

LA MISSION HYDROGRAPHIQUE DU MAROC

(*Le Figaro*, 27 novembre 1905)

L'insuffisance et l'imprécision des documents hydrographiques relatifs à la côte ouest du Maroc rendent assez difficile la navigation en ces parages, où l'homme n'a rien fait pour remédier aux imperfections de la nature, où la houle et les vents de l'Atlantique sont une gêne perpétuelle pour les marins. Procéder à l'hydrographie méthodique et méticuleuse de cette côte était une nécessité depuis longtemps reconnue. Aussi le très actif Comité du Maroc saisit-il avec empressement l'occasion qui s'offrit à lui, l'année dernière — grâce à la grande générosité d'une de nos compatriotes¹ —, de confier à M. le lieutenant de vaisseau Dyé — déjà connu par sa participation à la mission Marchand — le soin de poursuivre le relevé de la côte ouest de l'empire marocain.

Voici on quels termes ce Comité expose le but et l'origine de cette intéressante mission dans le *Bulletin de l'Afrique française*

À l'heure où les puissances européennes s'apprêtent à discuter l'avenir du Maroc, le public français et tout particulièrement les amis du Comité du Maroc et du Comité de l'Afrique française n'apprendront pas sans une vive satisfaction que l'actif déjà si considérable de l'exploration et de la science françaises au Maroc vient d'être augmenté en ces derniers mois d'un très important appoint, la reconnaissance hydrographique de la côte occidentale, de ce *littus importuosum* redouté de tous les navigateurs.

Déjà, aux mois d'avril-mai-juin, la Société d'études de travaux publics au Maroc, société française aujourd'hui en concurrence avec une société allemande [Renschausen] pour le môle de Tanger, a fait procéder par M. l'ingénieur hydrographe Renaud à une étude approfondie des ports de Tanger, Casablanca et Safi. Les autres ports et la côte même ont été reconnus au cours de l'été et de l'automne 1905 par une autre mission française dont nous avons voulu taire jusqu'ici les travaux, mais dont nous sommes heureux de proclamer aujourd'hui le plein succès : la mission hydrographique, dirigée par le lieutenant de vaisseau A.-H. Dyé et organisée par le Comité du Maroc.

Hâtons-nous de le dire, c'est à la générosité d'une femme française, et à elle seule, que le Comité doit d'avoir pu constituer cette mission, d'une femme française dont le nom était déjà synonyme de bienfaisance et de charité et demeurera désormais attaché à l'exploration du Maroc, Mme Hériot. L'an dernier, nous nous préoccupions d'organiser l'étude des côtes du Maroc et, malgré l'empressement du public français à nous offrir les ressources dont nos missions avaient besoin et ont si utilement fait l'emploi, nous hésitions à engager la dépense élevée que représente la formation d'une mission hydrographique. Mme Hériot avait à ce moment l'intention d'organiser pour son fils, M. Auguste Hériot, une croisière dans l'Insulinde. Des amis du Comité lui firent connaître l'extrême utilité qu'aurait cette croisière au point de vue national et au point de vue scientifique, si l'objectif en était la côte du Maroc.

Il fallait un crédit considérable, étant donné que la charge de toutes les dépenses, armement d'un yacht, personnel, matériel scientifique, devait être assumée par le Comité : Mme Hériot nous permit immédiatement de constituer la croisière avec de puissants moyens en attribuant au Comité pour cette étude une subvention de 200.000

¹ Cyprienne Dubernet (1857-1945), veuve du commandant Olympe Hériot (1833-1899), frère du co-fondateur des Grands Magasins du Louvre.

francs. Un tel chiffre se passe de commentaires, et c'est avec reconnaissance que le Comité a inscrit la donatrice en tête de ses souscripteurs à la place d'honneur où il veut conserver le souvenir de cette générosité, nous dirons mieux de cette belle action.

Le projet fut rapidement mis en train, grâce à la bonne volonté de tous. M. le ministre des affaires étrangères donna son autorisation, M. le ministre de la marine offrit son concours. Le commandement de la mission fut confié au lieutenant de vaisseau A.-H. Dyé, désigné pour cet honneur par sa participation à la mission Congo-Nil et à la mission hydrographique du Sénégal et par sa connaissance de la langue arabe et des mœurs musulmanes. Dès le mois de décembre 1904, le lieutenant de vaisseau Dyé et M. Auguste Hériot se rendirent à Tanger pour prendre les directives de M. le ministre de France et préparer la croisière. Mais il fallut encore plusieurs mois pour réunir personnel et matériel, et c'est à la fin de juin seulement que le yacht affrété pour la mission put quitter Marseille.

Le rapport sommaire du commandant Dyé, que nous publions ci-après, dira très clairement l'importance de cette œuvre : non seulement la mission a pu opérer dans les ports ouverts des sondages immédiatement utiles à la navigation internationale et des études techniques et économiques dont l'expansion française au Maroc sera seule à profiter, mais elle a élucidé plusieurs problèmes qui donnent à ses travaux le caractère d'une véritable exploration : rade d'Agadir, Mehediya, embouchure du Sebou, Oualidiya, Fedala, la Zerga. Ce travail a été accompli sans bruit, sans incident, et tous ceux qui ont voyagé au Maroc et connu l'attitude toujours soupçonneuse et souvent hostile des autorités maghzéniennes dans les ports, apprécieront la prudence et la diplomatie dont le commandant de la mission et ses compagnons ont dû faire preuve pendant leurs opérations. Il est vrai qu'ils ont trouvé chez nos compatriotes de la côte, et souvent chez les Européens d'autres nationalités, un concours empressé qui mérite notre gratitude.

La tâche de la mission est loin d'être achevée avec la campagne de 1905, et le Comité du Maroc mettra tout son effort à en assurer la reprise et la continuation avec l'aide du gouvernement et du public français. Que l'hydrographie de la côte du Maroc ait été entièrement et exclusivement renouvelée par des marins et des ingénieurs français, ce nouvel article ne peut manquer de figurer en bonne place dans le bilan que la France présentera à l'Europe dans la conférence marocaine. C'est donc bien une œuvre à la fois nationale et scientifique que la générosité d'une Française nous a permis d'accomplir cette année : ce noble exemple sera suivi et nous permet d'espérer que l'hydrographie française, déjà si active au Maroc, consacrera définitivement le succès et gardera l'avance que la libéralité de Mme Hériot et les efforts de la mission Dyé lui ont assurés.

Et la meilleure récompense des donateurs, des collaborateurs et des organisateurs de cette reconnaissance serait certainement que la politique française pût y trouver une raison de plus de faire admettre par l'Europe et par le Maroc lui-même l'utilité de la mission, que la France revendique dans le pays voisin de l'Algérie.

Les travaux de cette mission demandent à être connus et nous en donnons ici un court résumé.

Le personnel de la mission fut composé de quatre observateurs spécialisés dans les questions d'hydrographie : M. Dyé, lieutenant de vaisseau, ayant déjà fait partie de plusieurs missions analogues ; M. Larras, enseigne de vaisseau, très entraîné à la pratique de l'hydrographie par deux campagnes techniques à Madagascar ; M. Traub, enseigne de vaisseau, spécialisé par un stage à Paris ; M. Pobéguin, ingénieur des constructions civiles (ponts et chaussées) ; plus M. le docteur Maire, médecin détaché par l'Institut Pasteur de Paris.

Les aides du personnel technique furent le quartier-maître Tymenn, les timoniers brevetés Corre et Béven, les interprètes Kaddour (Algérien) et Abd-el-Qader (Riffain),

des agents civils, et l'équipage du navire affrété pour les besoins de la mission.

Le navire choisi fut le yacht *Aigle*, de 326 tonneaux, affrété par le Comité du Maroc pour la première croisière hydrographique de la mission.

Le yacht *Aigle* comportait un équipage de 15 marins ou mécaniciens, sous la direction de son capitaine, M. Ohier. Il était muni d'une excellente vedette à vapeur, qui a servi sans arrêt et sans mécompte à des sondages incessants. Le tirant d'eau restreint de l'*Aigle* (4 mètres) lui permettait de s'approcher de terre sans danger et de rechercher les têtes de roches redoutées des gros navires.

Enfin, la mission fut largement dotée d'instruments de précision par le Service hydrographique de la marine, qui sait l'importance de l'outillage nécessaire à la confection de cartes marines impeccables.

C'est le 24 juin que l'*Aigle* quitta Toulon pour relâcher le 1^{er} juillet à Tanger, d'où il gagna, après diverses escales, le port de Mogador, où ses premières opérations commencèrent le 5 juillet. Celles-ci se poursuivirent durant trois mois et demi, conduisant le yacht de la mission successivement à Agadir, à Mazagan, à Casablanca, à Rabat et à Larache.

Ce que fut cette longue croisière, ce qu'elle occasionna de difficultés à l'*Aigle*, on le comprendra lorsqu'on saura qu'il n'existe sur cette côte, absolument droite, aucun port naturel, aucun abri creusé par la nature et où le marin se sente protégé contre les coups de vent. Dès que le mauvais temps apparaît, les navires sont obligés de prendre le large et d'attendre, en tenant la cape, la fin de la tempête.

Le moindre clapotis, les pluies fréquentes, les brumes forcent continuellement à interrompre pendant des jours, même pendant des semaines, toute communication avec la terre. Et ce ne sont pas là, d'ailleurs, les seuls dangers auxquels sont exposés les navigateurs l'état d'insécurité actuel du pays, les interdictions apportées par le Maghzen aux débarquements sur les côtes ajoutent encore à tant de périls. Et quand les canots de l'*Aigle* s'avançaient près du rivage, ils se voyaient menacés par les fusils des Marocains.

Quoi qu'il en soit, des travaux d'hydrographie, de géodésie, d'astronomie, de magnétisme et de météorologie furent entrepris et menus à bien sur 15 points différents de la côte, apportant ainsi une contribution considérable à l'étude détaillée de cette région de l'Afrique du Nord. Des travaux d'un autre ordre, relatifs aux statistiques commerciales, aux mouvements d'exportation et d'importation, aux productions du sol, à la situation économique ont été poursuivis en même temps et rassemblés en des rapports du plus haut intérêt.

Cet ensemble de travaux fait le plus grand honneur à la mission que M. le lieutenant de vaisseau Dyé a dirigée avec tant d'habileté et qui marquera dans les annales de l'hydrographie française.

• A.-H. Dyé, officier de marine, commandant la mission maritime du Maroc (1904-1907), Les Ports du Maroc. Leur commerce avec la France. Extrait du Bulletin de la Société de géographie commerciale, 8, rue de Tournon, Paris (n° de mars, mai et juin 1908). Imprimerie Paul Brodard, Coulommiers, 1909 :

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1058637.r=Dy%C3%A9?rk=21459;2>