qui en sera résulté ; s'il y a eu conciliation, le procès-verbal devra satisfaire aux prescriptions du deuxième alinéa de l'article 53 précité.

L'autorité commise fera parvenir sans délai le dit procès-verbal au Juge qui l'aura commise. Celui-ci fera mentionner l'envoi et le résultat de son ordonnance au registre prévu par l'article 49 du Dahir formant Code de procédure civile, conformément à l'article 53 du même Dahir.

Fait à Rabat, le 2 Djoumada I 1334.
(7 mars 1916).

Vu pour promulgation et mise à exécution :

Rabat, le 9 mars 1916.

Le Ministre Plénipotentiaire,
Délégué à la Résidence Générale,
SAINT-AULAIRE.

ARRÊTÉ VIZIRIEL DU 2 MARS 1916

(26 REBIA II 1334)

portant application des dispositions de l'Arrêté Viziriel du 4 Janvier 1916 (27 Safar 1334) aux magistrats français occupant un poste dans les tribunaux français de l'Empire Chérifien.

LE GRAND VIZIR,

Vu l'Arrêté Viziriel du 4 janvier 1916 (27 Safar 1334), instituant, en faveur des fonctionnaires français des divers cadres de l'Administration Chérifienne et des officiers français du Service des Renseignements, une série de primes destinées à encourager l'étude de la langue arabe et des dialectes berbères,

ARRÊTE :

ARTICLE UNIQUE. — Le bénéfice des dispositions de l'Arrêté Viziriel sus-visé du 4 janvier 1916 (27 Safar 1334), est étendu aux magistrats français qui occupent un poste dans les tribunaux français de l'Empire Chérifien.

*Fait à Rabat, le 26 Rebia II 1334.
(2 mars 1916).*

M'HAMMED BEN MOHAMMED EL GUEBBAS, Grand Vizir.

Vu pour promulgation et mise à exécution :

Rabat, le 7 mars 1916.

*Pour le Commissaire Résident Général et p. o.,
L'Intendant Général,
Délégué dans les fonctions de Secrétaire Général
du Protectorat,*

LALLIER DU COUDRAY.

ARRÊTÉ VIZIRIEL DU 2 MARS 1916

(26 REBIA II 1334)

fixant les indemnités pour frais de bureau allouées aux Commissaires de Police

LE GRAND VIZIR,

Vu l'Arrêté Viziriel du 8 septembre 1913 (6 Chaoual 1331), relatif à l'organisation d'un Service de Police générale, et son article 10, fixant les indemnités pour frais de bureau allouées aux Commissaires de police ;

Vu l'Arrêté Viziriel du 29 mars 1915 (12 Djoumada I 1333), fixant l'indemnité de frais de bureau allouée au Commissaire central de Casablanca,

ARRÊTE :

ARTICLE UNIQUE. — L'article 10 de l'Arrêté Viziriel du 8 septembre 1913 (6 Chaoual 1331) sus-visé est ainsi modifié :

Il est alloué à chaque Commissaire de police à Casa-

blanca et au Commissaire central de Rabat une indemnité mensuelle de 50 francs, à titre de frais de bureau.

L'indemnité de frais de bureau allouée au Commissaire central de Casablanca reste fixée à 100 francs par mois.

*Fait à Rabat, le 26 Rebia II 1334.
(2 mars 1916).*

M'HAMMED BEN MOHAMMED EL GUEBBAS, Grand Vizir.

Vu pour promulgation et mise à exécution :

Rabat, le 6 mars 1916.

*Pour le Commissaire Résident Général et p. o.,
L'Intendant Général
Délégué dans les fonctions de Secrétaire Général
du Protectorat,
LALLIER DU COUDRAY.*

ARRÊTÉ VIZIRIEL DU 7 MARS 1916

(2 DJOUMADA I 1334)

étendant aux magistrats français qui occupent un poste dans les tribunaux français de l'Empire Chérifien et qui sont mobilisés les dispositions de l'Arrêté Viziriel du 21 Janvier 1916 (15 Rebia I 1334).

LE GRAND VIZIR,

Vu le Dahir du 18 avril 1913 (11 Djoumada el Oula 1331), relatif à l'organisation, aux traitements et aux indemnités du personnel administratif de l'Empire Chérifien ;

Vu l'Arrêté Viziriel du 5 août 1914 (12 Ramadan 1332), concernant la solde et les diverses indemnités civiles accordées aux fonctionnaires et agents mobilisés ;

Vu l'Arrêté Viziriel du 1^{er} janvier 1916 (15 Rebia I 1334), fixant la solde et les diverses indemnités allouées, à compter du 1^{er} janvier 1916, aux fonctionnaires ou agents du Gouvernement Chérifien mobilisés,

ARRÊTE :

ARTICLE UNIQUE. — Les dispositions de l'Arrêté Viziriel sus-visé du 21 janvier 1916 (15 Rebia I 1334), sont applicables, à compter du 1^{er} janvier 1916, aux magistrats français qui occupent un poste dans les Tribunaux français de l'Empire Chérifien et qui sont mobilisés.

*Fait à Rabat, le 2 Djoumada I 1334.
(7 mars 1916).*

M'HAMMED BEN MOHAMMED EL GUEBBAS, Grand Vizir.

Vu pour promulgation et mise à exécution :

Rabat, le 10 mars 1916.

*Le Ministre Plénipotentiaire,
Délégué à la Résidence Générale,
SAINT-AULAIRE.*

ARRÊTÉ VIZIRIEL DU 9 MARS 1916

(4 DJOUMADA I 1334)

réglementant la circulation des sucres de provenance de la zone espagnole de l'Empire Chérifien

LE GRAND VIZIR,

Vu le Dahir du 12 décembre 1915 (4 Safar 1334), relatif à l'établissement d'un droit général de consommation sur le sucre,

ARRÊTE

ARTICLE PREMIER. — Les sucres introduits dans la zone française par la frontière espagnole ne pourront emprunter que les routes suivantes :

1° Piste de Larache à Kénitra par Sidi Djemil et Mechra el Hader ;

2° Piste de Larache à Souk el Arba du Rharb en passant par Sidi el Haouari ;

3° Piste d'El Ksar à Arbaoua.

ART. 2. — Ces marchandises devront obligatoirement être déclarées et payer les droits aux bureaux créés à cet effet à Sidi Djemil, Arbaoua et Sidi el Haouari.

ART. 3. — Dans les Régions de Rabat, Meknès et Fez, les marchandises soumises aux droits ne pourront circuler sans être accompagnées d'un titre de mouvement indiquant : le nom du transporteur, la quantité transportée, la date et le lieu de délivrance du titre, la destination, le délai pendant lequel le transport doit avoir lieu.

Les titres de mouvement ne seront valables que pendant ce délai.

ART. 4. — Ces titres de mouvement seront délivrés :

Pour les marchandises venant de la zone espagnole, par les bureaux de perception désignés ci-dessus ;

Pour les marchandises provenant de la zone française par les Receveurs des Impôts et Contributions ou, à défaut, par les Chefs des Services Municipaux.

ART. 5. — Toute quantité de sucre supérieure à celle désignée ci-dessus et trouvée en cours de transport par convoi ou caravane sans titre de mouvement ou avec titre de mouvement inapplicable, sera saisie et les contrevenants punis, conformément à l'article 7 du Dahir du 12 décembre 1915 (4 Safar 1334).

Fait à Rabat, le 4 Djoumada I 1334.
(9 mars 1916).

M'HAMMED BEN MOHAMMED EL GUERBAS, Grand Vizir.

Vu pour promulgation et mise à exécution :

Rabat, le 10 mars 1916.

Le Ministre Plénipotentiaire,
Délégué à la Résidence Générale,
SAINT-AUBRE.

ARRÊTÉ DU DIRECTEUR**DE L'OFFICE DES POSTES ET DES TÉLÉGRAPHES**

portant que les bureaux du Maroc Occidental participeront au service des mandats télégraphiques.

LE DIRECTEUR DE L'OFFICE DES POSTES ET DES TÉLÉGRAPHES,

Vu l'article 6 de l'Arrêté Viziriel du 26 février 1916 (21 Rebia II 1334), créant un échange de mandats télégraphiques dans le service intérieur marocain ainsi que dans les relations avec la France, l'Algérie et le bureau français de Tanger,

ARRÊTE :

ARTICLE UNIQUE. — Les bureaux marocains dont les noms suivent participeront, à partir du 1^{er} mars 1916, au service des mandats télégraphiques :

Rabat-R. P.	Marrakech-Télégraphes
Rabat-Central	Marrakech-Gueliz
Rabat-Résidence	Martimprey du Kiss
Arbaoua	Mazagan
Azempour	Mechra bel Ksiri
Berguent	Mechra ben Abbou
Ber Rechid	Méhédya
Bouhouria	Meknès
Casablanca-Postes	Mogador
Casablanca-Roches Noires	Mohammed ou Berkane
Dar bel Hamri	Ondjda
Debdou	Petitjean
El Aïoun Sidi Mellouk	Saffi-Postes
Fedhala	Saffi-Télégraphes
Fez-Central	Salé
Fez-Mellah	Sidi Yahia
Figuig	Souk-el-Arba du Gharb
Guercif	Taourirt
Kénitra	Taza
Marrakech-Médina	

Fait à Rabat, le 29 février 1916.

Le Directeur de l'Office des Postes et des Télégraphes,
WALTER.

NOMINATIONS

dans le personnel administratif de la zone française de l'Empire Chérifien

Par Arrêté Résidentiel en date du 10 janvier 1916, M. le Docteur PÉAN, Médecin de 3^e classe du Service de la Santé et de l'Assistance publiques, est nommé Médecin-Chef du Service Sanitaire Maritime de la zone française de l'Empire Chérifien.

Il portera le titre de Directeur de la Santé et résidera à Casablanca.

Par Arrêté Viziriel en date du 1^{er} mars 1916 (26 Rebia II 1334),

Sont nommés :

Gardes stagiaires des Eaux et Forêts

A compter du 1^{er} janvier 1916 :

MM. VILLA Etienne-Raphaël ;
GIORGI Ange-François ;
NAUDIN Lucien-Jules ;
GAT Victor-Charles ;
VERDOT Marie-René-Charles-Alexandre ;
LANTHIEZ Robert-Marie-Joseph-Alexandre ;
ASSAUD Louis-Joseph ;
BARTHELET Joseph-Victor-Séraphin ;
DELBREIL Dominique ;
TISSEYRE Joseph ;
COMARD Pierre.

A compter du 1^{er} février 1916 :

M. SOULAGNAT Michel.

PARTIE NON OFFICIELLE

SITUATION POLITIQUE ET MILITAIRE DE LA ZONE FRANÇAISE DU MAROC à la date du 11 Mars 1916

Durant la semaine écoulée, le calme, sur tous les fronts, a été complet. Il n'y a à signaler aucun événement politique ou militaire.

Les craintes de sécheresse qui se manifestaient en janvier et dans la première quinzaine de février ont fort heureusement pris fin. Des chutes de pluie générales et particulièrement importantes viennent, en effet, de se produire sur l'ensemble du territoire et céréales et pâturages ne peuvent manquer d'en tirer grand profit.

Les ensemencements de cultures de printemps, notamment de maïs et de sorgho, se poursuivent avec activité et dans les meilleures conditions. A la faveur de l'humidité déjà emmagasinée dans le sol, la levée rapide et régulière de ces semences doit être considérée comme assurée.

Les pluies et les rafales de vent qui ont alterné avec elles ont marqué un temps d'arrêt dans l'invasion des sauterelles.

DIRECTION DE L'AGRICULTURE, DU COMMERCE ET DE LA COLONISATION

SESSION DES COMITÉS DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES (Casablanca. — Exposition Franco-Marocaine)

PROCES-VERBAUX DES SÉANCES (Du 24 au 27 Octobre 1915)

Quatrième Séance (26 Octobre au matin)

Le 26 octobre 1915, à 9 heures du matin, le Congrès des Etudes Economiques a tenu sa quatrième séance dans la salle des Conférences de l'Exposition franco-marocaine à Casablanca.

Etaient présents : MM. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY, Secrétaire Général du Protectorat, Président ; DE TARDE, Secrétaire Général adjoint du Protectorat, Vice-Président ; MALET, Directeur de l'Agriculture, du Commerce et de la Colonisation, Vice-Président ; BERNAUDAT, Assesseur ; COUSINIER, Assesseur ; Colonel MAURIAL, Commandant la Région de Rabat ; Colonel CALMEL, Commandant la Région de Casablanca ; BERCE, Premier-Président de la Cour d'Appel de Rabat ; DELURE, Directeur Général des Travaux Publics ; DE SORBIER, Chef du Cabinet Diplomatique ; RENÉ-LECLERC, Chef du Service Economique ; Commandant FAURE, Directeur des Services de l'Aconage ; Commandant DE MAGY, Directeur des Etapes ; Commandant DE BILLY, Adjoint au Directeur Général des Travaux Publics ; ALBERGE, Chef du Service du Budget.

Les autorités régionales, militaires et civiles, ou leurs représentants.

Au Bureau du Secrétariat : MM. LASVIGNE, Rédacteur à la Résidence Générale, Secrétaire du Congrès ; GOULVEN, Chef du Bureau Economique de Casablanca ; BEAUJOLIN, Rédacteur à la Résidence Générale.

Les membres des Comités régionaux d'Etudes Economiques dont les noms suivent :

Comité de Rabat : MM. BERNAUDAT, FRANCESCHI, MASSIOT, THOMAS, BIARNAY, GUINET, DE LASSERRE, OBERT, LEGARD, LESTRE DE REY, DU PEYROUX, DURAND, JACQUIER.

Comité de Casablanca : MM. PHILIP, BOUVIER, CHAMPFORAN, GUERNIER, VEYRE, AUDIBERT, MAGNIER, COUS, FOURNIER, SCHÉ DE RIVIÈRE, DE MAZÈRES, ALEXANDRE, ALTARAS, ANDRIEU, BRUSTEAU, BUSSET, CROZE, DAMEY, DEBONO, DECHAUX, KATZ, PARADIS, RAVOTTI, DARMET, SANCOL.

Comité de Mazagan : MM. DONZELLA, HEDELIN, JACQUETTY, JEANNIN, PLOUARD.

Comité de Safi : MM. ALLOUCHE, CHANSON, COLLECT, PENICAUD, LEGRAND, COUSINIER.

Comité de Marrakech : MM. le Lieutenant SCHACHER, PITOIS, LAMBRET, BOUTTE, GRAUDUX.

Etaient excusés : MM. CROIZEAU, BOISSET (en France), THÉRY (en France), BLAIREL, LASSALAS.

La séance est ouverte à 9 heures 15.

Aconage en général

(Voir les rapports du Comité de Casablanca, Commission du Commerce, *Bulletin Officiel* n° 169, page 71, et *Bulletin Officiel* n° 170, page 88, de Rabat, Commission du Commerce, *Bulletin Officiel* n° 171, page 120, de Safi, Commission du Commerce, pages 174 et 175).

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY. — Nous aborderons tout d'abord la question de l'aconage. M. DELURE a déjà eu l'occasion d'indiquer ses projets en ce qui touche Safi, Marrakech et Rabat. Il a également éclairé la Chambre de Commerce de Casablanca en ce qui concerne ce port.

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY donne ensuite lecture des rapports des Comités de Safi et de Mazagan sur cette question. Puis M. THOMAS donne lecture d'un rapport du Comité de Rabat.

M. DELURE. — Nous sommes absolument d'accord avec vous pour reconnaître que les tarifs de l'aconage sont fixés d'après des bases irrationnelles. Quelquefois ces taxes sont basées sur le poids, quelquefois sur le volume, sans tenir compte de la valeur de la marchandise, et quelquefois sur le nombre des colis. Il est évident que ces bases doivent être révisées.

La question est sur le point d'être résolue dans les ports où est envisagée d'ores et déjà la concession de l'aconage.

M. ALLOUCHE. — Il faudrait que le même tarif d'aconage soit appliqué à tous les ports du Maroc, que le tarif de Casablanca soit le même que celui de Mazagan et des autres ports.

Je ne suis pas sur ce point de votre avis, car il faut considérer que l'aconage est un service rendu.

M. DELURE. — Il s'agit de savoir ce que vaut ce service dans les différents ports.

Il est évident qu'en raison des diverses difficultés de débarquement, on ne peut faire une unification de tarifs dans tous les ports du Protectorat. A Kénitra, par exemple, où la plupart des navires abordent — ceux qui n'abordent pas sont à quelques mètres de l'appontement — on ne peut pas payer le même prix qu'à Casablanca, où l'on a à faire séparer de la terre le bâtiment à décharger ou à charger.

M. THOMAS. — Ne pourrait-on songer à abaisser les tarifs d'aconage à Rabat?

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY. — Nous ne demandons qu'à aboutir à Rabat comme ailleurs; vous êtes déjà informés d'un projet de révision qui est en somme inclus dans le projet de concession.

M. THOMAS. — Cette question de la concession de l'aconage a été étudiée il y a quelques années au Comité de Rabat, dans un rapport qui a reçu la réponse suivante de la Direction générale des Travaux Publics. Lecture de cette correspondance.

M. DELURE. — Vous parlez d'une concession d'aconage qui est donnée pour un port. Celle à laquelle vous faites

allusion, celle de Kénitra, n'est pas une concession. Nous avons passé un contrat résiliable dès que la concession interviendra. Nous avons simplement traité pour le service d'embarquement et de débarquement des marchandises. Une concession suppose une durée, un certain matériel fourni par le concessionnaire, une série de clauses. Le bail que nous proposons n'a aucunement ce caractère. C'est une mesure provisoire qui nous permettra de résoudre temporairement la question de l'aconage dans le port de Kénitra.

M. THOMAS. — Nous insistons surtout pour que ce ne soit pas un armateur qui bénéficie de la concession de l'aconage.

M. DELURE. — Vous ne pouvez demander, en somme, qu'une chose essentielle, que votre aconage soit bien fait, et par des gens sérieux.

M. THOMAS. — Et par des gens du métier.

M. DELURE. — Nous sommes tous d'accord sur ce point, mais on peut être armateur et avoir des capacités sérieuses d'aconier. De plus, je crois qu'il ne faudrait pas — c'est une question que nous reprendrons — il ne faudrait pas poser en principe absolu que les armateurs seraient des aconiers peu souhaitables. Il me semble, au contraire, que les gens qui n'ont pas un intérêt immédiat dans un port, s'occuperont d'une façon peut-être moins active de la bonne marche de ces services.

Il est évident qu'à l'heure qu'il est, pour Kénitra, par exemple, une Société industrielle, ayant la concession de l'aconage à Kénitra, ne pourra peut-être pas subsister avec les seules ressources qui en découleront, et il faudra bien, dans ce cas, lui permettre de faire un autre métier. Je ne vois pas de très gros inconvénients à ce que le concessionnaire soit armateur parce que, plus il sera intéressé à la bonne marche des services du port, plus il aura à cœur de s'occuper consciencieusement du service qui lui sera confié.

Au reste, pour ce qui concerne sa probité professionnelle, l'aconier que nous aurons désigné sera soumis à un contrôle très sérieux.

M. THOMAS. — J'ai fait allusion à tous ceux qui peuvent prendre l'aconage soit en concession, soit en exploitation au Maroc. Je demande que ce soient des aconiers réels, aussi bien pour le présent que pour l'avenir. C'est une question de principe que je soulève, et non un cas d'espèce.

M. DELURE. — Nous sommes bien d'accord sur ce point que les gens que nous choisirons devront être à la hauteur de la situation; maintenant, nous ne leur demandons que ce qu'il y a lieu et ce qu'il est possible de leur demander; nous les verrons à l'œuvre et nous ne réclamerons pas des garanties tellement grandes qu'une individualité au lieu d'une société, ne puisse se présenter.

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY. — Ou l'affaire donnera de bons résultats, et tout le monde sera satisfait, ou elle ne marchera pas, et l'Administration devra intervenir.

M. THOMAS. — Nous avons émis un vœu, notamment en ce qui concerne la durée de la concession, mais à ce

moment là, nous ne connaissons pas suffisamment la question. Mais les explications que nous a fournies M. DELURE nous amènent à reconnaître qu'il est à modifier. Je crois cependant qu'il doit être maintenu quant au point de vue du principe même de l'adjudication.

M. DELURE. — Je vais vous répondre très franchement: il est clair que toutes les fois que nous ferons appel à l'initiative privée, nous accueillerons tous les concours qui pourront se présenter, nous les comparerons entre eux et nous choisirons ceux qui, offrant les meilleures conditions, présenteront le plus de garanties.

M. THOMAS. — Ces explications nous donnent satisfaction, et elles ont éclairci bien des points imprécis.

Heures d'ouverture de la Douane

M. THOMAS donne ensuite lecture du rapport de Rabat relatif aux questions douanières (Commission du Commerce, voir le *Bulletin Officiel* n° 171, page 120, deuxième colonne).

M. THOMAS. — Il est incontestable que la fermeture de la douane le vendredi et le dimanche gêne et paralyse le commerce: nous demanderons que la douane soit ouverte le vendredi, et sur la demande du commerce, même le dimanche matin.

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY. — Est-ce qu'elle ferme à la fois le vendredi et le dimanche?

M. DARMET. — Elle reste fermée le vendredi soir et le dimanche soir, ce qui ne fait en somme qu'un jour de fermeture.

M. DELURE. — Sur ce point, il ne m'appartient pas de discuter, tout au plus puis-je vous répondre que pour ce qui concerne les heures de fermeture de l'aconage.

La douane n'intervient pas d'une façon assez active dans les opérations d'importations pour qu'il soit nécessaire que l'aconage reste ouvert en même temps.

Par conséquent, le travail de l'aconage peut se poursuivre quel que soit l'horaire de la douane pendant toute la période du jour, de 5 heures du matin à 6 heures du soir l'été, et de 7 heures à 5 heures l'hiver.

Pour l'exportation, il faut au contraire, que l'agent de la douane soit présent aux opérations d'aconage. Par conséquent, les opérations de l'aconage à l'exportation ne peuvent se faire qu'au moment où le bureau de la douane est ouvert.

M. THOMAS. — Pareilles mesures constitueraient une grosse amélioration sur l'état des choses actuel.

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY. — Il paraît inadmissible que la douane soit fermée le dimanche et le vendredi soir.

M. DARMET. — Ce sont des considérations d'ordre politique indigène qui imposent la fermeture de la douane le vendredi. C'est là une très vieille coutume qu'il convient de ne pas abolir brusquement.

Paiement des droits d'aconage et de douane en monnaie française et cours du change dans ces opérations

M. THOMAS continue la lecture du rapport de Rabat pour les passages relatifs au paiement des droits de douane et d'aconage en monnaie française (Commission du Commerce, voir le *Bulletin Officiel* n° 171, page 120, deuxième colonne).

M. THOMAS. — Nous demandons donc que les droits d'aconage et de douane soient payés en monnaie française; il y a toujours une différence entre le change officiel et le change de la douane, différence de 1 point ou 1 point 1/2. A chaque opération de douane, c'est environ 1 à 1,25 % de perte. Il serait désirable qu'on applique simplement à la douane le cours officiel affiché tous les jours à la Banque d'Etat.

M. DARMET. — Tous les matins, la Banque d'Etat nous donne le cours et la douane assure le change à ce même cours pendant toute la journée. (*Protestations*).

M. THOMAS. — Si vous voulez me permettre, prenons des chiffres: par exemple, quel était le cours samedi?

M. DARMET. — Je ne me souviens pas, mais je puis vous assurer que j'ai demandé à M. le Directeur de la Banque d'Etat de donner un change favorable aux commerçants, pour qu'ils puissent dans la journée faire ces opérations au taux indiqué, et l'on m'a assuré qu'on le faisait.

M. DE TARDE. — Quel inconvénient y aurait-il à ce que l'on paye en francs les droits d'aconage.

M. le Commandant FAURE. — Parcequ'ils sont encaissés par la douane qui ne prend que de l'hassani.

M. DELURE. — Il y a possibilité pour le client de payer dans l'une des monnaies ayant cours au Maroc, au change du jour de la Banque d'Etat. Au reste, pour l'aconage, la question sera réglée plus complètement par la réglementation nouvelle.

M. CHANSON. — Il me semble que la même mesure pourrait être adoptée pour la douane. Si le cours du change par exemple, était de 135 à la Banque d'Etat, à la douane ayant 137 pesetas à payer, nous payerions 100 francs; la Banque verse ensuite à la douane 135 P. H.

M. DARMET. — Le commerce a la facilité de faire sa déclaration en hassani; en ce cas, il n'y a pas de change à faire.

M. CHANSON. — Il serait loisible à la douane de faire ses opérations de change tous les soirs à la Banque d'Etat.

MM. BERTI et ALBERGE, que M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY avait fait prier de prendre part à la discussion, arrivent à ce moment.

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY. — (S'adressant à M. BERTI): Ces Messieurs se plaignent de ce que le change soit toujours d'un point à un point et demi au-dessus du cours légal; et ce, pour couvrir les petites erreurs qui pourraient se produire. Ils demandent s'il ne serait pas possible de payer en francs au cours indiqué le

matin par la Banque d'Etat ; ce serait ensuite à la douane à échanger le soir ses francs en hassani à la Banque d'Etat.

M. BERTI. — C'est une question qui dépend surtout du Gouvernement du Protectorat et des instructions qui nous seront données à ce sujet. Nous n'y voyons au point de vue strictement douanier aucune objection. Du moment qu'on nous paye les droits, que ce soit en francs ou en pesetas, cela nous est égal. Mais la question doit être étudiée par vous, Protectorat, en raison de la répercussion que la chose pourrait avoir sur votre politique monétaire.

M. ALBERGE. — Au point de vue financier, l'opération qui consisterait à percevoir les droits de douane en francs serait avantageuse car la perception en hassani oblige à une double conversion, dont l'une au compte du commerce et l'autre au compte du Protectorat.

M. CHANSON. — Il ne faudrait pas non plus obliger le client à payer en francs.

M. THOMAS. — Il ne faudrait pas que les commerçants aient à supporter le change, et il devrait être bien entendu que le change officiel établi à la Banque d'Etat étant de 135, toutes les opérations seraient faites à 135 toute la journée.

M. BERTI. — A l'heure actuelle, on paye en hassani. Les agents percepteurs n'ont pas le droit de recevoir du franc ; il leur a même été interdit, défendu de faire le change eux-mêmes.

M. ALLOUCHE. — Prenons un exemple : un commerçant a à payer 3.000 P. H. à la douane, il a sur lui du franc, il va à la Banque d'Etat et achète des pesetas ; on lui donne des billets hassani, et il va ensuite payer la douane. Dès que cette dernière est en possession de ces billets, elle va les changer à nouveau à la Banque d'Etat pour avoir des francs. (*Exclamations*).

M. CHANSON. — Prenons par exemple le chiffre de 100 francs que nous avons à payer aujourd'hui, au cours de 135 donné par la Banque. Nous allons à la Banque d'Etat avec notre billet de 100 francs, elle nous donne 134 P. H. Arrivé à la douane, on est obligé de sortir 1 P. H. de sa poche pour parfaire parce que le cours est fixé à 134 et qu'à la douane il est à 135.

M. DE TARDE. — Ce point particulier mérite d'être étudié pour qu'on recherche le moyen de supprimer le tort porté au commerce.

M. ALBERGE. — Les droits de douane à l'importation sont *ad valorem*. Quand une facture s'élève à 100 francs, la douane est obligée de faire deux conversions successives d'après le cours qu'on lui donne : si ce cours est de 130, elle évalue à P. H. 130, elle applique le 12,50% sur cette valeur de 130 et le commerçant qui, lui, a des francs, achète les pesetas à 129.

M. KATZ. — J'espère qu'en opérant comme vous venez de le dire, en percevant les droits de douane en francs au lieu de les percevoir en hassani, vous assainiriez le marché du hassani dans une certaine mesure, puisque la douane

vous oblige, vous, commerçant, à transformer vos francs en hassani dont elle n'a pas besoin, pour un emploi industriel.

Elle ne fait, en effet, qu'opérer sur le marché du hassani au même titre qu'un acheteur privé : elle reçoit du hassani dont elle se débarrasse le lendemain, puisqu'elle n'en a pas besoin.

M. BERTI. — M. KATZ dit : La douane perçoit en hassani, va à la Banque pour le changer en francs. Ce n'est pas tout à fait ainsi que se passent les choses.

M. KATZ. — Vous êtes obligé de payer les coupons de vos actionnaires en francs.

M. BERTI. — La douane ou plutôt le Contrôle de la Dette n'opère pas ainsi : il verse son hassani à la Banque d'Etat qui, elle, a un contrat avec le Gouvernement Marocain, aux termes duquel elle transforme les pesetas qui lui ont été versées par la douane ou d'autres services en francs, afin d'assurer le service des emprunts.

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY. — Nous allons examiner la question et si la chose est possible, nous pouvons vous assurer que nous ferons le nécessaire.

M. DE TARDE. — Au sujet de la question monétaire, je trouve qu'il y aurait une certaine hypocrisie, une fois la question engagée d'une façon générale à Paris, d'essayer de la résoudre par de petites mesures partielles. Le paiement des droits de douane en francs est une question, en effet, intimement liée à la grosse question monétaire, car le fait que les treize millions de pesetas qui sont actuellement versées à la douane seraient payées en francs causerait la disparition subite de treize millions de pesetas du marché et c'est là un poids énorme dans la balance.

La question monétaire générale est traitée à Paris en ce moment-ci. Qu'elle soit arrêtée définitivement ; qu'on choisisse donc définitivement entre le franc et la peseta, par un ensemble de mesures générales. Nous verrons alors si la douane doit changer son mode d'encaissement.

M. BERTI. — Il est très souhaitable, personne ne peut le contester, qu'il y ait une monnaie fixe. Qu'elle s'appelle franc, qu'elle s'appelle autrement, cela n'a pas d'importance. Il est préférable évidemment que ce soit le franc, mais enfin, comme le disait tout à l'heure M. DE TARDE, la question de la réforme monétaire est à l'étude. Il y a plusieurs façons d'arriver à assainir la question monétaire ; il y a plusieurs procédures : celle qui consiste à substituer complètement le franc à la peseta ; il y a la procédure qui consiste à donner à la peseta une valeur déterminée et selon que l'on choisira l'une ou l'autre de ces procédures, il faudra suivre telle ou telle politique monétaire. Or, le paiement des droits de douane en francs est un des éléments les plus importants de cette politique. C'est pourquoi, comme le disait M. DE TARDE, la question de savoir si on doit payer les droits de douane en francs est intimement liée à la question de cette réforme monétaire.

M. BERTI, étant demandé par le Résident Général, se retire.

M. BRUSTEAU. — Une amélioration qui peut être apportée momentanément est celle-ci : le taux de la taxe à payer serait déterminé en monnaie hassani comme cela se fait actuellement. Seulement, ce qui pourrait se faire, c'est que que le client soit autorisé à payer à la douane en monnaie française, mais au cours fixé d'accord entre la Banque d'Etat et la Douane. Seulement, une entente serait nécessaire entre celles-ci pour fixer le cours chaque matin. (*Approbations*).

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY. — Je partage entièrement la manière de voir de M. BRUSTEAU et je ferai tout ce qui dépendra de moi pour réaliser l'amélioration qu'il préconise.

Création de Commissions du port

Cette matière étant épuisée, M. THOMAS donne lecture d'une note demandant la création d'une commission des ports telle qu'elle existe en France (Comité de Rabat, Commission du Commerce, voir le *Bulletin Officiel* n° 171, page 121, annexe au paragraphe 1).

M. DELURE. — La création d'une commission du port me semblerait peu judicieuse dans les ports où il existe déjà une Chambre de commerce. Ce dernier organe, en effet, est tout qualifié pour connaître des questions maritimes. Dans les endroits où il n'y a pas de Chambre de commerce, on pourrait peut-être envisager la constitution d'une commission du port. Je ne vois pas, au fond, la nécessité d'avoir une Chambre de commerce et une commission de port dans la même ville, d'autant que ces deux groupements seront presque forcément composés des mêmes personnes.

Concession de l'aconage à Casablanca

M. GUERNIER. — Le travail que j'avais présenté (voir le *Bulletin Officiel* n° 170, page 88) suivait un programme qui avait été soumis par M. le Directeur Général des Travaux Publics à propos de la concession de l'aconage de Casablanca. Or, après certains renseignements, il ressort que M. le Directeur Général des Travaux Publics a modifié le projet qui avait été soumis. Dans ces conditions, il ne m'est pas possible de vous présenter nos observations avant d'avoir entendu celles de M. DELURE.

M. DELURE. — Je vais tâcher d'exposer aussi clairement que possible la grosse question de l'aconage de Casablanca. Je fais le faire très franchement, la franchise devant être la règle, que nous avons tous promis d'observer dans nos réunions.

Nous allons étudier la situation telle qu'elle se pose et telle qu'il ne dépend pas de nous de la modifier.

Elle se résume en deux points : d'une part, l'aconage nous cause à l'heure qu'il est dans le budget un déficit qui, pour cette année, atteindra au moins deux millions, et qui sera peut-être supérieur. Dans ce déficit, Casablanca a la plus grande part, puisque c'est là que se font les plus grandes dépenses.

D'autre part, vous savez quelle est notre situation financière. Nous sommes obligés de dire au Parlement ou

au Gouvernement : vous avez déjà consenti un emprunt très important de 170 millions ; nous vous demandons, pour faire face à des nécessités que nous croyons immédiates, d'augmenter cet emprunt de 72 millions. Naturellement, il faudra que vous le garantissiez, sinon, nous ne trouverons pas d'argent. Mais encore, nous vous demandons deux millions pour compenser le déficit de l'aconage. En plus, il faudra que vous augmentiez d'autant l'annuité que vous nous donnez.

Eh bien, comme vous le comprendrez, Messieurs, ce serait une situation pénible, que de venir dire à la France à l'heure qu'il est, que non seulement elle doit faire des sacrifices, mais encore que ces sacrifices dépasseront ceux qui sont indispensables, une fois réalisées toutes les économies qui nous sont possibles. Je crois que cela ne se peut pas. Nous sommes obligés, et strictement, de venir dire : Nous demandons votre aide parce que nous ne pouvons pas nous suffire et payer la somme que représente l'emprunt pour nos travaux, mais nous ne demandons que l'indispensable, et nous avons commencé par réaliser chez nous toutes les économies possibles afin de vous demander aussi le moins possible.

Je crois que c'est la seule manière de poser la question pour la faire aboutir. Et quand nous aurons vu ce que nous pouvons faire, quand nous aurons supprimé toutes nos dépenses inutiles, alors nous verrons à établir un projet d'emprunt.

Pour supprimer cette dépense que représente le déficit de l'aconage, quels moyens avons-nous ?

Le problème du relèvement des taxes est inséparable du coût de la concession. Il est clair qu'il y aurait là déjà une forte atténuation du déficit. Mais, je vous le dis toujours avec la même franchise, vous ne pouvez demander à l'Etat d'assurer un service absolument commercial. Ce n'est pas son rôle. D'autre part, la perception des taxes, aussi libérale qu'elle soit, quelque large qu'elle puisse être dans l'interprétation des règlements, est toujours liée par ces règlements, même dans une mesure beaucoup plus grande qu'elle le voudrait...

C'est une théorie que, pour ma part, j'apporte dans l'examen de toutes les affaires, qu'elles aient trait aux chemins de fer, aux ports ou qu'elles soient de toute autre nature. Il y a des cas où c'est l'initiative individuelle et l'effort personnel qui est la condition nécessaire d'un service régulier. Je crois que c'est le cas ici ; je crois que pour gérer l'aconage dans les meilleures conditions possibles, il faut l'initiative privée.

M. GUERNIER a, en particulier, indiqué deux systèmes : d'abord l'aconage libre et en second lieu l'aconage sous la dépendance de la Chambre de commerce. Je suis absolument partisan des Chambres de commerce. Ce sera un des meilleurs souvenirs de ma vie administrative que celui des 15 ans où j'ai travaillé dans une collaboration intime avec une Chambre de commerce et grâce à ce concours et à cette étroite collaboration, nous avons pu faire passer le trafic du port qu'elle représentait de 600.000 tonnes à un million, et je reconnais très bien que, en principe, si la Chambre

de commerce était constituée comme une Chambre de commerce de France, c'est à elle que devrait aller la concession de l'aconage. Mais elle n'est pas encore constituée, puisqu'elle ne pourrait encore avoir des ressources. Elle ne pourrait donc pas être partie prenante de l'Administration d'un port.

M. GUÉRIER disait que l'intervention de la Chambre de commerce était impossible aujourd'hui ; prenons donc un moyen terme qui pourrait être celui-ci : le Service de l'Aconage n'effectuerait pas lui-même le transport ; il le transformerait en un service de location de remorqueurs et de barcasses qu'il livrerait à qui se présenterait pour les prendre en un lieu et pour un temps à déterminer, moyennant un prix à déterminer également, et ce serait alors, soit la Compagnie de Navigation, soit les aconiers particuliers qui feraient l'aconage chacun pour la partie qui l'intéresserait. Ce serait en somme un régime d'aconage libre, avec faculté pour tous ceux qui n'ont pas le matériel nécessaire de s'adresser à une administration en lui disant : ce matériel et ce personnel que je n'ai pas, livrez-les moi à des prix débattus à l'avance.

Il faut reconnaître que ce système pourrait donner lieu à bien des difficultés. Je crois qu'en effet, il serait absolument inapplicable dans les circonstances présentes, et ce que nous avons pris pour une réforme ne pourrait être que la cause d'une augmentation du trouble et des insuffisances actuelles. Cette théorie, d'après laquelle fonctionneront à la fois des aconages multiples, Compagnies de navigation qui feraient par leurs propres moyens presque tout l'aconage, et tous les aconiers libres qui seraient à la disposition de tous les bateaux qui ne seraient pas desservis par les Compagnies de navigation, n'aurait pas les mêmes moyens d'application. Il faudrait que tout cela jouât simultanément ; il faudrait indiquer à chacun son poste et son tour d'opération.

Je crois qu'il y aurait là une cause de complication permanente parce que le désordre naîtrait sur tous les points à la fois sous des directions différentes.

Il y aurait encore beaucoup d'autres difficultés : vous nous demandez de livrer des barcasses et des remorqueurs à qui viendra les prendre. Seront-ils livrés avec leur personnel et leur fournira-t-on également leur matière de consommation ? Ou bien, alors, il nous faudra conserver le personnel dont le quart ou la moitié sera inoccupé et que nous paierons à ne rien faire. Ou bien, on n'aura pas de personnel et alors le matériel sera la plupart du temps abandonné sans gardien, négligé. Voilà un outillage dont personne ne sera responsable, et qui, forcément, se détériorera. Je crois que là encore, nous aurons des difficultés énormes qui se traduiraient par des pertes d'argent.

M. GUÉRIER a dit que le service fonctionnerait non pas sous la surveillance et la direction de la Chambre de commerce, mais sous le contrôle d'un Comité directeur nommé par elle. Je vous avoue que je ne partage pas cet avis. Autant je comprends un Comité directeur qui donne son avis dans les grandes questions intéressant une entre-

prise quelconque, autant je vois mal ce Comité directeur intervenant dans les détails d'administration de tous les jours en réglant les petits incidents et les petites difficultés qui peuvent se présenter. On ne peut pas agir avec des directoires ; il faut qu'il y en ait pour dicter les grandes lignes et prendre les grandes décisions, c'est entendu, mais les questions journalières ne peuvent être réglées que par quelqu'un qui a pour lui-même l'autorité nécessaire pour cela et qui est responsable ensuite devant le Comité directeur. Et encore cette fois pour le fonctionnement et l'installation de ce Comité directeur, des difficultés qui ne sont pas négligeables se présenteront.

Après avoir reconnu toutes les gênes et toutes les incertitudes qui pourraient survenir de ce mode d'application à déterminer, il est bien possible que le service, dans ces conditions, devienne plus onéreux encore qu'à l'heure actuelle. Mais le Protectorat nous viendrait alors en aide par une subvention, qui pourrait être, par exemple, de 500.000 francs. Ici encore, nous ne dégrevons pas le budget. Les 500.000 francs sont d'ailleurs une hypothèse, ce sera peut-être un million, mais dans tous les cas, dûment limité à 500.000 francs, le déficit apparaîtrait dans un autre budget.

Nous en venons donc à la concession, et toujours avec la même franchise, je vous dirai très nettement que, dans vos objections, il y en avait une qui portait, une que nous avons longuement examinée avant de nous résoudre à l'écarter : c'est celle de la durée de la concession ; nous la portons à une durée de 25 ans, c'est un minimum, parce qu'il n'y a pas une compagnie sérieuse — et nous voulons surtout ne traiter qu'avec des compagnies sérieuses — qui consente à engager des capitaux dans une affaire si elle n'a pas comme durée d'amortissement une période de 25 ans au moins, et la plupart du temps de 30 à 40 ans.

Nous considérons cette condition comme nécessaire pour aboutir et nous pensons d'autre part qu'avec certaines modalités, on arriverait à supprimer la plupart de ses inconvénients.

Ces modalités, je vais vous les dire : d'abord, il est évident que d'ici à l'expiration des 25 ans, le régime du port aura changé, du moins nous l'espérons tous. L'aconage aura vécu ou presque : il ne s'appliquera plus qu'à l'état d'exception. On abordera à quai, et dès lors, il est évident que les conditions du trafic auront changé et que les mêmes tarifs ne s'appliqueront pas. C'est pour faire face à cette situation nouvelle qu'à côté des tarifs de l'aconage proprement dit, nous avons prévu des tarifs de chargement et de déchargement à quai, naturellement très inférieurs, et qui joueront le jour où tous nos ouvrages seront entrés en service.

Ensuite, évidemment, nous autorisons le concessionnaire à percevoir des tarifs à titre de maximum. Eh bien, il est clair qu'il serait très regrettable que, le jour où le développement de ces affaires lui permettrait de réduire ses tarifs, il ne voulut pas le faire. C'est pour obvier à la crainte qui paraît être légitime à cet égard, que nous avons stipulé qu'à partir du moment où les recettes atteindraient un cer-

tain chiffre, le tarif serait obligatoirement abaissé d'un dixième, et d'un nouveau dixième lorsqu'un bénéfice supérieur aurait été réalisé. Mais après cet abaissement du tarif, il se pourrait encore que l'entreprise soit trop brillante et qu'on nous dise : « Mais, si vous aviez un peu mieux examiné votre affaire avant de la traiter, vous auriez vu qu'elle avait des perspectives d'avenir très larges et vous n'auriez pas donné à une société particulière le moyen de s'enrichir, en somme, au détriment de l'intérêt général ».

Eh bien, là encore, nous nous sommes stipulé qu'à partir d'un certain moment, il y aurait partage de bénéfices entre le concessionnaire et le Protectorat, et que la part attribuée au Protectorat serait consacrée à des améliorations au port.

J'arrive à la dernière garantie : c'est celle du rachat. Au bout de 3 ans, vous pouvez racheter et vous racheterez suivant l'un de ces deux systèmes. Supposez que l'affaire tourne mal et ne donne même pas au concessionnaire les sommes nécessaires pour couvrir ses frais d'exploitation et payer en même temps l'annuité de ses emprunts. Dans ce cas, c'est très simple : nous lui payons ce qu'il a dépensé en somme pour mettre son outillage en état. Nous lui payons intégralement, uniquement les sommes qui auraient été à notre charge si nous avions pris l'affaire nous-mêmes. Dans ce cas, nous n'aurons rien perdu. Nous reprendrons une affaire qui ne nous coûtera pas plus qu'elle ne nous aurait coûté et nous retrouverons notre liberté d'action.

Où l'affaire sera avantageuse, et comme toute l'affaire avantageuse elle aura des bénéfices dont la progression s'accroîtra très rapidement.

Dans ce cas, il y a également la question du rachat. Nous pourrions reprendre par conséquent une affaire qui donne des bénéfices et qui doit en donner davantage. Nous pourrions l'arrêter à notre profit au moment où le gain qu'elle réaliserait serait en progression constante, et nous sommes sûrs de toucher en somme plus que nous ne donnons au concessionnaire ancien pour le dédommager de la reprise.

On peut avoir à ce sujet toutes espèces de tranquillité et l'on est bien sûr que le jour où nous voudrions sortir d'une situation par trop défavorable, ou par trop favorable, et recouvrer notre liberté d'action, nous aurons le droit et le moyen de le faire dans des conditions parfaitement acceptables. Remarquez qu'à ce moment là, il sera parfaitement possible d'examiner — lorsque la Chambre de commerce de Casablanca sera constituée, qu'elle aura son budget, son organisme — la question de la concession de l'aconage à la Chambre de commerce qui pourra alors, soit racheter si la chose lui convient, soit prendre la concession à son compte et laisser le concessionnaire continuer ses opérations.

Voilà, Messieurs, pourquoi je vous demande, avant en des apaisements au sujet des conséquences possibles de la concession, de vouloir bien renoncer à toutes protestations contre son principe. La Chambre de commerce, dans une de ses réunions précédentes, a déjà examiné le détail du contrat, et elle a fait à son sujet certaines observations :

je demande la permission de ne pas m'arrêter ici sur ces observations. Je n'en retiendrai pour l'instant que deux. Dans la première, on dit : « Vous ne concédez pas seulement l'outillage, vous concédez le port. »

Eh bien, non, nous ne concédons pas le port. En relisant le texte donné, je crois pouvoir vous montrer très nettement qu'il ne s'agit absolument que d'une concession portant sur une question de manutention, et pas sur aucune autre chose.

J'en reviens encore à la question qui a été déjà traitée tout à l'heure, et qui consiste à exclure des concessionnaires futurs une certaine catégorie de personnes en raison des intérêts qu'elles pourraient avoir dans le port, les armateurs par exemple.

Eh bien, Messieurs, pour l'aconage de Casablanca, qui est une grosse affaire, nous demandons la constitution d'une société spéciale qui ne fera que cela. Ce ne sera pas par conséquent une société de navigation existante et elle ne pourra pas davantage se transformer dans l'avenir en société de navigation, ni en société de construction ou d'entreprise, puisque ses comptes devront être limités strictement à l'aconage.

Maintenant, que dans le conseil d'administration de cette société il puisse y avoir des armateurs, des individualités de toutes sortes, permettez-moi de vous dire qu'il serait profondément regrettable que l'on commençât par les évincer. Pourquoi voulez-vous priver cette société du concours financier des grosses maisons d'armement? L'essentiel est que tous les intérêts soient nettement séparés et que l'on se serve de gens dont la compétence est absolument établie. Remarquez enfin que vous retrouverez toujours les mêmes noms dans les Conseils d'administrations de la Métropole ou presque les mêmes.

Il est évident que le jour où l'Administration d'une Compagnie de chemin de fer, le Nord par exemple — ce n'est pas une personnalité que je fais, c'est un exemple théorique que l'on peut appliquer dans bien des circonstances — serait également un administrateur des Mines d'Anzin, on pourrait aussi bien lui dire : « Mais Monsieur, vous vous livrez à vous-même des wagons pour faciliter les transports de la société des Mines d'Anzin ».

Il faut bien s'en remettre à la bonne foi des gens qui tiennent à dégager nettement leur responsabilité administrative et qui ne songent pas à profiter de leur situation dans deux situations différentes pour bénéficier de l'une au détriment de l'intérêt général.

Du moment où il y aura dans cette entreprise des représentants de l'une ou de l'autre des entreprises pouvant exister au Maroc, elle pourra fonctionner à la satisfaction de tous et concilier des intérêts qui divergent quelquefois. La Chambre de commerce pourra d'ailleurs jouer un rôle d'arbitre qui sera au bénéfice de la concession d'abord et du port de Casablanca ensuite.

Hier, vous avez, avec une aménité qui nous a beaucoup touchés, considéré qu'en matière de travaux publics, personne ne pouvait avoir satisfaction complète et qu'il devait y avoir précisément des sacrifices faits par chaque

intérêt particulier au bénéfice de l'intérêt général. C'est un intérêt général que je vous signale ici, un intérêt majeur, qui consiste, encore une fois, à ce que nous arrivions vers le Gouvernement en lui disant : « Nous demandons votre aide, même dans les circonstances présentes où nous savons quelle est la grandeur de vos dépenses et la limitation de vos ressources, mais nous la demandons dans la mesure qui nous est strictement nécessaire et après avoir fait nous-mêmes tout l'effort possible pour réduire nos dépenses ! » Voilà pourquoi je vous demande, Messieurs, de vouloir bien nous permettre de porter cette déclaration à Paris et de cesser vos premières protestations contre le régime de la concession.

M. GUERNIER. — M. DELUPE a commencé en demandant au Comité d'Etudes de bien vouloir lui apporter sa collaboration et sa franchise. A ce point de vue, je tiens, étant donné non pas les protestations, mais les observations que j'ai eu à faire, je tiens à déclarer devant M. DELUPE que je les ai faites précisément dans un but de collaboration. D'ailleurs, je ne crois pas qu'au Maroc on puisse trouver une collaboration plus typique que la manifestation d'aujourd'hui, que cette Exposition qui nous ouvre à tous une si large hospitalité. Monsieur le Directeur des Travaux Publics, je vous donne ma parole que les quelques observations que je vais présenter encore le seront avec toute la franchise possible. Vous avez fait avec une modération à laquelle je tiens à rendre hommage, la critique d'un système que j'avais proposé. Je ne reviendrai pas sur ce système. Toutefois, au point de vue des difficultés que vous avez soulevées et en particulier sur la location des engins fixes et mobiles, vous savez certainement que la question a été résolue en France par avis du Conseil d'Etat du 31 juillet 1883, qui a encore force de loi dans tous les ports.

Les observations principales que nous avons présentées ne sont pas des objections absolues. Nous les avons présentées parce que nous avons cru devoir signaler un péril : celui qui consistait à donner le monopole du port de Casablanca à des armateurs. Nous sommes certains que le groupe que vous choisirez sera sérieux, nous n'en doutons pas, mais nous craignons que son monopole soit pour lui, non pas une fin mais un moyen. Lorsque vous aurez donné le monopole du débarquement et de l'embarquement des marchandises à des Compagnies de navigation précises et définies, nous craignons que ces Compagnies de navigation s'en fassent un moyen pour se mieux servir elles-mêmes au détriment des autres Compagnies qui pourraient être appelées dans l'avenir au port de Casablanca.

Vous savez très bien, en France, quelles sont les façons de procéder des Compagnies de navigation qui, d'ailleurs, je dois le déclarer, n'ont peut-être pas donné à la marine marchande le développement auquel elle avait droit.

Il s'est constitué un comité central des armateurs. Au sein de ce comité, on s'est efforcé, lorsqu'un gâteau s'est présenté, non pas de se le disputer, mais de se le partager. Eh bien ! je crains que les Compagnies de navigation qui entreront dans la concession de l'aconage de Casa-

blanca, se partagent ce gâteau, superbe d'ailleurs pour elles, au détriment de toutes les autres. Je sais bien que vous répondrez à cela que cette Compagnie sera soumise à un contrôle, ce n'est pas douteux, mais vous savez combien les manipulations d'aconage dans le port de Casablanca sont difficiles, vous savez très bien que la rade de Casablanca est une rade foraine, qu'il est impossible d'assigner tel ou tel poste à tel ou tel bateau et que pour la distribution des barcasses, on peut très bien avantager tel ou tel navire, et qu'il sera très difficile de le contrôler.

Voilà la première crainte que nous avons eue, je vous la résume dans son ensemble.

Le deuxième sujet de contestation était celui-ci : Pouvaient-ils très sincèrement, en présence des conditions actuelles ou toutes les conditions économiques sont délaissées, où toutes les précisions et tous les pronostics échouent toujours devant des faits nouveaux auxquels personne n'a songé, pouvait-on alors engager tout l'avenir du port de Casablanca pour une durée aussi longue que celle dont vous avez parlé. D'autre part, nous craignons que si un groupe financier accepte avec une telle gaieté de cœur de prendre le service de l'aconage, ce soit qu'il fasse, ce n'est pas douteux, une affaire, et une très grosse affaire.

La Chambre de commerce de Casablanca — je crois que c'est l'esprit des Chambres de commerce en France — ne doit pas faire d'affaires, et le port de Casablanca ne doit pas être une affaire. Il y a là un service public qui doit être dirigé par une Chambre de commerce, mais celles-ci ne doivent pas avoir de bénéfice. Voici la règle qui a été imposée aux Chambres de commerce aujourd'hui. Une exploitation, soit ! de bénéfice, point ! Je le répète, les objections que nous faisons maintenant ne sont pas de nature à apporter obstacle aux projets que vous pouvez avoir : Nous nous inclinons devant la décision que vous croirez devoir prendre ; nous regretterons peut-être qu'elle ne soit pas conforme à nos desiderata. Je prends ici une responsabilité tout entière, mais je suis sûr d'être suivi par tous mes collègues. Nous étions tous préparés à accepter dans une très large mesure la surélévation des taxes, mais à la condition que vous opéreriez de votre côté une révision de vos frais généraux en vue d'améliorer les conditions de l'aconage. Sur cette base, en attendant des conditions meilleures, plus stables, mieux définies, nous aurions voulu attendre le retour des choses normales, la fin de la guerre pour voir plus clairement.

Nous nous inclinons devant la décision que vous croyez devoir prendre et vous assurons que dans l'avenir, dans le système que vous aurez créé, nous vous apporterons toujours notre collaboration loyale et franche.

M. DELUPE. — M. GUERNIER me permettra de le remercier de cette déclaration ; je n'attendais pas moins de sa loyauté et de la collaboration fidèle qu'il nous a toujours apportée jusqu'ici.

Qu'il me permette de lui dire cependant, et ceci uniquement pour le rassurer et lui rendre peut-être le sacrifice un peu moins amer, qu'il semble qu'il ait poussé le tableau un peu au noir. Il n'est pas dit d'abord que les Com-

pagnies de navigation aient la majorité dans le sein du conseil d'administration. Elles ne l'auront pas, mais enfin, en tous cas, ces Compagnies de navigation ne se réserveront pas l'usage exclusif du port. Il y aura des règlements que nous serons chargés de contrôler pour la répartition des barcasses, leur fonctionnement, etc....

Le contrôle est parfois difficile à exercer, et à un moment donné on ne sait plus très bien qui a tort ou raison après un échange d'observations qui peut se prolonger. Mais ce que l'on ne sait pas tout de suite, on le voit très bien dans l'ensemble, peu à peu, et si, après avoir mal réglé une question un jour déterminé, on se trouve le lendemain en présence d'une imperfection, qui se renouvelle le surlendemain : il est alors certain qu'il existe un état de choses auquel il faut remédier. Ou bien on rappelle à l'ordre la Compagnie de navigation qui reconnaît son méfait ; ou, si la situation devient trop aiguë, on en arrive au rachat. Je ne parle pas de la déchéance sévère et brutale que l'on ne peut appliquer que pour des causes absolument exceptionnelles ; mais il y a dans tous les cas le rachat.

Il y a aussi les petits ennuis quotidiens que l'Administration est à même de causer à une entreprise et qui sont peut-être égaux en gravité à ceux que cette même entreprise peut occasionner à des concurrents qui lui déplaisent. De sorte que là-dessus je crois que vous ne voyez pas l'avenir assez en rose.

Quant aux objections que j'ai à faire aux autres solutions que vous avez présentées, je suis bien obligé de les maintenir parce que vous nous dites qu'un service de location de matériel pourra très bien fonctionner sur les bases que vous indiquez. Je dis qu'en pratique il aura de très gros inconvénients, et ce n'est pas l'arrêté de 1883 qui, le jour où les remorqueurs seront détériorés, viendra les payer.

De telle sorte que je crois réellement que le système que vous avez proposé serait difficile à mettre en pratique. Il pourrait l'être comme toute chose peut être faite, mais je crois qu'il entraînerait bien des frottements, bien des dépenses, bien des erreurs.

Voulez-vous me permettre d'ajouter un mot ? Il y a une série d'observations (en dehors de celles plus générales que j'ai émises à propos de l'aconage) faites par la Chambre de commerce de Casablanca. Je répète qu'il ne me paraît guère utile en ce moment de les traiter ici, car elles n'intéresseraient pas tout le monde ; mais je serais très désireux de revoir la Chambre de commerce et de m'entretenir avec elle de ces différentes questions.

M. le Colonel CALMEL. — Nous pourrions nous réunir dans ce bal demain à 5 heures de l'après-midi dans le pavillon de l'Afrique Occidentale, si vous le voulez bien, Monsieur le Directeur Général.

Aconage dans les ports de Mazagan, Safi et Mogador

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY. — La discussion sur l'aconage du port de Casablanca étant close, quelqu'un demande-t-il la parole ?

M. ALLOUCHE. — Quel est le système d'aconage qui sera employé pour les ports du Sud ?

M. DELURE. — Je ne puis vous répondre pour l'excellente raison que je n'en sais rien. Il sera appliqué pour les ports du Sud le même système qu'à Casablanca, si vous en êtes partisans. Si vous trouvez un concessionnaire, adressez-nous le, nous ne demandons qu'à le voir.

M. ALLOUCHE. — En attendant de trouver un concessionnaire, il y a une situation à laquelle il faut trouver un remède. Nos barcasses sont en très mauvais état à Safi, et elles menacent d'être bientôt hors d'usage.

M. le Commandant FAURE. — Les barcasses sont en mauvais état étant donné qu'elles restent un mois ou deux sur le sable sans servir. Elles séchent, et quelques travaux d'entretien qu'on fasse, lorsqu'on remet ces barcasses à la mer, elles font de l'eau. Le matériel n'est plus jeune.

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY. — Il faudrait tâcher de remédier à cette situation. M. DE BILLY, qui va se rendre prochainement en mission dans les ports du Sud, examinera le matériel et tâchera d'améliorer l'état de choses existant. Mais ce qui serait souhaitable, c'est que vous trouviez un concessionnaire.

M. ALLOUCHE. — Il y a un candidat, c'est la Société commerciale marocaine.

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY. — A-t-elle fait des offres ?

M. ALLOUCHE. — Elle a l'intention d'en faire.

M. DELURE. — Très bien, elle sera la bienvenue ! Nous ne sommes pas opposés à traiter pour la concession de l'aconage à Safi, et si nous avons des propositions, nous les examinerons.

M. BOUVIER. — La concession du port de Safi et de l'aconage devrait consister en une sorte d'ajudication restreinte, mais très largement ouverte à tous les concurrents. Quant il y a des pourparlers entre les services publics et un groupe de personnes, on aurait avantage à élargir la discussion et à laisser tous les gens intéressés faire des propositions. On aurait dû agir ainsi pour la concession de l'aconage à Casablanca.

M. DELURE. — Mais on a laissé tous les intéressés faire des propositions. Ce n'est pas seulement avec un groupe que nous avons eu des pourparlers, mais avec plusieurs.

M. BOUVIER. — J'ai toujours vu les entreprises par sociétés donner des résultats plus ou moins bons. Je crois qu'elles sont loires de donner les résultats d'une affaire menée par une seule personne capable de la diriger sur place.

Je me demande si une société ayant son conseil d'administration en France donnera de meilleurs résultats que ce qui existe actuellement.

M. DELURE. — Cette affaire mise en société peut marcher très normalement, donner des intérêts convenables dont les actionnaires se contenteront.

M. BOUVIER. — J'ai toujours entendu dire que dans une société financière, les actionnaires étaient les derniers à qui l'on donne quelque chose. (*Rires*).

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY. — Je crois qu'en l'espèce la question a été suffisamment mise au jour pour que tous ceux qui ont pu désirer présenter des offres pour l'aconage de Casablanca, aient été à même de le faire.

M. BOUVIER. — Le système actuel de régie, c'est-à-dire le *statu quo*, ne pourrait-il pas être maintenu jusqu'à la fin de la guerre?

M. DELURE. — Avec déficit, assurément oui ; sans déficit, non!

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY. — La discussion sur l'aconage étant complètement close et personne ne demandant plus la parole, nous allons passer à la question du magasinage.

Magasinage

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY donne lecture du rapport du Comité de Casablanca (Commission du Commerce, voir le *Bulletin Officiel* n° 169, page 67) sur le magasinage et signale que les mêmes vœux ont été émis à Rabat (Commission du Commerce, voir le *Bulletin Officiel* n° 171, page 120).

M. BOUVIER. — Quels sont les délais de magasinage?

M. THOMAS. — 10 jours pour l'importation et nous demanderions qu'il soit porté à 20 jours.

M. DELURE. — Si les marchandises ne sont pas encombrantes et nombreuses, la chose peut se faire, mais si le magasin est plein au bout de 10 jours, où voulez-vous loger la marchandise?

Je vous avouerai franchement que je suis persuadé que si vous donnez à tout le monde le délai de 20 jours pour ces marchandises, on en abusera et on n'enlèvera les marchandises que le 19^e jour. Vous donneriez 30 jours que ce serait la même chose, on viendrait les chercher le 29^e.

Quand on aura des raisons sérieuses de voir prolonger un délai de 10 jours, il sera accordé. Je préfère m'en tenir à cette mesure, que de vous donner un délai de 20 jours une fois pour toutes.

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY. — Ceci est très exact pour la marchandise importée. Mais pour les marchandises d'exportation, l'inconvénient est moins grave, les négociants ayant intérêt à se débarrasser de leurs marchandises et à ce que celles-ci soient expédiées le plus rapidement possible. Ce n'est qu'en l'absence de navire sur rade qu'ils solliciteront des prolongations de délai.

M. THOMAS. — Est-ce que le délai de 15 jours, sans être obligé de demander au bout de 10 jours que les marchandises restent quelques jours de plus, ne pourrait pas être envisagé?

M. DELURE. — C'est une transaction que vous me proposez. Je ne vois pas, en somme, de très grave inconvénient

à ce que satisfaction vous soit donnée. Le délai de 15 jours que vous demandez vous sera accordé.

M. CHANSON. — Nous ne demandons pas pour Safi l'extension des mesures prises dans les autres ports, mais puisqu'il est accordé 15 jours aux autres ports, nous demandons pour le port de Safi que 48 heures de délai de magasinage à l'exportation nous soient accordées et ce n'est pas trop demander.

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY. — Nous faisons même plus. Nous vous accordons 15 jours comme aux autres ports.

M. KATZ. — Il serait souhaitable qu'on accordât aux maisons de commerce, sur les terrains du port de Casablanca, des surfaces proportionnées à la place dont on peut disposer.

M. GUERNIER. — La Chambre de commerce avait demandé précisément dans le traité de concession de l'aconage de réserver la question, étant donné qu'on donnait la concession pour un laps de temps très long.

M. DELURE. — Nous avons prévu dans la concession, que l'on réserverait des terre-pleins, qui seraient des annexes des magasins du concessionnaire. C'est sur ces terre-pleins, d'usage public que plus tard on pourrait créer des dépôts à l'usage des maisons de commerce, mais je crois que ce serait aujourd'hui prémature. Nous ne pouvons pas aliéner les emplacements qui seraient peut-être nécessaires demain au service du port ou même à des maisons nouvelles ; il faut attendre pour cela que nous ayons plus de terre-pleins.

Je crois que la question à envisager est de réserver très nettement les terre-pleins à l'usage public, quitte à réserver plus tard les emplacements dont vous parlez, mais je voudrais que cela puisse se faire sans léser l'intérêt général.

Affectation des taxes perçues au titre de la Caisse spéciale des Travaux Publics

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY. — Messieurs, la question est traitée. Nous allons aborder maintenant celle de la Caisse spéciale.

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY donne lecture d'un vœu exprimé à ce sujet par le Comité de Casablanca (Commission Financière, voir le *Bulletin Officiel* n° 170, page 96).

M. DELURE. — Le vœu dont vous parlez a reçu satisfaction complète. Nous sommes allés traiter au mois de juillet dernier, Monsieur Porché et moi, à Madrid, la question de la liquidation de la Caisse spéciale. Il est évident que des objections graves peuvent être faites sur la manière de procéder actuelle, car réellement nous y perdons. En effet, jusqu'ici on a encaissé une taxe de 2 1/2 dans la zone française, espagnole et tangéroise, et on l'a versée à un Comité spécial qui vota les travaux qui lui conviennent, de telle façon qu'au cours de ces dernières années, Tanger a employé un peu plus de 50 % des recettes perçues dans le Maroc tout entier. Je félicite Tanger qui en a pro-

fité, mais enfin, les plaisanteries les plus longues ne sont pas toujours les meilleures et il est indispensable d'arrêter ces errements. Il a donc été entendu qu'à partir du 30 juin 1915, les recettes de chaque zone seraient encaissées par la zone elle-même qui les appliquerait aux travaux qui lui plairaient, sous cette réserve, que le projet avant son exécution, serait soumis à l'agrément du Comité spécial à Tanger.

Etablissement d'une carte sous-marine des fonds côtiers du Maroc

(Voir le rapport sur les pêches du Comité de Rabat, Commission Industrielle, *Bulletin Officiel* n° 171, page 129).

Cette question étant traitée, M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY donne lecture d'un rapport du Comité de Rabat sur les pêcheries au Maroc. Le rapport préconise entre autre choses l'établissement d'une carte sous-marine aux abords des ports marocains.

M. DELURE. — La pêche au Maroc est très intéressante, car les côtes de France sont dépeuplées et les chalutiers français viennent déjà sur le littoral marocain. Mais l'établissement d'une carte sous-marine nécessite un personnel et un matériel spéciaux dont nous ne disposons pas actuellement.

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY. — Je crois qu'après la guerre, on pourrait demander au Ministre de la Marine l'envoi d'une mission hydrographique qui viendrait faire l'étude des fonds du Maroc. On a procédé ainsi au Tonkin, à Madagascar et dans la plupart des colonies françaises. Je ne crois pas, en effet, que le service de l'aconage soit en mesure de faire des études sérieuses des fonds sous-marins.

M. le Commandant FAURE. — Cela nécessite un outillage que nous n'avons pas.

Adductions d'eau et irrigation hydraulique

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY donne ensuite lecture des rapports des Comités de Mazagan (Rapport général, *Bulletin Officiel* n° 170, page 147) et de Marrakech (Commission du Commerce et de l'Agriculture, *Bulletin Officiel* n° 173, page 186, deuxième colonne), relatifs aux irrigations hydrauliques.

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY. — Je vous donne l'assurance que la question sera mise sérieusement à l'étude, et nous ne demandons qu'une chose, c'est qu'elle aboutisse.

M. DELURE. — Il est bien évident que sur tous les points où on nous signalera qu'il y a intérêt à faire établir un groupe de petits barrages, des canaux d'irrigations nécessaires à la culture intensive des pays environnants, nous ne refuserons pas à étudier les projets qui nous seront soumis. Des travaux d'irrigation, nous ne l'ignorons pas, sont indispensables en ce pays agricole. En dehors de ces travaux locaux, il est certain qu'il y a à envisager de très grosses entreprises d'irrigations. Pour faire face aux dépenses qu'elles nécessiteront, il faudrait songer à réclamer à l'Emprunt des ressources nouvelles.

Je crois que pour mener à bien l'étude de cette partie de notre emprunt et afin de n'engager que des dépenses susceptibles du plus gros rapport possible, il est nécessaire de combiner l'utilisation des cours d'eau de façon à lui donner son plus fort rendement tant pour ce qui concerne l'irrigation que pour l'utilisation de la force hydraulique et peut-être même pourrait-on songer en certains cas à combiner les barrages de telle façon que l'eau captée puisse servir à l'alimentation en eau potable des centres urbains voisins. Je vois en particulier deux points où il y aurait intérêt à faire des travaux d'études en premier lieu : tout d'abord l'Oum er Rebia, qui traverse des endroits très riches et qui pourrait fournir une force de 5.000 chevaux et en même temps l'eau nécessaire à l'irrigation d'un territoire très grand. Je sais que plusieurs sociétés ont déjà étudié l'utilisation de ce fleuve. Plusieurs projets ont été produits. Ils ont besoin d'être mûris et ils ne pourront peut-être être mis au point qu'après la guerre, mais enfin, ces travaux sont pour ainsi dire amorcés.

J'en dirai autant pour Marrakech qui a derrière lui l'Atlas, grand réservoir d'eau et de force, et dont on pourrait faire servir les cours d'eau à la culture des plaines méridionales. En résumé, je crois pouvoir vous dire que nous espérons aboutir, dans un avenir relativement prochain à l'utilisation complète des eaux du Maroc.

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY. — Nous en avons fini avec les questions intéressant M. DELURE : nous ne pouvons que lui exprimer notre gratitude pour ses explications si claires et si nettes ainsi que pour la part si grande et si personnelle qu'il prend au développement du Maroc. (*Applaudissements prolongés*).

Magasins généraux et entrepôts réels

M. ALLOUCHE donne ensuite lecture d'un rapport du Comité de Safi, relatif aux magasins généraux (Commission du Commerce, voir le *Bulletin Officiel* n° 173, pages 175 et 178).

M. DE TARDE. — Un Dahir réglant la création et le fonctionnement des magasins généraux au Maroc a été soumis à l'appréciation des Chambres de commerce de Casablanca et de Rabat, et de la Chambre d'Agriculture de Rabat. Ce Dahir a été publié au *Bulletin Officiel* en juillet dernier. On a institué ici le régime des magasins généraux sur le principe des entreprises particulières et libres. Par conséquent, pour le port de Safi, en particulier, lorsqu'il se trouvera quelqu'un pour entreprendre la création de magasins généraux locaux, il sera facile de les créer, leur fonctionnement légal étant prévu par un Dahir dont je viens de parler.

M. ALLOUCHE. — Nous avons demandé des magasins généraux pour l'exportation et l'entrepôt réel pour l'importation.

Je crois que pour Safi, les deux choses sont conciliables.

Nous demandons la réalisation de ce vœu.

Est-ce qu'on peut faire un entrepôt réel et des magasins généraux en même temps?

Est-ce que des concessionnaires peuvent se présenter pour les magasins généraux de Safi?

M. DE TARDE. — Le régime légal des magasins généraux, c'est l'autorisation par l'Etat sous certaines conditions qui sont stipulées dans le Dahir du mois de juillet. Le régime du Maroc est exactement celui qui existe en France et en Tunisie. L'entrepôt réel nécessite une autorisation spéciale, une concession particulière. Vous pouvez combiner les deux choses dans une même demande.

Ce qu'il nous manque au Maroc, c'est une législation de l'entrepôt réel.

M. ALLOUCHE. — C'est bien ce que nous demandons.

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY. — Cette question fera l'objet d'une étude des services compétents.

Transports commerciaux par la voie ferrée militaire

Nous allons aborder maintenant la question des transports commerciaux par la voie ferrée militaire. Il y a un vœu émis pour que les chemins de fer militaires soient mis davantage à la disposition des particuliers (Comité de Casablanca, Commission du Commerce, voir le *Bulletin Officiel* n° 169, page 73).

M. le Commandant DE MAGY. — Dans la réglementation adoptée par M. le Résident Général pour les services civils, il y a comme principe initial, fondamental, que ces transports doivent être exécutés sans nuire aux transports militaires. C'est tout à fait logique, puisque le chemin de fer, étant stratégique, doit avant tout répondre aux besoins des transports militaires qui sont immédiatement fonction des intentions du commandement. Je vais vous expliquer comment, avec le service existant, nous appliquons cette prescription.

Nous avons cherché à imposer à tous les transports en général, ce que j'appellerai la discipline la plus rigoureuse, estimant que c'était le seul moyen d'obtenir un rendement maximum.

Dans ce but, nous imposons à tous les chefs de service, aux commandants des subdivisions, non seulement des prévisions périodiques qui nous permettent de comparer les besoins entre eux afin de les classer par ordre d'urgence, et nous faisant connaître le tonnage dont nous avons besoin, mais chaque mois, les grands chefs de service, les commandants de subdivision adressent à l'Etat-Major leurs demandes de transports pour le mois suivant. Nous avons cherché à faire entrer dans les prévisions périodiques, le maximum de transports possible, toutes ces demandes sont centralisées par la Direction des Etapes où elles sont comparées, afin de les satisfaire dans l'ordre d'urgence. Ce travail consiste plus à sélectionner ceux que l'on ne peut pas satisfaire, qu'à choisir ceux qu'on satisfait. Nous nous imposons comme règle que nous ne nous arrêtons qu'au moment de léser des intérêts capitaux. En général, presque toutes les demandes sont comprimées dans la limite du possible, sont rognées de façon à ce que le total n'excède pas la capacité des transports de voie ferrée.

Pour appliquer cette méthode, je vais vous signaler les difficultés en présence desquelles nous nous trouvons. Les principaux transports sont naturellement réservés d'abord au service de l'Intendance pour le ravitaillement; les transports de ravitaillement sont considérables; il ne s'agit pas seulement de transporter la ration quotidienne des troupes; il faut aussi constituer l'approvisionnement important qui garantit au Commandant de colonne sa liberté d'action, et quelquefois pour le même effectif, il faut avoir des approvisionnements en deux points différents pour qu'une colonne en déplacement puisse manger aujourd'hui ici, et plus tard là, ce qui double les transports.

Il faut donc que nous ayons transporté dans les grands centres d'approvisionnement, des quantités importantes pour des dates déterminées. Cette nécessité de transport dans des périodes prévues impose un effort considérable aux chemins de fer; malgré cela, si vous faisiez le total de ce qui est nécessaire — je ne parle que pour les subdivisions du Nord — vous vous apercevriez que déjà cela dépasse de beaucoup la capacité de la voie ferrée. Nous ne réalisons donc le ravitaillement qu'aux prix de ce que j'appellerai des mesures spéciales. Nous imposons, nous, Etat-Major, au Service de l'Intendance, de nous débarrasser d'une certaine quantité de transport en achetant sur place plus qu'il n'aurait l'intention de le faire. Nous arrivons à faire des économies de transport en rognant les rations — pas des hommes parce que ceux-là réclament — mais des animaux qui, eux, ne disent rien, et nous économisons par suite une capacité de transport.

Dans ces conditions, on parvient à donner satisfaction à l'Intendance tout en économisant le tonnage qui lui est réservé. Le génie nous impose aussi des transports considérables et, comme nous nous sommes trouvés en présence de toutes ces nécessités, nous arrivons à voir que le total du tonnage nécessaire se rapproche tout à fait du tonnage possible. Ainsi, le train rend à peu près une moyenne de 180 tonnes par jour. Sur ce chiffre, il faut déjà en sacrifier un certain nombre qui est absolument nécessaire au service du chemin de fer lui-même pour transborder son charbon, continuer ses travaux, alimenter son personnel, etc...

On ne met à la disposition du Service des Etapes que 150 à 160 tonnes en moyenne. Pour les raisons que je viens d'exposer, le service de ravitaillement en absorbe déjà plus de 100. Si l'on tient compte de l'encombrement, il absorbe davantage. Les services Artillerie, Génie, Santé, absorbent facilement le reste, de sorte que c'est en comprimant chacun que nous arrivons à réaliser un certain tonnage que nous attribuons aux transports civils.

A quel résultat ceci a-t-il conduit? Dans toute la période de la fin 1914 et du début de 1915, nous avons pu, sur le réseau Sud, à cause de l'importance du matériel, donner satisfaction à presque tous les besoins des transports civils demandés. Sur le réseau Nord, nous ne dépassons pas une moyenne de 4 à 5 tonnes par jour. Nous ne pouvions pas faire davantage, mais, préoccupés par le souci de donner de plus en plus satisfaction aux commerçants, nous avons pu accroître encore cette quantité chaque fois

que nous en avons eu l'occasion ; dès que le chemin de fer a augmenté son matériel, nous avons fait bénéficier le commerce d'une part de cette augmentation. Enfin, toutes les augmentations de rendement qui ont été possibles ont été accordées au commerce, et nous sommes arrivés à réaliser actuellement une vingtaine de tonnes par jour sur le réseau le plus encombré.

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY. — Serait-il possible de faire davantage ? On exprime ici dans un rapport l'idée qu'une collaboration étroite entre les chemins de fer et le Service des Etapes pourrait peut-être permettre de réserver aux transports commerciaux une part plus grande.

M. le Commandant DE MAGY. — La collaboration entre le chemin de fer et le Service des Etapes existe aussi étroitement que possible, le chemin de fer étant absolument subordonné aux Etapes.

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY. — Enfin, est-il possible d'augmenter le rendement ?

M. le Commandant DE MAGY. — C'est chose impossible à l'heure actuelle, la question étant subordonnée à l'augmentation du matériel. Pour augmenter le rendement, il faut mettre des plateformes et des voitures de plus sur les rails.

M. le Colonel CALMEL. — Nous avons fait des demandes d'achat de matériel qui vont être satisfaites sous peu. A ce moment-là, nous comptons augmenter d'une vingtaine de tonnes les transports sur Fez et Meknès et dans les mêmes proportions à peu près sur Marrakech. L'année prochaine, nous espérons, si l'on satisfait à notre demande d'augmentation de matériel, pouvoir transporter sur la ligne Salé-Kénitra-Fez-Meknès environ 200 tonnes quotidiennes pour les civils, en dehors du tonnage militaire. (*Applaudissements*).

M. BOUVIER. — Ne pourrait-on, pour accroître le rendement, faire marcher des trains de nuit ? (*Rires*).

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY. — On signale parmi les déficiences du service des chemins de fer, l'obligation pour l'expéditeur de revenir 5 ou 6 fois aux Bureaux des Etapes, pour savoir quand il pourra expédier ses marchandises.

M. le Commandant DE MAGY. — Il faut reconnaître que dans l'état actuel, les formalités sont extrêmement compliquées. Ceci est dû à ce que ni le chemin de fer, ni le Service des Etapes ne disposent de fonctionnaires susceptibles de faire des encaissements et contrôler les recettes.

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY. — On pourrait créer un agent spécial à cet effet et si ce n'est que cela, la question est facile à résoudre.

M. le Commandant DE MAGY. — Le bénéficiaire d'une autorisation est obligé de se présenter au Commandant d'Etapes. Le Commandant d'Etapes, qui est chargé de l'exécution des transports, est lui-même saisi d'une série d'ordres, etc., et il est souvent victime des circonstances locales. Très fréquemment, les expéditions n'ont pas été

faites dans l'ordre indiqué ; il arrive même que des commerçants autorisés ont manqué le rendez-vous ; enfin, il arrive que le service des chemins de fer exploite avec de telles difficultés dues à l'utilisation intensive du matériel qu'on ne peut constituer les trains que quand le matériel a été libéré à l'arrivée et est revenu à son point de départ. Nous ne savons pas le soir combien de trains partiront le lendemain et de combien de voitures ils seront composés.

Une amélioration se produira immédiatement dès que le programme que nous a signalé le Colonel CALMEL aura été réalisé.

Pour faire disparaître les formalités, il y a un progrès qui peut se réaliser dès maintenant. Dès que l'augmentation du matériel dont a parlé M. le Colonel CALMEL, se produira, une question pourra être solutionnée, celle du transport des voyageurs payants. On pourra l'organiser aussitôt qu'on pourra leur garantir un départ. Comme on ne peut pas imposer aux voyageurs payants des formalités aussi compliquées que pour les autres, ce progrès ne pourra être réalisé qu'en mettant à la disposition des services de chemin de fer le personnel nécessaire pour percevoir des recettes. Le jour où on aura des agents pour faire les encaissements des billets de voyageurs, ils seront tout qualifiés pour percevoir également le prix du transport des marchandises, et toute personne autorisée à transporter n'aura qu'à se présenter à la gare et à payer.

M. DE TARDE. — Autrefois, si je m'en souviens bien, les demandes transport pouvaient être faites soit par l'expéditeur, soit par le destinataire. Est-ce que cela continue ainsi ?

M. le Commandant DE MAGY. — Oui.

M. DE TARDE. — La demande de transport peut donc être faite soit par l'expéditeur dans un port, soit par le destinataire de l'intérieur. Et c'est le Commandant de région du demandeur — dans le premier cas du port, dans le second cas de l'intérieur — qui est appelé à donner son avis sur l'utilité et l'urgence du transport. Or, quel est le Commandant de région qui est compétent en l'occurrence ? Evidemment celui du destinataire. Supposez une demande faite par les expéditeurs : les Etapes la reçoivent, cela ne suffit pas. Il faut demander l'avis du Commandant de région du destinataire et c'est là une cause de lenteur. Je proposerais pour ma part qu'on instituât par exemple cette règle : 1° Dans tous les cas, la demande devrait être faite par le destinataire (destinataire et expéditeur correspondraient par dépêche, l'expéditeur dirait au destinataire : Faites une demande de X tonnes) ; 2° Le Commandant de région du destinataire grouperait les demandes qu'il recevrait, dresserait son plan de transports civils mensuel, après avoir rejeté les demandes qui ne lui paraîtraient pas susceptibles d'une suite favorable, et l'enverrait aux Etapes. Ceci éviterait un double emploi.

M. le Commandant DE MAGY. — La réponse est très simple : ce système existe pour toutes les régions de l'intérieur sur la ligne de Casablanca-Rabat, le rendement est assez considérable pour qu'on puisse donner satisfaction

à presque toutes les demandes, et nous n'avons pas à imposer de réglementation plus étroite : on les satisfait au fur et à mesure qu'elles se présentent. Il n'en a pas été de même pour le réseau Nord. Nous nous sommes aperçus dès le premier jour de l'application de l'instruction sur les transports civils, qu'on accordait une demande parce qu'il y avait de la place sur les trains, et qu'on en refusait une autre un ou deux jours après parce qu'il n'y avait plus de place et on constatait alors qu'il y aurait eu plus d'intérêt à transporter la deuxième que la première. Par conséquent, à la suite d'une entente intervenue entre le Service des Etapes et la Subdivision de Meknès et de Fez, il a été entendu qu'une liste de demandes leur serait présentée le 15 de chaque mois pour le mois suivant. Elles sont étudiées par la Subdivision, classées par ordre d'urgence, sont adressées à ce Service des Etapes et passent par le Secrétariat Général du Protectorat qui les ratifie. Les Etapes font alors le total du tonnage à prévoir, le comparent avec le tonnage disponible et éliminent la différence. Or, jusqu'à maintenant, ces travaux des Subdivisions ont été faits avec une telle précision que je n'ai jamais été appelé à éliminer un transport. Par conséquent, on peut dire que nous donnons un maximum de satisfaction.

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY. — Je vous promets d'examiner la possibilité de doter les chemins de fer militaires du personnel nécessaire pour assurer le service de l'exploitation, et notamment la perception des taxes de transport.

Service sanitaire dans les ports

M. THOMAS donne lecture d'un rapport du Comité de Rabat relatif à la police sanitaire dans les ports (Commission du Commerce, voir le *Bulletin Officiel* n° 171, page 120).

M. THOMAS. — Il se passe des choses qu'on peut qualifier d'extraordinaires. Tout à l'heure on parlait de droits de douane payés en hassani, maintenant nous allons parler de droits perçus en pesetas espagnoles.

Dans certains ports du Maroc, le Service de santé existe d'une façon un peu trop rudimentaire, ou n'existe pas du tout. On nous compte, à nous, armateurs, des droits de patentes, les frais de déplacement des canots qui vont chercher les papiers à bord, alors qu'il est notoire que l'agent que devrait transporter ce canot n'a jamais visité un bateau et qu'il n'habite même pas Rabat.

Nous, armateurs, nous payons, mais nos versements doivent être la rémunération des services rendus. Or, si par hasard l'un de nos matelots est blessé ou malade, nous ne savons pas à qui nous adresser. En somme, le Service de santé n'existe pas et nous payons pour son fonctionnement des frais très élevés et en pesetas espagnoles.

M. DE SORBIER. — On me dispensera d'entrer dans certains détails, mais je crois que d'ici quelques semaines, nous serons en mesure de remédier à toutes ces déficiences relevées avec raison.

Le nouveau régime du Service de santé s'inspirera de la réglementation tunisienne qui a fait ses preuves, et des

améliorations suggérées par les conclusions d'une étude très complète, faite au Ministère de l'Intérieur en 1911, des réglementations similaires actuellement en vigueur dans des différents pays. La question pourra, je l'espère, être définitivement réglée au 1^{er} janvier 1916.

M. THOMAS. — Nous n'aurons plus à payer en pesetas espagnoles?

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY. — Mais non puisque on va placer la police sanitaire des ports de la zone française sous l'autorité du Protectorat.

Suppression du Contrôle de la Dette Marocaine

M. l'Intendant Général LALLIER DU COUDRAY. — Nous allons maintenant aborder devant vous l'une de ces questions que le Résident Général, au début de ce Congrès, avait rayées du programme de nos débats en considération de l'impossibilité absolue où se trouve le Gouvernement du Protectorat à les solutionner. Je veux parler de l'Administration du Contrôle de la Dette et de sa suppression demandée par le Comité de Casablanca.

M. DE SORBIER va nous donner sur ce point quelques indications.

M. DE SORBIER. — Je crois que, à la base du vœu de Casablanca il y a un peu cette idée que le Contrôle est une administration internationale. Si ce malentendu existe, il faut le dissiper : la Dette n'est pas une institution internationale ; elle a été créée par deux accords en 1906 et 1910 entre le Gouvernement Français et le Gouvernement Chérifien. Elle trouvait sa raison d'être dans la nécessité d'assurer le paiement des intérêts des emprunts effectués par le Gouvernement Marocain, paiement auquel furent affectés les revenus des douanes puis d'autres revenus d'Etat donnés en garantie. Il fallait que l'Administration de ce gage et la perception de ces revenus soient entre des mains qui donnassent toute sécurité aux porteurs de titres et il était difficile alors de les laisser dans les mains des agents du Maghzen. On a donc créé le Contrôle de la Dette, mais cette Administration est chérifienne. Vous pouvez, d'ailleurs, voir le drapeau chérifien flotter sur tous les bâtiments et sur tous les bateaux de la Dette.

Cette Administration est même, à plus proprement parler, franco-chérifienne. En effet, le Délégué des porteurs de titres est Français, et les Directeurs sont des Français. Je n'ai pas besoin de vous les nommer, vous les connaissez tous et vous avez pu voir, à l'occasion même de l'Exposition, qu'ils coopéraient activement avec vous, en vue du développement des intérêts français et payaient de leur personne en France et au Maroc. Le Contrôle de la Dette n'a donc rien d'international. En ce qui concerne la question du rachat, nous ne sommes pas dans une période ni dans une situation financière qui nous permette de nous lancer dans cette aventure. Si vous avez des observations à faire au sujet de la gestion de la Dette, de la douane en particulier, nous sommes en très bonne posture pour les recevoir et les faire admettre par la Direction des Douanes, car il existe une collaboration cordiale entre l'Administration de la Dette et celle des Finances du Protectorat. Par

conséquent, si vous avez des améliorations à demander au point de vue de la gestion, il en sera tenu le plus grand compte et vos propositions examinées avec bienveillance seront admises chaque fois que cela sera possible.

Réduction du nombre des fonctionnaires indigènes de contrôle dans les Douanes

M. THOMAS. — Je ne sais pas s'il vous est arrivé de passer en douane pour effectuer une opération quelconque. Il me semble qu'il soit exagéré de passer devant 8 ou 10 employés musulmans, gumanas ou autres, qui prennent votre temps et n'emploient pas beaucoup le leur. Au lieu de passer devant 7 ou 8 fonctionnaires, un seul ou deux suffiraient, et s'il y a des économies à réaliser dans le service des douanes, il me semble que c'est par là qu'on devrait commencer.

On me dit : c'est un service de contrôle. Ils doivent, en effet, se contrôler les uns les autres. Il me semble que moins de personnages seraient suffisants pour assurer le contrôle des taxes versées.

M. CROZE. — On devrait demander la suppression de la traduction en arabe qu'on est obligé de faire rédiger sur toutes les déclarations en douane.

M. DE SORBIER. — Il y a très vraisemblablement une mise au point administrative à effectuer. On nous parlait d'indigènes gros et gras. Nous pouvons et devons nous en réjouir s'ils sont de bons serviteurs de l'Administration ; qu'ils aient à moderniser leur méthode de travail, je n'en disconviens pas, mais nous ne pouvons, du jour au lendemain, abolir de très vieilles coutumes, et nous avons à ménager des situations acquises.

Budget du Contrôle de la Dette

M. VEYRE. — Je voudrais poser une question : Est-ce que les dépenses et les frais généraux du Contrôle de la Dette sont limités ? Je pose cette question parce qu'il serait à désirer que le Protectorat, qui probablement un jour prendra la place du Contrôle de la Dette, n'ait pas à hériter de plus d'employés qu'il n'en faut.

M. DE TARDE. — Cela revient à la question du Contrôle de la Dette, il était question tout à l'heure. Il est évident que le budget du Contrôle de la Dette est indépendant du vôtre, mais il nous est absolument soumis.

Le Contrôle d'ailleurs existe en fait grâce à des conversations continues entre les dirigeants du Protectorat et ceux de la Dette.

M. l'Intendant Général LALLIER DE COUDRAY. — M. VEYRE, nous prenons note du désir que vous exprimez et qui sera inscrit au procès-verbal. Vous pouvez être assuré qu'en ce qui concerne les dépenses du Contrôle de la Dette, nous les examinerons avec le plus grand soin et que si certaines d'entre elles vous sembleraient excessives, nous ne manquerons de les signaler à M. DUNÉANT.

Personne ne demandant plus la parole et l'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 19 heures 30.

(A suivre).

SERVICE DES DOMAINES

Rapport mensuel (Février 1918)

1. — GESTION ET RECONSTITUTION DU PATRIMOINE DOMANIAL

Les résultats mensuels des perceptions de produits domaniaux ne sont connus que pour les circonscriptions de Rabat, Fez et Doukkala où les encaissements ont atteint 75.000 P. H.

Divers terrains de culture qui n'avaient pas trouvé preneur aux enchères ont été loués de gré à gré (3 en Doukkala, 2 en Chaouïa et 35 hectares en plusieurs parcelles à Meknès).

Diverses ventes de matériel déclassé et d'animaux réformés appartenant à l'Etat Chérifien (automobiles, chevaux, armes et métaux hors d'usage) ont été effectuées pour une somme globale de 17.000 P. H. Une certaine quantité d'ancien matériel de guerre reconnu utilisable pour la défense nationale, et provenant de la Makina, à Fez, a été cédée au Service du Génie pour être expédié en France. Le Service du Chemin de fer, de son côté, a acquis divers objets en métaux.

La saison de taille des oliviers entreprise à Fez par le Service touche à sa fin. 4.218 arbres, sur 8 propriétés domaniales des environs de la ville, ont été traités. La vente du bois de taille a produit 5. 750 P. H.

Au cours du mois, seize nouveaux immeubles domaniaux, bâtiments ou terrains, ont été mis à la disposition des services publics, par des procès-verbaux réguliers d'affectation (Municipalités, Services des Renseignements, Office Postal, Enseignement, etc.) et ont ainsi permis l'installation d'organismes administratifs nouveaux à Casablanca, Azemmour, Mazagan, Marrakech, etc. A Sefrou, un immeuble habous, dit Arsat el Djouz, a été acquis par le Domaine pour la création d'un marché municipal. A Casablanca, divers échanges de terrains ont également été réalisés dans un but d'intérêt public.

Contentieux. — A la suite d'enquêtes ou d'actions contentieuses, le Domaine a pris possession et procédé à la location de six immeubles litigieux dont deux importants (un à Marrakech, un à Fez, deux à Rabat, deux à Salé).

Trois autres immeubles, inscrits à tort sur les Kounnèches de l'ancien Maghzen et revendiqués par des tiers ont été radiés après enquête et production des titres, et main levée d'opposition du Maghzen a été donnée aux détenteurs. Par ailleurs, le Domaine a été, par jugement du Medjless d'appel, débouté de ses prétentions concernant un immeuble de la région de Meknès.

Enfin, diverses transactions de gré à gré sont intervenues entre le Domaine et des particuliers, tant pour les immeubles soumis à l'immatriculation que pour des immeubles de droit musulman, et ont réglé définitivement, par voie amiable, des litiges en cours.

En Abda, neuf petites parcelles revenant au Bit-el-Mal au titre de biens vacants ont été délimitées, incorporées au Domaine de l'Etat et louées de gré à gré.

L'application du Dahir du 22 Ramadan 1333 portant réforme du mode de gestion des Mounkatiines se poursuit progressivement dans les différents contrôles. Dans bon nombre de centres, la remise aux Oumanas et Amelak par les Bou-Mouareths des biens recueillis par le Bit-el-Mal par voie de « Tacib » est aujourd'hui un fait accompli. Divers détails de la réforme restent à mettre au point.

Selon la procédure prévue par le Dahir du 3 janvier 1916 sur les délimitations du Domaine de l'Etat, trois groupes d'immeubles (deux dans les Beni-Hassen et un dans les Chiadma) vont être prochainement mis à l'enquête.

Les formalités d'expropriation pour cause d'utilité publique de 73 hectares de terrains dans la presqu'île des Oulad Bordjel en face Kénitra ont été commencées.

II. — TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT ET DE RESTAURATION D'IMMEUBLES DOMANIAUX

De nombreux travaux de réfection d'immeubles domaniaux bâtis ont été entrepris par les Contrôleurs et se poursuivent activement à Fez, Rabat, Salé, Azemmour et Marrakech.

Ces travaux portent principalement sur des maisons d'habitation et des boutiques. Ils ont pour but de permettre de tirer un meilleur parti d'immeubles que leur mauvais état d'entretien empêchait de louer convenablement. Le total des dépenses actuellement engagées à ce titre s'élève à 160.000 P. H. environ. Toutes ces réparations sont effectuées presque exclusivement par la main-d'œuvre indigène, qui est excellente, et sous la surveillance directe des Oumanas et des Contrôleurs, c'est-à-dire avec le minimum de frais. D'après les précédents, l'augmentation de revenu escomptée résultant de ces travaux varie de 6,50 à 9 % du montant des dépenses faites, selon le cas. L'opération est donc immédiatement avantageuse pour le Trésor, tout en empêchant des dégradations nouvelles qui seraient promptement tombées à néant la valeur des constructions restantes.

A Marrakech, signalons particulièrement la restauration entreprise dans les conditions ci-dessus de trois souks importants, comprenant au total 177 boutiques maghzen, et situés près du Mellah et du Riad Zitoun : souk des orfèvres, souk des forgerons, souk des ferblantiers, ainsi que la réfection d'un fondouk au Mellah, dit El Kedim. La dépense totale prévue pour ces quatre groupes d'immeubles est de 83.000 P. H., pour une plus-value locative escomptée de 8.000 P. H.

En ce qui concerne les travaux de restauration des propriétés rurales du Haouz, les efforts ont principalement porté sur la question « irrigation », dont on connaît toute l'importance.

Les travaux de cette nature effectués ou en cours se résument ainsi :

1° Sources souterraines.

a) Curage de sept sources irriguant le Grand Aguedal, travail qui a augmenté de plus d'un tiers la quantité d'eau dont dispose ce domaine.

Dépense 7.855 P. H.

b) Curage d'Aïn el Bordj en participation avec un indigène.

Dépense 1.000 P. H.

c) Curage d'Aïn Sidi Mimoun, desservant l'Agdal Ba Ahmed la Bahia et plusieurs immeubles maghzen dans ce quartier, en participation avec Si Madani Glaoui.

Part de dépense de l'Etat 12.100 P. H.

Part de Si Madani Glaoui 8.900 P. H.

d) Enfin, le curage de neuf sources importantes dites Aïn Djebali, Bouchareb, El Hanouchia, etc., irriguant divers jardins maghzen de la banlieue de Marrakech, a été étudié. Les travaux vont commencer prochainement ; la dépense est de 62.500 P. H.

2° Séguias.

a) Réfection partielle de la séguia d'Askedjour irriguant le grand domaine de ce nom.

Dépense 2.000 P. H.

b) Réparation de la séguia El Bachia à Bab Ahmar, en participation avec la Municipalité.

Dépense 1.500 P. H.

c) Répartition et partage des eaux de la Targa, dont une partie va à la ville et au Guéliz.

d) Curage de la séguia Mesnaouia dans les Segharna, qui irrigue les olivettes domaniales d'El Kelaa et diverses terres de culture appartenant aux tribus, en participation avec les collectivités intéressées.

Dépense du Maghzen 7.000 P. H.

3° Réservoirs et bassins d'irrigation.

La réfection d'un des deux grands bassins de l'Aguedal, dit « el Gharsia » est terminée. Ce bassin représente une réserve importante de 75.000 mètres cubes et permettra, pendant la saison chaude, une meilleure répartition des eaux d'irrigation. La dépense totale s'est élevée à 155.000 P. H.

La restauration du second bassin, dit « Charrige el Hena », dont la capacité est de cent dix millions de litres, est envisagée. Le dévasement a déjà été effectué par la main-d'œuvre des prisonniers.

Enfin, il a également été procédé au dévasement du bassin de la Ménara, qui n'avait pas été curé depuis de longues années. Ce travail, effectué par voie d'entreprise, s'est élevé, rabais compris, à 26.000 P. H. et comprennent les travaux de maçonnerie, réfection des bordements, etc., lesquels, y compris le curage des deux bassins alimentant le domaine, sont évalués approximativement à 195.000 P. H.

III. — LOTISSEMENTS DOMANIAUX

a) Fez. — Lotissement pour culture maraîchère.

Le Service des Domaines s'est préoccupé, d'accord avec la Région de Fez, de rechercher près de cette ville des terrains susceptibles d'être mis en location en vue d'y pratiquer des cultures maraîchères, pour permettre le ravitaillement en légumes de la population et de la garnison de Fez.

Pour répondre à ce besoin, il a été décidé de procéder, le 6 avril prochain, à la location aux enchères publiques pour six ans, à compter du 15 du même mois, de 11 lots de terrain, chacun d'une superficie approximative de 3 P. H. 50, situés à Zouagha, près de Dar Debibagh, qui seront adjugés distinctement, sur une mise à prix annuelle de 35 P. H. à l'hectare.

Les clauses et conditions du cahier des charges ont été arrêtées après accord avec la Direction de l'Agriculture.

b) A Kénitra. — Lotissement maraîcher.

Les opérations de rachat des droits d'usage des indigènes sur la parcelle maghzen de 205 hectares prélevée sur le Guich des Haddada sont terminées et le Domaine a pris possession. Sur la partie de ce terrain, soit 52 hectares, située dans la plaine du Col Vert, destinée à la culture maraîchère, un projet de lotissement est actuellement étudié par la Direction de l'Agriculture.

Dans le lotissement industriel indigène, il a été procédé, le 1^{er} février à la vente de treize lots attribués à des indigènes.

c) Petitjean.

Le lotissement industriel de Petitjean, implanté en décembre, est définitivement approuvé. Les conditions du cahier des charges, pour parvenir à la vente des lots, sont arrêtées.

Le prix de vente a été uniformément fixé à la somme de 6 P. H. 25 au mètre carré.

Le valeur des constructions à édifier varie de 10 P. H. à 25 P. H. par mètre carré de la surface vendue selon le secteur.

d) Dar el Hamri — Lotissement industriel.

Le dispositif général du lotissement est arrêté. Des mesures sont actuellement concertées avec le Service du Génie pour l'évacuation d'une partie, occupée par l'Armée, des terrains à allouer.

Un lotissement de détail sera ensuite implanté conformément au plan directeur préparé par le Service de l'Architecture et les autorités de contrôle locales.

IV. — MUTATIONS IMMOBILIÈRES

Par le dépeillement des états fournis mensuellement par les Contrôleurs depuis le 1^{er} juillet 1915, il a pu être dressé, pour les six derniers mois de l'année, une statistique intéressante des demandes de mutations d'immeubles (Befahen), dont sont saisis les Oummas et Amelak, en conformité des dispositions du Dahir du 7 juillet 1914, réglant la transmission de la propriété immobilière.

Cette statistique ne s'applique pas aux immeubles tués dans la zone myriamétrique des ports, le contrôle des biens domaniaux dans ces zones, étant confié à l'Administration de la Dette Chérifienne.

D'autre part, les résultats de cette statistique étant encore incomplets pour les circonscriptions domaniales de Meknès, de Rabat, et pour le Territoire des Abda, il ne sera fait état plus loin qu'à titre indicatif des chiffres afférents à ces régions.

Dans les circonscriptions de Fez, Chaouïa, Doukkala et Marrakech, le nombre total des demandes en autorisation de vente pour les six derniers mois de 1915 (1^{er} juillet-31 décembre) a été de 1.230, portant sur une valeur immobilière déclarée de 5.452.000 P. H.

Ces résultats se répartissent ainsi :

Circonscription de Fez : 403 ventes pour 3.838.195 P. H.

Circonscription de Chaouïa : 63 ventes pour 69.675 P. H.

Circonscription des Doukkala : 197 ventes pour 161.000 P. H.

Circonscription de Marrakech : 567 ventes pour 1.383.300 P. H.

Pour les circonscriptions de Meknès, Rabat, et pour le territoire des Abda, le nombre total des autorisations de vente déposées pendant la même période peut être évalué approximativement, d'après les premiers résultats connus, à 340 portant sur une valeur immobilière de 1.600.000 P. H.

Quant aux demandes en établissement d'actes constitutifs ou confirmatifs (moukya et istimrar) de propriété, leur chiffre a été de 262 pour la même période et pour les mêmes territoires, Région de Rabat exceptée.

Bien que ces chiffres ne fassent pas état, on l'a dit, des mutations immobilières effectuées dans les villes de la côte et leur zone myriamétrique où les transactions sont toujours plus actives, ils sont néanmoins à retenir comme une manifestation de l'activité économique du pays.

DIRECTION DES TRAVAUX MILITAIRES

Note sommaire sur les travaux en cours

1^{er} TRAVAUX DE FORTIFICATIONS, CASERNEMENTS, PISTES, ETC.

SUBDIVISION DE CASABLANCA

Casablanca. — Au Camp n° 2, on a terminé le transfert des bureaux installés dans les baraques à évacuer.

Au Camp n° 4, on a continué la construction de la nouvelle Chefferie du Génie et terminé celle de la Gendarmerie.

Au Camp Espagnol, on a terminé la construction des baraques pour le poste de police, les locaux disciplinaires, la balnéothérapie et la buanderie.

Au Camp d'Aviation, on a terminé 85 cases pour les Sénégalais.

A Mazagan, on continue la canalisation générale du Camp Requiston. A l'infirmerie-ambulance, on a construit la salle d'autopsie et le dépôt mortuaire.

A Safi, on continue le château d'eau du camp baraqué, le réservoir et le réseau de distribution ; on a commencé la construction de deux citernes.

SUBDIVISION DE RABAT

Résidence : on a commencé la construction d'une écurie et de bains-douches.

Rabat. — On a commencé la construction d'une manutention au Camp Garnier.

A l'hôpital Marie-Feuillet, on continue la construction du pavillon des contagieux, du dépôt des convalescents et du lazaret.

Pavillons d'El Alou : on a commencé l'aménagement des talus du boulevard.

Garde Chérifienne : on a terminé la construction de l'infirmerie.

A Kenitra, on a commencé la construction des locaux disciplinaires et d'une infirmerie vétérinaire.

On a construit un mur de clôture au magasin principal du Service de Santé.

Tedders. — On a continué la construction du mur d'enceinte, achevé la construction des bâtiments de la Place et du Transit.

Khémisset. — On a commencé la construction d'une popote pour les officiers.

Tiflet. — On a commencé la construction d'un bâtiment pour bains-douches.

Pistes : on a aménagé la piste de Maaziz à Kenitra. On a terminé la construction de la passerelle sur le Tanoubert à Maaziz.

SUBDIVISION DE MEKNES

On a construit des culées du pont sur l'Oued Bou Fekra au terrain de Bou Ameir.

On a continué la construction du bâtiment du transit, le cercle militaire, l'écurie pour la Remonte mobile.

Au magasin du Campement, on a construit le mur de clôture Est.

Au chantier de l'hôpital militaire, on a construit les terrasses des pavillons de blessés et de la salle d'opérations.

On a commencé la construction de la cuisine, de la buanderie et de la balnéothérapie.

Parc du Génie : on a commencé la construction du mur de clôture.

A Dar Caïd Ho, on a construit des chevaux de frise, placé des fils de fer barbelé ; on continue le bâtiment destiné au poste télégraphique.

On a commencé les travaux d'adduction d'eau du camp. On a construit deux hangars démontables pour le Service de l'Intendance.

A El Hadjeb, on a construit un hangar pour les bestiaux, des lavabos et des bains-douches à l'infirmerie.

A Mrirt, on a achevé l'écurie du Goum, le magasin de l'Artillerie Marocaine, le mur du cimetière ; on a construit un parc pour le bétail et un four.

A Timhadit, on continue à construire un bâtiment pour abriter le bétail des Subsistances ; on a terminé la construction du réseau de fil de fer et continué la construction du mur d'enceinte.

SUBDIVISION DE FEZ

Fez. — Au Camp de Dar Méharès, on a terminé les popotes des officiers et les cuisines pour la troupe.

Au Camp de Dar Debibagh, on a terminé le casernement des C. O. A.

Au nouveau Parc du Génie, deux magasins sont terminés ainsi que leur aménagement intérieur.

Au casernement des Chérardas, on a construit deux cuisines, deux latrines et neuf sièges.

A El Kelaa des Sless. — On a terminé les travaux de fortifications, construit une plateforme pour une pièce de 80 dans le blockhaus et un four pour 300 rations.

A Oued Amelil, on a continué le montage des baraques en bois pour le logement de la troupe. On a construit à l'infirmerie une cuisine, une buanderie.

A Sefrou, on a construit le réseau de fil de fer, une plateforme pour canon et un nouveau bâtiment.

A Tissa, on a empierré les chemins du camp.

A Koudial el Biad, on a construit un égoût au parc à bétail, une écurie pour les chevaux d'officiers et commencé la construction d'une baraque de 27 mètres pour la troupe.

A Taza, six baraques de troupe et du magasin pour l'Intendance sont en construction ; un bâtiment pour l'hôpital est commencé.

Au camp annexe, huit baraques en bois sont en cours de montage.

A Bab Moroudj, on continue l'installation du poste.

SUBDIVISION DE MARRAKECH

Marrakech. — Gueliz : les seize pavillons pour la troupe sont terminés ainsi que les quatre bureaux de compagnie, les deux cuisines, le réservoir en béton armé, deux lavabos et deux latrines.

On a terminé le mur d'enceinte sur la demi face Sud ; le gros œuvre des deux pavillons et des deux écuries de l'infirmerie vétérinaire. On a construit un pédiluve.

Au Service de la Remonte, on a construit un pavillon d'entrée, le casernement des Européens, un réfectoire.

A *Mogador*, on a terminé la construction des locaux disciplinaires, du poste de police, de la salle des rapports et de deux bâtiments de troupe.

A *Tanant*, le fossé, le réseau de fil de fer et la plateforme d'Artillerie sont terminés.

SUBDIVISION D'OUJDJA

A *Oudjda*, on a terminé le mur de clôture du parc à fourrages, deux bâtiments et le mur de clôture pour les Haras Marocains, l'infirmerie vétérinaire.

A *Taourirt*, on a commencé la construction de locaux disciplinaires.

A *Bou Denib*, on a continué à réparer les dégâts causés à la redoute par l'inondation du 13 octobre 1915.

2° CHEMINS DE FER

Casablanca-Rabat (90 klm.). — Il a été transporté dans le sens de Casablanca à Rabat 5.580 voyageurs et 1.300 tonnes de marchandises, et, en sens inverse, 2.629 voyageurs et 367 tonnes de marchandises.

Casablanca-Ber Rechid (40 klm.). — Il a été transporté dans le sens de Casablanca à Ber Rechid, 1259 voyageurs et 1321 tonnes de marchandises, et, en sens inverse, 1243 voyageurs et 1367 tonnes de marchandises.

Ber Rechid-Dar Caïd Tounsi (110 klm.). — Il a été transporté dans le sens de Ber Rechid à Dar Caïd Tounsi 149 voyageurs et 498 tonnes de marchandises, et, en sens inverse, 231 voyageurs et 89 tonnes de marchandises.

Le personnel employé sur ces trois sections (au total 240 klm.) comprend 205 Européens et 400 Indigènes.

Salé-Kenitra (35 klm.). — Il a été transporté dans le sens de Salé à Kenitra 2.082 voyageurs et 1.451 tonnes de marchandises, et, en sens inverse, 2.203 voyageurs et 166 tonnes de marchandises.

Kenitra-Dar bel Hamri (67 klm.). — Il a été transporté dans le sens de Dar bel Hamri 1.915 voyageurs et 2.259 tonnes de marchandises, et en sens inverse, 2.066 voyageurs et 200 tonnes de marchandises.

Dar bel Hamri-Aïn Djemaa (31 klm.). — Il a été transporté dans le sens de Dar bel Hamri à Aïn Djemaa 1.858 voyageurs et 1.859 tonnes de marchandises, et, en sens inverse, 1.806 voyageurs et 120 tonnes de marchandises.

Aïn Djemaa-Meknès (48 klm.). — Il a été transporté dans le sens d'Aïn Djemaa à Meknès 1.829 voyageurs et 1.952 tonnes de marchandises, et, en sens inverse, 1.658 voyageurs et 213 tonnes de marchandises.

Meknès-Fez (64 klm.). — Il a été transporté dans le sens de Meknès à Fez 1.752 voyageurs et 802 tonnes de marchandises, et, en sens inverse, 1.560 voyageurs et 127 tonnes de marchandises.

Le personnel employé sur ces quatre sections (au total 245 klm.) comprend 214 Européens et 607 Indigènes.

Sections en construction

Ber Rechid-Melgou. — La plateforme est terminée de l'origine (klm, 43,623) au klm. 83.650, soit sur 40 klm.017; elle est en cours d'exécution jusqu'au klm. 75.900, soit sur 32 klm. environ.

Le personnel employé sur sections par le Service du Chemin de fer et par l'entreprise comprend 80 Européens et 900 Indigènes.

Doublement de voie d'Aïn Djemaa-Meknès. — On continue les terrassements d'Aïn Djemaa à Sidi Brika.

Le personnel employé à ces travaux comprend 16 Européens et 317 Indigènes.

3° CHEMINS DE FER DU MAROC ORIENTAL

El Hedada à Oudjda. — La substitution de la voie normale à la voie de 1^m055 a été effectuée du 16 au 31 janvier 1916.

Oudjda-Taourirt (111 klm.). — Aucun travail particulier, travail d'entretien seulement.

Taourirt-Taza (73 klm.). — Les recettes dues au trafic public durant le mois de janvier se sont élevées à 56.143 francs en augmentation de 6.106 francs sur celles du mois précédent.