Début de XXème siècle

L' époque où les œufs de Doukkala alimentaient l'Europe

Le Courrier Régional

Mensuel régional d'information



Doukkala-Abda Système Portuaire

Conférence des Présidents
La belle leçon de démocratie participative

L'Employabilité des Jeunes
un défi commun

Sidi Bennour,
La Province qui sent terre et les hommes

Directeur de publication : Ahmed Chahid - N° 20 - Mars 2014 - Spécial gratuit

ARPOSE
ALUMINIUM

Façadier
Coloison amovible
Volet roulant extrudé
Menuiserie alluminium
Porte Automate









41, Av Med Errifi - El Jadida - Tél./Fax : 05 23 39 10 01
GSM : 06 61 40 67 62 - E-mail : arpose@hotmail.fr



La civilisation ma mer

Ahmed Chahid

On ne peut risquer d'être contredit, en soulignant que la nature a doté la Province d'El Jadida d'un trait de côte des plus remarquables, qui se caractérise par une grande diversité morphologique où plusieurs types de côtes des distinguent nettement avec tout ce qui en résulte comme rêveries touristiques et avantages maritimes stimulateurs de développement socio-économique et de forte attractivité pour la sédentarisation.

Admirablement agencée, la côte de cette Province est qualifiée comme étant l'une des plus admirables du Pays. Un littoral d'une virginité exceptionnelle qui miroite ses couleurs dans un splendide bouquet, garni d'une multitude de petites plages enchanteresses, de plateaux rocheux, de falaises argileuses, de salines et d'un Cap Blanc…Une véritable zone laboratoire, où toutes les études qui y sont menées peuvent être transposées à d'autres côtes marocaines. De même qu'au-delà de la valeur paysagère indéniable qui caractérise la singularité du littoral d'El Jadida, ce dernier constitue en plus un patrimoine biologique de première importance.

De Mharza Sahel à la ville d'Azemmour qui trône majestueusement face aux révérences d'oued Oum Errabie, en passant par Haouzia qui a conquis le cœur des promoteurs touristiques avertis, puis la baie d'El jadida qui a de tout temps suscité la convoitise des écumeurs de la mer ou encore Sidi Bouzid jusqu'au complexe lagunaire de Sidi Moussa classé site RAMSAR, la cote de la Province offre pudiquement ses plans d'eau qui jouissent jusqu'à présent d'une indéniable virginité.

Une lecture très attentive des multiples éléments qui distinguent le littoral de la Province d'El Jadida, nous ramène incontestablement à cette dualité qui a alimenté tout au long de ces dernières années les conflits entre l'homme et la mer. L'homme et ses activités compétitives, la mer et son droit au respect. L'homme qui est dans le besoin de se développer économiquement, la mer qui ne peut supporter des agressions dépassant ses capacités d'absorption.

Signe des nouveaux temps. Aujourd'hui, le spectre de la problématique environnementale commence à étaler ses voiles de craintes, alors que les signes avant coureurs d'un hypothétique déséquilibre écologique se font de plus en plus ressentir au niveau des populations pour toucher par la suite la société civile et les milieux scientifiques, une alerte dont les échos n'ont pas manqué de se répercuter jusqu'aux sphères officielles.

El Jadida qui aborde un nouveau tournent de son histoire et qui s'impose en tant que futur géant économique cumule aussi des effets indésirables qu'il faut savoir gérer. le littoral est sujet à une ruée sans pareil. 80% des investissements concernent le littoral , un port géant et toujours extensible, une plateforme des industries chimiques et bientôt pétrolière, une urbanisation effrénée … et ce n'est encore que la phase rodage. Il faut dire qu'il y a vraiment de quoi s'inquiéter.

C'est donc dans ce contexte là qu'on peut placer l'intervention du Gouverneur de la province d'El Jadida lors de la 4ème édition de la conférences des présidents des communes, et où l'on peut retenir que le « Dossier littoral » est classé en tête des priorités. Cette même préoccupation on la retrouve aussi dans l'étude effectuée par l'agence urbaine d'El Jadida où l'on souligne que le littoral souffre d'une carence au niveau de la législation régissant son aménagement, en dépit de l'existence de la loi 11-03 relative à la protection de l'environnement.

Toujours est-t-il qu'entre la crainte des uns et les préoccupations des autres, le mot magique s'inscrit sous le signe de la priorité. Et à ce titre là, Mouâad Jamai nous rassure en s'y engageant comme il l'a souligné.

Le Courrier Régional
Mensuel régional d'information

Directeur de publication
Ahmed Chahid
Tél : 06 72 75 00 48
E-mail : m.ahmedchahid@yahoo.fr
Dossier de presse 2/99

Régie publicitaire
SHAHR akari li taswik tijari
E-mail : shahratt@gmail.com
Mobile : 06 63 41 28 50

Adresse
BP 834 Poste plateau El Jadida
Email : courriercontact@yahoo.fr

Conception graphique
Mohammed Safir
Imprimerie
2A Print

Un grand terminal pétrolier verra bientôt le jour à Jorf Lasfar

Le Maroc compte lancer d'ici la fin de l'année la construction du plus grand terminal d' importation, de stockage et d'exportation de carburants du pays.

La Compagnie marocaine des hydrocarbures (CMH), qui a pris dès le 1er janvier 2014 le nom de Winxo lancera bientôt les travaux de construction de ce terminal sur 22 hectares pour une capacité de 600 000 m3 à Jorf Lasfar au sud d'El Jadida. Le terminal, dont le coût de l'investissement est estimé à 88,8 millions d'euros, sera construit sur un terrain situé sur la zone extra-portuaire. Ce terminal pourra accueillir des tankers pour le transport de liquides en vrac d'une capacité supérieure à 100 000 m3. Winxo estime que son nouveau terminal permettra d'augmenter de plus de 50% les capacités totales de stockage de carburant du Maroc, hors la raffinerie de la Samir (Société anonyme marocaine de l'industrie du raffinage).

Selon Hassan Agzenaï, président-fondateur de Winxo, cité par la presse marocaine, il y a quelques jours, le terminal aura également une importante vocation à l'export, en particulier vers les pays d'Afrique. Ce qui renforcera sans nul doute la sécurité énergétique du Maroc qui nécessite la réalisation sur les deux autres ports en eaux profondes, outre celui de Mohammedia , dont dispose le Maroc (Tanger-Med, Jorf Lasfar) d'importants terminaux pétroliers capables de recevoir des pétroliers de très grandes capacités à des conditions économiques optimales.

Evoquée pour la première fois au lendemain de l'incendie de la raffinerie Samir de Mohammedia, cette deuxième plateforme répond à un besoin exprimé par des investisseurs. D'autant plus qu'à terme, la capacité de raffinage de Samir, aujourd'hui de 6,5 millions de tonnes de pétrole par an, depuis la fermeture de la raffinerie de Sidi Kacem (1,5 million de tonnes), ne dépassera pas les 10 millions.



L'Employabilité des Jeunes : un défi commun



La Commune Urbaine d'El Jadida, en partenariat avec le Conseil Local des Jeunes, dans le cadre du Programme de Gouvernance Locale (PGL) de l'Agence Américaine pour le Développement International (USAID), a organisé les 06 et 07 février 2014 à la salle des sports Najib Ennaami, des journées portes-ouvertes sur l'employabilité sous le thème « L'employabilité des jeunes : un défi commun ».

Le marché de travail étant également une compétence locale, la Commune Urbaine d'El Jadida souhaite jouer un rôle de facilitateur et de fédérateur, en réunissant dans cette rencontre les acteurs publics et socio-économiques de l'écosystème de l'emploi, dans l'objectif de présenter les programmes d'aide à l'emploi au niveau local et régional. Dans sa démarche, la Commune a collaboré avec le conseil local des jeunes d'El Jadida, qui a assuré la mobilisation des jeunes Jdidis et l'animation autour de la thématique.



La journée du 06 février a été inaugurée par Abdelhakim Soujda, Président de la commune urbaine d'El Jadida, accompagné d'une délégation officielle composée de Dana Mansouri, Directrice de l'Agence Américaine pour le Développement International (USAID) et Abdelhak Machichi, Pacha de la ville d'El Jadida.

Les portes-ouvertes étaient composées d'une quinzaine de stands d'exposition où les jeunes ont pu échanger avec les conseillers des organismes de promotion de l'emploi à El Jadida, ainsi que de quatre ateliers-débat sur les sujets de l'insertion socio-professionnelle des jeunes (comment élaborer son CV et réussir son entretien d'embauche et l'entrepreneuriat (la création et le financement d'entreprise). Les ateliers ont été animés par des représentants de l'ANAPEC, l'OFPPT, l'AFEM (Association des Femmes Entrepreneurs du Maroc) et de l'ADS (Agence de Développement Social).

Cet événement a été aussi une occasion pour des jeunes entrepreneurs de la ville de partager leurs expériences de création d'entreprise avec les participants.

Sachant que monter son entreprise est aussi un moyen efficace pour créer de l'emploi, le programme de la rencontre du 6 février a été marqué par une présentation du projet « Start-up for Youth », porté par l'association Mazagan des Cultures en partenariat avec la commune et financé par le Programme des Petits Dons de l'USAID, avec le soutien des volontaires de Corps de la Paix. Cette séance de présentation a été clôturée par la remise des prix aux lauréats de l'édition 2013 qui ont saisi l'occasion pour présenter leurs projets à l'audience.

Le programme du 06 février (exposition et ateliers) a été dupliqué le 07 février pour permettre au maximum de jeunes d'en profiter, portant le nombre total de participants à plus de 450.

A l'issue de cet événement, la Commune d'El Jadida, avec les différents partenaires et intervenants, ont décidé de développer une approche commune pour la promotion de l'emploi dans la ville, déployée sous forme d'une série de rencontres et de formations sur l'insertion socio-professionnelle des jeunes, réparties sur l'année.

LE MOT DU PRÉSIDENT

SOUJDA ABDELHAKIM

Président de la Commune Urbaine d'El Jadida

Si notre objectif stratégique avec nos partenaires dans le programme de la gouvernance locale est d'y intégrer les jeunes, alors l'accomplissement de cette stratégie ne peut se faire sans se baser sur des politiques objectives et des moyens locaux qui visent à évaluer les difficultés et à élaborer des projets pour favoriser la réalisation de cette intégration.

Pour pouvoir accomplir notre rôle dans le développement local et de rendre notre commune un espace à vivre décent, nous avons une obligation de réfléchir sur les possibilités pour fournir des conditions favorables pour le développement économique, social et culturel, à la hauteur des aspirations de nos administrés. Ceci, à travers le développement des ressources et la normalisation de leur distribution et de pallier aux complications structurelles, au sens de donner la possibilité aux capitaux institutionnels et privés à contribuer à la création d'un dynamisme économique et social qui ne peut être que positif sur le plan du marché du travail local et satisfaire les attentes de nos jeunes demandeurs d'emploi.

C'est une problématique qui nous concerne tous et dont la convergence est d'unir nos visions et nos approches. Notre ouverture sur les institutions, les fondations, les entreprises, l'opinion publique et la société civile ne fera que renforcer la communication de la commune avec la jeunesse locale en la rendant plus apte à relever le défi de l'intégrer dans la vie publique.

A propos du Programme de Gouvernance Locale de l'USAID

USAID
FROM THE AMERICAN PEOPLE

Le Programme de Gouvernance Locale (PGL) de l'Agence Américaine pour le Développement International - USAID est conduit en partenariat avec la Direction Générale des Collectivités Locales du Ministère de l'Intérieur. S'étalant sur 4 ans et demi (Février 2010- Septembre 2014), pour un budget de 120 millions DH, il est axé sur deux volets: 1) le renforcement des capacités des collectivités locales dans l'amélioration de leurs services aux citoyens, et 2) l'accroissement de la participation des citoyens à la gestion des affaires communales, en particulier celle des femmes et des jeunes, afin d'instaurer un dialogue constructif entre la population et sa Commune. Le PGL couvre une centaine de communes, urbaines et rurales, de trois régions partenaires, Doukkala-Abda, Fès-Boulemane et Rabat-Salé-Zemmour-Zaërs.

NAJOUA MOUNDIB
Chef du Service Communication Commune Urbaine d'El Jadida

Le Courrier Régional

Conférence des Présidents

La belle leçon de démocratie participative

Les workshops organisés au niveau des différentes Communes durant toute l'année ainsi que les plans d'actions présentés et les débats suscités ont permis d'aboutir à la 4ème édition de la Conférence des Présidents des collectivités territoriales, tenue au siège de la Province d'El Jadida au début du mois de Février, sous le thème « Equité territoriale et proximité ».

Cette instance de dialogue et de concertation sur le développement intégré qui a réuni autour de la même table, les Présidents des 27 Communes, les responsables des services extérieurs, les opérateurs économiques ainsi que les représentants de la société civile et ceux de la presse locale s'affirme comme une belle leçon de démocratie participative qui ne manquera pas de faire tache d'huile dans les provinces limitrophes, puisque le Wali de la Région Doukkala-Abda qui a honoré par sa présence les travaux de cette rencontre, a formulé son intérêt pour l'adoption de ce concept qui puise sa substance des orientations Royales et concorde avec les aspirations citoyennes. En effet, M. Abdelfettah Lebjioui, a salué l'initiative d'une telle rencontre qui s'inscrit dans le cadre de la consécration de la décentralisation au Maroc. Elle représente aussi un levier de développement socio-économique et un mécanisme pour la réalisation de «l'équilibre territorial» et la complémentarité entre les communes

« On est passé de l'utopique au réalisable, et cela nous change un peu de ces grands rendez-vous auxquels on nous avait habitué, où nos rêves ne durent que le temps d'une séance de palabres» avait formulé dans son intervention un des présidents de commune. Une petite remarque anodine pour d'autres, mais que nous avons perçu comme un témoignage des plus importants qui résume les différentes étapes de cette nouvelle approche adoptée par la Province d'El Jadida tout au long de ces dernières années.

Selon le Gouverneur de la Province d'El Jadida, cette approche est basée sur la proximité et la complémentarité et l'équilibre territorial entre les communes, ce qui permettra à la Province de surmonter toutes les contraintes auxquelles elle fait face.

Tout en mettant en relief l'état d'avancement les projets socioéconomiques dégagés lors des précédentes éditions, Mouâad Jamaï a décliné la vision future du plan de développement provincial, au centre duquel le littoral détient une place axiale, dans la mesure où prés de 80% des investissements sont centralisées sur une cote aussi attrayante que fragile de Mharza Sahel à Ouled Ghanem en passant par Haouzia et Jorf Lasfar. Une véritable feuille de route qui trace les grandes ligne de la période allant de 2014 à 2017 qui se traduit en chiffre par plus de 180 projets et une enveloppe budgétaire de l'ordre de 2,5 milliard de Dh ; de quoi mettre en orbite la province d'El Jadida lui permettant ainsi de libérer toute l'énergie nécessaire afin de pouvoir concurrencer dans la confiance les grandes et classiques places économiques du pays.



En clair, ces projets concernent la mise à niveau du centre Sidi Smail (assainissement liquide, mise à niveau du souk et l'animation culturelle et sportive), la mise à niveau de la région de Chtouka, avec des projets d'irrigation qui nécessiteront un investissement de l'ordre de 310 millions de dhs, ainsi que le projet de réalisation du «Village de l'agriculteur» à Bir Jdid sur une superficie de 400 hectares.

Pour ce qui est de la ville d'El Jadida, ces projets auront à concerner les domaines de la circulation routière, l'aménagement des entrées de la ville, des ronds-points, du réseau routier, la gare routière, le pôle de la gare ferroviaire, le grand cimetière, une zone administrative, le marché de gros, un abattoir et une zone d'espaces verts.

Les autres projets et non des moindres ont trait au pôle urbain de Mazagan, à la mise à niveau de la commune Moulay Abdellah Amghar et au dédoublement de la route reliant la ville d'El Jadida au complexe industriel Jorf Lasfar

A souligner qu'au cours de cette Conférence, les participants ont débattu des thèmes se rapportant au «Diagnostic communal», au « Développement social, gouvernance et convergence», au « Grand El Jadida, mobilité», à «l'équilibre territorial et la politique de proximité», à «la commune et le développement territorial» et au « Littoral, protection et aménagement» et à la problématique « Urbanité et environnement, Plan provincial de la gestion de déchets solides ».



Ahmed Chahid

DÉBUT DE XXÈME SIÈCLE

L'époque où les œufs de Doukkala alimentaient l'Europe

Les œufs : Cœur marchand des Doukkala

Au début du XXème siècle, le commerce des œufs est une donnée incontournable pour comprendre la dynamique des Doukkala : grâce au climat tempéré, la ponte est presque ininterrompue tout au long de l'année, d'où la permanence de la production. De plus, les œufs provenant de ces régions sont les plus gros et, par conséquent, les plus recherchés du Maroc.

La ville de Mazagan est alors le plus important marché d'œufs du Maroc. Mazagan draine, outre les œufs des Doukkala et des Rehamna, ceux des régions voisines de Marrakech, jusqu'à Demnat, des Abda, des Chaouia et même du Gharb. Ce fait explique par la raison que les cours de Mazagan sont généralement plus



élevés qu'ailleurs et que le producteur n'hésite pas à parcourir des distances considérables pour vendre sa marchandise au plus fort prix, même si le bénéfice réalisé est minime.

Par exemple, en 1921, on enregistre une collecte de 5 821 807 Kg d'œufs, valant 32 121 054 frs, 70% sont dirigés vers le port de Mazagan (El Jadida) qui est à l'époque un grand centre d'exportation des richesses agricoles du pays vers l'Europe. Ainsi, œufs, maïs, blé, orge, son, fèves, alpiste, amandes, pois chiches, grains de lin, fenugrec, peaux et laines en suint. Pour les œufs, les principaux pays destinataires sont la France (Marseille), l'Angleterre (Londres), Gibraltar, Malte et l'Espagne (Malaga, Cadix et Algésiras).

Casablanca et Safi ont cherché à exporter des œufs ; mais les exportateurs ayant éprouvé des pertes du fait que ces ports sont inaccessibles par mauvais temps, choisissent Mazagan, port d'hiver excellent et sûr. Les exportations faites par ce port dépassent donc de beaucoup celles faites par les ports voisins de Casablanca et de Safi.

Le négoce des œufs

Les transactions sont surtout actives de la mi-septembre au commencement de janvier.

Les œufs sont achetés par des marchands dans les souks locaux ou dans les douars environnants ; puis ils les acheminent à la ville.

Ils font aussi leurs acquisitions auprès de producteurs venus de douars éloignés à dos d'âne.

Les petits marchands achètent généralement les œufs sur place dans des endroits qu'ils ont coutume de visiter; ils les transportent dans un « chouari » garni de paille et dont l'ouverture est maintenue béante par un bâton disposé en travers. Chaque chouari possède une capacité de 500 à 600 œufs.

Les marchands, les plus influents, font leurs achats dans les souks et disposent d'un ou plusieurs chameaux qui portent deux grandes caisses cubiques, renfermant chacune environ 1 000 à 1 500 œufs emballés dans de la paille fine.

Ces deux catégories de marchands sont en fait des courtiers. Ils apportent leurs cargaisons au marché de la ville et passent devant les foundouks à la recherche des plus hauts prix. Chaque exportateur, qui est en fait une sorte d'agent maritime, dispose à cet effet de plusieurs rabatteurs chargés de lui procurer des œufs à un cours fixé. De plus, pour fidéliser les marchands, les exportateurs sont parfois amenés à leur avancer des fonds dénommés « amara ». Cet engagement est matérialisé par un contrat passé devant un « adoul » (notaire traditionnel). L'acte constate le prêt consenti par le négociant. Il y est mentionné la quantité d'œufs à fournir par semaine ou par quinzaine, et surtout l'obligation de les céder à un prix inférieur à celui du cours du jour. Ainsi pour chaque centaine d'unités, le rabais global est compris entre 0.50 Fr et 1 Fr.

Les exportateurs accordent une grande importance à ces avances mais les marchands qui les alimentent sont généralement les moins sérieux. Ils ne respectent pas les quotas convenus dès qu'il se présente une bonne occasion de vendre ailleurs. Au reste, la très grande majorité des courtiers exercent pour leur propre compte et peuvent directement négocier avec les capitaines de navires ; ils sont totalement indépendants et possèdent une grande connaissance des mœurs commerciales du pays. Autrement dit, il serait très difficile de se passer de leurs services ou de leur substituer des étrangers.

Les mireurs

Dès que la marchandise est cédée au négociant exportateur, les œufs sont mirés sur place par des spécialistes Juifs employés dans les foundouks. Le triage ayant été effectué, le négociant prélève un œuf sur chaque centaine et le produit ainsi obtenu est partagé, à la fin de la journée, par parts égales entre les mireurs, le rabatteur et parfois le propriétaire du foundouk.

Les œufs sont alors expédiés dans de grandes caisses rectangulaires à claire-voie en planches de sapin. Ces caisses mesurent généralement 1.70 m sur 0.50 m. Chaque caisse renferme 1 440 œufs emballés dans de la fibre de bois provenant de Suisse ou de France. Le poids total de la caisse varie entre 85 et 90 Kg selon la grosseur des œufs. Aussi, le poids net varie lui même entre 65 et 70 Kg.

Les caisses d'emballage sont importées surtout du Portugal, d'Autriche et de France (région des Landes).

Les caisses vides ou les planchettes servant à les confectionner ainsi que la fibre de bois destinée à l'emballage sont importées sous le régime de l'admission temporaire.

Coûts

en 1912, les valeurs d'échange étaient très basses, mais la demande toujours croissante des pays importateurs et l'augmentation de la consommation locale ont fait monter les prix.

le taux des œufs fluctue sans cesse, celui-ci étant très variable suivant les époques.

ainsi, en janvier 1921, la caisse de 1 440 œufs était cotée 910 frs à casablanca, mais les cours s'effondraient vers la fin du mois et tombaient à 525 frs le 1er février, puis à 200 le 1er juin pour remonter progressivement à 610 le 1er novembre.

on peut évaluer ainsi, par caisse, les frais d'exportation par mazagan :

coût de la caisse : 9 à 10 francs.

coût de la fibre de bois : 5 francs.

emballage, manutention à quai : 3 francs.

droits de sortie et d'aconage : 10 à 20 francs.

fret (sur la france) : 15 francs, (sur l'angleterre) : 10 francs.

assurance 0.25% : 1 à 1.50 franc.

le prix du transport de safi à mazagan est en moyenne de 10 francs par caisse (caisses de 85 à 92 kilos au cours de 120 francs la tonne).

(Le Courrier Régional)



4, Rue Varenne Imm. Mly Abdellah - 24000 El Jadida - Maroc - Tél : 212 (0) 546 566 101 - Fax : 212 (0) 523 37 02 27
GSM : 212 (0) 661 180 593 - E-mail : contact@amxamaroc.com - web www.amxamaroc.com

Le Courrier Régional

DOUKKALA-ABDA SYSTÈME PORTUAIRE

ParNajib Cherfaoui, ingénieur des Ponts et Chaussées

(1ère partie)



Années 19



ParNajib Cherfaoui

Le système portuaire de la région Abda-Doukkala s'articule autour de cinq pivots maritimes, trois sont opérationnels depuis le XXème siècle, le bassin charbonnier devrait s'achever en 2017 sur le lieu-dit Jorf Lihoudi et un centre de réception des hydrocarbures, en cours d'étude, est à implanter au niveau du cap Blanc (Jorf Lasfar).

En ce qui concerne les centres actifs, il convient tout d'abord de citer El Jadida (1930) qui est le pôle fondateur, aujourd'hui dédié à la collecte des algues. Ensuite, il y a Safi, cœur marchand et phosphatier du pays tout au long de la première moitié du XXème siècle ; de plus, de 1950 à 1960, il est le premier de la planète pour les débarquements de la sardine. Puis, le cœur s'est déplacé lentement vers la place de Jorf Lasfar (1982) autour de laquelle se sont greffées les forces de production d'électricité et d'acide sulfurique, ce qui nécessite l'importation du soufre, de l'ammoniac, du charbon et des hydrocarbures.

Au terme d'une opération vote/sondage, lancée par le Site MaritimeNews (Du 07/01 au 07/2 2014) afin de désigner la personnalité maritime et portuaire qui a marqué l'année 2013, le Professeur Najib Cherfaoui, ingénieur des ponts et chaussées a recueilli la majorité absolue des votes avec 76,2% soit 713 voix sur un nombre de 936 votants. La seconde place est revenue à Amal Fathallah (Directrice ISEM) avec 5.4%, suivie de Saïd Elheirech avec 4.7%.

Connu pour ses ouvrages et écrits d'une grande rigueur scientifique et méthodologique, le professeur Najib Cherfaoui est sans conteste l'un des rares experts du domaine à avoir le courage de dénoncer les erreurs de la politique portuaire et maritime tout au long de ces dernières années.

Le vote lancé par MaritimeNews a concerné aussi des organisations publiques ou privées choisies par la rédaction, d'où il ressort que le Syndicat ITF a recueilli la majorité de 55.9%, soit 184 voix sur un nombre de 329 votants. A rappeler que le Professeur Cherfaoui a été honoré par cette même distinction en 2011, en recueillant la majorité absolue des votes avec 56% (773) des voies.

DOUKKALA ABDA SYSTÈME PORTUAIRE

Port d'El Jadida (Mazagan)
Une protection providentielle

Le port d'El Jadida possède la particularité d'être situé au fond d'une baie à l'ombre d'un cap. Ce cap, dit de Mazagan, se prolonge par une chaussée sous-marine. Cette dalle joue un rôle important en ce qu'elle protège efficacement la rade. À son abri, les navires ancrent à environ 800 m du rivage par des fonds de 12 mètres. Ainsi, même par gros temps et tandis que tout le long de l'épi se forme une ligne de brisants qui le révèle, les bateaux jouissent dans la zone de mouillage d'un calme suffisant pour permettre en tout temps les opérations des barcasses. Leur travail n'est pas, comme dans tous les autres ports de la côte, gêné par les inconvénients de la barre. Par exemple, pendant que les bateaux sont réduits à faire le bouchon devant Casablanca, durant des jours et des semaines, le débarquement s'opère à Mazagan en eau calme et dans des conditions de sécurité parfaite.

Splendeur (XIXème siècle)

Durant la seconde moitié du XXème siècle, nous pouvons dire que Mazagan est le véritable pôle de la côte atlantique pour le transit avec l'arrière pays. Pour cette raison, l'endroit sera régulièrement desservi par la Compagnie Paquet. Ouvrant, par là même, la voie aux bateaux espagnols et aux compagnies anglaises constamment à la recherche d'un débouché pour le thé et les cotonnades. Par la suite, les compagnies allemandes se joindront à cette dynamique pour écouler, vers l'intérieur, leurs produits manufacturés.

D'autres compagnies françaises, comme la Transatlantique et Mazella, optent pour la desserte de Mazagan, ainsi que de nombreux cargos italiens, portugais et norvégiens.

Il se crée donc autour de Mazagan, en cette fin de siècle, un courant commercial et maritime incessant et des plus actifs, grâce à la nature, aux circonstances favorables et à la richesse de son hinterland.

Le port est un port à barcasses. Il le restera définitivement et l'importance de son trafic sera toujours fonction des résultats des campagnes agricoles.

Les marchandises sont d'abord descendues dans les barcasses par les seuls moyens du bord. Puis, menées à la rame, elles gagnent une petite darse, dite darse portugaise, située au pied du mur d'enceinte de la ville, accessible uniquement aux environs de la pleine mer. Les cargaisons sont alors débarquées manuellement.

La darse portugaise est en réalité un ancien fossé des remparts portugais. À son extrémité, un plan incliné permet, encore aujourd'hui, de mettre accessoirement les petites embarcations à sec. Les autres fossés qui entourent la place fortifiée sont remblayés. Le vieux port portugais correspond à l'échancrure encore bien conservée dans la partie Est des remparts.

En 1911, le port enregistre 462 touchées, composées de 56 navires français, 160 anglais, 78 allemands, 15 espagnols et 18 de diverses nationalités ; pour une jauge brute globale 425 730 tonneaux.

Age d'Or (1929)

Le port connaît, en 1921, une activité fébrile ; la masse des échanges dépasse la barre des cent mille tonnes pour atteindre 104 000 tonnes, record absolu dans les annales du port.

Après le record de 1921, la masse des échanges oscillera par la suite autour d'une moyenne de 45 000 tonnes, pour décroître inexorablement vers un état néant. En 1925, 558 navires touchent le port, jaugeant 416 000 tonneaux, pour 48 500 tonnes de marchandises.

Les importations comprennent surtout le sucre et le thé, ainsi que les cotonnades, bougies, savon, bois de construction, fibres de bois, houille, pétrole, essence et même des vins pour la communauté européenne.

À l'export, avec plus de cent millions d'unités, les œufs viennent au premier rang. Les principaux destinataires sont l'Espagne, l'Angleterre et la France.

Les exportations portent également sur tout ce que produisent les Doukkala, à savoir : le maïs, le blé, l'orge, le son, les fèves, l'alpiste, les amandes, les pois chiches, les peaux de bœufs, de chèvres, de moutons ainsi que les laines en suint, le fenugrec et même les porcs, élevage des colons. La cadence de transit est de l'ordre de 800 à 1 000 tonnes de marchandises par jour avec des pointes de 1 300 tonnes.

Le port dispose d'un outillage performant pour l'époque. Mais, la manutention se fait toujours à dos d'hommes.

La pêche demeure embryonnaire, avec de 1925 à 1930, une moyenne annuelle de l'ordre de 60 tonnes. La première usine de conserves démarre en 1926.

L'Administration gère le port directement en régie.



1977, vue aérienne sur le port et la ville. On notera que l'épi d'extrémité de la digue Nord a été enlevé et remplacé par un tronçon de 200 m évasé vers le large. Le port est toujours un port à barcasses. Le trafic de commerce à prendra fin cette année là.

En 1929, Mazagan occupe le deuxième rang dans le classement des ports marocains, avec un trafic de 95 000 tonnes, assuré par 541 navires. Le site est alors considéré comme le meilleur abri de toute la côte Ouest du Maroc.

Ultime sursaut

En effet, 1932, la mise en service du môle de commerce du port de Casablanca causera le ralentissement jusqu'au point mort du trafic de Mazagan.

C'est la fin de l'ère des barcasses.

Les navires n'auront désormais plus besoin de ces intermédiaires et débarqueront directement à quai les marchandises. Cette nouvelle donne sera fatale aux deux ports de Mazagan et Mogador qui feront l'erreur de ne pas s'adapter aux mutations en cours.

Néanmoins, en 1933, le volume manipulé est encore de l'ordre de 65 000 tonnes ; quant au mouvement de navigation, il s'élève à 392 navires totalisant 510 930 tonneaux de jauge brute, dont 258 français, 24 anglais, 58 allemands et 52 de divers pays.

Les compagnies françaises, Paquet, Transatlantique SAGA et Mazella fréquentent toujours le port, presque toutes, plusieurs fois par mois. Quant aux autres nationalités, citons la Bland Line anglaise, l'Oldenbourg Portugiesche, la Powers, l'Andrews, l'Océania (yougoslave), la Tripcovich (italienne).

En 1937, le port enregistre 107 escales et ne réalise que 20 800 tonnes de marchandises, traitées par quinze barcasses que font manœuvrer 60 raïs et barcassiers.

Un noyau industriel prend naissance d'abord autour du secteur agroalimentaire, avec la création des Moulins d'El Jadida en 1936, puis s'étend au textile en 1946, avec la création de Mazafil et de la Scim.

Dans un ultime sursaut, les autorités réagissent et décident, en 1949, de restructurer globalement l'enceinte portuaire.

La digue est prolongée sur 200 mètres, lui conférant l'allure évasée vers le large qu'elle présente aujourd'hui.

La darse portugaise est approfondie à la cote 3 m. Un sixième magasin est construit, portant la capacité globale de stockage à 8 500 tonnes de céréales en sacs. Le blé, le maïs et l'orge sont dorénavant embarqués à l'aide de tapis roulants.

Fin d'époque

En 1959, 14 barcasses d'une charge utile unitaire de 30 à 40 tonnes transportent les marchandises à bord ou vice versa. Ces barcasses sont servies par 29 barcassiers rétribués au tonnage ; ils perçoivent, les jours « sans trafic », une indemnité de chômage.

Les dockers sont embauchés selon les besoins, payés à la tâche. Leur nombre varie entre 40 et 80, selon le nombre de navires en opération.

Le trafic est encore principalement constitué de grains en sacs, de primeurs et d'œufs. Trois remorqueurs et une vedette assurent le remorquage des allèges sur rade.

L'assistance au pilotage est assurée par le chef de manœuvre du port.

Les taxes d'aconage sont perçues par le Service des Douanes et sont fixées par Arrêté du ministre des Travaux Publics (30 janvier 1957). Ces derniers gèrent le port en régie et entretiennent les infrastructures de base.

Jusqu'en 1959, l'export enregistre des

DOUKKALA ABDA SYSTÈME PORTUAIRE

variations irrégulières allant de 1 350 à 9 000 tonnes par an, car l'activité est conditionnée par les résultats des campagnes agricoles. Par exemple, en cas de récolte déficitaire dans le Sud, une partie de la production des Doukkala est détournée sur Marrakech.
À partir de 1960, le trafic commercial disparaît, non pas tant en raison du déficit agricole devenu chronique, mais surtout parce que le port demeure un port à barcasses.
De ce fait, il ne pourra pas s'adapter aux mutations maritimes, en termes de taille des navires et de moyens de manutention.
Il y a une forte interdépendance entre l'activité du port et les campagnes agricoles des Doukkala. De 1977 à 1984, le tonnage de poissons débarqués trouve son équilibre autour d'une moyenne annuelle de 7 000 tonnes. Cependant, le port trouve un certain équilibre en se consacrant également à la cueillette des algues rouges gelidium. Cette espèce d'algue est prisée pour sa richesse en gélose, ou agar-agar. Transformé, ce produit sert de gélifiant naturel, utilisé notamment pour la confection de confitures ou de cosmétiques.

Un mot pour l'Avenir

Mazagan est l'une des toutes premières places installées en Afrique occidentale pour accompagner les explorateurs portugais dans leur route vers l'Inde.
Les fortifications, avec leurs bastions et remparts, constituent un exemple précoce de l'architecture militaire de la Renaissance.
Aujourd'hui, la ville offre un témoignage exceptionnel des métissages entre les cultures européenne et marocaine. Ces influences croisées apparaissent clairement dans le langage courant, dans l'architecture et même dans l'urbanisme.
Mais, ce patrimoine inestimable subit de graves dommages sous les coups de butoir d'un urbanisme sauvage et aussi du fait de l'ignorance de l'Histoire.
Dans un ultime élan de patriotisme citoyen, une poignée d'intellectuels vont, à travers l'Association « Forum Presse El Jadida », prendre la défense de leur ville et préserver sa mémoire de l'oubli.
Leur appel sera entendu et la cause de leur cité reconnue à l'échelle de la planète, puisque, en 2004, l'Unesco identifie la valeur exceptionnelle de Mazagan pour l'Humanité.
Ainsi, par ironie du sort, ironie dont seule l'Histoire a la formule, Mazagan El Mahdouma (la citadelle détruite en 1769) vole au secours de Mazagan El Jadida.
En effet, le Comité du Patrimoine Mondial examine la candidature du site de Mazagan (El Jadida) le 30 juin 2004 lors de sa 28ème session tenue à Suzhou en Chine. À cette occasion, il inscrit la forteresse et le port sur la liste du patrimoine mondial. Cet acte scelle définitivement leurs destins croisés et désigne par là même l'Unesco comme Autorité portuaire. Le port d'El Jadida, jusque-là pratiquement oublié et livré à lui même depuis 1970, se retrouve, comme par enchantement, reconnu mondialement et engagé dans une superbe aventure où tout devient formidablement possible.
Plus précisément, l'industrie des loisirs s'imposera. Elle engendrera nécessairement un faisceau de pôles moteurs. Nous pensons notamment aux mouvements de croisière, de plaisance et une école voile. Dans le domaine des sciences de la vie, la baie de Mazagan est déjà en elle-même un laboratoire en grandeur nature. Il ne reste qu'à la structurer par l'établissement d'un institut scientifique et universitaire, articulé autour d'un aquarium géant, d'un parc écologique et d'un musée dédié aux animaux marins.

Port de Safi

Une rade difficile

Côté terre, la rade de Safi est bordée de falaises.
Côté mer, la rade de Safi doit une particulière difficulté d'accès à son exposition aux vents de l'Ouest souvent violents et au relèvement spécial des fonds qui donnent à la houle une force peu favorable aux opérations d'aconage.
Safi est le point de la côte le plus rapproché à vol d'oiseau de Marrakech, cette position en fait le pôle attractif de la capitale du Sud et de son arrière-pays.
Du XIème au XIXème siècle, les fonds de 13 à 16 mètres permettent aux navires de jeter l'ancre à moins de 500 mètres du rivage, la barre rend l'embarquement et le débarquement extrêmement difficiles.
Praticable seulement une partie de l'été, elle les empêche complètement en hiver durant plusieurs jours. Cette gêne cause le détournement d'une proportion importante du commerce de Marrakech vers la rade, plus hospitalière, d'El Jadida.
Malgré les difficultés de la mer, la navigation enregistre un certain mouvement. De nombreux navires mouillent au large et attendent d'être servis par les barcasses. Ces dernières, adaptées aux conditions locales, sont d'un type très petit, effilé et pointu aux deux extrémités. Ainsi, en 1890, le port dispose de 16 barcasses, partagées, moitié pour les voiliers, moitié pour les vapeurs en charge.



vue aérienne sur le port de Safi en 1938. L'épi qui ferme le bassin à barcasses sera démoli pour faire place aux quais et cales des sardiniers comme on le voit sur la photo de 1948.

Wharf

Dès 1898, les agents de navigation réclament la création d'un wharf permettant de dépasser la barre et d'effectuer plus facilement les opérations d'aconage, même par mauvais temps. L'Administration finit par admettre le principe de bâtir un tel ouvrage.
Plus généralement, sous le règne de Moulay Abdelaziz, le Makhzen identifie une série de travaux à entreprendre d'urgence. Outre Safi, citons, entre autres, Larache à l'embouchure du Loukkos, Rabat à l'embouchure du Bou Regreg, Casablanca, Mazagan et Mogador.
En conséquence, on confie aux Allemands, en 1902, la construction d'un wharf métallique, à 200 mètres environ au Nord du château de mer.
Cet ouvrage, orienté Est Ouest,consiste en une passerelle métallique de 228 mètres de longueur. Il enjambe, à une hauteur de 7.5 m, la barre de sable sur une distance de 228 m, de manière à permettre l'accostage direct des navires. La passerelle métallique a une longueur de 180 m, une largeur de 7.5 m ; sur les 48 derniers mètres la largeur est portée à 10 m. La plate forme est soutenue par des rangées de trois pieux distants de 4 m d'axe en axe. À l'enracinement, les murs de soutènement sont fondés sur du sable. L'outillage comporte une grue de 1 tonne et chaque utilisation est soumise à une autorisation préalable. Mis en service en 1908, il est presque tout de suite détruit sur 70 m (côté mer), par une série de tempêtes. En 1910, le Sultan Moulay Hafid confie la reconstruction à « La Compagnie Marocaine » . Mais, dans la nuit du 22 au 23 novembre 1911, une tempête exceptionnelle emporte 59 m de l'ouvrage. En janvier et en février 1912, une forte houle emporte les murs du terre plein d'accès et réduit la longueur à 159 m. Ainsi, amputé, il devient inutilisable. Par la suite, on le relie par une passerelle à de nouveaux terre pleins. Mais, la longueur n'étant pas suffisante pour franchir les brisants, le rendement demeure faible malgré une rénovation effectuée en 1913. Puis, au cours de l'hiver 1926, une violente tempête endommage gravement le wharf qui sera définitivement abandonné.

Abri à barcasses

Pour faire face aux assauts des houles océaniques qui fragilisent sans relâche le wharf, les autorités optent pour l'édification d'un abri à barcasses. L'urgence du projet se justifie notamment par une forte hausse du trafic, 69 000 tonnes en 1920, puis 144 000 tonnes l'année suivante.
Il consiste en une jetée de 400 m de long que vient rejoindre un épi transversal de 260 m. La passe d'entrée, de 33 m de large, se situe par des fonds de - 4 m.
En 1921, Schneider & Cie et Hersent J. et G. s'adjugent les travaux définis par le marché du 3 février de la même année. L'ordre de service leur est notifié le 12 mai 1921 par M. Vallet, sous la responsabilité de Monsieur l'Ingénieur Delande, alors en charge du suivi du chantier du port de Casablanca.
La mise à l'eau des blocs artificiels prévus à partir du point métrique 60 (PM 60) nécessite l'acquisition d'un engin de levage performant. Aussi, la grue à vapeur Pinguely (Creusot-Loire), d'une capacité de 45 tonnes, est commandée et réceptionnée en 1921. Sortie des usines en 1911, cette grue restera en service jusqu'en 1969, date à laquelle, elle sera remplacée par une grue Titan.
Les matériaux nécessaires à l'exécution des jetées proviennent des carrières de Jerifat et de Dridat situées respectivement à 5 et 9 kilomètres du

DOUKKALA ABDA SYSTÈME PORTUAIRE

centre-ville. Pour leur transport, l'Administration fait établir un chemin de fer à écartement de 1 mètre, comportant un tunnel 1 121 mètres de long.
Le premier enrochement de la grande jetée est officiellement immergé en 1923.
L'état d'avancement des travaux permet, en 1925, la réalisation d'un petit quai d'accostage destiné à faciliter l'embarquement des céréales à l'abri de la jetée principale. Il se compose de trois passerelles pour l'embarquement des céréales. Chacune mesure 70 mètres de long pour aller chercher les profondeurs de 1.50 à 2.00 m.
Chacun de ses appontements à claire voie peut recevoir quatre barcasses à marée haute et deux barcasses à marée basse et donc traiter 800 tonnes de grains par jour.
La cale de halage occupe l'espace mort et contribue à amortir le ressac. La plage ainsi constituée permet l'épanouissement de la mer qui déferle assez vite le long du quai voisin. On l'utilise aussi pour l'échouage des petites embarcations.
Un quai pour caboteurs est prévu le long de la jetée.
En 1925, 390 navires touchent le port, jaugeant un net de 296 000 tonneaux, pour 72 000 tonnes de marchandises transportées.
En 1926, la jetée principale atteint les 400 mètres prévus ; mais pour permettre l'utilisation plus satisfaisante de l'abri à barcasses, il s'avère nécessaire de la prolonger sur 80 mètres. L'épi transversal est également terminé, à l'exception du musoir.
À cette époque, le port dispose d'un remorqueur, d'une vedette à essence, de 31 barcasses de 6 tonnes, d'une barcasse de 15 tonnes, d'une grue à vapeur de 6 tonnes et de deux grues roulantes à vapeur de 2 tonnes.
Les surfaces des terre pleins totalisent 3 hectares et celles des magasins couverts, 3 000 m².
Avec cet outillage, le port peut faire face pendant la belle saison à un trafic journalier moyen de 700 tonnes, avec un pic de 1 200 tonnes. Toutefois, il ne dépasse pas 250 tonnes de novembre à mars.

Phosphates

La découverte des phosphates par Louis Gentil à Kachkat (actuelle Youssoufia) bouleverse les données sur l'hinterland de Safi.
En conséquence, on abandonne le modeste projet d'abri à barcasses et on lui substitue un projet beaucoup plus ambitieux, en mesure de recevoir des navires minéraliers d'un tirant d'eau pouvant atteindre dix mètres.
L'exploitation des mines de Youssoufia commence en 1931. Le gisement, dit des Gantour, renferme un minerai à forte teneur, de l'ordre de 70%. Les couches, d'une épaisseur moyenne de deux mètres, s'étalent à une quarantaine de mètres en profondeur. On y accède par des « descenderies », tunnels inclinés à partir de la surface du sol. Un réseau de galeries d'abattage complète le dispositif.
Le minerai subit, dans des usines, les opérations du criblage et du séchage. Il est acheminé ensuite par voie ferrée vers Safi. L'établissement de la ligne de chemin de fer Safi Ben Guerir non prévue à l'origine fait l'objet d'une concession en 1929. Elle est ouverte au trafic le 7 mai 1936.
La station des phosphates entre en service courant juin 1936. Elle occupe une surface de 3 hectares environ et comporte un quai de 140 m par fonds de 10 m. La capacité de stockage est de 100 000 tonnes. La cadence d'embarquement par deux portiques mobiles le long du quai est de 1 000 tonnes à l'heure. Les courroies transporteuses pour le stockage ou à l'embarquement totalisent un développement de 3 km.



déchargement de marchandises dans la rade en 1915 ; les navires, ancrés au large, livrent les marchandises aux barcasses ; sur la plage, mouillés jusqu'aux genoux, les portefaix se font déposer sur le dos les colis et les transportent au sec.

Âge d'or

Comme déjà mentionné, au milieu des années trente, l'hinterland de Safi s'enrichit de tout le centre phosphatier de Louis Gentil (actuelle Youssoufia) responsable, avec un million de tonnes par an, du quart de la production de phosphate du pays.
Ville nouvelle, Youssoufia est reliée au port par une ligne, spécialement construite à cet effet. Ainsi, la place de Safi se trouve reliée, via Ben Guérir, au réseau ferré de la Compagnie des Chemins de Fer du Maroc qui dessert notamment Casablanca et Marrakech.
Un faisceau de voies spéciales, à écartement normal, relie le port et ses quais au réseau général.
En 1942, il convient de signaler l'intermède de l'Opération Torch (flambeau). En ce qui concerne Safi, le but essentiel de l'opération est d'amener en sécurité à l'intérieur du port, le « Lakehurst » ancien ferryboat de la ligne Floride Cuba, chargé de tanks de 28 tonnes du type « Général Sherman ».
Pour revenir aux phosphates, la première usine démarre la production en février 1950.
La fabrication consiste essentiellement en un broyage qui donne un engrais de grande finesse (90% au tamis de 300), particulièrement efficace, surtout dans le cas de terres acides. Équipée de convoyeurs à bandes et broyeurs pendulaires, l'installation débite à la cadence de 5 000 tonnes par mois et exporte la presque totalité de sa production. Parmi les pays destinataires on note le Brésil et la Finlande.
De par son poids dans l'économie nationale et de par la diversité des cargaisons manutentionnées, le port de Safi atteint son apogée à la fin des années 40.
C'est alors le deuxième port du pays après Casablanca.
En 1950, 519 navires touchent le port pour y embarquer 976 260 tonnes de phosphates et 71 181 tonnes de marchandises diverses, soit : 28 000 tonnes de conserves de sardines, 4 445 tonnes de farines de poisson, 20 000 tonnes de céréales (orge et maïs) et 6 000 tonnes de gypse extrait des carrières de la région.
Par ailleurs, les caboteurs y déchargent 22 201 tonnes, composées essentiellement par des ciments, du bois et des carburants.
Outre les phosphates de Youssoufia (Louis Gentil), le port exporte le manganèse de Imini situé dans la région de Marrakech, la barytine du Djebel Ighoud et le gypse des Abda ; en 1958, pour chacun de ces minerais, le trafic atteindra respectivement 36 683, 19 676 et 27 891 tonnes.
Les minerais de fer de l'extrémité occidentale des Djebilet viendront par la suite s'ajouter à son trafic.

Pêche

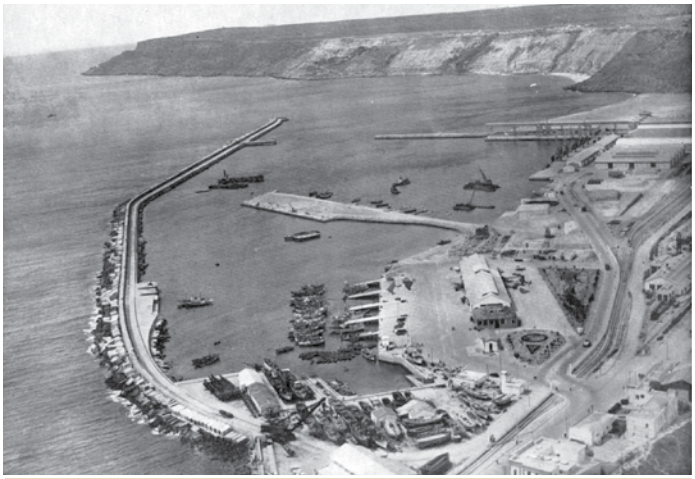
Mais, ce n'est qu'après l'achèvement de la construction du port et la fin des hostilités de la seconde guerre mondiale que la pêche prend un véritable essor au Maroc en général et à Safi en particulier.
En 1948, juste après la seconde guerre mondiale, la pêche atteint 23 600 tonnes sur un global national de 55 000 tonnes et dépasse pour la première fois Agadir.
En 1949, la flottille de Safi approvisionne toutes les conserveries du pays et la pêche y devient intensive. Avec l'introduction de la détection des bancs de poissons par sondeur, Safi devient le premier port sardinier du monde.
En 1950, les conserveries fabriquent 1 350 000 caisses d'une boite dite 1/4 club dont 1 205 000 sont exportées, la moitié de celles-ci vers la Grande Bretagne.
En même temps se développe la production des produits dérivés. Seize usines produisent la même année 6 067 tonnes de farines de poisson, contre 1 343 tonnes en 1948 et 536 tonnes d'huiles de poisson, soit cinq fois plus qu'en 1947.
Les tonnages de poisson nécessaires à ces diverses fabrications augmentent sans cesse et c'est pourquoi, on note un développement constant de la flottille de pêche, qui compte à la fin de 1950, 81 sardiniers (contre 57 l'année précédente) et 33 chalutiers sardiniers (contre 24), soit pour ces deux catégories, une jauge globale de 2 781 tonneaux.
Enfin des bateaux immatriculés ailleurs fréquentent également la place et y débarquent leurs prises. De la sorte, les apports de sardine dépassent en 1950, 50 000 tonnes (contre 45 077 en 1949). Ces captures sont pour une forte proportion traitées sur place ; de gros contingents transportés par route permettent d'alimenter les conserveries du Nord.
Une telle activité, surgie en peu d'années, pose de grands problèmes d'exploitation portuaire Des usines se construisent très vite, des bateaux affluent en nombre toujours croissant, mais la capacité du port de pêche demeure inchangée. Il fonctionne donc dans des conditions limites.
Dans les années 1960, Safi est le premier port de pêche du Maroc. Le port arme jusqu'à 130 bateaux et recueille plus de 100 000 tonnes annuelles de poisson (sardines principalement et secondairement thons). La ville fait alors travailler jusqu'à 12 000 personnes dans le traitement du poisson et compte jusqu'à 38 conserveries.
Mais, il y eu la raréfaction de la ressource, associée au développement puissant des ports du Sud, plus proches des bancs de poissons et mieux équipés (Tan-Tan, Laâyoune et Agadir principalement qui occupent

DOUKKALA ABDA SYSTÈME PORTUAIRE

les trois premiers rangs dans la pêche marocaine).
Ces éléments vont ramener Safi à la taille d'un modeste port de pêche (un peu plus de 22 000 t enregistrées en l'an 2000, année faste pour la sardine), soit à la sixième place nationale, toutes sortes de poissons confondus et loin derrière les géants de la côte saharienne.
La « Rue de la Sardine » alignait sur 5 km de long, au Sud de la ville, conserveries et usines de sous-produits du poisson. Elle n'est plus qu'une friche industrielle où ne demeurent en activité que quelques rares établissements. La conserverie n'a traité en l'an 2000 qu'un tiers du poisson pêché, le reste étant destiné à la consommation locale.

Années chimie

Safi bénéficie, en 1964, de l'implantation du premier complexe industriel lourd du Maroc, installé sur la côte au Sud de la ville et tourné vers la chimie.
Pour accompagner ce projet, l'OCP décide, dès 1962, d'augmenter la capacité du port. Il finance l'allongement des quais d'embarquement des phosphates sur 110 mètres (plus 35 mètres en tableau). Ce qui porte la longueur du quai à 200 mètres, permettant ainsi le chargement simultané de deux navires de 100 m de long ou d'un gros navire de 15 000 tonnes.
En 1965, avec le lancement de Maroc Chimie I (Superphosphates et phosphates d'ammonium), on pense à doter le port d'un terminal spécialisé. D'où l'idée de revenir au programme des années cinquante : prolonger la digue principale et construire une troisième jetée transversale.
C'est ainsi que dans le cadre du plan triennal (1965 1967), la jetée principale est prolongée de 200 mètres, portant sa longueur de 1 617 m à 1 817 m.
À cette occasion, des investigations sous-marines révèlent la présence d'une centaine de cavités totalisant un volume de 350 m3. De plus, ces vides communiquent avec la mer par de nombreuses galeries.
Faute de crédits et aussi en raison de l'absence de vision, l'exécution des autres ouvrages sera sans cesse reportée, pour être finalement abandonnée.
En 1976, avec le lancement de Maroc Chimie II, l'OCP double la capacité de transformation.
Les deux unités Maroc Chimie valorisent les phosphates clair et noir provenant du centre minier de Youssoufia.
La mise en service des usines Maroc Phosphore I et II, respectivement en 1977 et 1981, entraîne une redistribution des mouvements des matières brutes ou finies. La logistique périphérique, en particulier la livraison ferroviaire du minerai, représente à elle seule tout un programme.
L'OCP, client unique des gisements de Youssoufia et Ben Guérir, valorise ainsi 6 millions de tonnes par an de phosphate. Les capacités de production installées se montent à 1.3 millions de tonnes d'acide phosphorique et 1.2 millions de tonnes d'engrais de différents types. Ces produits sont exportés via le port de Safi vers l'Europe, l'Amérique et l'Asie.
Maroc Phosphore I utilise le phosphate calciné provenant de Youssoufia. Maroc Phosphore II traite le phosphate noir extrait du centre minier de Ben Guerir après lavage préalable à l'eau de mer et rinçage à l'eau douce.
Pour accompagner ces mutations, le port maintient d'abord l'effort sur l'exportation des phosphates de Youssoufia et de leurs dérivés (engrais, acide phosphorique), puis s'outille pour satisfaire l'importation des intrants, Soufre et Ammoniaque. On procède notamment à l'équipement du quai de rive bordant le bassin III.
Depuis 1998, le port de Safi n'exporte que peu de phosphates, 500 000 tonnes en moyenne. Cependant, il draine toujours les richesses du sous sol de l'arrière pays, notamment le gypse, la barytine et le manganèse.
En 2007, pour des raisons de sécurité et d'écologie, l'OCP a décidé de mettre fin à l'import de l'ammoniaque par Safi ; autrement dit, l'Office arrête la production d'engrais ammoniaqués.



vue d'ensemble sur le port de Safi en 1948. On remarquera les cinq cales réservées aux sardiniers, la halle aux poissons, le môle oblique en construction et le quai des phosphates accolé à la jetée transversale. En bas à droite, on distingue le bâtiment des Douanes et au fond le cap dit « saillant de carrière ».

Un mot pour l'avenir

Au milieu du vingtième siècle, Safi, grand port de pêche et de commerce très diversifié, avec ses milliers de marins, ses centaines de bateaux et usines, ses chantiers navals et premier port sardinier de la planète pendant un certain temps, va régresser brutalement à partir des années 70, voyant ses conserveries fermer et ses gens de mer acculés à migrer vers d'autres horizons.
Il y a au moins deux raisons à ce déclin et elles datent toutes les deux de 1950, époque de son apogée.
La première correspond à la mise en place de l'écho sondeur à bord des sardiniers. L'homme intervient par des prélèvements de plus en plus importants, venant rompre ainsi un équilibre naturel millénaire.
La deuxième a trait à la transformation des phosphates.
Faiblement intégré dans le tissu économique de la ville, vivant presque en autarcie, le complexe chimique n'apporte aucune valeur ajoutée à la ville ; il contribue au contraire à desservir les intérêts de la Cité en matière de pêche et de tourisme. Cette spécialisation occulte les activités traditionnelles, beaucoup plus riches et diversifiées.
Cette maldonne est de surcroît aggravée par le cannibalisme du port de Casablanca, qui risque lui même, au demeurant, de subir le même sort lors de la mise en service du nouveau port de transbordement à Tanger.
Ce port, qui a tout pour propulser la ville, va échouer dans cette mission.
En instituant une veille, ce déclin aurait pu être évité.
Carrefour routier, ferroviaire et maritime, Safi n'a pas su transformer cet avantage en se tournant vers le multimodal.
Que faire maintenant ?
Safi, ville jeune, est paradoxalement confrontée au syndrome d'Alzheimer.
Il faut donc faire table rase du mirage des phosphates, effacer ses illusions, oublier ses malentendus et dissiper ses effets anesthésiants.
En conséquence, on déplacera le terminal minéralier vers le Sud : on utilisera pour cela l'enceinte du port charbonnier dont les travaux ont été lancés le 19 février 2014 pour alimenter la centrale thermique également en cours de réalisation.
Les zones portuaires ainsi libérées seront dédiées à la pêche, à la croisière, à la plaisance, aux activités scientifiques, avec localisation biologique de l'Université pour se consacrer à la recherche halieutique, y compris les algues. Parallèlement, on édifiera un centre d'étude et de préservation génétique du patrimoine halieutique du Royaume du Maroc.
L'aménagement de l'espace côtier s'étendant de la plage à Ras Lafaâ permettra via Sidi Bouzid de relier la trame urbaine à l'eau. Une zone verte rafraîchira le domaine portuaire. Un belvédère, un club nautique scolaire et un aquarium brancheront la Cité sur le front de mer.
On retiendra en substance que la renaissance de Safi passe par l'ancrage citoyen de la ville dans le port, unique moyen de recentrer sa mémoire éclatée autour des valeurs qui ont forgé son identité maritime millénaire.



Port de Safi (2013). Depuis sa création le port est géré par la Direction générale des travaux publics. Puis, il est pris en charge par la régie d'aconage du port Casablanca qui le remet en 1985 à l'Office d'exploitation des ports. En mai 2007, le port est confié à l'agence nationale des ports.

Oualidia, un paradis hiver comme été



Je vais vous parler d'un petit paradis que vous découvrirez demain. Car c'est certain qu'après avoir visionné cet article il vous tardera de le découvrir. Du moins si comme moi vous préférez à l'agitation de la ville, les spectacles grandioses qu'offrent la nature.

La petite ville de Oualidia à 1h10 de route du centre d'El Jadida offre naturellement une telle opportunité. Cette mini station balnéaire, surtout célèbre pour la qualité de ses huîtres, dévoile d'un côté les forces telluriques de l'océan mais également une lagune de toute beauté qui étend sereinement le calme de ses flots bleus à perte de vue.

De l'autre côté de cette lagune, une sorte de longue île présentant d'autres longues plages de sable blond, inaccessibles à pied m'avait toujours intrigué. Inaccessibles ? Pas vraiment puisque l'on peut y accéder à la nage ou par de petits bateaux motorisés, sortes de vaporettos multicolores qui font le bonheur des touristes.

C'est ce que je fis dans un premier temps, avant de trouver une autre solution en étant motorisé.



Remonter jusqu'au fin fond de la lagune pour en faire le tour.

Bien m'en a pris, car c'est ainsi que je découvris un monde inconnu, peuplé uniquement de quelques agriculteurs côté lagune et de très rares pêcheurs côté plages sauvages. Sauvages car offrant à nos sens ébahis des plages totalement vierges et d'une rare beauté. La nature ayant pu rester ici pure et intègre à l'abri des outrages polluants de l'omni présence de l'homme.

Car ici se donne en spectacle hiver comme été les splendeurs d'un univers maritime insoupçonné que je vais vous faire découvrir sans plus attendre.

De la neige au soleil

Au moment où j'écris cet article, c'est l'hiver. De la terrasse de ma petite maison je me rends compte que l'océan que j'aperçois de l'autre côté de la lagune envoie des salves d'écume bien au dessus de l'horizon. Il faut que j'aille voir çà.

Quelques kilomètres et minutes plus tard, un spectacle saisissant me saisit de saisissement. La plage est couverte de neige ! Pourtant il ne fait pas si froid. Des bourrasques curieusement font voleter des flocons de neige tels de l'écume flottant dans les airs… De l'écume ! Voilà l'explication. Le bord de mer est presque entièrement couvert d'écume tel un gigantesque bain moussant. Etrange phénomène éphémère qui tel la neige fond rapidement au soleil.

Puis petit à petit je suis comme hypnotisé par le spectacle grandiose et envoûtant de la houle au loin. Plusieurs rangées de hautes vagues roulent sur elles-mêmes avant de s'écrouler majestueusement en livrant à nos sens leur magnificence.

Ces vagues de plus se déplacent en une longue ligne et le spectacle se reproduit de loin en loin telle la magie de lignes de dominos se couchant les uns après les autres à perte de vue.

Quand la magie de l'écriture dessine le printemps

Grâce à la magie de l'écriture, le temps a passé et l'hiver est déjà fini. Le printemps est arrivé et le soleil déjà nous darde de ses chauds rayons régénérateurs et si vivifiants.

C'est le moment de retourner voir nos plages sauvages. Cette fois allons voir plus avant si de nouvelles merveilles vont se découvrir.

Un petit chemin dessiné par les agriculteurs nous emmène à perte de vue entre lagune et plages. J'en profite longuement pour avancer parmi des champs de légumes d'un côté, de prairies fleuries de fleurs sauvages de l'autre. Puis l'appel de la beauté des plages m'attire.

Derrière chaque crique séparée par des amas rocheux impressionnants se cache un nouveau spectacle.

Ici une baie parfaitement circulaire au sable blond lissé où la main de l'homme ne semble jamais avoir mis le pied, là de petites piscines d'eau pure laissées par la marée. Dans leur fond de petits poissons effarés, parfois quelques poulpes qui se cachent peureusement dans les anfractuosités rocheuses et sur le fond d'étranges pierres aux formes rondes, creuses et de couleur nacrée.

J'en ramasse quelques une et m'aperçois que ce sont en fait de grosses coquilles d'huîtres que l'océan à magnifiquement poli. Toujours plus loin, entre les criques sous de grands amoncellements de roches se cachent quelques mystérieuses grottes de différentes tailles offrant un autre monde insoupçonné entre ombre et lumière.

Plus loin encore, un superbe arc de cercle de rochers présente une ouverture vers un nouvel univers secret. Secret car il faut franchir quelques mètres d'eau limpide pour y accéder. Heureusement c'est marée basse et ce n'est pas tellement profond . De 40 cm à un peu moins d'un mètre par endroit. J'empoigne mon appareil photo à bout de bras pour immortaliser ce superbe spectacle que j'y ai découvert.

Voilà, j'espère que cet article vous aura fait rêver un peu en vous sortant quelques instants de la grisaille déprimante et sans fin de l'hiver. Venez vite nous rejoindre au pays du soleil, en commençant par exprimer ce que cet article vous a inspiré. C'est à vous !



Afin d'avoir tout le temps nécessaire pour parcourir cet autre monde, je vous propose de découvrir l'endroit magique qui m'a inspiré cet article. Ma petite maison de Oualidia.

Et même quasiment de vous l'offrir ! Puisque pour une somme modique, équivalent quasiment à une participation aux frais en hiver (40 €/jour !) vous pourrez bénéficier de mon modeste petit paradis. Il consiste en un appartement (si l'on peut dire car un voisin partage un des murs) d'une maison de campagne Marocaine T3 avec terrasses, véranda et jardin.

Jacky Bourgogne
jacky.bourgogne@gmail.com

Sidi Bennour, La Province qui sent terre et les hommes

Située sur l'axe routier reliant le nord au sud, notamment El Jadida - Marrakech d'une part, et Casablanca- Agadir, via Youssoufia, la jeune Province de Sidi Bennour détient une position stratégique au centre de la Région Doukkala-Abda, d'autant plus que l'axe autoroutier El Jadida Safi prévu en 2015, aura à desservir la station balnéaire de Oualidia dont la réputation dépasse les frontières du pays.

Considérée, de nos jours, comme la capitale des Doukkala quant à l'élevage et à la production agricole, la Province de Sidi Bennour constitue un des premiers fournisseurs du Maroc en viande rouge, en lait, en sucre et autres produits agricoles.

Les habitants de Sidi Bennour sont réputés pour être généreux et hospitaliers. Ils ne sauraient manquer au devoir d'accueillir, comme il se doit, les visiteurs auxquels ils accordent toutes les facilités matérielles et morales. Terre d'hommes et d'histoire, Sidi Bennour a été aussi un véritable bastion pour les résistants et membres de l'armée de libération. Ainsi les deux moudjahiddines Hassan Naciri et Mbarek Sahraoui, qui étaient en contact permanent avec Roudani et Zerktouni, y sont enterrés.



Sur un autre plan, l'empreinte d'une culture identitaire et d'un folklore traditionnel y sont encore fortement gravés à travers les fêtes et festivités où l'on redécouvre le patrimoine oral d'Al Halka et les nostalgies d'Al Aïta et Abidat Rma entre autres.

Du point de vue économique, l'agriculture représente l'un des fers de lance de cette contrée du pays. Avec une zone de 300.000 hectares propice à l'agriculture, dont 25% relèvent du système d'irrigation, elle s'affirme comme la principale source de richesse de la Province. La superficie dédiée à la betterave à sucre étant de 20.100 hectares. Le secteur laitier contribue également à 16% de la production nationale. En outre, la Province est caractérisée par des bovins laitiers, la production de viande rouge et la production céréalière

Coté industrie qui reste un potentiel à développer, les activités sont concentrées principalement sur les industries de transformation de la betterave à sucre avec une unité des plus grandes de l'Afrique (unité Cosumar) et des services liés à l'ingénierie de l'eau et au machinisme agricole. D'autre part, la production locale du lait est transformée au niveau des unités de la Centrale Laitière, de Nestlé et de fromagerie de Doukkala à El Jadida.

Disposant d'une petite fenêtre sur l'Atlantique, Sidi Bennour ne doit pas s'en plaindre outre mesure. La Province a hérité de la zone littorale la plus sublime et la plus généreuse que ce soit en matière de tourisme que du point de vue aquaculture.

Quoique le secteur de la pêche reste principalement basé sur ses aspects traditionnels, en se limitant à prés de 80 petites barques et un effectif avoisinant les 200 pêcheurs, il n'en demeure pas moins que la grande valeur ajoutée de cette activité est concentrée sur l'ostréiculture et la collecte des coquillages. Les huitres de la lagune de Oualidia ont depuis toujours disposé d'un label de qualité exceptionnelle.

Difficile d'évoquer le tourisme dans la Région sans se référer aux splendeurs et la singularité de oualidia et son complexe lagunaire. Une véritable évasion au grés des éléments de la nature où l'ont peut aisément se laisser bercer par les caresses des eaux limpides d'un lagon circulaire ou s'isoler sur les dunes et les plages vierges qui se rivalisent en beauté et en charme. De l'autre coté du bras de mer, c'est la force de la nature qui reprend le dessus dans l'écume et le fracas des vagues.



Sidi Bennour s'identifie à cette jeune première qui sent la terre, les hommes et les embruns de la mer. L'intérêt que lui accorde Sa Majesté le Roi est un signe très fort qui a impulsé plus de dynamique surtout au niveau de oualidia, cette perle rare qui mérite bien le piédestal des grands honneurs.

Aujourd'hui et à la lumière de tous ces indicateurs, force nous est de nous interroger sur cette vision de développement qui soit en mesure de préserver les acquis, tout en consolidant les forces de compétitivité de cette entité territoriale qui a encore son mot à dire.

Selon Bouchaib Erraziki, Directeur du Centre Régional d'Investissement de Doukkala-Abda par intérim, la vision du développement global de Sidi Bennour se base sur la réhabilitation du territoire à travers deux axes, à savoir, la valorisation des potentialités économiques et culturelles d'une part et la création des pôles territoriaux du développement local.

Oualidia, Zemamra et Sidi Bennour ville, sont les trois pôles qui tirent le développement du territoire vers le haut, du fait de l'existence d'un potentiel leur permettant de devenir des pôles locaux avec rayonnement au niveau régional et national, voire International.

En effet, cette politique pilotée par le Gouverneur de la Province vise la stimulation d'un dynamisme économique et culturel en concordance avec le renforcement de l'attractivité territoriale et l'amélioration du cadre de vie de la population dans un contexte de respect et de protection de l'environnement.

De ce fait, l'avenir de ce territoire passe d'abord par la valorisation de son potentiel agricole, c'est là où il y a une plus value capable de générer directement de l'emploi et de la richesse. D'abord, moderniser davantage ce secteur pour assurer une production de qualité orientée vers l'industrie agroalimentaire et une rentabilité optimale de la production. En parallèle, pousser l'économie locale vers une Industrialisation de cette production agricole et donc passer vers une phase de développement élaborée.

« Je crois que nous sommes déjà sur cette deuxième phase, il faut juste continuer à créer les conditions qui permettent au secteur privé d'avoir plus de confiance en ce territoire et d'exploiter les opportunités d'investissement existantes ; notamment la valorisation du lait, les minoteries, la transformation de la viande rouge et blanche, les composantes alimentaires, les aliments de bétail, l'ingénierie de l'eau, le machinisme agricole… » souligne-t-il.

C.R

Repères

La province de Sidi Bennour fait partie de la région Doukkala-Adada.
Sa superficie est de 312.000 ha.
Elle est délimitée par :

- La province d'El Jadida au nord et au nord-est
- La province de Safi au sud-ouest
- La province d'El KalaaSraghnaà l'Est
- la province de Youssoufia au Sud Est

En 2004, le nombre de la population de la province était de l'ordre de440 071 habitants avec un taux d'accroissement annuel moyen de 0,75%. Le chef lieu, ville Sidi Bennour, compte environ 50 000 habitants.

Deux municipalités et 23 communes rurales découpées en deux cercles et six caïdats, composent le territoire administratif de la province.

LES SPLENDEURS DE LA PIERRE

Les Tazota Moundib, situées dans la commune d'Ouled Hcine à près de 20 Km d'El Jadida, représentent à elles seules un exemple unique de construction en pierre sèche, puisque cet ensemble singulier est composé de 7 Tazota à degré, , regroupées dans un même enclos érigé également en pierre. Une véritable œuvre d'art d'une valeur patrimoniale exceptionnelle qui fait rêver la communauté scientifique avant de susciter la curiosité les touristes. Un lieu où la pierre exprime toute sa beauté naturelle et invite à la méditation..



XIVème Congrès International de la Pierre Sèche

Les Tazotas de Doukkala à l'épreuve des spécialistes

De source bien informée, l'Université Chouaïb Doukkali et la Société scientifique internationale pour l'étude pluridisciplinaire de la Pierre sèche, en collaboration avec le ministère de la culture et celui du tourisme, projettent d'organiser à El Jadida, fin Septembre ou début Octobre 2014, le XIVème Congrès International de la Pierre Sèche.

Ce serait donc là une trop belle opportunité pour lever d'une part, le voile – ne serait-ce que partiellement – sur le mystère qui continue à envelopper la spécificité de cette zone de Doukkala qui abrite l'une des plus grandes concentrations des Tazota et d'autre part, intégrer cette richesse patrimoniale dans la dimension universelle eu égard de la densité de ses composantes, leur bonne conservation et leur singularité dans le pays.

Aussi, nous estimons que cette rencontre de haut niveau scientifique et à laquelle seront associés d'éminents chercheurs étrangers, ne nous réduirait pas au niveau de spectateurs passifs.

Les organisateurs au niveau local se doivent d'accorder à cet événement toute l'attention et l'importance qu'il mérite, et cela ne peut se faire concrètement sans l'implication de toutes les instances concernées qui auront surement leur mot à dire, que ce soit en matière d'archéologie, d'histoire, d'architecture de sociologie ou toute autre discipline en mesure de compléter ce tableau de réflexion et d'étude.

A souligner de même, que les organisateurs nationaux sont aussi appelés à prendre en compte le rang majeur que détient ce patrimoine dans la promotion touristique de la région et partant, dans tout le pays. De ce fait, sa mise en valeur qui passe impérativement par une bonne lecture et une meilleure connaissance de son fonctionnement relève du devoir de citoyen.

Pour information, le premier congrès international de pierres sèches, s'est tenu à Bari (Italie) en septembre 1987. Depuis, ces rencontres informelles à l'origine, ont fini par devenir l'expression d'une volonté commune qui s'est concrétisée par la création officielle en août 1998 de la SPS (Société scientifique internationale pour l'étude pluridisciplinaire de la Pierre Sèche) qui n'a cessé de réunir des scientifiques, des amateurs et des institutions qui travaillent pour l'étude, la protection et la conservation des constructions en pierre sèche.

La Société a comme but de pérenniser ces congrès et de suivre les évolutions de la recherche, des réhabilitations et des innovations concernant la pierre sèche. Elle analyse les différents enjeux et donne un avis sur la pertinence des méthodes utilisées et des objectifs poursuivis par les divers acteurs. Elle assure la continuité des rencontres et des échanges.

Depuis 1987/1988, les Congrès internationaux ont lieu régulièrement tous les deux ans. Ils se sont déjà tenus à : Bari (I), Barcelone (E), Crète (GR), Majorque (E), Imperia (I), Le Val / Carcès (F), Peñiscola (E), Viège (CH), Mytilène (GR), Montalbán (E), Locorotondo (I), Ambleside (UK), Ogliastra en Sardaigne (Italie).

CA

LES TAZOTA DE DOUKKALA EN QUESTION



Les tazota de la Province d'El Jadida hésitent toujours à nous dévoiler les secrets de leur acte de naissance. Et comme pour se donner plus de contenance, elles se sont confinées par centaines dans un petit espace regroupant cinq communes rurales, à quelquesKilomètres de la ville d'El Jadida. Certains indices nous amènent à estimer que leur nombre avoisine les 1500 unités. Une densité qu'on ne détecte nulle part ailleurs et qui ne fait qu'approfondir encore plus l'énigme qui entoure ces chefs-d'œuvre architecturaux qui glorifient la pierre et rien que la pierre. De fabuleux édifices dont les techniques de construction laissent perplexes les plus habiles des spécialistes.

Si l'on excepte un carré très restreint d'intéressés, peu de Nationaux connaissent l'existence de ces constructions en pierre sèche qui émaillent le paysage des Doukkala depuis une époque indéterminée.

A quelle époque remontent les premières Tazota ? Qui sont les artistes bâtisseurs qui ont inauguré ce musée rural en plein air? Quelle est l'origine du terme « Tazota » ? Pourquoi ces constructions n'existent nulle part au Maroc, sauf les cinq communes de la province d'El Jadida ?...Autant d'interrogations qui à défaut de réponses scientifiques et concrètes, laissent libre cours aux suppositions les plus contradictoires et aux imaginations les plus farfelues.



Chahid Ahmed

2ÈME ÉDITION DE L'UNIVERSITÉ POPULAIRE DU PATRIMOINE



Dans le cadre de la deuxième édition de l'université populaire du patrimoine, l'Institut Français à El Jadida et l'association «Cité Portugaise», avec le concours de «Casamémoire», ont organisé le 14 Février 2014, une conférence sous le thème « le patrimoine marocco-lusitanien à El Jadida».
Cette nouvelle étape de l'UPP qui a eu lieu au siège de l'association «Cité Portugaise».
a été animée par Aboulkacem CHEBRI, Directeur du Centre d'Etudes et de Recherches sur le Patrimoine marocco-lusitanien.
En marge de cette manifestation, nous avons saisi l'occasion pour poser quelques questions à Mme Elisabeth du Breil de Pontbriand, Directrice de l'Institut Français d'El Jadida et à M. El Kalii Brahim, Président de l'Association « Cité Portugaise » dans l'objectif de partager avec nos lecteurs quelques éléments de plus pouvant nous fixer sur l'importance de cette louable initiative.



Trois questions à Mme Elisabeth du Breil de Pontbriand, Directrice de l'Institut Français d'El Jadida

Q : Quelles sont les motivations qui ont amené l'IF à adhérer à cette Université spécifique, dans la mesure où elle est populaire et traite d'un thème très peu adulé par les temps qui courent ?

C'est précisément parce qu'elle est « populaire » - dans tous les sens du terme, à savoir « qui s'adresse au peuple, donc au grand nombre, que nous avons souhaité la Parole libre et ouverte à ce sujet, qui touche à l'identité de chacun, révèle son histoire et lui en fait prendre conscience. La Cité portugaise, lieu emblématique, reconnu comme tel par l'Unesco il y a tout juste 10 années, est également un lieu d'habitation au quotidien et de rencontres multiples, où se croisent mémoires individuelles et collectives, au cœur desquelles nous retrouvons une part de chacun d'entre nous. Il est ainsi de notre mission de remettre en lumière cet héritage universel partagé et de lui offrir une qualité temporelle immédiate et non dispersée.

Q : L'UPP une année après son lancement… peut-on parler de bilan ?

Qui dit bilan suggère un état figé, un résultat global qui ne peut en aucune façon refléter une pensée vivante sur un sujet qui nous appartient à tous et donc bien vivant. Depuis septembre dernier, date de ma prise de fonction, je peux vous confier tout d'abord le plaisir à retrouver un public fidèle, éclairé en ces lieux habités par l'histoire et le désir de poursuivre l'idée de cet apprentissage de ce que nos pères et mères nous ont laissé et face auquel nous nous devons d'être dignes. C'est la conscience reconnue de cette dignité qui fera de ces rencontres, pour reprendre votre mot, le meilleur « bilan ».

Q : Optimiste pour l'avenir de ce grand chantier culturel ?

Bien sûr, nous sommes naturellement disposés à d'emblée reconnaître ce qu'a d'ambitieux ce beau et légitime projet, touchant à la racine de ce que nous sommes et à croire en sa pérennité. Cependant nous savons qu'il faudra toucher et convaincre sans relâche toute la société civile, les partenaires privés et publics dont l'appui est essentiel, nos enfants et donc qu'un travail éducatif doit sous-tendre ce « chantier » profondément humaniste, donc incontournable.



Trois questions à M. El Kalii Brahim, Président de l'Association « Cité Portugaise »

Q : Quelles sont les motivations qui ont amené votre Association à adhérer à cette Université spécifique, dans la mesure où elle est populaire et traite d'un thème très peu adulé par les temps qui courent ?

Partant du fait que la sensibilisation à la protection du patrimoine est l'un des objectifs de notre association, nous avons répondu favorablement à la proposition de nos deux partenaires (IF et Casamémoire) quant à l'adhésion à la première édition de l'UPP.

Il faudrait signaler à cet égard que c'était un honneur pour El Jadida qu'elle fasse partie des trois premières villes du Maroc retenues pour la première édition de l'UPP (avec Meknès et Tétouan), après Casablanca . Ceci sans oublier que notre ville et sa région disposent d' une richesse patrimoniale diversifiée qui mérite bien d'être sauvegardée et entretenue et bien connue. Car au final c'est notre histoire, notre identité mais aussi et surtout notre avenir.

Q : L'UPP une année après son lancement… peut-on parler de bilan ?

Je pense que c'est un peu tôt de parler de bilan, mais disons que c'est un bon début, une belle « aventure », une première certes, mais attendons la fin de cette deuxième édition pour pouvoir dresser un premier bilan et pouvoir s'améliorer lors des prochaines éditions.

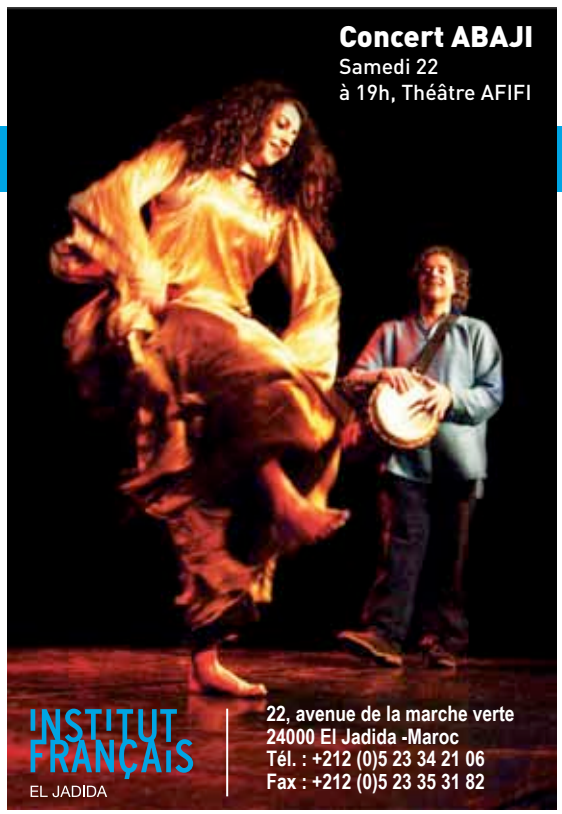
Un seul et unique regret, le manque d'adhésion de certains acteurs culturels locaux, une bonne partie de la société civile, des étudiants, futurs décideurs, entre autres malgré l'effort fourni par les organisateurs en matière de médiatisation de cet événement.

Q : Optimiste pour l'avenir de ce grand chantier culturel ?

Je suis optimiste, mais non confiant.

PROGRAMME CULTUREL MARS

Samedi 08	HEURE DU CONTE "L'OIE D'OR" 15h00 Médiathèque
Mercredi 12	Exposition Journaux Anciens autour du Maroc 19h00 Galerie IFEJ
Jeudi 13	CINEMA "BE KIND REWIND" 19h00 Théâtre AFifi
Vendredi 14	UNE OEUVRE, UN DEBAT "Le dernier jour d'un condamnE" 16h00 Médiathèque
Samedi 15	CINEMA-JEUNESSE "PRINTEMPS DE MELIE" 15h00 Médiathèque
Jeudi 20	RENCONTRE LA LITTERATURE MAROCA INE D'EXPRESS ION FRANCO PHONE 16h00 Médiathèque
Jeudi 20	Evenement Concert "kep Calm et Slame" 19h00 Théâtre AFifi
Samedi 22	HEURE DU CONTE "L'APPRENTI MEUNIER ET LA PETITE CHATTE" 15h00 Médiathèque
Samedi 22	Musique CONC ERT ABA JI 19h00 Théâtre AFifi
Jeudi 27	CINEMA "JASMINE" 19h00 IFEJ
Vendredi 28	Evenement FICA M MAROC 18h30 Théâtre AFifi



Cabinet d'Architecture

Hicham RAHALI

Architecture - Aménagement - Décoration





L'art
& la matière











Une jeune et dynamique équipe à l'écoute de vos désires et vos besoins

Réalisez un intérieur à votre image...



Hicham Rahali
50, Av. Med Errafii - El Jadida

Tél : 05 23 35 56 93
E-mail : rahali.hicham50@gmail.com