

L'ECONOMISTE



DEPOT LEGAL: 100/1991 - DIRECTEUR DE PUBLICATION: ABDELMOUNAIM DILAMI

UNE DYNASTIE, UN RÈGNE Bâtir un Royaume

50
DH



Sponsors officiels



EDITORIAL

Y'a pas photo!

«**Y'**a pas photo», comme disent les sportifs. Feu Hassan II a construit plus que toute la dynastie avant lui et, pour ses dix premières années de règne, SM Mohammed VI a construit plus que tous. Jusqu'à l'Indépendance du Maroc, les Rois bâtisseurs furent plutôt l'exception que la règle, bien sûr chacun connaît les ouvrages monumentaux laissés par le terrible Moulay Ismaïl. Meknès existerait-elle sans lui? On connaît aussi l'intérêt porté aux ports, un intérêt pas forcément payé de retour. Par là, en effet, s'installèrent les représentants des puissances occidentales. D'abord, juste des comptoirs, puis des consuls, puis des traités exorbitants du droit, puis l'occupation pure et dure.

Une occupation inégale du point de vue des infrastructures. L'Espagne, très affaiblie, ne s'occupa guère d'investir dans sa colonie voisine. Et même, trente ans plus tard, quand le Sahara revint dans le giron national, il était pratiquement vide d'équipements. Les Français furent plus soigneux, au moins au début. Par la suite, les travaux publics cherchèrent une rentabilité plus immédiate, plus brutale aussi, car plus soumise aux intérêts privés lesquels, majoritairement, recherchaient l'apartheid.

L'Indépendance ne trouve certes pas un territoire nu, mais elle doit repenser les infrastructures, les réorienter et à l'occasion les rendre symboliques, voire en faire un terrain d'affrontements symboliques, comme le fut la célèbre Route de l'Unité. Après tout, des assauts de malices politiques autour de ce chantier ont peut-être évité des brutalités autrement plus dévastatrices.

Et ceci nous amène sous les deux grands bâtisseurs que sont Feu Hassan II et l'actuel Souverain, Mohammed VI.

Bien naturellement, l'analyse cherche les différences entre les deux, entre leur façon d'agir, et de faire agir, pour construire une nation. Pourtant avant de marquer les différences, il faut s'occuper des constances. La première c'est peut-être l'effort de bâtir, sur une échelle aussi haute. Bien sûr sous Hassan II on comptait les infrastructures en centaines de millions. Avec SM Mohammed VI, le compte se fait en milliards. Derrière cela un peu d'inflation, beaucoup d'ambitions; mais des deux côtés, un désir, un ordre constant en faveur de ce qui reste, de ce qui produit. Le père et le fils se ressemblent.

Ce n'est pas ce que dit l'opinion publique? C'est vrai. Elle souligne plutôt les différences. Du père, elle dit qu'il est un bâtisseur de barrages, de routes, de ports..., un constructeur d'institutions politiques aussi. Le fils, l'opinion le crédite du souci des démunis, de la modernisation religieuse, du nouveau statut des femmes et des enfants, de la culture aussi... Si bien que parfois l'opinion s'aveugle et ne voit plus que ce que le règne met en avant et pas l'intégralité de ce qui est fait.

Peu savent qu'on n'a jamais construit autant de routes de toutes sortes, de tous gabarits que depuis dix ans? On l'avait oublié... Alors découvrez-le ici... avec tout le reste. □

Nadia SALAH

SOMMAIRE

- Principautés ethniques et religieuses à l'avènement des Alaouites 6
- Si tu veux la paix, prépare... tes kasbahs! 18
- Moulay Slimane et Napoléon, un ramage qui dure encore 26
- Dar Al Makina: plus que la «maison de la machine» 32
- Ces captifs qui construisirent Meknès 8
- Quand les silos à blé débordaient! 22
- Babour Bar, une naissance non désirée 27
- A la recherche des Klondike: Les mythes et les réalités des mines 34
- Derrière les mythes, où est la réalité? 12
- Il s'en passait de belles dans les villes impériales 25
- Les zaouïas: Elles furent puissantes 30
- L'OCP, l'empreinte d'un géant 39
- Avec le XXI^e siècle, comment changent les mines 40

- Les ports, des redécouvertes épisodiques 44

- Les vaisseaux du désert plutôt que ceux de l'eau 45

- TangerMed révolutionne l'ouest méditerranéen 48

- Dar Niaba à Tanger: Quand la souveraineté s'effrite 50

- Des «rois médecins» à la «colonisation sanitaire» 54

- Comment vivre quand il y a si peu d'eau? 56

- 60 km du concentré d'histoire 60

- Une décennie exceptionnelle pour les routes 61

- Le Protectorat avait mis le Maroc sur la carte architecturale du monde 64

- Le plus grand drame, le plus grand chantier 66

- L'immense effort sur les villes 68

- Enseignement? d'abord un champ de bataille politique 70

- Explosion artistique et culturelle tous azimuts 72

- Religion: La grande reconstruction 74

- Presque cent ans de production philatélique 76

- Nos Remerciements 81

- Le mariage de Rousseau et de Mondrian 82



A l'occasion de l'anniversaire de la Marche Verte

le Directeur Général et l'ensemble du Personnel de

l'Institut Marocain de Management

ont l'insigne honneur de présenter au Guide Suprême de la Nation

SA MAJESTE LE ROI MOHAMMED VI

Que Dieu Le glorifie



leurs vœux les plus déférents de bonheur, de prospérité et de longue vie, ainsi qu'à S.A.R. le Prince Héritier Moulay Al Hassan, à S.A.R. le Prince Moulay Rachid et à toute la Famille Royale.

Ils saisissent cette heureuse occasion pour renouveler à Sa Majesté Le ROI leur indéfectible attachement au Glorieux Trône Alaouite et l'assurer de leur constante mobilisation pour la réalisation des objectifs de progrès économique, social et éducatif du Royaume.

Principautés ethniques et religieuses à l'avènement des Alaouites

La succession du sultan saâdien Ahmed El-Mansour Dahbi plonge le Maroc dans le désordre; mais déjà les Alaouites se lancent dans la réunification, en combattant les tribus et zaouïas qui se partagent le territoire

EN 1603, lorsque le sultan saâdien Ahmed El-Mansour Dahbi trouve la mort, terrassé par la peste, le Maroc voit ressurgir les guerres de pouvoir. Les trois fils du sultan sont en campagne: l'aîné, Mohamed Cheikh, surnommé El-Mamoun, lieutenant de son père à Fès et dans le Gharb; Abou Faris Abd-Allah, dit El-Watiq, khalifat de Marrakech et de ses provinces; et Moulay Zidane, surnommé An-Nasir, désigné par son père à Tadla. Populaire, Moulay Zidane est aussi proclamé à Fès, à la colère de Cheikh El-Mamoun. Ses troupes sont vaincues près du Bouregreg. Il s'enfuit en Espagne où il est accueilli par Philippe III, roi d'Espagne, du Portugal et de l'Algarve. Le fugitif cède Larache aux Espagnols en contrepartie de leur aide contre son frère Moulay Zidane. L'impopularité d'El-Mamoun ayant atteint son paroxysme: il est assassiné en 1613.

Le territoire est disloqué alors en plusieurs principautés. Parmi celles-ci figure la puissante zaouïa de Dila (voir en page 30). Venus des rives de la Moulouya, les disciples sont installés dans le Tadla à la fin du XIVe siècle. Vouée d'abord à l'enseignement religieux et aux œuvres de charité, elle ne tarda pas à exercer un véritable ascendant politique à partir de 1637, étendant son pouvoir en sorte de principauté, avec une forte domination au sein des tribus du Moyen-Atlas où la zaouïa d'Aït Ishaq en serait un vestige. Son contrôle s'étend

également sur d'autres régions du pays, notamment sur les villes de Fès, Meknès, Tétouan, Ksar el-Kébir, sur l'embouchure du Bouregreg, ainsi que sur les plaines du nord-ouest et le couloir de Taza jusqu'à la Moulouya, atteignant ainsi son apogée après s'être débarrassé de son rival et commandité la mort du Moujahid El-Ayyachi en 1641. Ce dernier avait combattu les Por-

cupée par le chef de la tribu des Chbanate, d'origine saharienne, établie dans le Haouz de Marrakech au XVe siècle, en tant que Guich Ahl Souss.

Plus au sud, c'est la principauté d'Illigh qui domine grâce à la zaouïa du grand cheikh mystique du XVIe siècle, Sidi Ahmed Ou Moussa Zerouali Semlali. Elle s'étend vers Taroudant en 1613, puis Drâa

nationale. Prenant Taza, il mène une expédition dans le Rif contre le Cheikh Aârras (dont il épousa la fille), s'empare de Fès, alors divisée en deux fractions rivales (les Lamtiyin et les Andalous) avant d'y être proclamé le 9 juin 1666 avant la Beiya du 18 septembre. Dans le Gharb, il chasse Lakhdar Ghaylane de Qsar El-Kebir, où il bénéficiait du soutien des Anglais.

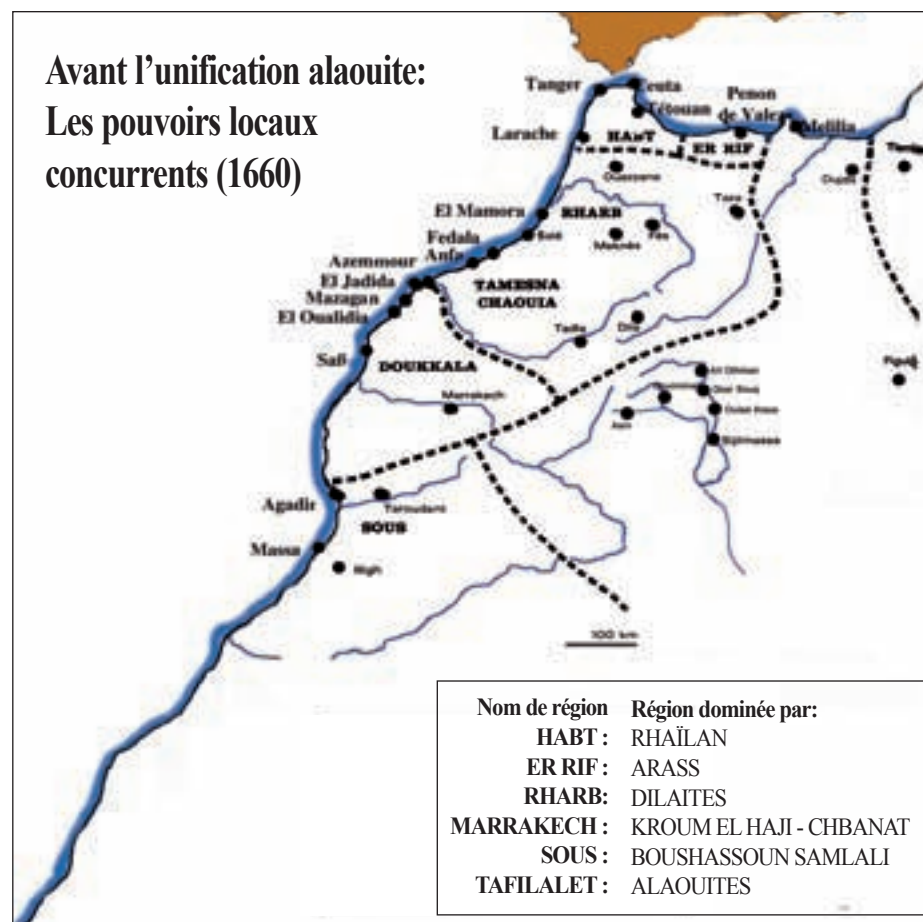
Moulay Rachid s'applique et s'implique dans la reconstruction nationale: prise en 1667 de Tétouan, alors indépendante sous la direction de la famille Naqsis.

En 1668, c'est le tour des chefs de la zaouïa de Dila d'être mis en déroute dans une bataille qui se déroula au Moyen-Atlas (près de Batn Roummane), avant la prise au mois de juin de la zaouïa qui fut détruite et ses membres déportés.

Deux mois plus tard, c'est la chute des Chbanate de Marrakech où siégeait depuis exactement quarante jours, Abi Bakr ben Abd-el-Krim Chbani.

En 1670, la prise par Moulay Rachid de la forteresse d'Illigh repousse les héritiers de Bou Hassoun vers le désert. Reconstituée en 1730, Illigh revient sur la scène politique avec Hachem ben Ali qui restaure le pouvoir d'antan et règne, comme après lui son fils, en totale indépendance vis-à-vis du Makhzen, jusqu'aux expéditions du sultan Moulay El-Hassan. Dans cette optique de construction d'un Etat souverain, Moulay Rachid dirige la guerre sainte contre les Anglais qui occupent Tanger, libère et unifie le Nord et l'Est du pays menacé par les Turcs. On lui doit par ailleurs quelques réalisations notamment à Fès, sa capitale, comme la Medersa Cherratine ou le pont de Oued Sebou. Mort à Marrakech, à 42 ans, des suites d'un accident de cheval, il est inhumé, à sa demande, près du sanctuaire de Sidi Ali ben Hirzihem à Fès. Il laisse sa place au grand Moulay Ismaïl, qui sera le premier des Alaouites à régner sur un territoire réunifié. □

Mouna HACHIM

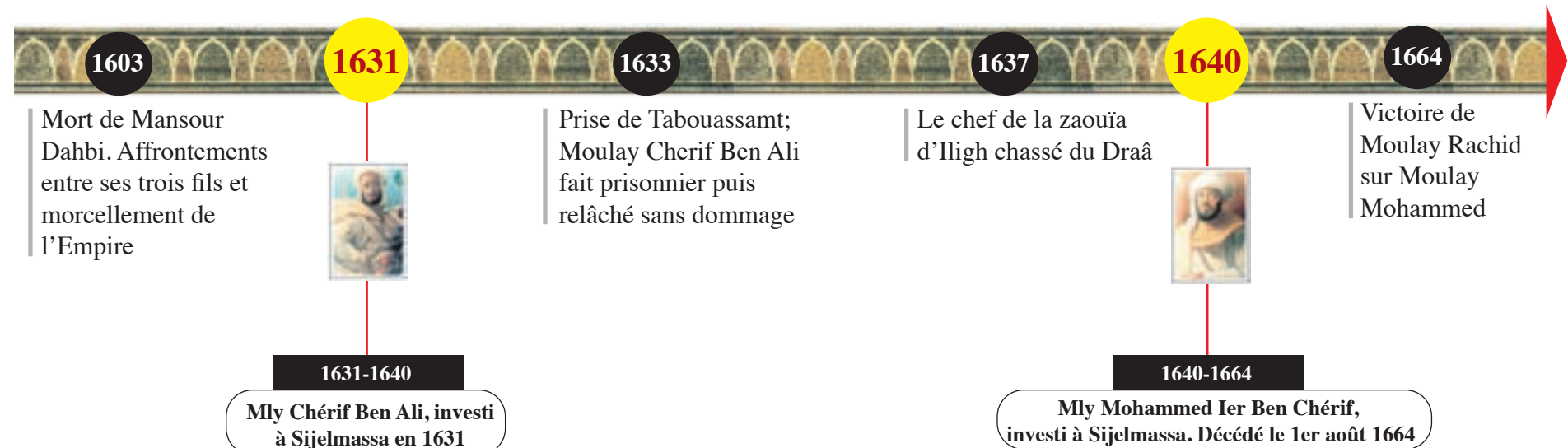


tugais à Azemmour et dans l'actuelle El Jadida. Il combat aussi les Espagnols à Rabat, où il accuse les Morisques de trahison, lesquels avaient fondé, avec les Hornacheros, cette insolite «république de Bouregreg», un peu sur le modèle de Gênes ou de Venise. La région passe d'abord sous la tutelle des Dilaïtes puis est placée, en 1660, sous la tutelle des seigneurs du Gharb.

Au même moment, Marrakech est oc-

cupée par le chef de la tribu des Chbanate, d'origine saharienne, établie dans le Haouz de Marrakech au XVe siècle, en tant que Guich Ahl Souss.

Plus au sud, c'est la principauté d'Illigh qui domine grâce à la zaouïa du grand cheikh mystique du XVIe siècle, Sidi Ahmed Ou Moussa Zerouali Semlali. Elle s'étend vers Taroudant en 1613, puis Drâa nationale. Prenant Taza, il mène une expédition dans le Rif contre le Cheikh Aârras (dont il épousa la fille), s'empare de Fès, alors divisée en deux fractions rivales (les Lamtiyin et les Andalous) avant d'y être proclamé le 9 juin 1666 avant la Beiya du 18 septembre. Dans le Gharb, il chasse Lakhdar Ghaylane de Qsar El-Kebir, où il bénéficiait du soutien des Anglais.



Ces captifs qui construisirent Meknès

Peu de gens le savent, mais les captifs européens ont joué un rôle important dans l'édification de la ville nouvelle de Meknès. Leur nombre n'est pas connu, mais certains historiens affirmaient qu'ils étaient plusieurs dizaines de milliers, d'origine espagnole, française, hollandaise, britannique.

LA Méditerranée et l'océan Atlantique étaient les théâtres d'affrontements entre chrétiens et musulmans dans ce que les premiers appelaient la guerre des courses et les seconds, le jihad.

A la faveur des activités des corsaires, des ressortissants portugais, français, espagnols, britanniques étaient faits prisonniers. Ils servaient de monnaie d'échange et de marchandage. Mais ils servaient également comme main-d'œuvre gratuite, utilisée dans les travaux de construction. Le sultan Moulay Ismaïl ne voulait ni de Fès ni de Marrakech comme capitale de son royaume. Il leur préférait la ville de Meknès. Selon des sources, le roi avait une grande admiration pour le château de Versailles construit par Louis XIV et voulait s'en inspirer dans l'édification de la nouvelle ville de Meknès. Une ville qui fut la plus prospère et la plus belle de tout le Royaume.

Prouesses urbanistiques

L'édification de ce joyau urbain a été rendue possible grâce à une population bien particulière. Il s'agit de 25.000 captifs chrétiens, auxquels s'ajouteront, selon certaines sources, 30.000 autres ressortissants européens, emprisonnés pour avoir enfreint la loi marocaine ou faits esclaves par certaines tribus lors des guerres de course. A l'époque, il n'existait pas d'établissement pénitentiaire au Maroc. C'est pourquoi, selon des historiens, ces prisonniers étaient enfermés dans deux types de silos souterrains. Il s'agit des matmoras



Les Meknassis ne font guère attention à leur si belle Bab el Mansour. Pourtant, la célèbre porte est l'une des plus belles œuvres laissées par Moulay Ismaïl. Une réplique en toile a été exposée sur les Champs-Élysées à Paris. Sa conception fut celle d'un captif renégat, dit Mansour Laalj. Pierre Loti en laissa une attachante description: «Des rosaces, des étoiles, des emmêlements sans fin, des lignes brisées, des combinaisons géométriques inimaginables qui déroutent les yeux comme un jeu de casse-tête mais qui témoignent toujours, le goût le plus exercé et le plus original ont été accumulés là, avec des myriades de petites morceaux de terre vernissée, tantôt en creux, tantôt en relief de façon à donner de loin cette illusion d'une étoffe brochée et rebrochée, chatoyante, miroitante, sans prix, qu'on aurait tendue sur ces vieilles pierres pour rompre un peu l'ennui de ces hauts remparts» (Ph. Archives de L'Economiste)

et d'El mers, respectivement des silos publics et privés. Les premiers appartenaient à la communauté, tandis que les seconds

étaient creusés dans des résidences privées. Les prisonniers étaient enfermés dans ces silos et ne devaient en sortir au lever du soleil que pour aller travailler dans les chantiers. D'autres sources affirment que ces populations étaient d'abord logées à l'intérieur des murs du palais de Moulay Ismaïl, non loin de la porte principale. Leur quartier se composait de plusieurs salles rectangulaires où ils pouvaient s'organiser comme ils voulaient.

regroupaient d'eux-mêmes selon leur nationalité. Et chaque communauté avait

(Suite en page 10) ➡➡➡

1664



Moulay Rachid Ben Chérif, investi le 1er août 1664 à Angad

1665

Capture du Cheikh A'Ras, avec pour conséquence le coup d'arrêt aux ambitions espagnoles et anglaises

1667

Entrée victorieuse du Sultan à Fès

1670

Allégeance renouvelée des Arma de Tombouctou

1672



Moulay Ismaïl Ben Chérif, investi à Fès le 14 avril 1672. Mort à Meknès le 21 mars 1727

1672

Reprise des guerres de succession entre les neveux, les fils et les frères en dépit de l'intronisation de Moulay Ismaïl; Grands travaux de Moulay Ismaïl: Meknès et construction de nombreuses places fortes

Ces captifs qui construisirent Meknès

➡➡➡ (Suite de la page 8)

son chef ou majordome ou caïd particulier.

Le sultan fit ensuite construire un mellah, quartier réservé aux populations de confession juive. Quatre autres palais furent édifiés en plus de deux mosquées: Zouhour et Lalla Aouda. Le roi fit ensuite bâtir une nouvelle série de jardins, appelés riads et destinés à ses hauts fonctionnaires.

Aux côtés de ces constructions furent bâties des kasbahs, séparées par de grands espaces destinés à l'organisation de parades militaires. Le sultan aimait faire admirer ses prouesses urbanistiques à ses visiteurs chrétiens, dont le Britannique John Vendus qui accompagnait el commodore Stewart, le chef d'une délégation britannique, en 1720. John Vendus ne manquait pas d'exprimer son admiration de la beauté architecturale de Meknès. L'édification de tous ces bâti-

ments a été rendue possible grâce à une main-d'œuvre gratuite, celles des captifs européens. Ces derniers ne disposaient pas d'un savoir-faire dans le domaine de la construction. Ils n'étaient employés que dans les chantiers profanes.

Le «commerce des captifs»

Le sultan Moulay Ismaïl évitait toujours de les charger de construire les édifices religieux tels que les mosquées, les médersas ou encore les zaouias. Ils se voyaient également confier des tâches telles que le creusement de puits, de silos, etc. Selon l'historienne Leila Maziane, ces captifs ne devaient être employés qu'au service du Makhzen ou au service privé du sultan, qui pouvait les donner ou les échanger contre ses sujets en captivité en Europe. C'est pourquoi tous ces captifs devaient être concentrés à Meknès.

Un immense chantier

CERTAINS captifs avaient pour tâche de démolir d'anciennes constructions, tandis que d'autres s'occupaient à préparer les matériaux de construction, tels que la préparation de la terre argileuse.

Comme l'explique Houssaine Mouannis, dans son ouvrage «L'histoire du Maroc et sa civilisation», les captifs européens travaillaient dans des conditions assez dures. Et le sultan Moulay Ismaïl était connu pour son tempérament assez rugueux. Il était tellement exigeant que, lorsqu'il n'était pas satisfait du rythme ou de la qualité de travail, il n'hésitait pas à mettre la main à la pâte.

La nouvelle ville de Meknès était devenue un immense chantier. Dans son architecture, elle ne différait pas beaucoup des autres centres urbains, mais comportait un grand nombre de mosquées. La ville impériale était entourée d'une muraille de 25 km de long, des travaux plus que considérables pour l'époque.

Le roi ordonna la construction d'un palais au sud de la ville, appelé Dar El Kbir. Une résidence beaucoup plus proche d'une ville que d'un palais royal. Aujourd'hui, il n'en reste malheureusement que quelques vestiges épars, malgré la taille imposante de l'édifice. L'aile principale du palais était composée de 20 pavillons, entourés d'une enceinte. Et chaque enceinte comportait des tours ornées de zelliges verts et avait vue sur le riad. Ensuite, le roi fit raser le quartier sud pour élargir ses bâtiments. L'espace ainsi dégagé est aujourd'hui connu sous le nom de place El Hdem. □

Origine géographique des esclaves européens au Maroc en 1708		
Origine	Nombre	%
Espagnols	400	49
Portugais	200	24
Français	200	24
Autres	20	2,5
Total	820	100

Origine géographique des esclaves européens au Maroc en 1723		
Origine	Nombre	%
Espagnols	200	27
Portugais	190	25,5
Français	170	23
Italiens	100	13,5
Hollandais	80	11
Total	748	100

Source: Cahier de la Méditerranée

Meknès, la ville par excellence de Moulay Ismaïl, fut la plus belle ville de son temps et l'est restée longtemps malgré la disparition de son concepteur, qui voulait en faire une réplique africaine de Versailles. Pas moins de 25.000 captifs, 30.000 disent certains, y travaillèrent, souvent dans des conditions effroyables, parfois adoucies par des largesses épisodiques du souverain.

Prallèlement à l'emploi dans les constructions et bien avant l'événement des Alaouites, les captifs chrétiens furent l'objet d'âpres négociations.

Ainsi furent-ils dès les grandes croisades européennes vers l'actuel Moyen-Orient, le premier des motifs de contact entre l'Empire chérifien et l'Occident médiéval puis celui de la Renaissance. Les traces attestées les plus anciennes sont les «courriers» reçus par le roi des Français, Luis IX dit Saint Luis, bien avant le règne des Alaouites.

Au tout début de la dynastie, de multiples envoyés officieux ou officiels furent reçus par les Chérifs alaouites pour négocier le départ des captifs. Avec des bonheurs divers. Les documents maro-

de négocier un emprunt auprès des Chérifs. La richesse des Saadiens avait fortement impressionné les voyageurs. Cependant, quand les missions suivantes arrivèrent, elles tombèrent sur l'inter-dynastie, avec ses troubles et ses rivalités, avant que les Alaouites prennent définitivement le pouvoir.

Il n'empêche que les Hollandais obtinrent, jusque dans les premières décennies de la dynastie des Alaouites, une sorte de pacte de non-agression avec les captifs transformés en corsaire, dont certains avaient acquis par la force ou par traité une certaine indépendance, voire une indépendance certaine vis-à-vis du pouvoir central. □

Hassan EL ARIF

1678

14.000 hommes sont en permanence mobilisés dans l'armée de Moulay Ismaïl ; ils seront par la suite 150.000

1681-84-91

Libération des Mahdia, Tanger et Larache

1681-1691

Guerres de libération menées sous le règne de Moulay Ismaïl contre l'Espagne, la Grande-Bretagne et le Portugal

1690

Sept années de révoltes, souvent organisées par des membres de la famille royale ; appauvrissement du peuple; les routes de Tombouctou et du Sénégal coupées jusqu'en 1706. La moitié de la flotte corsaire passe sous le contrôle du Sultan

Les voyageurs du Maroc précolonial

Derrière les mythes, où est la réalité?

Les récits de voyages effectués par des étrangers sont souvent les seules façons d'accéder à la vie des gens telle qu'elle était. Les plus anciens de ces voyages avaient des buts diplomatiques: tisser une alliance et racheter des prisonniers. Puis, ces voyages devinrent des explorations commerciales et enfin de l'espionnage

HISTORIQUEMENT, le voyage était le plus souvent motivé par des raisons pratiques, et notamment le commerce ou l'exploration. Dans le Maroc précolonial, les gens avaient besoin de se déplacer pour communiquer, pratiquer du commerce ou, beaucoup plus exceptionnellement, explorer de nouvelles contrées. Les voyageurs se déplaçaient à pied ou à dos d'animaux, puisque les moyens de locomotion modernes, rapides et confortables ne sont apparus qu'au cours du XXe siècle. Pour ce qui est des itinéraires, il y avait les «routes du sultan», qui étaient balisées par des relais de surveillance et des casbahs. La sécurité était à l'époque assurée par les zettats (ou passeurs), qui accompagnaient les voyageurs et avaient pour rôle de les protéger contre les voleurs et les animaux sauvages, moyennant paiement.

Vers la fin du XVIIe siècle, des voyageurs européens ont sillonné le Maroc et ont ensuite laissé des écrits de voyages, qui nous donnent aujourd'hui de précieux renseignements.

Ils étaient souvent envoyés par leurs gouvernements, qui commençaient à avoir des visées impérialistes sur le Ma-

roc. Certains étaient des explorateurs qui voyageaient par plaisir de la découverte.

A titre d'exemple, citons Thomas Pellow, un enfant anglais qui, à l'école de

Penryn, en Cornouailles, préfère fuir la sévérité de son maître. Il suit son oncle et s'embarque dans un navire marchand à destination de Gênes. A son retour, le

bateau, au large de la Galice, est pris par les corsaires de Salé. L'enfant est remis au sultan Moulay Ismaïl, qui le convertit à l'islam et lui apprend la langue et l'écriture arabes. Assez rapidement, le jeune homme gagne la confiance du sultan, qui le marie. Aussitôt après, le soldat part pour une garnison à six jours environ de Meknès, à la tête de 300 hommes. Vingt-trois années passent. Après son évasion et son retour en Angleterre, Thomas Pellow consigne le détail de ses années passées au Maroc, dans un récit long et minutieux. Des souvenirs teintés de cruauté, de joie, de peines et d'émotions. L'ouvrage paraît vers 1743-1745, mais n'a pas eu de succès. Il est réédité en 1890 puis traduit et enjolivé par Magali Morsy. Et là, ce fut un succès.

De Foucauld, le prince des voyageurs

Charles Eugène de Foucauld de Pontbriand figure aussi en bonne place parmi les voyageurs étrangers qui ont sillonné le Maroc et laissé des écrits. Il a visité le Maroc en 1883 et 1884 puis publié «Reconnaissance au Maroc», un livre contenant des informations très riches et précises sur la nature des échanges, les routes commerciales et l'activité économique des principales localités du Maroc. Ainsi qu'une description scientifique des reliefs et des paysages, qui lui paraissent d'ailleurs particulièrement attachants. Des lieux qui se caractérisent par «la fraîcheur, l'abondance des eaux et la verdure». Son travail apparaît donc en son temps comme ouvrant une ère nouvelle dans la connaissance géographique du Maroc et lui vaut la médaille d'or de la Société de Géographie, et une grande renommée.

Ce livre a d'ailleurs servi de base aux sociologues et anthropologues coloniaux.

(Suite en page 14)



Le marché aux esclaves de Jean-Léon Gérôme (1866), peint d'après des relations de voyages de Thomas Pellow, relations revues et embellies, cent cinquante ans plus tard, par Magali Morsy. Il a fallu tout ce temps pour que l'empire chérifien de Moulay Ismaïl s'installe comme un mythe en Europe occidentale: esclave, captif, harem... Et c'est encore mieux quand tout est mélangé! (Source: Privée)

1701

Défaite à la Bataille du Chélif contre le Dey d'Alger, représentant des Ottomans

1705

Prise de Gibraltar par les Britanniques; début de relations avec la Grande-Bretagne

1706

Reconquête de la Mauritanie, les Ma'quil, Ouled Dlim... deviennent guich Loudaya

1711-13

Prise du sud de l'Algérie actuelle

1727

Mort du Sultan Moulay Ismaïl, à 81 ans, il était monté sur le Trône à 26 ans; le Trésor est vide, forte hausse des taxes et droits de passage, en conséquence Triq Sultan est abandonnée par les caravaniers et le commerce périclité

Les voyageurs du Maroc précolonial

Derrière les mythes, où est la réalité?

(Suite de la page 12)

Charles de Foucauld était un jeune aristocrate de 24 ans, diplômé de l'école de Saint-Cyr, qui démissionne de l'armée et décide, pour des motifs où se mêlent dégoût d'une vie facile et appel de l'aventure, de se livrer à une exploration du Maroc. Sans être chargé de mission officielle, il a bénéficié quand même des

Jules Verne imagine Tétouan

LE plus extraordinaire des écrivains du voyage, Jules Verne, décrit Tétouan, qu'il n'a probablement jamais vue ailleurs que dans des récits de voyages de ses contemporains. Jules Verne a bien croisé en la Méditerranée, à bord du Saint Michel-III. On pense, sans en être sûr, qu'il s'est effectivement arrêté à Oran, Alger, Gibraltar... On a plus de doutes quant à des haltes à Tétouan et à Tanger.

Toujours est-il qu'un paragraphe d'un ouvrage totalement méconnu, «Mathias Sandorf», paru en 1885, donne tout un paragraphe sur Tétouan.

Voici ce qu'il en disait, produit de son imagination ou pas, qui peut savoir?

«En cette partie du Rif, les Européens n'ont rien à craindre de la population indigène, ni des nomades qui courent le pays. Contrée peu habitée d'ailleurs et presque sans culture. La route se développe à travers une plaine semée de maigres arbustes. D'un côté, la rivière, aux berges vaseuses, emplies du coassement des grenouilles et sifflet des grillons, avec quelques barques de pêche. De l'autre côté, sur la droite, un profil de collines pelées qui vont se joindre aux massifs montagneux du sud».

Le lecteur aura noté le style moderne, qui n'était pas unanimement apprécié à l'époque.

Jules Verne poursuit sa description, avec un peu moins de bonheur stylistique. Il s'attache à montrer le souk de Tétouan.

«Le principal bazar de Tétouan est un ensemble de hangars, d'appentis, de bicoques basses et étroites, sordides en certains points, que desservent des allées humides. Partout, de sombres boutiques où se débitent des étoffes de soie brodée, des babouches, des aumônières, des burnous, des poteries, des bijoux... Il y avait foule. On profitait de la fraîcheur du matin. Mauresques, voilées jusqu'aux yeux, juives à visage découvert, Arabes, Kabyles, Marocains, allant et venant dans ce bazar, y coudoyaient un certain nombre d'étrangers».



(Ph. AP)

L'écrivain Jules Verne, disparu en 1908, à l'époque des poussées coloniales, reste le spécialiste jamais égalé des voyageurs en littérature... mais a-t-il réellement voyagé? Pas sûr qu'il ait vu les villes qu'il décrit... En tout cas, il y a de sérieux doutes sur sa visite à Tétouan

Intarissable Louis Chenier

LE consul Louis Chenier, résidant dans l'empire entre 1767 et 1784, rédigea les plus volumineuses relations existantes sur l'empire chérifien. Il le fit sous forme de lettre à objectif commercial. La compilation ne compte pas moins de 15 volumes! Louis Chenier représentait les marchands du royaume de France, plus spécialement ceux de Marseille, conformément à un traité entre Sidi Mohamed Ben Abdallah et Louis XV. Ce traité, signé en 1767, reprenait les termes d'un vieil accord entre Moulay Ismaïl et Louis XIV, presque un siècle plus tôt. Ce traité servira de base à l'installation et aux divers privilèges dont jouirent les représentations étrangères au XIXe et au XXe siècle. □

encouragements d'une élite scientifique. Il se déguise en rabbin juif, ce qui était très original, puisque la plupart de ses prédécesseurs se déguisaient plutôt en musulmans ou en Turcs. S'il avait choisi la calotte de la belgha noire des juifs du Maroc, c'était pour des raisons de sécurité (pour passer inaperçu) et de commodité, puisqu'il pouvait alors, grâce à son

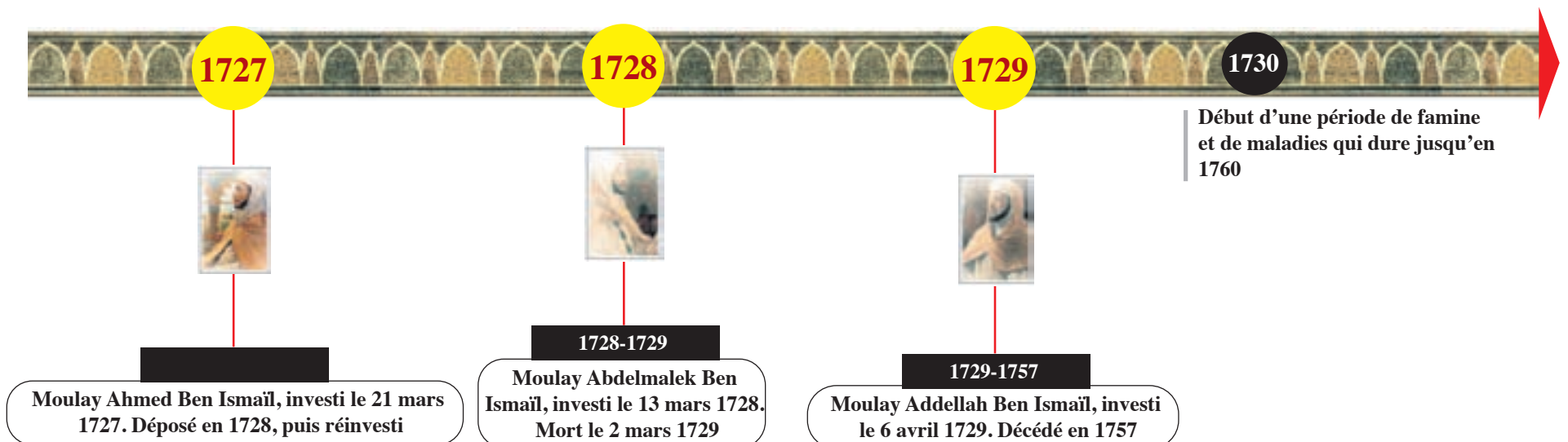
déguisement, bénéficier de l'hospitalité que toute communauté israélite se doit d'accorder à un rabbin de voyage. Ce n'était pas par amitié pour les juifs, puisque dans son livre, il émet un jugement des plus durs à leur égard, leur reprochant «leur avarice», «leurs vices», «leur saleté» et leur «laideté». La seule société qui comptait pour lui était celle des musulmans du pays. Sur

Michel Vieuchange se déguise en femme

MICHEL Vieuchange s'était déguisé en femme berbère, pour visiter Smara, une ville que jamais aucun Européen n'avait vue avant lui. Le 10 septembre 1930, Michel Vieuchange partit en expédition dans cette région largement inexplorée. Il n'était pas certain de l'endroit où se trouvait Smara et ne savait parler ni arabe ni berbère.

Après bien des difficultés et plus de 1.400 km parcourus, il atteignit son but puis retourna à la civilisation le 16 novembre dans la ville de Tiznit. Vieuchange décéda quelques jours plus tard à Agadir, victime de la dysenterie, à l'âge de 26 ans. De son aventure, restent ses carnets de route publiés par son frère Jean en 1932, sous le titre «Smara, chez les dissidents du sud marocain et du Rio de Oro». A cette époque, les tribus du sud se révoltaient contre l'occupation par la France et l'Espagne. Licencié en lettres et fasciné par la Grèce antique, Michel Vieuchange était très influencé par des écrivains tels que Saint-Exupéry, André Gide et Paul Claudel. Son raid sur Smara, dans lequel il a tout investi, jusqu'à se faire enlever une dent en or pour mieux pouvoir se déguiser en femme berbère, venait du désir d'être «un homme d'action». □

(Suite en page 16)



Les voyageurs du Maroc précolonial

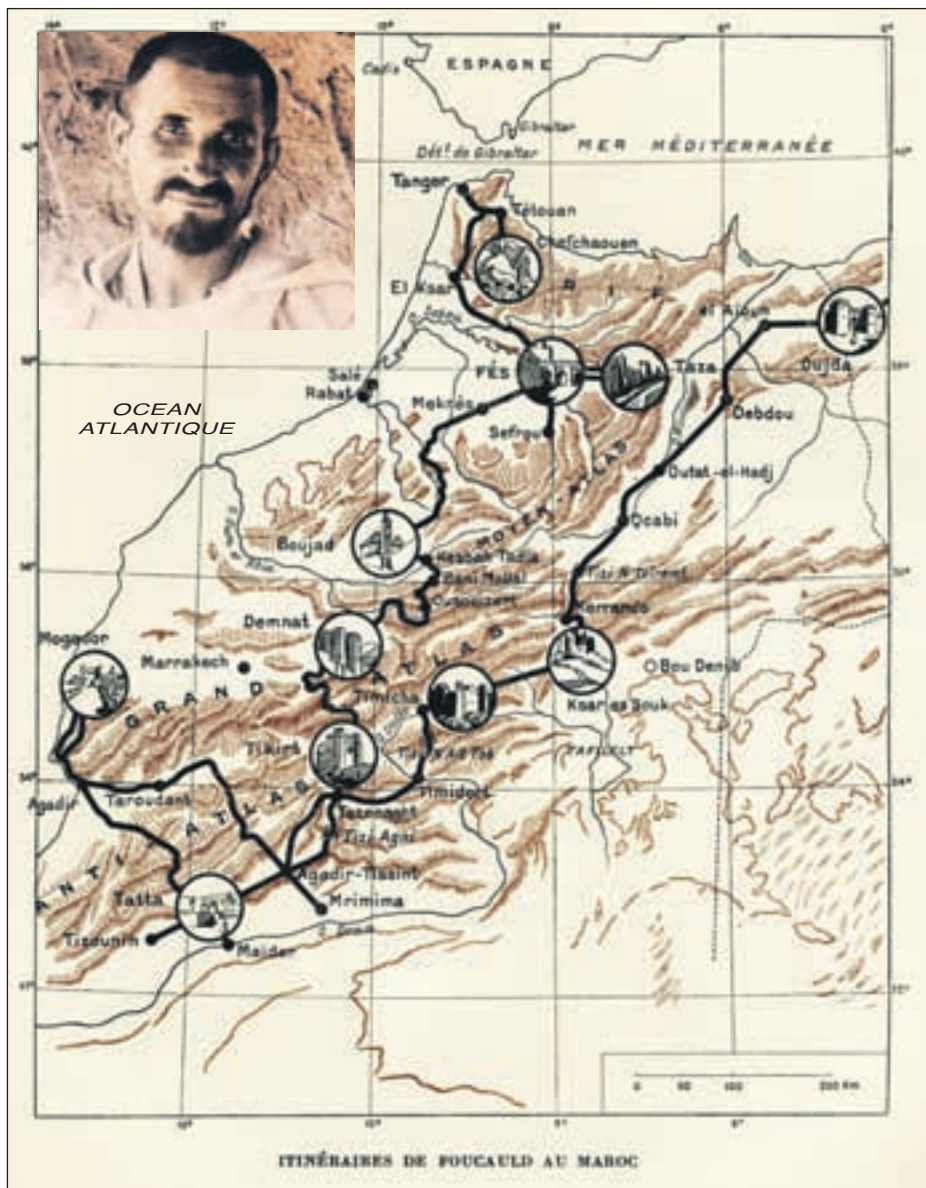
Derrière les mythes, où est la réalité?

(Suite de la page 14)

ces derniers, il émet des appréciations nuancées, tantôt critiques, tantôt élogieuses. Il apprend même l'arabe et un peu de berbère. Et à son retour à Paris, il cultive l'exotisme, meuble son appartement dans un style maghrébin et revêt parfois le burnous. C'est Foucauld qui a fait pour la première fois la distinction entre «bled el makhzen» et «bled es-siba». En pays makhzen, nous apprend le voyageur, la sécurité est assurée et il est possible de voyager individuellement et sans escorte. En bled es-siba au contraire, il est nécessaire de prendre un zettat, c'est-à-dire de trouver, parmi les notables du pays, un homme qui, moyennant paiement, acceptera d'assurer à son client la protection durant la traversée de la région. En pays makhzen, existent partout des caïds nommés par le pouvoir central et chargés de faire régner l'ordre, de rendre la justice et de lever les impôts. Ces fonctionnaires sont inexistantes en pays es-siba.

Autre explorateur qui s'est intéressé au Maroc, Domingo Badia, connu aussi sous le nom d'Ali Bey. C'était un Espagnol autodidacte et très précoce, qui, à 14 ans, était déjà fonctionnaire à Granada. Il part en 1803, envoyé et financé par son gouvernement pour inciter quelques tribus à se soulever contre le sultan. Il se déguise en prince abbasside, se dit né en Syrie et descendant du prophète Mahomet. Pour justifier qu'il ne maîtrise pas la langue arabe, il explique qu'il a été éduqué en Europe.

Il se conduit comme un musulman pieux et annonce son intention d'aller en pèlerinage à La Mecque. Ali Bey reste 26 mois au Maroc. Il parcourt le pays et observe le monde arabe avec des yeux européens. Après l'échec de sa mission politique, le prétendu prince abbasside doit quitter précipitamment le Maroc pour échapper à la mort. Il publie ses «Voyages en Afrique et en Asie». Ce livre est traduit



Le circuit de Charles Eugène de Foucauld de Pontbriand (1858-1916) au Maroc en 1883-84, avec un rabbin géographe, Mardochee Aby Serour. La relation qu'il en fait lui vaut diverses décorations à Paris. Le livre «Reconnaissance au Maroc» paraît en 1888 avec un grand succès en France. Il servira de base aux expéditions militaires
(Source: Livre «Au Maroc en suivant Foucauld 1932»)

en plusieurs langues. On y trouve d'intéressants détails qu'aucun chrétien n'avait pu connaître jusque-là, aussi bien des aspects sociaux, culturels, économiques que religieux du monde arabe. De plus,

il dresse des plans des villes principales.

Dès la fin du XVIIIe siècle, quelques rares voyageurs marocains ont été visiter l'Europe. Il s'agissait souvent d'émissaires de l'Etat ou de commerçants. Mo-

ammed Ibn Abdalwahhab Al Ghassani, ministre du sultan Moulay Ismaïl, avait été envoyé en Espagne en 1690-1691 pour libérer des captifs marocains et récupérer à Madrid d'anciens livres sur le Maroc. A son retour, Al Ghassani décrit la situation sociale et administrative de l'Espagne de l'époque. Et il raconte les mœurs et la culture des Espagnols.

Bien plus tard, en 1845-46 puis en 1860, Mohammed Seffar et Driss al Amraoui ont été respectivement envoyés en France. A leur retour, ils ont écrit des récits de voyages et exprimé leur émerveillement.

En 1919, Mohamed El Hajoui, un érudit d'origine algérienne, avait fait un voyage en Europe et conseillé au gouvernement de moderniser le pays, mais personne ne l'a écouté. En 1922, Mohamed Benabdesslam Essaïeh fait paraître en arabe «Une semaine à Paris». C'est un homme de loi qui avait été envoyé pour donner ses conseils sur l'orientation à donner à la mosquée de Paris. Une mosquée qui avait été construite en hommage aux anciens combattants musulmans morts pour la France.

Les Marocains se déplaçaient aussi en terre d'islam et ont effectué de grands voyages en caravane vers la Mecque. Il fallait souvent une année entière pour y arriver. Beaucoup ne revenaient jamais. D'autres, ne pouvant poursuivre leur chemin pour cause de santé... sont restés en Egypte, au Liban, en Palestine et au Koweït.

Les commerçants ont commencé à voyager à partir du 19e siècle, même si les grands déplacements vers l'Europe étaient alors interdits, l'Occident étant considéré comme «Dar El kofr». Ce n'est qu'à partir des années 1930 que les premiers Marocains sont partis en Europe de leur plein gré, pour étudier ou travailler. □

Nadia BELKHAYAT

1734



1734-1735

Moulay Ali Ben Ismaïl, investi en sept. 1734, il a été déposé en 1735

1734

Confiscation des biens de certaines grandes familles fassies, envoyées en exil en Tunisie, Syrie, au Sénégal... Goulimine s'est installée progressivement comme la plaque tournante du commerce caravanier depuis la fin du XVIe siècle

1736



1736-1737

Moulay Mohammed Ben Ismaïl, investi en 1736

1737



1737-1744

Moulay Al Moustadi Ben Ismaïl, investi en 1737. Décédé à Sijelmassa en 1760

Si tu veux la paix, prépare... tes kasbahs!

Au cœur de l'histoire du Royaume, les kasbahs ont permis d'asseoir les fondements d'un Maroc unifié. Aujourd'hui, beaucoup de ces édifices ont disparu. Que ce soit du fait des conquêtes, des conflits internes, ou simplement sous l'effet du temps, plus de 40% des kasbahs recensées sont redevenues poussière.

QUELQUE 267 kasbahs ont été bâties par les différentes dynasties. Beaucoup sont retournées à la poussière. Ce sont les Alaouites qui en ont érigé le plus grand nombre.

Moulay Ismaïl a placé ce bâtiment au



Moulay Ismaïl a placé les kasbahs au cœur de sa vision militaire, politique et économique. A lui seul, le sultan a fait bâtir plus d'une soixantaine de kasbahs. Ici la kasbah Boulaouane dans la région de Meknès (Ph. Achaabane)



Avec la réunification du Royaume, les kasbahs perdent progressivement de leur usage militaire. Elles se transforment en résidences gardées du wali. La fonction du bâtiment n'est plus de protéger les routes commerciales, mais plutôt de protéger le notable contre d'éventuelles attaques. Ici, la kasbah Chafii (Ph. Achaabane)

L'appropriation privée

A partir de la fin du XVIII^e siècle, dans un contexte marqué par les conflits de la succession de Moulay Ismaïl, les kasbahs sont détournées de leur usage militaire. Elles se transforment en résidences du wali, résidences gardées et fortifiées. La fonction du bâtiment n'est plus de protéger les routes commerciales, mais plutôt de protéger le notable contre d'éventuelles attaques.

Plus encore, plusieurs kasbahs seront bâties au mépris de toutes les règles militaires. Alors que la bâtisse se trouve normalement en hauteur ou dans des emplacements stratégiques, il n'est pas rare de trouver des kasbahs construites dans de riches vallées agricoles.

Dès le XVIII^e siècle, alors que plusieurs tribus contestent l'autorité du sultan, nombre de ces casernements deviennent les propriétés de notables locaux, ou des descendants des anciens walis. Petit à petit on ne parle plus de kasbah mais de dar ou de ksar, où l'idée de «palais» domine. Car les kasbahs étaient l'objet de toutes les convoitises et, bien sûr, les premières cibles visées en cas de conflit. Plus que le temps, ce sont ces attaques qui ont fait disparaître plus d'entre elles. □

cœur de sa vision militaire, politique et économique. A lui seul, il en a fait bâtir plus d'une soixantaine. Ce sont souvent

(Suite en page 20)



1741



1741
Moulay Zine El Abidine Ben Ismaïl, investi en 1741

1750

Premier accord commercial avec la Hollande et le Danemark, dit de «Paix et de sécurité»

1755

Grand tremblement de terre, dit «de Lisbonne». La grande mosquée de Rabat (en construction) est détruite. L'armée est décimée sous les ruines des casernes notamment à Meknès

1757



1757-1790
Moulay Mohammed Ben Abdellah Ben Ismaïl, investi en 1757. Décédé en 1790

1764

Construction d'Essaouira pour concurrencer Agadir aux mains des Igh. Une douzaine de maisons de commerce y prospèrent, entre autres, exportations de mules vers les Amériques

Si tu veux la paix, prépare... tes kasbahs!

(Suite de la page 18)



les siennes qui sont encore debout. Traditionnellement, les kasbahs sont des édifices strictement urbains. Situées au cœur des grandes villes, elles constituent le noyau de la citée avec la grande mosquée et le marché central. Appelées aussi «Dar el Makhzen», elles abritent le wali, sa famille, ses servants ainsi que des garnisons de soldats. En temps de paix, ceux-ci ont pour mission d'assurer l'ordre et la sécurité au sein de la cité. Aujourd'hui, ce qui se rapproche le plus de la fonction d'une kasbah serait... le commissariat. Cependant, en cas de siège, ces troupes doivent défendre la ville contre les assaillants. Les portes de la ville sont fermées. Le bâtiment devient caserne.



Les kasbahs sont faites de murs fortifiés en pisé. Celles-ci ont une forme carrée ou rectangulaire et sont flanquées de tours aux quatre coins de l'édifice. Cependant, selon la longueur du mur, le bâtiment peut être doté de 4, 9 ou 16 tours. Ici, la kasbah Moulay Rachid près de Fès (Ph. Achaabane)

La réforme de Moulay Ismaïl

Moulay Ismaïl apporte un changement de taille. Il sort la kasbah de la ville. Celle-ci devient un édifice rural principalement affecté à la surveillance des routes névralgiques. Elle maintenait aussi la domination du Makhzen dans les régions éloignées.

Ainsi les kasbahs se transforment-elles d'un outil de défense en un instrument politique. Elles ont servi la réunification de l'empire. A chaque campagne militaire, une kasbah était construite au cœur des terres de la tribu soumise. D'ailleurs, avant de mener une harka, Moulay Ismaïl envoyait ses techniciens en prospections. Ils déterminaient le bon emplacement de la kasbah, selon différents critères géographiques, techniques et stratégiques. Du temps de Moulay Ismaïl, la kasbah ne pouvait en aucun cas devenir la propriété du wali. Celui-ci pouvait être démis de ses fonctions, et prié de quitter les lieux sous ordre du sultan. C'était, en quelque sorte, une mai-

son de fonction tout confort, où le représentant du pouvoir, malgré son éloignement de la ville, pouvait jouir de tous les avantages dont peut bénéficier un notable.

Par la suite, le lien administratif avec le sultan s'est relâché. Le wali finissait par avoir une sorte de cour et sa garnison de soldats et de cavaliers. Dans certaines kasbahs, la résidence du gouverneur pouvait même avoir l'allure d'un véritable palais. Tout ce petit monde vivait aux frais des tribus locales qui devaient assurer le vivre et le couvert, souvent plus encore. En échange de quoi, ils recevaient la protection du Makhzen.

Le plus souvent, les troupes de soldats vivaient sous des tentes, dressées hors les murs. Sous Moulay Ismaïl, on admettait que les soldats puissent être rejoints par leurs épouses et leur famille.

Naturellement cette présence alimentait une activité économique non négligeable, qu'elle soit saisonnière ou permanente.

Ainsi, entre les différentes guerres, conquêtes et reconversions, sans compter les outrages du temps et du climat, ce sont plus d'une centaine de kasbahs qui ont disparu, pas loin de la moitié de celles dont on connaît l'existence. □

O. A.

Comment construire une bonne kasbah?

URBAINE ou rurale, la kasbah possède des caractéristiques distinctives qui en font un édifice unique.

Tout d'abord, celle-ci est constituée de murs d'enceinte en pisé. Ceux-ci peuvent atteindre une épaisseur de 1m70. Si ces murailles sont fragiles en apparence, le mélange de terre, de chaux et de paille qui les constitue leur donne une très grande résistance, notamment du fait d'une méthode de tassage particulière. En atteste la muraille de la ville de Rabat. Une muraille qui a causé bien des soucis au protectorat français. En effet, une fois la ville soumise, il fut décidé d'ouvrir des passages à travers les murs d'enceinte, près de Bab el Hed, notamment. On pensa qu'il suffisait de taper dessus... sans succès. Au final, il a fallu truffer le mur de dynamites.

Autres caractéristiques des kasbahs, celles-ci ont une forme carrée ou rectangulaire et sont flanquées de tours aux quatre coins de l'édifice. Cependant, selon la longueur du mur, le bâtiment peut être doté de 4, 9 ou 16 tours... voire plus.

La kasbah ne doit avoir qu'une seule et unique porte. Pour des raisons militaires évidentes.

Par ailleurs, ces édifices devaient impérativement être autonomes pour ce qui est de l'approvisionnement en eau. De fait, ceux-ci se trouvent généralement près de cours d'eau ou de fleuves. Autrement, des puits sont creusés à l'intérieur, pour soutenir de longs sièges sans avoir besoin d'être approvisionnés en eau de l'extérieur. □

1767

Premières exportations de céréales, disputes entre religieux pour savoir si l'exportation était licite

1767-1770

Traité avec la France; pour la première fois le concept de «protégé» est employé. Reprise de la navigation de course, bombardement de Rabat et de Larache. Persécutions contre les zaouïas, les saints et les moussems au nom de la pureté de type wahhabite

1777-1783

Nouvelle disette plus invasion de criquets, le sultan ouvre ses silos à la population. 1/6e de la population disparaît

1786

A Tombouctou, la prière est dite au nom du Sultan

1788-89

Le prince Moulay Yazid pille la caravane organisée par son père vers La Mecque. De retour au Royaume, il fait alliance avec les esclaves révoltés contre le Sultan, qui pardonne toujours

1790



1790-1792

Moulay Al Yazid s'est fait proclamer dans le sanctuaire de Moulay Abdessalam Ben M'Chiche

1790

Graves exactions contre les Juifs, commanditées par Moulay Yazid, dès son accession au trône. Deux ans plus tard, il meurt dans un affrontement avec son frère Moulay Hicham

Quand les silos à blé débordaient!

Période de vaches grasses, de vaches maigres. Le makhzen avait pour but de subvenir à sa propre subsistance et de s'assurer par des ventes à l'étranger une source occasionnelle de revenus. Il avait parmi ses fonctions principales celle de régler le marché des grains.

LES sept années d'abondance coexistent avec les sept années de famine. Les rois alaouites avaient une stratégie pour la gestion des ressources. Ils mettaient dans des silos ou «mers» du blé, en prévision de la période maigre. Ceci montre que la nutrition des Marocains était basée sur les céréales. C'était aussi pour faire face à une économie de rareté (plus un bien est rare, plus il est cher) ou encore à des aléas de la sécheresse (les essaims de criquets pèlerins ont fait leur apparition 32 fois de 1800 à 1912). La famine pouvait arriver à tout moment. Le besoin de stocker la nourriture s'est fait vite sentir.

Jusqu'aux années 1870 et depuis un siècle au moins, le makhzen avait pour but essentiel de subvenir à sa propre subsistance et de s'assurer par des ventes à l'étranger une source occasionnelle de revenus. Il avait, parmi ses fonctions principales, celle de régler le marché des grains.

A titre privé, le makhzen avait la possibilité d'en tirer de nouvelles ressources en profitant des fluctuations du marché. Dans un intérêt public, il a joué un rôle modérateur en renversant les tendances des prix et en atténuant les crises de subsistance.

Les sources financières étaient rares à l'époque précoloniale. De ce fait, le sultan a instauré l'impôt canonique qui se paie en nature (denrées, laines...). Ces «revenus» sont stockés dans des magasins dans les chefs-lieux de provinces. Le sultan les fait revendre après



La darse originelle du port de Casablanca au XIXe siècle, c'est là que les céréales transitaient... Mais attention! C'était à l'exportation!
(Ph. Marcel Flaudrun - Collection Privée Fondation Education et Culture Groupe Banque Populaire)

en avoir prélevé ce qui est nécessaire pour l'entretien de ses maisons, de ses soldats et matelots, auxquels il fait sou-

réseau de kasbahs mis en place par Moulay Ismaïl. Le makhzen avait d'autre part fait construire des greniers monumen-

Celui bâti par Moulay Ismaïl à Meknès en comprenait plusieurs qui se visitent encore. Ces greniers massifs, en pisé, consistaient en une série impressionnante de salles allongées, recouvertes d'une terrasse dans laquelle les grains étaient déversés par des orifices ménagés dans les voûtes. Leur construction et leur multiplication dans l'immense enceinte de dar el-makhzen illustrent l'obsession de sécurité caractéristique du pouvoir à cette époque.

A Fès, les réserves les plus importantes étaient celles du «Hri de Bu Jjud», du nom des bâtiments et jardins aménagés par Moulay Hassan entre dar el-makhzen de Fès Jdid et Fès Bali. De l'autre côté de Fès Jdid, vers le Mellâh, le hri de Bab Es-Semmarin, existe toujours.

Le makhzen utilisait aussi des

(Suite en page 24)

Vente

EN 1886, le makhzen a dû mettre en vente 600 t d'huile de ses réserves de Marrakech. Le registre des amin-s ez-zit en fonction de mars 1878 à décembre 1885 montre qu'à leur entrée en charge, les stocks se montaient à 977 t. Durant cette période de six années, les sorties s'élèvent seulement à 223 t contre 1.436 t pour les entrées. Il est vrai que la plus grande part de la dîme des plaines atlantiques était dirigée vers les ports, mais l'aire d'approvisionnement des silos des trois capitales s'élargissait aussi. Fès recevait désormais les céréales du Gharb et du Baht, Marrakech celles d'une grande partie du Sud.

Enfin, les agadir-s avaient pour mission le contrôle et la surveillance des réserves alimentaires. Les greniers collectifs du pays amazigh représentaient le plus haut degré d'organisation et d'intégration connu dans la société rurale.□

vent distribuer du blé et de l'orge. Cette large décentralisation s'explique par le

taux à l'intérieur ou à proximité de ses palais (parfois abandonnés).

1792

1790-1800

La peste tue la moitié de la population ; 65.000 morts uniquement à Fès ; les deux tiers des terres cultivables sont à l'abandon; la population tombe, estime-t-on, à trois millions d'habitants, comme deux siècles plus tôt



1792-1822

Moulay Slimane a été proclamé souverain à Fès dans le sanctuaire de Moulay Driss II

1792-1800

Arrêts des persécutions et réhabilitation des zaouïa, saints et moussems. Les incursions de Napoléon en Egypte inquiètent l'Empire chérifien, qui refuse de participer au blocus contre la Grande-Bretagne

1815

Congrès de Vienne qui ouvre pour les Européens la course vers la colonisation

1816

Révolte de trois grandes tribus berbères, les Aït Atta, Senhaja et Zenetes; le sultan est fait prisonnier quelques jours, mais traité avec le plus grand respect et accompagné avec escorte d'apparat

1822



1822-1859

Moulay Abderrahman a été investi par les oulémas, les chérifs et notables de Fès

Quand les silos à blé débordaient!

(Suite de la page 22)

«mers» à El-Hajra es-Srifa près de la ville, à la kasbah des Chrarda au nord-ouest de Fès Bali et à Sidi Ali el-Mzali. Dans le Haouz, la dîme n'était pas rassemblée à Marrakech, mais répartie entre le silo de Guéliz, à l'ouest de la ville, celui fortifié de Tahannawt et certains points secondaires tels que Tamesloht ou Chichaoua. Cette dispersion de magasins du makhzen s'explique avant tout par le coût élevé de leur construction ou de leur creusement. Il est possible aussi que l'on ait cherché à sécuriser les lieux en cas de troubles ou si les magasins principaux se trouvaient comblés. Leur contenu fluctuait largement en fonction des récoltes.

Dans les ports, le makhzen stockait ses grains dans les magasins de la douane, attestés depuis que Sidi Mohammed ben Abd Allah avait autorisé les exportations de céréales. Les magasins étaient gérés par les percepteurs. Dans les capitales, cette charge était attribuée à des fonctionnaires spécialisés appelés amin-s el-amras, sous le contrôle du muhtasib. Leur tâche était d'ordre administratif (réception et livraison des grains) et surtout technique (contrôle des qualités, tri du meilleur blé à fournir au Palais, etc.). Le stockage de l'huile d'olive était assuré de la même manière par des amin-s ez-zit (l'huile).

A chaque «hri» ou «mers» était assignée une aire géographique d'approvisionnement. Les grains étaient principalement fournis par les domaines du makhzen et par la dîme (les impôts). La généralisation du paiement en grains de la dîme dans les années 1880 a constitué un retour à la fiscalité du début du XVIII^e siècle. A la fin de ce siècle, le choix de paiement en grains ou en espèces était libre. Le système, en raison des fraudes qu'il entraînait, aurait été remplacé sous Moulay Slimane par une contribution unique en argent. Les provinces atlantiques, elles, payaient ordinairement en espèces, sauf lorsque le

sultan envisageait d'exporter pour son compte des céréales, comme durant les étés 1850 et 1855. Pour que les «hri» et les «mers» ne se vident pas, les provinces atlantiques payaient en espèces et les provinces intérieures par une partie de la récolte.

A noter que l'essentiel des sorties

du hri de Fès (1858-1868), les besoins en orge excédaient les revenus réguliers du makhzen dès que la récolte n'était pas bonne (1864, 1867 et 1868) ou dans des circonstances exceptionnelles. C'est le cas de la guerre de Tétouan qui a éclaté fin octobre 1859. Elle a multiplié brusquement les sorties d'orge à partir du 26

l'époque, la monnaie marocaine a connu une crise. Les makhazines pleines ont permis de contrôler le marché économique. Ainsi, les «mers» assumaient un rôle économique, de réserves et surtout social durant les périodes de crise.

Le bilan global montre un équilibre presque parfait des entrées et des sor-



Les silos d'aujourd'hui ne ressemblent en rien à ceux d'autrefois, ni par la taille, ni par la sécurité (Ph. Archives L'Economiste)

de grains était destiné au makhzen (l'on parle aussi de la cuisine du palais): «Mouna» en blé du palais, nourriture en orge des animaux et semences des domaines. Comme ses besoins variaient moins que les récoltes, la gestion des réserves se trouvait exposée aux risques de déficit ou de pléthore (surabondance). Pour se couvrir du premier risque, on procédait à des achats. Selon les comptes

novembre-25 décembre 1859 pour les maintenir à un très haut niveau. Quoique le cessez-le feu eut été signé dès le 25 mars 1860 jusqu'au 11 mai-9 juin 1861, date à laquelle le sultan quitta Fès pour Meknès. Après la guerre de Tétouan, les impôts sur la récolte ont été réinstaurés.

Le congrès de Madrid en 1880 avait instauré l'impôt agricole le «tertib» avec la bénédiction des pays étrangers. A

ties. Ce qui révèle une cohérence de la politique d'achats prévisionnels. Dans le cas inverse de surabondance des récoltes, le makhzen se retrouvait encombré de réserves qui excédaient largement ses besoins. Mais il n'entendait vendre qu'en cas de pénurie et ne pouvait écouler avant de longues années. Les réserves étaient ainsi exposées à la dégradation. □

Fatim-Zahra TOHRY

1822

Déposition temporaire du Sultan, qui abdique et désigne son neveu, Abderrahmane Ben Hicham

1828

La flotte britannique devant Tanger, début des grandes pressions coloniales, militaires et financières

1830

La marine autrichienne attaque Larache, Tétouan et Azila. Occupation de l'Algérie par la France avec pour conséquence un afflux de réfugiés dans le nord du Maroc; expédition de Tlemcen, soutien à Abdelkader, la flotte de guerre ne compte plus que 3 à 5 navires, l'armée n'a que 35.000 hommes, 65.000 sont éventuellement mobilisables dans les tribus guich

1834-1835

Pour la première fois une épidémie de choléra venue du Delta du Gangue

1844-1845

La débandade de Oued Isly, signature du traité de Lalla Maghnia

1844

Défaite d'Isly; bombardement de Tanger et de Mogador par Joinville; les tribus avoisinantes pillent Mogador

Il s'en passait de belles dans les villes impériales...

Célébrations et deuils, révoltes et allégeances, fêtes et disettes... l'histoire des villes impériales est ponctuée par l'émotion. Curieusement, l'histoire a été très sélective, pas forcément pour retenir l'historiographie officielle, d'ailleurs. Elle se souvient du sultan des tolbas, mais a oublié les licences de l'Aïd el Miloud...

FÈS, Marrakech et Meknès sont les «villes impériales»: les historiens préfèrent limiter la définition aux cités érigées par les dynasties successives, avec comme vocation initiale de jouer le rôle de capitale: accueillir le sultan et les or-

ganes du makhzen. Dans ce périmètre délimité, les événements relatés font ressortir un trait de caractère remarquable: les malheurs sont liés aux caprices de la nature et aux mouvements sociaux, les heurs pour leur part sont associés aux joies du sultan et aux célébrations religieuses.

Les plus grands des malheurs furent, sans nul doute, l'œuvre de désastres naturels. Sécheresse, famine, peste et autres épidémies dévastatrices, crues et inondations, criquets pèlerins voraces... ont mis le makhzen à mal et ont même quelquefois dangereusement réduit l'effectif de la population. Des catastrophes face auxquelles le Maroc paysan, en première ligne, fut à chaque fois lourdement touché, alors que les récits ont souvent négligé cette facette de l'histoire.

Derrière les remparts des cités, les malheurs marquants sont le plus souvent le résultat d'une accumulation de tensions sociales qui donnent lieu à des soulèvements et des mouvements sociaux, particu-

lièrement pendant les périodes d'interrègne, où les querelles de pouvoir et les oppositions d'intérêt s'exacerbent. C'est d'ailleurs le seul moment où les corporations, groupements d'intérêt commun, peuvent tenter de faire valoir des revendications auprès du makhzen. Où chaque profession, la herfa, fait, si l'on peut dire, du «lobbying». L'un des plus grands troubles a eu lieu à Fès. Vers la fin du XIXe siècle, à la mort de Mohammed IV et alors que Moulay Has-

san 1er reçoit la Baiâ, il fait face à de sérieuses difficultés pour l'allégeance de Fès, par ailleurs la plus importante. Motif: le mécontentement des tanneurs de la cité quant au niveau des taxes, jugé excessif. Mécontentement qui bascule vite dans l'insurrection de la corporation.

En 1904, c'est au tour des tanneurs de Marrakech de se soulever, également pour des raisons économiques. Revendication: tout ni plus ni moins qu'abroger l'impôt. Dans ces deux cas (il y en eu d'autres), le refus de l'impôt était soutenu par des forces religieuses qui espéraient ainsi, dans ces régions, accroître leur pouvoir, peut être le prendre, tout simplement.

Côté joie, l'histoire retient les fêtes officielles et les rendez-vous religieux. Au premier rang, la fête du Trône. Puis les deux grandes fêtes sunnites, auxquelles s'est greffée la célébration de Aïd El Miloud et la célébration d'origine chiite, la Achoura. Ce dernier événement fut par contre un rendez-vous particulièrement singulier, où une brise de liberté soufflait sur la gente féminine: les hommes restaient à la maison, les épouses sortaient et jouissaient des plaisirs de la vie. Ce qui est bien illustré par le refrain «hada ichour, ma âlina lehkam a lalla, Aïd El Miloud tay hekmou rrejal a lalla». Cet aspect s'est complètement perdu. Une autre célébration surprenante porte le nom de «Soltan attalba», le célèbre sultan des étudiants. Elle fut initiée par Moulay Rachid à Fès, pour rallier le monde étudiant à sa cause. C'était en quelque sorte l'occasion de renouveler la



Historiquement, Fès est parmi les trois villes impériales du Maroc. Érigée par des dynasties successives, elle est considérée comme le berceau du Maroc. Les sultans, dynastie après dynastie, ont eu à cœur d'y résider régulièrement. Elle a été l'enjeu de grandes luttes entre campagnes et cités (le fantasme des Fassis face aux ruraux n'est pas tout à fait éteint chez tout le monde...) et aussi le cœur de révoltes contre la modernisation du Royaume au XIXe siècle, en particulier la révolte des artisans contre les impôts quand Moulay Hassan 1er a voulu normaliser et rendre plus égalitaire la charge fiscale (Ph. Archives de L'Economiste)



La célébrissime sortie du sultan Abderrahman. L'œuvre est d'Eugène Delacroix, l'un des peintres qui ont brossé des tableaux pour l'Histoire. L'artiste découvre en Afrique du Nord d'autres couleurs, d'autres visages, des ombres et des lumières... Durant son périple en Algérie et au Maroc, Delacroix fait des croquis sur son carnet de voyage qui seront repris sur toile, des années plus tard. Ce qui explique que l'onirisme y ait souvent pris le pas sur le réalisme (Ph. Mémorial Delacroix)

Baiâ. L'événement, qui était financé par les sultans, notamment Sidi Mohammed Ben Abdellah, était haut en couleur: costumes, poésies, chants et danses. L'on se permettait même de parodier le sultan.

Des moments de liberté et de désinhibition qui devaient certainement être attendus toute l'année par les «potaches». On ne sait pas si cette fête servait aussi d'observatoire politique, comme ses équivalents en Europe. □

O. Z.

1856

1859

1845-1851

Après la défaite d'Isly, une crise alimentaire s'est déclenchée. La population a dû manger des herbes comestibles, racines et tubercules sauvages

1854-1855

Retour du choléra à partir de l'Algérie. L'épidémie a fait des dizaines de milliers de morts

Traité de commerce avec la Grande-Bretagne, le concept de protection est étendu. Tous les Marocains peuvent devenir «protégés». Un seul consul, comme celui des Etats-Unis, aura plusieurs centaines de protégés, dans tous les domaines d'activités. Dans certains cas, le protecteur reprend les biens des protégés endettés ou disparus. La France, l'Espagne et la Prusse réclament le même traitement



1859-1873

Sidi Mohammed IV a reçu les actes d'allégeance alors qu'il se rendait de Marrakech à Meknès

Moulay Slimane et Napoléon

Un ratage qui dure encore...

LE sultan Moulay Slimane (1790-1822) est souvent présenté comme le sultan de la fermeture du Maroc.

Il était, certes, sceptique comme l'élite de son temps, vis-à-vis de tout projet de relations continues avec les pays occidentaux, mais il n'était pas fermé à tout contact. Contemporain de l'empereur français Napoléon 1er Bonaparte (1804-1815), et bien au courant de ses guerres et de ses victoires en Egypte et en Europe, Moulay Slimane voulait mettre le Maroc à l'abri d'une éventuelle convoitise de ce

grand conquérant. Aussi, quand ce dernier lui envoya une missive lui demandant la fourniture de quelque «mille chevaux de bonne race marocaine», le sultan décida, après concertation avec son ministre, Mohammed Ben Hadj Abdeslam Slaoui, de lui offrir onze beaux chevaux couverts de somptueux harnais.

Le convoi arriva à Marseille le 6 juillet 1807 commandé par l'envoyé du sultan, Hadj Driss Er-Rami, accompagné du marchand français Jean Larbre Clément qui avait son négoce à Larache. Les onze



L'empereur des Français a employé l'essentiel de son règne à parcourir l'Europe avec ses armées. Napoléon a même occupé l'Espagne durant un laps de temps, dont les Espagnols ont gardé le pire souvenir. La nourriture de ses armées était un problème constant d'où la recherche d'approvisionnements extérieurs, comme la demande faite à Moulay Slimane d'envoyer 5.000 taureaux. Le sultan a refusé mais a offert en échange une troupe de chevaux. Qui ne faisaient pas l'affaire de l'intendance impériale

chevaux de Moulay Slimane traversèrent la France de Marseille à Paris via Lyon. Napoléon 1er, empereur des Français, reçut le convoi sultanien le 6 septembre 1807 au palais de Saint-Cloud (un nom que l'on retrouvera dans l'histoire marocaine!). Il est à préciser qu'avant ces petites «intentions cordiales», la France avait essuyé un refus marocain.

Le consul français Michel-Ange d'Ornano avait en effet sollicité, au nom de son empereur, l'importation de 5.000 taureaux marocains. Moulay Slimane avait opposé

un refus catégorique. L'affaire s'est résolue par les chevaux offerts à Napoléon Bonaparte.

La méfiance de Moulay Slimane alla jusqu'à lui faire refuser l'offre de restituer les présides à l'empire chérifien. Napoléon venait d'envahir l'Espagne. Il fait cette offre à Moulay Slimane dans l'espoir que l'empire chérifien soutienne l'empire français dans la guerre engagée contre la Grande-Bretagne.

Le problème des présides n'est toujours pas résolu... □



Moulay Slimane est resté dans l'histoire comme le plus fermé des sultans, ce qui n'est pas tout à fait exact. Il entretint des liaisons régulières avec les gouvernements européens, qui l'ont sans doute cru plus puissant qu'il n'était. On lui doit une erreur politique dont les conséquences durent encore. Napoléon, qui occupait l'Espagne pour un temps très court, lui avait offert de rendre les Présides Sebta et Mellilia à l'empire chérifien. En échange, l'empereur français demandait un soutien dans la guerre qu'il voulait entreprendre contre l'Angleterre. Moulay Slimane a refusé (Ph. Bank Al Maghrib)

1860

1859-1860

La guerre de Tétouan et le complot hispano-britannique pour organiser l'asphyxie financière du Maroc

Traité espagnol avec des conditions désastreuses; l'Empire est asphyxié

1861-1862

Famine et épidémie du choléra. Entre 10.000 et 20.000 morts enregistrés parmi la Harka du Sultan Mohammed IV

1862

Convention de Tanger avec la France, à des conditions léonines

1862-1878

L'Empire parvient à payer les dettes car la situation économique s'améliore

1873



1873-1894

Moulay Hassan Ier désigné Prince héritier a été investi à l'unanimité

«Babour Bar», une naissance non désirée

Considéré comme un intrus contraire aux préceptes de l'Islam par la société très fermée du XIXe siècle, le train et ses rails se sont intégrés après l'acte d'Algésiras. Le chemin de fer a d'abord transporté les troupes et les minerais, avant de devenir aujourd'hui le premier transporteur du phosphate et le transport préféré des couches moyennes qui partent en vacances...

LA construction des chemins de fer au Maroc n'a pas été réalisée dans le calme. Elle a été refusée par la société. Elle a également donné lieu à une confrontation d'intérêt des grandes puissances étrangères de l'époque. A la veille du protectorat, le train comme tous les

on trouve une autre tendance utilitariste, mais minoritaire, qui est pour la modernisation du pays sous la direction de l'Occident. Au sujet de la réforme du pays via le lancement des grands travaux d'infrastructures y compris le chemin de fer, le sultan navigue entre ces deux tendances.

Mais le dernier mot resta aux conservateurs influencés par les Oulamas qui ont trouvé une appellation populaire pour le train: Babour Bar (bateau terrien). Malgré toutes les pressions, Moulay Hassan opposa une résistance constante, énergique mais pas toujours victorieuse. Quant à Sidi Mohammed, il avait, déjà en 1866, repoussé les premiers projets de Mosselman, qui fut administrateur du Crédit agricole et de la

société Veille Montagne. Il proposait de créer une ligne de Mogador à Marrakech et une autre de Ceuta à Tanger et de Tétouan à Larache. Les demandes répétées des Français de 1878 à 1885 en faveur d'un chemin de fer entre Fès et Oran ont été rejetées.

L'introduction des chemins de fer au Maroc ne sera pas une décision marocaine. Ils ont été imposés par les puissances étrangères dans le cadre d'une vision de réforme du pays pour le faire

sortir de sa crise, selon ces puissances.

Mais la réalité était de faciliter la colonisation du pays et l'exploitation de ses richesses notamment les mines.

La ligne Tanger-Fès a été concédée à une compagnie franco-espagnole qui se chargeait de l'étude, des travaux et de l'exploitation de la ligne. Les français participaient avec 60 % au capital de la société et le reste par la partie espagnole. La Compagnie TF a été créée à Casablanca en juin 1916 avec un capital de 15 millions de Francs. La concession était

rent en 1923 entre Sidi Kacem et Fès. Il fallut attendre quatre ans, jusqu'à 1927, pour que les trains puissent parcourir la totalité de la ligne entre Tanger et Fès. L'activité débutera avec un trafic timide: 90.000 billets vendus et 5 millions de voyageurs/km (l'unité de compte des cheminots). Conscients que cette partie du territoire marocain sera par la suite sous occupation espagnole, les Français ont opté pour un réseau d'écartement de 0,60 mètre au lieu d'une voie normale comme les voies d'aujourd'hui. Ils savent

Voie 0,50

OUTRE la voie normale qui a remplacé par la suite celle de 0,60, il faut rappeler que le Génie de l'armée française a entamé de mai à juillet 1908 la construction d'une ligne de chemin de fer de voie 0,50 m en traction animale. Cette ligne reliait Casablanca et Berrechid, par la vallée d'Oued Bouskoura sur 40 km. 12 heures étaient nécessaires pour parcourir ce tronçon par des mulets qui marchaient au pas. L'inauguration de cette ligne a eu lieu le 12 septembre 1908. Ce chemin de fer a disparu après la construction de la voie 0,60m en 1913. □

projets arrivant de l'Occident chrétien ont été rejetés par la majorité des marocains. Il s'agit d'un sentiment de refus exprimé par une société renfermée sur elle-même après plusieurs échecs militaires (guerres d'Isly et de Tétouan) et une situation économique désastreuse. Ce sentiment a été soutenu par le courant identitaire dominant à l'époque qui refuse catégoriquement toute réforme ou modernisation du pays émanant de l'étranger. A l'opposé,



Les trains n'entrèrent pas facilement dans le paysage marocain de la fin du XIXe et du début du XXe siècle. Les sultans étaient favorables à ce qu'ils considéraient comme un progrès technique, pour aider à sortir le pays de son arriération économique et sociale. Mais ils se heurtèrent à l'opposition des religieux. Il a fallu attendre que le protectorat pèse de tout son poids pour poser, comme sur cette photo de la Collection Flandrin, les premiers rails (Ph. Collection privée Fondation éducation et culture/Groupe Banque populaire)

prévue pour jusqu'au... 31 décembre 2001 ! Les travaux commencèrent en mars 1917 au départ de Sidi Kacem et en octobre au départ de Tanger.

La première ligne: Fès-Sidi Kacem

La première ligne ouverte a été celle de Sidi Kacem-Meknès le 1er juin, Fès en octobre de la même année. Les premiers trains de voyageurs du TF roulè-

très bien que par son faible écartement, ces lignes ne pourront être transformées ultérieurement en lignes commerciales. Mais il faut noter qu'avant la ligne TF, le génie militaire français a entamé les travaux de construction des premiers tronçons du réseau ferroviaire de la voie 0.60 m dès la fin de 1911 dans le cadre de la pacification du pays. Le matériel était amené dans les ports de Casablanca et Kénitra (Port Lyautey) et, via l'Algérie, à Oujda. La construction fut amorcée au



1880

Conférence de Madrid

1878-84

Sècheresse et famine; épidémie de typhus, choléra et variole. Tanger, seule, échappe aux maladies, grâce aux mesures sanitaires

1882 et 1886

Deux expéditions du Sultan avec une m'halla de 20.000 personnes pour faire face aux pénétrations étrangères, pressantes et nombreuses. Interdiction de l'esclavage

1892-1899

Typhoïde et famine provoquent une mortalité collective forte

1892

Moulay Hassan Ier repousse la demande de créer des sortes de concessions étrangères avec droit de police et de justice (comme en Chine)

«Babour Bar», une

départ de ces trois villes. A la veille de la guerre de 1914-1918, plusieurs lignes ont été livrées à l'exploitation. Il s'agit de Casa-Rabat, Casa-Berrechid, Port Lyautey-Salé, Port Lyautey-Méknès et Oujda-M'Soun sur 204 km.

A noter qu'à cette époque, il n'y avait pas encore de route en service. Le chemin de fer à voie 0,60 m s'était enrichi de 515 km de lignes et, le 31 juillet 1921, en présence du Maréchal Lyautey, les deux tronçons de la grande rocade Marrakech-Oujda, via Casa, se soudaient près de Dar

Caïd Omar. C'est une date qui compte dans l'histoire des chemins de fer du Maroc: si vous voulez faire plaisir à des cheminots, montrez que vous connaissez cette date! A partir de 1920, les chantiers de construction du chemin de fer à voie normale vont entrer en activité pour la ligne Tanger-Fes.

Bataille d'écart...

De même pour le reste du réseau du Chemin de fer du Maroc (CFM) dans le

Percées éphémères

On enregistre toutefois quelques percées éphémères. La première, à l'époque de Moulay Hassan Ier est restée célèbre et fait encore polémique dans l'histoire politique. Le gouvernement belge avait offert une locomotive et une petite voiture accompagnées des éléments de voie de 600 mètres. Le tout fut débarqué à Larache en décembre 1887. La présentation au Sultan a eu lieu à Meknès dans les jardins de l'Agdal. Les rails avaient été posés en cercle sur une longueur d'un kilomètre.

La même année, une voie ferrée de 2 km environ fut construite à Rabat. Elle prenait naissance au port sur le Bouregreg et traversait le souk Gzel vers une carrière de pierres en longeant l'actuelle rue El Alou. Une autre expérience tentée plus tard en 1901 par Moulay Abdelziz qui avait une admiration déclarée pour la technologie occidentale contrairement à l'esprit dominant à l'époque au sein de la société. Les gardiens des traditions reprochaient à la locomotive «son haleine pestilentielle souillant la si pure atmosphère du Maghreb». Derrière cela, bien entendu, une constante lutte de pouvoir entre les religieux et le palais.

Selon ce dernier, le Sultan veut un train de voie étroite pour lui permettre d'aller de son palais à Fès à ses jardins

de Dar-Dbibar, à 4 km de là. Toujours à Larache où débarque le matériel. Il s'agit des rails fabriqués par Creusot et «une jolie petite machine et deux amours de wagons salons» livrés par les usines de Decauville. L'acheminement de ce matériel a été une rude besogne. «Chargés sur des chariots auxquelles on dut atteler jusqu'à soixante mules, les wagons, la locomotive et les rails mirent quatre longs mois à nous parvenir, à travers 150 km de pistes en plein désert», se rappelle Veyre. Selon ce dernier, le Sultan a été très patient de voir son train. La pose de la voie et le montage du matériel roulant commencèrent aussitôt les caisses ouvertes. Mais le rêve du Sultan sera gâché. Selon Veyre, on n'arrive pas à retrouver les roues de la locomotive qui n'arrivent jamais à parvenir en dépit des réclamations adressées. Mais le Sultan décida qu'on le remorquerait au moyen de mules ou de chevaux. Il ne voulait pas davantage attendre, selon Veyre. Deux kilomètres de voie, à peine, étaient en place que le Sultan s'offrit le plaisir de s'y faire promener. «Après quoi, satisfait, il oublia son chemin de fer. Les rails en sont aujourd'hui enterrés profondément. On ne les voit plus, nul n'y songe plus», conclut Veyre son chapitre réservé au train du Sultan. □



Prise par Gabriel Veyre en 1905, le Sultan Moulay Abdelaziz, cette photo en tirage albuminé n'est revenue au public que récemment. Elle figure dans le beau livre de Venise Cadre, édité à l'occasion de l'exposition «60 ans de photographies marocaines» en 2010. Moulay Abdelaziz n'a pas pu imposer la construction des chemins de fer. Il tenta de convaincre les opposant par la vertu de l'exemple, mais rien n'y fit: les rivalités des puissances occidentales sur cette question affaiblirent considérablement sa position

cadre d'une autre concession accordée par le gouvernement marocain le 29 juin 1920. Les concessionnaires étaient :

-La Compagnie générale du Maroc (elle a été fondée en 1912 avec les banques du Consortium créée en 1904 pour le prêt de 62 millions de francs au gouvernement marocain).

-La Compagnie Marocaine (adjudicataire, avec la société du Creusot, des travaux du port de Casablanca).

-La Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM)

-La Compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans (PO).

Les concessionnaires devaient consti-

tuer une société anonyme au capital de 50 millions de francs. Il s'agit de la Compagnie des chemins de fer du Maroc (CFM) créée le 10 février 1922. La concession prenait effet le 28 février 1921 et devrait prendre fin le 31 décembre 1999. La concession concerne au début six lignes. Il s'agit de Marrakech à Sidi Kacem avec raccordement sur le TF, Fès à Oujda, Casablanca à Oued Zem. Par la suite deux autres lignes ont été ajoutées pour assurer l'exportation du phosphate de Youssoufia via Safi et le manganèse de Bou Arfa par Nemours (port situé en Algérie à 75km d'Oujda). La ligne Oujda à Bou Arfa a fait l'objet d'une troisième

1894



1894-1908

Moulay Abdelaziz a été intronisé grâce à son chambellan Ba Ahmad

1896

Renouvellement de l'allégeance du chef Ma Al Aynayn à Marrakech. Le chef saharien avait, l'année précédente, forcé les Britanniques à se retirer du Cap Juby

1902-1908

Révolte de Jilali Ben Driss dit Bou Hmara. Arrêté et enfermé dans une cage. La photo de cette scène servira en Europe pour justifier la colonisation

1904

- Quatrième emprunt international; Paris et Madrid se partagent le Maroc

- Arrangement franco-britannique: l'Egypte pour Londres, le Maroc pour Paris

naissance non désirée

concession accordée le 6 avril 1927 aux CFM et la société des Mines de Bou Arfa. Les deux concessionnaires vont créer une société anonyme au capital 5 millions de francs. Elle aura comme dénomination: la Compagnie des chemins de fer du Maroc oriental (CMO). Elle devait prendre fin le 31 décembre 1979. Pour la partie travaux, il faut retenir que les chantiers de construction du chemin de fer à voie normale vont s'ouvrir (pour ceux de la Compagnie des chemins de fer du Maroc: CFM) ou entrer en activité (pour ceux de la Compagnie franco-espagnole du TF).

A partir de 1923, tronçon par tronçon, la voie normale va être ouverte à l'exploitation. Dès 1925, le chemin de fer à voie normale est en service de Settat à Fès, ainsi que de Sidi-el-Aïdi à Khouribga et de Petit-Jean (Sidi Kacem) à Machra-bel-Ksiri, en direction de Tanger. En 1936, le réseau à voie normale avait la consistance de celle après l'indépendance. La traction électrique en 3.000 V continue, a été mise progressivement en service de Marrakech à Fès et Sidi Aïdi à Oued Zem. Malgré la construction du réseau à voie normale, de longues lignes de 0,60 m étaient maintenues, pendant cette période,



Enfin, les religieux n'avaient pas totalement tort de s'opposer à son « haleine pestilentielle souillant la si pure atmosphère du Maghreb » (les locomotives marchaient au charbon). Les voies ferrées servirent d'abord aux transports de troupes pour « pacifier le bled ». Par la suite le train devint le transport vedette des minerais, à commencer par le phosphate, qui encore aujourd'hui fournit le tiers des recettes... jusqu'à ce que l'OCP mette son nouveau pipeline en service. Pour la petite histoire, ce projet de pipeline a donné une belle bataille entre les deux Offices, celui des Phosphates et celui des Chemins de fer. Ce dernier voyait bien que le pipeline lui enlèverait une bonne partie de ses bénéfices... (Ph. Collection privée Fondation éducation et culture/Groupe Banque populaire)

La bataille du rail fut... diplomatique

POUR ce faire, des moyens de pression ont été utilisés. Il s'agit notamment du prêt accordé au Maroc en 1904 conditionné par le lancement des grands travaux dans le Royaume Chérifien y compris ceux des chemins de fer. Tout cela a été clairement consigné dans les accords internationaux qui vont définir l'avenir du Maroc plus d'un demi-siècle après. Il s'agit notamment de la conférence d'Algésiras dont l'acte final a été signé le 7 avril 1906 et ratifié par le gouvernement marocain deux mois après. En effet, le chapitre VI de l'Acte stipulait que « les services publics ne pourraient être aliénés au profit d'intérêts particuliers et feraient l'objet de concessions ». L'Acte précise qu'il faut commencer par la construction d'une ligne ferroviaire reliant Tanger à Fès. Tanger était la porte du Maroc, où résidaient les missions étrangères, alors que Fès était la capitale et la résidence du Souverain. Rappelons que les ports de l'Atlantique n'ont été construits ou développés que plus tard.

Le projet de chemin de fer sera rappelé par le traité franco-allemand du 4 novembre 1911 précisant que « la mise en adjudication du chemin de fer Tanger-Fès, qui intéresse toutes les nations, ne sera primé par la mise en adjudication des travaux d'aucun autre chemin de fer marocain ». Il y a aussi la convention franco-espagnole du 27 novembre 1912 dont le protocole annexe posait les bases de la future concession de la ligne Tanger-Fes.

Les batailles du rail furent donc des batailles diplomatiques très dures entre les puissances européennes. □

pour fonctionner comme antennes du chemin de fer à voie normale. Les lignes furent fermées au fur et à mesure de l'ouverture de la voie normale et de la construction des routes. Après avoir atteint près de 1.500 km dans son plus grand développement, le réseau à voie 0,60 disparut le 31 janvier 1937. Ainsi le dernier tronçon 0,60 m de Machra-bel Ksiri à Ourtzarh était-il fermé.

A noter que les itinéraires suivis par la voie 0,60 m étaient souvent différents de ceux qu'empruntera plus tard la voie normale.

En 1963, l'Office nationale des chemins de fer (l'actuel ONCF) hérite des trois compagnies CFM, TF et CMO. Une autre histoire commence... □

N.E.A.

1905

Arrêt de quelques heures de Guillaume II de Prusse à Tanger

1906

Conférence d'Algésiras

1907

Occupation d'Oujda par Lyautey; bombardement de Casablanca; débarquement du corps expéditionnaire français; pillage de la ville. rivalité entre Moulay Abdelaziz et Moulay Hafid; soulèvement de Mohamed El Kettani, chérif idrisside

1907-1908

Les batailles de la Chaouia menées principalement contre l'armée française et dans une moindre mesure contre les troupes espagnoles

Les zaouïas: Elles furent puissantes...

Les zaouïas sont, tour à tour, le retour aux sources, l'authenticité, le renouveau... Sous la dynastie alaouite, leur influence s'amenuise.

DE l'espace de spiritualité et de méditation vers le XVI^e siècle, les zaouïas se sont érigées en véritables complexes religieux, aux multiples fonctions, politique, sociale et spirituelle. Certaines ont façonné l'histoire, la société et la culture du pays, soit par leur impact religieux et économique, soit par leur spécificité culturelle ou ethnique.

Dans un premier temps, le terme zaouïa désignait un lieu réservé à l'intérieur d'une structure plus vaste où les soufis pouvaient se retirer comme le laisse entendre la racine du mot: angle ou recoin. La communauté soufie (rābita) se regroupe dans un ribāt, parfois fortifié. Elles se sont développées en ville, sous la forme de zaouïas, ralliant disciples individuels et corporations professionnelles.

Mais les grandes zaouïas viennent du milieu rural. Leurs édifices comportaient un oratoire pour la prière, des salles pour l'étude et la méditation ainsi qu'une auberge pour les disciples et les indigents de passage. La zaouïa dispose de dépôts de céréales et autres denrées, car, elle possède des terres que ses adeptes travaillent,

sans prétendre à une partie des récoltes. Seuls les descendants du cheikh héritent. Certaines prélèvent des droits sur les routes. Une sorte de féodalisme ou encore de système agrarien.

Plus que de simples confréries, les zaouïas ont connu une forte propagation grâce à la multiplication d'antennes régionales et du nombre de disciples, parfois plusieurs dizaines de milliers. Qui entament des actions politiques. C'est le cas de la zaouïa Derkaouia: avec ses antennes en Algérie, elle organise des révoltes contre les Turcs.

Il faut dire que la notion du territoire n'existe pas et la frontière est d'ordre religieux.

L'apogée des zaouïas se situe à la fin des Almohades au moment où le Maroc vit une dislocation féodale et le développement des aspirations, parfois contradictoires, de retour aux sources, d'authenticité, de renouveau. D'autant plus que le particularisme religieux est fortement imprégné du rite malikite mélangé à un passé kharijite-chiite révolu. Par ce particularisme, les zaouïas définissent un



Les grandes zaouïas sont apparues et développées dans le milieu rural. Leurs édifices comportaient un oratoire pour la prière, des salles réservées à l'étude et à la méditation ainsi qu'une auberge pour les disciples et indigents de passage. Elles intervenaient aussi dans la politique et le jihad. Aujourd'hui, leur rôle est limité à l'organisation des moussems (Ph. Archives de L'Economiste)

Hierarchie bien rodée

AU sommet de la hiérarchie est placé le cheikh, chef spirituel et temporel de la zaouïa, de ses antennes et de la région. Il tire sa puissance de sa «baraka». Il est réputé avoir une connaissance parfaite de la loi divine, savoir soigner infirmités et maladies. C'est un véritable pontife, héritier ou fondateur de la tradition (tariqa). Il est le seul à en posséder les secrets. Synthétisant les vertus, les sciences et le don des miracles, le cheikh est le garant de la continuité. Il ne reconnaît d'autres puissances, au-dessus de la sienne, que celle de Dieu et du Prophète. De même, il ne s'inspire d'autres pensées que de celles que lui suggérerait Dieu ou son initiateur tout puissant, c'est-à-dire l'ancien chef mort, assis à côté du trône souverain et dépositaire des sentiments de l'Être suprême. C'est, au sens mystique du mot, le cheikh tel que le conçoivent les croyants soufis, adeptes ou serviteurs de la confrérie placée sous son patronage. Le deuxième rang est occupé par le calife ou lieutenant du cheikh. C'est son délégué auprès des fidèles dans les régions éloignées. Il est investi d'une partie des pouvoirs du cheikh. Au-dessous encore, le moqaddem. C'est le vrai propagateur des doctrines de la tariqa. Il reçoit ses instructions du cheikh. □

islam aux besoins populaires. Ce seront elles qui canaliseront le combat, le jihad populaire, au XVI^e siècle, contre l'occupation de places côtières. Elles s'opposent au sultan alaouite, Moulay Slimane, taxé de wahhabite, vers 1790. Mais déjà, elles ont beaucoup perdu de leur influence notamment sur le plan politique, Moulay Rachid et son frère Moulay Ismail par la suite en font des lieux d'enseignement et

de culte religieux, voire de prêche en faveur du pouvoir.

Avec la colonisation, les rôles divergent. Certaines résistent, d'autres se rallient aux objectifs de l'occupant. Aujourd'hui, leur action verse dans le folklore via les «moussems» qu'elles organisent pour vénérer la mémoire de leurs saints et cheikhs. □

A.G.

1908

Moulay Abdelaziz déchu, remplacé par Moulay Abdel Hafid, avec «conditions»; ralliement de Raïssouni, qui est nommé caïd d'Arzila

1908



1908-1912

Moulay Abdel Hafid: comme condition à son investiture les Oulémas ont réclamé l'abrogation de l'acte d'Algésiras

1909

Le sultan réinstalle d'anciens commis corrompus et donne à son grand vizir Madani El Glaoui la perception des impôts d'une bonne partie du pays

1910

Nouvel emprunt, la France prend les garanties sur le contrôle des douanes

Dar Al Makina: plus que la

L'un des plus prestigieux sites de la médina de Fès. Dar Al Makina représente une phase importante de l'histoire de la ville de Fès dans le XIXe siècle. C'est un monument historique rappelant la période des réformes militaires par les sultans Alaouites. A la fin du XIXe siècle, le sultan Hassan Ier, dans un élan de modernisation et d'ouverture, fit édifier avec l'aide italienne cette fabrique d'armes et de munitions, dénommée Dar Assilah ou Al Makina. Cette bâtisse constituant le cœur du site, symbolise une splendeur architecturale unique en son genre par ses perspectives de piliers et d'arcades sur des centaines d'hectares couverts.

SITUÉE dans la partie nord de Fès Jdid, cette place servait d'accès principal au palais. Elle est constituée de deux places appelées «méchouar» où se déroulaient jadis les cérémonies officielles, telles que les réceptions des vizirs et des diplomates. Elle est entourée de plusieurs portes.

Le site évoque une « coopération », si l'on peut dire, entre le Maroc et l'Italie.

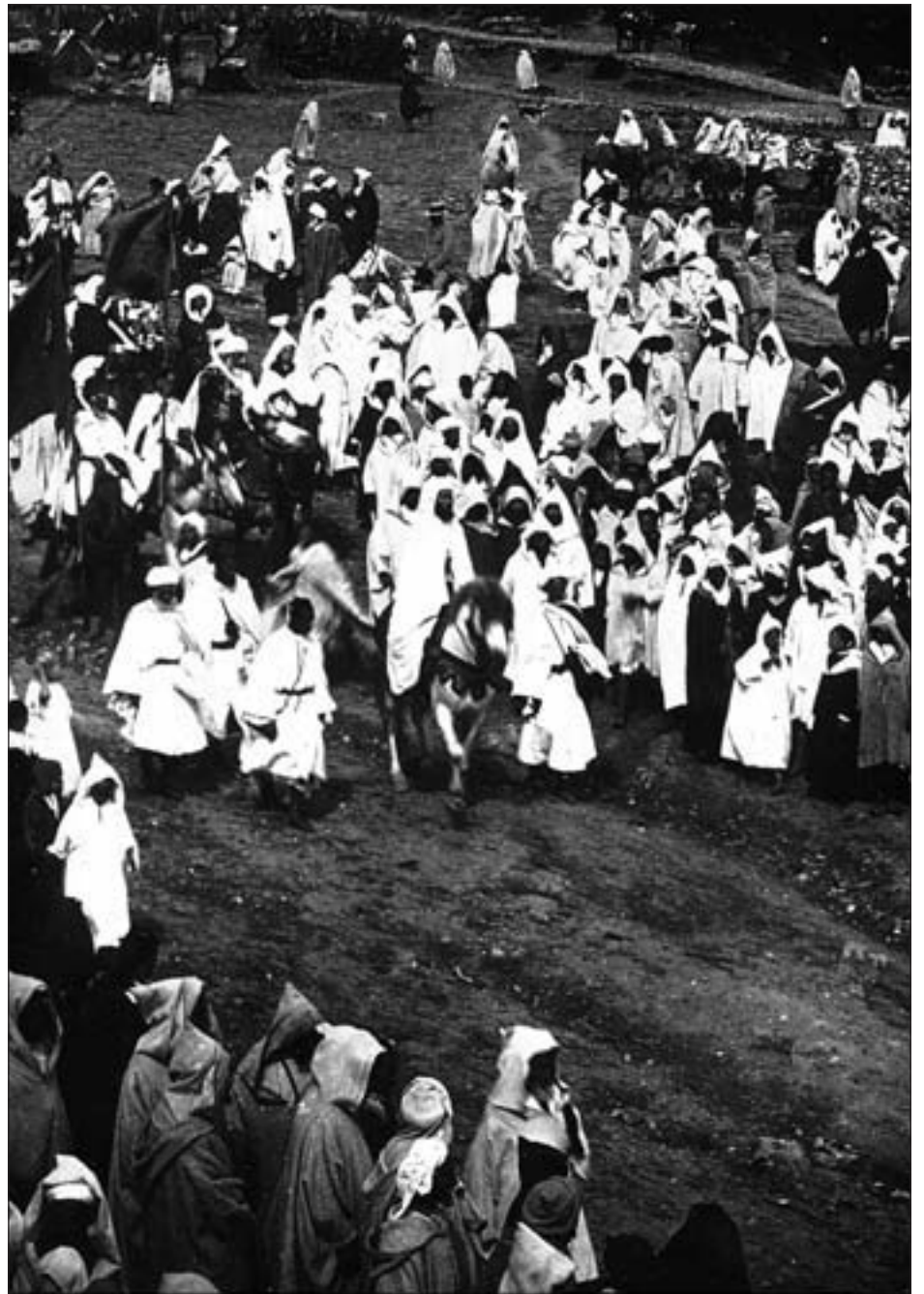
L'édifice naquit pendant une période critique dans l'histoire du Maroc:

Le sultan comptait sur cette armée pour réprimer les troubles que la politique de modernisation pourrait susciter, éviter les risques de sécession, châtier les révoltes des caïds et se protéger des menaces extérieures.

La réforme militaire était ainsi une pièce maîtresse du programme de Moulay El Hassan, surtout, avec les mesures libérales en faveur du commerce et l'effort pour contenir les abus de la protection.

A cette époque, les oulémas refusaient ces réformes militaires, mais aussi celles économiques et commerciales, en prétendant que les projets sont imposés par les puissances européennes. Cette élite savante a même ridiculisé les nouvelles inventions, en leurs donnant des appellations ironiques, tels que les noms de «Selk» au téléphone et «Babour El berr» au train...

Cependant, Moulay El Hassan (1873-1894) soutint l'idée de changement et s'en-



Une des très rares photos de Moulay Hassan Ier, tirée de la collection Flandrin et reproduite dans le beau livre de la galerie Venise Cadre, "Soixante ans de photographies marocaines". Moulay Hassan Ier fut, au XIXe siècle, le sultan de toutes les réformes. Il voulut changer le système fiscal, sécuriser le système monétaire, constituer une armée moderne, construire des usines et ateliers pour équiper cette armée... Mais il était déjà trop tard. Moqué par ceux qui auraient dû le soutenir à l'intérieur du palais, il a dû faire face à des kyrielles de révoltes, tandis que, pièce à pièce, les puissances européennes taillaient dans l'Empire chérifien. Néanmoins elles dûrent attendre encore trente ans avant d'arriver à le mettre sous tutelle... (Source: Collection Flandrin)

Des troubles et un projet

DÉSÉQUILIBRE économique et social, engendré par la pression européenne et fortes instabilités à l'intérieur. Telles étaient les caractéristiques de la vie du Royaume en cette fin du XIXe siècle.

Suite à l'échec devant les Français dans la bataille d'Isly en 1844, puis quinze ans plus tard, nouveau coup dur, les Espagnols qui gagnent la guerre de Tétouan en 1860, le gouvernement marocain a dû se mobiliser pour développer un projet de réforme militaire pour tenter d'organiser une armée puissante et indépendante. Il fallait donc construire des casernes militaires à Fès, Rabat et dans les ports; assurer l'encadrement des généraux militaires; importer des armes depuis la France, la Belgique et l'Italie... et recruter des instructeurs européens, notamment des Français, pour des missions militaires d'encadrement de l'armée marocaine, et des Anglais avec les œuvres de Sir Henry Mac Lean (un des rares officiers étrangers à entrer au service d'un sultan). □

1911

Offensive française, puis espagnole à Larache, et coup allemand à Agadir

1912

Traité franco-allemand débouchant immédiatement sur le protectorat français; que Moulay Hafid signe le 30 mars à Fès; émeutes urbaines à travers tout le Royaume à l'annonce du traité. Le sultan abdique en août. El Glaoui se rallie à la France. Lyautey nommé Résident

1912



1912-1927

Moulay Youssef a été intronisé après l'abdication de son frère My Hafid

1912-1934

Les guerres du mouvement du Jihad menées au Moyen Atlas, à Taza et au Tafilalet contre l'occupation française

«maison de la machine»...

gagée dans les projets initiés par son père Mohammed Ben Abderahmane avant sa mort en 1873. Il s'agissait bien du moulin à vapeur de Tanger, de l'usine de cotonnades, la manufacture de sucre, la cartoucherie de Marrakech, et du navire à vapeur El Hassani... il s'intéressa aussi aux ports et services maritimes. Ensuite vient la construction de l'usine de cartoucherie à Marrakech et la fabrique d'armes «Makinat Al Âdda» à Fès, avant la construction de la célèbre «Dar Al Makina».

Des conversations officielles de Mogador, naquit le projet de la fabrique d'armes de Fès. Les vicissitudes de la fabrique que la tradition marocaine appelle la «Makina» ne sont toutefois que très mal connues par les gens.

La première question qu'on se pose est celle relative à l'initiative de cette création industrielle militaire. En effet, il existe à ce sujet deux versions: la première avance que c'est le sultan qui a proposé à l'Italie de construire la fabrique, tandis que la deuxième évoque les manœuvres diplomatiques italiennes pour «imposer» au sultan la fabrique italienne.

Alors que, selon une version italienne, l'initiative serait venue du gouvernement marocain qui désirait monter une fabrique d'armes blanches et à feu. Il s'agit bien d'une volonté impériale qui voulait s'émanciper de toute tutelle quant à la production d'armes.

C'est en mars 1888 que les autorités marocaines ont décidé de donner à l'affaire une confirmation concrète. Le sultan s'intéressait beaucoup à la construction de la fabrique et s'y rendit personnellement pour se rendre compte de la bonne marche des travaux.

Finalement, le 12 novembre 1891, la fabrique d'armes fut terminée et elle put commencer ses activités, la production de fusils et de munitions. Le 12 mars 1893, les deux premiers fusils et quelques milliers de cartouches sont présentés au sultan. Le plein essor de la fabrique sera marqué par une production moyenne de 5 fusils par jour et de 120.000 cartouches par mois.



Dar Al Makina, plus qu'une armurerie, est un symbole. Celui par lequel Moulay Hassan Ier, en dépit des avanies du siècle, voulait reconstruire l'Empire chérifien... mais il était déjà trop tard. L'immobilisme des siècles précédents avait finalement conjugué la pression intérieure religieuse qui refusait toute réforme, et la pression extérieure où déjà la diplomatie s'était largement effacée devant les armes. Le bâtiment a disparu. La place de Bab Al Makina aujourd'hui sert d'écrin aux plus grands concerts du célèbre festival des musiques sacrées (Source: Achaâbane)

Les efforts techniques des italiens trouvaient ainsi leur concrétisation. Mais les événements intérieurs du Maroc qui suivirent la mort du sultan Moulay El Hassan devaient donner à cette activité un ralentissement sensible. Le nouveau sultan Abdel el Aziz, qui était tout jeune, n'avait pas la dimension politique de son prédécesseur et, par le biais des influences étrangères, surtout anglaises, le cœur de son activité n'était pas la fabrique de Fès, dont le futur devenait incertain. Ce sultan était bien disposé à critiquer les initiatives italiennes et à faire ainsi que leur essor

soit compromis. A cette époque la fabrique était à son plus bas niveau de production, notamment en termes de qualité, de telle sorte que les fusils utilisés par l'armée se cassaient dans les mains des soldats. «La question marocaine» devenait ainsi, pour l'Italie, une monnaie d'échange pour sa politique coloniale et, depuis lors, le sort de la Makina était celui d'être un élément de dialogue, mais non d'ingérence de l'Italie dans les grandes diatribes diplomatiques qui s'annonçaient à propos des zones d'influence dans le pays.

Avec l'arrivée au pouvoir du nouveau sultan Abdelhafid, un sursaut d'activité fit retourner à Fès quelques techniciens italiens. La fabrique continua de marcher jusqu'à ce qu'elle devienne usée et délaissée avec le temps. Plusieurs années après, elle a été transformée en atelier de réparation des ustensiles de cuisines, pour les notables du Makhzen. Actuellement, le site est un lieu de visite et une place qui abrite, entre autres, le plus grand des concerts du fameux Festival des musiques sacrées de Fès. □

Intissar BENCHEKROUN

1913

Suppression des ministères des Affaires étrangères, des Finances et de la Guerre. Le Sultan ne peut conserver que les questions liées à la religion, le reste du pouvoir passe à la Résidence

1914

- Première tentative, par Lyautey, d'isoler les Berbères du reste du Royaume
- Moha ou Hammou écrase la troupe française à El Herri près de Khénifra; Lyautey engage sa stratégie de «diviser pour régner» pour séparer les régions et trouver des relais au sein de la structure territoriale du Makhzen, au cas par cas

1919-1926

La guerre du Rif menée contre la coalition militaire franco-espagnole par Mohammed Ben Abdelkrim El Khattabi

A la recherche des Klondike:

C'est avec la colonisation que le Maroc commence à explorer son sous-sol d'une manière rationnelle et plus systématique. Une exploration qui sera accompagnée par la construction de la voie ferrée et des routes pour acheminer les minerais extraits vers la France, pour l'essentiel. La plus grande partie des minerais extraits étaient exportés à l'état brut.

RESTÉES pendant longtemps mystérieuses, les possibilités minières du Maroc n'ont pu être étudiées d'une manière rationnelle que tardivement. Le sel était quasiment la seule richesse d'échange pour le pays. Le reste des minerais servait pour un usage local.

La rupture avec le mode d'exploitation traditionnelle ne s'est faite qu'avec la colonisation. Avant cela, le Maroc ne disposait pas d'une cartographie de son sous sol. Encore aujourd'hui la cartographie n'est pas complète: le Maroc pays minier par sa géologie, ne l'est pas par son exploitation... même s'il est définitivement le numéro un mondial des phosphates.

Missions clandestines

Vers la fin du XIXe et début du XXe siècle, les premières missions sont menées par des voyageurs, souvent des géologues, mais de manière quasi-clandestine. Le Royaume est très fermé, travaillé par les luttes d'influences internes et externes. Pendant ce temps la révolution industrielle européenne est assoiffée de minerais.

Pour les explorateurs occidentaux, l'aventure était périlleuse. Dans l'imaginaire populaire de l'époque, les mines, que l'on soupçonne d'abriter des démons y travaillant dans de sombres labyrinthes, font partie des endroits que les Marocains n'affectionnent pas particulièrement. Ce que relèvent d'ailleurs

les historiens français de la colonisation, non sans y rajouter une touche



Un document exceptionnel sur le transport du minerai d'antimoine en 1938. Ce sont des mulets qui assurent le transport. L'origine de cette vue est inconnue. Le cliché est estampillé, avec la mention partiellement visible «Bd de la Gare». Il est reproduit, sans mention d'origine dans le «Mémorial Lyautey» (1954)

L'antimoine est connu depuis toujours pour ses utilisations cosmétiques, comme mascara. La colonisation a ouvert, comme pour les autres minerais, l'ère de l'exploitation à grande échelle, sous réserve que soit organisé le transport (Source: Mémorial Lyautey)

d'exotisme...«L'accès en a été difficile et dangereux pour l'Européen du dernier siècle, gardé qu'il était par de farouches tribus berbères, jalouses de leur indépendance et de leur sol qu'elles croyaient

habité par des génies irritables», relève Léon Moret dans «Les ressources minérales et les Mines du Maroc Français».

Le changement des rapports de force allait cependant modifier totalement la donne.

Convoité par un Occident fort de ses avancées technologiques et scientifiques, les pressions occidentales ont fini par avoir raison des défenses du Maroc. La période 1906 à 1914 fut l'objet d'une exploration fébrile. Mais le

de grandes réserves aurifères qui inspirèrent le film de Chaplin «La ruée vers l'or»). Mais il mettra du temps avant de le reconnaître... (Voir l'encadré sur le phosphate)

Les premiers grands chantiers

Vers 1916, le général Lyautey décida de faire étudier les gisements et dès no-

premier conflit mondial stoppe les recherches et entre temps, la découverte des gisements importants de phosphates est faite. Le Maroc avait enfin son Klondike (région et rivière du Canada, ayant

vembre 1917, les travaux sur les couches d'El Borouj furent entamées. Près de 6.000 mètres de puits, galeries ou tranchées sont creusées sans moyens mécaniques dans un pays difficile à ravitailler.

1920

Début d'une urbanisation effrénée. Casablanca qui n'était qu'un gros bourg au XIXe siècle compte 100.000 habitants en 1926, 700.000 en 1956

1921

Annuel: Abdelkrim El Khattabi écrase l'armée espagnole. Les Espagnols perdent quelque 12.000 hommes et un énorme armement. Mais Abdelkrim ne pousse pas son avantage en direction de Melilla

1922

Abdelkrim proclame la République rifaine. Il organise ses troupes sur le modèle ancien du Makhzen

1923

Nouvelle défaite espagnole à Chefchaouen devant Abdelkrim qui se tourne alors vers les troupes de Lyautey et les défait aussi. Dans la zone française, toutes les questions régionales passent aux mains des officiers des affaires indigènes, marquent le passage à l'administration directe, contraire au traité du Protectorat

1925

Lyautey remercié suite à son incapacité à mettre fin à la révolte d'Abdelkrim

Les mythes et les réalités des mines

La campagne préliminaire s'acheva fin 1920. Le 7 août de la même année, l'Office chérifien des phosphates, OCP est créé. Il a fêté, plutôt discrètement, ses 90 ans en 2010.

Le Bureau de recherche et de participations minières, le BRPM voit le jour en 1928. Il sera fusionné, 80 ans plus tard, avec l'Onarep, Office national de recherche et d'exploitation pétrolière.

Ainsi depuis 1921, la production de phosphates a occupé une place importante dans l'économie marocaine. Elle est passée de 80.000 tonnes en 1922 à près de 2 millions de tonnes en 1930. Ce qui a justifié la construction de la voie ferrée reliant Casablanca à Oued-Zem et l'implantation de Khouribga, une cité minière qui ne vivait que par



En 1953, l'exploitation du phosphate est déjà devenue dominante. Cette vue aérienne montre le niveau élevé d'organisation de l'exploitation. Trente ans plus tôt, les autorités coloniales déconseillaient d'investir sur le phosphate du Maroc. D'après elles, les mines étaient plus intéressantes en Tunisie (Ph. Collection Belin)

et pour le phosphate. La construction de la voie ferrée reliant Ben Guerir-Safi ainsi que le port date aussi de cette période. C'est plus exactement la création en 1932 du centre de Louis-Gentil (Youssoufia) qui a permis ces travaux.

Vingt cinq ans pour une réforme!

Globalement l'activité minière, très récente par rapport à bien d'autres pays du continent africain, est restée constamment en expansion, au Maroc. Néanmoins l'exploration minière demeure en deçà que ce qui serait nécessaire: la géologie de l'ensemble du pays n'est pas encore connue dans le détail.



Du plomb, du zinc et du manganèse

LES gîtes exploitables de plomb et de zinc sont restés pendant longtemps inconnus. Seuls les berbères qui savaient traiter la galène exploitaient depuis très longtemps de petits filons de ce minerai pour les usages guerriers. Ces deux métaux sous forme de sulfures, galène et blende sont souvent associés dans les mêmes filons. Contrairement à la Tunisie et l'Algérie, au Maroc c'est la galène qui domine. Des travaux de prospection et de recherche aux environs d'Oujda, de la Moulouya, Bou Arfa, du côté de Rehamna au nord de Jbilet et dans le Haut Atlas au Sud de Marrakech ont mis en évidence des gîtes intéressants.

Les principaux gisements sont ceux de Boubker (Zellidja), Touisset, Aouli et Mibalden. Le plomb et le zinc sont exportés en quasi-totalité vers la France.

En ce qui concerne le manganèse, le Maroc était classé au cinquième rang des pays producteurs. Les principaux gisements identifiés sont ceux de Bou Arfa et Tiouine et Imini (signalés en 1918, étudiés en 1929



Cette vue a été prise aux alentours de l'année 1947. Un grand convoi de camions chargés de manganèse vient de franchir le col du Tichka. Ils ont été chargés à la mine de Bou Arfa, découverte en 1918. Le manganèse est acheminé par convoi d'une vingtaine de camions, plusieurs fois par jour, vers la gare de Marrakech. Le manganèse marocain a toujours été tributaire des routes: le fonctionnement d'une voie ferrée dans le nord a tourné court à cause de la Deuxième Guerre mondiale (Ph. Collection Belin)

et exploités dès 1935). De manière générale, le manganèse est le principal produit exporté vers la zone dollar.

L'histoire du manganèse est intimement liée à celle de la construction des routes. Les mines étant éloignées de la côte et les découvertes ont posé un problème de transport. La construction d'une voie ferrée à partir d'Oujda ne fut décidée et entreprise qu'en 1928. Le conflit mondial a stoppé le développement de ces mines. En 1945, l'étude de l'évacuation des minerais du sud de l'Atlas est reprise. En 1947, la France opte pour le transport routier avant de construire un téléphérique de 28 km, partant d'Aguelmous et aboutissant à Talatast dans la vallée de l'oued Zat (Haouz).

Le fer est assez répandu dans les vieux sédiments du Maroc. Les principaux gisements étaient localisés à Aît Amar dans la zone Sud et Uixan au Nord. Depuis 1907, de nombreux gisements ont été prospectés ou reconnus, mais seul un petit nombre était exploitable en raison du coût du transport. □



A la recherche des Klondike...

(Suite de la page 36)

par le célèbre Office chérifien des phosphates, l'OCP.

Jusqu'à ces toutes dernières années, l'OCP était plutôt suiveur dans la formation des prix, sachant que sa position était de nature à modifier la donne avec parfois des conséquences malheureuses. Ce fut le cas dans les années 1970. La hausse des prix marocains, suite au mou-

vement général des matières premières initié par l'OPEP en 1971 et 1973, se traduit d'une part par l'apparition ou la réapparition des concurrents, et d'autre part, par la captation de la valeur ajoutée par les producteurs de soufre, minerais associés au phosphate pour la fabrication des engrais. Il fallu attendre une trentaine d'années et un changement complet des modes de fonctionnement des

marchés mondiaux, pour que le Maroc ose se relancer dans une stratégie de prix. Avec cette fois, le bénéfice d'avoir constitué autour de l'OCP un réseau d'entreprises chimiques associées, dont les intérêts coïncident avec ceux du Maroc, au lieu de s'y opposer comme dans les années 70.

A l'heure où ces lignes sont écrites, la stratégie des prix continue d'être por-

teuse de valeurs. Elle a pourtant traversé, en moins de quatre ans, des phases totalement opposées: une envolée de prix, suivie d'une chute (pendant laquelle l'Office a retenu ses stocks, avec l'appui politique du gouvernement), puis, à nouveau, d'une remontée des cours. □

Khadija MASMOUDI

Le Cobalt, premier raticide

LES gisements de cobalt de «boutonnière» Bou-Azzer (ici la mine telle qu'elle était en 1938) sont mis en exploitation en 1932, avec des moyens relativement sommaires, par la compagnie Smag, la Société minière de Bou Azzer et du Graara. En fait, ces gisements étaient connus avant: les gens s'en servaient de raticide (à cause de l'arsenic que le cobalt contenait).

La Smag cesse ses activités dans les années 1940.

En 1938 le Maroc se classait 3e producteur mondial de cobalt.

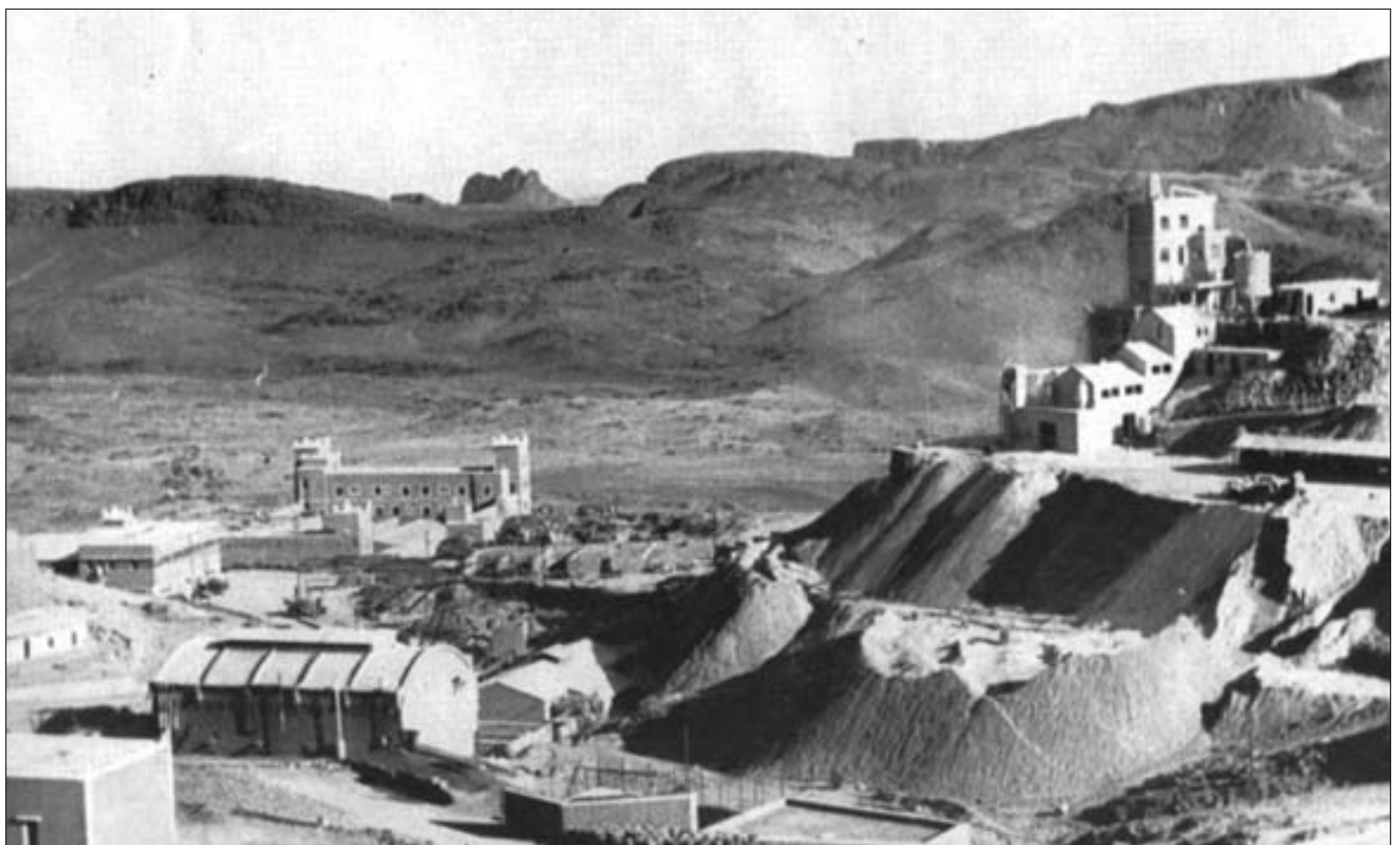
Aujourd'hui cette place est prise par la Russie qui vient donc derrière la Finlande et le Canada. La mine de Bou-Azzer a été réouverte au début des années 60, suite aux recherches conduites par le BRPM, le Bureau

des recherches et participations minières, aujourd'hui dissout dans l'Of-

fice national des hydrocarbures et des mines.

Bou-Azzer est exploitée par une filiale de Managem (groupe ONA), la

Compagnie de Tifnout Tiranimine, la CTT. □



1937

Apparition des deux grands champions Larbi Ben Barek et Marcel Cerdan

1939-1945

Epidémies et famine pendant la 2e Guerre mondiale. De nombreux décès parmi les populations marocaine et européenne

1942

Combat de trois jours entre les forces de la Résidence, fidèles à Vichy, et les forces du débarquement allié

1943

Conférence d'Anfa; fondation du Parti de l'Istiqlal, remplaçant le Comité d'action marocaine

L'OCP, l'empreinte d'un géant

PREMIER exportateur, premières réserves mondiales... On connaît tous ces chiffres sur l'exploitation marocaine des phosphates. Néanmoins, on ne se rend compte de rien, tant qu'on n'a pas vu les mines et les installations chimiques. Rares sont ceux qui arrivent à imaginer le gigantisme tant qu'ils ne l'ont pas vu et comparé à une taille humaine.

L'OCP est une de ces rares entreprises qui porte le nom de l'Empire chérifien. Il a été créé sous la colonisation française, qui ne croyait pas vraiment en l'avenir des phosphates marocains (cf. pages 35 et 36).

La suite de l'histoire a montré l'ampleur de l'erreur... L'OCP devient un «Etat dans l'Etat», dans les deux premières décennies de l'Indépendance, sous la houlette notamment de Mohammed Karim-Lamrani (qui fut deux fois Premier ministre, dans des moments durs où les candidats ne se bousculaient pas). Peut-on le lui reprocher? Certes, on peut encore en

débattre. Néanmoins, il faut savoir que le niveau financier et d'organisation de l'Office dépassait alors celui de l'Etat, comme celui de la société environnante. L'OCP était une multinationale, quand le Maroc vivait replié sur lui, frontières fermées aux hommes, aux marchandises et aux idées. Inévitable: cela crée des différences profondes.

Totalement fermé l'Office? Certes non, puisque dans les années noires des finances publiques, le Budget fut fréquemment branché sur le cash-flow des phosphates. Ce qui ne fut pas une bonne affaire pour ces derniers. Plusieurs fois, l'Office était obligé de laisser passer les rendez-vous de l'histoire chimique ou technique, parce que ses moyens étaient employés ailleurs.

L'Etat est-il ingrat? Toujours est-il que dans les années 80 et 90, les pouvoirs publics s'interrogeaient sur le bien-fondé de garder une seule entreprise publique pour toute la filière. Les directeurs généraux



Un immeuble? Non, la «Marion», une des plus grosses, sinon la plus grosse machine au monde: elle ramasse le phosphate brut. On peut se rendre compte de l'échelle en observant les diverses volées d'escaliers sur ses flancs, ou encore en repérant la cabine de pilotage, à peu près au milieu de la photo, avec un balcon peint en rouge devant. Selon nos informations, il y avait une autre Marion en service au Canada, il y a quelques années. Coût de la révision: 25 millions de DH! (Ph. OCP)



Un des camions géants transportant le phosphate: on entrevoit la silhouette du chauffeur dans la cabine à droite; les roues sont plus hautes qu'un homme (Ph. OCP)

changent souvent: on ne sait pas toujours s'il s'agit d'un poste de récompense ou d'un poste stratégique. Il reste que le DG de l'OCP est un personnage puissant dans le paysage administratif, même si l'Office est de moins en moins un «Etat dans l'Etat».

Finalement, la solution est trouvée pas à pas. L'Office reste entier et public, mais il sera «banalisé»: son statut ne permettra plus de confondre ses finances avec celles de l'Etat. Il devrait entrer dans le

monde financier et stratégique comme une multinationale, (qu'il est depuis toujours, que cela plaise ou pas!). Ses responsabilités vis-à-vis de la nation sont d'avoir une stratégie chimique, agricole et financière qui serve les intérêts du pays, sans marchander les intérêts de l'Office. Et enfin, il doit s'appliquer à cibler son empreinte écologique: l'augmenter pour augmenter la production agricole mondiale, la réduire pour respecter son environnement. □

N. S.

1944

Présentation du Manifeste de l'indépendance

1944

Remise du Manifeste de l'indépendance au Souverain, le 11 janvier, répression par le directeur de l'Intérieur Boniface, développement d'émeutes, violemment réprimées

1944

Les réformes annoncées ne calment pas la population. Des émeutes ont lieu même dans le fief du Glaoui. L'année suivante, une nouvelle tentative de réformer le Protectorat (Labonne) échoue. Mohammed V devient une «icône» de la souveraineté marocaine

1946-1954

Années de grande prospérité économique, malgré les troubles politiques. 7.500 anciens caïds, Pachas... se partagent le quart des terres arables du Royaume, résultat de la politique de Lyautey de diviser l'ancienne structure administrative. Milliardaire, le Glaoui défraie la chronique mondiale par son luxe lors de ses voyages à Paris

Avec le XXI^e siècle,

Le cas est symbolique. Jadis, le site minier de Guemassa comptait un gisement de Hajjar (concentré de zinc, de cuivre et de plomb). Aujourd'hui, le site abrite un grand complexe industriel qui met aussi en avant l'innovation et des métiers pour des marchés niches qui se sont développés tout au long des 18 dernières années. Mais une évolution qui ne fait que commencer...Aujourd'hui le Maroc parle de «mines vertes».

C'EST en 1992 que démarre l'exploitation du gisement polymétallique à Guemassa par la CMG (compagnie minière de Guemassa), filiale de Managem créée en 1988.

18 ans après, le site produit du cobalt pur, l'oxyde du zinc, a développé de nouveaux métiers et, surtout, a diversifié ses compétences dans l'hydrométallurgie (procédé de traitement des métaux par voie liquide). Le groupe a fait de l'intégration en aval et commence à concurrencer même ses propres clients via une nouvelle chaîne de valeur qu'il a créée. «C'est une nouvelle logique de métiers créés en parallèle à la mine et un challenge de taille», informe Ismaïl Akalay, DG de la branche cobalt et spécialités de Managem.

Intégrer de nouveaux métiers est aussi un moyen pour faire face à la fin d'un gisement. «C'est ce que nous avons fait à Guemassa. Avec nos installations, nous arrivons à extraire et à purifier des métaux par voie hydrique. Le résultat est l'obtention des métaux raffinés et des produits à haute valeur ajoutée», explique Akalay.

Bref, des process qui ne nécessitent pas forcément de disposer d'un gisement mais peuvent servir à traiter des déchets miniers et métalliques. C'est la mine d'aujourd'hui.

Le site est aujourd'hui spécialisé dans le traitement de matières complexes et dans la production de cathodes de cobalt et de spécialités chimiques à forte valeur ajoutée comme l'oxyde de zinc, le sulfate de cuivre, l'hydroxyde de nickel, le

trioxyde d'arsenic et même de l'or.

Un seul principe pour tous: traiter les déchets. Ainsi, l'usine d'or par exemple traite les résidus du cobalt qui contiennent 5gr/tonne d'or. Deux sortes de traitement se font dans une enceinte fermée

que les ingénieurs du site appellent le Gold House. D'abord, un premier traitement pour libérer l'or des résidus et une seconde étape de concentration avant la coulée. Deux étapes qui permettent à l'usine mise sur pied en 2008 de produire annuellement plus de 200 kg d'or.

En 2009, c'est dans un souci d'économie d'eau que les chercheurs et les managers du site envisagent l'implantation d'une autre unité pour le traitement des affluents liquides chargés en sel. L'idée de base était de recycler les eaux usées des 6 autres unités de valorisation des minerais du site. C'est-à-dire le traitement et la récupération de quelques 600 m3 par jour.

L'unité est allée plus loin en mettant

sur pied un projet de traitement des effluents, et en produisant quelques 20.000 tonnes de sulfate de sodium utilisé aujourd'hui par une marque américaine de lessive. La vente du sulfate permet à Managem de commercialiser pour la première fois, la totalité de sa production sur le marché marocain.

Techniquement, les rejets liquides sont stockés dans des grands bassins d'évaporation. Avec le concours de Reminex, la recherche parvient à mettre au point un procédé qui récupère le sulfate de sodium et économise sur l'eau (150.000 m3 par an).

En 18 ans, l'hydrométallurgie a permis d'aller vers des métiers inimaginables



La septième usine de Guemassa. C'est à partir d'un process développé au sein du centre de recherche Reminex que le site minier de Guemassa peut récupérer les eaux utilisées sur le site et produire du sulfate de sodium. Un process qui a obtenu le prix de l'innovation développement durable de l'université de ONA en 2009 (Ph. Mokhtari)

1947

- Le Sultan refuse de signer le dahir de la réforme municipale; campagne de calomnie contre lui et sa famille
- Visite historique du Roi Mohammed V à Tanger. C'est le début de l'idée de la résistance contre l'occupation étrangère, suite au massacre de la population civile à Casablanca par des tirailleurs sénégalais

1948

L'Istiqlal remporte une écrasante majorité aux élections professionnelles

1951

Multiplications des affrontements entre le Sultan et les autorités du Protectorat

1952

En décembre grèves générales, réprimées dans le sang ; nouvelles rafles de Boniface dans les rangs nationalistes

1953

Exil de Mohammed V et de la Famille royale à Madagascar. Amorce de «la révolution du Roi et du peuple»

comment changent les mines...

à la naissance du site. Pour son développement, il travaille en étroite collaboration avec Reminex, centre de recherche du groupe, racheté en 1986 par le pôle minier de l'ONA. Avec plus de 120 chercheurs, géologues, ingénieurs et techniciens, ce centre est au cœur de tous les projets d'exploration, de valorisation et d'ingénierie de Managem.

Pour les cathodes de cobalt, par exemple, l'hydrométallurgie a permis au Maroc de faire une percée de taille au niveau mondial. Le site de Guemassa a réussi à faire partie du «club très restreint» des premiers producteurs mon-

Les labos stratégiques

TOUT comme CERPHOS pour l'OCP, Reminex est aujourd'hui une mine stratégique. Ici, on anticipe les futurs développements, utilisations et nouvelles valorisations. «Nous avons 10 ans d'avance en terme de recherche et de procédé». Ce centre racheté par l'ONA comme une coquille vide avec deux employés est devenu au fil des ans un gisement de richesse avec 100 chercheurs à sa solde. C'est grâce à ses recherches que 14 réalisations d'unités ont vu le jour. Dans ses tiroirs, plusieurs autres process qui attendent. Il est le fer de lance de l'activité minière et un chargé de développement des nouveaux procédés du groupe Managem. 1% du CA du pôle minier y sont injectés annuellement. De fait, le centre dispose des dernières innovations en matière de technologie analytique notamment. En plus de la recherche et du développement, il opère dans les domaines de l'analyse, de la caractérisation minéralogique et de l'environnement. □

diaux. La transformation de l'oxyde de cobalt, démarré en 2009 dans le site désormais son poids sur le marché international. Sa production actuelle est de 120 tonnes, mais «peut aller plus loin» surtout



Symbole du changement et du souci de plus en plus marqué de la préservation des sites et de l'environnement, dès 1992, le site de Guemassa a été entouré d'une ceinture verte. C'est-à-dire bien avant que l'on commence à parler de «développement durable». Dix ans plus tard, en 2002, Guemassa met en place des programmes de préservation de l'eau et de développement humain. Aujourd'hui les mines marocaines ont mis le curseur un peu plus loin: cotisation à un fonds ad hoc pour le développement durable... les «mines vertes» (Ph. Mokhtari)

quant on sait que dans chaque batterie de portable, il y a nécessairement 6 grammes d'oxyde de cobalt. La demande sur le produit est aujourd'hui très importante. Dans son souci d'anticipation, le centre de recherche Reminex a réussi à mettre en place un process pour batterie garantie sans effet néfaste sur la santé. Un brevet est en cours.

Mais le défi de demain pour Guemassa est le recyclage des DEEE (déchets des équipements électriques et électroniques). C'est une catégorie de déchets constitués

des équipements en fin de vie, électriques et électroniques. CTT, basée à Guemassa, qui est partenaire du Green chip, projet de revalorisation et de recyclage de matériel informatique initié par l'association Al jisir, voit plus loin.

Ses managers souhaitent monter une unité dédiée à cette activité à condition de garantir l'approvisionnement. Soit quelque 100.000 tonnes de déchets à traiter annuellement. Les collectes marocaines ne suffiront pas évidemment. Le management mise sur une impor-

tation à partir de l'Europe qui produit annuellement 18 millions de tonnes de déchets électroniques. Pour Ismaël Akalay, la DEEE est incontestablement la mine de demain qui va créer de nouveaux métiers et sera un business vert.

Les DEEE sont un gisement infini et Managem est aujourd'hui un leader mondial de traitement des déchets. «Le mineur et le chimiste voient déjà la mine de l'avenir créatrice de riches et soucieuse de l'environnement». □

Badra BERRISSOULE

1953

- La Résidence active les «grands caïds» dont le Glaoui contre Mohammed V. Violentes émeutes dans le royaume suite à la proclamation de Ben Arafa et à la déposition de Mohammed V. Une vingtaine de tentatives d'attentats dont deux réussies contre Ben Arafa en trois mois

1955

Massacres d'Oued Zem. La fiction du «bon bled» vole en éclat. Le Glaoui, Ben Arafa et Kettani font allégeance au Souverain avant même son retour

1955

Mohammed V accepte le repentir du Glaoui, mais pas celui de Kettani qui avait instrumentalisé l'Islam

1956

1956-1960

Mouvement de l'Armée de libération marocaine sur le sud-ouest et le Sahara occidental

Signature avec la France des accords reconnaissant l'indépendance du Maroc

Les ports, des redécouvertes épisodiques

Le Maroc, à l'époque de Moulay Errachid et Moulay Ismaïl, n'a jamais donné une grande importance aux ouvertures portuaires. Les ports étaient plutôt une issue pour l'importation des armes nécessaires pour libérer les villes occupées. C'est seulement à l'époque du Roi Mohamed Ben Abdellah que l'on pourra parler de projets portuaires.

FAVORABLE aux échanges commerciaux et conscient que le poids économique s'est retourné vers l'Atlantique, depuis la découverte du nouveau monde, le sultan Mohamed Ben Abdellah (1757-1790) a porté le Maroc d'un commerce saharien à une ouverture vers l'Atlantique. En effet, dès ses débuts, il a commencé à renforcer les places maritimes par des Skalas, notamment celles de Casablanca, Larache, Salé, Rabat, Mogador et Martil. Deux ans après le début de son règne, le sultan a entamé une tournée pour inspecter les villes portuaires (Tetouan, Martil, Tanger, Larache et Rabat).

En fait, la stratégie du sultan Mohamed Ben Abdellah se déclinait sous trois volets. Il

déjà libérés par son grand père Moulay Ismaïl, à savoir ceux de Tanger et Larache libérés respectivement en 1684 et 1689. En fait, les Européens ont essayé de récupérer certains d'entre eux. En 1765, la flotte française a même bombardé le port de Larache et a menacé de bombarder ceux de Rabat et Salé.

Mise à niveau... déjà!

Essayant ainsi d'éviter que certaines places ne tombent sous l'occupation, le sultan a bâti des Skalas et Casbahs près de chaque port. Lors de son règne certains ports étaient toujours occupés, tels ceux de Sebta, Melilia et Mazagan (occupée par les

et s'enrichir de ressources douanières et fiscales. Le sultan voulait aussi avoir une issue maritime près de sa capitale Marrakech. Le port d'Essaouira pouvait accoster entre 20 et 30 navires de grand tonnage en toute sécurité et en tout temps. En effet, le Golfe d'Essaouira disposait d'une caractéristique naturelle. Des roches protégeaient le port des grandes vagues de l'Atlantique. Ce qui facilitait l'accès aux navires durant toute l'année et toutes

est nécessaire pour les échanges avec le vieux continent.

Essaouira était donc la plus importante ville portuaire du Maroc, mais ceci jusqu'à la fin du XIXe siècle. Epoque où elle sera concurrencée par les ports de Tanger et Anfa (Casablanca). Le roi Mohamed Ben Abdellah a donc mis à niveau les ports de Fdala, Anfa et Tanger. Il les a ouvert aux échanges avec l'Europe mais toujours sous le contrôle



Essaouira était la plus importante ville portuaire du Maroc. A la fin du XIXe siècle, elle sera concurrencée par les ports de Tanger et Casablanca (Anfa). Le sultan Mohamed Ben Abdellah avait mis à niveau les ports de Fdala, Anfa et Tanger (Ph. Achaabane - Les visages ont été modifiés)

les saisons. Les travaux de construction de la ville et de ses galeries commerciales avaient commencé en 1760 sous la direction d'un ingénieur français, Théodore Cornut. Essaouira se dotait ainsi d'une architecture semblable à celle des villes européennes pour que les commerçants ne se sentent pas dépaysés. Cette ville comptera ainsi parmi les exploits de Mohamed Ben Abdellah.

A cet effet, le sultan a imposé aux consuls européens de s'installer à Essaouira en y attirant un grand nombre de commerçants. Ceci en supprimant les frais d'accostage et diminuant les droits douaniers en faveur des grandes agences commerciales. Il a, en outre, ordonné aux artisans marocains juifs de jouer le rôle d'intermédiaire avec les commerçants européens. Il y a ainsi rassemblé tout ce qui

du Makhzen. Ayant l'intention d'exporter du blé en contre-partie des armes à feu, le sultan a ouvert le port de Fdala et celui d'Anfa. Depuis 1781, les commerçants italiens de Gènes avaient ainsi l'autorisation d'exporter du blé d'Essaouira, Larache, Rabat et Anfa. Un an après, la ville de Tanger a également suscité l'intérêt du sultan Mohamed Ben Abdellah. Il a donc décidé d'en faire la capitale diplomatique du Royaume. Elle garda ce statut durant le XIXe siècle.

Néanmoins, à l'époque de Mohamed Ben Abdellah, le Royaume a connu des tentatives de constructions de chantiers navals mais en vain. Il était en manque de savoir-faire en termes de techniques de navigation, cartographies, infrastructures, etc. □

Mohamed AZMANI

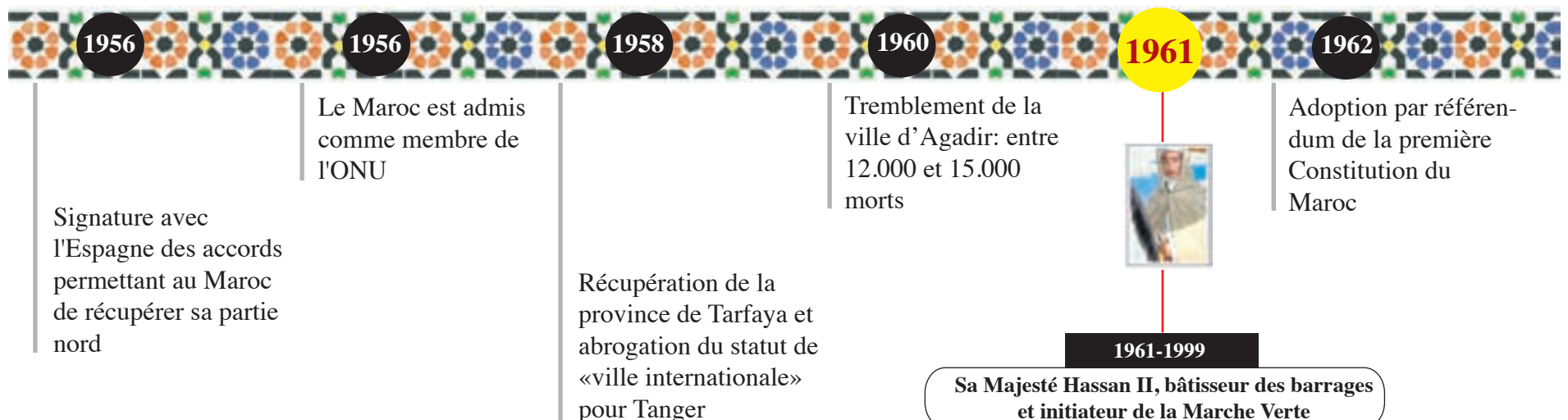


Le port d'Essaouira pouvait accoster entre 20 et 30 navires de grand tonnage à l'époque en toute sécurité et en tout temps. Des roches le protégeaient des grandes vagues de l'Atlantique. Ce qui facilitait l'accès aux navires durant toute l'année et toutes les saisons (Ph. Archives de L'Economiste)

a commencé par libérer les places portuaires, suivant ainsi les traces de ses prédécesseurs. Ceci, avant de mettre à niveau les ports et penser à construire une flotte maritime. Le sultan a donc essayé de sécuriser les ports

portugais de 1502 jusqu'à 1769).

Suivant sa stratégie de mise à niveau des villes portuaires, le sultan a rebâti la ville d'Essaouira (ex: Amgdoul). Objectif: renforcer les échanges commerciaux avec l'Europe



Les vaisseaux du désert plutôt que ceux de l'eau

Sauf pendant le court épisode des corsaires, pour les Marocains le littoral est une frontière. La mer fait peur. Le Royaume préférerait son grand Sahara, véritable porte pour l'Afrique subsaharienne via le commerce des caravanes et ses vaisseaux du désert.

EN fait, à l'époque des Almora-vides, au XII^e siècle, le Maroc s'est intéressé à la mer. D'où la mise en place d'une flotte militaire et la construction de ports comme ceux de Salé et de Sebta, servant pour le commerce entre l'Afrique subsaharienne et l'Europe.

Mais l'empire chérifien n'y a pas vu d'opportunité. L'étendue de l'arrière-pays et son ouverture sur le Sahara suffisent à son économie: le commerce caravanier. Les vaisseaux étaient ceux du désert. Autres contraintes «anti-maritimes»: des côtes incommodes et peu de bois de qualité navale.

Quand les Européens construisent le port Saint-Louis du Sénégal, l'intermédiation marocaine perd son intérêt. Al Mansour Addahbi, le dernier grand saâdien, a essayé de s'adjoindre les compétences de prisonniers portugais. Mais la peste l'emporte et sa dynastie s'écroule.

Les Alaouites encouragent les corsaires, qui attaquent les navires ennemis. Ces derniers bombardent des villes côtières, imposent un blocus à la flotte marocaine.

Moulay Ismaïl n'y croit pas...

Moulay Ismaïl change la politique des corsaires. Le 29 janvier 1682, il recule devant la force et signe le traité de St-Germain-en-Laye: levée du blocus, mer ouverte à la navigation, instauration d'un passeport pour les navires, ainsi que l'engagement du Maroc à protéger les navires français.

vont lui permettre de moderniser l'activité maritime et à récupérer certains présides. En 1759, il construira des forts pour protéger des citées comme Martil, Rabat ou encore Salé. Ces forts seront équipés de canons et les marins bénéfi-

Une tâche impossible à cause des coûts, du manque de temps et surtout le manque de savoir-faire. Néanmoins, il réorganise l'activité corsaire, avec l'instauration du registre, la catégorisation des corsaires: Raiss, tabji (canonnier), etc. Il fit venir



Bab Al Bahr et la tour de Saint-Sébastien au Mazagan, dans leur état actuel. En 1769, le sultan signe un traité avec les Portugais, décrétant ainsi la fin de la guerre et le retour de la ville, mais on peut toujours observer que les canons sont restés tournés vers... la terre. La taille de la darse ainsi que celle de la voûte sous laquelle on tirait les bateaux donnent une idée de la taille des nefes (Ph. Archives de L'Economiste)

Cent ans plus tard, Moulay Mohammed Ben Abdallah trouve le moyen de tirer profit du commerce maritime, à l'import et à l'export. Des revenus qui

cieront d'une formation dispensée par des formateurs d'origine turque et britannique. Moulay Mohammed Ben Abdallah pensa même ressusciter l'arsenal de Salé.

d'Aït Atta et de Tafilalet plusieurs centaines d'hommes pour s'entraîner à Tanger. Un «stage» de deux mois destiné à



1963

Guerre des sables soldée par des négociations sous l'égide de l'OUA. Conséquence: discrédit de Ben Barka et perte du Sahara oriental et du plateau de Tindouf

1965

Proclamation de l'Etat d'exception

1967

En juin, participation du contingent marocain à la guerre de six jours. Hassan II fixe l'objectif de l'irrigation d'un million d'hectares à l'horizon 2000

1969

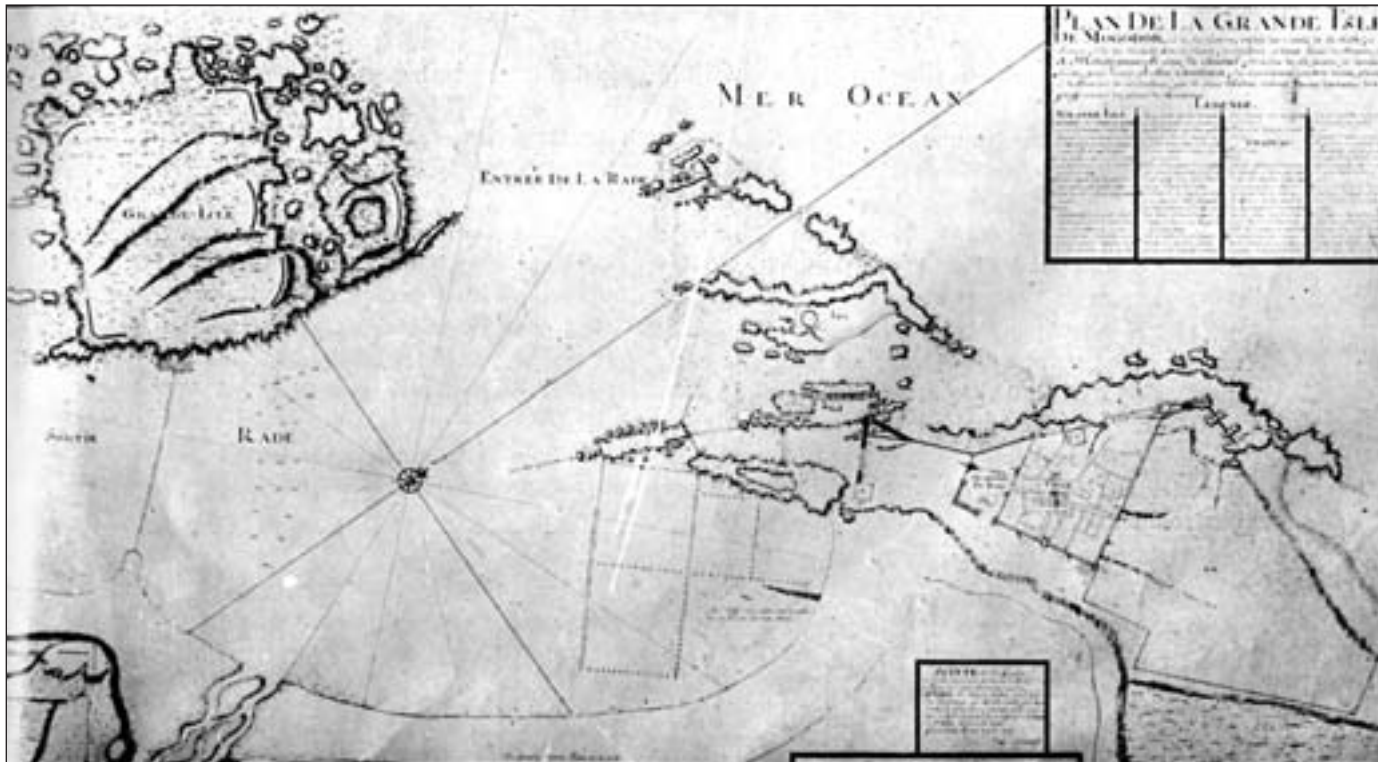
Libération de la ville de Sidi Ifni de l'occupation espagnole

1971



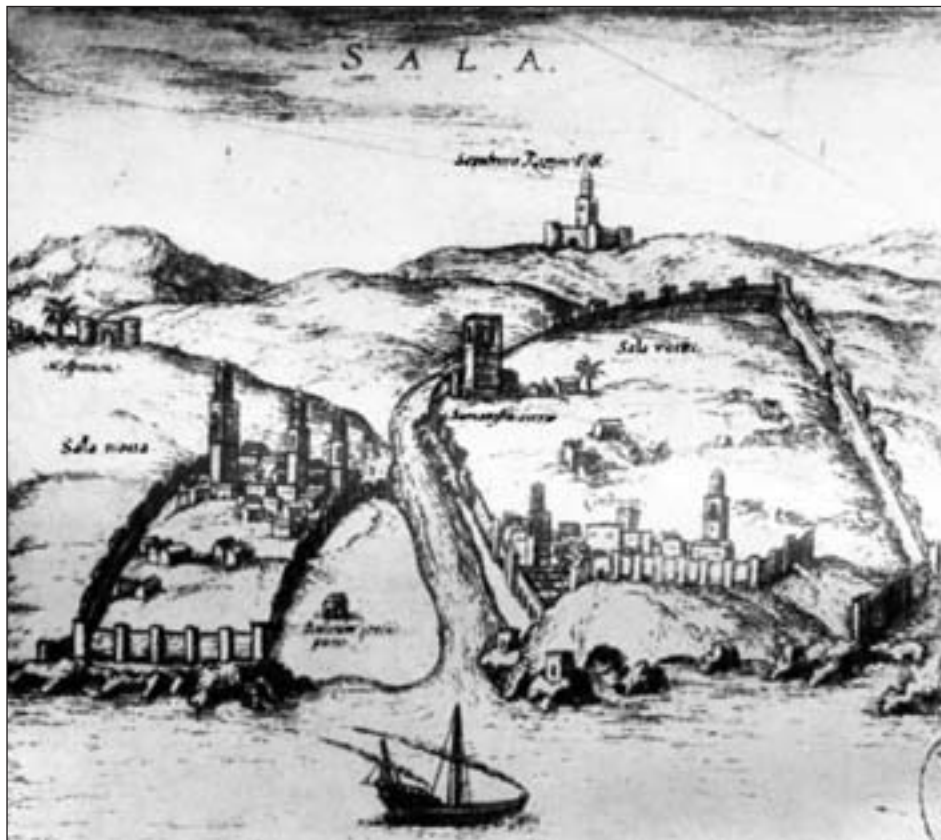
Tentative de coup d'Etat de Skhirat

Les vaisseaux du désert plutôt que ceux de l'eau



Le plan de Mogador-Essaouira dessiné par Cornut. Ce port sera longtemps le seul point d'accès maritime du Maroc. A la demande de Moulay Mohammed Ben Abdallah, l'ingénieur français, Théodore Cornut, conçoit «la bien-dessinée», Es-Saouira, qui deviendra Essouira puis Essaouira à l'Indépendance. Néanmoins, elle inspire toujours les artistes. Aujourd'hui, elle veut devenir une des grandes destinations du tourisme vert et des festivals intelligents, sa anse n'étant pas du tout faite pour les navires commerçants actuels. Aujourd'hui, le plan militaro-portuaire est encore visible. Cependant, c'est un Génois et un Britannique qui édifiaient par Moulay Mohammed III la sqaala et la jetée

(Source: Service de l'urbanisme de Rabat; 1954)



Belle représentation des Oudayas (qui servaient de palais aux sultans alaouites de passage dans la ville), la Tour Hassan et des deux Sala, sur chacune des rives du Bou Reggag. A l'extérieur des murs, le Chellah mérénide, à l'emplacement de la Sala romaine. La date et la source de ce dessin sont perdues. L'actuelle Rabat, à droite sur ce dessin, s'appelait Sala la vieille. L'actuelle Salé, de l'autre côté du fleuve, s'appelait «Sala Nova», Sala la neuve

surmonter la peur de la mer. Mais le ver est déjà dans le fruit: en 1751 déjà, ce sultan accorde aux Européens le droit de fonder des comptoirs au niveau des ports marocains tels que Safi, Rabat, Agadir. Deux ans après le premier consul, un Danois, s'installe.

Les Danois ouvrent le bal

Le traité avec le Danemark pose un principe novateur, les eaux territoriales, mais s'en sert pour rendre le Makhzen responsable financièrement des avanies survenant aux navires étrangers. Terribles négociateurs, les Danois obtiennent en plus la concession des services de la Douane (bien avant Algésiras!) et le droit d'installer, dans chaque ville, un comptoir de leur «multinationale», la Compagnie royale d'Afrique.

En 1760, la Grande-Bretagne réclame et obtient le même traitement avec le droit d'approvisionner Gibraltar, victime du blocus espagnol. Mauvais calcul: ce traité vaut au Maroc des mesures de rétorsions espagnoles. Jusque dans les dernières années du XVIIIe siècle, les traités maritimes se multiplient, sans que finalement l'empire chérifien n'en tire avantage. □

Hassan EL ARIF

1972

Attaque de l'avion royal

1973

Les FAR enregistrent de lourdes pertes durant les batailles du Golan

1975

- Lancement de la Marche Verte: 350.000 volontaires ont répondu à l'appel royal
- Lancement de la construction de l'autoroute Casa-Rabat. Le projet s'étalera jusqu'à 1987

1979

Récupération de la province de Oued Ed-Dahab

1984

Lancement d'un programme de construction de petits et moyens barrages

1985



Visite du pape Jean-Paul II au Maroc

TangerMed révolutionne

Le complexe portuaire a permis de redéfinir les notions de stratégie logistique et de transport au Maroc. Le pays entre de plain-pied dans le vingt-et-unième siècle en matière de transport. Ses connexions ferroviaires et routières en font un hub multimodal de dimension internationale

TANGERMED et le complexe portuaire dont il porte le nom marqueront pour de longues années à venir le pas en matière de transport et de logistique au Maroc. Tout d'abord, TangerMed et ses ports de transbordement et roulier ont permis de redéfinir les



Le port passagers et roulier est l'autre versant ingénieux du port TangerMed avec plus de 8 millions de passagers et près de 700.000 véhicules par an (Ph. Bziouat)



TangerMed est branché dès sa conception sur les autres modes de transport, ici l'autoroute et le transport des conteneurs (Ph. Bziouat)

liaisons entre le Maroc et son environnement. TangerMed a réussi en l'espace de quelques années à multiplier par six la capacité d'accueil et de transbordement du pays. Il permet par la même occasion de relier le Maroc aux grandes routes du transport maritime international via des

deuxième en avril 2008, totalisant une capacité globale de trois millions et demi de conteneurs. L'investissement global a été de 15 milliards de dirhams. La deuxième partie TangerMed II, dont les travaux ont démarré en mai dernier, coûtera pour sa part quelque 18 milliards de di-

Un port enraciné dans son environnement

POUR tirer la quintessence d'un projet de la trempe de TangerMed, il est nécessaire de doper ses connexions logistiques avec son environnement. C'est le cas des liaisons ferroviaires et autoroutières qui font de cette région un exemple en la matière. C'est surtout une autoroute de 54 km reliant l'autoroute du Nord (Rabat-Tanger) au Port TangerMed, et d'une liaison ferroviaire de 45 km connectant le port au réseau ferroviaire national. Ce qui permet de boucler la boucle et de faire de ce complexe portuaire un véritable maillon multimodal. □

liaisons directes entre Tanger et les principaux ports mondiaux.

Le premier terminal à conteneurs, d'une capacité de 1,5 million d'unités, a été mis en service en juillet 2007 et le

rhams, dont 9 milliards pour le premier quai livrable en 2014.

Grâce à TangerMed, le Maroc peut accueillir les plus grands porte-conteneurs de type "SuperPanamax" dont la

1986

Hassan II décide de fixer le rythme de construction des barrages à un grand ouvrage par an.

1987

Dépôt officiel de la candidature du Maroc à la CEE

1989

Création de la société nationale des Autoroutes du Maroc (ADM)

1990



Hassan II annonce la création du Conseil consultatif des droits de l'Homme

1991

- En février, envoi d'un contingent marocain en Arabie saoudite sans prendre part aux opérations contre l'armée irakienne
- Loi 4-89: définition des autoroutes, institution, péage et concessions

L'ouest méditerranéen

capacité peut atteindre et même dépasser les 13.000 conteneurs. Il est même capable d'accueillir ceux de la prochaine

exportations et importations marocaines une voie de transit royale vers les principaux marchés et à des coûts imbattables.

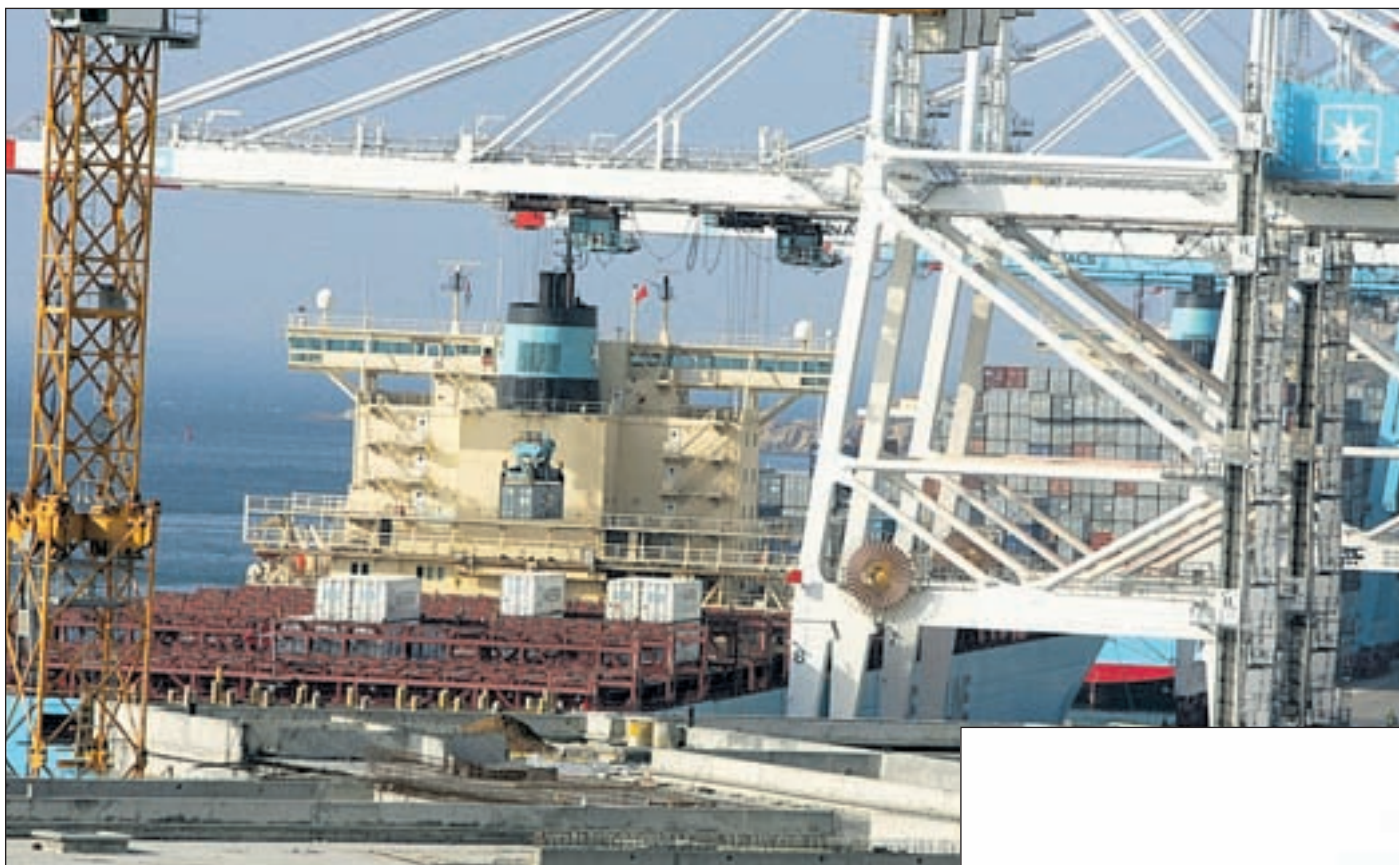
jet a été frappé de plein fouet par la crise internationale qui a réduit les investissements des grands groupes pressentis. Le

Maroc a dans ce cas préféré faire cavalier seul et décidé d'octroyer la gestion du premier quai à Marsa Maroc.

Pour ce faire, un montage spécial a été mis en place avec la création d'une société dédiée, TM2. L'Etat et TMSA apporteront chacun 2 milliards de DH à son capital, avec un apport complémentaire de 0,7 milliard de DH. Le reste sera recherché auprès de bailleurs de fonds internationaux. La concession s'étalera sur 30 ans, prorogables de 20 ans supplémentaires.

La mise en service du terminal est prévue au 2e trimestre de 2014. Il sera exploité en mode multi-utilisateurs, c'est à dire qu'il sera ouvert à toutes les lignes de n'importe quel opérateur maritime. Marsa Maroc devrait investir un total de 320 millions d'euros, soit environ 3,8 milliards de DH, dont les deux tiers au cours des cinq premières années. □

Ali ABJIOU



TangerMed dispose avec son premier terminal d'une capacité totale de plus de 3 millions de conteneurs par an. Aujourd'hui, et suite à la multiplication des grèves en France, l'influence du port marocain se fait sentir jusqu'à Marseille (Ph. Bziouat)

génération, grâce à des quais au tirant d'eau atteignant les 18 mètres. Ce qui peut sembler une anecdote de statisticien est en fait un facteur économique de premier ordre.

Être desservi directement par ces géants de la mer suppose une réelle économie en matière de coûts logistiques tout en permettant au port tangérois de se hisser au rang de hub régional.

Sur la même lancée, le port roulier modernise l'un des maillons faibles du transport de marchandises en lançant dès le premier semestre 2010 une plateforme ultra-moderne. Outre les aspects de fluidité du trafic, le port roulier donne aux

8 millions de passagers, soit trois fois plus que l'actuel port, et 700.000 véhicules par an, c'est le volume qu'il devrait traiter. L'investissement est pharaonique, avec 2,2 milliards de DH. La grosse part ira aux travaux de construction de la digue, réalisée par un groupement piloté par Bouygues-Bymaro et Saipem pour un montant de près de 1,66 milliard de DH.

Avec TangerMed II le Maroc espère transformer l'essai. Ce sera un port à conteneurs une fois et demie plus grand que TangerMed I avec une capacité de 5,2 millions de conteneurs en vitesse de croisière. Mais le lancement de ce pro-



TangerMed II dont les travaux ont démarré en mai dernier prévoit une drastique augmentation de la capacité de transbordement à l'horizon 2014 avec plus de 8 millions de conteneurs par an (Ph. Bziouat)



1992-1993

- Référendum sur la révision de la Constitution de 1972
- Organisation tour à tour des élections communales et législatives. La compagnie minière de Guemassa démarre l'exploitation du gisement polymétallique

1993

Inauguration de la grande mosquée Hassan II

1995

Promulgation de la loi sur l'eau 10-95. Elle permettra d'établir de nouvelles règles d'utilisation de l'eau plus appropriées aux conditions économiques et sociales du pays

1996

Opération «Assainissement» menée par les services de l'Intérieur. L'Economiste laisse son éditorial en blanc

- Libéralisation du marché des céréales.

Le volume des importations a ainsi doublé comparé à la période entre 1980 et 1995

Dar Niaba à Tanger

Quand la souveraineté s'effrite



Les puissances colonialistes sont à la porte. L'assignation des consuls à Tanger et la création de Dar Niaba sont une tentative pour desserrer la pression... jusqu'à ce que le lieu devienne le point de départ des agressions à l'encontre du pays.

DAR Niaba, rue des Syaghine à Tanger. Un lieu de mémoire entre le Maroc et l'Occident. D'où est venue l'idée de le créer?

Le Maroc fut toujours réticent à l'ouverture sur l'Occident. Mais Sidi Mohamed Ben Abdallah, sentant les changements, veut asseoir des relations avec l'Occident. Il accepte des représentations consulaires. En 1753, un Danois devient donc le premier représentant étranger au Maroc. Dans la même veine, Mohammed III est le premier chef d'Etat à reconnaître l'indépendance américaine. En 1832, une ambassade française dirigée par le Comte de Mornay arriva à Tanger pour rallier Meknès.

Le Prince de Joinville, lui, vient pour la première fois en 1835. Il y revient, en 1844, à la tête d'une flotte pour bombarder la ville et démanteler les fortifications, prélude à la guerre d'Isly près d'Oujda. Ce conflit franco-marocain prendra fin avec la signature d'un traité, dans la baie de Tanger.

Un rouage de la diplomatie

Durant une soixantaine d'années, depuis le milieu du XVIIIe siècle donc, les accords internationaux autorisent la présence de consuls européens, éparpillés dans les villes côtières. Mais la pression augmente : les consuls

sont aussi des agents de renseignement et d'influence.

Le Makhzen veut contrôler la situa-

un détachement du ministère des affaires étrangères. Le Mendoub représente le Sultan dans la ville et constitue l'interlocuteur principal des consuls des puissances européennes. Il fait également office d'agent de renseignement: les lettres que les représentants européens adressaient au ministre des affaires étrangères du Maroc étaient remises sous cachet à ce naïb qui les fermait lui-même à la cire

et Sidi Mohamed Ben Abderrahman change la politique étrangère du Maroc. L'épreuve force avec l'Occident se précise. La France s'installe en Algérie et menace le Maroc. Mohammed IV décide de concentrer tous les consuls à Tanger. Une manière de ralentir la pénétration en ne lui laissant qu'un seul passage. Ce qui n'allège guère la pression. Au contraire, Tanger entre alors dans une tourmente



Le port de Tanger tel qu'il était aux alentours de l'an 1900. L'origine de ce cliché est perdue ; il est reproduit dans un livre de prix d'excellence scolaire attribué en 1909, « Le Maroc en image ». L'auteur indique qu'il faut effectivement passer par Tanger pour entrer dans Maghreb al Aksa. On ne sait pas s'il a effectué lui-même le voyage ou bien s'il narre les relations de voyages de ses contemporains. Notons qu'il s'intéresse spécialement à ce qu'on appellerait aujourd'hui les questions économiques, ce qui était plutôt rare dans les documents de l'époque. Il note par exemple les difficultés rencontrées par la réforme fiscale de Moulay Hassan Ier (Source: Livre Maroc en image)

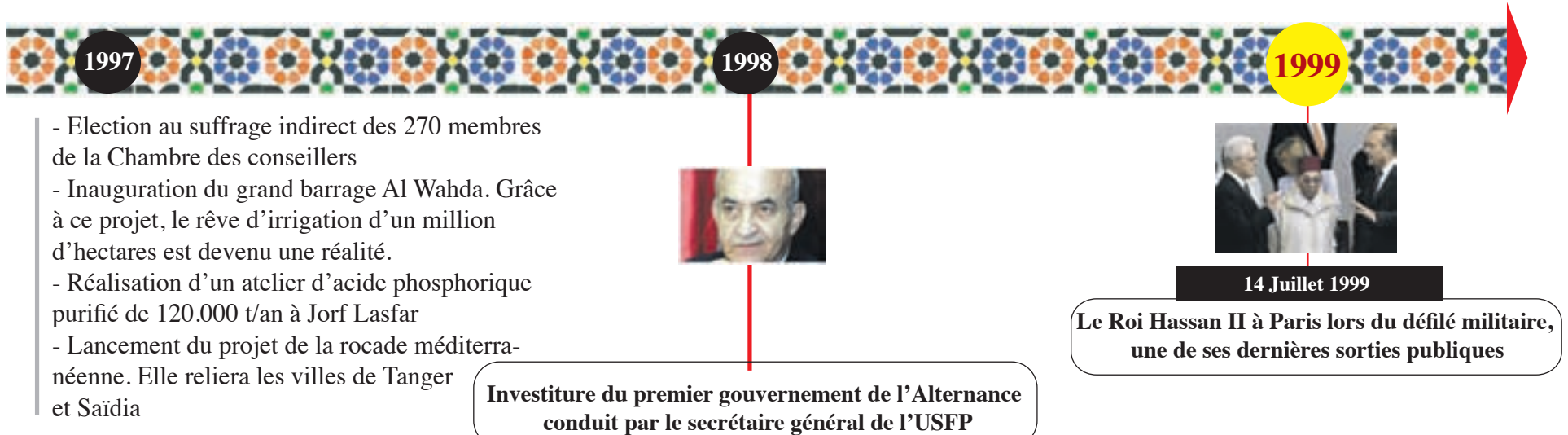
tion en établissant, en 1851, à Tanger, Dar Niaba qui devient alors un rouage de la diplomatie. C'est si l'on peut dire

et les faisait parvenir après en avoir pris connaissance.

La guerre entre Charles III d'Espagne

internationale qui la dépasse totalement. La ville devient le lieu d'où partent les

(Suite en page 52)



Dar Niaba à Tanger

Quand la souveraineté s'effrite

►►► (Suite de la page 50)

agressions politiques et symboliques contre le Royaume.

C'était trop tard...

Les rivalités européennes pour le contrôle de Tanger démarrent en cette fin du XIXe siècle. La France, l'Espagne, le Royaume-Uni, l'Allemagne multiplient les missions diplomatiques et commerciales pour placer leurs pions, mettant

la ville au centre des rivalités internationales.

Plusieurs accords sont signés, notamment les accords maroco-britanniques en 1856 d'ouverture économique : Londres promet de défendre la souveraineté de l'Empire chérifien en échange de la liberté de commerce pour ses entreprises. Mais le pays est asphyxié, notamment avec les frais de guerre versés à l'Espagne suite à la défaite du Maroc lors de

La «dynastie des Hay»



(Origine et date perdue)

SIR John Drummond-Hay, posant avec sa famille. Des relations très étroites entre la Grande-Bretagne et le Maroc se sont développées à l'époque du Consul général britannique Edward Drummond-Hay et son fils, Sir John Drummond-Hay, qui tous les deux parlaient couramment l'arabe. En 1829, débute la saga de la «dynastie Hay» à Tanger. E.U. Drummond Hay arrive en août de cette année-là en tant que Consul de Grande-Bretagne. Son fils John, lui succéda jusqu'en juillet 1886. Les Hay jouèrent un rôle éminent dans la politique marocaine de la Grande-Bretagne. Dans les années 1840, ils furent intermédiaires pour le Maroc avec d'autres pays européens, tels que l'Espagne, la France, le Danemark et la Suède □



Edmondo De Amicis écrit en 1876 la relation de voyage d'une mission diplomatique italienne au Maroc, avec de nombreuses illustrations imprimées à partir de gravures sur bois, d'où leur forme singulière. Ici il s'agit de la réception donnée à Fès, par le grand vizir, Tayeb ben Yamani Bouachrine en l'honneur de cette mission diplomatique. De Amicis raconte que la mission attendit à Tanger qu'il lui fut donné une escorte militaire, préposée à la protection comme à la surveillance des diplomates italiens.

(Source: De Amicis, Le Maroc, traduction française publiée en 1882 ; notons pour les amateurs de livres exceptionnels que de rares exemplaires en italien ou en français arrivent depuis deux ou trois ans dans les salles de vente aux enchères; la concurrence pour les acquérir est féroce)

Les naïbs

1848-1851: Bou Selham Ben Ali, pacha de Tanger et de Larache

1851-1862: El Haj Mohamed El Khatib

1862-1886: Mohamed Bargache

1886-1908: Mohamed El Larbi Tores

1908-1923: Mohamed El Gabasse

1923: Mohamed Ben Abdelkrim Tazi

la guerre de Tétouan (1860).

Parallèlement viennent les protections diplomatiques: les Marocains qui travaillent avec les étrangers peuvent obtenir une carte diplomatique qui les

soustrait à la loi marocaine. Il y aura de multiples abus, vainement dénoncés.

En 1880, le Congrès international de Madrid est organisé à la demande de Dar Niaba. Il tente de redéfinir les relations entre les grandes puissances et le Maroc, notamment l'abolition des protections. Mais c'est l'inverse qui arrive: le système est généralisé.

Dar Niaba n'a pas rempli son rôle. Elle est au contraire un lieu de mémoire de la défaillance de la souveraineté marocaine, jusqu'à la perte de l'indépendance en 1912.

En 1956, après l'Indépendance, Dar Niaba est reconvertie en perception, puis devient Dar el Adoul. □

Jihane KABBAJ

2000



25 Juillet 1999

Funérailles de Feu Hassan II, décédé le 23 juillet



30 Juillet 1999

Accession au Trône et premier discours de SM le Roi Mohammed VI



Octobre 1999

Après 8 ans d'exil en France, Abraham Serfaty est de retour à la faveur d'une décision royale



9 Novembre 1999

Driss Basri limogé



Août 2000

Talsint: Annonce de la découverte de gisements de pétrole dans l'Oriental, mais on s'est vite aperçu de la supercherie

Des «rois médecins» à la

La médecine était l'une des préoccupations des sultans alaouites. Moulay Errachid était un roi médecin. Le souci de l'hygiène sanitaire était présent à cette époque. Al Qaraouine a cessé d'enseigner la médecine et le dernier diplôme a été délivré en 1893.

LES sultans alaouites étaient très désireux d'apprendre et d'approfondir leurs connaissances. La médecine était d'ailleurs l'une de leurs préoccupations.

En effet, le progrès scientifique va continuer à se développer durant la période alaouite. A cette époque, Moulay Errachid était un roi médecin. Il assistait à des cours à l'université Al Qaraouine et encourageait la recherche en accordant aux étudiants des bourses d'études. De son côté, Moulay Ismaël a réorganisé l'université Al Qaraouine en titularisant les professeurs et en légalisant les diplômes dont celui de la médecine. Très tôt, cette science a occupé une place importante parmi les disciplines étudiées à Fès.

L'enseignement relevait du qadi qui était en quelque sorte le recteur de l'université. C'est lui qui conférait, après consultation des autres professeurs, le droit de se servir du koursi ou chaire des futurs enseignants. Le qadi assistait de temps en temps au cours des professeurs pour contrôler la qualité de leurs connaissances. Comment se passait le cours de médecine? une fois le professeur installé, un «taleb» ou étudiant appelé «quari» ou lecteur lit une phrase d'une œuvre médicale, le maître l'explique puis prononce le mot «zide» qui veut dire «continue», à l'étudiant de lire une deuxième phrase et ainsi de suite jusqu'à la fin du cours. Parmi les principales œuvres de médecine



A l'époque du Sultan Moulay Ismaël, l'université Al Qaraouine a connu une réorganisation. Les professeurs sont devenus titularisés et les diplômes légalisés. Le dernier diplôme de médecine a été délivré en 1893 (Source: Achaabane)

enseignées par les savants d'Al Qaraouine: le kamil d'Er-Razy, le Canon d'Avicenne, la Zebda et Tibb de Djordjiani. Lorsqu'un professeur décédait, le deuil durait sept jours.

Des noms célèbres comme Abdelkader Ben El Arabi ou Ibn Chekroune Al Maknassi ont marqué l'histoire par leurs travaux. Al Maknassi a séjourné fréquemment au Caire. Son œuvre maîtresse reste un poème de 672 vers. Il y présente le vocabulaire technique de la diététique et de la matière médicale de l'époque. Dans ce

travail, il indique l'utilisation et la nocivité de divers aliments en fonction de leur maîtrise. Ce génie marocain a même réalisé une étude sur la salsepareille (plante) qu'il recommande comme traitement radical de la syphilis.

Mais dès 1823, le Maroc connaît une période de troubles. Les souverains marocains, voyant le niveau scientifique du pays se détériorer, ont fait appel à l'étranger. L'histoire relate que Moulay El Hassane a envoyé en Europe et en Orient une pléiade de jeunes pour s'initier à la

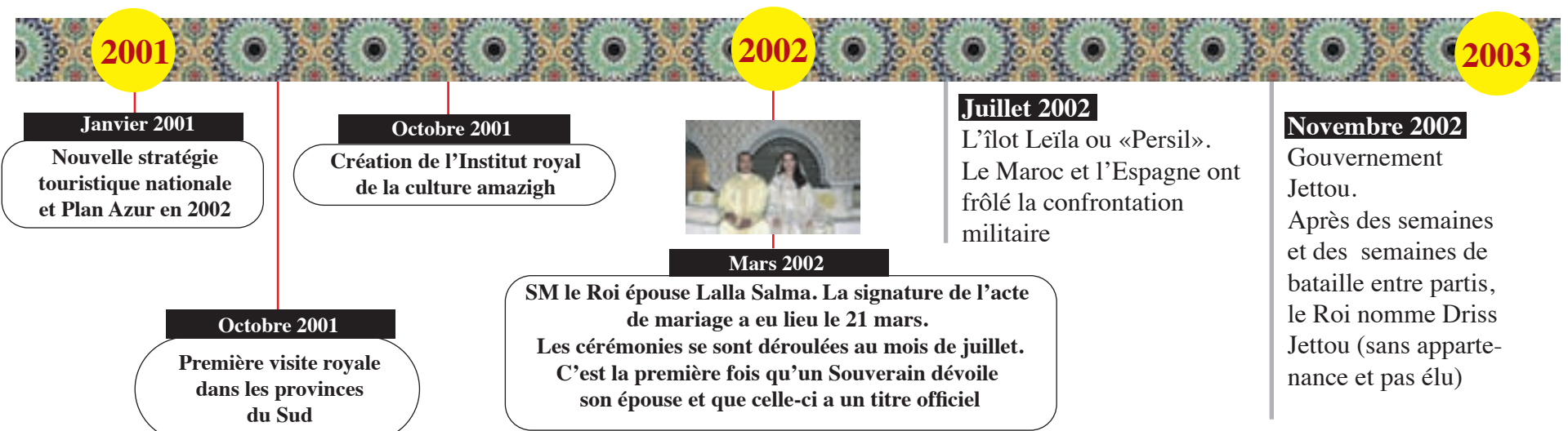
science moderne. C'est dans cet esprit que le Cherif Abdeslam El Alami a été envoyé à la jeune Faculté de médecine du Caire (très avancée dans beaucoup de domaines à cette époque) dirigée par le Français le Dr Clot devenu Clot Bey. A son retour, il devient le médecin particulier du roi Moulay El Hassane. Son œuvre maîtresse peut être traduite par «l'aphorisme de Daoud Al Antaki en langue de Fès». Dans son autre ouvrage «Les secrets des œuvres traduites», il donne un aperçu sur la médecine et la thérapeutique occidentale du début du XIXe siècle auquel il s'initia au Caire.

Place aux recettes magiques

La médecine au Maroc va bientôt sombrer dans le déclin le plus total. Elle perd tout son côté scientifique et laisse place à la thérapeutique populaire, religieuse et «magico-sorcellaire». Le livre de chevet des étudiants était celui de Sayouti «Le livre de la miséricorde» où se mêlaient recettes magiques, incantations et prescriptions magistrales. On retrouve quelques ophtalmologistes dont Mohamed Ben Lahcen Alouadissi qui traitait les taies (taches) de la cornée par les pointes de feu. Il procédait à l'extraction du cristallin par le «mérout», espèce de poinçon en cuivre.

Al Qaraouine cessa d'enseigner la médecine et le dernier diplôme a été délivré par cette université en 1893. C'est seulement dans deux foyers que se maintiendra l'enseignement de l'art de guérir notamment à Taghzoute et dans la médersa Ben Youssef à Marrakech. Avec la fin du XIXe siècle, l'intérêt pour la médecine s'est détérioré et c'est le protectorat français qui a initié de nouveaux projets.

Le souci de l'hygiène sanitaire était présent à l'époque précoloniale. Moulay Ismaël s'y est intéressé de près. Un réseau d'égouts a été édifié dans sa capitale Meknès. Il était entretenu par «les Kadoussiers» ou corporation des éboueurs



«colonisation sanitaire»

qui avaient à leur tête un chef appelé «chien d'eau».

Dans certaines sources, le mot prend sens d'un hôpital de fonctions générales, dans d'autres c'est un asile réservé aux aliénés mentaux, aux malheureux, aux prisonniers et indésirables. Le sens du mot Bimaristane reste indéfini. C'est un mot d'origine persane composé de deux parties: bimar (malade, impotent, aliéné, estropié et malheureux) et stane (lieu et maison). Les bimaristanes ne se trouvaient que dans les grandes villes

ajouté autour du sanctuaire une trentaine de chambres pour servir d'asile aux aliénés, aux handicapés mentaux, aux déprimés et donna en 1831 l'ordre que l'eau soit amenée au site maraboutique. Quel était le degré du progrès de la science ou de la médecine dans les «Bimaristanes» marocains? Est-ce qu'il y avait des interventions hospitalières médicales, un suivi et des analyses? De l'avis des historiens, «c'était plutôt un endroit d'asile que médical». Les citoyens avaient peur de la contamination et de ce fait les patients

sion de l'assistance aux malades. Est-ce la fin des Bimaristanes?

Protectorat, une vision sanitaire

Au XXe siècle, les premiers missionnaires français ont dressé un tableau sombre de la situation sanitaire et hygiénique au Maroc. Ils ont mis l'accent sur l'anarchie et l'insécurité (1).

A l'avènement du protectorat, la

France avait une vision sur la situation sanitaire au Maroc. C'était normal qu'elle présente son projet de santé basé sur la médecine moderne. Un combat dur, puisque les Marocains s'attachaient à leur médecine traditionnelle basée sur les herbes et les dons ou la baraka. Les asiles qui abritaient les malades atteints de la peste ont été transformés en sanctuaires (Bouya Omar, Sidi Ben Achir à Salé, Sidi Fateh à Rabat...).

La réhabilitation par le Protectorat de quelques Bimaristanes du Maroc notamment ceux de Fès, Rabat, Salé et Meknès s'est faite par les biens Habous, renouvelés et organisés. Ce qui a pu éviter aux services de

santé et d'hygiène de grandes dépenses. De 1946 à 1952, un grand nombre d'hôpitaux modernes ont été lancés et construits à cette époque notamment à Rabat, Meknès, Oujda et d'autres furent modernisés. Cet effort de modernisation fut poursuivi après le Protectorat donnant ainsi au Maroc un équipement

hospitalier important. Il faut compter également les hôpitaux militaires et les cliniques privées qui se sont également développés. Reste qu'aucune faculté de médecine n'a été créée au Maroc sous le Protectorat alors qu'une faculté a été créée à Alger et une école à Dakar. C'est ce qu'on a dénommé «une lacune de l'occupation française». La période du protectorat a été cependant marquée par la formation de jeunes Marocains

«Fronts sanitaires»

LA lutte contre les grandes maladies endémo-épidémiques prend les proportions d'une bataille livrée sur des «fronts sanitaires» avec des équipes, des «brigades» et des «groupes mobiles». La guerre était lancée aux mouches (favorable à l'éclosion du choléra, de la dysenterie et de la typhoïde) et aux rats (commis voyageurs de la peste par l'intermédiaire de la puce). A la liste s'ajoutent les moustiques (vecteurs de paludisme) et les poux (agent de transmission du typhus exanthématique qu'on ne sait prévenir que vers les années 30 par la vaccination pratiquée entre 1938 et 1942. Près de 4 millions de vaccins). Une remarque: Les Français avaient obligé certains Marocains résistants à la médecine moderne à se faire soigner, surtout au souk. □



La prévention contre les poux n'a été effective que vers les années 30 par la vaccination qui a été pratiquée entre 1938 et 1942. Les Français avaient obligé certains marocains résistants à la médecine moderne à se faire soigner, surtout au souk (Ph. Bziouat)

du Maroc. Selon les chroniqueurs de la dynastie Alaouite, c'est le sultan Moulay Abdellah Ibn Moulay Ismaël (1728-1757) qui a ordonné à son gouverneur à Salé de construire, en 1733, une immense salle sur la tombe de Sidi Ben Achir (Sidi El Haj Ben Achir, un saint d'origine andalouse, mort en 1365 et enterré à Salé). Moulay Abderrahman (1822-1859) a

étaient mis à l'écart.

Pendant la deuxième moitié du XIXe siècle, les essais d'interventions étrangères, d'encerclement financier, diplomatique et militaire se sont multipliés sur un pays affaibli par la succession d'une série de disettes et d'épidémies. Ce qui créa une situation difficile sur le plan économique et politique et entraîna la régres-

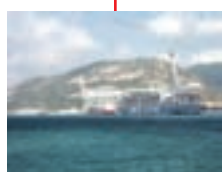
à des tâches médicales. D'autres jeunes ont été envoyés en France pour des études médicales. Ce sont eux d'ailleurs qui ont pris la responsabilité de la santé au Maroc. □

Fatim-Zahra TOHRY

(1) Citons par exemple les rapports établis en 1922 sur les Bimaristanes de Sidi Fredj à Fès et de Sidi Ben Achir à Salé.

2003

Lancement du programme de voies express. Il concerne un linéaire de 630 km pour un coût total de plus de 6,6 milliards de DH



Février 2003

Coup d'envoi de TangerMed. Après quatre ans de travaux colossaux, le port est opérationnel le 27 juillet 2007

Février-Mars 2003

Procès des «Rockers sataniques»



Mai 2003

Naissance du Prince héritier



16 Mai 2003

Attentats terroristes à Casablanca

2004

Octobre 2003

La Moudawana voit le jour avec le discours royal au Parlement. Entrée en application le 9 février 2004

Comment vivre quand

Les Marocains ont toujours eu des stratégies sophistiquées pour capter l'eau, en ville comme à la campagne. Mais ce n'est que sous le Protectorat français que le premier barrage moderne apparaît. Feu Hassan II en fera la marque de son règne et l'effort se poursuit, accentué, sous SM Mohammed VI.

PARTOUT où c'est possible, quand il n'y a pas déjà un barrage, c'est qu'il y a un plan pour un futur barrage.

S'il y a de l'eau à peu près partout et en quantité suffisante, c'est que le Maroc y a pris peine, la nature ayant été avare. Et en plus distraite, en ne faisant pas tomber pluie et neige aux bons endroits.

On recense actuellement plus de 120 ouvrages, dont un géant en terre compactée, Wahda (connu aussi sous le nom de M'Jara) fut, sept ans durant, le plus grand chantier du monde. Aujourd'hui, c'est la 3e retenue d'eau au monde.

Qui se doute de tout ce travail? Au Maroc, pas grand monde, il faut le dire, même si le savoir-faire et la détermination des politiques marocaines de l'eau sont reconnues à l'étranger.

En plus des 120 barrages déjà en fonction, 59 ouvrages moyens et petits seront mis en eau d'ici 2015. Car, dès l'In-

dépendance, le Maroc s'est doté d'une politique forte et dynamique dans le secteur de l'eau.

«Un barrage par an» avait dit Feu Hassan II, pour l'industrie, pour l'agriculture et pour les hommes dont le nombre double sous son règne.

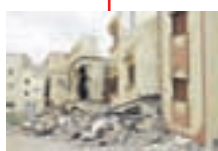
Dès 1998, juste avant sa disparition, l'objectif d'irriguer un million d'hectares est pratiquement atteint. Cette politique des barrages assure la sécurité hydrique, permet d'améliorer et de diversifier la production agricole. Et aujourd'hui de servir, ou distraire dans les piscines, 10



Construction du barrage de Sidi Maâchou. Les ouvrages hydrauliques modernes sont apparus sous la colonisation, alors que les moyens traditionnels avaient épuisé leur capacité à mobiliser l'eau. L'indépendance a vu l'explosion des capacités de mobilisation de l'eau. Aujourd'hui, si la construction des grands ouvrages n'est plus mise en avant que sous le règne de Feu Hassan II, l'effort d'équipement se poursuit, doublé d'un souci d'améliorer la gestion de l'eau (Ph. Marcel Flandrin ; collection privée, Fondation Banque Populaire pour l'Education et la Culture/ Groupe Banque populaire)

2004

- Téléphonie fixe: La 2e licence activée
- Création d'une caisse pour le financement routier. Objectif: Accélérer le rythme de réalisation des routes rurales
- Signature d'un contrat-programme entre l'Etat et ADM pour la période 2004-2008



Février 2004

Séisme d'El Hocoïma

Février 2004

- Installation officielle du Conseil supérieur de la communication et de l'audiovisuel
- Signature de l'Accord d'Agadir. Son application ne sera effective que le 27 février 2007

Avril 2004

- ALE avec la Turquie
- Coup d'envoi de Diwan Al Madhalim-Née à Marrakech, l'OMC fête ses 10 ans

12 Février 2004

Libéralisation du transport aérien

15 Mai 2004

Le Maroc rate l'organisation du Mondial 2010 au profit de l'Afrique du Sud

8 Avril 2004

Entrée en vigueur du Code du travail, le plus vieux projet de loi du Maroc

il y a si peu d'eau?

millions de touristes. Même les habitudes marocaines ont changé au point qu'il faudrait parfois refreiner les pen-

chants au gaspillage de l'eau. La politique des barrages fut critiquée en son temps à cause de son coût; elle l'est à

nouveau aujourd'hui par certains écologistes. Néanmoins les sécheresses répétitives et longues des années 80, 90

et 2000 montre le peu de poids de ces critiques face aux gains économique et social de ces ouvrages. Et sans ces politiques de mobilisation de l'eau, selon le terme technique en usage, il aurait fallu « exporter » une bonne vingtaine de millions de Marocains.

Le règne de SM Mohammed VI met moins l'accent sur les grandes infrastructures et plus sur les petites réalisations de proximité. Pourtant les grandes infrastructures restent une donnée présente tout au long de ces onze ans. Et en particulier les barrages.

Néanmoins si la mobilisation de l'eau est une réussite du Royaume, le devenir des eaux usées et la pollution ont été négligés. La qualité des eaux des rivières, barrages et nappes phréatiques s'est dégradée à grande vitesse, depuis 1980, limitant ainsi le potentiel réel en eau mobilisée.

Ce n'est que ces dernières années que le souci du traitement s'est vraiment imposé,

La menace est toujours là!

Y aurait-il une bombe à retardement dans les barrages ?

Sans oublier l'envasement des barrages, des études toutes récentes ont mis en évidence la baisse tendancielle des apports globaux en eau. Baisse, estimée entre 30 et 40% selon les régions. L'analyse des apports observés au niveau de l'ensemble des barrages existants a montré aussi un recul de plus de 20%.

Ceci, sans oublier le niveau d'envasement des barrages. Sur une décennie des bassins comme celui du Bouregreg a accusé une diminution de son volume estimée à 46%, Sebou a régressé de 45% et Oum Errabii de 38%. Ces déficits ont été certes résorbés avec les bonnes pré-

cipitations des années 2009 et 2010 mais d'économie d'eau reste d'actualité. Le constat vaut aussi pour les eaux souterraines.

Leur surexploitation, aggravée par les effets de la sécheresse a entraîné une forte baisse des niveaux qui ont atteint dans certains cas des cotes alarmantes. C'est le cas des nappes de Saïss qui accusaient un rabattement annuel de 3 mètres et celles du Souss qui ont reculé de 2 m/an.

Situation, partiellement redressée après les pluies des deux dernières années, situation révélatrice de la menace qui pèse l'agriculture irriguée par les eaux souterraines. Celle-ci occupe

400.000 ha environ. D'où le lancement de quelques projets de dessalement des eaux de mer. Mais en attendant, la priorité est accordée à la résorption du décalage qui persiste encore entre les superficies dominées par les barrages et celles aménagées. S'y ajoute aussi la reconversion de plus de 550.000 ha en irrigation localisée.

Le décalage entre les ouvrages hydrauliques et les équipements d'irrigation entrave la valorisation de près de 1 milliard de m³ d'eau. Cela se traduit par un manque à gagner d'environ 2,3 milliards de DH en termes de production agricole et d'une perte 13,8 millions de journées de travail. □

Iskane Madmoune

Notre logement, notre tranquillité



Garantit l'achat dans le cadre du Fonds de Garantie





Financement 100%
800 000 Dhs
plus des facilités
pour aménager
votre logement

Aujourd'hui, le Crédit Immobilier et Hôtelier vous propose un nouveau crédit immobilier avec un taux d'intérêt attractif : **Iskane Madmoune**.

Iskane Madmoune est un crédit immobilier qui vous permet de bénéficier de :

- ✓ Un financement pouvant atteindre 100%, jusqu'à 800 000 dhs.
- ✓ Une durée de remboursement pouvant atteindre 25 ans.

Avec **Iskane Madmoune**, achetez votre logement et vivez l'esprit tranquille.

www.cih.co.ma

Il fait bon être client CIH



القرض العقاري و السياحي
Crédit Immobilier et Hôtelier

Comment vivre quand il y a si peu d'eau?



Barrage Al Wahda



Barrage Bin El Ouidane



Barrage El Kansra



Barrage Idriss Ier



Barrage Sidi Mohamed Ben Abdellah



Barrage Taskourt



Barrage Mohammed V



Barrage Bab Louta

Source: Secrétariat d'Etat Chargé de l'Eau et de l'Environnement

fortement soutenu par le Souverain d'ailleurs.

En fait, la paralysie connue sur ces questions vient d'un vide juridique qui n'a été comblé qu'en 1995 avec la loi sur l'eau. Aujourd'hui encore elle n'est pas appliquée dans son intégralité. Cependant elle pose des principes de base: l'unicité de la ressource, sa gestion intégrée et décentralisée par bassin versant ainsi que l'association des usagers et la maîtrise du gaspillage.

L'approche a donc été inversée. Le fils directeur n'est plus la mobilisation, mais la gestion. A commencer par celle de la demande.

Les résultats ont été tangibles pour l'eau potable, plus mitigés pour l'agriculture qui absorbe pourtant les neuf dixième de l'eau.

Aussi un programme ambitieux d'investissement a-t-il été retenu sur les dix prochaines années. Il porte sur près de 50 milliards de DH, soit 50% de l'enveloppe dédiée au Plan Maroc Vert. Scindé en quatre sous programmes, le projet vise l'économie d'eau, la résorption du décalage entre les barrages et l'équipement des superficies en infrastructures d'irrigation ainsi que l'extension de la petite et moyenne hydraulique.

Valeur aujourd'hui, la superficie totale équipée pour l'irrigation (Etat et privé) est de l'ordre de 1,5 million d'hectares. Mais celle-ci reste dominée par l'irrigation dite de surface qui s'accapare plus de 80% de la ressource, mais avec beaucoup d'inefficacité. Les méthodes agricoles économes de l'eau sont trop rares. □

A.G.

2005



Juin 2004

Jettou forme son deuxième gouvernement avec l'arrivée de technocrates repeints aux couleurs politiques

Mai 2004

Suppression de la Cour Spéciale de Justice

1er Septembre 2004

Démarrage du recensement général de la population. Résultats: nous sommes 29.891.708 habitants

Novembre 2004

16 milliards de DH pour le plan de départs volontaires (DVD) relifté

21 Décembre 2004

Lancement des travaux de la première ville nouvelle «Tamansourt» située aux portes de Marrakech, avec un objectif d'atteindre 15 villes nouvelles à l'horizon 2020. Tamansourt coûtera 38,4 milliards de DH

Février 2005

- Fin du monopole audiovisuel publié au Bulletin officiel
- Télécoms: Le fixe s'ouvre à la concurrence

La Route de l'Unité

60 km du concentré d'histoire

La Route de l'Unité met aux prises Hassan II alors Prince héritier et un de ses proches, Mehdi Ben Barka, président de l'Assemblée nationale consultative, l'ancêtre de l'actuel Parlement.

LA route, longue à peine de 60 km, relie Taounate, au nord de Fès (ex-zone française) à travers le Rif jusqu'à Kettama (ex-zone espagnole). La construction est liée à trois grandes figures marocaines, en plus des antagonistes sur le terrain. Le feu Mohammed V arbitre ces duels.

On est en 1957, l'administration française venait de partir, après 45 ans de présence.

Le nationalisme marocain est alimenté par deux mouvances, qui perdureront jusqu'en 1998, jusqu'au gouvernement d'Alternance: d'un côté «le nationalisme royal» et de l'autre «le nationalisme démocratique» selon l'expression employée par ses propres tenants. Une expression plus neutre dirait «le nationalisme des partis», lesquels, d'ailleurs, se désignent eux-mêmes «mouvement national».

Le premier défi du Maroc indépendant est la construction d'un Etat-nation. Ce qui alimente la compétition entre les deux mouvances. Chacune a sa propre idée. Par exemple, les partis voulaient une «assemblée constituante» estimant que les élus du peuple doivent rédiger la constitution. L'autre courant voulait et a obtenu une «assemblée nationale consultative», dont la présidence, de 1956 à 1959, est confiée à... Mehdi Ben Barka, chantre de l'autre vision!

Après une courte période de cohabitation, le gouvernement du Maroc indépendant d'Abdallah Ibrahim, ce sont les tenants de la vision nationale autour du Trône qui l'emportent. Mais assez curieusement, ces épisodes d'histoire contemporaine sont généralement contés par les tenants de la tendance des partis, ce qui rend difficile l'observation apaisée, aujourd'hui encore.

Voilà le contexte des grandes rivalités politiques dans lequel s'inscrit la Route de l'Unité. Il n'est pas facile de s'y retrouver: une des premières décisions prises par l'As-

semblée nationale consultative n'est-elle pas de demander au Roi Mohammed V d'officialiser l'institution du Prince héritier, donc de nommer Moulay Hassan comme Prince héritier. Pour le Pr. Bouaziz, «c'était une façon pour cette mouvance de dire qu'elle n'était pas contre la monarchie, mais en même temps que c'est l'Assemblée consul-

Mehdi Ben Barka. Et à moindre frais, avec le «soutien du peuple» comme le voulait le vocabulaire de l'époque. Il veut impliquer massivement des jeunes volontaires, sur le modèle maoïste. Il espère 30.000 jeunes, il n'en attire que 12.000 (par comparaison, la Marche verte mobilisera plus de 300.000 civils). L'objectif était de démontrer que «l'on peut réaliser de grandes choses à moindre frais, sans être l'otage des grandes puissances».

Le chantier devient une école de la politique et de l'administration publique

verture médicale et l'assistance sanitaire, les cours de formation et les conférences d'animation et de débats sur les questions d'intérêt national... Hassan II, alors chef des armées, propose d'impliquer des militaires. Pas question, répond Ben Barka. Le Prince héritier revient à la charge: il demande à ce que les jeunes reçoivent aussi une formation militaire et propose que le chantier soit inauguré par le Souverain, Mohammed V. Lequel décide que Moulay Hassan qui donnera le premier coup de pioche.

Ben Barka, insensiblement, se laisse en-



Un certificat de participation au chantier de la Route de l'Unité: Mehdi Ben Barka espérait mobiliser 30.000 jeunes sur le modèle des chantiers populaires chinois de l'époque; il n'en vint que 12.000. La force symbolique de ce chantier a été telle qu'elle a polarisé les rivalités politiques de l'époque, surtout, comme le souligne l'historien Bouaziz, que ce chantier a été ouvert alors que les deux grandes visions sur l'avenir du Maroc s'affrontaient et coopéraient, tour à tour.

tative qui intronise le Prince héritier». A cette époque, les politiciens ne cherchaient pas la simplicité... La question est encore en débat dans les cercles de la gauche marocaine.

La Route de l'Unité est une idée de

avec des activités éducatives, artistiques et citoyennes, de règles de conduite et de procédés de gestion des ressources humaines, de conception, d'analyse et d'animation des projets et leur évaluation. Tout un staff d'encadrement assure la logistique, la cou-

fermer entre le Palais et ses propres ultras. L'Unem (l'Union nationale des étudiants du Maroc) boycotte le chantier où pourtant sont photographiées toutes les personnalités du Maroc. □

Bachir THIAM

Mars 2005

- Bilan du plan quinquennal 2000-2004.
- De gros loupés
- Présentation de l'étude sur la politique industrielle menée par McKinsey

Avril 2005

Scandale de l'orphelinat d'Ain Chock: Grande colère royale contre les conditions de vie des pensionnaires

18 Mai 2005

Discours royal: L'initiative nationale pour le développement humain, une nouvelle approche du social et de lutte contre la pauvreté. Le coup d'envoi a lieu le 7 septembre 2005

7 Juillet 2005

- Premiers tours de roue de la Logan, le véhicule low-cost de Renault monté au Maroc
- L'opération «DVD» arrive à son terme



28 Juillet 2005

Signature de l'accord de pêche Maroc-UE portant sur 4 ans, il entre en vigueur le 1er mai 2006

Une décennie exceptionnelle pour les routes

Des investissements volontaristes et une politique de proximité. Conscient du rôle qu'il peut jouer en tant que pôle d'échange et de transit entre les différents pays du Maghreb, mais aussi entre le sud de l'Europe et le nord de l'Afrique, comme pour le développement intérieur, le Maroc a insufflé, à la fin des années 80, un puissant élan à ses axes de circulation. Pour ces dix dernières années, le Royaume est passé à une croissance exponentielle.

LE rythme de réalisation du programme autoroutier va connaître plusieurs accélérations depuis l'intronisation de SM Mohammed VI, en particulier avec l'implication du Fonds Hassan II de développement économique et social dans le financement des autoroutes. Il intervient aux côtés du Fonds routier, créé à grand-peine, dans les années 80, pour éviter que les routes n'aient à subir les avanies budgétaires. Néanmoins, il faudrait aujourd'hui revisiter l'entretien. Les

routes sont en effet sous le risque de perte du patrimoine.

Il n'empêche que l'équipement, lui, se fait à grande vitesse. Dans les années 90, on arrivait péniblement à 40 km d'autoroute nouvelle par an. Aujourd'hui, les constructions sont multipliées par quatre. La barre des mille kilomètres est franchie, dont plus de la moitié a été mise en service sous le règne de l'actuel souverain. Les autoroutes partent maintenant à la conquête des villes moyennes ou desser-



Le premier programme national des routes rurales, achevé en 2005, a permis de porter le taux des populations desservies par une route à environ 54% contre 36% en 1995. En 2015, il faudra arriver à 80%. La route change complètement la vie rurale: accès aux services publics et possibilité d'entrer dans le monde marchand. Ces deux points ne garantissent pas le développement, mais ils en sont la condition. Cependant, l'entretien laisse souvent à désirer et les années de pluies font un mal considérable aux chaussées (Ph. Jarfi)

vent les nouvelles infrastructures, comme le port de TangerMed. Fès à Oujda, soit 320 km, sera ouverte en 2011.

Les autoroutes en... excès de vitesse

ON peut dire qu'il y a quatre périodes bien distinctes, qui ont fait sortir le Maroc du désert autoroutier.

■ 1re phase 1969-1979

C'est le moment où le Maroc passe de la voie rapide à l'autoroute. En 1975 a été lancée la construction de l'autoroute Casablanca-Rabat, laquelle tombera fréquemment en panne de financement. Il faudra douze ans pour faire à peine une soixantaine de km, de Casa à l'oued Cherrat. Ce chantier eut pourtant le premier prêt de la Banque mondiale au Maroc.

■ 2e phase 1979-1989

C'est la sécheresse budgétaire, doublée de deux vraies sécheresses. L'autoroute Casablanca-oued Cherrat engendre de plus en plus d'accidents. Feu Abdela-

ziz Meziane-Belfqih et Mohamed Kab-baj (à l'époque, respectivement, secrétaire général et ministre de l'Équipement) font chiffrer le coût des accidents. Le choc est tel que le Souverain, Feu Hassan II, ordonne de reprendre le chantier, coûte que coûte.

Un montage institutionnel avec une entreprise publique concessionnaire, un péage et un fonds routier autonome mettent les autoroutes et en partie les routes à l'abri des difficultés budgétaires. Un important débat public fait considérablement avancer les idées politiques en matière de rationalisation des choix budgétaires, de financement et gestion d'infrastructures.

■ 3e phase 1989-1999

C'est la première accélération du programme autoroutier avec la création en

1989 de la société nationale des Autoroutes du Maroc, ADM. L'Etat ne parvient pas à convaincre le privé, marocain ou étranger, à se lancer dans les concessions d'autoroute.

La mode est un peu passée et puis le Maroc sentait encore le soufre: il n'est sorti du programme d'ajustement qu'en 1993. ADM doit s'occuper de tout toute seule, y compris de la perception des péages qui ont été inventés à ce moment. En 1999, le réseau d'autoroutes était inférieur à 400 km.

■ 4e phase: depuis 1999

Le Fonds Hassan II pour le développement économique et social entre dans la danse, en apportant des fonds propres à ADM qui ouvre alors Tétouan-Fnideq, un axe déterminant pour le tourisme méditer-

ranéen, lequel se double d'une reconception des villes de la côte. Un premier contrat-programme, avec un financement plus imaginatif et un programme d'urgence pour «brancher» les villes et les pôles stratégiques.

En 2008, nouveau contrat-programme: le Maroc devra compter 1.800 km d'autoroutes et pose à nouveau 15 milliards de DH sur la table, pour desservir toutes les villes de plus de 400.000 habitants.

Sur le menu, le contournement de Rabat sur 41 km, Berrechid-Beni Mellal sur 172 km (prévue en 2013), El Jadda-Safi sur 140 km (prévue en 2011) et Casablanca-Berrechid par Tit Mellil sur 30,5 km (prévue en 2011) en plus de l'élargissement en 2x3 voies de l'autoroute Casablanca-Rabat (62 km). □



Une décennie exceptionnelle pour les routes

Ce sont des investissements volontaristes portant sur le renforcement et la modernisation des réseaux, notamment les voies express et la rocade méditerranéenne. Lancé en 1997, le projet de la rocade méditerranéenne constitue, en effet, un axe structurant à fort impact sur le développement économique et social du nord du Royaume. En effet, le littoral méditerranéen est mal mis en valeur sur le plan touristique, malgré un potentiel que personne ne conteste.

Cette rocade, reliant Tanger à Saïdia, change la vie: 7h au lieu de 11h et une sécurité incomparable. C'est un gros effort financier, car le terrain est rebelle, voire traître: 5 milliards de DH. C'est aussi cet

axe, utilisé l'été par le «tout-Rabat» et le «tout-Casa», qui montre mieux comment la route change tout ce qu'elle touche.

Dans ce portrait rapide, il ne faut pas oublier les voies express, moins connues du grand public, qui oublie vite la route toute simple qu'il y avait avant, qui oublie même les embouteillages qu'il y affrontait. Des voies express existaient depuis longtemps, mais le modèle n'a fait l'objet d'un gros effort de structuration et d'investissements qu'à partir de 2003. Un programme de 630 km est lancé, pour un montant très élevé, 6,6 milliards. 500 km sont déjà en service et 200 km sont en lancement ou commencés. Avant 2004, le Maroc ouvrait une quinzaine de km



Avant 2007, la maintenance et l'entretien des routes portaient sur 1.400 km par an. Aujourd'hui, on est passé à 2.000 km, ce qui coûte 1,3 milliard de DH. Néanmoins, les villes ont beaucoup de mal à dégager les budgets nécessaires pour l'entretien des chaussées, dont la dégradation atteint le stade du «faiencage», terme technique qui désigne la destruction avancée du bitume, lorsqu'il se fend et se divise en pièces. A partir de ce moment, la maintenance deviendra de la réhabilitation et coûtera considérablement plus cher (Ph. Archives L'Economiste)

Les routes de campagne, un gigantisme bien caché

ON mesure mal, car ces routes sont petites et répandues partout... Le programme des routes rurales transforme la vie des douars et bourgs. Peu connu, ce programme est pourtant gigantesque.

Au début des années 90, le ministère de l'Équipement et du Transport a réalisé une étude montrant qu'il fallait 38.000 km de routes rurales. Dix ans plus tard, ce programme sera au cœur de l'effort demandé par SM le Roi, en faveur des zones et des personnes déshéritées.

Un premier programme national des routes rurales, dit «PNRR 1» s'est achevé en 2005. Il a permis de porter le taux des populations desservies par une route à environ 54% contre 36% en 1995 et 8.425 km ont été réalisés entre 1999 et 2005.

Le rythme de réalisation des routes rurales, qui était au départ de 550 km par an, est passé à 1.000 km par an entre 1999 et 2002 pour atteindre 1.500 km annuellement entre 2003 et 2007. En 2004, une

caisse pour le financement routier (CFR) a été créée pour accélérer le rythme de réalisation des routes rurales, notamment dans les provinces souffrant d'une insuffisance en infrastructures routières.

Un deuxième programme (PNRR II) a ensuite vu le jour. Il visait, à son lancement, l'augmentation du taux d'accessibilité de la population rurale au réseau routier de 54% en 2005 à 80% en 2015. Il s'agit d'ouvrir 15.560 km de routes rurales pour 10 milliards de DH et un rythme moyen de 1.500 km/an au lieu de 1.000 km/an dans le PNRR I. Grâce aux accélérations qu'a connues ce programme, un linéaire de 3.800 km de routes rurales est déjà achevé et près de 6.900 km sont aujourd'hui lancés. A fin juillet 2008, le taux de desserte arrivait déjà à 65%.

Le rythme de réalisation des routes rurales est estimé aujourd'hui à 2.000 km/an. Une cadence qui permettra d'achever le PNRR II dès 2012. □



L'année 2010 est marquée par l'inauguration de l'autoroute reliant Marrakech à Agadir sur une distance de 230 km. C'est peut-être la voie qui a le plus et le plus vite transformé l'économie de sa région.

Ouverte juste avant l'été, une autre autoroute a transformé les données commerciales et touristiques en branchant directement en 2h30 de route, Essaouira et Marrakech (Ph. Jarfi)

de voies express par an. Aujourd'hui, il «roule» à 90 km chaque année. Une croissance exponentielle de ce genre de routes, dont on connaît l'effet sur les désengorgements régionaux. □

Bouchra SABIB



Février 2006

Abdelaziz Meziane Belfkih est chargé par le Souverain de la mise en place du Conseil supérieur de l'enseignement



28 Février 2006

Naissance de la Princesse Lalla Khadija

2006

Mise en service de l'autoroute reliant Settat à Marrakech sur 145 km. Cette section a nécessité 3,3 milliards de DH

Mai 2006

Une licence télé (Medi1 Sat) et 10 licences de radios privées accordées



30 Juin 2006

Moulay Hafid Elalamy est le nouveau patron des patrons

14 Mai 2006

Les FAR fêtent 50 ans. Le Souverain préside le premier défilé de son règne

Le Protectorat avait mis le Maroc sur

Des premières expérimentations de villes nouvelles d'avant-garde aux cités musulmanes protégées et restaurées, en passant par l'un des plus grands rassemblements Art Déco et Art Nouveau du monde...

À la veille du Protectorat, les vieilles cités comme Rabat, Tétouan, Fès ou Marrakech attirent peu les colonisateurs. Ils préfèrent les villes nouvelles et côtières, qui offrent des ressources intéressantes, ignorent les préjugés et où les populations sont mêlées. Ainsi, Casablanca, qui n'était en 1832 qu'un douar de nouala. Il en est de même pour Mazagan, simple annexe d'Azemmour, élevée au rang de ville. Port Lyautey (la Kénitra actuelle) a été fondé par la colonisation.

Ces nouvelles cités sont construites à l'européenne, par Lyautey, passionné par la fondation des villes. Malgré son style autocratique, sa politique urbanistique est le résultat de concertations entre administrateurs, architectes, urbanistes et artistes.

Trois idées pilotent cette expérience: séparer complètement villes indigènes et villes européennes, protéger et restaurer les médinas et expérimenter des villes nouvelles d'avant-garde.

La dissociation complète entre villes nouvelles et médinas était préconisée avant le Protectorat, avec des arguments touchant à la préservation de l'ordre établi, à l'hygiène et à l'esthétique. Beaucoup ont reproché à Lyautey cette ségrégation, découlant autant d'une demande de l'élite citadine marocaine que de la volonté du pouvoir colonial. Un travail de restauration et de préservation des médinas est réalisé.

Ainsi, le «service des Beaux-Arts et des monuments historiques» a été créé en novembre 1912. A la même époque, une législation d'avant-garde stipulait qu'après classement, un immeuble ne pouvait être



Dessiné par Cadet, un bâtiment typique de la volonté du Protectorat sous Lyautey de réhabiliter le patrimoine marocain. Feu Hassan II poussera plus loin ce souci en y incluant l'artisanat, lequel, sans cette volonté royale, aurait disparu, comme il a disparu dans les pays du pourtour méditerranéen (Source: Gislane Maffre - Architecture marocaine du XXe siècle, édité avec le concours de la Fondation BMCI)

détruit, ni restauré, ni modifié sans l'avis préalable du conservateur des Beaux-Arts, qui peut décider sa remise en état, en passant outre la volonté de son propriétaire. De plus, «des zones de protection artis-

tique» étaient aménagées autour des sites et monuments classés historiques. Malgré la guerre de 14-18, des monuments comme la Koutoubiya, Chellah et la Tour Hassan ont été préservés, avec l'édifica-

tion de zones de protection tout autour.

Dans chaque ville, Lyautey installe des agents des Beaux-Arts qui correspondent directement avec lui pour sauver tel monument menacé d'être profané ou sa-

2007

Octobre 2006

Lancement du 2e programme national des routes rurales. Il concernera la création de 15.560 km de route à l'horizon 2015 avec un investissement de 10 milliards de DH

Décembre 2006

Après des mois de tension, la réforme portuaire entre en vigueur

Février 2007

Un remake du plan Emergence pour le commerce intérieur «Rawaj»

Mars 2007

- Une grève des transports paralyse le pays pendant plusieurs jours. A l'origine, le projet du Code de la route contesté par les professionnels.
- Lancement des travaux de réalisation de la nouvelle ville de «Tamesna» située aux alentours de Rabat

Avril 2007

Le Maroc présente le plan d'autonomie pour les provinces du Sud aux Nations unies

la carte architecturale du monde

boté par des constructions intempestives. Conservateur intégral du cadre bâti de la cité musulmane, l'urbanisme de Lyautey est moderniste lorsqu'il s'agit des villes nouvelles. Le Protectorat s'approprie les terrains makhzen et Habous mais fixe des plans d'aménagement très précis. Lyautey s'entoure de jeunes architectes urbanistes bridés en métropole par des pesanteurs bureaucratiques. Pour eux, les villes nouvelles du Maroc sont comme une cire molle qu'ils pétrissent et modèlent à leur gré.

Non seulement on interdit de bâtir sans autorisation administrative préalable, mais des arrêtés municipaux stipulent la hauteur maximum des immeubles, la dimension des cours intérieures, la taille des étages, le volume des pièces, l'équipement sanitaire indispensable... Le caractère architectural des façades est déterminé dans des arrêtés municipaux afin de conférer une unité à ces villes nouvelles. Les bâtiments allient la simplicité des lignes chères aux cubistes au petit zeste de fantaisie qui anime la maison mauresque. En forgeant un style,

l'on veut aussi impressionner le colonisé. D'immenses esplanades et des avenues

triomphales sont édifiées pour exprimer la pérennité à laquelle aspire l'occupant. □

Nadia BELKHAYAT

Le quartier Habous et ses trafics

UNE «nouvelle médina» est construite au début des années 1920 à Casablanca près du Palais royal sur une trentaine d'hectares avec des crédits pris sur les Habous, d'où son nom. Il regroupe alors les migrants, attirés par la prospérité casablancaise. Le quartier des Habous est un modèle d'urbanisme conservatoire, un «ensemble archi-simple, suprêmement cubiste», doté de tout l'équipement signalétique de la ville musulmane, explique en son temps Albert Laprade, l'un des promoteurs, «il faut y conserver une impression d'intimité familiale». Le quartier vient d'être nettoyé, remis à niveau et réhabilité après de longues années d'abandon, qui avait attiré des courants intégristes et chassé les artisans et libraires. Cependant le statut des maisons reste un casse-tête. Elles ne peuvent, en principe, qu'être louées aux Habous, mais le fonctionnement archaïque de cette administration a ouvert la porte au «trafic des clefs». □



(Source: Gislane Maffre - Architecture marocaine du XXe siècle, édité avec le concours de la Fondation BMCI)

Best Intérim a le plaisir d'annoncer à tous ses clients et partenaires sa certification sous la norme ISO 9001, version 2008.

Merci pour votre confiance qui dure depuis plus de 15 ans.



**BUREAU
VERITAS**



Best Intérim

L'intérim qualifié, et plus..

8, rue Abou Zaïd Eddaboussi - Quartier Val d'Anfa - Casablanca - MAROC

Tél. : 0522 39 45 15 / 57 - 0661 16 75 29 - Fax : 0522 39 45 49

E-mail : contact@bestpro.co.ma

Site web : www.bestpro.co.ma

Agadir: Le plus grand drame,

L'impôt de solidarité sur le sucre, institué en juillet 1960, a permis le lancement des travaux qui ont vu la collaboration des architectes marocains et étrangers autour d'un projet d'urbanisme moderniste.

“...SI le destin a décidé la destruction d'Agadir, sa reconstruction dépend de notre détermination et de notre volonté...”. Cette déclaration de Feu Mohammed V au lendemain du tremblement de terre de la ville, aujourd'hui inscrite

de SM Mohammed V et la direction de SM Hassan II, alors prince héritier, la reconstruction de la cité fut lancée de suite. La mobilisation de l'ensemble des Marocains et l'impôt de solidarité sur le sucre, institué dès le mois de juillet 1960, qui



Agadir a fait sa mise à niveau ces quatre dernières années et offre par endroit un nouveau visage. Institutionnels, élus et professionnels conviennent cependant que le développement urbain du deuxième pôle économique du royaume a besoin d'une vision globale (Ph. Bziouat)



Le siège de la Commune urbaine réalisé par Emile Duhon lors de la première étape de la reconstruction de la cité est un véritable hommage au mouvement moderne qui a inspiré les architectes qui ont conçu Agadir après le séisme (Ph. Bziouat)



Les concepteurs de la cité administrative réalisée par Elie Azagury ont fait la part belle, comme pour les autres bâtiments du centre ville, au béton brut de décoffrage. L'ensemble abrite plusieurs administrations tels que le Trésor et la Conservation foncière. Le complexe qui s'étend au cœur du quartier ville nouvelle est une curiosité architecturale. Dommage que les établissements qui s'y abritent n'investissent pas assez dans son entretien (Ph. Bziouat)

sur le mur du Souvenir sur l'avenue Moulay Abdallah, traduit bien la mobilisation de tout le pays après la terrible tragédie de février 1960. Et ce, malgré l'énormité des dégâts. Près de 90% de la cité a été détruite.

Un demi-siècle après la ville est la preuve aujourd'hui qu'avec de la volonté et l'implication de tous, il est possible de relever le défi face au destin. Afin d'éviter les atermoiements, sous l'impulsion

rapporta près de 350 millions de DH, ont permis le lancement des travaux. Sous la Direction de Feu SM Hassan II et l'encadrement du Haut commissariat à la reconstruction d'Agadir (HCR), le plan d'aménagement de la nouvelle ville fut conçu six mois après le tremblement de terre. Le service d'urbanisme chargé de cette opération était dirigé par un architecte marocain, Mourad Ben Embarek. Celui-ci collaborait avec des urbanistes

2008

25 juin 2007

Lancement des travaux de la 2e station touristique du Plan Azur «Mazagan» (El Jadida)



Septembre 2007

Renault-Nissan: Investissement géant pour un complexe automobile à TangerMed pour 1 milliard d'euros. En février 2009, Nissan suspend sa participation mais Renault continue



21 Septembre 2007

Abbas El Fassi nommé Premier ministre. Le choix des urnes a été respecté puisque son parti est sorti vainqueur des élections législatives

23 décembre 2007

Lancement des travaux de réalisation du tramway de Rabat-Salé. Coût du projet: 3,2 milliards de DH



Mars 2008

Rapport accablant du Conseil supérieur de l'enseignement

15 mars 2008

Coup d'envoi de l'opération pilote du Ramed, l'AMO des pauvres, dans la région de Béni Mellal. Le programme sera officiellement lancé le 4 novembre

le plus grand chantier

et architectes étrangers. Pour faire table rase du passé, ils optèrent pour la construction de la ville plus au sud en adoptant un urbanisme moderniste. Créer un nouveau cœur de la cité, assurer la renaissance du secteur commercial et concilier le développement des activités touristiques et industrielles... Trois grandes étapes se distinguent dans cette opération de reconstruction.

La première, dont le principal acteur fut le HCR, s'étend de 1960 à 1972. Pendant ces années, les principaux quartiers bâtis sont le centre-ville, la Cité Suisse, la zone touristique, le nouveau Talborjt et les abattoirs.

Les autres quartiers, tels que Yahchach, les Amicales et Ennahda ont vu le jour entre 1972 et 1982. Cette phase fut notamment marquée par l'intervention de la municipalité et la Délégation du ministère de l'habitat. L'Erac-Sud, (devenu Al Omrane aujourd'hui) reprit le flambeau dès 1982. C'est à cette époque que les centres périphériques d'Agadir ont connu leur essor.

Agadir offre aujourd'hui l'image d'une cité moderne et rayonnante. Toutefois, il convient de se deman-



L'Immeuble A, au cœur de la ville nouvelle, surprend par sa forme horizontale. Sa renommée dépasse nos frontières. Connu même à New York, il est considéré comme une véritable anthologie du mouvement architectural moderne réalisé par Louis Riou et Henri Tastemain. Dommage que peu de ses habitants sont conscients de sa richesse patrimoniale (Ph. Bziouat)

"...Si le destin a décidé la destruction d'Agadir, sa reconstruction dépend de notre détermination et de notre volonté..." Cette déclaration de feu Mohamed V au lendemain du tremblement de terre de la ville est inscrite sur le mur du Souvenir, implanté sur l'avenue Moulay Abdallah au cœur de la ville nouvelle (Ph. Bziouat)



der si elle constitue un modèle de ville équilibrée. Les diverses politiques urbaines menées par différents acteurs durant ces précédentes années ont causé parfois des incohérences au sein de la cité. En outre, la conjonction de paramètres tels que la démographie et le développement économique ainsi que l'inefficacité des différents projets d'habitat à s'adapter à la demande, a provoqué la prolifération de quartiers à urbanisation sauvage. □

Malika ALAMI

26 mars 2008

Mise en service de l'autoroute de desserte du port TangerMed d'une longueur de 52 km. La réalisation de cet axe a nécessité 4 milliards de DH

Avril 2008

Le secteur agricole a désormais sa stratégie. Baptisée «Plan Maroc Vert», elle est présentée au Souverain à l'occasion des premières assises nationales de l'Agriculture



26 Avril 2008

Le plus meurtrier sinistre industriel.
L'incendie de l'usine Rosamor au quartier Lissasfaa Casablanca a fait 55 morts.
Les sanctions vont très vite tomber

6 mai 2008

Inauguration du barrage Hassan II situé sur Oued Moulouya, à 20 km de Midelt, et dont le coût global est de 700 millions de DH



Mai 2008

Un projet royal pour le football.
Le Souverain donne le coup d'envoi à l'Académie Mohammed VI pour le football

L'immense effort sur les villes

Plus que la croissance démographique, c'est l'urbanisation, qui exige un changement de stratégie, très largement portée par SM le Roi Mohammed VI. L'espoir de voir les municipalités prendre l'initiative s'est révélé vain, en dépit de l'accroissement de leurs pouvoirs face à l'Etat central.

LA politique des villes nouvelles apparaissait déjà dans les documents du Schéma directeur d'aménagement urbain en 1970. En 1914, le Maroc disposait déjà d'une réglementation en matière d'urbanisation (voir en pages 64 et 65). L'aménagement de nouvelles villes se veut une mesure préventive contre l'explosion des grandes agglomérations.

L'idée est donc d'orienter cette croissance vers des zones choisies et d'y créer un bassin de vie. Les nouvelles cités sont

pensées de sorte à créer des pôles urbains: logements, ateliers, bureaux, commerces, écoles, équipements publics... Elles doivent avoir une âme. Le premier chantier a été lancé en 2004. Il s'agit de Tamansourt, à 7 km de Marrakech. Trois autres ont suivi: Tamesna à côté de Rabat, Ch'rafat près de Tanger et Lakhyayta dans les environs de Casablanca. D'ici 2020, il y aura une quinzaine de villes nouvelles, ou plus exactement de noyaux de villes nouvelles, car il faut 30-40 ans pour qu'une ville prenne vie.

■ Tamansourt

Les travaux de la ville nouvelle de Tamansourt ont été lancés en 2004. Aujourd'hui, le taux d'occupation de la ville est estimé à 10%. La hausse des prix des riads en médina a sans doute aidé au bon démarrage.

- Superficie 1.941 ha dont: Espaces verts: 300 ha - Equipements de proximité: 220 ha - Zone d'activités économiques: 325 ha dont 80 ha dédié à l'offshoring

- Zone résidentielle et touristique: 165 ha - Logements: 90.000 - Habitants: 450.000 - Investissements 38,4 milliards de DH. □

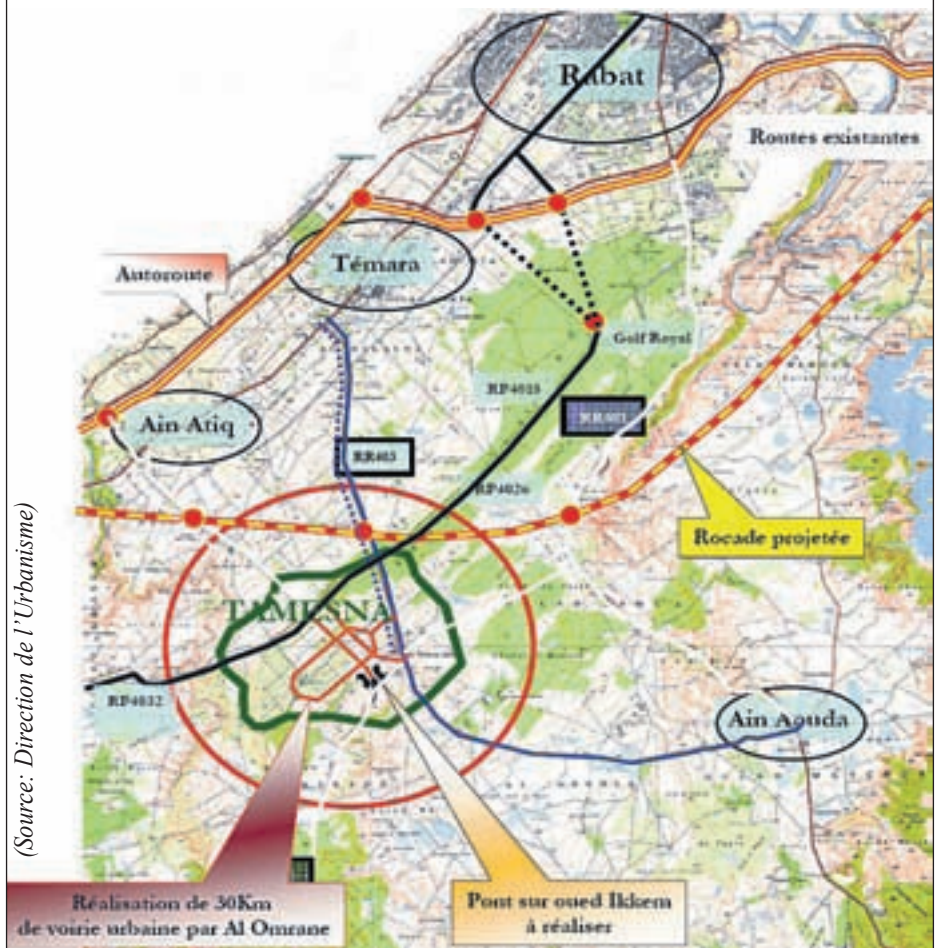


(Ph. Archives de L'Economiste)

■ Tamesna

Elle représente avec Tamansourt les projets les plus avancés. Tamesna compte déjà près de 12.500 habitants, soit 5% de la population qu'elle espère accueillir.

- Superficie: 860 ha dont: Zone d'habitation: 420 ha - Zone d'activité: 30 ha - Zone d'équipement 85 ha - Boisement et espaces verts: 116 ha - Logements: 52.000 dont 10.000 destinés aux couches sociales à revenus modestes
- Habitants: 250.000 - Investissements: 15 milliards de DH. □



(Source: Direction de l'Urbanisme)

Les coûts de réalisation sont colossaux. Les quatre premières demandent 110 milliards de DH... Ce qui est moins cher que la gestion de villes trop grandes, inconfortables, voire ingouvernables. Reste à réussir une ville nouvelle, une délicate alchimie dont personne ne maîtrise tous les ingrédients. Il ne suffit pas de dire, comme on le fait si souvent au Maroc: «il faut des mesures adéquates!»

Par ailleurs, la lutte contre les bidonvilles et l'embellissement des villes existantes est aussi un très gros effort, qui n'est

pas toujours accompagné par l'effort des municipalités. Ces deux volets du changement urbain sont intimement liés. Le Souverain s'y implique lui-même, imposant un calendrier et vérifiant sa tenue, visite après visite.

Là encore, les édiles municipaux se tiennent souvent loin de ces chantiers où, pensent-ils, ils ont peu de voix à gagner. Il est vrai que le système électoral ne pousse pas les élus à faire preuve d'audace et d'initiative. □

F. Fa

2 Juillet 2008

Un nouveau contrat-programme est passé avec ADM pour la période 2008-2015. De nouvelles liaisons autoroutières totalisant 384 km devront coûter 15 milliards de DH

8 Juillet 2008

Le plan Energie est présenté au Souverain. Il privilégie l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables

Juillet 2008

- Trois ans après son lancement en 2005, le plan Emergence est revu et corrigé. L'acte II de ce pacte national, sous forme de contrat-programme 2009-2015, sera signé le 13 février 2009 sous la présidence du Souverain
- Le ministère de l'Enseignement dévoile un plan d'urgence, Najah, avec une série de mesures pour remédier (encore) aux maux du secteur. Il porte sur la période 2009-2012



7 Juin 2008

Sidi Ifni se réveille dans le désordre. Un sit-in de diplômés chômeurs se transforme en émeutes violentes



13 Juillet 2008

L'acte de naissance de l'Union pour la Méditerranée est signé à Paris

Enseignement? D'abord un

Débats et polémiques... dans l'enseignement, une animation politique tient en fait l'école loin de son rôle. Un signe de l'état dans lequel se trouvait, et se trouve toujours, l'éducation.

LE manque d'indications précises et la rareté des sources historiques laissent les spécialistes décontenancés: comment sont apparues les medersa.

Voilà une situation paradoxale,

puisque l'on ne sait pas exactement comment se sont constituées les écoles, ces lieux où justement le savoir devrait être concentré et stocké.

Certains pensent que la medersa a

vu le jour avec les Almoravides ou les Almohades.

D'autres y voient une simple adaptation méridionale d'une institution déjà apparue dans les pays de l'Orient musulman



Une école coranique en plein air. Jusqu'à la veille du Protectorat, l'enseignement n'avait pas été conçu de manière organisée. Il se dispersait dans des lieux multiples et, déjà, servait de plateforme à de féroces rivalités politiques et religieuses (Ph. Marcel Flandrin; collection privée, Fondation Banque Populaire pour l'Education et la Culture/Groupe Banque populaire)



Depuis l'Indépendance, l'ensemble du territoire s'est couvert d'écoles, comme ici en haute montagne. Cependant, la déperdition scolaire entre la première année du primaire, l'entrée dans le secondaire et plus encore au niveau d'accès à l'enseignement supérieur, est la plus élevée de tous les pays du Maghreb. Et en plus, à moins que ces phénomènes soient corrélés (?), l'analphabétisme des adultes est si élevé, que le Maroc recule, mécaniquement, chaque année dans les indices mondiaux de développement humain (Archives de L'Economiste)

où elle a prouvé son efficacité à servir la science, la religion et le pouvoir.

Le cœur des ambiguïtés

Le mot medersa est lui-même porteur d'ambiguïtés: il fut autant lieu de cours et de prières que pensionnat d'élèves, voire «hôtel-restaurant» si l'on peut s'exprimer ainsi.

Où donc se passait l'enseignement? Dans la mosquée, les domiciles, les salons princiers, les medersa, les zaouïas sans oublier les écoles coraniques qui ont essaimé partout dans les villes et campagnes. A Fès, Moulay Rachid assistait aux cours des savants de la Quaraouiyine, Sidi Mohammed Ben Abdallah et Moulay Slimane s'entouraient de lettrés et d'érudits.

2009



13 Octobre 2008

L'UE accorde au Maroc le Statut avancé réclamé depuis plusieurs années

- La transformation de l'oxyde de cobalt démarre dans le site de Guemassa

Février 2009

Un plan anti-crise pour trois secteurs touchés (textile, cuir et équipements automobiles) est signé. Les mesures devront coûter 1,3 milliard de DH pour une durée d'une année
- Lancement des travaux de réalisation de la 1re ligne de tramway de Casablanca. Coût du projet: 6,4 milliards de DH



Mars 2009

La RAM demande le divorce avec Air Sénégal. Une issue sera trouvée avec la signature de l'accord de Dakar le 29 mai 2009

champ de bataille politique...

L'enseignement préoccupait des sultans alaouites. Mais son contenu, basé sur la centralité de l'identité arabo-musulmane, est resté figé. Il ne put évoluer vers le savoir. Au mieux, la connaissance pratique était privilégiée. La confrontation avec le colonialisme renforça cette tendance.

Peut-on dire, en toute conscience, que cela a changé?

L'idée de l'école publique moderne remonte à la fin de la période précoloniale. Le premier projet de constitution, en 1908, prévoyait des écoles primaires, mixtes et obligatoires. Ce même projet excluait les filles de l'enseignement secondaire.

Pour le supérieur, il suffira de «réno- ver la Quaraouyne»: plus de sciences, moins de dogmes. Rien ne se fit, pas même la Constitution d'ailleurs.

Géométrie variable

Sous la colonisation, c'est l'enseignement à «géométrie variable»: prise en charge totale des Européens, avantages substantiels aux enfants juifs et pour le reste, ce sera en fonction des besoins coloniaux.

Résultat, à l'Indépendance, la population européenne était scolarisée à 100%, la communauté juive à 80% et les Marocains musulmans arrivent péniblement à 11%.

Plus subtil, chacune des catégories sociales eut une forme de scolarité particulière. Pour les enfants aisés, les «Ecoles de fils de notables» payantes, avec un cursus spécifique, différent de l'école publique européenne. Une petite fenêtre s'ouvre en 1944 (la date n'est pas un hasard), les lycées français, qui accueilleraient exclusivement des élèves européens, laissent entrer 12% d'élèves musulmans. Pour les couches pauvres, l'apprentissage professionnel, dont les anciens élèves disent qu'il était meilleur en son temps que l'enseignement public d'aujourd'hui. Difficile de faire la part des choses en matière de souvenirs et de niveau!

Et il y eut aussi les écoles franco-berbères, les écoles franco-juives...

«Respecter la diversité de la population», dit le Protectorat. «Diviser pour mieux régner», rétorquent les Nationalistes, qui lancèrent aussi leurs écoles, une dizaine, avec 1.500 élèves dès 1935, juste au moment de la publication du «Plan des réformes marocaines», l'ancêtre du manifeste de l'Indépendance. Ce n'est pas un hasard non plus.

Contrairement à l'Algérie et à la Tunisie, le Maroc aborde l'Indépendance

avec une population adulte totalement analphabète ou peu s'en faut. Et les petits Marocains n'ont guère entendu parlé d'écoles, seule une infime minorité sait ce que c'est.

Et il faut bien dire ce qui est, l'enseignement ne fut pas la priorité.

Au contraire, il fut et demeure jusqu'à aujourd'hui le champ plus ou

moins clos des affrontements politiques, par élèves et professeurs interposés.

Le modèle reste aussi figé qu'oné- reux. Rien n'y fait, ni les colloques, ni les chartes et pas davantage les plans d'urgence. Les classes aisées en ont tiré la leçon: leurs enfants vont dans les filières étrangères ou privées.

L'enseignement public, lui, noyé sous le nombre, doit faire face à de multiples contraintes, dont l'impossibilité de prendre des décisions difficiles, les moyens faibles et mal répartis ou encore l'absence d'évaluation et de management moderne. □

A.G. et I.B.





- ♦ Une expérience profondément enracinée dans l'exploration et la production pétrolière et minière
- ♦ Un engagement dans une culture de performance et d'innovation

L'ONHYM, organisme représentant les intérêts de l'Etat dans les domaines des hydrocarbures et des mines est votre partenaire dans l'exploration et la production des hydrocarbures et des mines au Maroc

ONHYM - 5, avenue Moulay Hassan. Rabat (Maroc)
 Phone: +212 05 37 23 98 98 - Fax: +212 05 37 70 94 11
 mail: info@onhym.com

www.onhym.com

Explosion artistique et culturelle tous azimuts

Les arts plastiques, l'édition de livres, la musique, le design connaissent une effervescence sans précédent. Une vague créative déferle sur le pays. Cependant, des zones d'ombres persistent. La protection intellectuelle est inefficace, la perception du patrimoine est vieillotte et l'on accuse beaucoup de retard au niveau des lois.

L'ÉCRIVAIN et ancien ministre de la Culture français André Malraux avait prédit que le Maroc deviendrait un pays phare en matière culturelle. Cela a mis du temps mais aujourd'hui, sa prédiction commence à se réaliser. Nous assistons aujourd'hui à une réelle effervescence culturelle et artistique, dans plusieurs domaines.

En effet, abriter un événement comme Marrakech Art Fair n'est pas anodin. C'est quelque chose de colossal, qui montre que le Maroc est en train de deve-

à la création d'une multitude de jeunes groupes de musique, très dynamiques et créatifs, qui enregistrent album sur album et sillonnent le Maroc et même l'étranger, de tournées en festivals... Grâce aux entreprises sponsors et à une volonté politique d'encourager ces artistes, beaucoup commencent à toucher des cachets assez importants, ce qui crée de l'émulation dans le secteur.

Si cette explosion artistique s'est produite, c'est en grande partie grâce à une amélioration ces dernières années en ma-



L'armée joue un rôle important dans la préservation des compétences musicales du pays (Ph. OSR)

Les artistes plasticiens marocains sont aujourd'hui des centaines à se lancer dans la sculpture, la gravure, la photographie, les arts vidéo, les installations... Les thèmes auparavant tabous comme le corps humain ou les nus. Le nombre de galeries est monté en flèche, et plusieurs maisons se sont lancées dans les ventes aux enchères. Un véritable marché de l'art est né. Les artistes ont désormais une cote et le secteur se professionnalise, devenant plus sain et transparent. Ceci étant, les magouilles et les zones d'ombres persistent, dans un marché non réglementé, où un véritable réseau de faux s'est créé sur un circuit parallèle.

Cette nouvelle vague créative a donné un air de fraîcheur et de renouveau à la haute couture traditionnelle. Grâce à des designers avant-gardistes et passionnés, une nouvelle génération de créations, dont les célèbres caftans, est née.

Dans l'édition de romans, essais et beaux livres, le Maroc a également fait un véritable bond en avant.

Pour ce qui est des infrastructures culturelles, Casablanca, Rabat et Mar-

rakech possèdent leurs théâtres et leurs salles de cinéma.

En revanche, il n'y pas de grands musées. Heureusement que la villa des Arts de Rabat a ouvert un musée virtuel... trop peu connu.

Les banques, les compagnies d'assurances, les fondations et les personnes disposant de collections de peinture, ont cessé de se cacher...

L'Orchestre Philharmonique du Maroc multiplie les concerts et les opéras, en partenariat avec de grands artistes et compositeurs internationaux. Pareil pour l'OSR (Orchestre Symphonique Royal), qui montre que l'armée joue un rôle important dans la préservation des compétences musicales du pays.

En marge du Marrakech Art Fair, des artistes ont réalisé des tags et des peintures de rues, «le street art» sur les murs. Cela s'est produit de manière autonome, sauvage, barbare... par des jeunes contestataires et provocateurs.

Malgré cela, le Maroc n'arrive toujours pas à préserver son patrimoine... □

Nadia BELKHAYAT



L'existence du Street Art prouve qu'il y a aujourd'hui, un nouvel espace de liberté pour les jeunes (Ph Mokhtari)

nir une plateforme internationale dans le domaine de l'art.

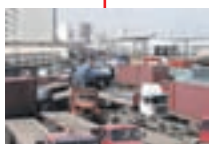
Les festivals se multiplient un peu partout dans le pays et certains attirent des dizaines de milliers de personnes. Nous assistons aussi depuis quelques années

tière de libertés individuelles et de droits de l'homme. Le droit de ne pas être et de ne pas faire comme les autres est quelque chose de très important. Et c'est une condition sine qua non à la production artistique et à la créativité.



21 Mars 2009

Décès de Abdellatif Filali, l'homme des transitions marocaines, ancien ministre des Affaires étrangères, ministre de l'Information et Premier ministre. Il s'est éteint à 81 ans à Paris



Avril 2009

Deuxième gros mouvement de grève des routiers. Blocage de plusieurs secteurs. L'Etat laisse faire pour finalement sortir le bâton

Avril 2009

Le plan Azur est prolongé jusqu'à 2016



Avril 2009

Céréales: Récolte record de 102 millions de quintaux. Une moisson qui devrait faire date dans les annales de l'agriculture nationale

30 Avril 2009

Une nouvelle stratégie de développement des exportations est dévoilée. Un plan décliné sur les 10 prochaines années

Religion: La grande reconstruction

Refonte du Conseil des oulémas, mourchidates, code du wakf, l'amélioration de la gestion... Le chantier religieux est devenu stratégique. Parallèlement, la mosquée devient, redevient, un relais social

MÊME si le ministère de tutelle ne l'admet pas, la réforme du champ religieux a démarré après les attentats du 16 mai de 2003, à cause de ces attentats. Depuis ce drame, le Maroc a lancé des chantiers qui vont dans une même direction: la refonte du champ religieux, en cherchant à le moderniser.

Certes, l'Etat a mis les moyens. Les crédits de fonctionnement sont passés à 1,148 milliard de DH en 2010 (à peine 85 millions en 2003, soit une progression de 1.240 % !). L'investissement a bondi de 6 petits millions (autant dire rien !) en 2003 à 740 millions en 2010 (+12.168 % !). La création de postes a suivi, passant ainsi de 451 en 2003 à 2.640 en 2010.

La reprise en main des lieux de culte, avec la fermeture des sites dits « clandestins », est en cours. Il fallait, il faut toujours, un minimum de veille pour que les mosquées ne soient pas déviées de leur vocation. Parallèlement, la stratégie idéologique proscrit l'exploitation politique de la religion. Le Souverain, Commandeur

des croyants, donne l'exemple. Au cours de ses multiples déplacements à travers le pays, il accomplit la prière du vendredi dans la mosquée du lieu. Ces lieux de prières ne doivent pas rester fermés à la vie sociale, comme l'alphabétisation.

Le Conseil supérieur des Oulémas, avec une nouvelle charte qui ne donne qu'à lui le droit d'émettre des fatwa, a été réorganisé: proximité, modernisation, action sociale et développement humain. Mais il reste frileux. Un peu moins cependant que le ministère des Habous et Affaires islamiques, muet quand des affaires agitent l'opinion publique

La formation des jeunes prédicateurs et des mourchidates est revisitée. 98 textes (Dahirs, lois, décrets et circulaires) ont été produits, entre 1999 et 2010. Signalons particulièrement le nouveau Code pour la gestion des biens Habous, qui regroupe l'ensemble des textes juridiques qui datent de 1913, qui devient une référence de réglementation et de gestion de patrimoine religieux. Il



Le Souverain, Commandeur des croyants, donne l'exemple. Au cours de ses multiples déplacements, il accomplit la prière du vendredi dans la mosquée du lieu (Ph. MAP)

Le minaret tombé...

L'EFFONDREMENT de la mosquée historique Bab Berdieyine à Meknès, pendant la prière du vendredi, faisant 41 morts et 75 blessés, a été un terrible révélateur: même quand ce sont des monuments historiques, les mosquées sont négligées. Ce qui a relancé la politique de réhabilitation et de construction. 2,7 milliards pour la mise à niveau des mosquées anciennes, évaluation et inspection sur ordre du Souverain. Rien que les études, forts complexes, coûtent 200 millions de DH.

Le Maroc compte 47.967 mosquées, 72% situées dans le monde rural, ce qui fait une moyenne d'une mosquée pour 700 croyants. C'est insuffisant: il faudra construire 200 mosquées chaque année, pour résorber le déficit et faire face à la croissance démographique. La construction des mosquées obéit à une nouvelle réglementation. C'est désormais le gouverneur qui donne l'autorisation de construire et non le président du conseil municipal comme par le passé.

Mais, reste qu'une grande partie des mosquées sont délabrées. Certaines manquent du minimum d'hygiène, sans électricité ni eau potable ! Le drame de Bab Berdieyine a servi de déclic. □

comprend 80.000 ha de terres agricoles et 48.000 maisons et magasins à travers le pays. Il est à préciser que le wakf a été fondé pour financer et alimenter l'œuvre religieuse dans les mosquées que cela soit le culte, la science ou la vulgarisation de la connaissance.

Le contrôle de la gestion du patrimoine des habous sera confié au Conseil supérieur du contrôle des finances des habous générales, opérationnel dès janvier

prochain. Le président sera nommé par le Souverain.

La création de la fondation Mohammed VI pour la promotion des œuvres sociales en est une autre pièce maîtresse. Elle devra améliorer les conditions matérielles et morales des prédicateurs qui bénéficieront d'une prise en charge médicale. Près de 160.000 imams et leurs familles, sont couverts par cette assurance. □

Mohamed CHAUI

Mai 2009

Le HCP donne une définition de la classe moyenne qui va soulever de nombreux tollés et critiques

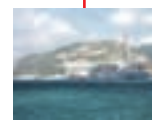


Mai 2009

Après s'être présenté pour le fauteuil de présidence de la CGEM, c'est sans surprise que le tandem Mohamed Horani-Mohamed Tamer est élu

19 Juin 2009

La première station balnéaire du Plan touristique Azur «Méditerranée Saïdia» est opérationnelle. Sa réalisation a coûté 12 milliards de DH



Juin 2009

Phase II de TangerMed avec une mise de près de 10 milliards de DH pour la construction. Le projet d'extension est lancé le 17 juin

30 juin 2009

Lancement des travaux de la station touristique intégrée «Oued Chbika» au sud de Tan-Tan du Plan «Azur extension». Le projet devra coûter plus de 6 milliards de DH

Presque cent ans de

Le premier timbre-poste au Maroc a été lancé en 1912. Depuis, des milliers de modèles ont été fabriqués, de différents formats. Poste Maroc a ainsi accompagné à sa manière la construction et le développement du pays. Pour les illustrations, Poste Maroc s'est beaucoup inspirée des grands projets d'infrastructure et de tout ce qui constitue le patrimoine culturel, artisanal ou architectural marocain. Les événements nationaux importants (le fête du trône, de la Marche verte...) ont toujours donné lieu à l'émission de nouveaux timbres-poste. Poste Maroc, qui fait figure d'entreprise à la pointe de l'innovation depuis quelques années, a même remporté en 2008 la médaille de bronze lors d'un concours de philatélie organisé par l'Union postale universelle...

Elle participe systématiquement à tous les salons et foires de philatélie au niveau international....



Les moyens de transport terrestre, ferroviaire et aérien ont fait l'objet d'une émission spéciale en 1966. Cette action par le biais du timbre traduit le développement enregistré au niveau des moyens de transport au Maroc



La 2e conférence routière africaine a eu lieu à Rabat du 17 au 22 avril 1972. L'importance accordée à cet événement aux niveaux national et continental est illustré par l'émission spéciale à cette occasion



L'émission de deux timbres-poste sur le barrage Aït Adel est une occasion pour illustrer la concrétisation dominante de la politique hassanienne dans le domaine agricole



La modernisation de l'agriculture et la construction des barrages est l'un des grands axes de la politique économique menée par Feu Hassan II. L'illustration sur timbre spécial de «Barrage Bin El Ouidane» à l'occasion du Xe Anniversaire de son intronisation, fût une bonne occasion pour commémorer cette fête



Barrage Al Massira est une autre phase descriptive du lancement de construction permanente des barrages au Maroc et leur rôle dans l'émancipation de l'agriculture nationale



La ligne ferroviaire de l'unité est un grand projet en termes d'infrastructure marocaine reliant le nord et le sud du Royaume. Le lancement du timbre spécial illustrant la Marche verte est d'une grande signification politique et économique



Cette émission spéciale traduit l'évolution de la poste au Maroc et notamment les moyens utilisés pour acheminer le courrier à travers le Royaume avec à leur tête le fourgon postal



L'inauguration de l'Aéroport Mohammed V le 12 juillet 1980 est une étape clé du développement économique et touristique du Maroc. Il constitue une nouvelle phase dans le développement de l'aérogare nationale.



Emission spéciale à l'occasion de l'inauguration de l'Aéroport Al Massira Agadir. Cette plateforme s'ajoute à celles déjà exécutées ou celles en cours de réalisation



L'émission d'un timbre-poste spécial à cette occasion est une station importante pour dresser le bilan de ce chantier aux niveaux national et continental



L'option pour la construction des barrages collinaires par Feu Hassan II a deux buts essentiels : le premier classique, le développement agricole, le second c'est faire face aux conséquences des inondations inattendues

Juillet 2009

- Présentation du projet Nador West Med, un complexe portuaire, industriel et commercial. Une première tranche sera consacrée aux hydrocarbures
- L'Institut royal des études stratégiques sort de son silence et rend public un document sur les «enjeux et orientations de politiques publiques face à la crise»

29 septembre 2009

Un vaste plan de développement du secteur de la pêche est lancé à l'horizon 2020. «Halieutis» aura comme objectif la modernisation du secteur halieutique

6 octobre 2009

Signature de 17 conventions entre le gouvernement et les universités pour la promotion des études universitaires. Elles sont dotées d'une enveloppe de près de 12,6 milliards de DH

31 octobre 2009

Ouverture de la 2e station touristique «Mazagan Beach Resort» à El Jadida. Quatre autres sont prévues: Lixus (Larache), Mogador (Essaouira), Taghazout (Agadir) et Plage blanche (Guelmim)

production philatélique



La construction de la mosquée Hassan II à Casablanca conformément aux normes de l'art architectural marocain avec toutes ses particularités. Ce fut un des grands édifices bâtis sous les directives personnelles de Feu Hassan II



La mosquée Assounna fut construite par le Sultan Sidi Mohammed ben Abdellah en 1785 (1199 de l'Hégire). A l'époque elle fut la plus grande mosquée de Rabat où les souverains présidaient les prières de vendredi et celles des fêtes religieuses. Après la restauration de cette mosquée, son inauguration fut exécuté par Feu Hassan II le 11 juillet 1969



En décembre 2001, Barid Al Maghrib a procédé à l'émission commune Maroc-France composée de deux timbres: l'un représentant la fontaine Najjarine de Fès, le second la fontaine Wallas à Paris. Cette émission a comme point commun l'eau source de vie. Elle coïncide avec la commémoration de l'année internationale de l'eau



Symbole de reconnaissance à l'engagement continu du Feu Hassan II, en faveur du développement et de la modernisation du secteur agricole, la médaille agricole de la FAO est une concrétisation à l'international des efforts menés au niveau national



Emission spéciale à l'occasion du 26e Congrès mondial de l'Union internationale des transports routiers (IRU). A la veille du 3e millénaire, les défis auxquels se mesure l'IRU sont plus que jamais la sauvegarde de la qualité de vie, la protection de l'environnement et le développement durable



Lors de leur réunion en décembre 1998 à Charjqa aux Emirats arabes unis, les ministres arabes de la Culture ont choisi Rabat capitale de la culture arabe pour l'année 2003



Commémorer le millénaire de la grande mosquée de Salé, à travers une émission spéciale, c'est rendre hommage aux apports spirituels et religieux de cette ville au passé glorieux



TangerMed est l'une des infrastructures portuaires majeures aux niveaux national et méditerranéen. Son impact économique est d'une grande importance



Le 20 août de chaque année, le peuple marocain se remémore la position héroïque du symbole de la Résistance du Feu Mohammed V, et de son digne successeur, Feu Hassan II. Le Maroc commémore annuellement l'anniversaire de la Révolution du Roi et du Peuple depuis août 1970

2010

2 novembre 2009



Un projet intégré de production électrique à partir de l'énergie solaire est lancé par le Souverain à Ouarzazate

3 Janvier 2010

Le Souverain lance à Marrakech le chantier de la régionalisation avancée. Une commission consultative de la régionalisation, composée de 21 membres, est ainsi installée

1er février 2010

Un nouveau contrat-programme est signé entre l'Etat et l'ONCF pour la période 2010-2015. Une convention est conclue avec le Fonds Hassan II pour le développement économique et social afin de financer le TGV entre Tanger et Casablanca

19-20 février 2010

Effondrement du minaret de la mosquée «Bab Berdieyinne» à Meknès. Suite à cette catastrophe, qui s'est soldée par 41 morts et 75 blessés, une enveloppe de 2,7 milliards de DH est allouée à la rénovation des mosquées anciennes du Royaume

20-23 avril 2010

- Signature à Zenata (Casablanca) du contrat-programme logistique.
- Lancement des travaux d'aménagement de la plateforme industrielle intégrée de Kénitra «Atlantic Free Zone»

Presque cent ans de production philatélique



En vertu d'une résolution de la 4e conférence islamique des ministres de la Culture (Alger, décembre 2004), Fès a été choisie comme capitale de la culture islamique au titre de 2007, en représentation de la région arabe. A cette occasion, Barid Al Maghrib a émis un timbre-poste spécial



L'année 2008 marque douze siècles de la fondation de la ville de Fès par Moulay Idriss II qui en fit la capitale du Royaume. En célébrant cet événement singulier à forte charge historique et symbolique, c'est l'histoire et le devenir du Maroc qui sont célébrés



En coordination avec l'Agence pour l'Aménagement de la Vallée de Bouregreg, Poste Maroc émet une série de deux timbres-poste illustrant ce nouveau mode de transport qu'est le tramway, signe fort d'un Maroc résolument en mouvement



L'art et la culture, deux concepts chargés de sens et d'histoire. A travers les quatre toiles, l'artiste Rachid Sebti nous gratifie d'une communication visuelle qui touche directement l'esprit et le cœur



La Marche verte, marche de la paix, est la conscience de tout un peuple, qui se mobilisa en vue de récupérer une partie de son territoire. A cette occasion, et à l'instar des années précédentes, Barid Al Maghrib émet un timbre-poste



En consécration à ses activités de recherche et au dynamisme de son corps pédagogique, constitué de 1.132 enseignants-chercheurs, l'UCA s'est distinguée par l'obtention de plusieurs prix scientifiques aux niveaux régional, national et international



Cinquante ans après sa création et sous la conduite éclairée du Roi Mohammed VI, l'Université Mohammed V - Agdal reste ancrée dans l'histoire académique, sociale et politique du pays, participant ainsi fortement au processus de l'édification d'un Maroc moderne



Barid Al Maghrib a émis un timbre-poste spécial pour commémorer le cinquantenaire de la création du ministère des Affaires étrangères



Barid Al Maghreb émet un timbre-poste spécial portant sur le 50e anniversaire de la Royal Air Maroc. L'histoire de RAM est une succession d'exploits, de grandes réalisations, et d'initiatives audacieuses

5 mai 2010

Un vaste chantier de rénovation urbaine est lancé à Oujda. «Oujda Urba Pôle» est doté de 2,5 milliards de DH

15-16 Juin 2010

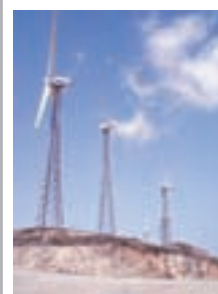
- Signature d'une convention relative au projet de réalisation de la voie express Taza-Al Hoceïma d'un coût de 2,5 milliards de DH
- Une nouvelle ligne ferroviaire est inaugurée pour un investissement de 3,2 milliards de DH. Elle assurera la connexion au port TangerMed au réseau ferré nationale

21 Juin 2010

L'autoroute Marrakech-Agadir est mise en service. D'une longueur de 225 km, cet axe a nécessité un investissement de plus de 8 milliards de DH

28 juin 2010

Le Souverain inaugure le parc éolien de Tanger



29 juin 2010

Inauguration du port TangerMed Passagers, aménagé et équipé pour un investissement de 2,2 milliards de DH

Presque cent ans de production philatélique



Le 10e Anniversaire du Roi Mohammed VI a été marqué par l'émission de trois timbres nouveaux par leur conception: un timbre lenticulaire illustrant les trois rois sur le même timbre, et les deux autres timbres avec dorure et gaufrage



En célébrant l'Année internationale de la biodiversité Poste Maroc continuer en permanence à mener une politique environnementale

L'EMI est une école militante et citoyenne qui a toujours su accompagner le développement socio-économique du pays et s'est engagée volontairement en faveur de l'initiative de 10.000 ingénieurs, en augmentant ses effectifs afin de permettre au pays d'avoir des ressources techniques nécessaires de haut niveau pour sa relance économique. Pour commémorer le 50e anniversaire de l'EMI, Poste Maroc émet un timbre spécial en hommage aux réalisations de cette école pionnière

Barid Al Maghrib, en collaboration avec le Théâtre National Mohammed V, émet un timbre-poste spécial en commémoration de la Journée nationale du théâtre

Suite aux directives royales et depuis 2008, le 10 octobre de chaque année est retenu comme Journée nationale de la femme. Cette date commémore le discours historique du Roi Mohammed VI, annonçant le nouveau code de la famille



Le 22 avril de chaque année est célébrée à travers le monde entier en tant qu'événement environnemental et écologique. Ces 2 timbres-poste écologiques et exceptionnels marquent l'engagement de Poste Maroc dans ce secteur

A l'occasion du Nouvel An 2010, Poste Maroc a lancé des timbres parfumés à la rose et la fleur d'orange

28 Août 2010

Une convention est signée pour la mise à niveau urbaine de l'ancienne médina de Casablanca. Le coût de la première tranche de ce projet s'élève à 300 millions de DH

1er octobre 2010

Entrée en vigueur du nouveau Code de la route

12 octobre 2010

Les travaux de mise en place de la plateforme du Tramway de Casablanca sont lancés à Sidi Moumen



6 novembre 2010

Le Souverain annonce la restructuration du Corcas et la création d'une nouvelle Agence pour les Provinces du Sud

8 novembre 2010

Une journée marquée par des actes de vandalisme à Laâyoune. Des affrontements ont opposé les forces de l'ordre aux habitants d'un campement installé à 10 km de la ville. Bilan: 5 morts parmi les forces de sécurité, 70 blessés et de nombreux équipements publics saccagés

NOS REMERCIEMENTS

■ Merci pour tant de trésors!

COMME pour le précédent «tiré à part» de L'Economiste, consacré à l'histoire de la dynastie alaouite (publié en 2010), rien n'aurait été possible sans la mobilisation des personnes et des institutions passionnées d'histoire et de documents historiques.

Deux institutions ont ouvert leur patrimoine et donné sans compter de leur temps pour rechercher et préparer des documents exceptionnels. Il s'agit de Poste Maroc et de la Fondation Banque Populaire pour l'éducation et la culture.

Le premier a créé, au fil du temps, un extraordinaire patrimoine philatéliste, malheureusement trop peu connu, mais dont nous donnons à voir ici un tout petit volet, celui qui est lié à la construction de la nation.

La Fondation Banque Populaire, avec patience et détermination, sauve, sans en faire étalage, les collections photographiques du Maroc, dont l'énorme collection Flandrin, dont certains clichés sont reproduits ici. Sauver une collection de photos, par nature fragiles et éphémères, est un travail colossal. Et en plus il faut retrouver les dates et les sujets, car les artistes ou leurs héritiers ont rarement pris soins d'enregistrer les données.

Un merci aussi à la Compagnie des oeuvres et objets d'art qui a permis de reproduire des peintures de Rousseau qu'elle a mises en vente (voir en page 82 les secrets de la couverture). Un merci aussi à la galerie Venise Cadre qui a rassemblé de si rares photos. Un autre merci à l'OCP, qui, à l'occasion de son 90e anniversaire, a fait faire une campagne de superbes photographies dans ses mines et bien voulu nous les prêter; à la BNCI qui a soutenu des travaux de recherches sur l'architecture du XXe siècle et nous a permis d'y choisir des références; au ministère de l'Équipement qui a prêté ses clichés aériens sur les barrages...

Merci aussi aux collectionneurs qui veulent rester anonymes mais qui nous ont permis, comme l'année dernière, de piocher largement dans leur patrimoine pour le faire partager à nos lecteurs.

Nul doute que chacun d'entre ces lecteurs aura parfaitement conscience des trésors qui lui sont offerts de voir ici, grâce à la passion des collectionneurs, qu'ils soient des particuliers ou des institutions publiques et privées. □

L'ECONOMISTE

■ Des historiens de référence



• **Le Pr. Mostapha Bouaziz**, le chef d'équipe, en quelque sorte, est un spécialiste de l'épistémologie historique et de la période analysée ici. Il est docteur en histoire et en outre diplômé en sciences sociales. Il a produit de nombreuses recherches et enseigne à l'université d'Aïn Chock de Casablanca. C'est aussi lui qui enseigne l'histoire aux futurs journalistes de l'école créée par L'Economiste.



• **Le Pr. Lotfi Bouchentouf** a initié ou participé à la création de plusieurs associations et groupes d'études sur des sujets comme l'histoire religieuse, l'histoire de la femme marocaine, l'histoire des relations maroco-africaines...

Il était chef du département d'histoire à la faculté d'Aïn Chock jusqu'au mois de mai dernier.



• C'est l'archéologue du groupe.

Le Pr. Ahmed Achaabane prospecte les sites archéologiques du nord-ouest du pays et de la Chaouia et tout particulièrement Tamsna.

Il a publié de nombreux articles, mais son étude la plus attirante, l'histoire du tabac à travers les pipes en terre, est encore sous presse.



• **Tayeb Biad** est docteur en histoire contemporaine, une branche de l'histoire particulièrement délicate.

En effet, parce qu'elle traite de faits proches, l'histoire contemporaine est soumise à toutes sortes de pression.

A l'historien de mettre l'Histoire à l'abri des détournements politiques. Le Pr. Biad est enseignant universitaire. □

■ ... Et ceux qui ont rendu la publication possible

Il faut aussi remercier les journalistes qui ont travaillé directement sur cette publication, ainsi que leurs collègues, lesquels, pendant les longues semaines de préparation, ont pallié leur absence pour effectuer le travail quotidien.

Il s'agit de Aziz Ghouibi, Jihane Kabbaj, Mouna Hachim, Nadia Belkhatay, Mohamed Benabid, Bouchra Sabib, Khadija Masmoudi, Meriem Oudghiri, Mohamed Chaoui, Malika Alami, Ali Abjiou, Hassan El Arif, Mohamed Azmani, Badra Berrissoule, Intissar Benchekroun, Frank Fagnon, Fatim-Zahra Tohry, Othman Zakaria et Othman Aride sous la direction de Nadia Salah.

Il faut aussi remarquer le travail des metteurs en page, qui ont eu à manipuler avec le plus grand soin des documents rares et à créer des designs spécifiques pour leur mise en valeur: Omar Jabre, Abdelaziz Ouahid, Saïd Fakhreddine, Salima Michmich, Mohcine Sorrane et Mohamed El Ouadi Idrissi.

Sans omettre les correcteurs, Bahija Rhoul, Mohamed El Bekri et Saïd Fathallah qui ont eu la tâche difficile d'unifier les graphies francophones et faire la chasse aux imprécisions de dates. Et n'oublions pas les sélections photographiques contemporaines effectuées largement par Saïda Sellami. □

Henri Rousseau (1875-1933)



«Le sultan et son escorte» peint par Henri Rousseau en 1926, adjugé à 4,4 millions de DH (plus les commissions et taxes) lors qu'une vente organisée par la Compagnie marocaine des œuvres et objets d'art. Il se dit que l'acquéreur fait partie de la famille royale (Source: CMOOA)



(Source: CMOOA)



(Source: CMOOA)

LA couverture est un mariage entre deux peintres, deux styles. Il s'agit de Piet Mondrian et de Henri Rousseau.

Il ne faut pas confondre Henri Rousseau, l'orientaliste (1875-1933), avec Henri Rousseau, dit le Douanier Rousseau (1844-1910): leurs œuvres sont aussi dissemblables qu'il est possible de l'être.

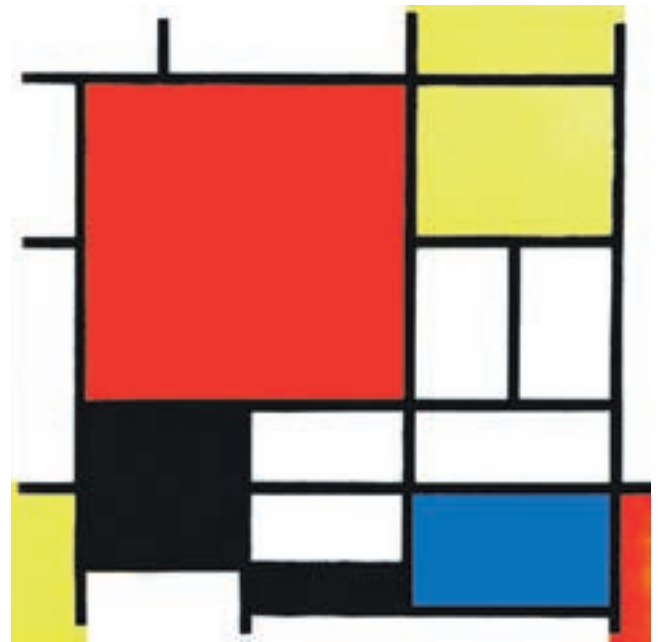
Le peintre orientaliste est le plus fécond des peintres académiques sur le Maroc et l'Afrique du Nord. En décembre dernier, une de ses toiles, «le sultan et son escorte», a dépassé toutes les enchères jamais réalisées au Maroc. Elle a été adjugée à plus de 5 millions de DH (taxe et commissions comprises) lors d'une vente de la CMOOA; salle qui a déjà mis plusieurs œuvres de ce peintre sur le marché.

C'est donc ce tableau qui a été déstructuré puis recomposé sur un espace à la Mondrian, par l'infographiste Abdelaziz Ouahid.

La toile orientaliste représente le Sultan Moulay Youssef, que Rousseau a vu lors d'un séjour au Maroc, où son frère était Officier des Affaires indigènes.

Piet Mondrian (1872-1944) est le pionnier de l'abstraction. Il travaille avec des couleurs primaires, en découpant son espace en carrés et rectangles, bien séparés par des fonds blancs ou noirs. Ci-contre deux œuvres significatives du peintre. □

Piet Mondrian (1872-1944)



Mondrian est un peintre hollandais du XXème siècle qui a lancé l'art abstrait avec Kandinsky entre autres. Son point de vue est célèbre: «Si nous ne pouvons nous libérer nous-mêmes, nous pouvons libérer notre vision»

