

## **UNE ÉTOILE FILANTE : MARPHOCÉAN (1973-2009)**

Par Najib Cherfaoui, *expert portuaire et maritime*

**Résumé :** En 1988, fierté du pays, Marphocéan brille très haut dans le ciel maritime de la planète ; avec une capacité de 127 000 tonnes, il est alors un transporteur d'acide phosphorique de taille mondiale. Vingt ans plus tard, ce fleuron national meurt dans l'indifférence générale. Son parcours mérite d'être conté car il illustre parfaitement l'identité plurielle et contrastée de notre système maritime. Pour cela, je fais ressortir la forme globale de sa flotte, puis je retrace la ligne de vie de chacun de ses navires : architecture, date d'entrée sous pavillon, date de sortie, qu'est ce qu'il faisait avant, qu'est ce qu'il a fait après, et surtout comment il a fini sa carrière. C'est le seul moyen de maintenir un lien fertile entre nos ancêtres et nos gens de mer actuels, de lancer le défi de la mémoire vivante et de lutter contre l'oubli.

FAIT à Casablanca, le 28 JUIN 2020

# **UNE ÉTOILE FILANTE : MARPHOCÉAN (1973-2009)**

Par Najib Cherfaoui, *expert portuaire et maritime*

## **A. Introduction**

En 1988, fierté du pays, Marphocéan brille très haut dans le ciel maritime de la planète ; avec une capacité de 127 000 tonnes, il est alors un transporteur d'acide phosphorique de taille mondiale.

Vingt ans plus tard, ce fleuron national meurt dans l'indifférence générale.

Son parcours mérite d'être conté car il illustre parfaitement l'identité plurielle et contrastée de notre système maritime.

Je commence par expliquer la genèse, la composition de l'actionnariat, la montée fulgurante dans le paysage maritime et la cause brutale de la disparition.

Puis, je rattache cette disparition à l'effondrement de la marine marchande provoqué par les énormes erreurs commises en 2006. Je conclus en donnant la solution pour rétablir durablement le secteur.

Enfin, pour être complet, je passe en revue l'ensemble de la flotte de Marphocéan. Je retrace la ligne de vie détaillée de chaque navire : architecture, date d'entrée sous pavillon, date de sortie, qu'est ce qu'il faisait avant, qu'est ce qu'il a fait après, et surtout comment il a fini sa carrière.

## **B. Genèse**

Créé en 1973, l'armement Marphocéan a pour objet le transport de l'acide phosphorique produit au Maroc. Sa mission principale consiste à assurer la sécurité des expéditions vers les pays lointains.

Pour en comprendre la genèse, il faut remonter à 1946. Cette année là, les recoupements des investigations établissent que le Maroc réunit des circonstances uniques pour la valorisation chimique des phosphates : gisements de gypse de pureté exceptionnelle, phosphates de chaux à haute teneur, proximité du port de Safi.

En 1958, le Bureau d'études et de participations industrielles (B.E.P.I.) se penche sur l'exploitation combinée de ce patrimoine. Ce travail conduit au lancement du complexe chimique de Safi (1965). Après dix années (1976), le complexe démarre la composante « acide phosphorique ». Cet évènement coïncide exactement avec la mise en service par Marphocéan des deux navires IBN JABIR et IBN KHALDOUN.

### **C. Marphocéan**

En octobre 1973, Ocp, Comanav et Gazocéan fondent l'armement Maroc Phosphore Océan (Marphocéan). Elles détiennent respectivement 30%, 45% et 25% des parts. À compter du 20 août 1976, l'Ocp confie à Gazocéan la conduite nautique pour une durée de huit ans : conception des navires et appui technique. L'encadrement s'effectue à raison de dix marins par unité. En 1977, l'Ocp rachète les parts de Gazocéan et entre dans le capital à hauteur de 26,28%, avec possibilité d'aller jusqu'à 42%. En 1979, l'Ocp fait valoir son droit à cette dernière option, mais l'actionnariat de Gazocéan se rétracte. En 1984, à l'échéance du contrat d'assistance, l'Ocp lance une consultation auprès de l'Inde et la Pologne<sup>1</sup>. On retient l'offre polonaise, car à prestation égale, elle est deux fois moins chère. En 1985, pour des raisons de trésorerie, la Comanav jette l'éponge et vend ses actions à l'Ocp.

Au début des années 80, Marphocéan entre dans la légende ; il dispose d'une flotte imposante de 17 navires : douze chimiquiers, deux butaniers et trois phosphatiers, totalisant une jauge brute de 212 925 tonneaux et un investissement de deux milliards de dirhams (prix 1981).

En 36 ans d'existence (1973-2009), il n'y a jamais eu de plan de renouvellement, ce qui conduit au dépérissement de la flotte.

En 2009, Marphocéan est dissoute.

J'en ai fini avec le destin de Marphocéan.

Cela dit, la mort de Marphocéan intervient dans le contexte global de l'effondrement de la Marine Marchande.

Ce problème comporte deux questions de nature hautement stratégique pour l'avenir maritime du pays : la première concerne le pourquoi de « l'effondrement », la seconde le comment de « la renaissance ».

---

<sup>1</sup> Je rappelle que l'Inde se dote de son premier navire phosphoriquier en 1983 : MARATHA ELEGANCE, vraquier de 18 000 tpl construit en 1975 à Galatz (Roumanie). Pour cette nouvelle mission, il est transformé en quatre mois au chantier Boele (Rotterdam).

La réponse à la première question est claire : l'effondrement est causé en 2006 par l'ignorance et l'absence totale de culture maritime des centres de décision. De ce fait, la flotte de commerce chute au niveau le plus bas jamais atteint depuis 1960 ; soit en 2020, 17 navires jaugeant 144 846 tonneaux ; ce qui rapporté à la population nous ramène un demi-siècle en arrière.

L'autre question peut se reformuler comme suit : Comment remettre sur pied la flotte de commerce indispensable à la sécurité des approvisionnements maritimes du pays ?

Dans le paragraphe suivant, je donne la réponse.

#### **D. Et Maintenant**

Dans un travail antérieur<sup>2</sup>, j'ai passé en revue, la totalité des navires de commerce du Maroc (XIX<sup>ème</sup> & XX<sup>ème</sup> siècle) ; ce voyage dans le temps m'a permis de localiser les principaux déclin. J'ai observé que chaque déclin fait apparaître une remarquable capacité à se réparer. Après chaque épreuve, le système retrouve ce qui a été écrasé, cherche comment ça été écrasé, reconstruit là dessus, et remonte à la surface : la renaissance est un caractère permanent.

En réaction au traumatisme de 2006, il y aura à nouveau réparation du choc.

Voici le référentiel des exigences de cette réparation.

Tout d'abord, l'exécutif doit comprendre qu'il faut repenser le rôle de la Marine Marchande dans son ensemble, de façon que sa requalification, indispensable à la vie du pays, s'inscrive dans une logique de développement intensif et expansif. En clair, nous avons besoin d'une Marine Marchande forte qui irrigue bien au-delà de son périmètre propre.

Ensuite, pour bien assimiler le réalisme de notre propos, il convient de garder à l'esprit que les périodes de prospérité de notre pavillon ont toutes pour origine la volonté de l'État et la confiance des banques. Les replis ont tous pour origine les hésitations de l'État et la défection des banques.

---

<sup>2</sup> *Comme les étoiles dans la nuit ; NAVIRES DU MAROC ; De la naissance à 2040.* [https://unctad.org/meetings/en/Contribution/dtitlbtS-AhEM2018d2\\_Cherfaoui\\_fr.pdf](https://unctad.org/meetings/en/Contribution/dtitlbtS-AhEM2018d2_Cherfaoui_fr.pdf)

À noter l'entrée en flotte du navire chimiquier CHIMISTE SAYID (1977-1988), armé par la Générale Maritime ; 3 879 tx de jauge brute, longueur 110,6 m ; construit en Allemagne (Lubeck) en 1977.

En conséquence : la renaissance promise par notre Histoire maritime exige l'engagement solidaire de l'État, des Banques et des Armements privés au sein d'un même projet. Plus précisément, l'État est garant de l'ancrage des mécanismes financiers à la dynamique maritime. Il s'agit de contribuer à l'autonomie industrielle et commerciale du pays en lui assurant ses propres moyens de transport par mer ; ensuite de réduire les décaissements de frets en devises au bénéfice de pavillons tiers pour les importations et les exportations ; et enfin d'offrir à la totalité des marins du Maroc le libre accès à la gamme complète de tous les métiers de la mer.

En d'autres termes, il faut définir le référentiel des exigences pour couvrir l'ensemble des besoins essentiels. Il faut, en particulier, veiller à ventiler ces besoins en termes de filières et en termes de capacité par filière. Cela signifie qu'il faut doter le Maroc d'une flotte stratégique englobant la sécurité des approvisionnements énergétiques et alimentaires, les communications, la délégation de service public et les fonctions portuaires (lamanage, remorquage, pilotage, soutage, dragage).

Il faut bien comprendre que la notion de flotte stratégique n'a pas un caractère protectionniste. C'est un outil de développement qui doit notamment surmonter la difficulté à lever des fonds sur le marché bancaire. Ce n'est pas une question de subventions mais plutôt la mise en place d'un dispositif de garantie publique ou de financement spécifique pour favoriser les projets de renouvellement/modernisation de la flotte.

Il faut également bien comprendre que sans un vivier de gens de mer, il serait impossible de développer les énergies marines renouvelables, les biotechnologies marines ou la recherche océanographique. Il serait également difficile de recruter les compétences nécessaires aux métiers transverses : Affaires maritimes, commandants de port, pilotes et équipages de remorqueurs.

Il faut enfin bien comprendre que l'établissement d'une flotte stratégique est conditionné par un impératif incontournable : les responsables doivent vaincre leurs peurs, surmonter leur ignorance et admettre leurs fautes, car une Administration qui enregistre et analyse ses propres défaillances grandit et devient plus forte.

Autrement dit, les responsables actuels doivent avoir le courage de faire le bilan de ce qu'ils laisseront aux générations suivantes et de leur redonner des marges de manœuvre.

Ces mêmes responsables devront oser avouer qu'ils ont perdu beaucoup de temps, et on prendra bien soin d'écarter ceux qui, depuis trop longtemps, masquent l'écart entre les ambitions de nos valeureux marins et la réalité tragique de la flotte de commerce.

## **ACTIONNARIAT**

### **Comanav/Ocp/Gazocéan**

#### **A. Compagnie Marocaine de Navigation**

Les origines de la Comanav remontent à 1918, année de la création par le fameux banquier Rothschild de l'armement « Union d'Entreprises Marocaines » (UEM), dédié au cabotage.<sup>3</sup>

Ainsi de 1918 à 1939, UEM procède à l'acquisition de 17 navires pour desservir la côte.

Lors de la seconde guerre mondiale, « UEM » est mise en veilleuse. Dès la fin du conflit (1946), via sa filiale Saga (Société Anonyme de Gérance et d'Armement), la banque Rothschild transforme « UEM » pour donner naissance à la Compagnie Franco-Chérifienne de Navigation (CFCN).

En 1959, dans le sillage de la nationalisation, cette dernière change de nom et devient la « Compagnie Marocaine de Navigation » (Comanav).

Progressivement, Rothschild s'efface ; ses parts passent ainsi de 100% en 1918 à 47% en 1946, puis à 10% en 1965 et enfin à 0% en 1973.

Par ironie du sort, un demi-siècle plus tard, après avoir opéré 51 navires, la Comanav n'est plus qu'un fantôme noyé dans la galaxie Cma-Cgm, avec en arrière plan le spectre de Rothschild.

#### **B. Office Chérifien des Phosphates**

L'Ocp doit son existence aux gisements de phosphates. Ceux-ci sont connus dès avant 1914, mais ce n'est qu'en 1919 que de nouvelles prospections permettent d'en saisir l'ampleur.

---

<sup>3</sup> La Banque Rothschild, via sa filiale Schneider, accorde en 1915 les prêts pour la construction des ports du Maroc ; elle crée en 1915 la « Manutention Marocaine » ancêtre de l'actuelle « Marsa Maroc » ; elle finance à partir de 1920 l'achat des paquebots de la « Compagnie Générale Transatlantique » pour le transport, entre autres, des passagers sur la relation France-Maroc.

Aussitôt, par le dahir du 27 janvier 1920, l'État commence par se réserver l'exclusivité de leur recherche et de leur exploitation. Puis, trois mois plus tard, il crée une entreprise publique dite « Office Chérifien des Phosphates » (Ocp).

Rappelons ici que le concept d'entreprise publique, devenu universel, est né au Maroc à cette occasion. L'idée consiste à mettre à l'abri du capital privé une source de richesse considérée comme appartenant à la Nation tout entière.

### **C. Gazocéan**

En 1957, René Boudet (1915-2008), ancien capitaine de corvette, devient armateur, transporteur et négociant. Il fonde la société familiale « Gazocéan ». D'abord, il s'intéresse au gaz de pétrole brûlé auquel personne ne prête attention. Ensuite, il se concentre sur le méthane et sur l'ingénierie des cuves de stockage des produits liquéfiés.

En 1968, il possède déjà 19 navires et contrôle 40% du commerce international de gaz.

En 1975, il fait construire le « BEN FRANKLIN », plus grand méthanier du monde (120 000 m<sup>3</sup>). Quatre ans plus tard, cet ultime investissement infructueux lui fera perdre le contrôle de son entreprise, avec emprise grandissante de l'Ocp dans les affaires de Gazocéan.

## Structure de la flotte

### A. Acide phosphorique

La constitution de la flotte s'effectue par sister-ships achetés flambants neufs.

Il y a d'abord l'acquisition de IBN JABIR/IBN KHALDOUN (1976), puis des quatre sister-ships IBN OTMAN/IBN ROCHD (1977), IBN ALBANNA (1978) et IBN SINA (1979).

À la suite (1982), on enregistre les deux paires ADDARRAQ/AI FARABI et ARRAZI/AZZAHRAOUI. En 1986/1987, AL KORTOUBI/BEN AICHA sont les derniers à rejoindre la flotte.

Ces navires vont quitter le pavillon national dans des conditions variables : dernier voyage pour la démolition ou continuer la vie sous un autre drapeau.

Les départs se déroulent selon une chronologie contrastée : IBN ALBANNA [1985], IBN OTMAN [1989], IBN KHALDOUN [1993], IBN SINA [1993], IBN JABIR [1994], IBN ROCHD [1994], ARRAZI [2004], AZZAHRAOUI [2004], ADDARRAQ [2010], AL FARABI [2010], AL KORTOUBI [2010], BEN AICHA [2010].

	Marphocéan : cycle de vie des chimiquiers (années)		
	Avant immatriculation Maroc	Sous pavillon Maroc	Après radiation registre Maroc
IBN JABIR [1976-1994]	0	19	0
IBN KHALDOUN [1976-1993]	0	18	0
IBN OTMAN [1977-1989]	0	13	20
IBN ROCHD [1977-1994]	0	18	0
IBN SINA [1979-1993]	0	16	0
IBN ALBANNA [1978-1985]	0	8	18
ADDARRAQ [1982-2010]	0	29	0
AL FARABI [1982-2010]	0	29	0
ARRAZI [1982-2004]	0	23	0
AZZAHRAOUI [1982-2004]	0	23	0
AL KORTOUBI [1986-2010]	0	25	0
BEN AICHA [1987-2010]	0	24	1

**figure 1** : Au cours de son existence, Marphocéan exploite 12 navires chimiquiers, totalisant 140 522 tjb, avec une moyenne en flotte de 20 années. Les deux premiers chimiquiers (acide phosphorique), IBN JABIR et IBN KHALDOUN, entrent en flotte en 1976. En 1988, il y a 11 navires en flotte totalisant 127 008 tonneaux de jauge brute. Les trois derniers navires chimiquiers sont radiés en 2011, ainsi AL FARABI, AL KORTOUBI, BEN AICHA ; IBN SINA a eu la vie la plus courte (16 ans) ; IBN OTMAN a eu la vie la plus longue (33 ans).

## B. Butane

En 1977, Marphocéan met en service les deux uniques butaniers de l'histoire du Maroc, TAFILALET acquis presque neuf (2 ans d'âge) et AL GHASSANI acheté flambant neuf.

	Marphocéan : cycle de vie des butaniers entrés en flotte (années)		
	Avant immatriculation Maroc	Sous pavillon Maroc	Après radiation registre Maroc
AL GHASSANI [1977-1984]	0	8	21
TAFILALET [1977-1982]	2	6	24

**figure 2 :** Au cours de son existence, Marphocéan exploite 2 butaniers, ils totalisent 6 403 tonneaux de jauge brute ; avec une moyenne en flotte de 7 années. Leurs durées de vie sont pratiquement les mêmes, 29 ans pour AL GHASSANI et 32 ans pour TAFILALET.

## C. Phosphates

En 1983/1984, Marphocéan se dote de trois grands phosphatiers flambants neufs ; ce sont les sister-ships BOUCRAA, BENGUERIR et YOUSOUFIA, jaugeant chacun 22 000 tonneaux. Ils seront tous liquidés en 1993.

	Marphocéan : cycle de vie des navires entrés en flotte (années)		
	Avant immatriculation Maroc	Sous pavillon Maroc	Après radiation registre Maroc
BOUCRAA [1983-1993]	0	11	20
BENGUERIR [1984-1993]	0	10	19
YOUSOUFIA [1984-1993]	0	10	20

**figure 3 :** Au cours de son existence, Marphocéan opère trois phosphatiers, totalisant 66 000 tonneaux ; 10 ans pour la moyenne en flotte ; 30 ans pour la durée de vie moyenne.

	Nom du navire	Identifiant Organisation Maritime Internationale (IMO)
Acide phosphorique	IBN JABIR	7400871
	IBN KHALDOUN	7406306
	IBN OTMAN	7431167
	IBN ROCHD	7431193
	IBN SINA	7431179
	IBN ALBANNA	7813949
	ADDARRAQ	7925716
	AL FARABI	7500724
	ARRAZI	7925704
	AZZAHRAOUI	7925699
	AL KORTOUBI	8406303
	BEN AICHA	8406315
Phosphate	BOUCRAA	8100870
	BENQUERIR	8100894
	YOUSSOUFIA	8100882
Butane	AL GHASSANI	7600275
	TAFILALET	7328097

figure 4 : flotte Marphocéan ; 12 chimiquiers, 3 phosphatiers, 2 butaniers, totalisant 212 925 tonneaux.

## NAVIRES DE MARPHOCÉAN

### Ordre chronologique

#### A. IBN JABIR [1976–1994]

Tanker chimiquier construit en France (Le Havre), sister-ship du navire IBN KHALDOUN. Muni d'une seule hélice, il possède une puissance de 8 000 cv, ce qui lui permet de voyager à une vitesse de 16 nœuds. Son tirant d'eau vaut 11,4 m ; il mesure 133,2 m de long pour 19,8 m de large. Il a une capacité de 11 520 tonnes de port en lourd, une jauge brute de 7 287 tonneaux et une jauge nette de 3 244 tonneaux. Le navire dispose de quatre citernes de 6 200 m<sup>3</sup> servies par trois pompes débitant chacune 205 m<sup>3</sup>/h. Les citernes sont en acier inoxydable massif. La mise à l'eau se déroule le 27 février 1975, en présence de S.A.R. Lalla Meriem, marraine du navire. Pour son baptême, elle a utilisé une bouteille d'eau pieusement apportée de la Mecque. Dès son lancement, il est affecté au transport de l'acide phosphorique. À partir de Safi, il dessert Immingham (Angleterre), Hambourg (Allemagne), Anvers (Belgique), Bandirma, Foca et Samsun (Turquie), Djibouti et Pemuda (Indonésie). Le 1<sup>er</sup> février 1994, il est livré à la démolition à Pipavav (Inde).



**figure 5** : Le navire chimiquier IBN JABIR (1976–1994) ; 7 287 tx de jauge brute, longueur 133,2 m ; construit en France (Le Havre) en 1976 ; *photo* : Yvon Perchoc.



**figure 6** : Le navire chimiquier IBN KHALDOUN (1976–1993) ; 7 287 tx de jauge brute, longueur 133,2 m ; construit en France (Le Havre) en 1976 ; ici sur le canal de Kiel (Allemagne), le 28 août 1979 ; photo : Michael Neidig.

### **B. IBN KHALDOUN [1976–1993]**

Tanker chimiquier construit en France (Le Havre) en 1976, sister-ship du navire IBN JABIR. Dès son lancement, il est marocain IBN KHALDOUN, propriété de Maroc Phosphore Océan (Marphocéan). Il est affecté au transport de l'acide phosphorique. Gazocéan assure l'exploitation technique. À partir de Safi, il dessert les ports de Santos et Rio Grande (Brésil), Flessingue et Rotterdam (Hollande), Immingham (Angleterre), Rouen (France), Helva et Las Palmas (Espagne), Anvers (Belgique), Bandirma, Foca et Samsun (Turquie), Kandla (Inde). Le 28 novembre 1993, il est livré à la démolition à Alang (Inde).

### **C. AL GHASSANI [1977–1984]**

Navire citerne butanier construit en Norvège (Ulsteinvik) en 1977. Muni d'une seule hélice, il possède une puissance de 12 000 cv, ce qui lui permet de voyager à une vitesse de 22 nœuds. Son tirant d'eau vaut 8,29 m ; il mesure 140,6 m de long pour 18 m de large. Il a une capacité de 9 109 tonnes de port en lourd, une jauge brute de 6 682 tonneaux et une jauge nette de 2 985 tonneaux. Ses cuves ont une capacité de 4 100 m<sup>3</sup>. Dès son lancement, en 1977, il est marocain AL GHASSANI, propriété de Maroc Phosphore Océan (Marphocéan). Il est affecté au transport du gaz de pétrole liquéfié (GPL).

L'exploitation technique du navire est confiée à Gazocéan. Il dessert les ports de Mohammedia (Maroc), de Leixões et Sinès (Portugal), Le Havre, Gravenchon et Dunkerque (France), Teesport et Stanlow (Angleterre), Anvers (Belgique), Ravenne et Priolo (Italie), Suez (Egypte), Thessalonique et Pylos (Grèce). Par la suite, il arbore le drapeau du Panama GAZ CARIBBEAN (1984), puis de la France GAZ SAINT DENIS (1989). En 1998, il redevient panaméen GAZ CARIBBEAN. En conservant cette appellation, il termine sa carrière au Liban (2000). Le 25 janvier 2005, il est livré à la démolition à Alang (Inde).



**figure 7** : Le navire citerne butanier AL GHASSANI (1977–1984) ; 4 058 tx de jauge brute, longueur 102,1 m ; construit en Norvège (Ulsteinvik) en 1977 ; spécialisé dans le transport de gaz de pétrole liquéfié (GPL) ; ici, à Rotterdam (Hollande) en 1980 ; photo : Pieter Melissen.

#### **D. IBN OTMAN [1977–1989]**

Navire citerne chimiquier construit en Norvège (Greaker) en 1977. Sur quille, il est français BERTHELOT. Muni d'une seule hélice, il possède une puissance de 15 600 cv, ce qui lui permet de voyager à une vitesse de 17 nœuds. Son tirant d'eau vaut 10,5 m ; il mesure 172,4 m de long pour 23 m de large. Il a une capacité de 22 989 tonnes de port en lourd, une jauge brute de 13 514 tonneaux et une jauge nette de 8 148 tonneaux. Les cuves sont revêtues de néoprène, donc elles ne peuvent contenir que de l'acide phosphorique. À son lancement en 1977, il est marocain IBN OTMAN, propriété de Maroc Phosphore Océan (Marphocéan). Il est alors dédié au transport de l'acide phosphorique produit à Safi. Ainsi, en novembre 1977, il effectue son premier voyage de Safi (Maroc) vers le port de Kandla (Inde) avec une cargaison d'acide phosphorique. Le navire dessert principalement les ports de l'Inde via le canal de Suez ; ainsi

Tuticorin et Chennai (Madras). Chaque voyage dure trois semaines. Les autres destinations sont Palerme (Italie), Foca (Turquie) et Gresik (Indonésie). Par la suite, il devient grec SUSANA (1989), puis panaméen UNITANK (2003). Le 3 janvier 2009, il est livré à la démolition à Alang (Inde) pour \$295 la tonne, soit au total \$1 852 600.



**figure 8** : Le navire chimiquier IBN OTMAN (1977-1989) ; 13 514 tx de jauge brute, longueur 172,4 m ; construit en Norvège (Greaker) en 1977 ; ici sous le nom UNITANK en mouillage au port du Pirée (Grèce), le 12 septembre 2007 ; *photo* : Jukka Koskimies.

### **E. IBN ROCHD [1977-1994]**

Tanker chimiquier construit en Hollande (Lobith) en 1977, sister-ship du navire IBN ALBANNA. Muni d'une seule hélice, il possède une puissance de 15 600 cv, ce qui lui permet de voyager à une vitesse de 17 nœuds. Son tirant d'eau vaut 10,6 m ; il mesure 172,3 m de long pour 23 m de large. Il a une capacité de 23 078 tonnes de port en lourd, une jauge brute de 13 514 tonneaux et une jauge nette de 8 148 tonneaux. Le navire dessert principalement les ports de l'Inde via le canal de Suez ; ainsi Kandla, Tuticorin, Chennai (ex Madras), Koshi (ex Cochin) et Goa. Chaque voyage dure trois semaines. Les autres destinations sont Huelva (Espagne), Singapour et Gresik (Indonésie). Le 31 janvier 1994, il est livré à la démolition à Pipavar (Inde).



**figure 9** : Le navire chimiquier IBN ROCHD (1977–1994) ; jauge brute 7 178 tx, longueur 144,5 m, largeur 18 m, tirant d'eau 8,29 m, port en lourd 9 138 tonnes, puissance 12 000 cv, vitesse 18,5 nœuds ; construit en Hollande (Lobith) en 1977 ; ici en 1990 ; *photo* : Yvon Perchoc.



**figure 10** : Le navire citerne TAFILALET (1977–1982) ; 2 345 tx de jauge brute, longueur 97,3 m ; construit en Finlande (Savonlinna) en 1975 ; spécialisé dans le gaz de pétrole liquéfié (GPL) ; ici, sous le nom CAPO CERVO, entrant à Ravenne le 1er juin 2001 ; *photo* : Malcolm Cranfield.

## F. TAFILALET [1977–1982]

Navire citerne construit en Finlande (Savonlinna) en 1975. La finition du navire se déroule à La Spezia (Italie). Muni d'une seule hélice, il possède une puissance de 2 000 cv, vitesse 13 nds, tirant d'eau 7 m ; 97,3 m de long pour 13 m de large ; 3 699 tpl, 2 345 tjb et une jauge nette de 1 050 tx. Au lancement en 1975, il est panaméen GRACIA. En 1977, il devient marocain TAFILALET, propriété de l'armement Société de Cabotage Pétrolier (Petrocab). Il est affecté au transport du gaz de pétrole liquéfié (GPL). Pour son premier voyage, il achemine 1 200 tonnes de butane de Marseille vers Mohammedia. Par la suite, il est italien CAPO CERVO (1982). Le 14 novembre 2006, il est livré à la démolition à Aliaga (Turquie).



**figure 11** : Le chimiquier IBN ALBANNA (1978–2001) ; 13 514 tjb, longueur 172,4 m ; construit en Hollande (Lobith) en 1977 ; ici au chantier de Lobith (Hollande), le 21/06/1978 ; *photo* : Michael Neidig.

## G. IBN ALBANNA [1978–2001]

Tanker chimiquier construit en Hollande (Lobith) en 1978, sister-ship du navire IBN ROCHD. Muni d'une seule hélice, il possède une puissance de 15 600 cv, ce qui lui permet de voyager à une vitesse de 17 nœuds. Son tirant d'eau vaut 10,6 m ; il mesure 172,3 m de long pour 23 m de large. Il a une capacité de 23 078 tonnes de port en lourd, une jauge brute de 13 514 tonneaux et une jauge nette de 8 148 tonneaux. À son lancement, il est marocain IBN ALBANNA, propriété de Maroc Phosphore Océan (Marphocéan). Il est alors dédié au transport de l'acide phosphorique produit au départ de Safi. Pour mémoire Tampa (USA), Huelva (Espagne), Rouen (France) et Safi (Maroc) sont des ports

de chargement d'acide phosphorique. Le navire dessert principalement les ports de l'Inde via le canal de Suez ; ainsi Kandla, Tuticorin et Chennai (Madras) et Goa (Inde). Chaque voyage dure trois semaines. Les autres destinations sont Marseille (France), Huelva (Espagne), Odessa (Russie), Singapour, Gresik (Indonésie), les deux ports américains de Morehead City en Caroline du Sud et de Tampa en Floride, les deux ports brésiliens Rio Grande et Santos. En 1985, il passe sous pavillon de l'Inde SPIC PEARL, propriété de la Southern Petrochemical Industries Corporation (SPIC).<sup>4</sup> Le 22 février 2003, il est livré à la démolition à Alang (Inde).



**figure 12** : Le navire chimiquier IBN SINA (1979–1993) ; jauge brute 13 514 tx, port en lourd 22 961 tonnes, vitesse 17 nœuds ; construit en Norvège (Greaker) en 1979 ; *photo* : Yvon Perchoc.

## **H. IBN SINA [1979–1993]**

Tanker chimiquier construit en Norvège (Greaker) en 1979. Muni d'une seule hélice, il possède une puissance de 15 600 cv, ce qui lui permet de voyager à une vitesse de 17 nœuds. Son tirant d'eau vaut 10,5 m ; il mesure 172,4 m de long pour 23 m de large. Il a une capacité de 22 961 tonnes de port en lourd, une jauge brute de 13 514 tonneaux et une jauge nette de 8 148 tonneaux. Il dispose de 9 citernes centrales et de quinze citernes latérales. Ces 24 réservoirs sont destinés à contenir l'acide phosphorique. À son lancement, le navire arbore le pavillon marocain, propriété de Maroc Phosphore Océan (Marphocéan), sous le nom IBN SINA. Parmi les capitaines du navire, il convient

---

<sup>4</sup> Je rappelle que l'Inde se dote de son premier navire phosphoriquier en 1983 : MARATHA ELEGANCE, vraquier de 18 000 tpl construit en 1975 à Galatz (Roumanie). Pour cette nouvelle mission, il est transformé en quatre mois au chantier Boele (Rotterdam).

de citer les Commandants Florand, Bled, Lebonnec, Ksara, Touraine. Pour son premier voyage, il se dirige vers Rotterdam, après avoir chargé à Rouen 9 000 tonnes de platformat des raffineries Shell. Ce convoi demeure exceptionnel. En effet, les citernes étant revêtues de néoprène, elles ne peuvent donc transporter que de l'acide phosphorique. Par la suite, le navire demeure dédié au transport de l'acide phosphorique produit à Safi. Il dessert principalement les ports de l'Inde via le canal de Suez ; ainsi Kandla et Chennai (ex. Madras). Chaque voyage dure trois semaines. Les autres destinations sont Huelva (Espagne), Bandirma (Turquie), Port Saïd (Égypte), Gresik (Indonésie), Singapour et Rio Grande (Brésil). Le 24 juin 1993, il est livré à la démolition à Alang (Inde).



**figure 13** : Le chimiquier ADDARRAQ (1982–2010) ; 14 775 tx de jauge brute, longueur 172,2 m ; construit en France (Dunkerque) en 1982 ; à Malacca (Malaisie), le 4 avril 1986 ; photo : Gerolf Drebes.

## **I. ADDARRAQ [1982–2010]**

Navire citerne chimiquier à double coque, construit en France (Dunkerque) en 1982. Sister-ship du navire AL FARABI, il représente un million d'heures de travail. Muni d'une seule hélice, il possède une puissance de 11 386 cv, ce qui lui permet de voyager à une vitesse de 14,5 nœuds. Son tirant d'eau vaut 9,75 m ; il mesure 172,2 m de long pour 24,8 m de large. Il a une capacité de 23 953 tonnes de port en lourd, une jauge brute de 14 775 tonneaux et une jauge nette de 9 274 tonneaux. Il dispose de 9 citernes centrales en acier inoxydable massif dédiées à l'acide phosphorique. De plus, ce navire est polyvalent, car il peut utiliser les quinze citernes latérales quand il n'y a pas d'acide phosphorique. À son lancement, le navire arbore le pavillon marocain,

propriété de Maroc Phosphore Océan (Marphocéan), sous le nom ADDARRAQ. Il est affecté au transport de l'acide phosphorique produit à Safi. Il est successivement commandé par les capitaines au long cours Hartmart, Schmiegel, Lerche, Gaebel, Lillie, Vogel. Il dessert principalement l'Extrême-Orient ; ainsi les ports de Gresik (Indonésie), Bangkok (Thaïlande) et Tuticorin (Inde). Les autres destinations sont Al-Jubayl (Arabie Saoudite), Port Saïd (Égypte), Bizerte (Tunisie), Gênes (Italie), Leixões (Portugal), La Palice (France) et Amsterdam (Hollande). En 2010, tout en gardant le pavillon, il devient STAR 1. Le 27 février 2010, il est livré à la démolition à Alang (Inde), pour 575 \$ la tonne. À signaler que le démantèlement est délicat. En effet, les cuves, les vannes et les pompes sont incrustées de tartre radioactif ; ainsi du radium et des dérivés de l'uranium.



**figure 14 :** Le navire chimiquier AL FARABI (1982–2010) ; 14 775 tx de jauge brute, longueur 172,2 m ; construit en France (Dunkerque) en 1982 ; ici à Liverpool (Angleterre), le 16 janvier 2008 ; *photo : David Williams.*

## **J. AL FARABI [1982–2010]**

Tanker chimiquier à double coque, construit en France (Dunkerque) en 1982. Sister-ship du navire ADDARRAQ, il représente un million d'heures de travail. Muni d'une seule hélice, il possède une puissance de 11 386 cv, ce qui lui permet de voyager à une vitesse de 14,5 nœuds. Son tirant d'eau vaut 9,75 m ; il mesure 172,2 m de long pour 24,8 m de large. Il a une capacité de 23 953 tonnes de port en lourd, une jauge brute de 14 775 tonneaux et une jauge nette de 9 274 tonneaux. Il dispose de 9 citernes centrales en acier inoxydable massif

dédiées à l'acide phosphorique. De plus, ce navire est polyvalent, car il peut utiliser les quinze citernes latérales quand il n'y a pas d'acide phosphorique, par exemple de l'urée. À son lancement, le navire arbore le pavillon marocain, propriété de Maroc Phosphore Océan (Marphocéan), sous le nom ADDARRAQ. Il est dédié au transport de l'acide phosphorique produit à Safi. Il est successivement commandé par les capitaines au long cours Hartmart, Schmiegel, Lerche, Gaebel, Lillie, Vogel et Abdallah Marouani. Il dessert principalement l'Extrême-Orient ; ainsi Gresik (Indonésie), Bangkok (Thaïlande) et les trois ports de l'Inde Tuticorin, Kandla, Goa. Les autres destinations sont, Port Saïd (Égypte), Adana (Turquie), Brême (Allemagne), Rouen (France) et Amsterdam (Hollande). Ainsi, il livre à Rouen, 22 730 tonnes de gazole chargé à Amsterdam. En 2007, il transporte de la mélasse de Karachi (Pakistan) à Bristol (Angleterre). En 2010, tout en gardant le pavillon marocain, le navire citerne AL FARABI devient STAR 2. Le 25 février 2010, il est livré à la démolition à Alang (Inde), pour 575 \$ la tonne.



**figure 15** : Le navire chimiquier ARRAZI (1982–2004) ; 4 752 tx de jauge brute, longueur 110,7 m ; construit en France (Dunkerque) en 1982 ; ici à Marseille en 1984 ; *photo : Coppermine.*

### **K. ARRAZI [1982–2004]**

Tanker chimiquier à double coque, construit en France (Dunkerque) en 1982. Sister-ship du navire AZZAHRAOUI. Muni d'une seule hélice, il possède une puissance de 6 325 cv, ce qui lui permet de voyager à une vitesse de 14,5 nœuds. Son tirant d'eau vaut 6 m ; il mesure 110,7 m de long pour 17,8 m de

large. Il a une capacité de 6 585 tonnes de port en lourd, une jauge brute de 4 752 tonneaux et une jauge nette de 2 283 tonneaux. Il possède une capacité totale de 7 250 m<sup>3</sup>. Il dispose de 21 citernes. Sept citernes centrales, en acier massif inoxydable, d'une contenance de mille tonnes chacune, sont destinées à l'acide phosphorique. Sept autres se trouvent à bâbord et tribord et sont consolidées avec du silicate de zinc ; ces citernes latérales servent au ballastage avec l'eau de mer. Elles peuvent aussi être utilisées pour transporter des liquides épais de densité 1,1 à la température de 35°C. Les citernes centrales font 7 m de haut sur 15 m de large, toutes desservies par un système automatique de pompage. Enfin, le navire est équipé d'une petite citerne appelée « Slop-tank » pour les résidus dégagés par le navire. Les slops sont des déchets maritimes, des boues qui restent au fond des citernes des navires : quand on stocke du pétrole brut ou d'autres produits pétroliers, après un certain temps, il y a décantation des produits lourds et des impuretés qui forment un magma de produits au fond de la capacité. Cette couche de produits est appelée slop. De temps en temps on purge ce slop et on l'injecte à petites doses dans le brut à traiter, afin de ne pas modifier les caractéristiques propres à ce brut. Les slops font l'objet d'une convention internationale (convention Marpol), qui interdit de les rejeter en mer. Les slops sont exportables pour être retraités dans des installations adéquates. À son lancement, le navire arbore le pavillon marocain, propriété de Maroc Phosphore Océan (Marphocéan), sous le nom ARRAZI. À son commandement, il y a les capitaines Kugge, Fisher, Behrmann et Langer. Il est essentiellement dédié au transport de l'acide phosphorique, en Méditerranée et en mer du Nord. L'acide phosphorique est chargé au port de Safi. En Hollande, il va à Terneuzen ; en Belgique à Anvers ; en Allemagne à Hambourg. En France, il accoste à Rouen, à Port La Nouvelle et à Dunkerque. En Turquie il dessert Yarimca, Samsun, Bandirma et Foca ; à 14 nœuds, il faut une semaine pour parcourir les 4 000 km qui les séparent de Safi. En Italie, il fréquente Naples et Ravenne ; au Portugal, il est à Lisbonne. Il fait quelques passages à Malte, à Constanza en Roumanie, à Zadar (Croatie) et à Beyrouth (Liban). En Afrique, il effectue une livraison à la Guinée Bissau. En 2004, il passe sous pavillon Saint Vincent & Grenadines ARRAZ. Le 26 février 2004, démolition à Bombay (Inde) à \$400 la tonne, soit au total de 1,41 million de dollars.

#### **L. AZZAHRAOUI [1982–2004]**

Tanker chimiquier à double coque, construit en France (Dunkerque) en 1982. Sister-ship du navire ARRAZI. Muni d'une seule hélice, il possède une puissance de 6 325 cv, ce qui lui permet de voyager à une vitesse de 14,5 nœuds. Son tirant d'eau vaut 6 m ; il mesure 110,7 m de long pour 17,8 m de large. Il a une capacité de 6 585 tonnes de port en lourd, une jauge brute de 4 752 tonneaux et une jauge nette de 2 283 tonneaux. Il possède des réservoirs ayant un volume global de 7 250 m<sup>3</sup>. Il dispose de 21 citernes. À son lancement en 1982, le navire est marocain AZZAHRAOUI, propriété de Maroc Phosphore Océan (Marphocéan). À son commandement, il y a les capitaines Becker, Kugge, Bergman, Behrmann, Kahns. Il est essentiellement affecté au transport de l'acide phosphorique, en Méditerranée et en mer du Nord. L'acide

phosphorique est chargé au port de Safi. En Hollande, il va à Amsterdam, Antwerp, Rotterdam et Flessingue ; en Belgique à Anvers ; en Espagne à Huelva. En Allemagne, il effectue des livraisons à Hambourg ; d'ailleurs, un mois après sa mise en service, il est victime dans ce port d'une avarie suite à une fausse manœuvre causant une surpression dans une vanne : les parois de la citerne latérale N°6 se sont alors déformées. En France, il touche Marseille, Rouen, Saint-Malo et Dunkerque. En Turquie, il dessert Yarmica et Samsun : à 14 nœuds, soit à 80% de sa puissance nominale, il faut une semaine pour parcourir les 4 000 km qui les séparent de Safi. En Italie, il fréquente Crotona, Ravenna, Naples, Augusta et Livourne ; en Angleterre, il est à Immingham, Fawley, Londres et Tees ; en Russie à Odessa ; en Finlande à Helsinki. Il fait quelques passages au Danemark et au Canada (Saint-John et Sorel). En 2004, il passe sous pavillon Saint Vincent & Grenadines AZZAHR. Le 2 mai 2004, il est livré à la démolition à Alang (Inde) pour 1,41 million de dollars, soit \$400 la tonne.



**figure 16** : Le navire chimiquier AZZAHRAOUI (1982–2004) ; 4 752 tx de jauge brute, longueur 110,7 m ; construit en France (Dunkerque) en 1982 ; ici à Brest, le 3 janvier 1998 ; *photo* : Yvon Perchoc.

### **M. BOUCRAA [1983–1993]**

Vraquier construit au Japon (Aioi) en 1983, sister-ship des navires YOUSOUFIA et BENGUERIR. Muni d'une seule hélice, il possède une puissance de 11 100 cv, ce qui lui permet de voyager à une vitesse de 15 nœuds. Son tirant d'eau vaut 10,76 m ; il mesure 187,7 m de long pour 28,4 m de large. Il a une capacité de 36 714 tonnes de port en lourd, une jauge brute de

22 078 tonneaux et une jauge nette de 11 770 tonneaux. Il est équipé de quatre grues de 25 tonnes chacune. À son lancement en 1983, il est marocain BOUCRAA, propriété de Maroc Phosphore Océan (Marphocéan). Le commandement est confié aux capitaines Nelsen, Andersen, Mjerto et Findhal. Il est alors dédié au transport des phosphates et du charbon. Ainsi, il débarque à Bordeaux 30 100 tonnes de charbon chargées à Baltimore (USA). Il dessert les ports américains Corpus Christi (Texas) et Miami (Floride), Porto Trombetas au Brésil, Puerto de Veracruz au Mexique, Port Kelang (Malaisie), Rouen et Dunkerque (France), Stavanger (Norvège), Kpémé (Togo), Hambourg (Allemagne). En 1993, il est grec PLATITERA. Enfin, il bat pavillon du Panama successivement sous les noms PANDORA P. (1999), PALOMA C. (2003) et XING SHUN DA (2011). Le 13 mai 2013, il est livré à la démolition à Chittagong (Bangladesh).



**figure 17** : Le vraquier BOUCRAA (1983–1993) ; 22 076 tx de jauge brute, longueur 187,7 m ; construit au Japon (Aioi) en 1983 ; ici à Rotterdam en 1984 ; *photo : Pieter Melissen.*

#### **N. BENGUERIR [1984–1993]**

Vraquier construit au Japon (Aioi) en 1984, sister-ship des navires YOUSOUFIA et BOUCRAA. Muni d'une seule hélice, il possède une puissance de 11 100 cv, ce qui lui permet de voyager à une vitesse de 15 nœuds. Son tirant d'eau vaut 10,76 m ; il mesure 187,7 m de long pour 28,4 m de large. Il a une capacité de 36 714 tonnes de port en lourd, une jauge brute de 22 078 tonneaux et une jauge nette de 11 770 tonneaux. Il est équipé de quatre grues de 25 tonnes chacune. À son lancement en 1984, il est marocain BENGUERIR, propriété de Maroc Phosphore Océan (Marphocéan). Il est affecté au transport

des phosphates, du charbon et des céréales. Ainsi, il débarque à Riga (Russie) 32 182 tonnes de blé chargées à Rouen (France). Il est affrété par UNITRAMP (France) pour couvrir ses relations entre les Amériques et l'Asie. Par la suite, il bat pavillon grec PANTOKRATOR (1993), du Panama BETH B. (1999) et de Malte ALEXIA (2003). Le 17 mai 2012, il est livré à la démolition à Gadani Beach (Pakistan).



**figure 18** : Le vraquier BENGUERIR (1984–1993) ; 22 076 tx de jauge brute, longueur 187,7 m ; construit au Japon (Aioi) en 1984 ; ici en rade de Tanger en 1987 ; photo : Piotr Kment.

## **O. YOUSOUFIA [1984–1993]**

Vraquier construit au Japon (Aioi) en 1984, sister-ship des navires BENGUERIR et BOUCRAA. Muni d'une seule hélice, il possède une puissance de 11 100 cv, ce qui lui permet de voyager à une vitesse de 15 nœuds. Son tirant d'eau vaut 10,76 m ; il mesure 187,7 m de long pour 28,4 m de large. Il a une capacité de 36 714 tonnes de port en lourd, une jauge brute de 22 078 tonneaux et une jauge nette de 11 770 tonneaux. Il est équipé de quatre grues de 25 tonnes chacune. À son lancement en 1984, il est marocain YOUSOUFIA, propriété de Maroc Phosphore Océan (Marphocéan). Il est alors dédié au transport des phosphates, du charbon et des céréales. Il dessert l'Extrême-Orient via le canal de Suez ; il charge également des cargaisons de 31 500 tonnes de blé à Rouen pour Casablanca. Par la suite, il bat pavillons grec THEOTOKO (1993), du Panama CATHERINE V (1999), de Malte ALDA (2003) et de Saint Vincent & les Grenadines HASTINGS CASTLE (2003). Le 17 mai 2013, il est livré à la démolition à Gadani Beach (Pakistan).



**figure 19** : Le vraquier YOUSSOUFIA (1984–1993) ; 22 076 tx de jauge brute, longueur 187,7 m ; construit au Japon (Aioi) en 1984 ; ici en Espagne, le 16 octobre 1992 ; *photo : Yvon Perchoc.*



**figure 20** : Le navire chimiquier AL KORTOUBI (1986–2010) ; 16 419 tx de jauge brute, longueur 173 m ; construit en France (Dunkerque) en 1986 ; ici à Hambourg (Allemagne), le 28 juillet 2006 ; *photo : Michael Schindler.*

### **P. AL KORTOUBI [1986–2010]**

Tanker chimiquier construit en France (Dunkerque) en 1986. Muni d'une seule hélice, il possède une puissance de 12 970 cv, ce qui lui permet de voyager à une vitesse de 15 nœuds. Son tirant d'eau vaut 9,75 m ; il mesure 173 m de long pour 24,9 m de large. Il a une capacité de 24 425 tonnes de port en lourd, une jauge brute de 16 419 tonneaux et une jauge nette de 7 372 tonneaux. Les citernes sont en acier inoxydable. À son lancement en 1986, il est marocain AL KORTOUBI, propriété de Maroc Phosphore Océan (Marphocéan). Il est alors dédié au transport de l'acide phosphorique. Il dessert ainsi Barcelone (Espagne), Rotterdam (Hollande) et Qasim (Pakistan), Paradeep (Inde), Tanjung Pelepas (Malaisie), Odessa (Russie) et La Goulette (Tunisie). Il charge de la mélasse à Karachi. Par la suite, il passe au Panama USTICA (2010). Le 20 novembre 2010, il est livré au ferrailleur Shree Ram Group pour la démolition à Alang (Inde).



**figure 21** : Le navire chimiquier BEN AICHA (1987–2010) ; 12 970 tx de jauge brute, longueur 173 m ; construit en France (Dunkerque) en 1987 ; ici en 1988 quittant l'Inde pour le Maroc ; *photo* : Yvon Perchoc.

### **Q. BEN AICHA [1987–2010]**

Tanker chimiquier construit en France (Dunkerque) en 1987, sister-ship du navire citerne AL KORTOUBI. Muni d'une seule hélice, il possède une puissance de 12 970 cv, ce qui lui permet de voyager à une vitesse de 15 nœuds. Son tirant d'eau vaut 9,85 m ; il mesure 173 m de long pour 24,9 m de large. Il a une

capacité de 24 210 tonnes de port en lourd, une jauge brute de 16 419 tonneaux et une jauge nette de 8 075 tonneaux. Il dispose de 24 citernes en acier inoxydable massif, de 1 100 m<sup>3</sup> chacune. À son lancement en 1987, il est marocain BEN AICHA, propriété de Maroc Phosphore Océan (Marphocéan). Il est alors dédié au transport de l'acide phosphorique. L'acide phosphorique a pour densité 1,75 et se transporte à une température de 65°C, car à température ambiante, il est un solide cristallin qui fond à 42,35°C. Le navire fréquente Dunkerque, Hook (Hollande) et Mumbai (Inde). Il charge la mélasse à Chennai (ex Madras, Inde) pour Bristol (Angleterre). En 2010, il passe à la Tunisie ZEMBRA. Le 19 Janvier 2011, il est livré au ferrailleur Shree Ram Shipping Industries pour la démolition à Alang (Inde).