

MICROFICHE ETABLIE A PARTIR DE
L'UNITE DOCUMENTAIRE
N

جديدة منجزة حسب الوثيقة
رقم:

3 4 7 5 6

ROYAUME DU MAROC

المملكة المغربية

المركز الوطني للتوثيق
CENTRE NATIONAL DE DOCUMENTATION

SERVICE DE REPROGRAPHIE
ET IMPRIMERIE

B.P 826 RABAT



مصلحة الطباعة والتصوير
ص.ب 826 الرباط

F

1

SEL :

Dans les Ait Zaghar, Commandement de SKOURA, un très important gisement salin est exploité mais de façon médiocre.

AUTRES MINERAIS.

La Westfield Minerals Limited, continue à RIQUIT (Boumalne-Dadès) des recherches et études de traitement de minerai d'or, de Cuivre et d'argent.

Après de ces mines industrielles d'autres gîtes minéraux (filons) sont exploités par l'Artisanat. Ils renferment, seuls ou en mélange, les métaux suivants: Cuivre, Or Argent, Nickel , Molybdène, Cobalt.

Quoique certaines entreprises minières entourent leurs recherches du plus grand secret, affichant ainsi un grand pessimisme quant à l'avenir, les différences entre les réserves connues et celles qui sont possibles semblent très considérables, d'après certaines études faites à ce sujet.

Compte tenu de ce qui précède, il serait important de mettre en oeuvre des mesures métallurgiques qui pourraient comprendre : l'extraction des métaux riches et précieux, la pré-fusion des concentrés et leur raffinage électrolytique se ferait dans la Province même. Le financement serait assuré par ses promoteurs. Ce même système devrait être utilisé en ce qui concerne la fabrication de Ferro-Manganèse, dont les composants sont abondants.

Le développement de minerais artisanaux, autres que le manganèse aboutirait à de grands résultats, et ce, par leur traitement dans un Centre Commun d'enrichissement.

2)- MATIERES VEGETALES :

La culture du Coton réussit bien sur les sols du Poste d'ASKAOUN. Par conséquent, des expériences peuvent être tentées dans ce domaine.

3)- MATIERES ANIMALES :

Une quantité de laine de l'ordre de 10.000 tonnes est écoulee annuellement sur les souks de la Circonscription de Taliouine.

4)- MATIERES ALIMENTAIRES :

Sa position au sud du Haut Atlas difficile à franchir et son éloignement des grands Centres de consommation empêchent les différentes vallées de la Province de participer aux grands courants de l'économie d'échange.

L'agriculture est pratiquement la principale activité de la Province, mais celle-ci souffre d'une pression démographique très sensible, et qui de ce fait occasionne une étroitesse des exploitations. Le morcellement est très répandu, on peut dénombrer de 5 à 8 parcelles pour certains propriétaires; les grands possèdent de 80 à 160 aichers soit 1 à 2 hectares les moyens possèdent des superficies allant de 0,5 à 1 hectare; les petits ne cultivent que quelques ares.

Aussi dans le cadre de cette agriculture de subsistance et dans ce cycle d'économie fermée, les possibilités de l'industrialisation des productions agricoles sont peu nombreuses; sauf pour trois productions principales :

- Olives *
- Figs =
- Dattes =

OLIVES :

Les peuplements d'oliviers sont nombreux dans la Province, dans les années à venir l'aménagement de petites huileries coopératives serait réalisable à condition de valoriser les peuplements actuels par des méthodes culturales assurant, à chaque arbre une plus forte production, ~~donc~~ la taille de rajeunissement étant l'une des plus efficaces, aussi pour atteindre les buts recherchés de cette campagne agricole un programme de taille de rajeunissement va être réalisé par nos services.

FIGUES :

Le Cercle de Boumalne du Dadès possède actuellement un fort peuplement de figuiers (environ 150.000) dont la production pourrait être augmentée également par l'introduction de nouvelles variétés, un changement progressif des méthodes culturales, et de séchage des fruits qui laissent beaucoup à désirer.

Cette production pourrait être commercialisée à des prix meilleurs, par la création de petites coopératives de séchage qui ne demanderait qu'un faible capital.

DATTES :

La palmeraie du Draâ peut fournir une quantité variable entre 4 et 5.000 tonnes de dattes destinées uniquement à la commercialisation. Les méthodes commerciales sont restées traditionnelles et les pratiques de la vente avant la récolte même y sont fréquentes, laissant ainsi de grands profits à certains intermédiaires.

Il n'est pas rare de constater que les cours réels (compte tenu des taux d'usure) s'établissent entre 6 et 7 Fr le Kilogramme brut de dattes, alors que le C.T. 13-02 (Zagora) a écoulé sa production sur le souk local à un cours moyen de 25 Fr, les variétés commercialisables atteignant 25 à 26 Fr

Par ailleurs ce même C.T. a mené une expérience de conditionnement de dattes de bonne qualité en paquets de 500gr

Ces denrées ayant été vendues sur le Marché de Marrakech, les calculs ont démontrés qu'on peut réaliser un bénéfice brut de l'ordre de 30 %.

Ces constatations prouvent qu'il existe des possibilités de commercialisation de produits conditionnés et que la mise en place de petites coopératives bien organisées devrait permettre une amélioration rapide du niveau de vie du fellah, tributaire jusqu'alors d'usuriers, du moins en ce qui concerne les petits propriétaires.

L'aide de la Caisse Nationale de Crédit Agricole, dans ce domaine jouerait un grand rôle par l'octroi de crédits.

- 4 -

PROJET D'INSTALLATION D'UNE
COOPERATIVE - ... LA VALLEE

1°/- Capacité et rayonnement :

- Capacité = 300 Tonnes
- Rayonnement = 15 à 20 Kilomètres

2°/- Budget d'Investissement :

- 1 salle de conditionnement
et de stockage 20.000 DH
 - 1 salle de fumigation
équipée pour 10 m310.000 DH
 - ↳ Frais d'adduction d'eau
et d'électricité 2.000 DH
 - Frais d'Installation 5.000 DH
-
- 37.000 DH

3°/- Budget Annuel de fonctionnement :

a/ Frais fixes

- Salaire du Directeur
(4 mois) 4.000 DH
 - Frais Généraux 2.000 DH
 - Amortissement du Matériel 3.700 DH
(10 ans)
-
- 9.700 DH

b/ Frais Variables :

- Personnel
(4 ouvriers temporaires)..... 2.400 DH
 - Traitement pour 300 Tonnes
(à raison de 0,50 DF la tonne)... 150 DH
 - Emballages de conditionnement 3.000 DF
 - Divers 1.000 DH
-
- 6.550 DH

4°/- Prix de revient du conditionnement :

Des dates dans le cadre d'une petite coopérative
d'une capacité annuelle de 300 tonnes :

Frais fixes + Frais variable =
Tonnage Annuel.

9.700 + 6.550 = 54 DH la tonne
300

Prix de revient au kilogramme = 5 Francs 50 .-

...../.....

C - ENERGIE ET EAU :

Toute l'énergie dont dispose la Province provient de la transformation des carburants liquides notamment du gas-oil.

Le R.R.P.M. a fait la demande d'un vaste permis de recherches d'hydro-carbure, quelques indices de pétrole auraient été reconnus dans le Commandement des M'Hamid.

En ce qui concerne la grande hydraulique, il existe déjà projet étudié, celui d'un barrage de retenue dit "Zagouiat Nourbaz", situé sur le confluent, ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ ~~XXXX~~ des Oueds OUERZATE, DADES et ses affluents, dont la réunion en aval forme l'Oued Draà.

La fonction de cet ouvrage étant de régulariser le régime saisonnier et interannuel de l'Oued Draà au bénéfice de sa vallée. Une fois que ce projet qui date depuis fort longtemps sera réalisé la production agricole annuelle sera doublée du même qu'il assurerait la réglementation des nappes phréatiques qui seraient exploitées pour l'alimentation d'éventuelles usines. A cet ouvrage seront ~~substitué~~ 2 ou 3 autres barrages plus petits qui desserviraient des périmètres irrigables tels que les plaines de Tickert et le plateau de Boumalne.

*regu la proposition
adjointe*

D - TRANSPORT :

En 1962 le réseau routier de la Province se schématise comme suit :

A-LONGUEUR ET DENSITE DE CE RESEAU

IDEE GENERALE :

La Province de Ouerzazate est déshéritée dans ce sens qu'elle ne possède que peu de kilomètres revêtus par rapport à l'importance du trafic, mais elle est sillonnée par un abondant réseau de chemins tertiaires classés à l'état de "pistes".

I - LONGUEUR :

Etendue totale du réseau	=	3747 Kms repartis comme suit :
<u>1/-Routes Principales :</u>		
- Revêtues	=	445 Kms
- Non rev. piste	=	285 Kms
		<hr/>
Soit un total de		730 Kms
<u>2/-Routes Secondaires :</u>		
- Revêtues	=	0 Kms
- Non revêtues	=	35 Kms
		<hr/>
(dont 13 Kms à l'état de plateforme)		
soit un total de		35 Kms
<u>3/-Chemins tertiaires :</u>		
- Revêtues	=	21 Kms
- Non revêtues	=	2961 Kms
		<hr/>
Soit un total de		2982 Kms

...../.....

II-DENSITE

1°) Deux axes principaux dominent cette Province :

- La R.P. 31 de Marrakech à la vallée du Draâ
- La R.P.32 d'Agadir à Mengoub

Ces itinéraires convergent tous par Ouarzazate, Chef lieu de la Province.

2°) D'autres axes très importants également se rattachent aux 2 précédents à savoir :

- La R.P. N° 31 C qui conduit aux mines de manganaises de EOUTAZOULT et IMINI
- La R.P. N° 31 E qui évite Ouarzazate
- La R.P. N° 32 B qui a été ébauchée sur 25 Kms près d'AOUIOUZ (Province d'AGADIR)
- La R.P. N° 32 C qui est itinéraire emprunté par les transports miniers de Tiouine.

3°) La seule route secondaire est l'itinéraire Minier de la R.S. N°510 qui conduit de TAZNAKHE aux mines de Cobalt de EOU-AZZER Aghbar.

4°) Le réseau tertiaire à l'état actuel relie les différentes Centres de la Province.

SECTEUR MINIER

Il est à noter que les richesses minières de cette Province et l'éloignement des Centres de traitement ou d'exportation placent cette partie du Royaume au rang d'utilisateur important de transports sur le Plan National. Une analyse des courants dans le sens Province extérieur et retour, prouve que le volume d'importation des Mines représente environ le dixième de leurs exportations.

Le volume de minerai extrait suffisant actuellement pour rentabiliser un chemin de fer, doit se maintenir au moins 10 ans, au même tonnage et même augmenter considérablement (ce qui est fort possible, si les diverses compagnies garantissent l'exploitation des petits filons et si l'on ouvre à l'exploitation de nouveaux gisements comme celui du fer d'Alnif.

On peut donc envisager sérieusement, la construction d'un chemin de fer, qui, d'après les projets, pourrait (amortissements compris) faire baisser le prix de la tonne kilométrique sur le tronçon IMINI-MARRAKECH à environ 18 frs au lieu de 31 frs, et pour IMINI-CASABLANCA à 12 frs au lieu de 17 frs.

SECTEUR RURAL

Pour le trafic d'importation et d'exportation en ce qui concerne ce secteur (secteur minier non compris) il convient de faire appel au capital des petits entrepreneurs de la Province, qu'il faudrait le cas échéant susciter. Ces derniers feront appel pour une grande part au crédit. Un assouplissement serait négocié avec l'Office National des Transports en leur faveur.

Aussi peut-on espérer si cette action est bien conduite, obtenir comme à EF OUD, une stabilisation des prix de transport aux environs de sept francs la tonne kilométrique. Le prix de transport de la tonne de MARRAKECH OUARZAZATE sera donc de l'ordre de 14 DH et de CASABLANCA de l'ordre de 30 DH,

.../...

prix 3 fois plus bas que celui pratiqué actuellement.

STATIONS-SERVICE ET GARAGES
DE REPARATIONS

Il existe actuellement au Centre de Ouarzazate 2 Stations-Service bien équipées, de même que chaque commandement est pourvu d'une pompe à essence au moins.

Les garages de réparations font défaut dans toute la Province.

Il est certain que l'accroissement du trafic camions est lié à la présence dans les différents Centres de la Province de stations-Service et de garage de réparation automobiles.

E - MAIN D'OEUVRE :

Le Chiffre de la main d'oeuvre sous employée atteint le chiffre de 21.852 au mois de Septembre 1962. Elle se répartit comme suit :

- Cercle de OUARZAZATE	9.321	Cercle de DOUMAINE	1.000
- Circonscrip. ZAGORA	3.000	Circonscrip. AGDZ	500
- Circonscrip. TALIOUINE	7.445	Annexe TAGOUNITÉ	250
- Annexe de TAZZAKINE	230	Poste d'ASKAOUN	100

Aucun vrai Centre de formation n'existant au sein de cette Province d'où le niveau professionnel est nul, quoique dans certaines Centres Miniers on essaie de former quelques bûcheurs, menuisiers etc... par les besoins de la mine.

Aussi serait-il souhaitable de voir créer des Centres de formations professionnels notamment dans les secteurs de bâtiments, mines.

F - BATIMENTS :

Il n'existe aucun bâtiment susceptible d'abriter une industrie ni logements pour abriter les cadres. De vastes étendues sont inoccupées dans tous les commandements de cette Province, et si les nécessités l'exigent peuvent être mis au profit de futures usines. La plupart de ces terrains se trouve à proximité de voies routières quant à l'eau et l'électricité c'est simplement une question d'aménagement.

G - SOUS-TRAITANTS :

Seule la coopérative de Tapis de TAZENAKHTE peut être répondre à ce besoin.

H - CAPITAUX :

Seuls les capitaux d'origine commerciale peuvent être rassemblés pour financer de nouveaux investissements. Seulement il est nécessaire que ceux de l'état soit investis ne serait-ce qu'au départ afin d'intéresser les particuliers qui n'aiment pas se hasarder dans des affaires dont ils ignorent la portée.

I - MARCHE :

En ce qui concerne les dattes et les figues séchées mentionnées plus haut, ces denrées se liquident très facilement sur les souks de la Province même, ou sur les marchés de MAFRAKECH-AGADIR. Si la quantité est très importante il est certain que les marchés de CASABLANCA peuvent absorber toute la production puisque certains spéculateurs y liquident

ces fruits réalisant de gros bénéfices au détriment des fellahs de cette Province.

En ce qui concerne les divers minerais, ils sont plutôt exportés à l'Etranger.

J - FACTURES REGIONAUX PARTICULIERS

Les organismes de contrôle et de recherches existant dans la Province dépendent d'entreprises privées (S.A.C.E. M. - C.M.A. - .M.L. - B.R.P.M. etc...)

Dans le cas où une usine de pré-fusion et de raffinage électrolytique de concentrés devrait être créée certaines mesures notamment d'hygiène devraient être prises. Il convient tout d'abord d'éviter que les produits d'élimination nocifs ne constituent un danger pour la population environnante, les déchets nocifs ne posent pas de problème (sauf exceptionnels = produits radio-actifs).

D'autres part les déchets liquides ou eaux de lavage ne doivent pas contaminer les Oueds ou la nappe phréatique. Aussi faudra-t-il prévoir la construction de canaux puisards et prévoir des champs d'épandage. La formation d'un quartier industriel est à envisager loin des zones résidentielles.

Aucune modification ne paraît devoir être apportée sauf en ce qui concerne le transport, sujet traité plus haut.

OUARZAZATE, le 11 OCTOBRE 1962.

LE GOUVERNEUR DE LA PROVINCE ,

signé : MEZIANE ZEKRI

S.E.D. OUARZAZATE

BS/MB

le 18 Mars 1963

PROCES-VERBAL DE LA REUNION DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION EN DATE DU 12 MARS 1963

-oOo-

L'An Mil Neuf Cent Soixante Trois, le Mardi 12 Mars
à 15 heures, le Conseil d'Administration de la Société d'Etudes
pour le Développement de la Province de Ouarzazate s'est réuni au
siège social.

Étaient présents :

- M. OVED,
- M. ASSOULINE.

Étaient représentés :

- Le Gouverneur de la Province, par M. TALIB,
- la B.N.D.E. (
- M. Amine BENGELOUN) par M. CHAMPION

Assistaient en outre à la réunion :

- M. GREGOIRE,
- M. SARVONAT.

Était excusé :

- M. GOURJA.

.../...

Conformément à l'Ordre du Jour qui avait été précédemment établi, les différentes questions suivantes sont examinées :

I - QUESTIONS CONCERNANT L'EQUIPEMENT DE BASE DE LA PROVINCE DE OUARZAZATE

A/ VOIE FERREE :

Rappelons qu'une étude a été effectuée (C.F.M.) prévoyant l'édification d'une voie ferrée (longueur 138 Kms dont 13 Kms de tunnel). Coût de cette ligne : 160 millions de DH. L'amortissement d'une telle voie ferrée sur la base d'un tonnage de 500.000 Tonnes par an, serait réalisé en 16 ans. Tel est l'essentiel des données fournies par l'étude sur la Province de Ouarzazate à ce sujet.

La discussion, qui suit, a pour effet de souligner quels sont les éléments connus ou inconnus sur lesquels il faudrait obtenir plus de précisions pour être assuré de l'intérêt que présente la réalisation de ce projet de chemin de fer. Ces éléments se regroupent finalement autour de deux ordres de préoccupations :

- Rentabilité Financière.
- Rentabilité Economique.

En ce qui concerne la rentabilité financière, elle est elle-même fonction de très nombreux éléments parmi lesquels le problème essentiel est celui du tonnage à transporter : certains bruits font état d'une prochaine fermeture de la mine d'Imini.

Il s'agit là d'un élément nouveau puisque l'étude S.E.D. OUARZAZATE (achevée en Avril 1962) mentionne, pour la mine d'Imini, des réserves de 300 à 500.000 Tonnes par an pendant 10 à 12 ans.

Quoiqu'il en soit, il est fait observer que la réalisation éventuelle de cette voie ferrée ne pourra être achevée avant plusieurs années si bien que la durée d'exploitation des réserves s'en trouvera diminuée d'autant.

Par contre, il existerait, dans la zone occidentale de la Province de Ouarzazate, d'importantes réserves de fer (de l'ordre de 50 Millions de Tonnes).

Seul un transport par fer, dans des conditions qu'il reste évidemment à préciser, pourrait valoriser l'exploitation d'un minerai pauvre comme le minerai de fer.

Il est noté, en outre, qu'il existe, dans la région, des possibilités de raffinage électrique de certains minerais d'une plus grande valeur (tels que plomb, or) et il semble certain que ce projet apparaîtrait sous un meilleur jour à ses éventuels promoteurs dans l'hypothèse de la réalisation d'une voie ferrée.

En ce qui concerne la rentabilité économique, elle est fonction d'éléments que l'on pourrait appeler négatifs et positifs.

"Le désinvestissement routier" constitue l'un des principaux éléments négatifs qu'il convient d'étudier et il est bien certain que la réalisation de la voie ferrée rendra inutilisable un parc de véhicules actuellement existant. Il est observé à ce propos d'une part qu'il s'agit probablement d'un matériel déjà amorti et, d'autre part, que la durée de la mise en oeuvre éventuelle de cette voie ferrée permettra d'éviter, en temps voulu, le renouvellement coûteux d'un matériel routier destiné à disparaître.

Le problème essentiel de la rentabilité économique du projet, qui occupe les administrateurs, demeure celui de l'influence de la voie ferrée sur le développement économique de l'ensemble de la Province.

Après un bref échange de vues sur les différents aspects théoriques de la question, les administrateurs conviennent qu'il leur est finalement pas possible de conclure d'une façon formelle.

La résolution suivante est donc adoptée :

Etant admis que la rentabilité financière de la voie ferrée envisagée est fonction de son coût de réalisation, des charges de maintenance et d'entretien, le Conseil d'Administration de la Société, charge son Administrateur-Délégué, de prendre contact avec les services compétents des C.F.M. à l'effet d'obtenir communication de l'étude technique du tracé et de l'édification de cette ligne.

Il est probable que cette étude pourra être très facilement mise à jour à partir des éléments contenus dans le dossier déjà en la possession des C.F.M.

Au cas où cette mise à jour devrait entraîner, à la charge des C.F.M., un travail considérable et coûteux, les administrateurs seront consultés par lettre pour apprécier s'il convient, en fonction du coût envisagé des études, de les exécuter ou non.

Parallèlement à cette étude, qui permettra de conclure à la rentabilité financière du projet, une étude sur sa rentabilité économique devra être ultérieurement entreprise.

Là encore, les administrateurs seront consultés pour décider, en fonction du coût prévisionnel de cette étude, la suite qu'il conviendra de lui donner.

B/ ENERGIE ELECTRIQUE - =====

Rappelons que le coût de l'énergie électrique produite à partir des centrales privées est élevé dans la Province de Ouarzazate : de l'ordre de 0,22 DH le KWH

L'énergie électrique, qui serait fournie par le réseau de distribution de l'E.E.M., reviendrait vraisemblablement à 0,13 DH le KWH.

Les administrateurs examinent, compte tenu de ces données globales, quel serait le profit, pour le développement de la région, de l'aménagement d'une ligne à haute tension. Il est certain que la consommation en électricité va augmenter dans la Province en ce qui concerne les utilisations autres que celles du secteur minier, à savoir : éclairage des agglomérations, pompage agricole et éventuellement raffinage sur place de certains métaux.

En conséquence, le Conseil d'Administration charge son Administrateur-Délégué de prendre contact avec l'Energie Electrique du Maroc à l'effet de savoir où en sont actuellement les projets concernant l'installation d'une ligne à haute tension reliant la Province de Ouarzazate au réseau national.

Si l'étude, qui a été effectuée précédemment à ce sujet, n'est plus actuellement valable, il conviendra de demander à l'E.E.M. d'indiquer à la Société quel serait le coût de réalisation d'une nouvelle étude.

Les administrateurs en seront alors informés et il leur sera demandé d'indiquer si l'étude en question doit ou non être entreprise.

C/ IRRIGATION - =====

M. CHAMPION rappelle tout d'abord que cette question appartient au domaine réservé de l'O.N.I., qui est le seul agent d'exécution des actions qui peuvent être entreprises en ce qui concerne l'irrigation dans la Province.

M. CHAMPION fait ensuite donner lecture du programme actuel de ces actions tel qu'il a été établi par l'O.N.I.

Rappelons brièvement que ce programme 1963 porte principalement sur l'étude des eaux souterraines dans la région du Ternata et dans le bassin Ouarzazate-Dadès.

Ces précisions fournies, la discussion porte alors successivement sur la grande hydraulique et la petite hydraulique.

En ce qui concerne la grande hydraulique, M. TAIEB au nom de l'Administration provinciale rappelle que la région de Ouarzazate attache une grande importance à la réalisation du barrage de Zaouia N'Ourbaz et par conséquent à la rapide conclusion des études qui ont été entreprises depuis plusieurs années au sujet de ce projet.

Il rappelle en outre que la Province de Ouarzazate souffre depuis quelque sept années d'une sécheresse persistante, ce qui rend encore plus urgent l'étude des solutions propres à apporter une amélioration à la difficile condition des agriculteurs.

Les administrateurs sont unanimes à souhaiter que tout soit mis effectivement en oeuvre dans ce domaine de la maîtrise des eaux pour le plus grand profit de l'agriculture provinciale.

Malheureusement, ils constatent que l'étude du barrage de Zaouia N'Ourbaz, telle qu'elle existe, ne résoud que le problème "Ouvrage d'art" mais laisse encore en grande partie dans l'ombre le problème "Irrigation".

C'est ainsi qu'on a pu faire observer, à propos de ce barrage, que sa réalisation mettrait sous l'eau une superficie de terrains actuellement cultivés, vraisemblablement très proche de la superficie des terres qui pourront être ainsi irriguées.

C'est pourquoi, le Conseil d'Administration adopte la résolution suivante :

La Société demandera à l'O.N.I. dans quelles conditions, une étude complète faisant ressortir les avantages que peut présenter la réalisation du barrage de Zaouia N'Ourbaz, en ce qui concerne la production agricole, pourra être effectuée. Là encore, s'il apparaît qu'une telle étude ne peut être réalisée qu'avec le concours de la Société, une évaluation du coût de cette étude sera effectuée et les administrateurs consultés.

Le Conseil d'Administration demande, à ce sujet, à son Administrateur-Délégué, de souligner à l'O.N.I. qu'il serait inopportun que le retard apporté à la réalisation des études hydrauliques soit préjudiciable à la mise en oeuvre du développement de l'économie provinciale.

Notons toutefois qu'il conviendrait de tirer profit de ce retard pour faire bénéficier, dans toute la mesure du possible, la région de Ouarzazate des enseignements dégagés à l'occasion des travaux d'irrigation actuellement en cours dans la région du Tafilalet.

En ce qui concerne la petite hydraulique, M. MENNESSON signale aux administrateurs qu'il y a, dans la province de Ouarzazate, de nombreux petits aménagements hydrauliques à effectuer, aménagements qui ne peuvent être réalisés faute de financement.

Le Conseil d'Administration estime que ce financement devrait être assuré par la Caisse National du Crédit Agricole et regrette que cet organisme ne soit pas effectivement représenté à Ouarzazate. Il semble, en effet, qu'un financement de ce genre ne peut être entrepris que par un organisme établi sur place, tandis qu'un financement à distance" supposerait que soient entreprises au préalable, des études de rentabilité, études dont le coût global serait excessif par rapport aux fonds à mettre en oeuvre, puisque ce coût global serait davantage fonction du nombre des projets que de l'importance unitaire de chacun d'eux.

Dans ces conditions, le Conseil d'Administration souhaite qu'un établissement bancaire envisage l'installation d'une représentation permanente à Ouarzazate. En premier lieu, cet établissement bancaire pourrait donc étudier sur place les moyens de financement qu'il serait susceptible d'apporter à la réalisation, par les agriculteurs, de petits aménagements hydrauliques.

Le Conseil d'Administration observe que l'utilité d'une implantation bancaire à Ouarzazate dépasse très largement ce domaine du crédit aux aménagements hydrauliques. C'est ainsi qu'à l'occasion de l'activité cinématographique dans la région, l'absence d'un guichet de banque à Ouarzazate a été déploré. D'activité commerciale et touristique constitue, semble-t-il, en permanence un support suffisant pour garantir la présence à Ouarzazate d'une agence bancaire.

Le Conseil d'Administration demande donc à son Administrateur-Délégué d'établir un répertoire de toutes les interventions qui pourraient être entreprises par un établissement bancaire qui accepterait d'être représenté à Ouarzazate.

L'Administrateur-délégué devra alors prendre contact avec différents établissements bancaires pour leur suggérer cette représentation locale.

II - AUTRES QUESTIONS -

A/ SECTEUR MINIER ARTISANAL

=====

M. CHAMPION fait donner lecture des premiers résultats de l'exploitation de la Coopérative Minière de Ouarzazate qui fonctionne depuis Octobre 1962.

Rappelons brièvement que depuis cette date, la production de la Coopérative s'est élevée à 2.500 Tonnes, ce qui correspond sensiblement à 5.000 Tonnes par an. La coopérative emploie actuellement 250 hommes et bénéficie de l'assistance technique du B.R.P.M. Le minerai de la coopérative est commercialisé par la Compagnie Minière d'AGADIR au cours de 142 DH 68, la tonne métrique FOB CASABLANCA.

Le fait essentiel à souligner est que le coût du transport depuis la mine jusqu'au port d'embarquement est de :

- 98 DH 50 la tonne sur CASABLANCA,

- 85 DH 50 la tonne sur AGADIR.

Ce coût du transport représente selon les cas 69 % ou 60 % de la valeur FOB du minerai, tandis que la part revenant aux coopérateurs ne représente que 25 % de cette même valeur FOB du minerai.

Dans un premier temps, et sans préjuger des actions qui pourront être entreprises ultérieurement, le Conseil d'Administration souhaite que tout soit mis en oeuvre pour obtenir, au profit des coopérateurs, un abaissement du coût du transport routier.

L'Administration de la Province fournira donc à la société la liste des transporteurs qui seraient susceptibles d'effectuer l'évacuation du minerai de la Coopérative sur Marrakech ou sur Agadir. La Société fera appel à la concurrence pour essayer d'obtenir de ces transporteurs des prix avantageux au profit de la Coopérative Minière de Ouarzazate.

B/ EXPLOITATION DES ROSES :

=====

M. MENNESSON fait observer aux Administrateurs que les cours d'achat aux producteurs ne tiennent pas compte de la qualité des produits achetés.

Il conviendrait donc de savoir dans quelle mesure, un aménagement des cours à l'achat tenant compte des qualités fournies, constituerait un encouragement à la production en même temps qu'il réaliserait une rémunération plus équitable.

Ce n'est là qu'un aspect du vaste problème de l'exploitation des rosés dans la Province de Ouarzazate. (problème de production : étalement de la récolte, recherche de nouvelles variétés, problème de transformation, problème de débouchés.)

L'examen de ces questions justifie que soit entreprise une étude sur l'exploitation des roses dans la Province de Ouarzazate. M. CHAMPION signale aux Administrateurs qu'une société d'études américaine est actuellement installée à Marrakech et qu'en principe, elle pourra fournir d'utiles renseignements sur le problème de la production des roses.

Dans la mesure où ces renseignements ne suffiront pas, il conviendra d'établir le plan d'une étude plus complète et d'en évaluer le coût.

Là encore, les Administrateurs seront, en temps utile informés de ce projet d'études, de son coût et consultés.

C/ TOURISME :
=====

M. CHAMPION indique aux Administrateurs que par le tourisme également, il paraît utile d'attendre, avant d'entreprendre éventuellement une étude complémentaire distincte, les résultats de l'étude actuellement en cours dans la région de Marrakech. (étude effectuée par la Société américaine PORTER, qui a accepté de faire porter ses investigations sur le secteur touristique dans la région).

D/ SECTEUR ARTISANAL :
=====

Il s'agit essentiellement du fonctionnement de la Coopérative de tapis de TAZENAKT.

Le Conseil d'Administration charge son Administrateur-Délégué d'établir le plan d'une étude qui devra être entreprise en vue de permettre un meilleur fonctionnement de cette Coopérative. (problème des débouchés essentiellement).

Les Administrateurs seront informés du plan de l'étude projetée et de son coût.

Plus rien n'étant inscrit à l'Ordre du Jour, la séance est levée à 17 heures 50.

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE MARRAKECH ET D'OUARZAZATE

N O T E

SUR LE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL DES
PROVINCES DE MARRAKECH ET D'OUARZAZATE

Septembre 1962

N O T E

sur le développement industriel des
provinces de MARRAKECH et d'OUARZAZATE

Généralités

Si l'industrialisation du Maroc a été particulièrement poussée durant ces vingt dernières années, il n'en est pas moins vrai que son économie, pendant la période antérieure à sa libération a été faussée parce qu'elle était trop liée à une autre économie et qu'elle ne correspondait pas à celle d'un état indépendant.

Certaines productions furent entravées, certaines exportations limitées, certains travaux suspendus, certains projets abandonnés parce qu'ils gênaient des intérêts étrangers ou l'activité de groupements industriels internationaux.

De nombreux problèmes doivent être repensés sur le plan national en s'inspirant des lois naturelles de notre pays temporairement perturbées.

La première exigence qui s'impose est la décentralisation de l'industrie, ainsi que l'a sagement compris le gouvernement de Sa Majesté dans l'établissement du plan quinquennal.

LE NOUVEAU AVENIR

La relance économique de notre circonscription, qui comprend les provinces de Marrakech et d'Ouarzazate, mise à part les régions de Safi et de Mogador, qui possèdent leur propre chambre de commerce et d'industrie avec lesquelles nous entretenons des rapports étroits, doit débiter par le développement des industries existantes, l'organisation raisonnée du tourisme avec son corollaire, l'embellissement de l'équipement hôtelier et l'amélioration d'industries légères ne nécessitant un transport onéreux ni de la matière première d'appoint, ni du produit fini.

Développement de l'industrie marocaine

A part la fabrication des articles en matières plastiques et de bois à placage ou la construction métallique, le Maroc possède surtout des usines de transformation de produits agricoles. Pour en accroître la production et en tirer les possibilités maximales, pour en assurer la rentabilité qui exige l'amélioration des techniques mondiales, il faut améliorer la récolte de ces produits agricoles. C'est en grande partie une question d'irrigation et de la nécessité pour le pays de d'améliorer les réseaux existants pour ne pas être délaissé à l'avenir aussi rapproché que possible de comprendre les projets de travaux et d'adaptation d'ouvrages existants ainsi que de prévoir de nouvelles constructions.

Relance du Tourisme

Une remarque s'impose. Le ministère de l'information, des beaux-arts et du tourisme fait un gros effort en faveur de régions peu connues ou méconnues sans tradition touristique affirmée. Il semble qu'un effort au moins aussi important au bénéfice du Sud Marocain, universellement connu et reconnu, provoquerait des résultats immédiats.

Peu de capitaux sont relativement nécessaires pour terminer l'hôtel du Casino, avec chambres climatisées à l'intention du tourisme d'été -- qui n'est pas mythe, même à Marrakech -- et qui agrémente avantageusement une piscine. Ainsi, ce nouveau joyau de l'hôtellerie pourrait-il rester ouvert toute l'année.

Nous verrions avec satisfaction ce même département chargé du tourisme intervenir favorablement auprès des ministères intéressés pour que soient financés en priorité l'achèvement des routes de l'Ouyika et de l'Oukaimeden que les Travaux publics sont tout disposés à terminer.

L'agrandissement des gîtes d'étape et l'augmentation de leur nombre, l'aménagement d'un aérodrome à Ouarzazate à partir du terrain d'aviation de tourisme existant, compléteraient le programme.

A propos d'aviation, il est à noter qu'une coordination passagers-frêt (périssables : fruits, primeurs, fleurs) justifierait une liaison aérienne directe Marrakech-Paris.

De même un succès certain serait réservé à une compagnie de tourisme aérien qui organiserait, en utilisant les terrains d'aéroclubs, le survol de l'Atlas à bord de petits avions à trois passagers, en trois circuits différents comportant des étapes à Ouarzazate, Boulmane, Ksar-Es-Souk, Erfoud, Taliouine, Taroudant, Agadir, Bigoudine, Imintanout, avec extension possible sur Tafraout et Tiznit.

Implantation d'industries légères

Marrakech dispose de bâtiments inoccupés dans son quartier industriel, d'une main-d'oeuvre qui ne demande qu'à s'employer, d'établissements d'enseignants professionnels qui forment des techniciens et des ouvriers qualifiés, enfin d'une énergie électrique suffisante dont les possibilités peuvent encore s'accroître.

Le ministère du commerce, de l'industrie, des mines, de l'artisanat et de la marine marchande a publié une liste, indicative et non limitative, d'entreprises industrielles recommandées aux capitaux nationaux en précisant la localisation désirable.

Passons en revue les industries, dévolues à Marrakech dans ce projet, et ajoutons-y les remarques sur les différentes branches dont l'étude a déjà été entreprise avant la publication de la note de documentation du ministère.

Traitement des ordures ménagères pour fabrication d'engrais azotés.
A retenir,

Pièces détachées : (fonderie usinée) de certaines catégories pour l'automobile et le matériel agricole (roulements et Galets)

Vis platinées (ne sont pas fabriquées au Maroc)

Bobinage électrique léger, pour l'industrie du froid, la radio, les appareils ménagers. Travail convenant plus particulièrement à cause de sa délicatesse à la main d'oeuvre féminine. (A notre connaissance, seul le bobinage automobile est actuellement fabriqué au Maroc)

Montage de postes radio appareil populaire de prix modique (la C.C.I. de Marrakech et d'Oran ont organisé dans ce but un cours pratique de radio)

Horlogerie : industrie traditionnelle dans les pays montagneux, accessible à la main d'oeuvre féminine. Une succursale de l'Ecole de mécanique horlogère de Casablanca aurait été créée à Marrakech.

Montage d'appareils ménagers (ventilateurs, presse-fruits) moteurs importés, carcasses et accessoires fabriqués (plastique). A retenir.

Le bobinage des moteurs peut être aussi fabriqué sur place (voir ci-dessus)

Jouets, articles de sports. A retenir.

Huiles essentielles - Herboristerie (plantes spontanées et cultivées). A retenir.

L'essence de rose est extraite à El Kelaa des Berberies. On peut y ajouter la fabrication de produits pharmaceutiques ou de régime : huile de maïs, de tournesol, médicaments à base de sang (Le sang des abattoirs de Marrakech est utilisé) ou de foie et autres extraits.

Légumes et fruits déshydratés. A retenir.

Insecticides végétaux.

L'euphorbia résinifère, qui a fait l'objet d'études il y a une vingtaine d'années, revient à l'actualité. On trouve cette plante sur une surface de 115.000 hectares aux flancs de l'Atlas. On peut en tirer un insecticide, un vernis, et une gomme pouvant servir à la fabrication d'un caoutchouc léger.

Industrie chimique des os (gélatine, caséine, colles). A retenir.

Confiserie, pâtes de fruits, concentrés de fruits.

Halwa Cette confiserie traditionnelle est faite à base de pâte de (Jonglan) et d'amandes. Elle est vendue plus particulièrement à Casablanca. Elle est importée depuis longtemps de Grèce. Le confiseur le plus connu est à Casablanca. L'ancien fabricant sera peut-être remplacé par un nouveau, il trouverait sans doute un débouché pour sa production. Il serait intéressant de voir si on ne peut pas fabriquer, entre Marrakech et Casablanca, une sorte de bonbon à base de terre d'argile.

Pate d'amandes - Mougat serait entrepris par le même fabricant spécialiste.

Confiture d'Iponée à base de patate douce. Est fabriquée uniquement à Meknès, la production étant absorbée entièrement par le marché local. Intéressante à développer en raison de son exportation possible, en particulier en Europe, à cause de sa similitude de goût avec la crème de marron.

Confiture et jus de fruit : figue de barbarie.
Inexploitée au Maroc pour une raison inconnue.

Condiments, conserves de câpres, cornichons : A retenir.

Cette fabrication est restée dans l'ensemble artisanale, dans la région, mais pourrait être portée sur le plan industriel.

Sous-produits de la fabrication des jus de fruits : A retenir.

Fusion, affinage, laminage d'or et d'argent : A retenir.

Le travail de ces métaux est resté purement artisanal, il peut être porté sur le plan industriel.

Filature et industrie textile : Bien que ces industries ne figurent pas dans la nomenclature des entreprises recommandées aux capitaux nationaux, comme faisant partie d'un programme élaboré à un échelon supérieur Marrakech pourrait abriter un complexe "lavage, cardage, peignage, filature et tissage" de la laine avec des machines modernes, venant se joindre à la production artisanale traditionnelle, qui convient de conserver dans la mesure où elle est préférée par une certaine clientèle.

Cette partie de l'industrie textile peut s'étendre à d'autres tissus (lin, coton, fibrane, soie, etc.)

Peaux, poils, cuir : L'industrie de la tannerie de la tannerie de qualité exige une installation coûteuse, à long amortissement, d'un modèle qu'il n'est peut-être pas opportun de multiplier actuellement au Maroc. Mais certaines opérations de préparation peuvent être effectuées à Marrakech, en attendant que l'accroissement de la production justifie cette décentralisation.

Marrakech, centre de ramassage des poils et peaux de bovins et de caprins, peut améliorer ses ateliers de traitement artisanaux, en particulier, offrir à l'exportation un poil de bœuf dressé de ses apprêtés, ce qui le rendrait plus présentable.

Fournitures pour le bâtiment : Les clous, les vis, les boulons (ronds et agrafés) pour la construction où ils remplacent en partie le fer à béton (méthode italienne).

Marrakech, Hollywood africain

De nombreuses troupes de cinéastes sont venues tourner des films dans le Sud Marocain.

Les sites, l'atmosphère, le climat, qui offre selon le lieu et l'époque, le glacial, le tempéré ou le torride, le calme aussi, à la sortie des séances de tournage, mettent de plus en plus en valeur notre région.

Il suffit, en ce domaine, d'offrir aux producteurs qui ont leurs moyens financiers propres, la plus confortable hospitalité (hôtels appropriés, installations de studios et de leurs annexes) en attendant qu'une véritable industrie marocaine du cinéma voie le jour.

Stations thermales

Un examen hydrologique poussé des innombrables sources qui jaillissent de l'Atlas amènerait vraisemblablement la découverte d'eaux minérales de composition variée appelées à opposer une concurrence redoutable aux eaux les plus célèbres des autres continents.

Si nous ouvrons une parenthèse Casablanca est entourée, par une circonférence de 7 Kms de rayon environ de collines ou de mamelons contenant des poches d'eau potable et radioactive qui constituent des réservoirs naturels d'eau provenant de l'Atlas. Toute cette eau se déverse inutilement à la mer, à une certaine profondeur. Le fait se vérifie de la manière suivante. Si, à certaine distance du rivage on creuse un puits, on trouve généralement une eau saumâtre, mais si on continue de creuser on arrive à l'eau pure de l'Atlas.

Pourquoi Casablanca n'est-elle pas alimentée par cette eau excellente? Peut-être parce que la découverte a été faite trop tard. Les documents d'ailleurs très anciens -- au moment où le transport en eau de la capitale économique du Maroc était devenu une grave question.

Quoiqu'il en soit, en se basant sur les constatations certaines sources de la vallée du Dadès pourraient fournir un débit suffisant. Ce même fluide utilisé dans le traitement de la tuberculose, les dents particulièrement soignées de la population autochtone méritent de démonstration s'il en était besoin.

Voie ferrée Marrakech - Casablanca

Il vient d'être décidé de relier par une voie ferrée les stations de Kettara à El Aria, sur la ligne Safi-Casablanca, pour faciliter le transport du minerai jusqu'au complexe de Safi.

Une œuvre d'importance a accompli son œuvre de liaison entre la voie ferrée Marrakech-Casablanca et la ligne de Safi.

Cette ligne de chemin de fer permettrait, d'une part, l'évacuation du minerai des entreprises actuellement en exploitation, et l'apport de leur matériel d'équipement, l'ouverture d'autres mines qui deviendraient rentables en raison de l'abaissement du prix de revient (transport moins onéreux, 15 à 20 DH en moins par tonne) et, d'autre part, le développement agricole et industriel des deux provinces.

Chaque station deviendrait le noeud de ramification facilitant la pénétration dans des régions actuellement déshéritées.

Un des avantages de cette ligne serait la distribution d'énergie électrique dont elle s'accompagnerait sur toute son étendue, abaissant, par exemple, le prix du kilowatt de 0,41 DH à 0,34 DH dans la région d'Ouarzazate.

Safi, port naturel de Marrakech, verrait son trafic augmenté, non seulement de marchandises diverses mais surtout de pondéreux, d'autant plus que cette nouvelle spécialisation serait l'occasion de l'équiper d'un double quai à minerai, sur le modèle de la station d'Anvers où s'opère en 7 heures de travail accompli actuellement à Casablanca en 24 heures.

Vers 1951, le coût de l'établissement de la ligne primitivement prévue, ouvrages d'art et tunnels compris avait été évalué à 12 milliards d'anciens francs. En doublant ce prix, on reste largement dans la normale pour l'époque actuelle en tenant compte de l'imprévu et des deux tronçons de Marrakech à Lestara et Bou-Tazoult à Ouarzazate. L'investissement paraît rentable, d'autant plus que l'opération présente l'avantage, inappréciable, sur le plan politique et social, de résorber le chômage.

En ce qui concerne les transports routiers de voyageurs, leur régime serait transformé, leur rôle consistant désormais à exploiter les liaisons du bled aux gares, où ne manqueront pas de se constituer des agglomérations. Il serait alors de prévoir en leur faveur une caisse de compensation fonctionnant jusqu'à la coordination fer-route à établir.

Tels sont les principaux éléments à examiner dans le cadre de la promotion industrielle de notre circonscription. Nous pourrions y ajouter la question du chanvre (filature, corderie, pâte à papiers, celle des dattes, qu'on ne pourra aborder sérieusement que lorsqu'auront été vaincus certains fléaux, en particulier le bayoud, mais rien n'empêche dès maintenant de prévoir un régime coopératif pour le ramassage, le triage, le traitement en chambres à gaz et un conditionnement approprié.

Mentionnons aussi la question des olives, dont les services de l'agriculture doivent obtenir un changement radical dans la méthode de cueillette, pour des raisons exigées par le cours mondial de l'huile.

EN CONCLUSION

Il faut considérer tous les problèmes de ce vaste programme et envisager froidement les difficultés à vaincre et user à leur rencontre de persévérance et même d'ingéniosité.

Le principal adversaire reste le scepticisme Servons-nous donc de l'arme à laquelle il résiste rarement : la foi.

Le Président .

Signé : Abdelkader BEN ABDES.

Annexes :

- ... Note sur les mines des régions de Marrakech et d'Ouarzazate
- Note sur le Chemin de fer de l'Ouzrika

ACTIVITE DES MINES DES PROVINCES DE
MARRAKECH ET D'OUARZAZATE (Septembre 1962)

PROVINCE DE MARRAKECH

Les principales mines de la Province de Marrakech sont :

- Youssoufia :

Gisement de phosphate important exploité par l'Office Chérifien des Phosphates. Les produits extraits sont transportés par fer jusqu'au port de Safi.

- Kettara (B.R.F.M.) :

Gisement de fer se situant enaval du gisement de la C.M.M. Gisement en préparation, sa mise en exploitation est prévue pour 1965 à la cadence de 2.000 Tonnes par jour de pyrrhotine destinée au complexe de Safi. Les travaux sont menés par le Bureau de Recherches et de Participations Minières.

- Tessaout :

Gisements de Barytine anodié à la Société Marocaine de Mines et de Produits Chimiques.

Les produits extraits sont transportés par camion sur Safi.

- Azgaour :

Gisement actuellement exploité en cuivre en raison des cours du tungstène actuellement très bas. La société "Le Nolybdène", qui exploite le gisement, expédie sa production par camion sur Casablanca.

- Erdouz : Gisement plomb-zincifère exploité par l'Union Minière de l'Atlas Occidental. Les minerais produits sont évacués par camion sur Casablanca.

- Djebel Irhoud : Gisement de barytine anodié par la Compagnie Marocaine des Barytes à la Société Marocaine de Mines et de Produits Chimiques. Le minerai extrait est transporté par camions sur Safi.

- Kettara (C.M.M.) : Gisement de fer à la Compagnie Minière et Métallurgique. Elle y exploite des ocres et des pyrites, qui, transportés par camions jusqu'à Marrakech, sont évacués par fer sur Casablanca.

- Lac Zina : Plus gros producteur de Sel au Maroc. L'exploitant la Société Chérifienne des Sels vend sa production sur place.

- Hydrocarbures d'Essaouira : La Société Chérifienne des Pétroles évacue le brut extrait de ses deux sondages productifs par camions jusqu'à Marrakech et par fer jusqu'à Sidi Kacem.

En dehors de ces Mines, il existe un certain nombre de chantiers de recherches productifs dont les principaux sont Arg-Ammour (Monsieur MEJJAD) et Djebel Sakoucht (Monsieur BONINI).

PROVINCE D'OUARZAZATE

Les principales Mines de la Province de Ouarzazate sont :

Imini, qui comprend plusieurs sièges d'extraction :

Bou-Azoult, Timkit, Sainte-Barbe. Les recherches se poursuivent sur divers indices. Les travaux sont menés par la Société Anonyme Chérifienne d'Etudes Minières. Le minerai de Manganèse extrait est transporté par camion jusqu'à Aguelmous puis par téléphérique jusqu'à El Arba où, repris par camion, il est acheminé sur Marrakech pour être mis sur fer.

- Bou-Azzer, qui comprend 3 sièges d'extraction :

Filon 7, Aghbar et Ighem. Le Minerai exploité est du cobalt. Les travaux sont menés par la Société Minière de Bou-Azzer et du Graara, filiale de l'Omnium Nord-Africain. Le minerai produit est transporté par camion jusqu'à Marrakech pour être mis sur fer.

- Bou-Skour comprend deux sièges d'extraction :

Anne-Marie et la Patte d'Oie. Le minerai exploité est du cuivre.

L'exploitant est la Société des Mines de Fou-Skour filiale de l'Omniun Nord-Africain. Le minerai extrait est transporté par camion jusqu'à Marrakech.

- Tizgui-Lilane (C.T.T.) :

La Compagnie Tifnout Targuimite y exploite du manganèse qui est acheminé sur Marrakech par camions.

- Tizgui Lilane (C.M.A.) :

La Compagnie Minière d'Agadir y exploite du minerai de manganèse qui est transporté par camion soit sur Agadir, soit sur Casablanca.

- Fint (Monsieur YACHEFINE) :

Y exploite du minerai de manganèse qui est transporté par camion sur Casablanca.

- Migoudane :

La Compagnie Minière d'Agadir y exploite du minerai de manganèse qui est acheminé par camion sur Agadir.

- Tiouit :

Le propriétaire du gisement "La Compagnie Minière du Djebel Mansour" l'a amodié à une Société Canadienne "La Westfield Minerals Limited". Le minerai extrait est du cuivre aurifère et argentifère, il est transporté par camions sur Casablanca.

- Taourirt :

Encore appelé Cuivre de l'Ounein, se trouve dans la région d'Aouloulou. L'exploitant la Société Commerciale et Minière d'Ounein, transporte son minerai par camions sur Agadir.

Outre les Mines principales citées ci-dessus, il existe de nombreux chantiers de recherche productifs. Il convient de signaler la mise en place très prochaine d'une coopérative qui exploitera les gisements filoniens de manganèse inexploités d'une manière industrielle.

LE CHEMIN DE FER DE L'OURIKA

Extrait de l'ouvrage de Philippe FROMENT :

"LES TRANSPORTS MINIERES AU MAROC"

I) CARACTERES TECHNIQUES

1°/ Caractéristiques de la voie :

Ce sont des caractéristiques d'une ligne à grand trafic :

- Voie normale ;

- Rayons des courbes minima de 200 mètres avec toujours

un alignement minimum de 125 mètres entre deux courbes de sens contraire ;

- rampes maxima de 15°/00 dans le sens des plains ;
- " " " " de 30°/00 dans le sens des vides ;
- électrification en courant continu 3.000 volts distribué à la ligne par trois sous-stations : une à chaque extrémité de la ligne, et une à l'entrée du tunnel.

L'étude du projet a été faite sur plan au 1/5.000, mais de nombreuses reconnaissances sur le terrain ont permis d'y apporter toutes les modifications utiles.

Le tracé n'a été fixé que pour les 122 premiers kilomètres, c'est-à-dire jusqu'à Bou-Tazoult. Il comporte de nombreux ouvrages d'art : un grand tunnel de 10,62 kilomètres, 38 petits tunnels, 21 ponts de portée inférieure à 50 mètres, 2 viaducs ; l'étude détaillée de ces ouvrages n'est pas terminée étant donné l'incertitude sur la qualité des sols : on a dû entreprendre une campagne de sondages ; on espère en outre ne pas avoir à appliquer de revêtement à tous les tunnels.

2°/ Caractéristiques du tracé :

Le tracé a été divisé en différents tronçons selon le profil en long de la voie sur tout le tronçon, on a prévu la même pente compensée, c'est-à-dire la pente effective de la plateforme en tenant compte de la perte de pente due aux courbes.

Les 122 premiers kilomètres comprennent cinq tronçons ou "sections"

- première section : du P.K. 20 ; elle dessert la gare de Marrakech-Edina au P.K. 5,8 puis elle longe la route de Guarzazate qu'elle franchit au P.K. 20.

- 2ème section : du P.K. 20 au P.K. 43, terrain coupé de nombreuses seguias ; à la fin de la section, il y a trois courbes de 2.000 mètres de rayon.

- 3ème section : du P.K. 43 au P.K. 80,75 ; la voie longe la route de l'Ourika, puis la vallée de l'Ourika où elle passe de temps en temps d'une rive à l'autre, après un tunnel en boucle.

Au P.K. 67,5, la voie se trouve sur la rive droite, elle remonte toujours la haute vallée de l'Ourika, et, après un retournement de 180 dans un tunnel, elle entre en gare au P.K. 74,33, puis, à flanc de coteau, elle joint l'entrée du grand tunnel à la cote 1.650.

- 4ème section : du P.K. 80,37 ; c'est le tunnel en alignement de 10,62 kilomètres de long, qui va déboucher à la cote 1.920 dans la haute vallée du Tidili ; sa construction ne présente pas de difficultés spéciales, les pendages de granit étant quasi-verticaux, ce qui limite les risques d'éboulement et de vannes d'eau.

- 5ème section : du P.K. 91,37 au P.K. 111, s'élève une gare à la sortie du tunnel, puis suit un développement pour éviter une pente supérieure à 15°/00 et la vallée du Tidili est atteinte aux environs du P.K. 100 ; au P.K. 118, la ligne quitte l'oued pour rejoindre Bou-Tazoult en suivant la piste.

Après Bou-Tazoult - P.K. 122 - la ligne doit être poursuivie par l'Asif Boulgir puis par l'Asif Imini.

Il est prévu sept gares (plus rapprochées en montagne) dont deux d'évitement très sommaires, ne comprenant que deux voies de croisement, une voie de garage, un D.V., un dépôt auxiliaire et un hangar couvert ; ces sept gares sont situées aux points kilométriques 5,8 ; 25,33 ; 46,5 ; 74,33 ; 91,37 ; 105,73 ; 118. Signalons que l'on a calculé de nombreuses variantes pour le tracé et les cotes du tunnel ainsi que pour l'emplacement et le nombre des gares.

II) LE POINT DE VUE FINANCIER :

Nous savons déjà que les frais d'exploitation de cette voie ferrée électrifiée seraient très faibles et que le coût du transport d'une tonne de minerai de Bou-Tazoult à Marrakech, y compris les retours à vide totaux, ne s'élèverait qu'à 400 francs à peine, mais sans l'amortissement. Or, le coût de la construction de la ligne est estimé à 12 milliards en 1951, dont 3,5 milliards pour le tunnel. Admettons un amortissement en vingt-cinq ans et un loyer de 5 %. Il faudra donc rembourser par an aux prêteurs de capitaux :

- 1°) Une somme constante : $1/25$ de 12 milliards, soit 480 millions.
- 2°) Une somme décroissante : l'intérêt de 5 % qui s'applique à ce qui reste dû ; le remboursement étant constant tous les ans, l'intérêt sera dégressif en proportion c'est-à-dire de $1/25$ tous les ans ; l'intérêt de la première année sera de 600 millions (5% de 12 milliards) ; l'intérêt de la dernière année sera égal à zéro ; l'intérêt moyen est donc de 300 millions.

La somme à rembourser par an s'élèvera en conséquence à 780 millions, à ajouter aux frais d'exploitation proprement dits qui s'élèvent à 400 francs la tonne.

Avec un trafic minimum de 300.000 tonnes par an, les frais d'exploitation s'élèvent à $300.000 \times 400 = 120.000.000$ de francs, les frais de capitaux montant à 780.000.000 de francs, c'est en réalité 900.000.000 de francs que doivent payer les 300.000 tonnes, ce qui remet le prix de transport de la tonne à 3.000 francs pendant les vingt cinq premières années.

La solution ferroviaire est donc parfaitement rentable. Elle permet d'abaisser de près de 1.500 francs le prix de vente FOB de la tonne de minerai ; elle présente, en outre, l'avantage de doter la région de Quarzazate d'une voie ferrée à grand trafic et d'une ligne électrique à 60.000 volts, qui peuvent, l'une et l'autre, être décisives pour la mise en valeur agricole et minière.

- RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION -

Messieurs,

Conformément à l'article 34 des statuts, vous avez été convoqués en Assemblée Générale Ordinaire pour entendre le rapport du Conseil d'Administration et les rapports de votre Commissaire aux comptes sur le second exercice de votre Société et en délibérer.

L'année 1961 a été marquée pour notre Société, par l'exécution d'un important rapport économique et social sur la région. Ce rapport ne constitue pas un programme de développement qui marquerait la fin de nos études. C'est un rapport de base, analysant les conditions locales et dégagant les problèmes essentiels. L'étude a été entreprise pour déterminer les secteurs d'activité où des interventions étaient susceptibles d'améliorer la production et la productivité de la province et le niveau de vie de sa population.

Le temps relativement court de l'étude, la rareté des documents sur l'économie provinciale, la complexité des enquêtes dans des secteurs très divers, ne nous ont pas permis de détailler et de définir les différences spécifiques entre les diverses régions de la province.

1961
- - -
M

Nous espérons que notre ébauche, malgré ses imperfections, ne rapportera pas, pour toutes les autorités administratives et pour tous ceux qui s'intéressent au développement de la Province, un document de travail capable d'aider dans leur tâche en mettant à leur disposition une synthèse valable des problèmes économiques et sociaux de la Province.

Monsieur le Ministre de l'Economie Nationale et des Finances a pris connaissance avec intérêt de l'étude de votre Société, aussi a-t-elle décidé de venir des unions de travail afin d'examiner les mesures à prendre.

Votre Société a, par ailleurs, été contactée pour créer une coopérative minière à l'OUMH, par l'intermédiaire du Bureau de Recherches et de Prospections Minières. Votre Société passera ainsi, durant l'exercice 1962, du stade des études à celui des premières réalisations.

*

Depuis lors, un contrat a été passé avec le B.R.P.M. mettant à sa disposition 50.000 M en vue du financement de cette coopérative.

Le rapport édité par votre Société a été diffusé aux membres du Conseil d'Administration et d'une façon plus générale, à toutes les administrations intéressées à la promotion de la Province de Ouarghazale.

La période de l'été et le séjour de Sa Majesté le Roi à Tanger nous a empêché, jusqu'à présent, de provoquer les réunions nécessaires à la discussion des suggestions que ce rapport a formulées.

Les problèmes qui ont été mentionnés dans ce rapport seront tous ceux qui ne pourront pas être délégués aux actions à entreprendre, à court et à moyen terme pour le bien de la Province de OUARGHAZALE.

en 1961, à la fin de l'exercice 1961 et le compte de
profits et pertes subissent l'impact des charges d'impôts.
Les charges d'impôts sont évaluées pour l'étude des pro-
fits nets après impôts et de la part de la perte de
l'exercice. Les charges d'impôts sont évaluées au coût des bénéfices
attendus.

Les bénéfices nets

SOCIÉTÉ D'ÉTUDE POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA PROVINCE
C O U A R Z A T E

Société anonyme au capital de 100.000 Diraïms
Siège Social : 5, rue de l'Indépendance - DAP-ADJAL

ANNÉE 1961
RAPPORT DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

Messieurs

Il est l'honneur de vous rendre compte de l'exécution de
la mission que vous m'avez honoré d'avoir confiée lors de votre Assemblée
Générale du 2 Février 1961.

En possession du Bilan de l'exercice 1961 et du Compte de
Pertes et Profits, j'ai pu constater que les déclarations faites
ne sont pas en désaccord avec les documents comptables et que
les comptes ont été bien tenus et réguliers.

Les chiffres des pertes et profits ont été établis et les
comptes ont été vérifiés et approuvés par le Conseil de Régence
de la République de Tunisie et de l'Assemblée Générale d'Action
Coutumière de la région de l'Indépendance.

Le Bilan de l'exercice 1961 est arrêté à 30 Juin 1961
et fait apparaître un actif net de 100.000 Diraïms et un
passif net de 100.000 Diraïms.

Cette perte a été payée par le caissier de votre
société, conformément aux règlements.

Les comptes tels qu'ils vous sont présentés au Bilan et au
Compte de Pertes et Profits ont été vérifiés par les soins de
aucune remarque particulière à faire.

Je ne puis, dans ces conditions, que vous engager, Messieurs
à approuver le Bilan et le Compte de Pertes et Profits tels qu'ils
vous sont présentés par votre Conseil d'Administration.

Pierre DELIARIS

S... (11) 12/11/1978

... 15/11 -

Bilan

P A S S I F

Partie au 31 Décembre 1978	7.290,91	Capital	
solde au compte d'ouverture	49.050,00	- capital versé	5.000
		- capital non appelé	45.000
Total	56.340,91		
			500.000,00

12-1-1961

RECEIVED BY THE DIRECTOR 31 DECEMBER 1961

12-1-1961

12-1-1961

12-1-1961

12-1-1961

12-1-1961

12-1-1961

S.E.D. OUARZAZATE

RESOLUTIONS DE L'ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE
DU 15 DECEMBRE 1962

.oOo.

1ère Résolution :

L'Assemblée Générale, après avoir entendu le rapport du Conseil, approuve le rapport de l'Exercice 1961.

2ème Résolution :

L'Assemblée Générale, après avoir entendu les rapports du Commissaire aux Comptes approuve les comptes de l'Exercice 1961, tels qu'ils ont été présentés.

3ème Résolution :

L'Assemblée Générale donne son assentiment au Président, à l'Administrateur Délégué et aux Administrateurs pour leur gestion durant l'Exercice 1961.

4ème Résolution :

L'Assemblée Générale donne son assentiment au mandat de Commissaire aux Comptes de M. [nom] pour l'exercice 1962. Elle nomme également M. [nom] comme Commissaire aux Comptes adjoint.

DEVELOPPEMENT DE LA PRODUCTION DES ROSES
dans la Province de OUARZAZATE

Suivant le plan proposé dans votre lettre du 8 Avril 1963, l'étude peut être décomposée en trois phases, les deux dernières étant groupées.

I - PROBLEME DES DEBOUCHES -

Ces problèmes seront étudiés avec l'appui de la Direction de l'Équipement Agricole de la SCET-FRANCE spécialisée dans les études de commercialisation (Centre de conditionnement-marché d'intérêt national).

Participerait à cette phase de l'étude Monsieur LEONARD, Ingénieur Agricole actuellement occupé sur les problèmes de commercialisation de la datte en Algérie.

- Forfait (déplacement au MAROC et en FRANCE compris) 30.000 DH
- Durée de l'étude de la phase I : 3 à 4 mois
- Si des déplacements dans d'autres pays s'avéraient nécessaires, ils seraient effectués après accord préalable de la B.N.D.E. et facturés séparément.

II - PROBLEMES DE FABRICATION -

Cette étude suppose une enquête au MAROC avec inventaire des possibilités des installations existantes, complétée par une étude faite hors du MAROC sur des installations récentes.

Seront affectés à la partie technique de l'étude :

- M. CHARCOSSET, Ingénieur des Arts et Métiers - SERMI ou
- M. MONDOLONI, Ingénieur agronome (Section Industrie Agricole) SCET-COOP.

Le responsable de l'étude de la phase II s'entourerait des précautions nécessaires tant au point de vue technique que financier (documentation, référence aux installations existantes dans d'autres pays, problème de financement).

L'étude de la phase II devrait être en principe exécutée en période de fonctionnement des usines.

Durée : 2 mois.

.../...

III - PROBLEMES DE PRODUCTION -

Les conditions de rémunération des producteurs, la définition éventuelle des normes et la protection (si nécessaire) contre les gelées, seraient étudiées par M. BRUN, Ingénieur horticole, Ingénieur des Services Agricoles, actuellement au service agricole de recherches et de vulgarisation de l'I.F.R.A. (FRANCE). M. BRUN a été le fondateur et le premier Directeur du Centre Horticole de SIDI THABET en TUNISIE.

L'opportunité économique globale serait étudiée par un expert de la SCET - Département Equipement Agricole ou de l'équipe de M. BON (S.C.E.T. - Direction des programmes).

L'ensemble des phases II et III serait étudié pour la somme forfaitaire de 37.000 DH.

Durée des études des phases II et III - 3 mois.

RECAPITULATION -

Phase I	30.000 DH
Phases II et III	37.000 DH
	<u>67.000 DH</u>
	=====

19 Octobre 1962

Dossier
Ouarzazate

REMARQUES AU SUJET DE LA NOTE SUR LE
DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL DES PROVINCES
DE MARRAKECH ET OUARZAZATE

I. - Résumé de la note

Il est nécessaire de repenser les questions de développement économique, notamment pour l'industrialisation, en fonction des seuls impératifs nationaux (ce qui n'était pas le cas avant l'indépendance) ; à cet égard les provinces de Marrakech et Ouarzazate avaient été laissées plus ou moins à l'écart du développement industriel pendant le Protectorat.

Dans le cadre de la politique de décentralisation de l'industrie on doit s'attacher à :

- 1) développer l'industrie existante (industries agricoles notamment)
- 2) relancer le tourisme (hôtels, routes, stations thermales, studios de cinéma)
- 3) implanter des industries légères
- 4) reprendre le projet d'une voie ferrée Marrakech-Ouarzazate (exploitation des minerais, voie de pénétration vers le Sud).

II. 6 Remarques

La Division du Plan ne peut que s'associer aux initiatives de décentralisation industrielle ; cependant, bien que la Chambre de Commerce et d'industrie de Marrakech et Ouarzazate ait simplement voulu attirer l'attention sur ces régions il est dommage que sa note ne soulève pas les questions de financement ; du fait de sa composition la Chambre serait pourtant particulièrement bien placée pour donner des indications sur les investisseurs et les entrepreneurs éventuels ainsi que sur le montant des capitaux qui seraient disponibles. Cette question pourrait être posée avec profit à la Chambre. Il devrait en effet être bien entendu, dans ces questions de développement régional, que l'effort de financement doit être demandé en premier lieu aux futurs bénéficiaires du développement et pour le reliquat aux finances publiques ou à l'emprunt national ; il serait

...

anormal que les commerçants de la région par exemple ne fassent aucun effort financier alors qu'ils seront parmi les premiers à bénéficier d'un plan de développement régional.

Dans le domaine plus particulier de l'étude de ces provinces on doit rappeler les travaux entrepris par l'ONI dans la région de Marrakech et la récente et excellente étude (Avril 1962) de la Société d'Etudes pour le développement de la province de Ouarzazate. Il est intéressant de noter que cette Société, de même que la Chambre de Commerce, reprend l'idée du chemin de fer Marrakech-Ouarzazate. Il convient cependant d'être très prudent dans cette affaire, car si, une telle dépense peut apparaître comme rentable, encore faudrait-il s'assurer que la même somme, investie dans un autre projet, industriel ou agricole, (dans la région ou ailleurs) n'aurait pas une rentabilité supérieure.

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE MARRAKECH ET D'OUARZAZATE

N O T E

SUR LE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL DES
PROVINCES DE MARRAKECH ET D'OUARZAZATE

Septembre 1962

N O T E

sur le développement industriel des
provinces de MARRAKECH et d'OUARZAZATE

Généralités

Si l'industrialisation du Maroc a été particulièrement poussée durant ces vingt dernières années, il n'en est pas moins vrai que son économie, pendant la période antérieure à sa libération a été faussée parce qu'elle était trop liée à une autre économie et qu'elle ne correspondait pas à celle d'un état indépendant.

Certaines productions furent entravées, certaines exportations limitées, certains travaux suspendus, certains projets abandonnés parce qu'ils gênaient des intérêts étrangers ou l'activité de groupements industriels internationaux.

De nombreux problèmes doivent être repensés sur le plan national et s'inspirant des lois naturelles de notre pays temporairement perturbées.

La première exigence qui s'impose est la décentralisation de l'industrie, ainsi que l'a sagement compris le gouvernement de Sa Majesté dans l'établissement du plan quinquennal.

LE PROCHE AVENIR

La relance économique de notre circonscription, qui comprend les provinces de Marrakech et d'Ouarzazate, mises à part les régions de Safi et de Mogador, qui possèdent leur propre chambre de commerce et d'industrie, avec lesquelles nous entretenons des rapports étroits, doit débiter par le développement des industries existantes, l'organisation raisonnée du tourisme, avec son corollaire, l'accroissement de l'équipement hôtelier et l'implantation d'industries légères ne nécessitant un transport onéreux ni de la matière première d'appoint, ni du produit fini.

Développement de l'industrie existante

A part la fabrication des articles en matières plastiques et du bois à placage ou la construction métallique, Marrakech possède surtout des usines de transformation de produits agricoles. Pour en accroître la production et en tirer les possibilités maxima, pour en assurer la rentabilité qu'exige l'alignement sur les cours mondiaux, il faut améliorer la récolte de ces produits agricoles. C'est en majeure partie une question d'irrigation, d'où la nécessité pour le présent, d'améliorer les réseaux existants dans le plus bref délai et pour un avenir aussi rapproché que possible, de reprendre les projets de barrages et d'adduction d'eau en instance, ainsi que de prévoir de nouvelles constructions.

Relance du Tourisme

Une remarque s'impose. Le ministère de l'information, des arts et du tourisme fait un gros effort en faveur de régions peu connues ou méconnues sans tradition touristique affirmée. Il semble qu'un effort au moins aussi important au bénéfice du Sud Marocain, universellement connu et reconnu, provoquerait des résultats immédiats.

Peu de capitaux sont relativement nécessaires pour terminer l'hôtel du Casino, avec chambres climatisées à l'intention du tourisme d'été qui n'est pas un mythe, même à Marrakech -- et qu'agrémenterait avantageusement une piscine. Ainsi, ce nouveau joyau de l'hôtellerie pourrait-il rester ouvert toute l'année.

Nous verrions avec satisfaction ce même département chargé du tourisme intervenir favorablement auprès des ministères intéressés pour que soient financés en priorité l'achèvement des routes de l'Oujda et de l'Oukaimeden que les Travaux Publics sont tout disposés à terminer.

L'agrandissement des gîtes d'étape et l'augmentation de leur nombre, l'aménagement d'un aérodrome à Ouarzazate à partir du terrain d'aviation de tourisme existant, complèteraient ce programme.

A propos d'aviation, il est à noter qu'une coordination passagers-frêt (périssables : fruits, primeurs, fleurs) justifierait une liaison aérienne directe Marrakech-Paris.

De même un succès certain serait réservé à une compagnie de tourisme aérien qui organiserait, en utilisant les terrains d'aéroclubs, le survol de l'Atlas à bord de petits avions à trois passagers, en trois circuits différents comportant des étapes à Ouarzazate, Boulmane, Ksar-Es-Souk, Erfoud, Taliouine, Tavoudant, Agadir, Bigoudine, Immin-Tanout avec extension possible sur Tafraout et Tiznit.

Implantation d'industries légères

Marrakech dispose de bâtiments inoccupés dans son quartier industriel, d'une main-d'oeuvre qui ne demande qu'à s'employer, d'établissements d'enseignement professionnels qui forment des techniciens et des ouvriers qualifiés, enfin d'une énergie électrique suffisante dont les possibilités peuvent encore s'accroître.

Le ministère du commerce, de l'industrie, des mines, de l'artisanat et de la marine marchande a publié une liste, indicative et non limitative, d'entreprises industrielles recommandées aux capitaux nationaux en précisant la localisation désirable.

Passons en revue les industries, dévolues à Marrakech dans ce projet, et ajoutons-y les remarques sur les différentes branches dont l'étude a déjà été prise en compte avant la publication de la note de documentation du ministère.

Traitement des ordures ménagères pour l'abrication d'engrais azotés.
A retenir.

Pièces détachées : (fonderie usinée) de certaines catégories pour l'automobile et le matériel agricole (roulements et Galets)

Vis platinées (ne sont pas fabriquées au Maroc)

Robinage électrique léger, pour l'industrie du froid, la radio, les appareils ménagers. Travail convenant plus particulièrement, à cause de sa délicatesse à la main d'oeuvre féminine. (A notre connaissance, seul le bobinage automobile est actuellement fabriqué au Maroc)

Montage de postes radio appareil populaire de prix modique (la C.C.I. de Marrakech et d'Ouarzazate a organisé dans ce but un cours pratique de radio)

Horlogerie : industrie traditionnelle dans les pays montagneux, accessible à la main d'oeuvre féminine. Une succursale de l'Ecole de mécanique horlogère de Casablanca pourrait être créée à Marrakech.

Montage d'appareils ménagers (ventilateurs, presse-fruits) Moteurs importés, carcasses et accessoires fabriqués (plastique). A retenir.

Le bobinage des moteurs peut être aussi fabriqué sur place (voir ci-dessus)

Jouets, articles de sports. A retenir.

Huiles essentielles - Herboristerie (plantes spontanées ou cultivées). A retenir.

L'essence de rose est déjà exploitée à El Kelaa des N'Gouna. On peut y ajouter la fabrication de produits pharmaceutiques ou de régime : huile de maïs, de tournesol, médicaments à base de sang (Le sang des abattoirs de Marrakech est inutilisé) ou de foie et autres abats.

Légumes et fruits déshydratés. A retenir.

Insecticides végétaux

L'euphorbia résinifera, qui a fait l'objet d'études il y a une vingtaine d'années, revient à l'actualité. On trouve cette plante sur une surface de 115.000 hectares aux flancs de l'Atlas. On peut en tirer un insecticide, un vernis, et une gomme pouvant servir à la fabrication d'un caoutchouc léger.

Industrie chimique des os (gélatine, osserie, colles). A retenir.

Confiserie, pâtes de fruits, concentrés de fruits.

Halawa. Cette confiserie d'origine turque, à base de sésame (Jenjlon) et d'amandes, fut fabriquée pendant plusieurs années à Casablanca. Elle est actuellement importée exclusivement de Grèce. Un confiseur de Casablanca, qui a acquis le matériel de l'ancien fabricant serait disposé à s'installer à Marrakech, où il trouverait sur place la matière première qui lui est nécessaire. Il serait amplement approvisionné en sésame, en particulier entre Chouiter et Zouia Ben Sassi, à moins de trente kms de Marrakech.

Fête d'amandes - Nougat serait entrepris par le même fabricant spécialiste.

Confiture d'Ipoméé à base de patate douce. Est fabriquée uniquement à Meknès, la production étant absorbée entièrement par le marché local. Intéressante à développer en raison de son exportation possible, en particulier en Europe, à cause de sa similitude de goût avec la crème de marron.

Confiture et jus de fruit : figue de barbarie.
Inexploitée au Maroc pour une raison inconnue.

Condiments, conserves de câpres, cornichons. A retenir.

Cette fabrication est restée dans l'ensemble artisanale, dans la région, mais pourrait être portée sur le plan industriel.

Sous-produits de la fabrication des jus de fruits. A retenir.

Fusion, affinage, laminage d'or et d'argent. A retenir.

Le travail de ces métaux est resté purement artisanal, il peut être porté sur le plan industriel.

Filature et industrie textile. Bien que ces industries ne figurent pas dans la nomenclature des entreprises recommandées aux capitaux nationaux, comme faisant partie d'un programme élaboré à un échelon supérieur, Marrakech pourrait abriter un complexe "lavage, traitement, peignage, filature et tissage" de la laine avec des machines modernes, venant se joindre à la production artisanale traditionnelle, qu'il convient de conserver dans la mesure où elle est préférée par une certaine clientèle.

Cette partie de l'industrie textile peut s'étendre à d'autres tissus (lin, coton, fibre, soie, etc...)

Peaux, poils, cuir. L'industrie de la tannerie - de la tannerie de qualité - exige une installation coûteuse, à long amortissement, d'un modèle qu'il n'est peut-être pas opportun de multiplier actuellement au Maroc. Mais certaines opérations de préparation peuvent être effectuées à Marrakech, en attendant que l'accroissement de la production justifie cette décentralisation.

Marrakech, centre de ramassage des poils et peaux de bovins et de caprins, peut améliorer ses ateliers de traitements artisanaux, en particulier, offrir à l'exportation un poil débarrassé de ses impuretés, ce qui le rendrait plus présentable.

Fournitures pour le bâtiment : Panneaux en roseau (roseaux laminés et agrafés) pour la construction où ils remplacent en partie le béton (méthode italienne).

Marrakech. Hollywood africain

De nombreuses troupes de cinamé sont venues tourner des films dans le Sud Marocain.

Les sites, l'atmosphère, le climat, qui offre selon le lieu et l'époque, le glacial, le tempéré ou le torride, le calme aussi, à la sortie des séances de tournage, mettent de plus en plus en vogue notre région.

Il suffit, en ce domaine, d'offrir aux producteurs, qui ont leurs moyens financiers propres, la plus confortable hospitalité (hôtels appropriés, installations de studios et de leurs annexes) en attendant qu'une véritable industrie marocaine du cinéma voie le jour.

Stations thermales

Un examen hydrologique poussé des innombrables sources qui jaillissent de l'Atlas amènerait vraisemblablement la découverte d'eaux minérales de composition variée appelées à opposer une concurrence redoutable aux eaux les plus célèbres des autres continents.

Si nous ouvrons une parenthèse Casablanca est entouré par un rivage vivifiant une circonférence de 7 Kms de rayon environ, de collines ou de mamelons contenant des poches d'eau potable et radioactive, qui constituent des réservoirs naturels d'eau provenant de l'Atlas. Toute cette eau se déverse inutilement à la mer, à une certaine profondeur. Le fait se vérifie de la manière suivante : Si à quelque distance du rivage on creuse un puits, on trouve bien entendu une eau saumâtre, mais si on continue de creuser, on obtient cette eau pure de l'Atlas.

Pourquoi Casablanca n'est-elle pas alimentée de cette eau excellente ? Peut-être parce que la découverte a été faite -- d'après des documents d'ailleurs très anciens -- au moment où le ravitaillement en eau de la capitale économique du Maroc était prévu d'une autre façon.

Quoiqu'il en soit, en se basant sur un cas concret, certaines sources de la vallée du Dadès fournissent une eau chargée en fluor, ce même fluor utilisé dans le traitement de la carie dentaire, les dents particulièrement saines de la population autochtone servent de démonstration s'il en était besoin.

Voie ferrée SAFI - OUARZAZATE

Il vient d'être décidé de relier, par une voie ferrée, les mines de Kettara à El Aria, sur la ligne Safi-Benguerich pour faciliter le transport du minerai jusqu'au complexe de Safi.

Une oeuvre d'importance à accomplir serait de reprendre le projet de la voie ferrée Marrakech-Ouarzazate en la raccourcissant à Kettara.

Cette ligne de chemin de fer permettrait, d'une part, l'évacuation du minerai des entreprises actuellement en exploitation, et l'apport de leur matériel d'équipement, l'ouverture d'autres mines qui deviendraient rentables en raison de l'abaissement du prix de revient (transport moins onéreux, 15 à 20 DH en moins par tonne) et, d'autre part, le développement agricole et industriel des deux provinces.

Chaque station deviendrait le noeud de ramification facilitant la pénétration dans des régions actuellement déshéritées.

Un des avantages de cette ligne serait la distribution d'énergie électrique dont elle s'accompagnerait sur toute son étendue, abaissant, par exemple, le prix du kilowatt de 0,41 DH à 0,14 DH dans la région d'Ouarzazate.

Safi, port naturel de Marrakech, verrait son trafic augmenté, non seulement de marchandises diverses mais surtout de pondéreux, d'autant plus que cette nouvelle spécialisation serait l'occasion de l'équiper d'un double quai à minerai, sur le modèle de l'installation d'Anvers où s'opère en 7 heures de travail accompli actuellement à Casablanca en 21 heures.

Vers 1951, le coût de l'établissement de la ligne primitivement prévue, ouvrages d'art et tunnels compris avait été évalué à 12 milliards d'anciens francs. En doublant ce prix, on reste largement dans la normale pour l'époque actuelle en tenant compte de l'imprévu et des deux tronçons de Marrakech à Kettara et Bou-Tazoult à Ouarzazate. L'investissement paraît rentable, d'autant plus que l'opération présente l'avantage, inappréciable, sur le plan politique et social, de résorber le chômage.

En ce qui concerne les transports routiers de voyageurs, leur régime serait transformé, leur rôle consistant désormais à exploiter les liaisons du bled aux gares, où ne manqueront pas de se constituer des agglomérations. Il serait bon, alors de prévoir en leur faveur une caisse de compensation fonctionnant jusqu'à la coordination ser-route à établir.

Tels sont les principaux éléments à examiner dans le cadre de la promotion industrielle de notre circonscription. Nous pourrions y ajouter la question du chanvre (filature, corderie, pâte à papiers, celle des dattes, qu'on ne pourra aborder sérieusement que lorsqu'auront été vaincus certains fléaux, en particulier le bayoud, mais rien n'empêche dès maintenant de prévoir un régime coopératif pour le ramassage, le triage, le traitement en chambres à gaz et un conditionnement approprié.

Mentionnons aussi la question des olives, dont les services l'agriculture doivent obtenir un changement radical dans de cueillette, pour des raisons exigées par le cours mondial de l'huile.

EN CONCLUSION

Il faut considérer
envisageant
l'encontre de pe

tous les problèmes de ce vaste programme
et les difficultés à vaincre, et user à
force et même d'ingéniosité.

Le principal adversaire reste le scepticisme. Servons-nous donc de l'arme à laquelle il résiste rarement : la foi.

Le Président :

Signé : Abdelkader BEN ABBES.

Annexes :

- Note sur les mines des régions de Marrakech et d'Ouarzazate
- Note sur le Chemin de fer de l'Ouzrika

ACTIVITE DES MINES DES PROVINCES DE
MARRAKECH ET D'OUARZAZATE (Septembre 1962)

PROVINCE DE MARRAKECH

Les principales mines de la Province de Marrakech sont :

- Youssoufia :

Gisement de phosphate important exploité par l'Office Chérifien des Phosphates. Les produits extraits sont transportés par fer jusqu'au port de Safi.

- Kettara (B.R.P.M.) :

Gisement de fer se situant enaval du gisement de la C.M.M. Gisement en préparation, sa mise en exploitation est prévue pour 1965 à la cadence de 2.000 Tonnes par jour de pyrrhotine destinée au complexe de Safi. Les travaux sont menés par le Bureau de Recherches et de Participations Minières.

- Tessaout :

Gisements de Barytine amodié à la Société Marocaine de Mines et de Produits Chimiques.

Les produits extraits sont transportés par camion sur Safi.

- Azgaour :

Gisement actuellement exploité en cuivre en raison des cours du tungstène actuellement très bas. La société "Le Molybdène", qui exploite le gisement, expédie sa production par camion sur Casablanca.

- Erdouz :
Gisement plombo-zincifère exploité par l'Union Minière de l'Atlas Occidental. Les minerais produits sont évacués par camion sur Casablanca.

- Djebel Irhoud :
Gisement de barytine amodié par la Compagnie Marocaine des Barytes à la Société Marocaine de Mines et de Produits Chimiques. Le minerai extrait est transporté par camions sur Safi.

- Kettara (C.M.M.) :
Gisement de fer à la Compagnie Minière et Métallurgique. Elle y exploite des ocres et des pyrites, qui, transportés par camions jusqu'à Marrakech, sont évacués par fer sur Casablanca.

- Lac Zina :
Plus gros producteur de Sel au Maroc. L'exploitant, la Société Chérifienne des Sels vend sa production sur place.

- Hydrocarbures d'Essaouira :
La Société Chérifienne des Pétroles évacue le brut extrait de ses deux sondages productifs par camions jusqu'à Marrakech et par fer jusqu'à Sidi Kacem.

En dehors de ces Mines, il existe un certain nombre de chantiers de recherches productifs dont les principaux sont Arg-Anammeur (Monsieur MEJJAD) et Djebel Zakoucht (Monsieur BONINI).

PROVINCE D'OUARZAZATE

Les principales Mines de la Province de Ouarzazate sont :

- Imini, qui comprend plusieurs sièges d'extraction :

Bou-Azoult, Timkit, Sainte-Barbe. Les recherches se poursuivent sur divers indices. Les travaux sont menés par la Société Anonyme Chérifienne d'Etudes Minières. Le minerai de Manganèse extrait est transporté par camion jusqu'à Aguelmous puis par téléphérique jusqu'à El Arba où, repris par camion, il est acheminé sur Marrakech pour être mis sur fer.

- Bou-Azzer, qui comprend 3 sièges d'extraction :

Filon 7, Aghbar et Ighem. Le Minerai exploité est du cobalt. Les travaux sont menés par la Société Minière de Bou-Azzer et du Graara, filiale de l'Omniium Nord-Africain. Le minerai produit est transporté par camion jusqu'à Marrakech pour être mis sur fer.

- Bou-Skour comprend deux sièges d'extraction :

Anne-Marie et la Patte d'Oie. Le minerai exploité est du cuivre.

L'exploitant est la Société des Mines de Bou-Skour, filiale de l'Omnium Nord-Africain. Le minerai extrait est transporté par camion jusqu'à Marrakech.

- Tizgui-Lilane (C.T.T.) :

La Compagnie Tifnout Tiranimine y exploite du manganèse qui est acheminé sur Marrakech par camions.

- Tizgui Lilane (C.M.A.) :

La Compagnie Minière d'Agadir y exploite du minerai de manganèse qui est transporté par camion soit sur Agadir, soit sur Casablanca.

- Fint (Monsieur YACHEFINE) :

Y exploite du minerai de manganèse qui est transporté par camion sur Casablanca.

- Migoudane :

La Compagnie Minière d'Agadir y exploite du minerai de manganèse qui est acheminé par camion sur Agadir.

- Tiout :

Le propriétaire du gisement "La Compagnie Minière du Djebel Mansour" l'a amodié à une Société Canadienne "La Westfield Minerals Limited". Le minerai extrait est du cuivre aurifère et argentifère, il est transporté par camions sur Casablanca.

- Taourirt :

Encore appelé Cuivre de l'Ounein, se trouve dans la région d'Aouloulou. L'exploitant, la Société Commerciale et Minière d'Ounein, transporte son minerai par camions sur Agadir.

Outre les Mines principales citées ci-dessus, il existe de nombreux chantiers de recherche productifs. Il convient de signaler la mise en place très prochaine d'une coopérative qui exploitera les gisements filoniens de manganèse inexploitable d'une manière industrielle.

LE CHEMIN DE FER DE L'OURIKA

Extrait de l'ouvrage de Philippe FROMONT :

"LES TRANSPORTS MINIERS AU MAROC"

I) CARACTERES TECHNIQUES -

1°/ Caractéristiques de la voie :

Ce sont des caractéristiques d'une ligne à grand trafic :

- Voie normale ;

- Rayons des courbes minima de 300 mètres avec toujours

un alignement minimum de 125 mètres entre deux courbes de sens contraire ;

Après Bou-Tazoult - P.K. 122 - la ligne doit être poursuivie par l'Asif Boulgir puis par l'Asif Imini.

Il est prévu sept gares (plus rapprochées en montagne) dont deux d'évitement très sommaires, ne comprenant que deux voies de croisement, une voie de garage, un B.V., un dépôt annexe et un hangar couvert ; ces sept gares sont situées aux points kilométriques 5,8 ; 25,33 ; 46,5 ; 74,33 ; 91,37 ; 105,73 ; 118. Signalons que l'on a calculé de nombreuses variantes pour le tracé et les coûts du tunnel ainsi que pour l'emplacement et le nombre des gares.

II) LE POINT DE VUE FINANCIER :

Nous savons déjà que les frais d'exploitation de cette voie ferrée électrifiée seraient très faibles et que le coût du transport d'une tonne de minerai de Bou-Tazoult à Marrakech, y compris les retours à vide totaux, ne s'élèverait qu'à 400 francs à peine, mais sans l'amortissement. Or, le coût de la construction de la ligne est estimé à 12 milliards en 1951, dont 3,5 milliards pour le tunnel. Admettons un amortissement en vingt-cinq ans et un intérêt de 5 %. Il faudra donc rembourser par an aux prêteurs de capitaux :

- 1°) Une somme constante : $1/25$ de 12 milliards, soit 480 millions
- 2°) Une somme décroissante : l'intérêt de 5 % qui s'applique à ce qui reste dû ; le remboursement étant constant tous les ans, l'intérêt sera dégressif en proportion, c'est-à-dire de $1/25$ tous les ans ; l'intérêt de la première année sera de 600 millions (5% de 12 milliards) ; l'intérêt de la dernière année sera égal à zéro ; l'intérêt moyen est donc de 300 millions

La somme à rembourser par an s'élèvera en conséquence à 780 millions, à ajouter aux frais d'exploitation proprement dits qui s'élèvent à 400 francs la tonne.

Avec un trafic minimum de 300.000 tonnes par an, les frais d'exploitation s'élèvent à $300.000 \times 400 = 120.000.000$ de francs, les frais de capitaux montant à 780.000.000 de francs. C'est en réalité 900.000.000 de francs que doivent payer les 300.000 tonnes, ce qui remet le prix de transport de la tonne à 3.000 francs pendant les vingt cinq premières années.

La solution ferroviaire est donc parfaitement rentable. Elle permet d'abaisser de près de 1.500 francs le prix de vente FOB de la tonne de minerai ; elle présente, en outre, l'avantage de couvrir la région de Ouarzazate d'une voie ferrée à grand trafic et d'une ligne électrique à 60.000 volts, qui peuvent, l'une et l'autre, être utilisées pour la mise en valeur agricole et minière.

الجمعية التجارية والصناعية لاقليمي مراكش ووڤرازات
CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE MARRAKECH ET D'OUARZAZATE

N O T E

SUR LE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL DES
PROVINCES DE MARRAKECH ET D'OUARZAZATE

Septembre 1962

N O T E

sur le développement industriel des
provinces de MARRAKECH et d'OUARZAZATE

G é n é r a l i t é s

Si l'industrialisation du Maroc a été particulièrement poussée durant ces vingt dernières années, il n'en est pas moins vrai que son économie, pendant la période antérieure à sa libération a été faussée, parce qu'elle était trop liée à une autre économie et qu'elle ne correspondait pas à celle d'un état indépendant.

Certaines productions furent entravées, certaines exportations limitées, certains travaux suspendus, certains projets abandonnés parce qu'ils gênaient des intérêts étrangers ou l'activité de groupements industriels internationaux.

De nombreux problèmes doivent être repensés sur le plan national, en s'inspirant des lois naturelles de notre pays temporairement perturbées.

La première exigence qui s'impose est la décentralisation de l'industrie, ainsi que l'a sagement compris le gouvernement de Sa Majesté dans l'établissement du plan quinquennal.

LE PROCHE AVENIR

La relance économique de notre circonscription, qui comprend les provinces de Marrakech et d'Ouarzazate, mises à part les régions de Safi et de Mogador, qui possèdent leur propre chambre de commerce et d'industrie, avec lesquelles nous entretenons des rapports étroits, doit débiter par le développement des industries existantes, l'organisation raisonnée du tourisme, avec son corollaire, l'accroissement de l'équipement hôtelier et l'implantation d'industries légères ne nécessitant un transport onéreux ni de la matière première d'appoint, ni du produit fini.

Développement de l'industrie existante

A part la fabrication des articles en matières plastiques et du bois à placage ou la construction métallique. Marrakech possède surtout des usines de transformation de produits agricoles. Pour en accroître la production et en tirer les possibilités maxima, pour en assurer la rentabilité qu'exige l'alignement sur les cours mondiaux, il faut améliorer la récolte de ces produits agricoles. C'est en majeure partie une question d'irrigation, d'où la nécessité, pour le présent, d'améliorer les réseaux existant dans le plus bref délai et pour un avenir aussi rapproché que possible, de reprendre les projets de barrages et d'adduction d'eau en instance, ainsi que de prévoir de nouvelles constructions.

Relance du Tourisme

Une remarque s'impose. Le ministère de l'information, des beaux-arts et du tourisme fait un gros effort en faveur de régions peu connues ou méconnues sans tradition touristique affirmée. Il semble qu'un effort au moins aussi important au bénéfice du Sud Marocain, universellement connu et reconnu, provoquerait des résultats immédiats.

Peu de capitaux sont relativement nécessaires pour terminer l'hôtel du Casino, avec chambres climatisées à l'intention du tourisme d'été -- qui n'est pas un mythe, même à Marrakech -- et qu'agrémenterait avantageusement une piscine. Ainsi, ce nouveau joyau de l'hôtellerie pourrait-il rester ouvert toute l'année.

Nous verrions avec satisfaction ce même département chargé du tourisme intervenir favorablement auprès des ministères intéressés pour que soient financés en priorité l'achèvement des routes de l'Ourika et de l'Oukaimeden que les Travaux Publics sont tout disposés à terminer.

L'agrandissement des gîtes d'étape et l'augmentation de leur nombre, l'aménagement d'un aéroport à Ouarzazate à partir du terrain d'aviation de tourisme existant, compléterait ce programme.

A propos d'aviation, il est à noter qu'une coordination passagers-frêt (périssables : fruits, primeurs, fleurs) justifierait une liaison aérienne directe Marrakech - Paris.

De plus, un succès certain serait réservé à une compagnie de tourisme sérieux qui organiserait, en utilisant les terrains d'aéroclubs, le survol de l'Atlas à bord de petits avions à trois passagers, en trois circuits différents comportant des étapes à Ouarzazate, Douzaine, Ksar-as-Souk, Erfoud, Taliouine, Taroudant, Acahir, Bigoudine, Imain-Tanout, avec extension possible sur Tafraout et Tizait.

Implantation d'industries légères

Marrakech dispose de bâtiments inoccupés dans son quartier industriel, d'une main d'oeuvre qui ne demande qu'à s'employer, d'établissements d'enseignement professionnels qui forment des techniciens et des ouvriers qualifiés, enfin d'une énergie électrique suffisante dont les possibilités peuvent encore s'accroître.

Le ministère du commerce, de l'industrie, des mines, de l'artisanat et de la marine marchande a publié une liste, indicative et non limitative, d'entreprises industrielles recommandées aux capitaux nationaux, en précisant la localisation désirable.

Passons en revue les industries, dévolues à Marrakech dans ce projet, et ajoutons-y les remarques sur les différentes branches dont l'étude a déjà été entreprise avant la publication de la note de documentation du ministère.

Traitement des ordures ménagères pour fabrication d'engrais azotés. A retenir.

Chaîne de montage et petite industrie électrique et mécanique.

Pièces détachées: (fonderie usinée) de certaines catégories pour l'automobile et le matériel agricole (Roulements et Galets)

Vis platinées (ne sont pas fabriquées au Maroc)

Bobinage électrique léger, pour l'industrie du froid, la radio, les appareils ménagers. Travail convenant plus particulièrement, à cause de sa délicatesse, à la main d'oeuvre féminine. (A notre connaissance, seul le bobinage automobile est actuellement fabriqué au Maroc)

Montage de postes radio appareil populaire de prix modique (la C.C.I. de Marrakech et d'Ouarzazate a organisé dans ce but un cours pratique de radio)

Horlogerie : industrie traditionnelle dans les pays montagneux, accessible à la main d'oeuvre féminine. Une succursale de l'Ecole de mécanique horlogère de Casablanca pourrait être créée à Marrakech.

Montage d'appareils ménagers (ventilateurs, presse-fruits)
Moteurs importés, carcasses et accessoires fabriqués (plastique).
A retenir.

Le bobinage des moteurs peut être aussi fabriqué sur place
(Voir ci-dessus)

Jouets, articles de sports. A retenir.

Huiles essentielles - Herboristerie (plantes spontanées ou cultivées). A retenir.

L'essence de rose est déjà exploitée à El Kelaa des M'Gouna. On peut y ajouter la fabrication de produits pharmaceutiques ou de régime : huile de maïs, de tournesol, médicaments à base de sang (Le sang des abattoirs de Marrakech est inutilisé) ou de foie et autres abats.

Légumes et fruits déshydratés. A retenir.

Insecticides végétaux.

L'euphorbia résinifera, qui a fait l'objet d'études il y a une vingtaine d'années, revient à l'actualité. On trouve cette plante sur une surface de 116.000 hectares aux flancs de l'Atlas. On peut en tirer un insecticide, un vernis, et une gomme pouvant servir à la fabrication d'un caoutchouc léger.

Industrie chimique des os (gélatine, osserie, colles). A retenir.

Confiserie, pâtes de fruits, concentrés de fruits.

Halawa. Cette confiserie, d'origine turque, à base de sésame (Jenjan) et d'amandes, fut fabriquée pendant plusieurs années à Casablanca. Elle est actuellement importée exclusivement de Grèce. Un confiseur de Casablanca, qui a acquis le matériel de l'ancien fabricant serait disposé à s'installer à Marrakech, où il trouverait sur place la matière première qui lui est nécessaire. Il serait amplement approvisionné en sésame, en particulier, entre Chouiter et Zaouia ben Sassi, à moins de trente kms de Marrakech.

Pâte d'amandes - Nougat serait entrepris par le même fabricant spécialiste.

Confiture d'Ipomé à base de patate douce. Est fabriquée uniquement à Meknes, la production étant absorbée entièrement par le marché local. Intéressante à développer en raison de son exportation possible, en particulier en Europe, à cause de sa similitude de goût avec la crème de marron.

Confiture et jus de fruit : figue de barbarie.
Inexploitée au Maroc pour une raison inconnue.

Condiments, conserves de câpres, cornichons. A retenir.

Cette fabrication est restée dans l'ensemble artisanale, dans la région, mais pourrait être portée sur le plan industriel.

Sous-produits de la fabrication des jus de fruits. A retenir.

Fusion, affinage, laminage d'or et d'argent. A retenir.

Le travail de ces métaux est resté purement artisanal, il peut être porté sur le plan industriel.

Filature et industrie textile Bien que ces industries ne figurent pas dans la nomenclature des entreprises recommandées aux capitaux nationaux, comme faisant partie d'un programme élaboré à un échelon supérieur, Marrakech pourrait abriter un complexe "lavage, traitement, peignage, filature et tissage" de la laine avec des machines modernes, venant se joindre à la production artisanale traditionnelle, qu'il convient de conserver dans la mesure où elle est préférée par une certaine clientèle.

Cette partie de l'industrie textile peut s'étendre à d'autres tissus (lin, coton, fibrane, soie etc...)

Peaux, poils, cuir L'industrie de la tannerie - de la tannerie de qualité - exige une installation coûteuse, à long amortissement, d'un modèle qu'il n'est peut-être pas opportun de multiplier actuellement au Maroc. Mais certaines opérations de préparation peuvent être effectuées à Marrakech, en attendant que l'accroissement de la production justifie cette décentralisation.

Marrakech, centre de ramassage des poils et peaux de bovins et de caprins, peut améliorer ses ateliers de traitement artisanaux, en particulier offrir à l'exportation un poil débarrassé de ses impuretés, ce qui le rendrait plus présentable.

Fournitures pour le bâtiment : Panneaux en roseau (roseaux laminés et agrafés) pour la construction où ils remplacent en partie le fer à béton (Méthode italienne)

Marrakech, Hollywood africain

De nombreuses troupes de cinéma sont venues tourner des films dans le Sud Marocain.

Les sites, l'atmosphère, le climat, qui offre selon le lieu et l'époque le glacial, le tempéré, ou le torride, le calme aussi, à la sortie des séances de tournage, mettent de plus en plus en vogue notre région.

Il suffit, en ce domaine, d'offrir aux producteurs, qui ont leurs moyens financiers propres, la plus confortable hospitalité (hôtels appropriés, installations de studios et de leurs annexes) en attendant qu'une véritable industrie marocaine du cinéma voie le jour.

Stations thermales

Un examen hydrologique poussé des innombrables sources qui jaillissent de l'Atlas amènerait vraisemblablement la découverte d'eaux minérales de composition variée appelées à opposer une concurrence redoutable aux eaux les plus célèbres des autres continents.

Si nous ouvrons une parenthèse, Casablanca est entourée, suivant une circonférence de 7 Kms de rayon environ, de collines ou de mamelons contenant des poches d'eau potable et radioactive qui constituent des réservoirs naturels d'eau provenant ... de l'Atlas - Toute cette eau se déverse inutilement à la mer, à une certaine profondeur. Le fait se vérifie de la manière suivante : Si à quelque distance du rivage on creuse un puits, on trouve bien entendu, une eau saumâtre, mais si on continue de creuser, on obtient cette eau pure de l'Atlas.

Pourquoi Casablanca n'est-elle pas alimentée de cette eau excellente ? Peut-être parce que la découverte a été faite -- d'après des documents d'ailleurs très anciens -- au moment où le ravitaillement en eau de la capitale économique du Maroc était prévu d'une autre façon.

Quoi qu'il en soit, en se basant sur un cas concret, certaines sources de la vallée du Dadès fournissent une eau chargée en fluor, ce même fluor utilisé dans le traitement de la carie d'entaire. Les dents particulièrement saines de la population autochtone servirait de démonstration s'il en était besoin.

Voie ferrée Safi - Ouarzazate

Il vient d'être décidé de relier par une voie ferrée les mines de Kettara à El Aria, sur la ligne Safi-Benguérir, pour faciliter le transport du minerai jusqu'au complexe de Safi.

Une oeuvre d'importance à accomplir serait de reprendre le projet de la voie ferrée Marrakech - Ouarzazate en la raccordant à Kettara.

Cette ligne de chemin de fer permettrait, d'une part, l'évacuation du minerai des entreprises actuellement en exploitation, et l'apport de leur matériel d'équipement, l'ouverture d'autres mines qui deviendraient rentables en raison de l'abaissement du prix de revient (transport moins onéreux, 15 à 20 DH en moins par tonne) et, d'autre part, le développement agricole et industriel des deux provinces.

Chaque station deviendrait le noeud de ramifications facilitant la pénétration dans des régions actuellement déshéritées.

Un des avantages de cette ligne serait la distribution d'énergie électrique dont elle s'accompagnerait sur toute son étendue, abaissant par exemple le prix du kilowatt de 0,41 DH à 0,14 DH dans la région d'Ouarzazate.

Le port naturel de Marrakech, verrait son trafic augmenté non seulement de marchandises diverses mais surtout de pondéreux, d'autant plus que cette nouvelle spécialisation serait l'occasion de l'équiper d'un double quai à minerai, sur le modèle de l'installation d'Anvers où s'opère en 7 heures le travail accompli actuellement à Casablanca en 21 heures.

Vers 1951, le coût de l'établissement de la ligne primitivement prévue, ouvrages d'art et tunnels compris avait été évalué à 12 milliards d'anciens francs. En doublant ce prix, on reste largement dans la normale pour l'époque actuelle en tenant compte de l'imprévu et des deux tronçons de Marrakech à Kettara et Bou-Tazoult à Ouarzazate. L'investissement paraît rentable, d'autant plus que l'opération présente l'avantage, inappréciable sur le plan politique et social, de réserver immédiatement le chômage.

En ce qui concerne les transports routiers de voyageurs, leur régime serait transformé, leur rôle consistant désormais à exploiter les liaisons du bled aux gares, où ne manqueront pas de se constituer des agglomérations. Il serait bon, alors de prévoir en leur faveur une caisse de compensation fonctionnant jusqu'à la coordination fer-route à établir. -----

Tels sont les principaux éléments à examiner dans le cadre de la promotion industrielle de notre circonscription. Nous pourrions y ajouter la question du chanvre (filature, corderie, pâte à papier) celle des dattes, qu'on ne pourra aborder sérieusement que lorsqu'auront été vaincus certains fléaux, en particulier le beyoud, mais rien n'empêche dès maintenant de prévoir un régime coopératif pour le ramassage, le triage, le traitement en chambres à gaz et un conditionnement approprié.

Mentionnons aussi la question des olives, dont les services de l'agriculture doivent obtenir un changement radical dans la méthode de cueillette, pour des raisons exigées par le cours mondial de l'huile.

EN CONCLUSION

Il faut considérer tous les problèmes de ce vaste programme en envisageant froidement les difficultés à vaincre et user à leur rencontre de persévérance et même d'ingéniosité.

Le principal adversaire reste le scepticisme. Servons-nous donc de l'arme à laquelle il résiste rarement : la foi.

Le Président ,

Signé : Abdelkader BEN ABBES

Annexes :

- Note sur les mines des régions de Marrakech et d'Ouarzazate
- Note sur le Chemin de fer de l'Ourika

ACTIVITE DES MINES DES PROVINCES DE
MARRAKECH ET D'OUARZAZATE (Septembre 1962)

PROVINCE DE MARRAKECH

Les principales mines de la Province de Marrakech sont :

- Youssoufia :

Gisement de phosphate important exploité par l'office Chérifien des Phosphates. Les produits extraits sont transportés par fer jusqu'au port de Safi.

- Kettara (B.R.P.M.) :

Gisement de fer se situant en aval du gisement de la C.M.M. Gisement en préparation, sa mise en exploitation est prévue pour 1965 à la cadence de 2000 Tonnes par jour de pyrrhotine destinées au complexe de Safi. Les travaux sont menées par le Bureau de recherches et de Participations minières.

- Tessaout :

Gisements de Barytine amodié à la Société Marocaine de Mines et de Produits chimiques.

Les produits extraits sont transportés par camion sur Safi.

- Azgaour :

Gisement actuellement exploité en cuivre en raison des cours du tungstène actuellement très bas. La société "Le Molybdène", qui exploite le gisement, expédie sa production par camion sur Casablanca.

- Erdouz : Gisement plombo-zincifère exploité par l'Union Minière de l'Atlas Occidental. Les minerais produits sont évacués par camion sur Casablanca.

- Sidi Bou-Orman : Gisement plombo-zincifère par la compagnie Royale Asturienne des Mines ; le minerai produit est évacué par fer sur Casablanca.

- Diebel Irhoud : Gisement de barytine amodié par la compagnie Marocaine des Barytes à la Société Marocaine de Mines et de Produits Chimiques. Le minerai extrait est transporté par camions sur Safi.

- Kattara (C.M.M.)

Gisement de fer la Compagnie Minière et Métallurgique. Elle y exploite des ocres et des pyrites, qui, transportés par camions jusqu'à Marrakech, sont évacués par fer sur Casablanca.

- Lac Zina :

Plus gros producteur de Sel du Maroc. L'exploitant, la Société Chérienne des Sels vend sa production sur place.

- hydrocarbures d'Essaouira :

La Société Chérienne des Pétroles évacue le brut extrait de ses deux sondages productifs par camions jusqu'à Marrakech et par fer jusqu'à Bidi Kacem.

En dehors de ces Mines il existe un certain nombre de chatiers de recherche productifs dont les principaux sont Arg-Anammour (Monsieur MEJJAD) et Djebel Zakoucht (Monsieur BONINI).

PROVINCE D'OUARZAZATE.

Les principales Mines de la Province d'Ouarzazate sont :

- Imini, qui comprend plusieurs sièges d'extraction :

Bou-Azoult, Timkit, Sainte-Barbe. Les recherches se poursuivent sur divers indices. Les travaux sont menés par la Société Anonyme Chérienne d'Etudes Minières. Le minéral de Manganèse extrait est transporté par camion jusqu'à Aguelmous puis par téléphérique jusqu'à El Arba où, repris par camion, il est acheminé sur Marrakech pour être mis sur fer.

- Bou-Azzer, qui comprend 3 sièges d'extraction :

Pilon 7, Aghbar et Ighem. Le Minéral exploité est du cobalt. Les travaux sont menés par la Société Minière de Bou-Azzer et du Gresra, filiale de l'Omnium Nord Africain. Le minéral produit est transporté par camion jusqu'à Marrakech pour être mis sur fer.

- Bou-Skour comprend deux sièges d'exploitation :

Anne-Marie et La Patte d'Oie. Le minéral exploité est du cuivre. L'exploitant est la Société des Mines de Bou-Skour, filiale de l'Omnium Nord Africain. Le minéral extrait est transporté par camion jusqu'à Marrakech.

- Tizgui-Lilene (C.T.T.) La compagnie Tifnout Tiranimine y exploite du manganèse qui est acheminé sur Marrakech par camions.

- Tizgui Lilene (C.M.M.) :

La compagnie Minière d'Agadir y exploite le minéral de manganèse qui est transporté par camion soit sur Agadir soit sur Casablanca.

- Tint (Monsieur YACHTON) :

Y exploite du minéral de manganèse qui est transporté par camion sur Casablanca.

- Mizordane : La Compagnie Minière d'Agadir y exploite du minéral de manganèse qui est acheminé par camion sur Agadir.

- Tionit : Le propriétaire du gisement "La Compagnie Minière du Djebel Mansour" l'a accordé à une Société Canadienne la "West-Field Minerals Limited". Le minéral extrait est du cuivre aurifère et argentifère, il est transporté par camions sur Casablanca.

- Taourirt :

Encore appelé Cuivre de l'Ounein, se trouve dans la région d'Aoulouz. L'exploitant, la Société commerciale et minière d'Ounein, transporte son minerai par camions sur Agadir.

Outre les Mines principales citées ci-dessus il existe de nombreux chantiers de recherche productifs. Il convient de signaler la mise en place très prochaine d'une coopérative qui exploitera les gisements filonniens de manganèse inexploitable d'une manière industrielle.

LE CHEMIN DE FER DE L'OURIKA

Extrait de l'ouvrage de Philippe FROMONT :

"LES TRANSPORTS MINIERES AU MAROC"

I) CARACTERES TECHNIQUES -

1°) Caractéristiques de la voie :

Ce sont des caractéristiques d'une ligne à grand trafic :

- Voie normale ;
- rayons des courbes minima de 300 mètres avec toujours un alignement minimum de 125 mètres entre deux courbes de sens contraire ;

- rampes maxima de 15°/00 dans le sens des pleins ;
- -- -- de 30°/00 dans le sens des vides ;
- électrification en courant continu 3.000 volts distribué à la ligne par trois sous-stations : une à chaque extrémité de la ligne et une à l'entrée du tunnel.

L'étude du projet a été faite sur plan au 1/5.000, mais de nombreuses reconnaissances sur le terrain ont permis d'y apporter toutes les modifications utiles.

Le tracé n'a été fixé que pour les 122 premiers kilomètres, c'est-à-dire jusqu'à Bou-Tazoult. Il comporte de nombreux ouvrages d'art un grand tunnel de 10,62 kilomètres, 38 petits tunnels, 21 ponts de portée inférieure à 50 mètres, 2 viaducs ; l'étude détaillée de ces ouvrages n'est pas terminée étant donnée l'incertitude sur la qualité des sols : en a dû entreprendre une campagne de sondages ; on espère en outre ne pas à avoir à appliquer de revêtement à tous les tunnels.

2°) Caractéristiques du tracé :

Le tracé a été divisé en différents tronçons selon le profil en long de la voie sur tout le tronçon, on a prévu la même pente compensée, c'est-à-dire la pente effective de la plateforme en tenant compte de la perte de pente due aux courbes.

Les 122 premiers kilomètres comprennent cinq tronçons ou "sections"

- première section : du P.K. 20 : elle dessert la gare de Marrakech-Médina au P.K. 5,8, puis elle longe la route de Ouarzazate qu'elle franchit au P.K. 20.

- 2ème section : du P.K. 20 au P.K. 43 : terrain coupé de nombreuses séguias ; à la fin de la section, il y a trois courbes de 2.000 mètres de rayon.

- 3ème section : du P.K. 43 au P.K. 80,75 : la voie longe la route de l'Ourika, puis la vallée de l'Ourika où elle passe de temps en temps d'une rive à l'autre, après un tunnel en boucle.

Au P.K. 67,5 la voie se trouve sur la rive droite, elle remonte toujours la haute vallée de l'Ourika, et, après un retournement

de 180 mètres en tunnel, elle entre en gare au P.K. 74,33, puis, à flanc de coteau, elle joint l'entrée du grand tunnel à la cote I.650

4ème section : du P.K. 80,37 : c'est le tunnel en alignement de 10,62 kilomètres de long, qui va déboucher à la cote I.920 dans la haute vallée du Tidili ; sa construction ne présente pas de difficultés spéciales, les pendages de granit étant quasi-verticaux, ce qui limite les risques d'éboulement et de veignes d'eau.

5ème section : du P.K. 91,37 au P.K. 118 : s'élève une gare à la sortie du tunnel, puis suit un développement pour éviter une pente supérieure à 15°/00 et la vallée du Tidili est atteinte aux environs du P.K. 100 ; au P.K. 118 ; la ligne quitte l'oued pour rejoindre Bou-Tazoult en suivant la piste.

Après Bou-Tazoult - P.K. 122 - la ligne doit être poursuivie par l'Asif Boulgir puis par l'Asif Imini.

Il est prévu sept gares (plus rapprochées en montagne) dont cinq d'évitement très sommaires, ne comprenant que deux voies de croisement, une voie de garage, un B.V., un dépôt annexe et un hangar couvert ; ces sept gares sont situées aux points kilométriques 5,8 ; 25,33 ; 46,5 ; 74,33 ; 91,37 ; 105,73 ; 118. Signalons que l'on a calculé de nombreuses variantes pour le tracé et les cotes du tunnel ainsi que pour l'emplacement et le nombre des gares.

II) LE POINT DE VUE FINANCIER : Nous savons déjà que les frais d'exploitation de cette voie ferrée électrifiée seraient très faibles et que le coût du transport d'une tonne de minerai de Bou-Tazoult à Marrakech, y compris les retours à vide totaux, ne s'élèverait qu'à 400 francs à peine, mais sans l'amortissement. Or, le coût de la construction de la ligne est estimé à 12 milliards en 1951, dont 3,5 milliards pour le tunnel. Admettons un amortissement en vingt-cinq ans et un intérêt de 5 %. Il faudra donc rembourser par an aux prêteurs de capitaux :

1°) Une somme constante : 1/25 de 12 milliards, soit 480 millions.

2°) Une somme décroissante : l'intérêt de 5 % qui s'applique à ce qui reste dû ; le remboursement étant constant tous les ans, l'intérêt sera dégressif en proportion, c'est-à-dire de 1/25 tous les ans ; l'intérêt de la première année sera de 600 millions (5 % de 12 milliards) ; l'intérêt de la dernière année sera égal à zéro ; l'intérêt moyen est donc de 300 millions.

La somme à rembourser par an s'élèvera en conséquence à 780 millions, à ajouter aux frais d'exploitation proprement dits qui s'élèvent à 400 francs la tonne.

Avec un trafic minimum de 300.000 tonnes par an, les frais d'exploitation s'élèvent à $300.000 \times 400 = 120.000.000$ de francs les frais de capitaux montant à 780.000.000 de francs, c'est en réalité 900.000.000 de francs que doivent payer les 300.000 tonnes ce qui remet le prix de transport de la tonne à 3.000 francs pendant les vingt-cinq premières années.

La solution ferroviaire est donc parfaitement rentable. Elle permet d'abaisser de près de 1.500 francs le prix de vente FOB de la tonne de minerai ; elle présente, en outre, l'avantage de doter la région de Ouarzazate d'une voie ferrée à grand trafic et d'une ligne électrique à 60.000 volts, qui peuvent, l'une et l'autre, être décisives pour la mise en valeur agricole et minière.

FIN