

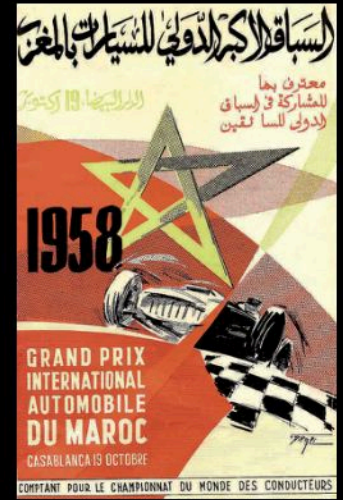
# VH

magazine



Version Homme

N°87 - Mai 2010 - 20 DH



# 1912-2010

## Un siècle de sport auto au Maroc La légende continue...



Consommation intelligente  
3,8 l/100 km  
99 g de CO<sub>2</sub>/km



Photo non contractuelle.

Offre valable dans la limite du stock disponible.

Distribuée par Sopriam et son réseau Citroën - Tél. : 05 22 46 49 00

\*Options selon version.

**2 ans** Garantie  
Kilométrage  
illimité

## NOUVELLE CITROËN C3. À partir de 133 900 Dhs

Vivez une expérience automobile inédite à bord de la nouvelle Citroën C3.

Redécouvrez le plaisir de conduire et laissez vous séduire par le design unique de cette voiture spacieuse, confortable et pratique à vivre au quotidien. Vous serez surpris par tous ses équipements à la pointe de la technologie : ABS, REF, AFU, ordinateur de bord, climatisation automatique, consommation économique, indicateurs de changements de vitesse, banquette fractionnable 1/3 - 2/3, système audio CD MP3 RD4, kit main libre Bluetooth®, connectivité Jack et USB\*.

**Nouvelle Citroën C3**, vous avez ce pouvoir à partir de **133 900 Dhs**.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



# Edito

“ Jules Verne pensait que les volcans islandais permettaient d'accéder au centre de la terre. Si sa théorie s'est révélée scientifiquement infondée, l'île nordique a effectivement été ces derniers jours le nombril du monde. Car c'est bien la planète entière qui s'est trouvée bouleversée par les magmas en fusion de l'Eyjafjöll, qui ont provoqué une catastrophe économique dont les conséquences devraient dépasser celles des attentats du 11 septembre 2001 selon les experts. Le 20 septembre dernier, veille de la reprise quasi totale du trafic aérien, la facture s'élevait déjà pour les compagnies aériennes à 1,7 milliard de dollars. A ce manque à gagner s'ajoutent les coûts supportés par les compagnies pour l'hébergement, la nourriture et parfois le transport par d'autres moyens de voyageurs bloqués. Quant aux conséquences sur les autres secteurs économiques, aux quatre coins de la planète, elles sont pour le moment non quantifiables. Certains journaux se sont « amusés » à lister les produits sinistrés par la suspension du trafic aérien en Europe, des téléphones coréens au saumon norvégien, du marché des fleurs hollandais aux haricots verts kényans, en passant par les voitures japonaises... Sans parler du courrier suspendu, des salariés bloqués à l'étranger et donc absents de leur lieu de travail et des conséquences néfastes sur le tourisme. Bref, il faudra plusieurs semaines pour envisager un retour à la normale et il est probable que nombre d'entreprises ne s'en remettront pas. On peut toujours se consoler en se disant que nous avons échappé au pire : l'éruption d'un autre volcan islandais, le Laki, en 1783, avait assombri le ciel européen pendant une année... Reste que cette nouvelle manifestation de l'« effet papillon » selon lequel « le battement d'ailes d'un papillon au Brésil peut provoquer une tornade au Texas », qui arrive juste après la crise financière internationale, a été fascinante à observer. Elle nous dit que la mondialisation, si elle constitue indéniablement un progrès en passe de faire disparaître la notion même de « Tiers-monde » grâce à l'interdépendance des économies, comme vient de l'affirmer le président de la Banque mondiale, Robert B. Zoellick, peut aussi constituer une bombe à retardement. Comme l'observait le chercheur anglais Henry Havelock Ellis il y a près d'un siècle : « Ce que nous appelons progrès est le remplacement d'un inconvénient par un autre ».

”

La rédaction



Photo montage réalisé par VH magazine

*The greatest luxury in life is time.  
Savour every second.*





## BREITLING *for* BENTLEY

Puissance. Luxe. Exclusivité. Breitling et Bentley partagent un même souci de perfection. Une même exigence de fiabilité et de précision. Une même alliance de prestige et de performances. Dans les ateliers Breitling, comme dans les usines Bentley de Crewe, la technologie la plus moderne s'allie à la grande tradition. Née de la passion pour les belles mécaniques, la collection Breitling *for* Bentley offre aux connaisseurs une riche gamme de chronographes d'exception. Quintessence du raffinement esthétique, ces instruments de poignet sont tous dotés de «moteurs» hautes performances, patiemment assemblés par des horlogers au sommet de leur art. Le vrai luxe, c'est le temps.



### **The Bentley GMT**

Chronographe 30 secondes et deuxième fuseau horaire 24h (système exclusif).  
Officiellement certifié chronomètre par le COSC.

# SOMMAIRE

Mai 2010



## 18 - POWER 100

Arabian Business : les 10 personnalités arabes les plus influentes

Pour la 6ème année consécutive, le magazine Arabian Business a publié son classement des 100 personnalités les plus influentes. Voici la présentation des 10 premiers. A signaler qu'aucun Marocain ne figure dans la liste.

## 28 - PIN UP

Victoria's Secret lance la saison des maillots Et la marque de lingerie le fait en beauté. Pour son catalogue de maillots de bain 2010, elle a rassemblé sur l'île privée du milliardaire britannique Richard Branson quelques-uns des plus beaux mannequins du monde.

## 38 - DOSSIER AUTOMOBILE

1912-2010 : un siècle de sport automobile au Maroc - La légende continue

A l'heure où les premiers bolides s'élancent dans les rues de la ville ocre, pour un deuxième Marrakech Grand Prix qui s'annonce encore plus excitant que l'an dernier, nous revenons sur l'histoire du sport automobile au Maroc, une activité centenaire dont les premiers exploits connus remontent à l'année 1912.

## 110 - HAPPY HOUR

Innovations majeures

Double tourbillon 30°, mouvements extra-plats, cage tournante ultra-rapide, poussoirs polyvalents... : les maîtres-horlogers s'en donnent cette année à cœur-joie en termes d'innovations techniques.

## 114 - CHECK-IN

Le Doge de Casablanca, voyage au cœur des années 30

Faire revivre le Casablanca Art déco, telle était l'ambition de El Kouhen dont l'hôtel est un bijou de raffinement qui vous transporte hors du temps.



**VH** magazine

Tour des Habous, 13ème étage, Avenue des FAR, Casablanca, Maroc.

Tél: 022 54 81 58/59/50

Fax: 022 31 80 94

(M.F / 035-05)



www.versionhomme.com

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION ET DE LA RÉDACTION Rafik Lahtou SECRETAIRE DE RÉDACTION Laurence Oiknine RÉDACTION Omar Mrani, Abdessamad Mouhieddine, Michel Roussel, Hassan El Arch, Aïcha AlQoh DIRECTION ARTISTIQUE Zouheir Assila INFOGRAPHISTE Soufiane Chafii CARICATURES Ben PHOTOGRAPHES Lorenzo Salemi, Taoufik Mouannis, AIC Press STYLISME Hayat Benabdillah RÉVISION Dalila Berrada COMPTABILITÉ Houcine Benbouya CTP IMPRESSION IDEALE DIFFUSION SAPRESS DÉPÔT LÉGAL 0097/2002 DOSSIER DE PRESSE 10S02 RÉGIE PUBLICITAIRE.

NEW PUBLICITY Tél : 0522 54 81 53 - Fax : 0522 30 09 90 - 0522 30 97 07 e-mail : newpub1@gmail.com

ABONNEMENT ET DIFFUSION : Yassine Dinia Tél : 0522 54 81 97 - Fax : 0522 30 97 07 - e-mail : infos@leseditionsdelagazette.com.

La rédaction n'est pas responsable des textes, photos, illustrations et dessins qui engagent la seule responsabilité de leurs auteurs. La reproduction, même partielle, de tous les articles, illustrations et photographies parus dans VH Magazine est interdite. VH Magazine décline toute responsabilité pour les documents remis. Photos non créditées: droit réservé. Ce numéro est tiré à 12.000 exemplaires.



## DÉVELOPPEMENT DURABLE, UNE DYNAMIQUE À ENCOURAGER



### PARTAGEONS NOS VALEURS

Voyager au Maroc, c'est découvrir une richesse artisanale ancestrale. Chaque échoppe est ainsi l'occasion de trouver la perle rare, un souvenir qui, à votre retour, ne manquera pas de vous rappeler votre périple. Cet achat vous permettra également de contribuer au développement économique et social des populations locales.



[www.visitmorocco.com](http://www.visitmorocco.com)

## L'équation Oum

Oum est la plus soul des chanteuses de la nouvelle génération d'artistes marocains. Alors que son nouvel album cartonne dans les bacs et sur les ondes, VH se penche sur son ADN.



**24%**

### De Whitney Houston

C'est dans la voix claire et puissante qu'il existe une similitude frappante entre les deux chanteuses, notamment dans certains passages des chansons d'Oum où sa technique vocale fluide et virtuose fait penser à Whitney Houston époque Urban Soul, lorsque Babyface était aux commandes. « Lik » l'un des morceaux-phares du dernier album d'Oum, a quelque chose du titre « I will always love you », notamment dans les envolées lyriques des refrains.



**40%**

### D'Erykah Badu

Non, Erykah Badu n'a pas d'ancêtres marocains à rechercher du côté de la famille de Yasmina Baddou, mais la Queen of Neo Soul a un timbre de voix, un style et un look qui font d'elle la sœur de lait d'Oum. C'est que ces deux-là ont biberonné au même son des labels de soul, de funk et de blues américains : Stax, Tamla Motown et le Philly Sound. Autre point commun entre les deux Soul sisters : le morceau « I want you back » paru sur l'album « Lik » d'Oum a été d'évidence influencé par le mythique « Brown Sugar » de D'Angelo, avec notamment l'utilisation de l'orgue Moog. Si, en plus, on sait qu'Erykah a changé son nom d'origine, Wriq, par Badu car celui-ci signifie en arabe « Lumière et vérité », on ne peut que convenir que cela fait énormément de points communs.



**36%**

### De Lauryn Hill

En interprétant une reprise d'un de ses morceaux, « Lik », avec le bad boy du rap marocain Bigg, Oum explore des territoires plus hip hop, traditionnellement chasse gardée des B-boys à forte testostérone et en maillots de basket américains. C'est le cas aussi de Lauryn Hill, la chanteuse d'origine haïtienne et ex-membre du groupe Fugees, dont les titres furent ceux avec lesquels Oum se produisait à ses débuts à l'Armstrong club. Le morceau « Shine », de l'album « Lik », a des airs du « Everything is everything » paru dans le légendaire « The miseducation of Lauryn Hill ».



## FOOTBALL : YOUNES KABOUL OPTÉ POUR LE MAROC

Lors de la rencontre qui a opposé le 17 avril dernier Tottenham à Chelsea pour le compte de la 35ème journée de la Premier League, le commentateur de la rencontre à indiqué que l'actuel international français Younes Kaboul, qui évolue chez les Spurs depuis janvier 2007, aurait finalement décidé d'opter pour les Lions de l'Atlas. Younes Kaboul serait un renfort de taille pour la défense Marocaine, qui, depuis le départ de Nourredine Naybet, n'a jamais su retrouver une assise défensive digne des grandes sélections internationales.



**80.000 DH**

C'est le prix d'une nuit dans la suite royale du somptueux Michlifen Ifrane Suites & Spa qui a réouvert ses portes le mois dernier après rénovation. Situé sur un domaine de 10 hectares, l'hôtel de luxe a reçu le label « Leading Hotels of the World » et comporte 70 chambres et suites.

Un trésor se cache dans votre entreprise  
...et vous n'en profitez pas.

**TRESORERIE - ACTIF**

T . Chèques et valeurs à  
R . Banques, T.G. et C.C  
E . Caisse, Régies d'av

Dynamisez votre trésorerie avec la **nouvelle**  
**gamme OPCVM Entreprises**

Optimisez le moindre dirham de vos excédents de trésorerie grâce à la nouvelle gamme d'OPCVM créée spécialement pour vous par nos experts. Des placements adaptés à tout type d'échéance - du très court au long terme - et accessibles dès 1000 dirhams. Pour plus d'information, contactez votre centre d'affaires Attijariwafa bank ou Wafa Gestion au 0522 54 50 86/45/78/72



**Attijariwafa bank**

ENTREPRISES



## Cinq questions à Khaled

Le king of raï était au Mazagan Beach Resort pour un concert dans le cadre des Mazagan Nights. L'occasion pour nous de lui poser quelques questions juste avant son entrée sur scène où il a, comme à l'accoutumée, fait des étincelles.

**Votre chanson avec Magic System « Même pas fatigué », pour laquelle vous êtes nommé aux NRJ Music Awards, c'est une façon de dire que, malgré vos trente ans de carrière, vous avez toujours la pêche ?**

(Rires) Bien sûr ! Plus sérieusement, c'est grâce à l'amour de mon public que je fais encore ce métier et que je donne et je me donne autant. Pour « Même pas fatigué », c'est le groupe Magic System qui m'a contacté et ce, après avoir enregistré le titre. Je n'avais plus qu'à venir poser ma voix sur la chanson. Donc, oui, Khaled n'est même pas fatigué.

**Vous avez 800 chansons inscrites à votre nom auprès de la Sacem. Laquelle préférez-vous ?**

Beaucoup plus si on compte à partir de 1974. Je ne peux pas vous répondre, je les aime toutes. Mais si vraiment il fallait en choisir une, ce serait « Salam ».

**Vous avez fait tous les styles de musique : raï, reggae, salsa, hip hop, funk, zouk et j'en passe. Comment arrivez-vous à vous adapter autant ?**

Je suis un curieux de la vie. Je m'intéresse à tout. En plus, je suis un fou de l'habillage musical, donc je reste ouvert à tous les styles musicaux. Vous savez, j'ai grandi avec la musette. Mon premier instrument, c'était l'accordéon. En musique occidentale, j'écoutais du Piaf, du Brel, etc. Aujourd'hui, c'est la techno qui gagne du terrain, je travaille donc la techno. Je reste toujours à la page et c'est ce qui fait que j'incorpore autant d'influences à ma musique.

**Alors qu'elle est le « raï » [opinion] de Khaled sur la question ?**

Tous les « raï », sauf celles des fascistes.

**Jeune, votre nom de scène était « Cheb Khaled ». Avec l'âge, doit-on vous appeler Cheikh Khaled » [sage] ?**

(Rires). C'est vrai que j'ai plus de cheveux blancs maintenant, mais je suis toujours aussi jeune dans ma tête. Donc ce n'est peut-être plus « Cheb Khaled », mais pas encore Cheikh Khaled. Khaled, tout court.

## 292,89 KM/H

C'est le nouveau record de vitesse établi par un non-voyant. Le conducteur aveugle d'origine turque Metin Senturk a pu atteindre cette vitesse folle en se laissant guider par la voix d'un coéquipier qui lui parlait via une radio. Il pilotait pour l'occasion une Ferrari F430 sur une piste de l'aéroport turc d'Ourfa.



## Wall5.com un réseau en ligne 100% marocain

Utilisateurs des réseaux sociaux Facebook, Twitter ou LinkedIn, voici un nouveau venu 100% marocain. Le site communautaire Wall5 est né d'une envie de Francesco Landogna, entrepreneur résidant depuis dix ans dans le royaume de proposer aux Marocains un réseau social destiné à rapprocher les individus et les cultures à travers le monde. « Aujourd'hui, plusieurs réseaux sociaux très connus des surfers montrent des limites en termes de confidentialité ainsi qu'au niveau technique, explique Francesco Landogna. Nous avons donc mis en place un système de sécurité qui nous prouve que la personne qui a utilisé cette adresse mail est bien celle qui a voulu s'inscrire sur notre site. » Autre particularité de Wall5 : il

est le premier à proposer la darija comme langue, outre le français, l'italien, l'espagnol, l'anglais ou l'arabe classique, et aspire à mettre en place différents dialectes arabes. Autre nouveauté : la visioconférence à trois que même Skype n'est pas en mesure d'assurer. Il aura fallu plus de trois ans, une soixantaine d'ingénieurs de différents pays et un investissement de presque 24 millions de dirhams pour mettre en œuvre ce projet. Francesco Landogna espère à long terme rentabiliser son affaire grâce à la publicité. Autre « première » : Wall5 s'est associé à « internet for peace » en déposant sa candidature pour remporter le prix Nobel de la Paix 2010. Et sa candidature a été acceptée, une première pour un site marocain !



## ENVIRONNEMENT, UN TRÉSOR COMMUN À PRÉSERVER



### PARTAGEONS NOS VALEURS

La diversité incroyable des paysages du Maroc constitue un patrimoine écologique d'exception. Des programmes de préservation nationaux et internationaux ont déjà été mis en place pour protéger plusieurs sites. Adopter une attitude responsable, refuser d'acheter des plantes ou des animaux menacés, ne pas jeter les déchets polluants... sont autant de gestes simples qui vous permettront de contribuer à préserver le Maroc et le patrimoine environnemental de toute la planète.



[www.visitmorocco.com](http://www.visitmorocco.com)

## Vogue fait son show au Maroc

Pour sa première série mode annonciatrice du printemps, Vogue a choisi le Maroc, et plus précisément Marrakech. Une séance photo insolite met en scène Daria Werbowy, Dree Hemingway, Freja Beha Erichsen, Lara Stone, Raquel Zimmerman, Tanga Moreau, Talisa Soto, Isabeli Fontana, Anna de Rijk et Bridget Hall. La mise en scène originale imaginée par les rédactrices en chef mode Carine Roitfeld et Emmanuelle Alt, est bercée par les merveilles de l'Orient, des souks bruyants, des voiles légers, des djellabas... Un assortiment de vêtements intemporels et sixties parcourent la médina, les commerces de rue, les remparts et les murs de pierres de la ville rouge à travers l'œil virtuose du photographe.



## 6.5 à 7Dh

Ce sera le prix du billet du tramway Rabat-Salé qui sera mis en service en janvier prochain. Chaque rame double compte 118 places assises pour une capacité globale d'environ 580 passagers. Le réseau de deux lignes, d'une longueur totale de 20km avec ses 31 stations, permettra le déplacement quotidien de 180.000 voyageurs.

En matière de voiture, les idées les plus extravagantes viennent le plus souvent de Russie. Dernière folie en date, cette Bentley Continental GT recouverte de peau de buffle, bosselée et peinte pour imiter de la peau de crocodile.



## CITATIONS

### JAMAIS SANS MA VOITURE

➤ Nous leur demandons seulement d'aimer leur prochain autant que leur voiture.

**Gilbert Cesbron, écrivain français**

➤ De nos jours, la maison est un lieu où une partie de la famille attend que l'autre ait ramené la voiture.

**Earl Wilson, écrivain américain**

➤ Le champignon le plus vénéneux, c'est celui qu'on trouve dans les voitures.

**Coluche, humoriste français**

➤ Automobile. Arme secrète dont joue le prolétariat pour tuer des millions de capitalistes, tout en faisant vivre des millions de travailleurs.

**Georges Elgozy, économiste français**

➤ Si l'automobile avait suivi le même développement que les ordinateurs, une Rolls Royce coûterait aujourd'hui 500 francs, ferait du 700 kilomètres heure et exploserait une fois par an en faisant 10 morts.

**Robert Cringely, journaliste américain**

➤ Chauffards - Nom des automobilistes qui vous doublent.

**Pierre Daninos, écrivain français**

➤ S'il y a tant d'accidents sur les routes, c'est parce que nous avons des voitures de demain, conduites par des hommes d'aujourd'hui sur des routes d'hier.

**Pierre-Jean Vaillard, chansonnier français**

➤ Chaque cycliste, même débutant, sait qu'à un moment ou un autre de sa vie il aura rendez-vous avec une portière de voiture.

**Paul Fournel, écrivain et éditeur français**

➤ Les plaques minéralogiques des voitures servent à exacerber la xénophobie, le régionalisme et la ségrégation.

**Philippe Bouvard, humoriste et présentateur de télévision français**

➤ La voiture est la grande soupape de sûreté des frustrations sociales de notre époque.

**Georges Mandel, homme politique français**

➤ Le chauffeur est, de loin, la partie la plus dangereuse de l'automobile.

**Léo Campion, chansonnier et caricaturiste français**

➤ La société accepte des automobiles des risques qu'elle ne tolère avec aucune arme.

**Nicolas Hulot, journaliste français**

**Auto Expo 2010**

**Foire Internationale  
de Casablanca**



MCSA1K

# 7<sup>e</sup> Salon automobile

**14 - 23 mai**

Découvrez les dernières nouveautés automobiles lors de la 7<sup>ème</sup> édition du salon Auto Expo, à la foire internationale de Casablanca. Tous les véhicules et toutes les marques sont réunis dans une ambiance conviviale pour faire le bonheur des petits et des grands. Animations, découvertes et autres surprises vous attendent... Entre amis ou en famille, venez profiter de l'occasion pour passer un agréable moment de divertissement.



Organisé par



Sponsor Officiel



Sponsor Gold



Partenaire



## Le top 10 des meilleures chansons de voitures



"Fast Car"  
Tracy Chapman



"Behind the Wheel"  
Depeche Mode



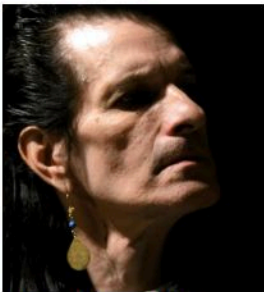
"Little Red Corvette"  
Prince



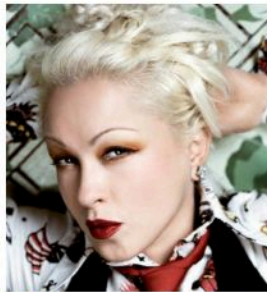
"Cadillac Ranch"  
Bruce Springsteen



"Ridin' Dirty"  
Chamillionaire



"Cadillac walk"  
Willy DeVille



"I Drove All Night"  
Cindy Lauper



"Drive My Car"-  
The Beatles



"Roadhouse Blues"  
The Doors

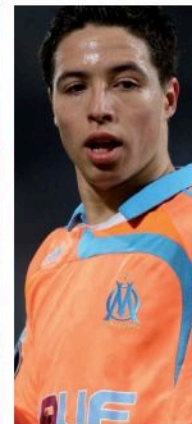


"Mercedes Benz"  
Janis Joplin



L'éruption du volcan Eyjafjallajökull aura causé de considérables dégâts économiques, notamment dans le domaine du transport aérien. Il n'en demeure pas moins que les images capturées sont d'une incroyable beauté.

## Les Marocains par qui le scandale arrive



L'équipe de France de football, qui n'avait pas besoin de ça, est au centre d'un scandale lié à un réseau de prostitution. La brigade de répression du proxénétisme a en effet entendu deux joueurs, Franck Ribéry et Sidney Govou, comme témoins assistés dans la cadre d'une enquête visant le Café Zaman, club huppé situé au 66, avenue des Champs-Élysées. Deux autres joueurs ont été cités, Hatem Ben Arfa et Karim Benzema, ce dernier devant être entendu cette semaine. L'affaire est grave pour Ribéry et Benzema, tous deux s'étant rendus coupables de sexe tarifé avec une même jeune fille mineure au moment des faits, 17 ans dans le cas du premier, 16 ans dans celui du second. S'il est peu probable que les deux hommes soient condamnés (ils sont théoriquement passibles de trois ans de prison et 45.000 euros d'amende), la jeune fille leur ayant affirmé être âgée de 18 ans, leur réputation en sera durablement entachée.



Et ils ne seront pas peut-être pas les seuls : l'affaire risque de ne pas arranger non plus l'image du Maroc. En effet, le réseau incriminé repose sur des personnes originaires du royaume : Abou Sofiane M., l'« intermédiaire », actuellement en détention, mais aussi la plupart des jeunes femmes qu'il faisait travailler, notamment celle par laquelle le scandale est arrivé. Abou est décrit par les journaux français comme un trentenaire « au carnet d'adresses bien rempli », « un intermédiaire du monde de la nuit qui a grandi dans les quartiers défavorisés de Lyon », « plusieurs fois candidat à La Nouvelle Star sur M6 ». Quant à la jeune prostituée, elle se nomme Zahia D., est blonde (décolorée), élancée et posséderait un visage d'ange. Elle vit fort bien de son activité puisqu'elle gagne environ 20.000 euros par mois, à raison de 1.000 à 2.000 euros la passe.

A ce prix là, il y aura forcément de l'action !



TREND  
TDCI 179.000 Dh  
5 Portes à

DATE	Jusqu'au	SCENE	TAKE
23 Mai		1	2

**Ford**Focus

Feel the difference

[www.ford.ma](http://www.ford.ma)





## Mariage sur Skype

Qui l'eût cru ? Le nuage de fumée qui s'est abattu sur l'Europe à la suite de l'éruption du volcan Eyjafjöll a permis à un couple de célébrer le plus romantique des mariages. Sean Murtagh, 24 ans, originaire de Londres, et Natalie, Australienne de 30 ans, devaient atterrir en Angleterre pour se marier le 18 avril dernier. Marié civilement à Brisbane en Australie, il y a trois semaines, le couple avait prévu une cérémonie humaniste avec leur famille et amis au Royaume-Uni. Mais si les parents des mariés ont réussi à relier Brisbane-Londres à temps, les jeunes mariés sont restés bloqués à Dubaï sur le trajet du retour, à cause du nuage de poussière du volcan islandais. Qu'à cela ne tienne, le couple a décidé d'utiliser Skype pour se marier devant leurs proches. Le personnel de leur hôtel à l'aéroport leur a donné un petit coup de pouce pour rendre leur mariage inoubliable. « Ils ont décoré le hall de l'hôtel. Ils nous ont fait un gâteau et installé un ordinateur portable avec Skype et un projecteur. C'est incroyable ce qu'ils ont fait pour nous », a déclaré Sean. Caroline Black, qui a célébré la cérémonie de l'autre côté de la webcam, a déclaré : « J'ai fait beaucoup de mariages humanistes mais pas un comme ça. C'était génial. C'était un mariage parfait, il manquait seulement les mariés ».

## Des DVD à 13 dhs contre le piratage

Comment contrer le piratage tout en donnant au public accès aux dernières productions cinématographiques marocaines ? En vendant des DVD légaux aux côtés des films piratés ! C'est la très bonne idée qu'a eue un jeune manager casablancais connu sous le nom de Mamoun. Pour son coup d'essai, il a lancé sur le marché 15.000 copies des « Amours voilées » d'Aziz Salmi, au prix de 13 dirhams pièce, marge pour le vendeur comprise. Lesquelles ont été très rapidement écoulées, au point que 15.000 copies supplémentaires seront rapidement mises sur le marché. Etant donné que, dans un souci légitime de protéger la production nationale, les DVD pirates de films marocains sont systématiquement saisis, cette voie est idéale, à la fois pour les artistes, le public et les vendeurs de DVD. Selon le quotidien « Le Soir », les prochains films sur la liste de Mamoun sont « Ex Chamkar » de Mahmoud Frites et « Ali Zaoua » de Nabil Ayouch.



Le Maroc n'a pas échappé au phénomène des autocollants pour voitures invoquant la sollicitude de Dieu contre les accidents de la circulation. Problème : les conducteurs arborant ces stickers considèrent parfois que la protection divine les exempte de toute règle de prudence.



## Jessica Simpson fond pour le Maroc

Dans le cadre de son émission sur la chaîne musicale VH1, « Le Prix de la beauté », l'actrice et chanteuse américaine Jessica Simpson a affirmé que, de tous les pays qu'elle a visités, le Maroc a été l'une de ses destinations favorites. La belle blonde texane a trouvé « très enrichissant » de découvrir combien les femmes peuvent avoir du pouvoir. Elle a déclaré au Magazine Ok ! : « Les femmes là-bas sont incroyables. Il y a beaucoup de gens qui ont du pouvoir, et on peut penser que les femmes sont rejetées, mais c'est faux. Les femmes ont leur maison, elles ont le contrôle. .... J'adore le Maroc ». « Je pourrais peut-être un jour m'y installer », a-t-elle ajouté.



## « NAB » TENTE LE PREMIER MARATHON RADIOPHONIQUE DU RIRE

Sa toute dernière haute distinction médiatique nationale est le prix de la meilleure émission matinale radio. Fort de ce succès, Nabil Bennani (« Nab »), animateur de l'émission à très forte audience « Sbah El Kheir Ya Bladi » sur les ondes de Casa FM, ne compte pas s'arrêter en si bon chemin. Il s'est lancé dans la concrétisation d'un ambitieux projet, un vieux rêve qu'il caresse depuis de longues années : le premier marathon radio du rire, qui sera organisé le 31 mai prochain à partir de studios de Casa FM à Casablanca. Durant 12 heures d'affiliés, de 9 heures à 21 heures, le marathon verra défiler toute une pléiade de stars et de VIP aux côtés de Nab et de ses amis humoristes, en particulier Mohamed Ater, Mustapha Daoudi, Abdou et El Aydi. Douze thèmes sociaux seront au rendez-vous de cette émission organisée en partenariat entre le groupe des radios MFM et l'agence Jet Production.





JE SUIS  
DIESEL  
JE SUIS  
HONDA

## **Vous êtes 4X4 Honda et vous avez raison!**

Découvrez la nouvelle gamme CR-V 2010 qui se décline en plusieurs versions pour répondre à tous vos critères d'exigence :

- Gamme complète en Essence et Diesel
- Nouvelle motorisation Diesel (technologie i-DTEC)
- Boîte automatique disponible aussi sur versions Diesel
- Panoplie d'équipements de confort et de sécurité de série (VSA, 8 airbags, Système Real Time 4WD,...)

**Nouveaux**  
**CR-V**



**CR-V Essence Auto  
Élégance**  
315 000 DH



**CR-V Diesel Manuel  
Confort**  
329 000 DH



**CR-V Diesel Auto  
Prestigious line**  
399 000 DH

**DIESEL BOÎTE AUTO**  
**À 349 000 DH**



## 1. Prince Alwaleed Bin Talal Bin Abdulaziz Al Saud

### Arabie Saoudite

#### Banque et finance

#### Kingdom Holding Company

Pour la sixième année consécutive, le prince saoudien figure en tête de ce classement. Que ce soit à travers son empire financier, ses nombreuses activités philanthropiques ou son influence dans le monde des affaires ou sur la scène politique, il n'a pas d'égal dans le monde arabe. Ces douze derniers mois, il a vu les actions de sa compagnie (investisseur privé le plus important de Citigroup) grimper de près de 50% et Rupert Murdoch acquérir 9% des parts de sa compagnie Rotana.



## “Power 100” d'Arabian Business

# Les 10 personnalités arabes les plus influentes



Pour la 6<sup>ème</sup> année consécutive, le magazine Arabian Business a publié son classement des 100 personnalités les plus influentes. Voici la présentation des 10 premiers. A signaler qu'aucun Marocain ne figure dans la liste.

## 2. Dahi Khalfan Tamim

### Emirats Arabes Unis

#### Police

#### Chef de la Police de Dubaï

Le chef de la Police de Dubaï a acquis une notoriété internationale après avoir résolu le meurtre de Mahmoud Al Mabhouh. Sa tactique consistant à diffuser à grande échelle les visages des agents du Mossad impliqués s'est avérée payante. Sa perspicacité, sa rapidité d'exécution et la sophistication des techniques criminelles employées ont surpris le monde entier et envoyé un message clair : « pas à Dubaï ! ». Ce n'est pas la première fois que ce personnage haut en couleurs fait parler de lui : il avait notamment résolu le meurtre de la chanteuse libanaise Suzanne Tamim.

### 3. Dalia Mogahed

Egypte

Politique et économie

Conseillère du Président Obama

Elle a été propulsée sur la scène internationale en devenant la première musulmane voilée nommée à la Maison-Blanche. Immigrée aux Etats-Unis à l'âge de 14 ans, elle est aujourd'hui chargée, avec 25 autres représentants de communautés religieuses, de créer des partenariats entre celles-ci et l'Administration américaine, afin de déterminer le rôle que peuvent jouer les religions dans la résolution des problèmes sociaux et sur la question des libertés civiles. Elle a été remarquée en tant que co-auteur de *Who Speaks for Islam? What a Billion Muslims Really Think*, un travail sans précédent sur la communauté musulmane dans le monde.



### 4. Mohammed Alabbar

Emirats arabes unis

Construction et industrie

Emaar Properties - UAE

Présent dans ce classement depuis six ans, Mohammed Alabbar a frappé un grand coup cette année avec l'ouverture du plus haut building du monde, le Burj Khalifa. Il demeure essentiel dans la croissance de la compagnie et sert de modèle à de nombreux jeunes Arabes dans le monde.

### 5. Dr. Samia Al Moudi

Arabie Saoudite

Santé

Médecin et chercheuse

Son rôle vital dans la mise en évidence d'un dépistage précoce du cancer du sein lui a valu d'être distinguée par l'ex-Secrétaire d'Etat américaine Condoleezza Rice comme « l'une des femmes les plus courageuses du monde ». Gynécologue et obstétricienne, elle a elle-même été victime d'un cancer du sein et a subi un chimiothérapie. Elle a utilisé sa propre expérience pour sensibiliser le monde entier à cette maladie, via de très nombreux articles et programmes télévisés. Pionnière dans de nombreux domaines, elle avait fait partie de la première promotion de médecins diplômés de l'école médicale King Abdulaziz University en 1981. Elle a même été vice-doyenne de cet établissement.



## 6. Ahmad Al Shugairi

Arabie Saoudite

Culture et société

Activité : prêcheur islamique

Sans titre religieux, Ahmad Al Shugairi fait partie de cette nouvelle génération de télévangélistes des chaînes câblées arabes qui apportent une bouffée d'air frais aux jeunes gens soucieux de concilier leurs croyances et la vie moderne. Issu d'une riche famille saoudienne, il a fait dans sa jeunesse les 400 coups en Californie. Après s'être tourné vers un Islam rigoriste, il est retourné en Arabie Saoudite et a réalisé qu'il pourrait trouver un équilibre entre les deux styles de vie. En 2002, il a démarré des émissions télévisées qui sont devenues très populaires. Élégant et charismatique, il alterne les prêches en jeans et en tenue traditionnelle saoudienne. Si les jeunes Arabes sont attirés par sa vision de l'Islam, de nombreux dignitaires religieux l'accusent de prêcher un « Islam yuppie »

## 7. Hassan Shehata

Egypte

Sport

Sélectionneur de la l'équipe nationale de football égyptienne

Surnommé « El Me'alem » ou « El Embrator », l'ancien buteur de Zamalek est l'homme de tous les records à la tête du Onze égyptien. Sa science du jeu a permis à l'équipe nationale d'être la première à remporter trois fois de suite la Coupe d'Afrique des Nations. Désireux de partir sur une belle performance, il pourrait quitter prochainement son poste de sélectionneur. La fédération nigériane serait sur les rangs.



# Executive Floor

VOTRE APPARTEMENT À L'ÉTAGE AVEC  
PISCINE PRIVATIVE



Nouvelle référence du luxe et de l'innovation à Casablanca, California Golf Resort, signé Groupe Palmeraie Développement, vous invite à découvrir des réalisations d'exception.

Niché dans un écrin de verdure, au cœur de la forêt de Bouskoura, California Golf Resort vous offre en exclusivité, de splendides appartements bénéficiant de piscines privées en terrasse, vous permettant ainsi d'avoir une vue unique sur la forêt environnante et sur le magnifique golf 18 trous du Resort.

A la fois avant-gardiste et distingué, ce concept inédit saura vous offrir un cadre de vie extrêmement privilégié, et ainsi répondre à chacune de vos attentes dans l'excellence et l'authenticité qui distinguent les projets du Groupe Palmeraie Développement.

GRUPE **PALMERAIE**  
DÉVELOPPEMENT  
**05 22 47 51 51**

*California*  
*Golf Resort*  
CASABLANCA

## 8. Adel Ali

Bahrain

Voyage et hôtellerie

Air Arabia

Le champion arabe du vol low cost. Il est le co-fondateur d'Air Arabia, la première compagnie aérienne de ce type au Moyen-Orient et en Afrique du Nord, qui a lancé son activité en 2003. Il a à son actif 25 ans d'expérience dans le domaine de l'aviation, du tourisme et du marketing, au sein de Gulf, puis British Airways. Il réalise la progression la plus spectaculaire de ce classement, passant de la 78e à la 8e place.



## 9. Fadi Ghandour

Jordanie

Transport

Aramex International

Il est le fondateur et le PDG d'Aramex International depuis 26 ans. Il en a fait l'un des leaders du transport et de la logistique au Moyen-Orient et en Asie du Sud-Est, la première entreprise arabe cotée au Nasdaq. Très actif dans les domaines sociaux, éducatifs et du développement, il est également le cofondateur de Maktoob.com, la plus large communauté arabe online.



## 10. Abdo Khal

Arabie Saoudite

Culture

Romancier

Son roman *Spewing Sparks As Big As Castles* est interdit dans son pays, mais cela ne l'a pas empêché de se voir décerner le Prix de la Fiction arabe. Lié au très prestigieux Booker Prize, cette distinction lui a été attribuée pour « sa brillante exploration des relations entre l'individu et l'Etat. A travers les yeux de ses deux protagonistes, le livre propose au lecteur un portrait de la terrifiante réalité du monde excessif du palais ». C'est l'un des thèmes de prédilection de Khal dont tous les romans évoquent la corruption des élites fortunées.

# LANCEMENT DE LA NOUVELLE TRANCHE ACCÉDEZ AU LUXE VERSION PALMERAIE...



APPARTEMENTS  
À PARTIR DE

1.800.000 DHS

VILLAS  
À PARTIR DE

4.500.000 DHS

Fidèle à ses valeurs d'excellence et d'authenticité, Groupe Palmeraie Développement signe avec élégance, son resort de grand luxe à Casablanca, California Golf Resort.

California Golf Resort allie une architecture moderne et raffinée à un environnement naturel unique, et des infrastructures de grand standing à une offre résidentielle variée de villas et d'appartements luxueux, pour vous offrir un cadre de vie harmonieux, où chaque détail a été soigneusement pensé et réalisé pour vous procurer un sentiment intense de bien-être et de raffinement.

Désormais, vous pourrez enfin accéder au luxe version Palmeraie, grâce à California Golf Resort.

GRUPE **PALMERAIE**  
DÉVELOPPEMENT  
**05 22 47 51 51**

*California*  
*Golf Resort*  
CASABLANCA



**DANS LA TÊTE**  
**d'Olmac**

On ne compte plus les prix et trophées remportés par le magicien Omac, un natif du quartier Mers Sultan fier de ses origines. Après avoir été sacré champion d'Europe de magie en 2008, c'est le prix mondial de magie FISM 2009 qu'il s'est vu décerner à Pékin, en Chine. Toujours fidèle à son public marocain, Omac prépare de nouveaux tours pour son rendez-vous télévisuel désormais annuel d'après ftour du Ramadan prochain. L'occasion pour nous de plonger dans la tête de celui qui a, entre autres dons à son actif, celui d'être mentaliste. Abracadabra !

PAR OMAR MRANI

### **Quel est votre plus ancien souvenir lié à la magie ?**

J'avais vu une femme qui se faisait couper en deux par un magicien et ses jambes continuaient à marcher toutes seules sur la scène... C'est resté gravé dans ma mémoire. C'était magique !!!

### **Qu'est-ce que l'on trouve dans la poche d'un magicien ?**

Très souvent un jeu de cartes et quelques pièces de monnaies pour être prêt à faire une petite démo ou à s'entraîner, bien évidemment...

### **Mandraque ou Majax ?**

Mandraque...

### **Est-il vrai que la véritable magie, c'est de croire en soi ?**

Dans la magie, il est très important de croire en soi et de se motiver pour arriver à son but... Pour persévérer, il faut croire en soi !

### **Magie noire ou magie blanche ?**

Blanche, mon cher ami, car la magie noire est une croyance et une magie différente qui ne fait pas du tout partie de mon état d'esprit.

### **Vous avez grandi au quartier Mers Sultan à Casablanca où l'on vous surnommait « Zitoun ». D'où vous vient ce surnom ?**

Je suis effectivement né à Casablanca où j'ai grandi dans le quartier Mers Sultan et où j'ai vécu jusqu'à l'âge de vingt ans. Certains me surnommaient « Zitoun » tout simplement à cause de mon prénom, « Olivier », ou « Olive » pour les amis proches.

### **Vous avez fait apparaître une Rolls que vous avez offerte au Roi du Maroc. Que pouvez-vous faire appa-**

### **raître d'autre d'aussi volumineux ?**

Actuellement, je pourrais me permettre de faire apparaître de très gros objets tels qu'un hélicoptère ou un avion style jet privé... (pas pour mes déplacements malheureusement !)

### **De quoi parlez-vous entre magiciens quand vous vous rencontrez ?**

Nous parlons régulièrement d'actualités sur la magie, des nouveautés qui viennent de sortir ou très souvent de l'approche et de l'impact des différents tours sur le public... Du genre : « hier, j'ai fait le tour de 'la bouteille qui vole' et les gens ont réagi de telle manière etc. ».

### **Avec quelle femme aimeriez-vous être coincé dans l'ascenseur ?**

Avec la femme du gardien, qui aura la clef pour ouvrir l'ascenseur. (Rire)

### **Avec quel homme voudriez-vous boire un verre ?**

Pourquoi pas avec Sa Majesté le Roi du Maroc !

### **La meilleure anecdote qui vous soit arrivée durant votre carrière ?**

Lorsque j'ai fait apparaître la Rolls, le propriétaire de la voiture était au volant et je n'étais pas au courant. Ça a failli faire rater mon apparition. Mais, malgré le fait que cela m'ait fortement surpris, j'ai fait comme si tout était normal pour que le public ne s'en rende pas compte. Et pour finir, en rentrant dans les coulisses, j'ai vu la femme du propriétaire de la Rolls qui attendait son tour pour apparaître sur la scène !

### **Les études pour devenir magicien, c'est comme dans Harry Potter, au collège des magiciens qu'elles s'effectuent ?**

C'est marrant car pour devenir magicien, on doit effectivement, en quelque sorte, faire des études avec un professeur qui donne des cours et des défis à relever. Il y a aussi des concours qui se font pour encourager les magiciens mais, concernant le coup du balai, on ne vole pas vraiment avec, on l'utilise plutôt pour le nettoyage ! (Rires)

### **Votre femme, vous la découpez souvent en deux ?**

Je ne la découpe pas, mais je me permets de lui couper le souffle quand je lui montre mes nouveaux effets... C'est mon assistante que je découpe en deux. C'est moins risqué ! (rire)

### **Avez-vous un rêve qui revient de manière récurrente ?**

Il m'arrive de faire plusieurs fois le même rêve et, quand je m'en rends compte, je me permets de changer l'histoire du rêve car je sais que je suis en train de rêver. Du coup, je change le

scénario et je m'amuse comme un fou dans le rêve ! C'est un rêve où je suis dans un château. Des personnes me cherchent, je me cache pour ne pas qu'ils me trouvent et il m'arrive des choses incroyables. Je deviens invisible et j'ai des pouvoirs...

### **Avez-vous une cicatrice qui a une histoire ?**

J'en ai une sur l'orteil... Quand j'étais adolescent, j'ai allumé une fusée pétard et je m'en suis éloigné de trois mètres sur la droite. Je me suis mis de dos mais, à ce moment-là, la fusée, qui était au sol, n'est pas partie comme prévu sur la gauche mais a fusé dans ma direction et a explosé sur mes doigts de pied. Du coup, j'ai une petite cicatrice qui me fait sourire à chaque fois que je la regarde... (c'était à la plage Dahomey).

### **Quelle aventure a le plus changé votre vie ?**

Le pouvoir de devenir magicien professionnel qui m'a donné une certaine confiance en moi, me permettant d'en vivre correctement et de parcourir le monde grâce à ma passion... Je n'étais pas une lumière en matière d'études, mais le destin m'a mis sur la route de la magie et donc, d'une vie magique dont je profite pleinement !

### **Le meilleur conseil qu'on vous ait donné ?**

Reste toi-même, soit heureux de vivre et partage ton bonheur !

### **Quel talent auriez-vous aimé avoir ?**

Chanteur, pourquoi pas...

### **Vous êtes « mentaliste ». Pouvez-vous deviner notre prochaine question ?**

« Pouvez-vous nous expliquer un tour de magie ? »

### **Quels sont vos projets ?**

Faire de très grands shows avec de grandes illusions où l'on pourra me voir officier dans de grands théâtres avec des lévitations à 5 mètres de haut et des illusions exceptionnelles afin de faire passer au public des moments inoubliables. Je prépare des émissions de télévision avec de nouveaux concepts qui seront peut-être diffusés lors du prochain Ramadan... Inch'Allah. Je prépare aussi une grande tournée internationale qui passera par Las Vegas, Dubai et onze autres pays avec, aussi, des émissions de télévision à travers le monde. Je prépare également un show pour des associations d'enfants malades ou orphelins du Maroc. J'en profite pour passer le bonjour au peuple marocain à qui je pense tous les jours et pour qui je prépare un Ramadan plein de joies et de

# LE MONDE FABULEUX DE SIMO BENBACHIR

BIENVENUE CHERS AMIS, VOUS QUI ÊTES DE PLUS EN PLUS NOMBREUX À SUIVRE MA CHRONIQUE DEVENUE UNE INCONTOURNABLE DU LIFESTYLE ET DE LA NIGHTLIFE MAROCAINE. POUR CELA, JE VOUS EN REMERCIE ET VOUS CONVIE À PARTAGER AVEC MOI LES QUELQUES DOUCEURS ET FRIANDISES QUI VONT SUIVRE. À CONSOMMER SANS MODÉRATION !

## Le Zorro du poker

Comment débuter mon propos sans vous mentionner tout de go l'épais mystère qui plane sur l'identité de celui qui est sur toutes les lèvres ? En effet, ce très discret jeune garçon de 19 ans, fils d'un businessman connu de la place, a pris pour habitude de venir tous les soirs au casino du Resort le plus en vue du moment et de rafler la mise à qui a eu la malchance de s'asseoir à la même table de poker que lui. Le scénario est déjà un classique. Notre Zorro du Casino arrive en décapotable, ne parle à personne, s'assoit à une table et ne consomme que de l'eau. Commence alors, pour ceux qui ont osé le défier à son jeu, les affres d'une longue descente aux enfers si justement décrite par Dostoïevski dans son chef-d'œuvre « Le joueur ». L'expression marocaine pour désigner les ravages causés aux portefeuilles de ces pigeons par notre énigmatique gambler est si juste que vous me permettez de vous la citer en darija dans le texte : « Jm3a lihoun Lahsissa » ! Si vous avez le moindre indice quant à son identité, sachez que toutes les Desperate Housewives du pays sont prêtes à payer le prix fort pour cette information. À bon entendeur...

## Tarik Ramadan, le plus fashion de nos intellectuels ?

À tous mes détracteurs, qui m'ont catalogué dans la case showbiz, je voudrais profiter de l'occasion pour rappeler qu'outre interviewer des people et des starlettes (il faut bien payer



Tarik Ramadan

les factures !), il m'arrive aussi d'assurer auprès des plus intellos de nos penseurs. C'est ainsi que, dans le cadre de mon direct quotidien sur le plateau Ness Nessma de Nessma TV, j'ai été heureux d'être le premier journaliste à poser la question la plus pertinente qui soit à Tarik Ramadan, de passage pour une conférence à Casablanca. « Monsieur Ramadan, que pensez-vous de la réputation que vous avez d'être le plus fashion des intellectuels du monde arabe ? » Fidèle à lui-même, Monsieur Ramadan a répondu qu'il l'était effectivement mais... qu'il ne l'était pas non plus ! Dans tous les cas, les



commentaires postés sous la vidéo diffusée sur Youtube étaient catégoriques : Tarik Ramadan est bien l'intellectuel le plus en vogue du monde arabe.

## Un 5 étoiles qui laisse à désirer

Invité avec une délégation de cinquante journalistes à l'inauguration d'un grand mall de la ville de Marrakech comprenant de prestigieuses enseignes internationales, quelle n'a pas été ma surprise de découvrir que le soi-disant hôtel 5 étoiles fraîchement ouvert qui nous hébergeait était loin de remplir les conditions requises pour prétendre à telle enseigne. Une chose est sûre, avec ce genre d'établissements, on peut certes attirer des touristes, mais le taux de retour, quant à lui, ne dépassera pas les 0,01%. Et dire qu'à l'entrée, une énorme banderole clame « Bienvenue au Maroc généreux ». « Il est ou le 'généreux', si tu ne sors pas les dirhams ? » pourrait-on se demander. Quant aux prestations, je ne vous en parle pas : pas de bouteille d'eau dans les chambres ni de minibar. Pas de renouvellement quotidien des serviettes de bains. Pour sécher après la douche, on ne peut compter que sur l'effet « Marrakech dry ». Passons maintenant au petit-déjeuner. J'ai demandé du thé et des « mlawis ». Rien de particulièrement excessif comme requête me direz-vous. Figurez-vous qu'en guise de mlawis, j'ai eu droit à des sortes de briques rondes aussi dures que les murs de l'hôtel. Et pour le thé ? De l'eau chaude avec de la menthe ! C'est bien simple, dans cet hôtel, ce n'est pas à un spa que vous aurez droit, mais plutôt à des ... spasmes d'angoisse ! Une de mes collaboratrices, pour qui l'on avait réservé une chambre single, a eu la surprise en entrant dans sa chambre de trouver un Saoudien allongé sur son lit en train de regarder Al Jazeera. C'est à se demander sur quels critères on se base pour accorder des étoiles à ce type d'établissement.

## Le séjour marrakchi à 60.000 euros

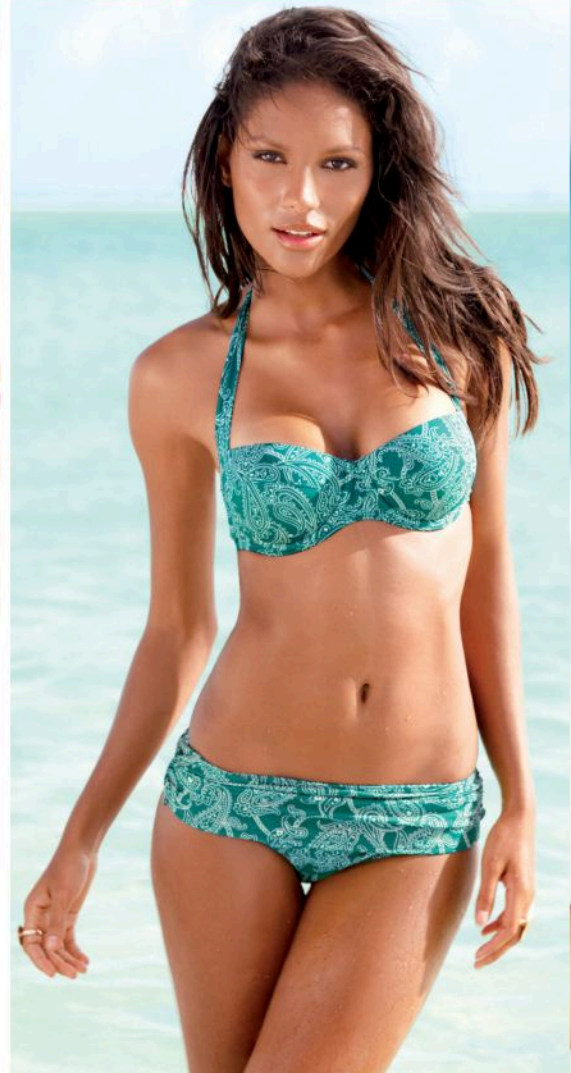
Durant mon bref passage dans la ville ocre, je me suis fait l'écho d'un scandale qui fait les choux gras de toute la presse anglaise et qui a eu pour théâtre notre bonne vieille capitale du Sud. En effet, un richissime promoteur immobilier irlandais, qui venait de vendre son entreprise au prix fort à l'Etat irlandais, n'a rien trouvé de mieux pour fêter ça que d'inviter sa maîtresse, une jeune beauté lauréate de la StarAc dublinoise, et son amie pour un séjour à Marrakech. Rien de transcendant par ces temps de mœurs légères me direz-vous. Mais là où l'affaire se corse, c'est lorsque la presse a découvert que ledit séjour a coûté au contribuable la bagatelle de... 60.000 euros ! En effet, notre promoteur peu scrupuleux, ayant affrété un jet privé pour son escapade marrakchie, a fait grimper le montant de la facture à la somme vertigineuse de 54.000 euros. Quant aux 6.000 euros restants, ils ont servi à payer les frais de séjours d'une nuit à la Mamounia comprenant deux chambres d'hôtels, la nourriture et les boissons, ainsi que diverses notes de frais. À vraiment croire qu'il y en a certains que le low cost rebute.



Glenda Gilson, la maîtresse du promoteur, et son amie, Rosana Dvison.

# VICTORIA'S SECRET

LANCE LA SAISON DES MAILLOTS



Et la marque de lingerie le fait en beauté. Pour son catalogue de maillots de bain 2010, elle a rassemblé sur l'île privée du milliardaire britannique **Richard Branson** quelques-uns des plus beaux mannequins du monde : **Miranda Kerr, Rosie Huntington-Whiteley, Lindsay Ellington, Erin Heatherton, Candice Swanepoel, Alessandra Ambrosio et Brooklyn Decker.**





Nouvelle BMW  
Série 5  
523i  
528i  
535i  
550i  
525d  
530d  
[www.bmw.ma](http://www.bmw.ma)



Le plaisir de conduire



# LA JOIE CÉLÈBRE LA BEAUTÉ.

Impossible de détacher son regard de la nouvelle BMW Série 5. Est-ce à cause de sa proue expressive, de sa ligne sportive ou de sa poupe typée ? Ou encore de l'élégance qui se dégage de ses formes ? Ou du dynamisme qui émane de cette voiture même à l'arrêt ? Ou tout simplement parce qu'elle est une réponse à la question : à quoi ressemble l'esthétique dans sa forme la plus achevée ?

## NOUVELLE BMW SÉRIE 5.

**BMW EfficientDynamics**  
Moins d'émissions. Plus de plaisir.



### Smeia

Importateur exclusif

47, boulevard Ba Hmad  
20300 Casablanca  
Tél. : 05 22 40 07 00/01  
e-mail : [contact@smeia.com](mailto:contact@smeia.com)

### Réseau Smeia

Rabat : Ryad Auto-Groupe Smeia 05 37 71 62 00  
Tanger : Smeia Tanger 05 39 39 94 30/40  
Agadir : Soutra 05 28 84 74 28/29



### SOFITEL RABAT L'HÔTEL AUX TROIS MILLE ROSES

Inauguration en grande pompe, ce 13 avril, du nouveau Sofitel Rabat Jardin des Roses. En présence du ministre du Tourisme, Yassir Znagui, et de Gérard Pélisson, PDG du groupe Accor, l'événement a été l'occasion pour les convives de découvrir la magnificence de cet hôtel, fleuron de l'enseigne Sofitel et des hôtels d'Afrique destinés aux hommes d'affaires.





Photo: Youssef Boudlal / Création: Samira Haddouchi



الخطوط الملكية المغربية  
royal air maroc

ROYAL AIR MAROC  
ET CAFTAN 2010  
VOUS INVITENT À UN VOYAGE  
UNIQUE AU CŒUR  
DE LA CRÉATION MAROCAINE

SUBTIL MARIAGE DE MODERNITÉ  
ET DE TRADITION.

L'ESPACE D'UN INSTANT,  
LAISSEZ-VOUS ÉBLOUIR  
PAR LA MAGIE DES CAFTANS.

[royalairmaroc.com](http://royalairmaroc.com)



Caftan  
2010

## CIEL, LA NOUVELLE EAU TENDANCE

Pour le lancement de la nouvelle eau CIEL, Coca-Cola Maroc a organisé une conférence de presse et une soirée TendancIEL, le 14 avril à Casablanca. L'occasion pour les invités de découvrir le nouveau packaging de la marque, plus élégant et plus tendance, mais aussi de goûter à cette eau très pure, traitée selon la technologie « osmose inverse », un processus de pointe utilisé par Coca-Cola Company aux Etats-Unis dans le traitement de ses eaux en bouteille.



## LA NOUVELLE ASTRA, ATOUT CHARME

Pour le lancement de la 10ème génération de l'Opel Astra, CFAO Motors Maroc a reçu tout ce que le Maroc compte d'amateurs de voitures de charme. Cette compacte constitue en effet une montée en gamme du best-seller d'Opel. Des lignes plus racées, des détails très séduisants au niveau du design, un confort accru et un vaste choix au niveau de la motorisation : l'Astra nouvelle génération a conquis tous les invités présents.





*Tous vos rêves ne sont pas que le fruit de votre imagination.*



## MICHLIFEN IFRANE

SUITES & SPA

Il était une fois un écrin d'élégance, de raffinement et de charme qui se dressait majestueusement dans la ville d'Ifrane... un lieu hors du temps où chaque instant suspend son vol pour vous transporter dans des moments d'émotions pures et intenses.

Le Michlifén Ifrane Suites & Spa offre un monde d'élégance discret et vous dévoile un somptueux décor classique, revisité dans une vision du XXIème siècle.

Un cadre prestigieux que l'on retrouve dans les différents équipements de l'hôtel. Découvrez le Spa, la salle de conférences ou encore l'Omnisport, mais aussi les bars, restaurants et les salons d'exception qui confèrent cette note si chaleureuse au Michlifén.

C'est un véritable art de vivre qu'il est donné de rencontrer, un lieu de vie à part, où les hôtes sont plongés dans un univers unique.

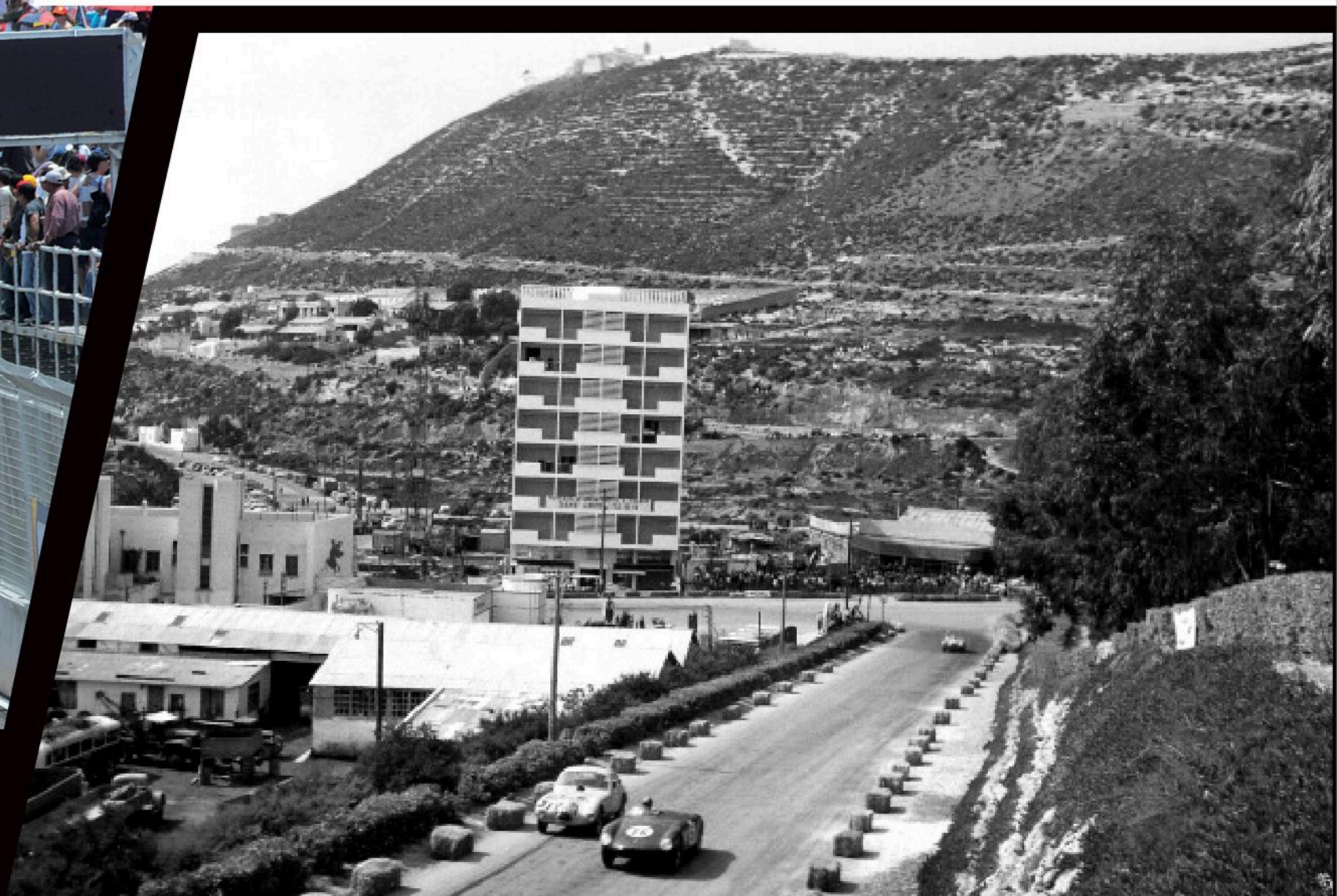
Laissez-vous emporter par toute la magie du Michlifén.

# MARRAKECH GRAND PRIX



1912-2010  
un siècle de sport  
automobile au Maroc

# LA LÉGENDE CONTINUE



*A l'heure où les premiers bolides s'élancent dans les rues de la ville ocre, pour un deuxième Marrakech Grand Prix qui s'annonce encore plus excitant que l'an dernier, nous revenons sur l'histoire du sport automobile au Maroc, une activité centenaire dont les premiers exploits connus remontent à l'année 1912. Presque autant que l'invention même de l'automobile ! En retraçant dans ce dossier son histoire, nous avons pu mesurer l'ampleur de la passion que cette activité qui allie utilité, loisirs et sport a pu susciter auprès de plusieurs générations de mordus de l'asphalte. Nous sommes allés à la rencontre de pilotes, passés et actuels, de collectionneurs capables d'écumer les fermes les plus éloignées du pays pour dénicher le modèle rare, d'équipementiers, de spécialistes ou de simples anonymes. Tous partagent cette même flamme pour*

*l'une des plus belles inventions de l'homme et la plus incroyable des aventures des temps modernes. Nous avons aussi constaté l'impact que cette machine de l'ère industrielle a pu avoir sur la société marocaine, la modifiant en profondeur et la faisant entrer à marche forcée dans la modernité. Une mutation pas encore tout à fait réussie au vue des vies humaines qui chaque jour encore périssent sur nos routes du fait du non-respect des normes en la matière. Espérons pour cela que le nouveau code va enfin pouvoir assainir la situation. Mais ne boudons pas notre plaisir et passons en revue tous ces formidables moments d'intensité liés à la technicité d'ingénieurs et à la créativité de designers grâce auxquelles nous pouvons savourer cette sensation de liberté qui nous transporte à chaque fois que l'on prend le large dans une « fast car ».*

**MARRAKECH  
GRAND  
PRIX**

Aly Horma : **“FAIRE DE CET  
ÉVÉNEMENT  
UNE FÊTE  
POPULAIRE”**



Ils sont deux jeunes gens, Aly Horma et Islam Zahid, à avoir fait, il y a trois ans, un rêve insensé : que le Maroc accueille une manche de l'un des trois championnats automobiles internationaux, le WTCC. L'an dernier, le pari a été relevé haut-la-main, au point que non seulement l'événement se répète cette année, mais qu'en outre, Marrakech Grand Prix sera cette année le théâtre d'une manche du championnat de F2. Non sans difficultés car, aussi incroyable que cela puisse paraître, à l'heure où nous avons rencontré Aly Horma, DG de Marrakech GP, soit trois semaines avant la compétition, aucun sponsor privé n'avait répondu présent !

### Que retenez-vous de la première édition du Marrakech Grand Prix qui s'est déroulée l'an dernier ?

C'était un peu irréel et très fort d'un point de vue émotionnel. Nous étions un peu comme des zombies, dans la gestion des tâches, dans les urgences... D'ailleurs, aujourd'hui, on montre des images que je n'ai pas vues. Je n'ai assisté à aucune cérémonie de podium, par exemple. On a vu ce circuit se mettre en place jour après jour, avec des difficultés mais aussi avec beaucoup d'aide : un certain nombre d'hommes et de femmes ont tout donné pour que ce Marrakech Grand Prix ait lieu. Surtout qu'il s'agit d'un circuit en ville : il fallait s'adapter à la topographie de la ville. Il a fallu décaper la chaussée sur une profondeur de 1 à 4 mètres pour la rendre conforme et nous ne savions pas ce que nous allions trouver en-dessous. Bref, à partir du moment où la machine s'est mise en route, nous avons été emportés par une énorme vague et c'est seulement quelques jours après la fin de l'événement que nous avons réalisé que nous y étions parvenus.

### Très peu de personnes y ont crû à l'époque.

Je peux les compter sur les doigts des mains. D'abord le Haut Patronage de Sa Majesté, octroyé plus d'un an avant que l'événement ait lieu, nous a permis de parler au nom du Maroc pour mener à bien

Il faut savoir que la F1, c'est une course chaque année, alors que la Coupe du monde et les Jeux olympiques ont lieu tous les quatre ans. Chaque grand prix rassemble 600 millions à un milliard de téléspectateurs et les retombées économiques et médiatiques sont sans égales.

ce projet. Ensuite, ça a été une histoire d'hommes. Il y a eu Salim Cheikh, le DG de 2M, Abdelhamid Addou, celui de l'ONMT, et le wali de l'époque, Mounir Chraïbi, Daniel Sigaud, le patron de Heli Sud, qui a été notre tout premier client, et celui qui a mobilisé un de nos sponsors majeurs, Sonangol. J'en oublie certainement... En termes de média, VH Magazine et Hit Radio nous ont donné tout ce qu'ils pouvaient donner pour qu'un circuit qui n'était pas encore sorti de terre puisse déjà vivre en images et en mots. Nous étions là, deux jeunes avec un projet un peu fou qui avait déjà été tenté en vain dans le passé, à dire que nous allions y arriver et à demander un peu partout qu'on nous soutienne et qu'on nous aide. Que ce qu'on allait réaliser était indispensable aux ambitions de demain : la Formule 1. Car, depuis près de 20 ans au Maroc, tout le monde s'est focalisé sur la Formule 1 alors que celle-ci présente des défis qui demandent une mobilisation et des équilibres importants et délicats (la F1 n'a d'égal que la Coupe de Monde et les Jeux Olympiques) face à des concurrents de taille. Nous avons par ailleurs conclu qu'un circuit de ville s'adapterait parfaitement aux contraintes du Maroc dans un contexte mondial où les circuits

de ville sont le must (Monaco, Singapour, Valence, Macao...) et deviennent des outils de promotion sans égal des destinations qui les abritent. Avec cela, nous avons décidé de passer par la « moyenne porte ». Seuls trois championnats automobiles sont mondiaux : la F1, le WRC, et le WTCC. Et je vais vous faire une confidence : le fait que les gens n'y aient pas cru jusqu'au dernier jour nous a permis de travailler en paix. Car personne ne prend la peine ou le temps de déranger l'« underdog ». On le laisse tranquille.

### Quelle a été l'attitude des autorités du sport automobile ?

Nous avons rencontré Marcello Lotti, le président du WTCC, en 2007 pour lui présenter nos études, lui exposer nos ambitions et lui expliquer pourquoi nous allions réussir. Après notre entrevue, m'a raconté son équipe des mois plus tard, il a dit : « j'en ai vu du monde, mais ce sont ces deux jeunes-là qui vont le réussir, ce projet ». A partir de là, il nous a suivi jusqu'au bout. L'année suivante, je lui ai dit que nous avions besoin d'organiser une conférence de presse internationale pour annoncer au monde entier la naissance du Marrakech Grand Prix. A l'époque, nous n'avions pas de circuit, pas d'homologation, nous n'avions même pas commencé les travaux. Mais Marcello Lotti nous a suivis et a mobilisé Eurosport et la presse internationale. Une avalanche médiatique s'en est suivie. C'est dire à quel point il a crû en nous. Puis, dernièrement, en décembre 2009, lors des Journées du Conseil Mondial de la FIA à Monaco, un prix spécial FIA WTCC a été remis pour saluer l'audace des promoteurs et pour témoigner de la qualité de l'organisation et des infrastructures du circuit de la manche marocaine du Championnat du Monde, la seule en Afrique.

### A partir de quel moment les gens y ont-ils crû ?

Pour la plupart, à quelques semaines des premiers tours de chauffe, lorsque le circuit était à 99% achevé. Tout le monde s'est alors retrouvé devant le fait accompli. Mais des centaines de personnes étaient déjà mobilisées pour qu'un circuit sorte de terre, pour accueillir les écuries du championnat du monde, pour que le public puisse accéder au circuit, etc.

Tout ce monde tirait dans le même sens. Ça a été les émotions des plus fortes que j'ai jamais vécues.

### Qu'avez-vous appris au cours de cette première édition ?

D'abord, que l'organisation d'un tel événement touche à énormément de secteurs d'activités et il nous a fallu apprendre à gérer cela : des centaines de fournisseurs divers s'activent autour du circuit ; nos partenaires media, Eurosport et les 75 chaînes de télévision qui diffusent son signal, nous viennent des quatre coins du monde ; nos partenaires publics regroupent la majorité des services de la Ville et plusieurs ministères ; forces de l'ordre, protection civile, militaires, médical, etc. sont tous mobilisés autour d'un tel événement. Il nous fallait parallèlement vendre de l'image, du rêve. Dans cet apprentissage, nos partenaires, la FIA, le WTCC et Eurosport, ont été d'une très grande générosité. Aujourd'hui, il nous faut asseoir cet événement dans la durée. Vous savez, au début, c'était un rêve. Nous étions frustrés que le Maroc n'ait été choisi ni pour l'Exposition internationale, ni pour la Coupe du monde. Nous avons ainsi parcouru beaucoup de chemin mais il nous en reste encore à faire, notamment pour combler les écarts sociaux, pour que le sport, la fête et le rayonnement du Royaume bénéficient à tous. C'est dans cet esprit que nous proposons, cette année, des billets à partir de 20 dirhams, au lieu de 100.

### Quelles sont les autres nouveautés de cette deuxième édition ?

Devant le succès rencontré par l'édition précédente, le conseil municipal a réalisé des efforts très importants. L'enceinte du circuit est agrandie : elle s'étend cette année de l'espace de la Mamounia à l'aéroport, avec deux points de navettes pour assurer le transport des spectateurs. La ville a remis en état les voies mitoyennes au circuit et aménagera des parkings pour la durée de l'événement. L'an dernier, nous avons dû opérer une sélection par le prix des billets parce que nous ne pouvions pas gérer une foule de 100.000 personnes. Cette année, grâce à ces aménagements, nous sommes en mesure d'accueillir toutes les catégories de population. En termes de compétition, nous allons accueillir, en plus des courses

# MARRAKECH GRAND PRIX



marrakechgrandprix.com

du WTCC, une épreuve de F2 : en termes de spectacle et de niveau sportif, c'est très proche de la F1, avec des châssis Williams F1 2007. Nous aurons aussi des courses de Classic, Mit Jet, Legend Cars, la Kia Cup et la Formule nationale de la Fédération. Des animations musicales auront lieu tout au long des trois jours de compétition : DJ tous les jours à partir de midi et un concert tous les soirs avec, notamment, Bigg le vendredi, Elam Jay le samedi, qui présentera la chanson officielle de Marrakech Grand Prix, et Muslim dimanche. Une fête foraine sera installée sur le site, ainsi que 27 points de restauration pour tous les budgets. Enfin, des soirées d'ouverture et de fermeture auront lieu dans des établissements de la ville.

## L'an dernier, vous avez rencontré de grosses difficultés en termes de sponsoring. Qu'en est-il cette année ?

L'année dernière, nous avons pu constater que le monde du marketing, de la communication et de l'image est très particulier au Maroc. En termes de sponsoring, les budgets sont figés : ils sont concentrés sur quelques événements leaders. Nous proposons pourtant un événement mondial et unique en Afrique avec des retombées nationales et internationales chiffrées et un plan media et hors media puissant, mais

peu d'entreprises marocaines ont suivi. Alors qu'à l'étranger, toutes les grandes manifestations sportives sont adossées à un grand sponsor, à l'image de Roland-Garros et de BNP-Paribas, du Grand Prix d'Espagne avec Telefonica, de Vodafone en F1, etc. L'ONMT, elle, l'a tout de suite compris : pendant 90 minutes, 75,7 millions de téléspectateurs dans le monde ont pu voir des banderoles «Visit Morocco» et il aurait été insensé que ce ne soit pas le cas. Finalement, c'est Sonangol, l'entreprise angolaise d'exploitation de pétrole et de gaz, qui a été notre sponsor privé majeur, Mais aujourd'hui, à l'heure où je vous parle, 25 jours avant le Marrakech Grand Prix, nous n'avons toujours pas de sponsor privé... Pourtant, nous avons commencé à démarcher les entreprises le 1er octobre dernier. Le sponsoring devrait en principe représenter 50% d'un budget d'exploitation annuel qui dépasse les 80 millions de dirhams.

## Comment réagissez-vous à cela ?

De fait, ça nous pousse à nous interroger sur les limites de l'événement et même sur nos ambitions à aller plus loin : est-ce qu'on laisse tomber ou est-ce qu'on continue parce que ça a un sens ? On ne s'arrêtera pas là, d'abord grâce au soutien de l'Etat. Parce que quand vous regardez ce qui se passe dans les villes à vocation touristique, on voit que les bâtisses anciennes ou les

vieilles rues ne suffisent pas à attirer des touristes ou des investisseurs : il faut des événements sportifs et culturels, il faut des identités qui évoluent, comme c'est le cas en Espagne, en Malaisie, en Turquie, à Singapour. C'est à coups de Grand Prix, de Cups, et de parcs que l'Espagne a développé sa phase d'accélération de promotion de la destination. A tel point qu'aujourd'hui, en Espagne, il y a deux GP de F1, un GP de WTCC et un de WRC, soit les trois Championnats du monde. Sans même parler des autres disciplines (foot, voile, etc.) nationales et européennes ou de l'investissement dédié au développement de structures sportives qui fidélisent des millions de touristes par an et représentent des sources d'investissement considérables pour la croissance du pays. Dans ces villes, vous avez constamment mille choses à faire et à voir. C'est ce pari-là que nous faisons pour Marrakech. Un grand prix WTCC attire 5.000 personnes qui s'installent ici pendant six jours. Et ce ne sont pas des gens qui demandent des gratuités : ils s'installent dans les meilleurs hôtels et payent tout. Là où un championnat du monde se produit, les villes s'enflamment et font la une des medias du monde entier. C'est pour cela qu'un tel événement n'est plus que le défi d'un promoteur, mais celui de tous.

## Pourtant, il y a une dimension patriotique qui

## aurait dû faire réagir ces entreprises privées.

Effectivement, parce qu'il s'agit de la seule épreuve d'un championnat du monde automobile ayant lieu en Afrique. De plus, le WTCC est leader en matière d'environnement : les voitures roulent au biofuel deuxième génération sans que ça limite la performance des voitures de course, les pneus sont écologiques, la course est d'un format court, les pots catalytiques ont été étudiés pour réduire au maximum le bruit... Et on sait que cela correspond aux objectifs du Maroc en matière d'environnement.

## Quelles peuvent être les conséquences de cette bouderie des sponsors ?

Je vous retourne la question. Si vous êtes la FIA et que le promoteur de la manche marocaine d'un Championnat du Monde fait état de 0 sponsor marocain, qu'en penseriez-vous, alors qu'au Moyen-Orient, en Turquie, et même en Afrique du Sud, les entreprises se bousculent pour associer leur image à de telles plateformes ? C'est la même institution qui décide pour la F1 et le WTCC. Or, ce que nous essayons de faire aujourd'hui, avec cette manche marocaine du FIA WTCC et de Formule 2, c'est gagner la confiance de la FIA pour que Maroc puisse, un jour prochain, faire revenir sur notre terre la Formule 1.

## Marrakech Grand Prix EN CHIFFRES

**500.000 heures**

de travail/homme  
sur 100 jours

**2.550 blocs**

d'impact aux normes  
de résistance FIA

**Un «pit structure»**

de 200 m de long sur 3 étages  
(garages, direction de course, centre  
media, centre presse, soins médicaux,  
services d'urgence, loges privées...)

**10.2 km**

de grillage anti-débris

**7 ponts**

piétons amovibles

**65 loges privées**

pouvant accueillir 10 à 250 spectateurs

**8 km**

de bordure de sécurité

**14 bâtiments**

en murs portatifs

**50 km**

de câbles pour 35 caméras  
de télévision

**4.550 m**

de longueur de piste

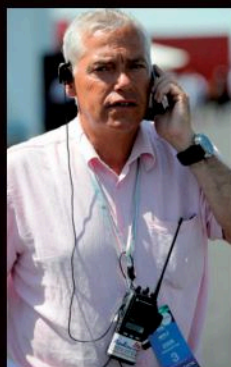
**Entre 9 et 15m**

de largeur de piste

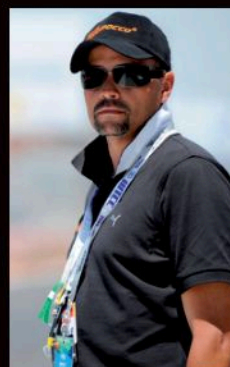
## Who's who du Marrakech GP



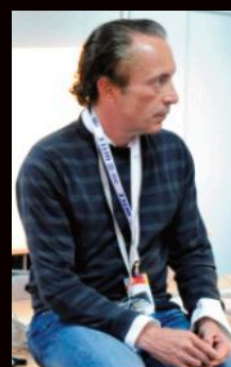
Aly Horma et Islam Zahid, les deux fondateurs du Marrakech Grand Prix



**Stéphane Roux**  
Directeur de l'Organisation



**Hamza Mouhyi**  
Directeur Logistique



**Philippe Soulan**  
Directeur Marketing



**Thierry Dupuis**  
Directeur Sécurité

### Et aussi...

**Najoua Dribine**  
Administration

**Karima Chimbo**  
Logistique

**Rokia Laraqui**  
Organisation

**Morgane Forest**  
Equipe Marketing  
& Vente

**Mehdi Bousfiha**  
Relations entreprises  
& Développement





Mehdi Bennani et Aly Horma



Majid Alaoui et son épouse



Rachid Khayati



Maître Said Serrah



Mirela et Elam Jay



## MARRAKECH GRAND PRIX : TOP DÉPART !

Une foule de beautiful people se sont pressés à la soirée de lancement du Marrakech Grand Prix, qui s'est déroulée le 9 avril dernier au Sky Bar de Casablanca. Un rout où étaient conviés les participants, les intervenants, les sponsors et les amis de cet événement sportif d'envergure internationale.



M. et Mme Daniel Antunes,  
Axa Assurance



Soumia Idrissi  
de LTB, Maître  
Zineb Laraoui  
Horma et  
Rachid Idrissi  
d'Akwa



Philippe  
Soulan, Morad  
Moutaouakkil  
et Aly Horma



Kenza  
Cheddadi et  
Mehdi Bousfiha



Adil Lazrak, Capital Events et  
Islam Zahid, Groupe Menara.



Yasmina Aboukinane,  
Quintessentially et  
Raquel Nader,  
Cuisine Aviva



Houda Benamour,  
Jamins Maître Bassamat  
Fassi-Fihri, Merjem  
Sekkat (Delano)



Chakib Mesfioui  
de Villa Bianca

**MARRAKECH  
GRAND  
PRIX**

# "BRILLER DEVANT MON PUBLIC"

Engagé dans le championnat WTCC au volant d'une BMW 320si du team Wiechers-Sport, le jeune pilote marocain sera de nouveau présent au Marrakech Grand Prix, qu'il a remporté l'an dernier avec panache. Cette saison, il joue son va-tout avec, en ligne de mire, son rêve ultime : piloter une Formule 1.



### Quels souvenirs gardez-vous du premier Marrakech Grand Prix ?

C'est comme si c'était hier. Je me rappelle la première conférence de presse du Marrakech Grand Prix, à laquelle on m'avait invité. On parlait de la venue d'une course automobile au Maroc depuis si longtemps qu'au début, je n'y croyais pas. Et puis, on a vu arriver le président de la FIA et du WTCC... J'ai été surpris et très heureux que ce projet se réalise. Amener une manche d'un championnat du monde automobile au Maroc, c'est comme amener une Coupe du monde. D'autant que le WTCC est en train de titiller la F1 : de grands constructeurs, comme Honda ou BMW, se sont désengagés de cette dernière pour aller vers le WTCC. Et puis, on a commencé à parler de ma participation à côté de 30 des meilleurs pilotes du monde. Ce sont des coureurs de très haut niveau, avec de gros palmarès. Il a fallu que je m'entraîne très fort. Et les tests réalisés à Magnicourt ont montré que j'étais dans le rythme. Mon but était de finir dans les huit premiers. Et puis, lors des qualifications, on a fait le deuxième temps...

### A ce moment-là, vous avez commencé à

### croire en une victoire possible ?

Pas du tout. A un moment, pendant la course, je me suis retrouvé premier. J'étais devant le triple champion du monde Andy Priaux ! Je n'avais aucune expérience du rythme de course, de la gestion de l'usure des pneus... Si bien que je suis resté sans arrêt en contact avec mon team manager. A la mi-course, il m'a annoncé que j'avais fait le deuxième meilleur temps en course générale. Je n'y ai cru qu'après avoir franchi la ligne d'arrivée.

### Quelles leçons avez-vous tirées de cette première victoire ?

Physiquement, j'étais limite. J'avais perdu 2,5 kg. La F3000 est très physique mais là, on se retrouve dans une voiture qui a tout d'un sauna : il y fait 65°C à 70°C et on a du mal à respirer parce que la moindre arrivée d'air est colmatée dans un souci d'aérodynamisme. D'autant que la WTCC, c'est 14 tours en sprint. Lors du 2<sup>ème</sup> grand prix, à Valence, j'ai vraiment eu du mal. Depuis, je suis passé de 2 heures à 3 heures d'exercice physique et je m'entraîne dans un sauna. Je suis conseillé par Yvan Muller dont je suis proche : il m'a aidé à mes débuts. J'ai pu constater que j'avais réalisé des progrès lors du premier grand

prix de la saison, au Brésil, où j'ai terminé 3ème : j'ai été très régulier tout au long de la course et j'ai même distancé Daryl O'Young sur le physique, en étant premier au dernier tour.

### Cette année, vous courez sur une BMW. Comment cela s'est-il fait ?

Ils nous ont approchés après le Marrakech Grand Prix et les choses se sont concrétisées fin 2009 après que j'ai réussi les tests à Valence. Leur objectif, cette année, est que nous décrochions l'une des trois premières places du championnat, et je suis le pilote numéro 1 parmi les quatre coureurs indépendants : c'est une très belle preuve de confiance, mais cela veut aussi dire que j'ai le couteau sous la gorge. D'autant que BMW me soutient du point de vue financier.

### Qu'en est-il des sponsors marocains ?

Vous savez, quand j'ai vu le drapeau marocain flotter sur le podium lors du premier grand prix de l'année, au Brésil, ça m'a fait très plaisir. Ça nous place aux côtés des grandes nations de sport automobile, comme l'Espagne, l'Italie, l'Allemagne ou l'Angleterre. Maintenant, mon but est de terminer ce

championnat du monde dans de bonnes conditions. Pour le moment, ça n'est pas le cas. Il ne faudrait pas que je sois contraint d'arrêter à trois courses de la fin dans un championnat qui en compte 12, faute de moyens financiers. Je voudrais pouvoir me battre pour le championnat plutôt que pour boucler mon budget. Il y a déjà tellement de pression et de stress...

### Quelles sont vos espoirs pour le Marrakech Grand Prix ?

Briller devant mon public. L'an dernier, j'entendais la foule crier à chacun de mes passages. C'est très motivant de voir que les Marocains étaient tellement impliqués dès lors que l'un de leur pilote courait.

### Et vos ambitions pour le sport automobile au Maroc ?

Mon idole a toujours été Ayrton Senna et mon rêve serait d'être pour le Maroc ce qu'il a été pour le Brésil : une locomotive qui ferait émerger ce sport dans son pays. Il y a beaucoup de jeunes pilotes prometteurs ici. C'est une discipline qui demande beaucoup de sacrifices et il ne faut pas qu'ils aient le sentiment qu'ils n'ont pas d'avenir. Et pour qu'ils progressent, il faudrait construire un circuit permanent.

## Mehdi Bennani, Samira Bennani, de mère en fils

A 44 ans, elle paraît à peine plus âgée que son fils. Lequel a de qui de tenir : Samira est la seule femme du monde arabe et africain à concourir aux côtés des hommes lors de courses automobiles en circuits de vitesse fermés. C'est en 1988 que son mari lui fait faire ses premiers tours de piste sur le circuit de Benslimane. Rapidement, elle attrape le virus : « Nous avons la course dans le sang, dit-elle. Mon mari était aussi passionné de course, même s'il a arrêté il y a quelques années. Après une

compétition, nous continuions la course à la maison ». Championne marocaine des circuits de vitesse fermés en 1998, elle a pris part en 1999 au championnat de la Super Copa Mégane, sur les circuits de Cartagena, de Jarama (Madrid) et de Valence - en Espagne - et sur le circuit d'Estoril au Portugal. Elle arrive souvent dans le trio gagnant : plus d'une dizaine de fois dans les cinq premières places et plusieurs fois en deuxième ou troisième positions. En tout, elle compte une quarantaine de victoires à son palmarès.

C'est dans cette ambiance que Mehdi a grandi, acquérant très vite les rudiments de la science de la course : « à l'âge de 4 ans, il me le signalait déjà quand je prenais de mauvaises trajectoires. Ça m'énervait... d'autant qu'il avait raison ». De son fils, elle dit fièrement : « son père est un cascadeur ; moi, j'assure mes courses ; Mehdi, lui, a les deux ». N'a-t-elle pas peur lorsqu'elle voit son fils lancé à pleine vitesse sur les circuits ? « Je lis le Coran du début à la fin de la course », avoue-t-elle.



Youssef Alaoui, co-organisateur du championnat Legend Cars

## "CRÉER UN CHAMPIONNAT ACCESSIBLE À TOUS"



Les Legend Cars, ces petites voitures vintage mais ultra-rapides, seront l'une des attractions du Marrakech Grand Prix. Présentes l'an dernier à titre non-officiel, elles courent cette année, pour la première fois, dans le cadre d'un championnat national. Ceci, en attendant la mise sur pied d'un championnat africain, prévu pour l'an prochain. Youssef Alaoui, l'un des hommes qui a amené les Legend Cars au Maroc, nous conte cette aventure et son rêve de créer une culture du sport automobile sous nos cieux.



## Comment vous est venue la passion pour l'automobile ?

Comme la plupart des enfants de ma génération, j'ai joué avec de petites voitures. Et puis, la passion se développe au fur-et-à-mesure qu'on a accès à de belles mécaniques. Quant au sport automobile, dès qu'on met le pied dedans, ce sont des sensations tellement fortes qu'on plonge. J'ai sauté le pas en 2000, avec la Formule Palio. J'avais trouvé le concept de monotypes très intéressant.

## Parce que tout le monde part à égalité ?

Exactement. C'est ça ma vision du sport et du sport automobile.

## Et ensuite ?

J'ai acheté quelques voitures de course : une Opel, une Formule Renault... Puis, je suis passé à la formule Kia. Mais le problème du sport automobile, c'est que ça coûte extrêmement cher. Et, au Maroc, nous ne possédons pas les infrastructures nécessaires pour le développer. Une infrastructure normale, sur laquelle on pourrait démarrer la construction d'un avenir automobile, coûterait au minimum 30 millions de dirhams. Or, ce ne devrait pas être qu'une question de moyens. Quand on dit « sport », ça signifie dépassement de soi, esprit de groupe... D'ailleurs, de nombreuses catégories automobiles opèrent actuellement un retour aux sources en limitant les budgets et les développements technologiques à outrance. Le sport automobile, ce n'est pas seulement la F1 : il y a une partie non FIA, essentiellement américaine. C'est ce domaine que nous avons attaqué avec mon associé, Fouad Benamer. Nous nous sommes demandés comment le sport automobile parvenait à fédérer autant de monde outre-Atlantique. La réponse, c'est que là-bas, il s'agit d'un spectacle. Vous avez une vingtaine de circuits par Etat, le plus souvent des ovals, ce qui permet au public d'assister à toute la course.

## Les circuits ovals ne sont-ils pas excessivement dangereux ?

Le spectateur vient assister à un show et le pilote est vu comme un gladiateur. S'il n'y a pas de danger, il n'y a pas de fun. Les véhicules sont équipés de V8 et de V10, ont plus de 600 chevaux, des accélérations



de 300 à 350 km/h. Il y a des accrochages, les « safety cars » sortent toutes les quinze minutes en moyenne, les accidents font partie du spectacle. Mais ceux entraînant des blessures sont rarissimes parce que les Américains maîtrisent très bien la sécurité : ils ont développé des murs absorbants de chocs et les voitures sont conçues pour amortir les impacts. Les spectateurs sont tous équipés d'oreillettes qui leur permettent d'être informés de ce qui se passe dans les écuries, des changements de pneus, des pannes, des accidents, des technologies embarquées... L'interaction entre les pilotes et le public est extrêmement importante, un élément qui se perd aujourd'hui en Europe parce que les places coûtent extrêmement cher et que les circuits sont conçus de telle manière que le spectateur ne voit qu'un tronçon de la piste et ne peut pas suivre le classement de là où il se trouve.

## Comment en êtes-vous venus à contacter les gens des Legend Cars ?

Nous étions à la recherche d'un véhicule monotype accessible au pouvoir d'achat marocain et capable de fédérer énormément de licenciés, donc énormément de public, et donc les sponsors. Du côté des Européens et de la FIA, ce n'était pas possible. Mais le Marrakech Grand Prix était né et nous étions tellement fiers de ce qui passait que nous voulions participer en masse. Vingt-quatre pilotes marocains, dont Fouad et moi, ont loué des voitures de Legend Car pour ce Grand Prix et ont participé à une compétition dans des véhicules qu'ils ne connaissaient pas du tout. Nos résultats ont été remarqués par beaucoup de magazines européens, puisque nous étions dans les meilleurs temps. Nous sommes donc allés avoir les Américains qui sont les donneurs d'ordres de ce championnat. Nous leur avons expliqué ce que nous voulions faire et ils nous ont suivis,

d'autant que le continent africain les intéresse. Nous avons créé une société qui s'appelle Africa Legends Cup, détentrice exclusive des droits de distribution de cette discipline sur le continent.

## Quel est l'objectif de votre démarche ?

Faire émerger une culture automobile au Maroc. Jusqu'ici, on roulait dans des voitures excessivement coûteuses préparées en Europe, sans même disposer d'infrastructures susceptibles de les utiliser en toute sécurité. Et comme peu de gens s'intéressaient à ce sport, peu de sponsors nous suivaient. Un pilote évoluant dans le championnat marocain doit disposer d'un budget de 30.000 dirhams par course s'il veut figurer dans le peloton de tête, avec un véhicule coûtant jusqu'à 50.000 euros. Actuellement, il n'y a donc qu'une centaine de licenciés et un plateau de seulement 80 voitures. Aujourd'hui, Mehdi Bennani est le seul pilote à avoir pu créer une interaction avec les sponsors, le seul à avoir levé 30 millions de dirhams en moins de quatre ans. Il a réussi à utiliser un appui média fort qui lui a permis de fédérer les maigres sponsors disponibles et de faire suffisamment de compétitions à l'étranger. Le souci, c'est que des Marocains qui peuvent briller à l'étranger, on en a à la pelle. Mais ils n'évoluent pas dans des conditions leur permettant de montrer leur talent, parce que cela réclame des budgets extrêmes. D'autant que les jeunes Européens qui attaquent un championnat du monde ont bénéficié d'une formation physique et au pilotage depuis l'âge de 8 ou 9 ans. Ce sont des athlètes de haut niveau. On n'a aucun pilote aujourd'hui au Maroc capable d'atteindre la F1. Parce qu'aucun n'a commencé à l'âge de 9 ans par là où il fallait, dans l'infrastructure adéquate. Avec Fouad, on s'est donc dit qu'on devait faire quelque chose.

Si ce n'est pas pour nous, ce sera pour nos enfants.

## Quelles compétitions allez-vous organiser ?

Nous lançons cette année un championnat de Legend Car calé sur le championnat marocain : nous participons à huit événements, de février à novembre, au cours desquels nous aurons quatre courses par week-end. Le but, pour la première année, est de lancer 32 voitures qui appartiendront chacune à deux pilotes, afin de diviser le budget par deux. Ceux-ci doivent signer un contrat qui les oblige à participer au championnat pendant trois ans. A cette condition, ils peuvent acquérir le véhicule dont le prix est de 150.000 dirhams, soit 75.000 dirhams par pilote, ce qui ne s'est jamais vu. Ceci pour une voiture qui fait 3,7 secondes de 0 à 100 km/h, avec un châssis tubulaire, un moteur très puissant basé sur un moteur de moto. Ce sont des prototypes fabriqués par une société américaine, d'une fiabilité extrême. Les Américains ne rigolent pas avec la sécurité. Ces voitures ne sont pas homologuées, c'est-à-dire que vous ne pouvez pas vous en servir sur route. Elles n'empêchent donc sur le domaine de personne, c'est pourquoi nous espérons que les constructeurs automobiles seront séduits par notre formule. Parce que, si on trouve des partenaires, les pilotes vont payer encore moins cher. L'objectif, à terme, est que les voitures soient financées par des sponsors et que les pilotes soient invités. Nous voulons créer une pépinière.

## Envisagez-vous un développement sur l'ensemble du continent ?

Nous allons, dès l'année prochaine lancer un championnat africain de Legend Car. Au départ, il sera domicilié au Maroc. Nous allons nous tourner vers tous les pays, notamment l'Afrique du Sud, la Tunisie, la Mauritanie, l'Algérie ou encore le Sénégal qui dispose déjà d'un circuit. Et grâce à l'expertise que nous allons acquérir avec les Américains, nous espérons accueillir l'an prochain une manche du championnat du monde. Par la suite, je l'espère, nous pourrions organiser une manche de ce championnat africain dans chaque pays. Puisque, nous l'espérons, un championnat national se développera dans chacun d'entre eux.



## CHAMPIONNAT MAROCAIN POUR LE PLAISIR

Un samedi matin sur un circuit un peu improvisé, à Nouaceur, derrière l'hôtel Atlas. Ils sont quelques dizaines de passionnés, pilotes, préparateurs, bénévoles et membres de la fédération, à préparer les courses du week-end. Plusieurs manches du championnat marocain vont se dérouler dans les heures qui viennent : M1, M2, M3, M

Libre et la petite dernière, la compétition de Legend Cars. Les anciens (souvent français) devisent familièrement avec les jeunes pilotes (tous marocains). Ici, pas d'âge, pas de nationalité, pas de lutte des classes : on est entre férus de la conduite, en famille autrement dit. Les enfants sont d'ailleurs de la partie, en tenue de pilotes. L'ambiance

est incroyablement bon enfant. La compétition, c'est seulement sur le circuit. Les vedettes du jour sont les Marocains qui participeront à la course WTCC du Marrakech Grand Prix sur des Chevrolet Lacetti de Maurer Motorsport sous la bannière « Morocco Team », auxquels les autres pilotes prodiguent leurs encouragements. Pour l'heure,

ils se préparent à la première manche du championnat de Legend Car pour laquelle ils sont engagés cette année et les deux à venir. A les voir et les entendre, eux et leurs petits bolides, on comprend que ce championnat marocain suscite un tel engouement chez les aficionados du sport automobile et bien au-delà.





### LARBI TADLAOUI

33 ANS, CASABLANCA

C'est le petit nouveau, mais pas le moins motivé. Il a fait quelques courses du championnat marocain en Mégane, puis Citroën Saxo, et un peu de F2 en Espagne, mais n'a véritablement sauté le pas que l'an dernier, lors de la course de Legend Car qui s'est déroulée au Marrakech Grand Prix. Son ambition pour la course WTCC de Marrakech : trois podiums marocains. Avec l'espoir que des sponsors se présentent enfin et leur permettent, à lui et aux deux autres membres de la « Morocco Team », de participer à d'autres manches du championnat mondial WTCC.

### YOUSSEF EL MARNISSI

34 ANS, AL HOCEIMA

Discret et un brin timide, il l'est beaucoup moins sur un circuit. En 2007, il a fini deuxième du championnat marocain en catégorie M2A, et dixième l'année suivante. En 2009, il participe à la victoire de l'équipe marocaine dans la finale mondiale de Legend Car et se classe deuxième du championnat marocain en catégorie M2A.

### ISMAÏL SBAÏ

29 ANS, TANGER

Il est le plus capé des trois. Dès sa première année en compétition, en 2007, il finit deuxième du championnat marocain en catégorie M2A. L'année suivante, il remporte la catégorie M1 et finit 2<sup>ème</sup> de la catégorie M2A. En 2009, il participe à la victoire de l'équipe marocaine dans la finale mondiale de Legend Car et brille également dans le championnat marocain, avec une place de 2<sup>ème</sup> en catégorie M1 et de 5<sup>ème</sup> en M2A.



LE MAROC EST PASSÉ EN UN SIÈCLE D'UN TERRITOIRE FAIT DE CHEMINS DE TRAVERSE À UN ÉTAT AUTOROUTIER. UNE RÉVOLUTION DES INFRASTRUCTURES QUI EST LOIN D'AVOIR ÉTÉ ASSIMILÉE.

# Au début fut la route

Comment aborder l'automobile au Maroc sans parler de son corollaire nécessaire et indispensable : les routes ? En effet, faut-il le rappeler, il n'y a qu'un siècle que le Maroc est sorti de l'état moyenâgeux dans lequel se trouvaient ses pistes et chemins de traverses, lorsque l'occupant français entreprit de construire des infrastructures routières afin d'acheminer armes et ravitaillement à ses troupes en mission de « pacification » dans l'arrière-pays insoumis. Avant cela, le Maroc chérifien disposait de deux catégories de voies terrestres de communication : les chemins publics, appelés triq-al-sultan (« routes du sultan »), qui sont des itinéraires fixes, entretenus régulièrement et sécurisés par le Makhzen, et les chemins secondaires, appelés parfois triq-el-hammara (« route des muletiers »), qui sont généralement peu fréquentés à cause de l'insécurité qui y règne. Les emprunter exige la présence d'une escorte (Zetata). Et c'est ainsi que, comme le rappelle la très instructive étude « La mise en place du réseau routier marocain : Aperçu historique » effectuée par Frédéric Abécassis du Centre Jacques Berque, « se déplacer, pour une population essentiellement rurale et qui était évaluée à environ 5 millions d'habitants au début du XXe siècle était une entreprise périlleuse. Ainsi, le voyage entre Tanger et Fès s'effectuait en sept ou dix jours durant la saison d'été. Il durait, en revanche, plus d'un mois pendant la période des pluies, à cause de l'état impraticable des chemins... Les voyageurs se déplacent le plus souvent à pied, plus rarement en chaise à porteur ou sur une monture. Les ponts pour franchir les cours d'eau sont rares. On en dénombre une vingtaine, dont on attribue l'origine à l'occupation portugaise, très circonscrite dans le temps et dans l'espace. Le passage des cours d'eau se fait généralement à gué. Des barcassiers organisés en corporation peuvent en faciliter

l'entreprise, comme entre Rabat et Salé pour franchir l'oued Bou Regreg. » C'est dire combien les moyens de communication du pays sont sommaires. Au point d'ailleurs qu'avec les progrès de la navigation à vapeur, le commerce des denrées tend à s'organiser par la mer, au détriment de l'itinéraire transaharien qui prévalait jusque là, « réorientant durablement vers la façade atlantique les pôles de croissance de l'économie marocaine », conclut l'étude qui ajoute que « la révolution des transports redessine la géographie du pays et le fait entrer, à marche forcée, dans la modernité ».

### « Inexpérience des règlements routiers »

Il n'en demeure pas moins que ces routes construites par la France seront, dès l'origine, meurtrières :  
« Alors que le parc automobile

routier s'établit, en plus de la construction d'un chemin de fer qui relie Casablanca, Fès, Tanger et Marrakech. En 1954, près de 11.500 kilomètres de chaussées construites et revêtues ont été réalisés. À ces routes d'Etat, classées en deux catégories (routes principales et secondaires), il faut ajouter 30.000 kilomètres de routes tertiaires, comprenant des « pistes de commandement » et des « chemins de colonisation ». À l'indépendance, l'Etat marocain se fixe comme première tâche d'achever de rallier l'ensemble du royaume dans une volonté d'unifier le pays. C'est ainsi que, dès l'été 1957, il est procédé au percement en trois mois de la route de l'Unité (trik al-Wahda) qui prolonge la tradition des routes sultaniennes. Traversant le cœur du massif du Rif en reliant, sur 63 km, Taounate à Kétama, elle opère la jonction entre les anciennes zones française et

### Douze ans pour l'autoroute Casa-Rabat

Par la suite, l'usage de gros engins de terrassement facilite la réalisation, entre 1957 et 1962, de plus de 900 km de routes dans le sud de l'Atlas (régions d'Agadir, Ouarzazate, Errachidia, Bouarfa). En 1975, la Marche verte suscite le lancement d'un programme routier de cohésion territoriale vers le sud. Concernant le parc automobile, au lendemain de l'indépendance, l'étude du centre Berque nous apprend que le nombre de véhicules au Maroc était de 200.000 véhicules. Cinquante ans après, ce parc est passé à environ 1.850.000 véhicules, soit un taux annuel moyen de croissance de 4,7%. La mobilité des Marocains au cours de la même période a augmenté à un rythme plus important. En effet, la circulation sur les routes est passée de 2.000 à 48.000 km, véhicule/jour, soit un taux annuel de croissance de 6,9%. Pour les autoroutes, le premier tronçon de la liaison Casa-Rabat a été mis en service en 1978, mais la mise en service du dernier doit attendre la fin de 1987, soit près de douze ans après le début des travaux. Sous le règne de Mohamed VI, le nombre de kilomètres du réseau autoroutier du pays est passé de 1.00 kilomètres en 1999 à 1.500 kilomètres prévus pour 2011. Concernant la sécurité des personnes et des biens sur les routes marocaines, l'étude du centre conclut que les difficultés d'appliquer la loi en matière de conduite relèvent de la « construction sociale de la norme, de ses ajustements, de son degré d'intériorisation par les acteurs du système ou, au contraire, de sa contestation ». L'étude rappelle en conclusion « la mobilisation massive, en 2007 et 2009, contre le nouveau code de la route, conçu comme une norme imposée et non négociée, dont le coût pour les usagers demeure prohibitif », ce qui montre que « les jeux sont, de ce point de vue, encore loin d'être faits. La pluralité des systèmes normatifs reste de mise au Maroc. »

Le voyage entre Tanger et Fès s'effectuait en sept ou dix jours durant la saison d'été. Il durait, en revanche, plus d'un mois pendant la période des pluies, à cause de l'état impraticable des chemins...

compte moins de 32.000 voitures et 11.000 camions, les différentes sections de gendarmerie dénombrèrent, dès 1933, 401 morts par accident, dont la moitié seulement donnent lieu à un enregistrement par les parquets du royaume. Il va s'en dire que la plupart des victimes sont des piétons indigènes. Raisons invoquées par les gendarmes français ? « Cela s'explique par la plus grande proportion de piétons 'indigènes' utilisant les routes marocaines, par leur imprudence bien connue et surtout par leur inexpérience des règlements routiers. » Toujours est-il que, dès le début des années 30, un semblant de réseau

espagnole du protectorat, unissant symboliquement le territoire. « C'est un acte de souveraineté qui mobilise 12.000 volontaires, venus de toutes les provinces du royaume. Le prince héritier Moulay Hassan participe aux travaux, symbolisant l'unité de la jeunesse dans la réalisation d'un but commun. » Dans la foulée, une école des cadres sera créée à Rabat comme « un lieu de formation des bâtisseurs de l'indépendance. Construite à l'aide de brouettes et à coups de pioche, la Route de l'Unité est l'un des derniers grands chantiers routiers de main d'œuvre ».



# La CTM. puis vint le véhicule

À L'HEURE OÙ LA CTM SOUFFLE SA 90ÈME BOUGIE, REVENONS SUR SON PASSÉ D'ENTREPRISE CONÇUE PAR LE « PROTECTEUR » FRANÇAIS COMME UN MOTEUR D'EXPANSION ÉCONOMIQUE POUR LE PAYS ET DONT LES EFFETS ONT EU DES INCIDENCES PROFONDES SUR LA SOCIÉTÉ MAROCAINE.

Dès 1911, et après avoir construit les infrastructures routières du pays dans le but de faire parvenir munitions et matériels aux soldats engagés dans la conquête militaire du royaume, la France décide de doter le Maroc d'un réseau moderne de transports. Profitant d'une visite du Roi Moulay Hafid à Vichy, Hubert Lyautey, Résident général, rencontre Jean Epinat, propriétaire de nombreuses sociétés de transport et chargé de procurer le personnel et les véhicules nécessaires aux déplacements du souverain marocain lors de cette visite. Il convainc Epinat de venir s'établir au Maroc et de contribuer à mettre en place des programmes de transport en commun. C'est après la Première guerre mondiale, selon Mohamed Sijelmassi dans son livre « La C.T.M. : Epopée des transports au Maroc » (éditions Oum), que Lyautey lance un appel d'offres public pour la concession de l'exploitation des lignes de transport en commun au Maroc. Le cahier des charges exige alors la mise à disposition d'un minimum de cinquante véhicules, un exploit en ces temps d'après-guerre, le tout dans un délai ne dépassant pas quatre mois. Le 30 novembre 1919, la Compagnie générale de transport et de tourisme au Maroc, ancêtre de l'actuelle CTM, est donc créée par Jean Epinat, en association avec ses amis Eugène Paris et Paul Lutz.

### Un signe de la fin du monde ?

Alors que des villes comme Tanger ne comportaient pas plus de trois véhicules à la fin du 19e siècle, l'année 1920 voit les routes construites par la France se charger de véhicules de toutes sortes. Les premiers camions de transport de la CTM bien sûr, mais aussi des voitures de particuliers et des taxis. À ce sujet raconte Mohamed Sghir Jania, anthropologue, dans le livre consacré à la CTM du Docteur Sijelmassi : « Selon une croyance populaire qui associe l'apocalypse à l'apparition d'une bête jamais encore vue, certaines personnes ont vu en l'apparition des premiers engins de transport un signe

de la fin du monde. Certaines femmes stériles, fascinées par la taille des premiers camions en circulation au Maroc, passaient en dessous de ces engins, parce qu'elles lui attribuaient des vertus de fertilité et de virilité ». La première année d'exploitation de la CTM n'est pas sans difficultés. Les lignes parcourues sont exclusivement celles entrant dans la convention qui la lie à l'administration du protectorat et pour lesquelles elle bénéficie d'importantes subventions. Dans le contexte d'un réseau routier limité et de concurrence acharnée de petits transporteurs dont le parc automobile ne dépasse pas une à deux voitures, le résultat d'exploitation de la CTM est mis à rude épreuve. Pour y remédier, l'entreprise d'Epinat réinjecte des capitaux afin de racheter

## Les années 70 marqueront une période de crises et d'incertitudes pour la CTM, confrontée à l'incapacité de renouveler son parc d'autocars et à un manque de liquidités latent.

les entreprises concurrentes les plus saines, comme l'affaire Goyon de Casablanca qui lui permet de disposer d'un garage situé dans le quartier Maârif, d'une agence à côté de l'hôtel Excelsior et d'une série de véhicules supplémentaires. Avec l'amélioration des réseaux routiers et l'augmentation de la population européenne, note le Docteur Sijelmassi dans son livre, le parc automobile connaît rapidement une formidable évolution. En 1922, la CTM et le gouvernement chérifien concluent un contrat d'exploitation, sur 50 ans, pour un réseau couvrant l'axe Rabat – Mogador – Marrakech, en passant par Casablanca, Mazagan et Safi, soit 1.376 kilomètres. Par ailleurs, ledit contrat d'exploitation exemptait la CTM d'impôts municipaux pour toute la durée du contrat. Seule une somme forfaitaire annuelle de 7,50 francs par place devait être versée.

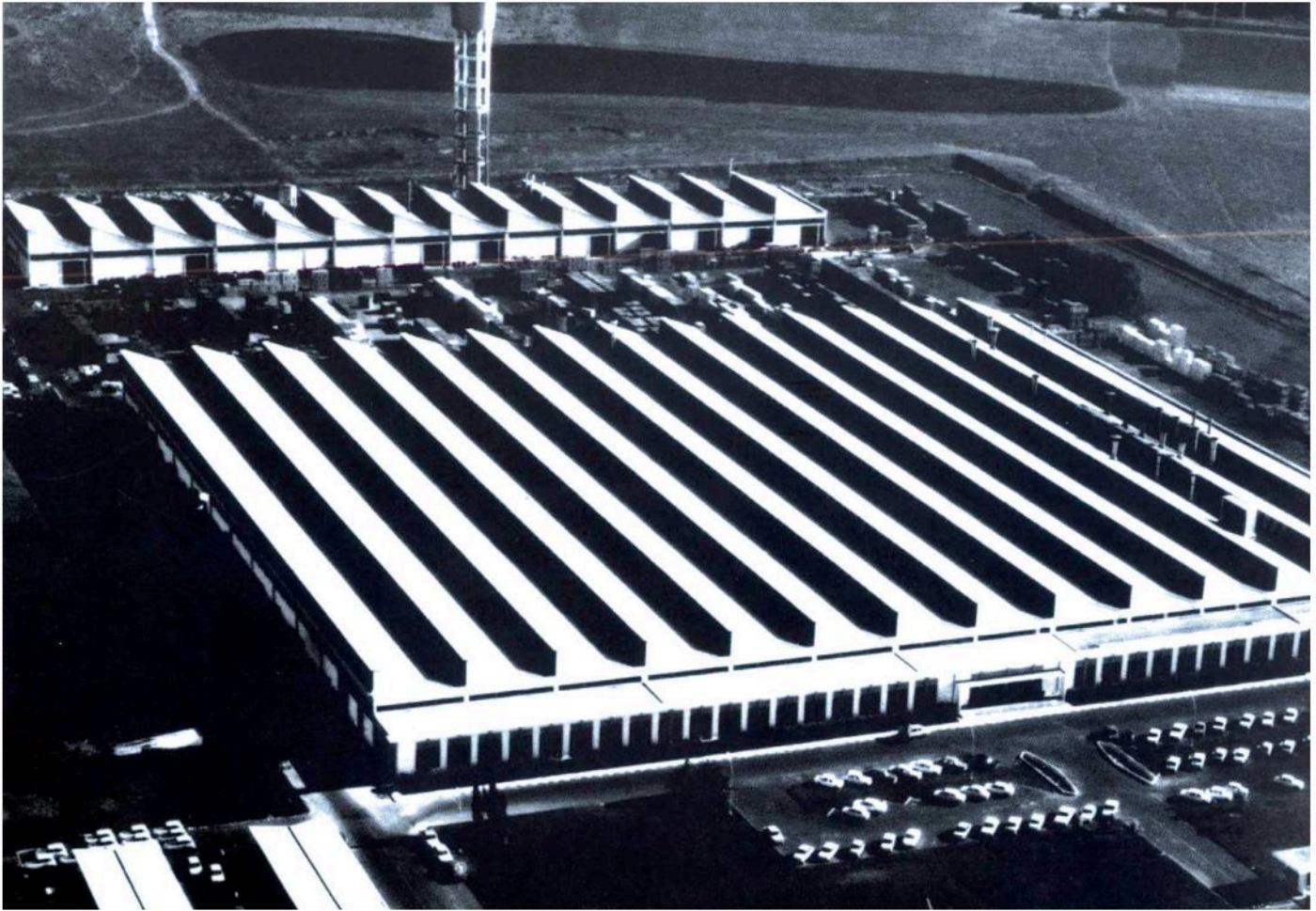
### Visitez le Maroc

C'est l'âge d'or des fameuses affiches publicitaires dessinées vantant le Maroc comme destination de tourisme ou de migration, affiches qui aujourd'hui sont très prisées par les collectionneurs. À partir de 1927, l'essor de la CTM en fait l'une des entreprises les plus rentables du pays. La compagnie met en service une ligne extra-rapide entre Fès et Oujda, qui assure la correspondance avec le service de nuit des chemins de fer reliant Casablanca et Fès. Elle établit ainsi une liaison rapide entre Casablanca, Oran et Alger. Parallèlement, cherchant à tirer profit des potentialités touristiques du Maroc, la CTM a créé en 1922 un « Office du Tourisme » par lequel elle établit des relations avec les grandes agences de

(ONA). Après la Seconde Guerre mondiale, en 1946, l'ONA cède les actions de sa branche transport, qui reprendra le nom CTM, aux chemins de fer du Maroc. Au lendemain de l'indépendance, sur une impulsion étatique et parce que les transports sont un secteur d'activité des plus stratégiques, la CTM, détenue par l'ONCF à hauteur de 71%, fusionne avec les Lignes Nationales anciennement appelées Valenciana SA et détenues par la famille Liorda à Tétouan, donnant ainsi naissance à la Compagnie des transports au Maroc-Lignes Nationales, dont le capital est réparti entre l'ONCF, la CDG et des fonds privés.

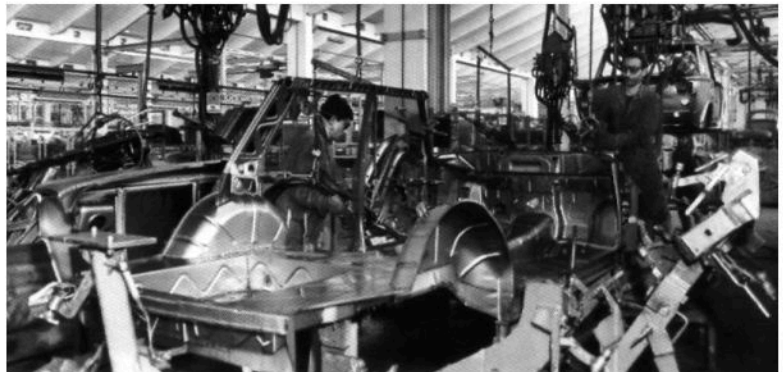
### Décadence et rédemption

Les années 70 marqueront une période de crises et d'incertitudes pour la CTM, confrontée à l'incapacité de renouveler son parc d'autocars et à un manque de liquidités latent. Une gestion hasardeuse menaçant la compagnie de cessation de paiement conduira l'Etat, par des augmentations de capital successif et par le biais d'émission de bons du trésor, à en devenir en 1986 l'actionnaire majoritaire à hauteur de 96%. Dès lors, l'Etat décide d'assainir l'entreprise vacillante afin de la préparer à une introduction en bourse. Des mesures drastiques sont prises avec, pour objectif, le redressement financier et structurel. En 1993, la CTM est la première entreprise publique cédée dans le cadre du programme de privatisation. Quatre-vingt-dix ans après sa création, la CTM est aujourd'hui une entreprise qui roule, avec une gestion managériale des plus modernes et une diversification des activités telles celles du transport du personnel, de la messagerie et de la desserte des principales destinations européennes. Pour son anniversaire, la CTM marque le coup en adoptant une nouvelle identité visuelle, plus en ligne avec sa vision. Elle renforce ainsi son image de prestataire de services fiable et proche de ses clients.



# De la Somaca à Tanger Free Zone

EN UN DEMI-SIÈCLE, L'INDUSTRIE AUTOMOBILE AU MAROC EST PASSÉE DU SIMPLE ASSEMBLAGE À L'EXPORTATION DE VOITURES VERS L'EUROPE. RETOUR SUR UNE INDUSTRIE AU CŒUR DE LA STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU PAYS.





Considérée comme la « Motorcity » marocaine, la Somaca, située dans les quartiers industriels de Casablanca, est intimement liée à l'histoire du pays. Construite dans les années 60, cette unité de production et d'assemblage a produit des milliers de voitures et de camions de transport. Parmi les modèles emblématiques montés dans les usines Somaca et conduits par toutes les familles marocaines, on peut citer les marques Fiat, Simca et Renault avec les R4, R16, R12, Renault 30 et Renault 16. À la fin des années 80, l'usine connaît des difficultés. À ce titre, Larbi Belarbi, président de l'Association marocaine pour l'industrie et le commerce de l'automobile et PDG historique de la Somaca, indique que : « La production de l'usine avait, à l'époque, été mise à mal par l'importation massive des véhicules d'occasion. En 1993, on importait 90.000 voitures d'occasion par an ! ». A la fin des années 90, l'usine se ressaisit grâce à la signature de son contrat phare avec Fiat pour la construction de la voiture économique Palio. En 2002, l'incertitude revient avec la fin du contrat. La fermeture de l'unique unité de montage marocaine était même envisagée avant son rachat en 2003 par Renault et le démarrage de la production de la Logan. Elle monte également les véhicules utilitaires Berlingo, Partners et Kangoo. L'usine marque un tournant historique avec le début des

exportations de la Logan en Espagne et en France : 5.000 véhicules rien que pour l'année 2007... La « voiture des marchés émergents » séduit même les pays développés.

### Le fer de lance tangerois

L'avènement de la TFZ (Tanger Free Zone) change la donne de l'industrie automobile au Maroc. Ce ne sera plus Casablanca qui sera le Détroit marocain mais désormais Tanger, la ville du détroit. Une convention est signée entre le Président de Renault-Nissan et le gouvernement marocain qui donne naissance à RTM, un complexe industriel construit sur un terrain de 300 hectares dans la zone économique spéciale Tanger Méditerranée. A long terme, ce site aura une capacité de 400.000 véhicules annuels, dont 90% seront destinés à l'exportation, pour un investissement de 600 millions d'euros. RTM deviendra ainsi l'un des plus importants sites de production automobile du bassin méditerranéen et contribuera à la création de 6.000 emplois directs et 30.000 emplois indirects. Désormais, le pays cherche à se positionner parmi les LCC (low cost countries, pays à faible coût) pour attirer les activités de sous-traitance et les délocalisations des équipementiers européens et américains qui doivent rester compétitifs.



# Les années fastes de l'automobile au Maroc

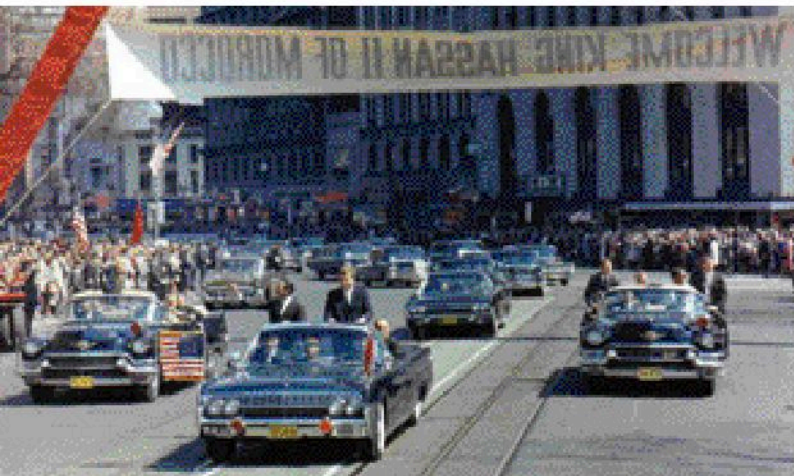
L'histoire d'amour entre les Marocains et l'automobile ne date pas d'hier. C'est une histoire qui remonte maintenant à plus d'un siècle, lorsque les premiers modèles furent produits dans les usines européennes et américaines. On peut ainsi constater sur les photos d'époque que le Maroc a été à l'avant-garde de ce qui se faisait de mieux en la matière. On se remémore les Limousines Hotchkiss et Torpedo, les Panhard et les Bugatti qui, dès les années 20, circulaient sur le bitume tout frais des routes reliant Casablanca, Marrakech, Tanger et Mazagan. Plus tard, après la guerre, c'est aux Studebaker, aux Dusenberg, ou encore aux Rolls Royce que les Marocains s'accoutument et ne s'étonnent plus de voir circuler dans les rues de Marrakech ou de Casablanca. Petit tour d'horizon en images de cette époque faste de l'automobile au Maroc.





# LES CADILLACS DES RICHES ET DES CÉLÉBRITÉS (STARS, ROIS, PRÉSIDENTS ET QUELQUES BANDITS AUSSI...)

La Cadillac, symbole de luxe par excellence, a longtemps été la voiture préférée de l'élite mondiale. Rois, reines, présidents et illustres chefs d'Etats, stars d'Hollywood et vedettes internationales, chanteurs de rock&roll et barons de la Mafia. Tous ont possédé au moins une fois dans leur vie une Cadillac. Un échantillon de ces illustres propriétaires et de leurs légendaires carrosses.



La Lincoln Continental 1961 dans laquelle Hassan II effectua sa visite officielle aux Etats-Unis en 1962.



Le Roi Mohamed V en visite officielle à Mohammédia le 8 Octobre 1956 dans une Cadillac Sedan Stretched 1961 Convertible lui ayant appartenu. Cette voiture customisée avait été créée par Henri Chapron selon les spécificités demandées par le Roi en personne.



La « Cadzilla » des ZZ Top, une Cadillac Series 62 Sedanette dont le nom est une contraction de Cadillac, ZZ Top et Godzilla, figure dans plusieurs vidéoclips et pochettes d'album du groupe de rockeurs barbus connus pour leur goût prononcé pour les pin-ups et les grosses cylindrées. La customisation de la voiture coûta la bagatelle de 900.000 dollars.



L'Eldorado Biarritz convertible de Jayne Mansfield. Mais c'est dans une Buick 1966 que l'actrice est décédée dans un terrible accident. Détail scabreux : la voiture, réparée, est en vente sur ebay !



La Custom Fleetwood 1970 limousine de Jimi Hendrix conduite par la rock star durant ses voyages en Floride comportait un coffre-fort caché derrière le siège arrière.



Une Custom Cadillac coupée créée pour Rita Hayworth, la star hollywoodienne, par le designer italien Ghia.

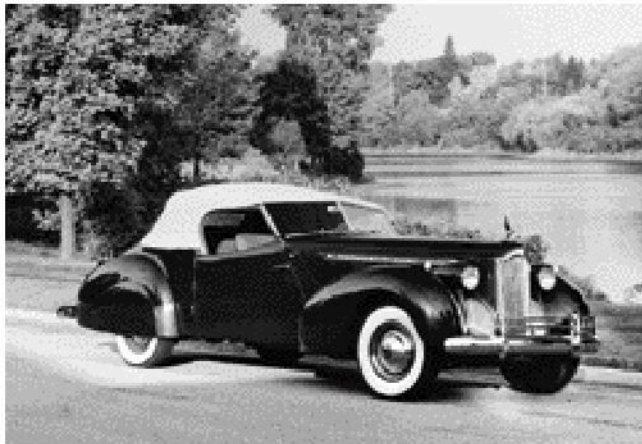
La Cadillac Series 62 convertible d'Audrey Hepburn.



La Cadillac Series 60 Special de Buddy Holly.



La 1940 town Landulet par Derham de l'héritière de l'empire Woolworth, Barbara Hutton.



La 1957 Eldorado Brougham de Grace Kelly.



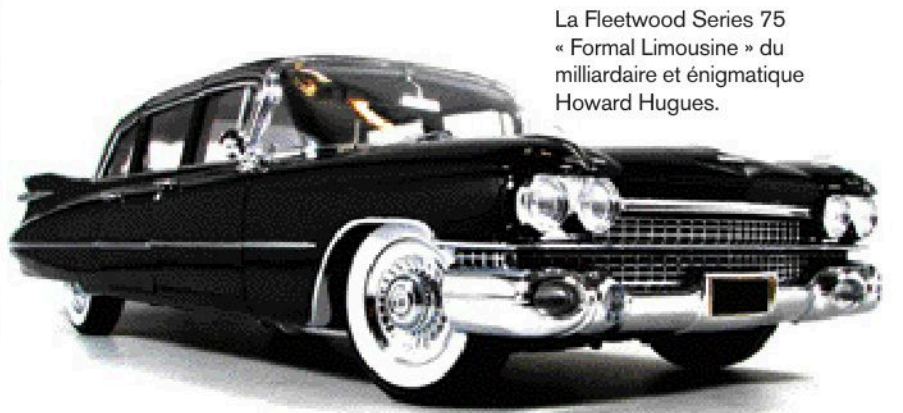
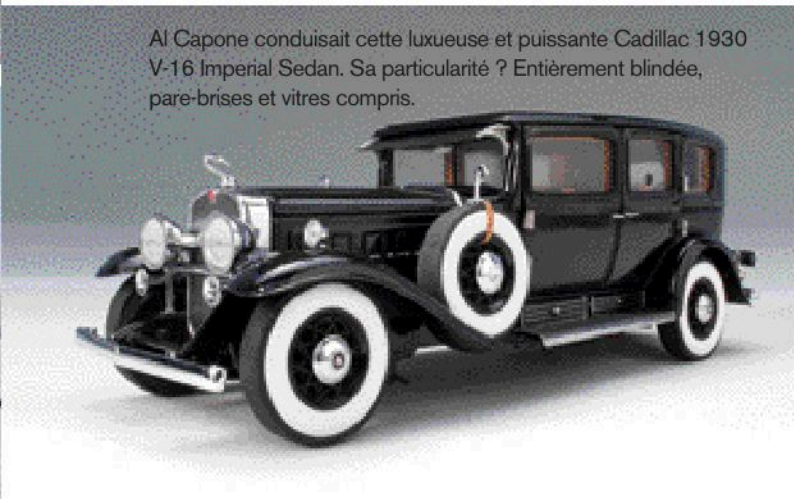
La 1964 Funeral Coach Miller-Meteor Combination de J.F. Kennedy dont le propriétaire actuel demande un million de dollars sur ebay. Pour rappel, après l'attentat de Dallas, le 22 novembre 1963, la dépouille du 35e président américain avait été transportée, aux côtés de Jacqueline Kennedy, à bord de cette fameuse Cadillac Miller-Meteor.



Modèle de 1964 blanc, le corbillard est équipé de sièges en cuir blanc et d'un moteur V8 de 340 chevaux à transmission automatique HydraMatic.

Farouk, le Roi déchu d'Egypte, était tellement obèse à la fin de sa vie que cette Série 62 de Cadillac fut spécialement dessinée pour lui permettre de monter à bord.

Al Capone conduisait cette luxueuse et puissante Cadillac 1930 V-16 Imperial Sedan. Sa particularité ? Entièrement blindée, pare-brises et vitres compris.



La Fleetwood Series 75 « Formal Limousine » du milliardaire et énigmatique Howard Hughes.

# HISTOIRE AUTOMOBILE AU MAROC

La Cadillac One d'Obama surnommée « The Beast ».



Geronimo, le dernier chef indien à rendre les armes, se fit offrir cette Locomobile Model C 1905.



La 1967 Lavender Cadillac Fleetwood des Blues Brothers.



Gamal Abdel Nasser dans une Ceremonial 1958 Cadillac Convertible .



Salvador Dali entrant dans une arène tel un matador pour assister à un combat de taureaux. Grand amateur de la marque, il a réalisé plusieurs œuvres évoquant l'univers Cadillac.

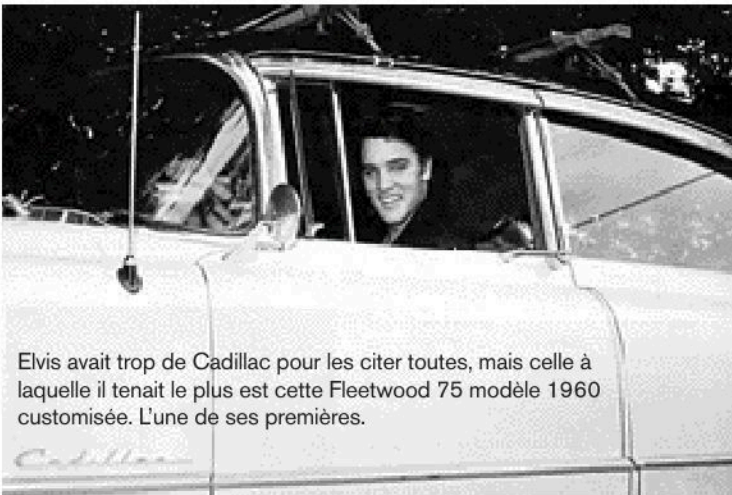
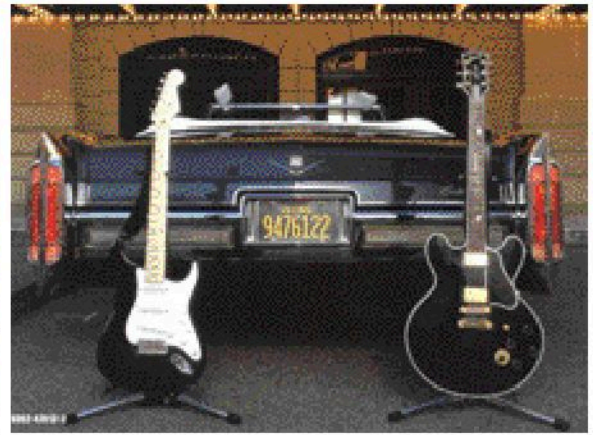


La custom-built Cadillac « Bubble-Top » Eldorado Biarritz de la reine Elisabeth II.

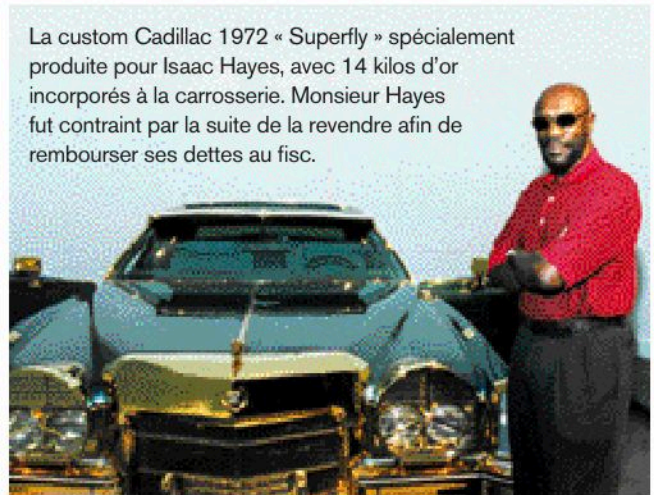


La Cadillac Eldorado 1962 de Tony Montana dans Scarface.

La Cadillac De Ville 1966 Convertible de B.B. King apparaît sur la pochette de l'album « Lucille », composé avec Eric Clapton.

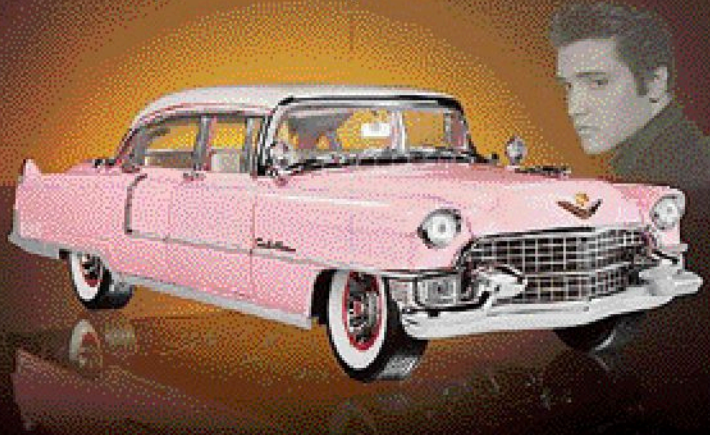


Elvis avait trop de Cadillac pour les citer toutes, mais celle à laquelle il tenait le plus est cette Fleetwood 75 modèle 1960 customisée. L'une de ses premières.



La custom Cadillac 1972 « Superfly » spécialement produite pour Isaac Hayes, avec 14 kilos d'or incorporés à la carrosserie. Monsieur Hayes fut contraint par la suite de la revendre afin de rembourser ses dettes au fisc.

La pink Cadillac du King of rock&roll.



La Cadillac Series 62 de Steve McQueen.



Marilyn Monroe adossée à sa Cadillac 1954 Series 62 Convertible.



# UNE AMÉRICAINE NOMMÉE EL MOROCCO

## Où quand un industriel de Détroit tenta de doubler Cadillac et Chevrolet.

On ne peut aborder l'histoire de la prestigieuse maison Cadillac sans faire mention d'une de ces curiosités qui donne tout son sel à l'aventure que constituèrent les débuts de la construction automobile. En effet, cette épopée et l'essor subséquent n'auraient pu se faire sans des hommes assez fous pour croire qu'ils pouvaient concurrencer les firmes déjà très établies telles que General Motors, Ford ou encore Chevrolet. Certains réussirent, d'autres échouèrent, mais tous auront participé à l'une des plus formidables aventures des temps modernes. C'est le cas, en 1957, de Rubben Allender, un industriel millionnaire de Détroit qui avait fait fortune dans le négoce de surplus de l'armée. Grand amateur de la marque Cadillac, et plus particulièrement de son modèle Eldorado Biarritz, Allender était convaincu que le prix prohibitif de cette berline, environ 13.000 dollars, était un frein à l'expansion des ventes. Il se mit en tête qu'en achetant le modèle 1956 Bel Air de Chevrolet, une marque beaucoup moins prestigieuse mais à l'allure très proche et surtout, au prix très abordable, et en la customisant « façon El Dorado Biarritz », il était possible de proposer sur le marché l'équivalent d'une Cadillac pour moins de 4.000 dollars.

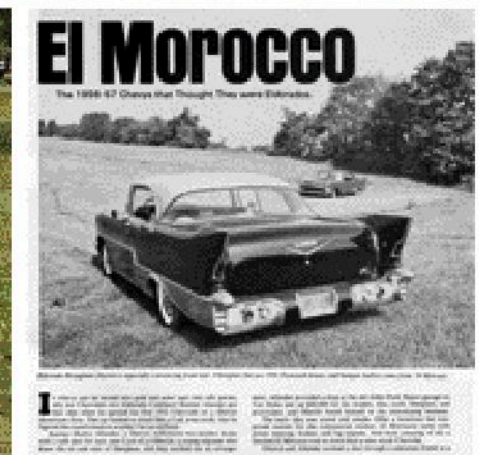
### Hommage au plus couru des clubs de Manhattan

Avec l'enthousiasme qui le caractérisait, Allender acquit un stock de voitures qu'il entreposa dans le grand hangar qu'il possédait sur Van Dyke avenue, à Détroit, et se mit à la recherche de la perle rare qui allait re-designer ses Chevrolet bon marché en rutilantes Cadillac. Il dénicha un jeune ingénieur de 28 ans, du nom de Cyril Olbrich. Un profil d'autant plus exceptionnel que ce dernier était féru des techniques d'utilisation de ce nouveau matériau magique qu'était la fibre de verre. Une matière qui permettait de changer en intégralité la forme d'une carrosserie sans pour autant avoir à repasser par la soufflerie et son four d'où sont extraits les moules des futurs véhicules. Les deux associés s'attelèrent à la fabrication d'un prototype. Rapidement, ils mirent au point une réplique de l'Eldorado à l'esthétique remarquable. Il ne restait plus qu'à trouver un nom. En hommage au club d'Amérique le plus couru de l'époque, situé à Manhattan, et pour que le nom évoque l'Eldorado sans pour autant attirer l'attention des avocats de la firme Cadillac, Allender décida de nommer sa voiture El Morocco. Bien entendu, il n'avait pas obtenu l'autorisation de General Motors, propriétaire de Chevrolet, mais, moyennant quelques subsides

judicieusement distribués, il était parvenu à faire homologuer la marque sous le nom « El Morocco ». Bien que les emprunts à divers modèles de voitures en vogue fassent penser à une sorte d'automobile « Frankenstein », le résultat était là : la première El Morocco était sortie de « l'usine » d'Allender et commençait à faire sensation. La presse se fit très vite l'écho de cette étonnante voiture qui avait tout d'une Cadillac, sauf le prix qui était de 3.250 dollars. Moitié moins que l'Eldorado ! Allender jubilait et voyait déjà les choses en grand. Il annonça qu'il comptait, dans un premier temps, produire une vingtaine d'unités par jour et puis, dès que les ventes auraient décollé, construire une nouvelle usine pour subvenir à la forte demande du marché qu'il était sûr de susciter. Don Mac Donald, journaliste au magazine automobile de Détroit, Motor Trends, prédit que l'El Morocco d'Allender allait partir comme des petits pains, tant son prix constituait l'affaire du siècle.

### Conditions de production rudimentaires

Mais ce ne fut pas le cas. Seulement vingt modèles furent produits pour l'année 1956 : deux coupés et 18 convertibles. La plupart furent équipés d'un kit continental dans le plus pur style années 50, ce qui porta le prix de vente aux alentours de 3.400 dollars. Et c'est là, bien sûr, que résidait le problème. Alors que l'El Morocco



coûtait moitié moins qu'une Eldorado, elle restait trop chère par rapport à une Chevrolet classique : environ 1.000 dollars de plus, une grosse somme pour l'époque. De plus, beaucoup de ceux qui pouvaient s'offrir l'ersatz du style Cadillac pouvaient tout aussi aisément acheter l'original. Les conditions de production d'Allender ne facilitaient pas les choses. Elles étaient si rudimentaires qu'il fallait utiliser des extensions électriques branchées sur les prises des bureaux à l'étage pour avoir l'électricité nécessaire aux outils de découpe et de moulage. Et puis, la Chevrolet El Morocco attira inévitablement l'attention de la maison Chevrolet...

L'histoire raconte qu'en septembre 1956, eut lieu la présentation par Chevrolet de ses modèles pour l'année 1957. Durant la conférence, tous les journalistes écoutèrent avec l'attention l'anecdote rapportée par un reporter d'un journal local. Celui-ci expliquait que, quelques jours auparavant, un policier de Detroit avait arrêté un automobiliste pour excès de vitesse. En établissant le procès-verbal, l'officier de police nota « Chevrolet customisée » dans la partie prévue pour la mention de la marque du véhicule. Quelle ne fut donc pas sa surprise lorsque qu'il lut « El Morocco » sur la carte grise, alors que « tout un chacun, disait le reporter, peut reconnaître une Chevrolet, même si c'est un modèle de 1956 customisé ». « Qu'est-ce que vous me chantez là ? » Le reporter se retourna vers la personne qui

avait posé la question. C'était Edward N. Cole, alors patron de Chevrolet et futur président de General Motors. « Vous voulez dire qu'une Chevrolet a été immatriculée sous un autre nom ? », demanda-t-il d'une voix basse.

### Un fleuron pour les collectionneurs

Quelque temps après cet incident, lorsque le rédacteur en chef de Motor Trends rendit visite à l'usine d'Allender, il remarqua que les opérations semblaient battre de l'aile. Peut-être Chevrolet avait-elle mis la pression depuis que la firme avait eu vent de l'histoire du policier. Toujours est-il que seulement quelques modèles El Morocco, probablement pas plus de 16, virent le jour en 1957 avant que la production ne cessât complètement. Les modifications, exécutées avec un grand sens esthétique, concernaient principalement l'arrière-train du véhicule. L'El Morocco comportait beaucoup plus de chromes que l'Eldorado et par cet aspect, était plus luxueuse. Plusieurs autres détails de finition, au niveau des ailes, du toit et même du cuir de meilleure qualité utilisé pour le capitonnage des sièges pouvaient être ajoutés à son actif. La touche finale était le nom « El Morocco » situé sur le tableau de bord et à l'arrière de la voiture. Concernant le moteur, il n'y avait pas de changement notable puisqu'il s'agissait d'un même moteur V8 que la Bel Air. Le dernier détail fascinant était l'inscription sur le volant

de la voiture de la phrase suivante : « El Morocco Custom built for... » avec l'ajout du nom de l'acquéreur. Concernant les prix, l'El Morocco 1957 coûtait encore moins cher que le modèle 56. En effet, le modèle classique était proposé pour 2.750 à 2.800 dollars et le convertible à 2.950 dollars. Mais il était déjà trop tard. Bien qu'Allender espérait encore pouvoir convaincre les concessionnaires Chevrolet de vendre sa voiture, des instructions de la maison-mère avaient fait en sorte que ces derniers refusent catégoriquement. De plus, son garage n'offrait aucune chance de pouvoir augmenter la production à un niveau profitable. Heureusement, quelques-unes de ses œuvres ont survécu, pas plus d'une trentaine, et sont aujourd'hui très prisées sur le marché des voitures de collection. On peut citer, par exemple, la dernière vente aux enchères en date qui a eu lieu au Clark American Brandstand Theater à Branson, en Illinois, en octobre dernier où une El Morocco convertible modèle 1957 est partie au coup de marteau à 230.000 dollars. Jay Leno, le fameux présentateur de talk show américain et l'un des collectionneurs de voitures les plus renommés au monde, considère que l'El Morocco est l'une des pièces majeures de sa collection. La raison de cet engouement réside dans le fait qu'elle représente la quintessence des voitures américaines des années 50. Elle est aussi un rappel qu'hier comme aujourd'hui, en matière de business automobile, une bonne idée n'est pas un gage de réussite.



L'ancien commandant de bord se consacre désormais à sa passion de toujours : la restauration des voitures anciennes. Aujourd'hui installé à Marrakech, il s'efforce de faire partager à tous le trésor qu'il a accumulé au fil des ans : des dizaines de véhicules aux formes divines, issus d'une époque où ils étaient conçus pour faire rêver.

# Les divins enfants d'Omar Bekkari



Pour arriver dans le nouvel antre d'Omar Bekkari, il faut contourner le nouveau stade de Marrakech, emprunter un chemin de terre cahoteux bordé de coquelicots, avant d'arriver dans une demeure aux allures de ferme où s'activent des ouvriers. C'est ici que le plus important collectionneur privé d'automobiles anciennes du Maroc va couler sa retraite d'ancien commandant de bord de la Royal Air Maroc. Ou plutôt, c'est ici qu'il édifie une nouvelle demeure pour ses « enfants », les dizaines de véhicules qu'il a acquis au fil des ans et qui, peu à peu, arrivent de Bouskoura où ils étaient stationnés jusqu'ici. Pour l'heure, ceux qui ont fait le voyage

sont sagement garés dans des boxes, protégés tant bien que mal de la poussière du chantier. On tombe en admiration devant une Chevrolet 1955 à l'irrésistible charme rétro, une Rolls-Royce de 1928 qui appartenait à la milliardaire américaine Barbara Hutton, laquelle finit sa vie à Tanger, une volumineuse Chrysler de l'époque de la Prohibition, une Cadillac 1955, la Jaguar XK 120 qui fit le dernier Rallye Maroc Classic... Ici, une Citroën des années 20 qui a fait la mythique « Croisière Jaune » en Asie ; là une Renault qui a effectué son pendant africain, la « Croisière noire ». On est étonné par l'épaisseur des carrosseries qui

paraissent indestructibles. « A l'époque, les voitures ne pliaient pas, confirme Omar Bekkari. Aujourd'hui, on utilise de l'acier de récupération parce qu'il ne serait pas possible de fabriquer des véhicules de série avec ce type d'acier : ils coûteraient beaucoup trop cher. »

### Mes voitures, mes enfants

Combien possède-t-il de ces bijoux sur roues ? Une centaine comme le dit la rumeur ou une soixantaine, comme il l'affirme de manière évasive, expliquant : « quand on aime, on ne compte pas » ? Toujours est-il que ce qui paraîtrait pompeux chez un autre a

chez Omar Bekkari un indéniable accent de sincérité quand il se défend d'une préférence pour l'un ou l'autre de ses voitures : « c'est comme si vous me demandiez lequel de mes enfants je préfère... » Sauf que, comme pour un enfant justement, il explique que celle qui a sa préférence du moment « est celle qui a le plus besoin de soins. En ce moment, c'est une Delage des années 30 que je retape. Il faut refaire le bois qui est entièrement pourri ». Plein d'émotion, il conte chacune de ses acquisitions comme une histoire d'amour : « ces deux Jaguar Type E appartenaient à deux frères qui possédaient un atelier à Casa. Ils les avaient



achetées et complètement refaites. J'allais chez eux régulièrement. Un jour, ils m'ont proposé de les racheter : ils m'ont expliqué qu'ils avaient 75 ans et ne pourraient donc jamais monter dedans, ils voulaient donc que ce soit moi qui les prenne. Elles sont arrivées dans une caisse, il fallait les remonter, comme un puzzle. J'ai fait appel à un ancien mécanicien de Jaguar et là, j'ai eu une chance inouïe : il avait fait son stage de formation sur ce véhicule ! »

Quant à la Renault Torpedo 1927, elle a eu les honneurs du film « Le Dernier vol », avec Marion Cotillard. « Quand l'équipe du film est venue voir la voiture, elle m'a demandé si

je savais où trouver un avion de la même époque. Je leur ai proposé de le fabriquer, à une condition : qu'ils me le donnent à la fin du tournage », raconte Omar Bekkari. Aujourd'hui, le coucou trône au fond du garage. « J'étais très fier, explique son concepteur, parce que les acteurs se trompaient tout le temps entre celui-ci et le vrai. »

### Passion d'enfance

C'est à sa plus tendre enfance que remonte la passion du collectionneur. « C'est une histoire de famille, raconte-t-il. Mon père adorait les voitures. Enfants, nous jouions dans le garage, dans les odeurs d'huile et d'essence. Tout

naturellement, avec mon premier salaire, je m'en suis achetée une. C'était une Citroën 1923 jaune citron. » Le virus prend de l'ampleur. Le jeune homme commence alors à sillonner le Maroc à la recherche de véhicules rares, dont le pays regorge alors. « Sous le Protectorat, le Maroc était un pays riche, explique Omar Bekkari. Les Français qui vivaient ici avaient de bien meilleurs salaires qu'en métropole et n'avaient pas souffert de la guerre. Les Jaguar et les Mercedes présentées aux salons automobiles européens se retrouvaient sur nos routes la même année. » L'Occupation américaine qui suivit la Deuxième

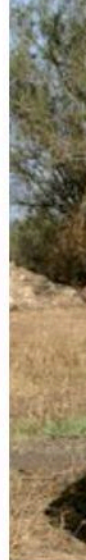
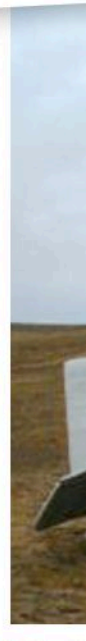
Guerre mondiale, ainsi que la prospérité et le cosmopolitisme de Tanger à l'époque où elle était ville internationale ont aussi largement contribué à amener sur notre sol les plus beaux spécimens automobiles fabriqués dans les années 1920 à 1960. Toutes les voitures d'Omar Bekkari ont d'ailleurs été « chinées » au Maroc. « J'avais développé une sorte de flair, dit-il en riant. Je passais devant une ferme et je me disais : 'derrière cette porte, il doit y en avoir une'. » Certaines ont été acquises dans des conditions rocambolesques, comme la Jaguar XK 120, achetée 1.500 dirhams sur une base aérienne de Meknès

à un officier qui s'est révélé ne pas être le propriétaire... Au bout d'une dizaine d'années, le collectionneur commence à être connu. On lui propose donc des véhicules et il participe aux foires de véhicules anciens, étoffant ainsi son garage. Toutes ses économies y passent.

« Ça m'a coûté tout ce que j'avais, constate-t-il sans regret. Heureusement, ces voitures ne coûtaient pas cher à l'époque. Jusque dans les années 80, il y avait peu de collectionneurs, même en Europe, et les gens les considéraient comme de la ferraille. » En revanche, la restauration était, même à ce moment-là, très coûteuse. « J'ai constitué ma propre équipe de réparation, explique-t-il. Je travaille comme aux Etats-Unis et en Europe : je démonte tout pour tout refaire à neuf. »

### Un rêve de Bugatti

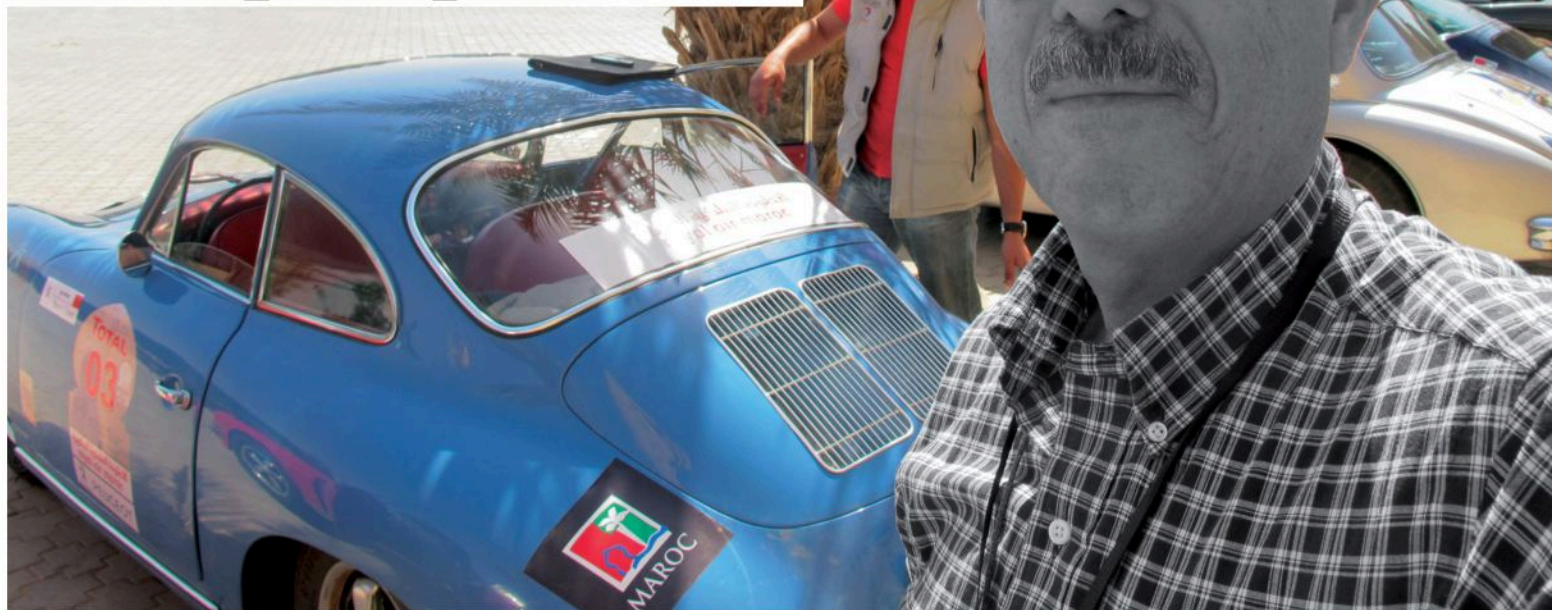
Aujourd'hui, Omar Bekkari a cessé d'arpenter le pays à la recherche de l'oiseau rare. De son propre aveu, « ça fait un bon moment que je n'ai plus rien acheté ». Il s'emploie à restaurer les véhicules qui n'ont pas encore fait l'objet de ses soins et à entretenir ceux qui l'ont été. En fait, il prépare la relève, son fils aîné ayant décidé de faire de cette passion son métier : location pour des publicités ou des films, des mariages ou des inaugurations, les voitures anciennes ont la côte et peuvent constituer un bon filon. Si seulement l'administration pouvait se montrer plus compréhensive... « Ils veulent que j'installe des plaques d'immatriculation d'aujourd'hui, proteste-t-il. Alors que je veux conserver ces plaques noires parce qu'elles rappellent aux gens, et notamment aux enfants, qu'elles étaient de cette couleur à une autre époque. C'est un pan d'histoire, un témoignage. Ils veulent également qu'on ajoute des ceintures de sécurité. Or, c'est techniquement impossible, ces voitures n'ont pas été conçues pour cela. » La quête d'Omar Bekkari ne s'arrêtera cependant peut-être pas là. Il lui reste encore à trouver son Saint-Graal, une Bugatti Atlantique. « Il n'y en que trois dans le monde. L'une appartient à Ralph Lauren, la deuxième est dans un musée et la troisième, je crois, est ici. Je l'ai croisée une fois, mais je me suis trompée sur son compte : j'ai cru que c'était un tôlier du coin qui l'avait fabriquée. J'étais jeune, je n'avais pas suffisamment d'expérience ».





Dafir Araki,

# Un homme aux multiples passions



## Comment êtes-vous devenu collectionneur de voitures ?

C'est une passion et j'y suis tombé par accident car j'étais un grand amoureux des avions depuis mon tout jeune âge. Quand je suis rentré de France, après mes études, il y en avait beaucoup à récupérer au Maroc. Des appareils anciens de toute beauté. Malheureusement, un avion prend beaucoup de place et est difficile à entreposer, aussi me suis-je tourné vers les voitures. Je n'ai jamais acheté une voiture neuve avant d'avoir dépassé 50 ans. Mes enfants m'ont toujours vu rouler dans des voitures restaurées, un peu anciennes mais avec du caractère : la Porsche, la Triumph TR5, la Mercedes, la Jeep, ou même des motos... Toutes ont plus de quarante ans d'âge. Il est regrettable que beaucoup de voitures américaines et européennes aient été exportées ou ferrillées, car ces voitures de collection font partie du patrimoine industriel à sauvegarder.

## Vous poussez votre passion jusqu'à avoir un atelier de restauration à la maison...

Oui. J'essaie de préserver quelques voitures. Le processus de restauration est un long chemin dans lequel on ne peut s'engager seul. Je fais appel à différents métiers et je préfère avoir pratiquement tout sur place. Quand vous avez une voiture d'une certaine année, avec certaines particularités, qui a été produite à un certain nombre d'exemplaires, qu'elle a un beau design, on lui voue un

attachement particulier. Le travail de restauration est un travail d'orfèvre et de recherche authentique qui peut parfois durer plusieurs mois, voire même des années. C'est un acte relevant beaucoup plus de la passion que de la recherche de la plus-value économique. J'ai la chance d'être un pilote, ce qui me permet de voyager, d'avoir des contacts, de visiter les musées, de voir des expos fantastiques, d'acheter les pièces que je ne trouve pas au Maroc. Je suis vraiment ravi qu'il y ait un Rallye Classic au Maroc depuis 17 ans. J'y participe depuis neuf ans et c'est un ravissement constamment renouvelé. Le challenge pour les participants marocains, c'est d'abord d'avoir une voiture d'époque restaurée et en bon état de marche, d'être à la hauteur de ces passionnés qui arrivent de toute l'Europe et surtout, d'être compétitifs.

## L'essentiel est d'y participer... pas tellement de gagner ?

Quand on participe à un rallye, on se prend toujours au jeu. On est piqué au vif quand on n'a pas de bons résultats. Mais il est vrai que c'est un challenge et un réel plaisir.

## Pour la réparation, vous poussez le sens du détail jusqu'à reproduire des sièges de voiture d'époque...

Bien sûr ! Pour garder l'authenticité d'une voiture, le moindre détail qui ne soit pas respectueux de l'époque de la voiture saute à l'œil du connaisseur. Cela peut aller du positionnement de la visserie aux

petites cuvettes chromées qui doivent être à leur place exacte, au tissu de siège qui ne correspond pas. C'est le détail qui préserve une voiture et lui fait garder toute sa beauté et sa valeur.

## Vendez-vous certaines de vos voitures restaurées ?

Jamais ! Si j'ai cette voiture, c'est par passion. Elle n'a pas de prix. Ce qui nous rassure, nous les passionnés de voitures anciennes, c'est qu'au contraire des voitures que l'on achète chez un concessionnaire et qui perdent très vite de leur valeur, les voitures de collection bien restaurées voient au contraire leur cotation croître chaque année. C'est rassurant, mais ce n'est pas vraiment le but.

## Votre passion n'empiète-t-elle pas sur votre travail ?

Bien sûr il y a des périodes où, dans ma carrière professionnelle, je suis beaucoup plus pris, en fonction des courriers et des responsabilités que j'ai dans l'entreprise, mais il est vrai qu'aujourd'hui je me sens plus disponible pour m'occuper un peu plus de mes hobbies. Je suis très éclectique et plusieurs choses m'intéressent. A certains moments perdus, je fais du vol à voile, discipline fantastique, et je me suis offert pour mes 50 ans une chute libre en parachute, véritable challenge ! Malheureusement, le sport aérien au Maroc est léthargique et c'est dommage, car on a tous les atouts pour cela. C'est un sujet de frustration...



# QUESTIONS POUR UN CHAMPION

Passionné de voitures de collection, Majid Alaoui a décidé il y a cinq ans d'ouvrir un atelier de restauration de modèles anciens avec son ami d'enfance Rafik Lahlou, afin de faire de sa passion un métier. Une tâche qui s'est révélée ardue au départ, du fait du manque de personnel qualifié et de pièces de rechange mais qui, avec du temps, du talent et de la persévérance, paie aujourd'hui, vu le nombre de bijoux restaurés. Et c'est après une visite guidée de modèles rares et uniques, tels qu'une rutilante Oldsmobile Sedan modèle 1955 ayant appartenu au Prince Moulay Abdallah, une Porsche 356 ou une Cobra, que Majid Alaoui a bien voulu se prêter avec brio à notre « Questions pour un champion spécial automobile ». Plein gaz !



**1** Quelle est la voiture de James Bond ?  
L'Aston Martin.

**2** Quelle est la signification du nom de la marque Rolls-Royce ?  
Je passe.

**3** Quelle voiture conduisait James Dean lors de son accident mortel ?  
Une Porsche Spider 550. Il la surnommait « Little Bastard » et c'était la voiture avec laquelle il faisait des courses. Concernant celle qu'il utilisait au quotidien, la Porsche 356, nous avons exactement le même modèle en cours de restauration dans notre garage.

**4** Avec quelle voiture retourne-t-on vers le futur dans « Retour vers le futur » ?  
Une DeLorean. C'est une voiture qui n'est plus produite mais il paraît que, par amour pour ce modèle, un particulier a entrepris d'en reprendre la construction.

**5** Quelle vitesse peut atteindre la voiture de série la plus puissante au monde ?  
De série ? Dans les 400 km/h je pense. Il y a la Cooper Apollo, la Panam Honda mais surtout, la Bugatti Veyron. Une voiture dont la vitesse de pointe est de 300 km/h mais qui dispose d'une clé spéciale avec laquelle, si on l'introduit dans l'emplacement prévu à cet effet dans le tableau de bord, on dépasse les 400 km/h. La maison Bugatti, à ce moment-là, reçoit, grâce au GPS de localisation satellitaire, l'information selon laquelle la voiture a dépassé les 400 km/h. C'est ainsi qu'elle prépare un nouveau train de pneus car, lorsque la voiture atteint cette vitesse, ses pneus doivent être changés et une révision doit être effectuée. Quand on sait que cette opération coûte la bagatelle de 30.000 euros, on réfléchit à deux fois avant d'introduire la deuxième clé !

**6** Quel pays est le plus grand producteur de voitures au monde ?  
Le Japon.

**7** Quelle voiture conduisaient Starsky and Hutch dans la série télévisée dont le nom est aussi le titre d'un film de Clint Eastwood ?  
Ford Gran Torino.

**8** Dans quelle voiture fut assassiné John Fitzgerald Kennedy à Dallas en 1962 ?  
Une Lincoln Continental.

**9** Qui est propriétaire depuis 2008 de la marque Jaguar ?  
Tata.

**10** Quelle ville a le plus de Rolls-royce per capita ?  
Hong Kong.

**11** Qui, à ce jour, a été consacré quatre fois champion du monde dans quatre écuries différentes et a obtenu 24 victoires sur 51 grands prix ?  
Ce n'est pas Fangio ?

**12** Quelle révolution technologique est introduite dans la Formule 1 par l'écurie Renault vers la fin des années 70 ?  
Je passe.

**13** En Formule 1, qu'est-ce qu'un « pilote payant » ?  
Un pilote qui n'a pas de sponsors et qui doit rajouter de sa poche pour concourir.

**14** Quel circuit est considéré comme le « temple de la vitesse » ?  
Monza, en Italie.

**15** Combien de kilomètres sont parcourus à peu près dans une course de Formule 1 ?  
Dans les 300 kilomètres.

**16** Combien y a-t-il de vitesses sur une monoplace de Formule 1 ?  
7 ou 8.

**17** Quel coureur venu de la F1 a gagné la deuxième course du Marrakech Grand Prix 2009 ?  
Larini.

**18** Parmi les réponses suivantes, laquelle explique la raison pour laquelle les Anglais roulent à gauche ?  
a) Parce qu'ils sont gauchers ;  
b) Pour des raisons utilitaires très anciennes : en roulant à gauche, les épées dans leur fourreau ne s'entrechoquaient pas ;  
c) Parce que leur volant est à gauche.  
La deuxième réponse.

**19** En quelle année a eu lieu la seule course de Formule 1 au Maroc ?  
Au début des années 60.

**20** Vous êtes le véhicule A arrêté à un feu et vous voulez tourner à droite. Au feu en face de vous, un véhicule B veut tourner à gauche. Qui a la priorité ?  
Le véhicule A. Encore mieux : aux Etats-Unis, même si c'est rouge pour vous, vous pouvez vous engager et tourner à droite si la voie est libre.

## REPONSES

1. Aston Martin. 2. Des associés fondateurs de la marque : Messieurs Rolls & Royce. 3. Porsche Spider. 4. DeLorean DM12. 5. Avec ses 2.500 chevaux, la Mostler MT900 Land Shark atteint les 490 km/heure. 6. Le Japon. 7. Ford Gran Torino. 8. Une Lincoln Continental 1961. 9. L'Indien Tata. 10. Hong Kong. 11. Juan Manuel Fangio. 12. Le moteur turbo-compressé. 13. Cette expression désigne de manière péjorative les pilotes aux qualités sportives limitées qui ne doivent leur présence en Formule 1 qu'à leurs appuis financiers. Mais certains démontrent ensuite leur aptitude de champion tel Nikki Lauda. Le recours aux pilotes payants est limité aux écuries les plus modestes qui peineraient à boucler leur budget sans cet apport. 14. Le circuit de Monza en Italie, où les voitures peuvent atteindre la vitesse de 365 km/h. 15. 300 kilomètres. 16. Sept. 17. Nicolas Larini. 18. Pour des raisons utilitaires très anciennes : en roulant à gauche, les épées dans leur fourreau ne s'entrechoquaient pas. 19. 1958. 20. A

# Nouveau Santa Fe. La mutation d'un mythe.



***A partir de 345 000 Dhs.***

Grâce à sa personnalité hors du commun, le 4x4 Santa Fe est vite devenu une espèce à part dans le monde du 4x4. Aujourd'hui, le nouveau Santa Fe va une fois de plus marquer l'histoire par ses évolutions. Plus racé, plus puissant (197 CV), plus équipé et toujours plus séduisant, il possède toutes les qualités pour s'acclimater à l'environnement urbain. Après une telle mutation, il n'est pas prêt de disparaître...

**HYUNDAI** www.hyundai.ma

**GLOBAL ENGINES**  
IMPORTATEUR EXCLUSIF

Casa Aïn Diab : 0522 79 76 76 - Casa Aïn Sebaâ : 0522 66 56 56 - Rabat : 0537 79 79 79 - Tanger : 0539 34 25 25 - Agadir : 0528 82 17 67 - Béni Mellal : 0523 48 37 78 - El Jadida : 0523 37 70 54  
Fès : 0535 62 05 42 - Kénitra : 0537 37 88 26 - Khouribga : 0523 49 51 34 - Larache : 0539 52 19 39 - Marrakech : 0524 33 08 96 Meknès : 0535 40 06 86 - Ouarzazate : 0524 88 62 53  
Oujda : 0536 70 48 15 - Safi : 0524 65 30 85 - Tétouan : 0539 99 21 98 - Essaouira : 0524 78 58 67 - Laâyoune : 0528 52 16 18



# RETOUR vers le futur

LONGTEMPS AVANT LE WTTC, IL Y A UN SIÈCLE DÉJÀ, S'ORGANISAIENT LES PREMIÈRES COURSES AUTOMOBILES AU MAROC. PETIT RETOUR SUR UNE HISTOIRE RICHE EN ÉVÉNEMENTS QUI RAPPELLENT QUE LE MAROC A UNE LONGUE PRATIQUE DE CETTE DISCIPLINE.

Coup de volant à gauche et demi-tour toute pour remonter le temps jusqu'en 1912, date de la première performance automobile recensée au Maroc. Elle fut réalisée par une Pan-Pan (Panhard et Levassor) qui établit le premier record sur Rabat-Casablanca en... cinq heures ! Toujours en 1912, une Alcyon met 7h25 pour aller de Casablanca à Marrakech. Il faudra attendre l'année suivante pour voir la première épreuve sportive organisée au Maroc avec le circuit de vitesse de 1913. Un circuit de 930 kilomètres sur lequel l'a emporté Rivière sur voiture Métallurgique, une construction belge) à la moyenne de 51 km/h. Cette épreuve s'allongea d'année en année, avec une participation internationale qui devint chaque

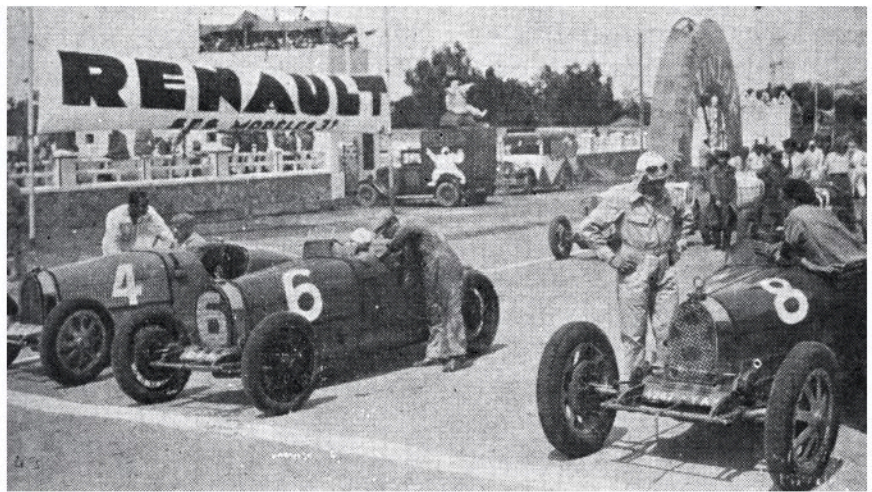
année plus importante. C'est en 1923 que se déroula la première course de vitesse sur circuit fermé car, à l'époque, seules les courses sur routes étaient à la mode. C'est Jost, sur voiture « Sénéchal », qui l'emporta devant deux Fiat et cela, malgré la participation de deux Bugatti. Citons aussi une épreuve à la mode au cours de ces années : le Casa-Tunis ou 2.215 km contre la montre... En 1925, création du circuit du Sud qui allait devenir la course majeure du sport automobile marocain jusqu'en 1930. Le parcours était le suivant : Casablanca, Azemmour, Mazagan, Tleta, El-Had, Marrakech, Settât, Mediouna, Casablanca, soit 717 km qui furent cette année-là couverts d'une seule traite par De Vaugelas

sur une Delage à la vitesse de 96,5 km/h. Cette épreuve, réalisée à la manière des 1000 Milles et réservée aux voitures de séries, fut une très grande réussite. Une manifestation qui coïncidait d'autre part avec le premier Salon de l'Automobile de Casablanca qui eut lieu cette même année. En 1926, la moyenne passa à 102,6 km/h et l'épreuve fut enlevée par Edouard Meyer, vainqueur sur Bugatti. En 1927, c'est Ross, sur voiture Georges Irat, qui l'emporta après une lutte acharnée contre Trivier sur Bugatti à la moyenne de 124,70 km/h ! Il faut réaliser que l'on parle ici de l'année 1924, avec tout ce que cela comporte comme routes encore à l'état de pistes, voitures à la fiabilité hasardeuse, pneus encore confectionnés « artisanalement », et

l'absence de phares et de klaxons. Si un âne décidait de traverser au moment du passage des voitures, on donnait gaillardement un bon coup de trompe en espérant éviter la collision!

## « Les immenses possibilités du sport automobile au Maroc »

Et l'on arrive ainsi à l'année 1928, avec le 4ème circuit du Sud, durant lequel Edouard Meyer allait se mettre en vedette en battant le record du monde de la plus grande vitesse sur route en effectuant le parcours à une vitesse moyenne de ... 147,78 km/h ! Sous la plume du chroniqueur de sport automobile de l'époque René Yves Joseph, on put lire : « La preuve était ainsi faite des immenses



possibilités du sport automobile au Maroc et de l'excellence du réseau routier ». L'édition 1930 du circuit du Sud vit le record du monde porté à 149,006 km/h de moyenne par une Bugatti 2300. L'année 1931 marqua un tournant dans la marche du sport automobile au Maroc. En effet, pour des raisons d'ordre financier, le circuit du Sud fut abandonné pour un circuit fermé qui, seul, permettait de couvrir les énormes frais que les clubs privés ne pouvaient plus supporter sans aide. Le Maroc eut donc son grand prix en circuit fermé à Casablanca. Un circuit de 6.716 mètres à couvrir 55 fois, soit 369 kilomètres. Les champions de l'époque au départ étaient : Lehoux, Etancelin, Veyron, le Comte Czaikowsky, etc. L'épreuve fut remportée par ce dernier sur Bugatti. L'édition 1932 vit la consécration des trois marques les plus puissantes de l'époque : Maserati, Alfa Romeo et bien sûr, Bugatti. Ce fut au volant d'une Maserati que Lehoux remporta le grand prix. La course fut un si grand succès que les organisateurs, renfloués, décidèrent de créer un très grand rallye qui devait égaler Monte-Carlo. C'est ainsi qu'en 1934 eut

lieu le Rallye du Maroc, premier de la grande lignée, et qui allait devenir international avec, comme points de départ : Paris, Rome, Lausanne, Bruxelles et Tunis. 28 concurrents au départ et 12 à l'arrivée, dont le vainqueur, Bravard, au volant d'une Essex américaine. La même année a lieu le 3<sup>e</sup> Grand prix de Casablanca, sur le maintenant traditionnel circuit d'Anfa. Trois marques se disputèrent le podium : Maserati, Maserati-Straight (version améliorée en Angleterre), Bugatti et Alfa Romeo. Un grand spectacle fut offert aux Casablancais qui assistèrent en liesse, sur la Corniche, à la victoire de Chiron sur Alfa Romeo.

### Une floraison de petites courses

En 1935 et 1937 furent organisés les deux derniers rallyes du Maroc, avant que les épreuves de courses automobiles ne soient interrompues par la guerre mondiale. Elles ne reprendront qu'aux débuts des années 50, préfigurant une nouvelle ère du sport automobile au Maroc avec une nouvelle génération de pilotes à l'image de Kerguen,

Pelissard, La Caze, Deschazeaux etc. Et ce sont les Rallyes qui ouvrirent le bal avec celui de 1950, gagné par l'équipage Preynat sur Simca 8, et celui de 1951, remporté par l'équipage Lucas-Peron sur « Ferrari ». En 1952, le 6<sup>e</sup> Rallye du Maroc fut enlevé par l'équipage Amic-Mareschi sur « Simca Arende ». Cette année vit enfin le retour des courses sur circuit fermés grâce aux fameuses 12 Heures d'Anfa, avec la participation d'équipes officielles telles que Talbot, DB-Panhard et Renault. Et ce furent les vainqueurs des 24 heures du Mans, Pozzi-Vincent, qui l'emportèrent sur leur Talbot, devant une Ferrari et une Delahaye. En novembre 1953 fut organisé le 7<sup>e</sup> Rallye du Maroc, avec 75 voitures au départ et la première participation d'un coureur qui marquera l'histoire de la course automobile au Maroc : André Guelfi. Un pilote qui prit aussi le départ du deuxième événement de cette année 1953, la deuxième édition des 12 Heures d'Anfa, disputée le 20 décembre. René-Yves Joseph écrit à ce sujet : « 40.000 spectateurs vont se presser pour voir de magnifiques

voitures aux noms prestigieux tels que les Ferrari, Aston Martin, Jaguar, Gordini, Osca, Maserati, DB, Panhard, Renault, Porsche... Mais aussi des grands noms de l'automobile tels que les frères Chancel, les Anglais Whitehead et Salvadori, Sparken, Levegh, Etancelin, Carini, tous les as marocains, La Caze, Guelfi, Magri, Dufour, Behra, Bayol, Biondetti, le champion du monde Fatina et l'autre vedette de chez Ferrari : Villoresi ». Faroni-Scotti l'emportèrent au volant de leur Ferrari 4,5 litres devant la « petite » Ferrari d'Ascari Villoresi. Parallèlement aux épreuves internationales, c'est à une floraison de petites courses organisées par les principales villes du Royaume auxquelles on assista. Il y eut des séries incroyables de 4 CV ou de DKW, « à tel point qu'il fallait limiter le nombre de partants », ajoute René-Yves Joseph. Ce fut aussi l'époque de la création des Formule 3 au Maroc et bientôt, du plus important événement de sport automobile jamais organisé par pays : le grand prix de Formule 1 de 1958. Mais c'est déjà une autre histoire que nous vous racontons dans l'article qui suit.

# Lorsque le Maroc était en pole position



Retour sur la plus importante compétition automobile jamais organisée au Maroc.

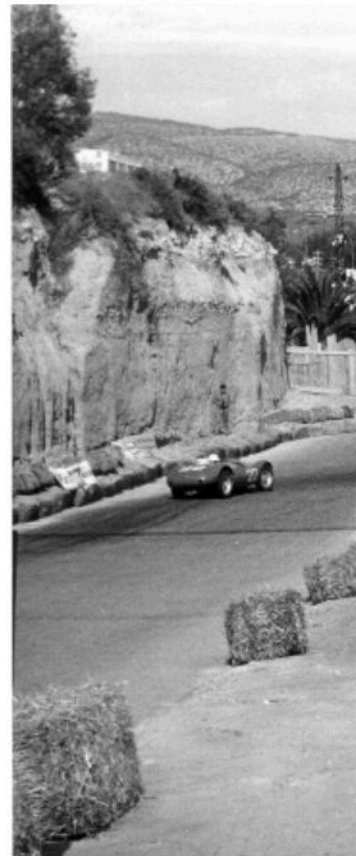
Bien avant la tenue d'une épreuve de WTTC à Marrakech, il y a un demi-siècle de cela, en 1958, le Maroc a été le théâtre d'une des plus importantes et prestigieuses compétitions de course automobile au monde : le Grand Prix de Formule 1 de Casablanca. Une épreuve à portée historique car ce fut la seule fois qu'une compétition de cette envergure eut lieu dans un pays arabe. C'est ainsi que huit ans après les débuts de la Formule 1, en 1950, le Maroc tout juste indépendant avait réussi à convaincre les dirigeants de la SCI d'organiser la dernière manche de la saison de Formule 1 de cette année-là sur ses terres. Une épreuve d'autant plus capitale qu'elle était décisive pour l'attribution du titre mondial que se disputaient les Britanniques Mike Hawthorn (Ferrari) et Stirling Moss (Vanwall). Raison pour laquelle les organisateurs, après constat de la capacité des Marocains à organiser des compétitions de haut niveau telle celle du Grand Prix d'Agadir pour les voitures de tourisme, réclamèrent néanmoins qu'un premier GP soit disputé hors championnat. Ce qui fut le cas en 1957.

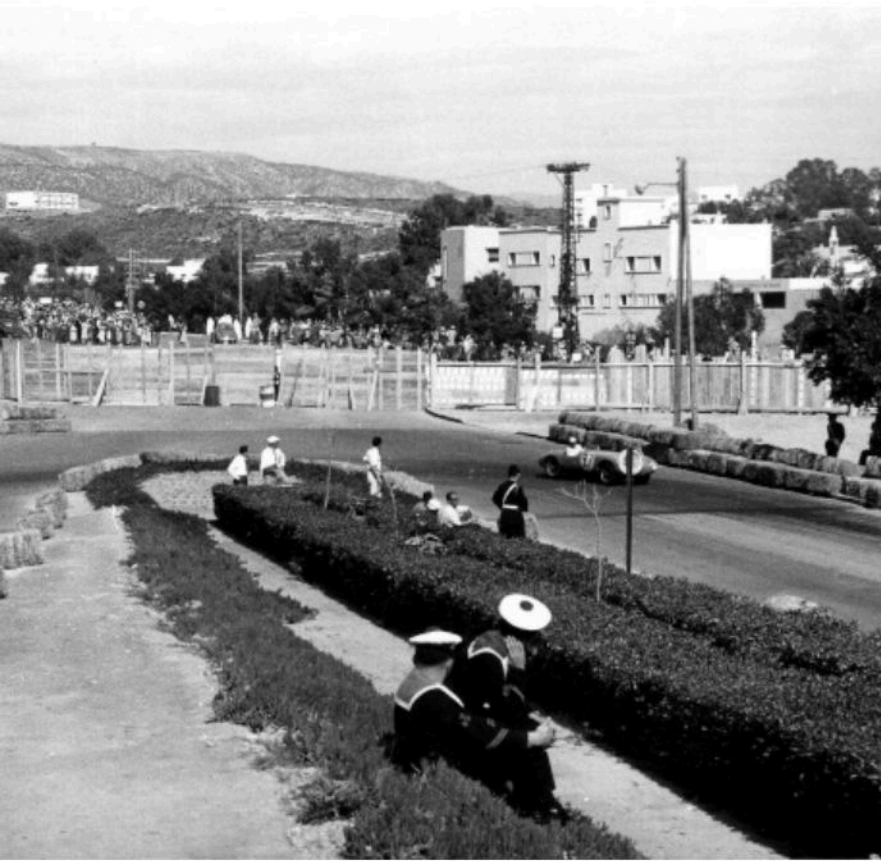
## Le film de la course

Octobre 1958. Les coureurs sont en piste sur la grille de départ du circuit d'Ain Diab. Le temps est au beau fixe et les spectateurs sont venus en nombre (100.000 selon les estimations). La presse internationale a dépêché des dizaines de reporters et des membres de la jet set anglaise et américaine sont dans les gradins. Le Roi Mohamed V, accompagné du Prince Moulay Hassan, donne le coup d'envoi d'une compétition prévue pour durer deux heures. Les pilotes se lancent dans la course et très vite, le favori, Stirling Moss, prend la pole position, talonné de près par son challenger Mike Hawthorn. La course est de toute beauté et les pilotes redoublent d'ingéniosité pour remonter l'écart creusé par Moss. Implacable, ce dernier gardera son avance, parcourant les 53 tours en 2 heures 9 minutes et 15 secondes. Malgré la victoire de Moss, le titre mondial revient à Mike Hawthorn, deuxième du GP. Mais l'épreuve est également marquée par le tragique accident de Stuart Lewis-Evans, qui décèdera quelques jours plus tard de ses blessures.







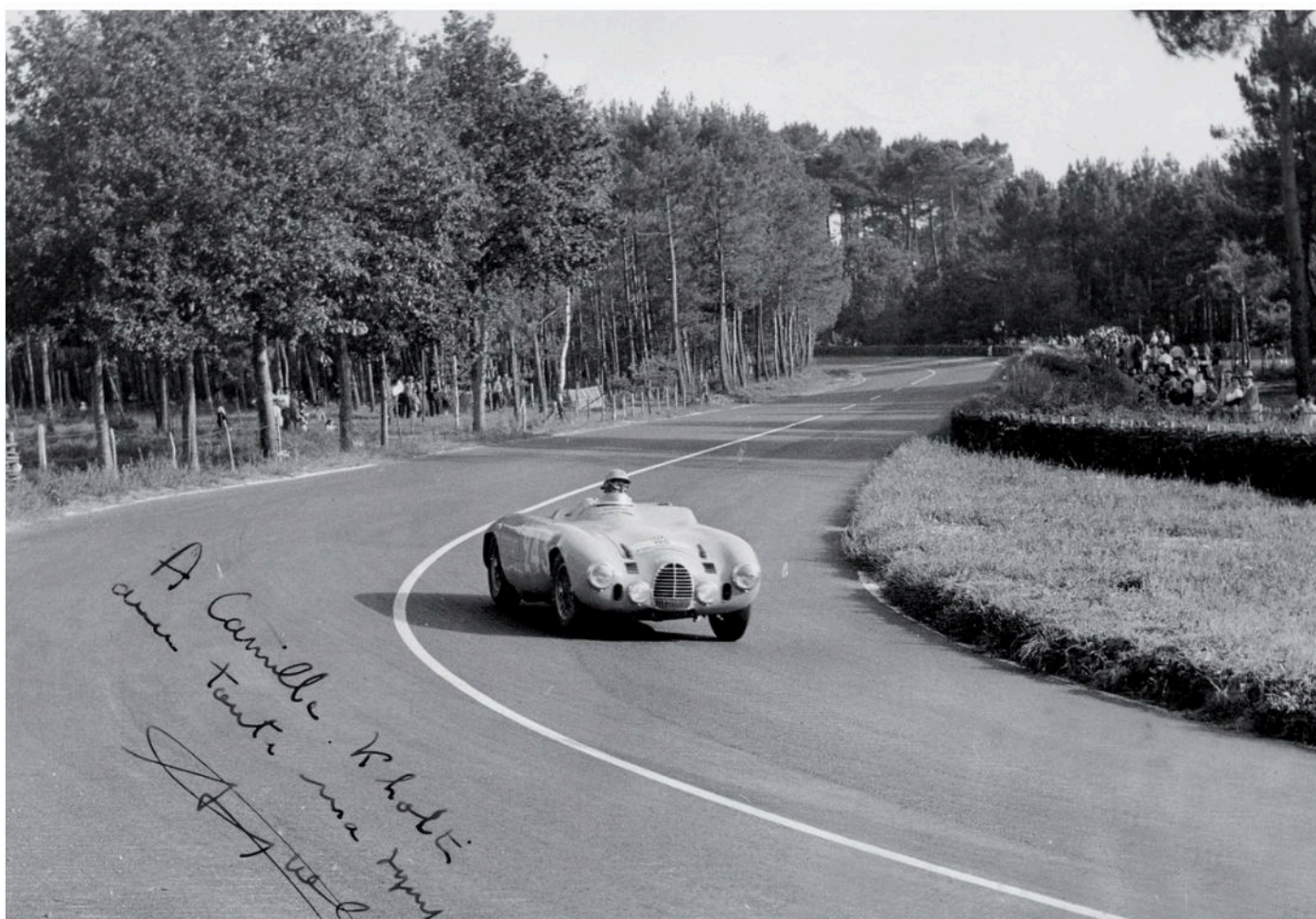




Kamil El Kholti

# UNE PASSION POUR LA VIE





Pilote et passionné de sport automobile, Kamil El Kholti, bien que rangé des voitures, a gardé intacte sa passion du volant. Retour sur un itinéraire marquant du sport automobile marocain.

Pilote automobile de 1964 à 1973, Kamil El Kholti a pris part à toutes les courses ayant eu lieu au Maroc lors de ces années-là. Président de l'écurie Chevreuil, il a aussi organisé un certain nombre de circuits, dont celui de Rabat, en juillet 1965. En évoquant cette période de sa vie, El Kholti ne peut s'empêcher de remonter encore plus loin dans ses souvenirs, à la genèse de cette passion si prégnante. « C'était quelque temps après la fin de la guerre lorsque, enfant, mon grand-père m'emmena pour la première fois voir une course, le premier Prix

de Paris. Je n'en suis plus jamais vraiment revenu », nous confie El Kholti qui nous reçoit dans ses bureaux pour nous parler de ces années bénies des dieux. Courant principalement dans la catégorie Tourisme 0 à 850 cm<sup>3</sup>, El Kholti a connu la belle époque de la course automobile soit, le plus grand événement de sport automobile jamais organisé à ce jour au Maroc, en 1958 : le GP de Formule 1 de Casablanca.

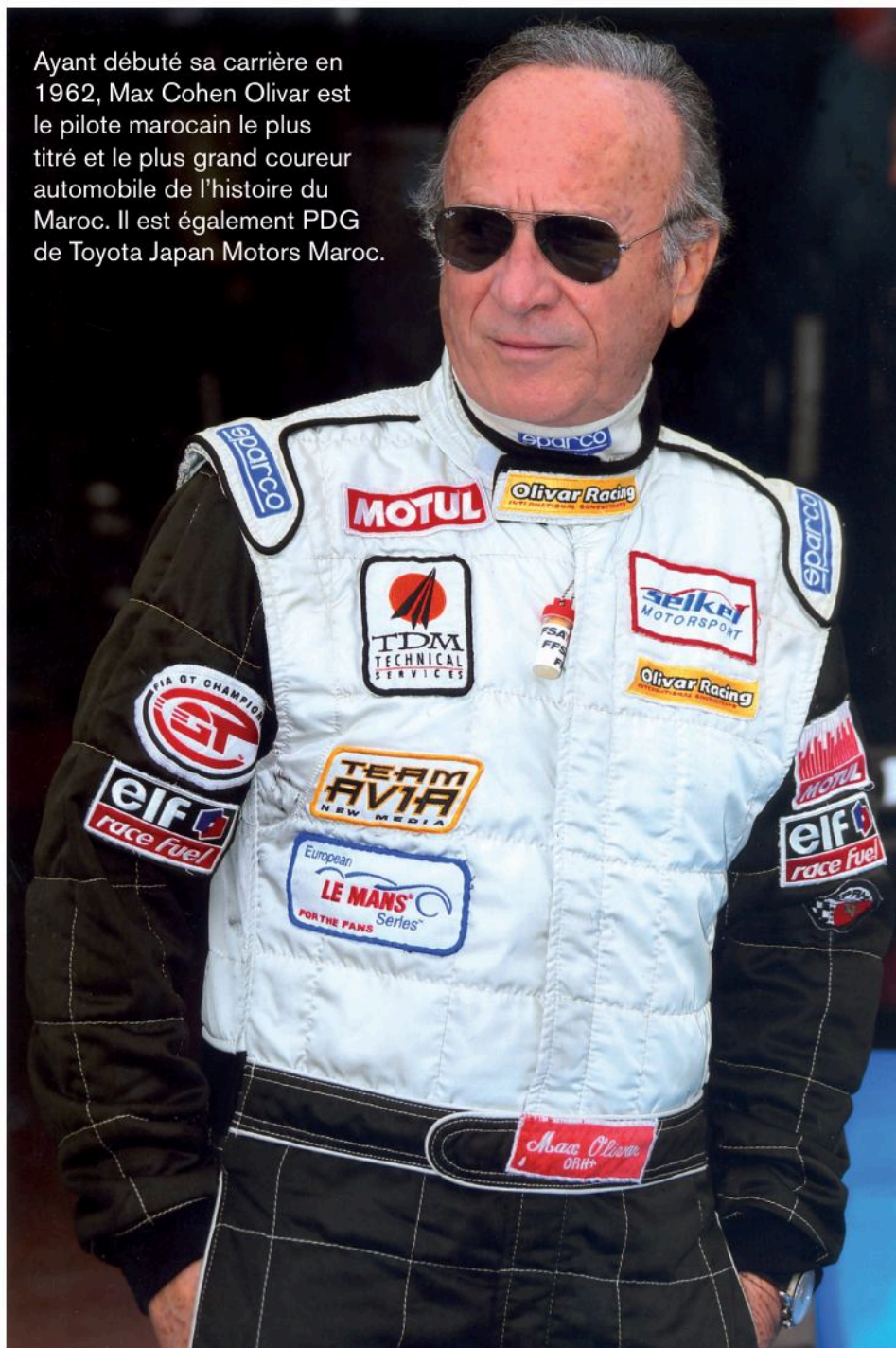
#### « Avec deux bouts de ficelle »

« Avant de devenir pilote, j'assistais à toutes les courses. Notre grande idole de l'époque était André Guelfi qui m'a d'ailleurs dédicacé l'une de ses photos en 1954. Il y avait aussi Robert Lacaze, Rousselot, Kerguen, Plassard et Benchaya. Le grand succès remporté par le GP de Formule 1 de Casablanca a permis l'essor et la promotion de ce sport d'une manière jamais égalée. C'est ainsi que

le dynamisme en la matière des Européens qui étaient au Maroc avant l'indépendance a été transmis à de jeunes pilotes passionnés qui firent perdurer le mythe, se remémorer El Kholti. C'est durant les années 60 que sont nées les premières écuries des plus importantes villes du pays sous l'égide de la Fédération Royale Marocaine des Sports Automobile. Chacune d'entre elles organisait tous les 15 jours, à tour de rôle, une course. C'est ainsi qu'on courait à Rabat, Khouribga, Taza, Meknès, Casablanca et Marrakech. En 1968, on a relancé les Deux Heures de Casablanca qui reprenait la tradition des courses des années 50. Nous avons aussi réactivé le Rallye du Maroc. Il y avait vraiment une vie automobile intense avec des grands pilotes tels que Max Cohen Olivar, les frères Idrissi (dont l'un possédait un garage à Casablanca et l'autre, un atelier à Meknès) ou

encore Cherkaoui, le Tahitien... Il y avait une série monoplace Racer 500 : il s'agissait de voitures d'après-guerre avec des moteurs Norton. Il faut savoir qu'on avait très peu de moyens et qu'on organisait ces courses avec deux bouts de ficelle, allant même jusqu'à placer nous-même les bottes de foin sur l'itinéraire des circuits. » Pour sa part, c'est en 1966 qu'il remporte la série Dauphine (0 à 850 cm<sup>3</sup>) sur une Gordini 1093 produite et préparée par la régie. Mais il aura aussi couru sur une TR3, une Fiat 1500 préparée, une BMW 2002 TI et même, une Formule 3. Bien qu'ayant mis fin à sa carrière de pilote aux débuts des années 70, Kamil El Kholti n'a jamais vraiment quitté le circuit, gardant un intérêt certain pour toutes les courses automobiles organisées au Maroc et prenant part chaque année au Rallye du Maroc Classic dont le dernier en date l'a vu concourir sur une Porsche 911 T.

Ayant débuté sa carrière en 1962, Max Cohen Olivar est le pilote marocain le plus titré et le plus grand coureur automobile de l'histoire du Maroc. Il est également PDG de Toyota Japan Motors Maroc.



Max Cohen Olivar,

# MONSIEUR SPORT AUTOMOBILE DU MAROC

## Que représente la voiture pour vous ?

Elle a toujours été la principale composante de ma vie, tant au niveau du sport qu'au niveau professionnel. J'ai démarré le sport automobile en 62 et j'ai participé à énormément de courses. Mais je n'ai eu qu'un parcours semi-professionnel car, ayant fait de hautes études commerciales (HEC), je suis resté à cheval entre deux activités : le sport auto et ma formation professionnelle qui m'a conduit vers le business.

## Vous n'avez jamais caché votre fascination pour les 24H du Mans.

Parce que c'est la course la plus emblématique et la plus mythique du sport automobile, à laquelle j'ai participé 23 fois ! Ce n'est peut-être pas un record, mais cela représente un des cinq plus forts taux de participation. C'est une expérience fantastique sur le plan sportif et aussi une immense aventure humaine, pleine d'émotions, de joie et de tristesse car, hélas, on y perd parfois des amis. Pleine de satisfaction également, car j'ai gagné une fois dans la catégorie GT et, en 2001, lorsque j'ai couru pour la dernière fois sur un Porsche GT3 RS, j'ai terminé 12ème, ce qui était un bon résultat. J'ai conduit les voitures les plus rapides et les plus puissantes du monde, comme la Porsche 962 qui roulait à plus de 360km/h, ce qui représente 100 mètres à la seconde ! Cela demande une concentration énorme et procure des sensations que l'on ne retrouve nulle part.

## Il est un fait que vous avez participé à beaucoup de courses à l'étranger ainsi qu'au Maroc...

Oh oui, pas mal... J'ai participé à des centaines de compétitions en trente-cinq ans. Sur le plan international, j'ai concouru plusieurs fois au championnat du monde, aux Etats-Unis, en Chine, à Hong Kong, au Japon et à Paris où j'ai été premier aux Mille Kilomètres, en Europe, etc. J'ai participé à tous les championnats du Maroc où j'ai été plusieurs fois champion. J'aimais courir ici avec mes amis, d'abord parce que ce sont mes racines, mon chez moi, et puis parce que je pense qu'à l'époque, cela motivait pas mal de jeunes à s'orienter vers le sport auto.

## Vous êtes le premier champion automobile casablancais. C'est beaucoup de bonheur pour le Maroc. Qu'éprouviez-vous sur le podium ?

A chaque participation au championnat du monde, j'avais une fierté à porter les couleurs du Maroc et à voir hisser le drapeau rouge et vert. Lorsque l'hymne national marocain a retenti devant 250.000 spectateurs aux 24H du Mans, en 2001, j'ai éprouvé un sentiment d'immense satisfaction. J'étais alors ambassadeur du Maroc 2006, ma voiture était badgée du sigle Morocco que des centaines de milliers de personnes ont vu. C'est sûr que



le mot Maroc a été sur beaucoup de lèvres ce jour-là. C'est aussi très valorisant de lire la presse sportive française, italienne, anglaise ou autre et les voir titrer, « Max Cohen Olivar, le pilote marocain »...

### Depuis les années 30 et jusqu'au début des années 70, de grands rallyes de niveau international existaient au Maroc. Pourquoi n'y en a-t-il plus ?

On avait un championnat inscrit à l'ordre international et dans les années 50, il y a même eu le Grand Prix de Formule 1, qui est le plus haut niveau du sport automobile. Pourquoi cela n'a pas continué ? A l'époque, les F1 évoluaient sur des circuits sans sécurité. Il n'était pas besoin d'avoir des circuits appropriés tels qu'il en existe aujourd'hui. On prenait des routes, on les fermait à la circulation et on en faisait un circuit F1. C'est, par exemple, le circuit qu'on avait sur la côte, près du parc Sindibad et de Sidi Abderrahman. Après, cela n'a plus été possible car les circuits se sont faits sur des complexes, avec des cahiers des charges extrêmement compliqués et très rigoureux au niveau de la

sécurité. C'était un investissement phénoménal et, à l'indépendance, ce n'était pas la préoccupation du moment. Aujourd'hui, on y pense, mais c'est encore en ballottage pour l'instant.

### Justement, ce projet de piste à construire, ce serait à Casablanca ou à Marrakech ?

Quand on veut faire une piste auto de niveau international, c'est clair qu'il n'y a pas un seul endroit. Le Maroc est plein d'immenses sites aussi merveilleux les uns que les autres, mais Marrakech, c'est une marque de fabrique comme celles qui existent en Europe. On n'a pas besoin de faire de la promotion. Tout le monde connaît Marrakech. C'est clair que ce serait un gage extraordinaire de réussite. D'abord, la ville a un pouvoir d'attraction énorme et puis elle a une capacité litière de plus de 40.000 lits, que même Casablanca n'a pas. Il faudrait une volonté étatique extrêmement déterminée. La rentabilité n'est pas immédiatement quantifiable matériellement, mais elle l'est sur le plan de la notoriété.

### Ne pensez-vous pas que c'est parce que le sport auto est très coûteux

### que les Marocains ne s'y intéressent que de loin ?

Il est sûr que c'est un des principaux freins au développement de ce sport. On n'a pas non plus de piste pour rouler, ni de circuit. Personnellement, j'y travaille beaucoup, de manière intensive et sans relâche, depuis de nombreuses années. Au dessous du sport auto, il y a le karting, et je pense qu'on a trois pistes de kart au Maroc qui sont de niveau international. C'est une belle pépinière. Mais encore une fois, c'est une question de moyens. Nous avons fait des avancées spectaculaires ces derniers temps, mais il est sûr qu'on a un décalage par rapport à l'Europe. On en est encore aux balbutiements, mais on peut avancer et c'est ce qu'on est en train de faire. Cela nous amène directement à ce Grand Prix de Marrakech qui est un immense pas. On est en train de faire découvrir à tous les Marocains ce qu'est le sport auto de haut niveau. C'est une belle manifestation, digne d'intérêt. Je pense que cela va motiver pas mal de jeunes à s'intéresser à ce sport de beaucoup plus près.

### Y a-t-il d'autres espoirs

### marocains à part Bennani ?

Bien sûr. Mehdi est né dans l'automobile par ses parents. C'est un pur produit du sport auto. Il subit lui aussi toutes ces difficultés d'ordre financier. C'est une valeur sûre qui s'investit beaucoup dans ce sport. Il y a d'autres Marocains qui vont courir au niveau du championnat du monde sur cette manche-là. Mais il est clair que les pépinières, ce n'est pas à cet âge-là qu'il faut les prendre. Il faut les chercher beaucoup plus jeunes, à 14/15 ans et même avant. C'est pour cela qu'au niveau du Maroc, pour le sport auto, on s'appuie beaucoup sur le karting car c'est ce qui amènera de bons pilotes à des niveaux internationaux.

### Etes-vous un collectionneur de voitures ?

Pas du tout. Je ne suis pas vraiment un passionné de voitures. Je suis un passionné de compétitions et de sport auto. J'adore voir les belles autos mais, personnellement je ne suis pas très attaché à l'objet. Toutes les voitures que j'avais appartenaient à des écuries qui me les avaient prêtées, alors...

André Guelfi

# la vie sur les chapeaux de roues

Il peut s'enorgueillir de posséder le plus beau palmarès de l'histoire du sport automobile au Maroc. Sur la grille de départ des deux uniques épreuves de Formule 1 de 1957 et 1958 jamais organisées sous nos cieux, André Guelfi garde, à 94 ans, bon pied bon œil, conduisant lui-même son Falcon avec lequel il rallie sa résidence maltaise. Retour sur une vie des plus intenses.





Né à Mazagan en 1919 d'un père officier de marine et d'une mère qui passait sa vie à chanter devant son piano, André Guelfi est très tôt livré à lui-même. Dès l'âge de dix ans, il conduit la voiture familiale en posant des cales et des coussins pour se hisser à une hauteur suffisante. Il gagne même quelque argent en conduisant les touristes à la plage... Entré comme garçon de courses dans une banque à 17 ans, il comprend si vite les mécanismes financiers qu'il gagne en quelques mois davantage que son directeur. Grâce au petit magot ainsi amassé, il s'associe à un oncle armateur de pêche (son surnom de « Dédé la Sardine » vient de là). Il deviendra le plus gros exportateur de poisson du Maroc. La guerre éclate et Guelfi se retrouve, grâce à ses dons de conducteur, chauffeur d'officiers. Il conduira notamment Pierre Guillaumat, futur fondateur d'Elf, lequel donne des coups de baguette à son chauffeur qu'il trouve trop fougueux...

### **Amitiés avec Fangio et Sagan**

Puis, Guelfi est muté à sa demande en Indochine, où il fonde un garage. Mais tant le trafic de bouddhas en or que la fréquentation assidue des jolies autochtones, au mépris des coutumes locales, lui valent des ennuis et il s'enfuit vers la France. C'est alors qu'il se lance dans la course automobile, au début des années cinquante. En 1952, il participe à la première édition des 12 Heures de Casablanca. Après avoir couru sur Delahaye et Jaguar, il intègre l'équipe Gordini en 1953, grâce à son amitié avec Juan Manuel Fangio, le légendaire coureur automobile. Il débute cette collaboration par une victoire au Circuit d'Agadir la même année, suivie d'une autre au Circuit de Marrakech. Basé au Maroc – il y sera champion national en 1955 –, il y pilote les voitures bleues quand elles y sont engagées. La Gordini 36 S qui sera achetée par Françoise Sagan en mai 1956 lui passe à sept reprises entre les mains. Il fait la connaissance de la romancière,

qu'il initie à la conduite sportive à Montlhéry et qu'il devait retrouver quarante ans plus tard dans le cadre de l'affaire Elf. On le voit également aux 24 heures du Mans, notamment en 1957, où, avec Jean Guichet, il conduit la dernière Gordini jamais engagée en compétition. Il pilote en dilettante des Ferrari, des Porsche et des Mercedes. Engagé, son fait d'armes est sa 15e place au GP du Maroc F1 en 1958, où il conduit une Cooper. Le nom de Guelfi apparaîtra sur les programmes de courses jusqu'en 1968, alors qu'il est deuxième à Rabat sur une Porsche 911.

### **L'aventure du Coq Sportif**

Ses talents éclatant davantage hors de la piste qu'au volant, André Guelfi jette l'éponge mais reste dans le milieu. C'est ainsi qu'il s'établit en France en 1971 et achète un bar à Paris, rue Brunel, dans l'immeuble de la revue Sport-Auto, qui deviendra vite un haut-lieu des milieux automobiles parisiens. Très vite, son sens des affaires le met à la tête de nombreux immeubles, aidé par un mariage heureux avec la nièce de Georges Pompidou. Il quitte la France pour la Suisse en 1975. Puis c'est l'aventure du Coq sportif, qu'il rachète et lui sert de tremplin pour s'introduire dans le milieu de l'olympisme. Son passage y fera des vagues, telle celle qui porta Juan Antonio Samaranch à la tête du Comité international olympique en 1980, et à laquelle Guelfi ne fut pas étranger. Considérant les affaires comme autant de voitures à dépasser par n'importe quel moyen, André Guelfi se fait remarquer dans chacune d'elles et notamment la plus médiatisée, celle d'Elf, où, ses talents de « lobbyiste » et d'intermédiaire lui valent un petit séjour en prison (36 jours), le temps d'écrire un bouquin sur sa vie. Installé depuis l'an 2000 à Malte, qu'il rallie dans son Falcon 2000, Magic Guelfi représente une race de coureurs certes haute en couleurs, mais tellement plus humaine que les machines à gagner que sont aujourd'hui les Schumacher et consorts.



ABDESLAM LARAKI,

## L'UNIQUE CONSTRUCTEUR AUTOMOBILE MAROCAIN

Designer de génie et constructeur avant-gardiste, Abdeslam Laraki a offert au Maroc une belle aventure et un grand rêve avec les deux automobiles construites entièrement à Casablanca. Animé par une incessante quête du beau, ses chefs-d'œuvre seront présentés aux salons européens et monteront sur le podium privilégié des grands carrossiers tels que Ferrari, Lamborghini, Bentley, Bugatti...

### **Qui est Abdeslam Laraki ? Qu'est-ce qui vous a fait devenir concepteur et constructeur de voitures ?**

Je suis un designer en transport pour tout ce qui est automobile et yacht. J'ai été formé dans une grande école de design où on passait obligatoirement par plusieurs disciplines, dont le design d'intérieur et l'architecture. On peut dire que

je suis un designer polyvalent, avec un penchant pour la mécanique. J'ai une vraie passion pour l'objet qu'est l'automobile

### **Comment avez-vous réalisé votre premier modèle ? Avez-vous été aidé ?**

Construire une voiture au Maroc est quelque chose d'inhabituel. C'était pour moi un challenge et un rêve d'enfant, c'est comme construire une fusée dans un petit village. Il est vrai que j'ai construit ma première voiture avec les moyens du bord dans un petit atelier, à Casablanca. N'ayant pas tout l'outillage nécessaire, j'ai quand même dû réaliser certaines pièces en France. Par la suite, nous avons tiré nos moules dans mon premier atelier, non loin du port. J'ai pu convaincre mon père qui m'a soutenu financièrement et moralement dans toutes les étapes. On n'a vraiment consulté personne et nous ne dépendions de personne. Nous étions une petite équipe marocaine de 2 ou 3 personnes pour chaque spécialité,

que j'ai dû former afin d'atteindre le niveau souhaité. J'ai aussi recruté des spécialistes en composite, métallurgie, sellerie et en mécanique. Aujourd'hui, avec quelques années d'expérience, je peux dire que je suis fier et très content de mon équipe qui n'a rien à envier aux professionnels européens. Au total, nous étions une quarantaine de personnes.

### **La construction en 2002 de votre première voiture sportive de grand luxe qu'est la Fulgura fut une fierté pour tous les Marocains. Quels furent vos sentiments alors ?**

Je n'ai jamais eu de sentiment de fierté. La voiture réalisée, je ne pensais qu'à une chose : que reste-il à faire ? Je n'arrêtais pas de m'autocritiquer afin d'améliorer mon produit. Je n'ai vraiment pas eu le temps d'avoir quelque sentiment que ce soit, sauf lorsque je conduis ma Fulgura qui me procure des émotions magiques.

### **Et quand elle fut présentée au Salon international de l'automobile de Genève et qu'elle remporta des éloges ?**

Pour être accepté à ce salon il fallait soumettre un dossier bétonné. La Fulgura fut présentée la première fois en 2002. On n'était pas avec les grands constructeurs. Mais la deuxième fois, on était avec les Bugatti, Ferrari et Bentley, que des voitures qui tiennent le haut du pavé. On a été présenté dans le hall 1 quatre années consécutivement. Ce qui m'a fait très plaisir, c'est l'intérêt réel et très sérieux que les professionnels, les journalistes, ainsi que les visiteurs portaient à cette voiture. Il n'y avait aucune réflexion malintentionnée parce que la voiture avait été fabriquée au Maroc ou par un Marocain.

### **La version redessinée en 2005 était-elle identique à celle de 2002 ?**

En 2004, on était au Salon de l'automobile de Paris, où on a décidé de monter en gamme et



d'associer notre projet à de grands noms de l'automobile internationale, parmi lesquels Mercedes, pour le développement d'un moteur unique et spécifique pour notre marque. Pour ce qui est du châssis, nous nous sommes associés avec la société italienne Dalara afin de réaliser toutes les études nécessaires à la réalisation de notre châssis en carbone (technologie jusque là réservée à la Formule 1 et à quelques supercars dans le monde). Nous nous sommes également liés à Bosch et à Siemens pour tout ce qui est système d'aide à la conduite, gestion moteur, ainsi que tout ce qui concerne la sécurité à bord, d'où un programme complet de crash-test. Tout cela dans le but de rapatrier cette technologie et ce savoir-faire au Maroc afin de nous y implanter, de construire une usine high tech et de fabriquer un produit haut de gamme avec les normes de qualité et de sécurité internationales.

**Qui a acheté les 100 exemplaires construits de**

### **la Fulgura ? Y en a-t-il eu d'autres fabriqués ?**

Je n'ai jamais construit que six Fulgura, à différents stades d'aboutissement. Dès qu'on a présenté notre première voiture, nous avons eu des clients qui voulaient presque l'acheter sur place ou passer commande. Les clients aujourd'hui se comptent par centaines, mais nous avons toujours refusé de leur vendre nos prototypes construits. Mon but à l'époque n'était pas de produire des voitures à l'unité. Beaucoup de collectionneurs aussi désiraient l'acquérir, mais on a toujours refusé car on voulait réaliser une catégorie plus haut de gamme à l'époque. C'était peut-être une erreur. Je voyais trop grand et bien que mon projet ait été bien ficelé, aucune institution financière marocaine n'a voulu nous suivre dans notre projet. On a aussi eu droit à des félicitations des différentes administrations, mais sans plus. Mes voitures sont depuis quelques années en Allemagne, les autorités douanières refusant

de les laisser entrer sur le territoire marocain, ne sachant quel taux leur appliquer. Ce qui est aberrant dans la mesure où nos voitures ont été construites au Maroc. Si bien que je suis obligé de payer le stockage de ces six Fulgura à l'étranger plutôt que de les ramener, puisque les douaniers n'ont jamais voulu entendre raison.

### **Que devient la Fulgura en 2010 ?**

Je ne vais plus vers la construction de série, mais vers les pièces uniques pour propriétaires fortunés. Nous construisons d'autres modèles exclusifs d'automobiles. On n'aura pas une usine de 1.000 ouvriers, ni de centaines d'ingénieurs marocains, ni de machines sophistiquées coûtant plusieurs milliards, mais plutôt un atelier. Nous n'aurons pas non plus une voiture digne de ce nom fabriquée au Maroc. Mais il y a une chose qui me rend très heureux, ce sont les nombreux mails que je reçois des Etats-Unis, du Japon, de Suisse, du Maroc qui demandent

après le devenir de la Fulgura et de notre marque.

### **Et la Laraki Borac, que devient-elle ? A-t-elle été commercialisée ?**

La Borac est une sportive beaucoup moins chère que la Fulgura, c'est ce qui justifiait l'usine qu'on voulait construire, car on voulait l'éditer à quelques centaines par an. C'est un prototype, donc elle n'a jamais été commercialisée.

### **Quelle est votre marque préférée de voiture ?**

Je n'ai pas vraiment de modèle préféré, mais j'avoue que les sportives historiques me font rêver comme la Ferrari P3 et P4 de 1960, la Bugatti EB 110...

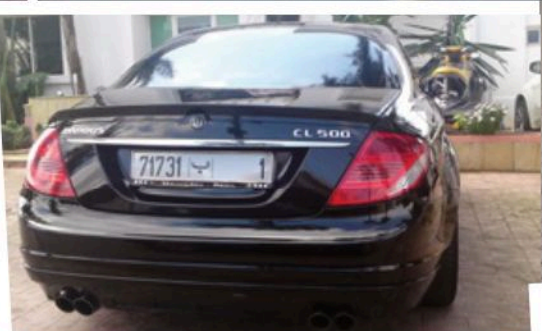
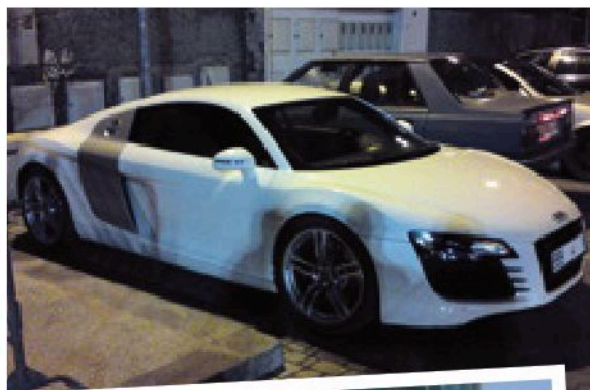
### **Des projets ?**

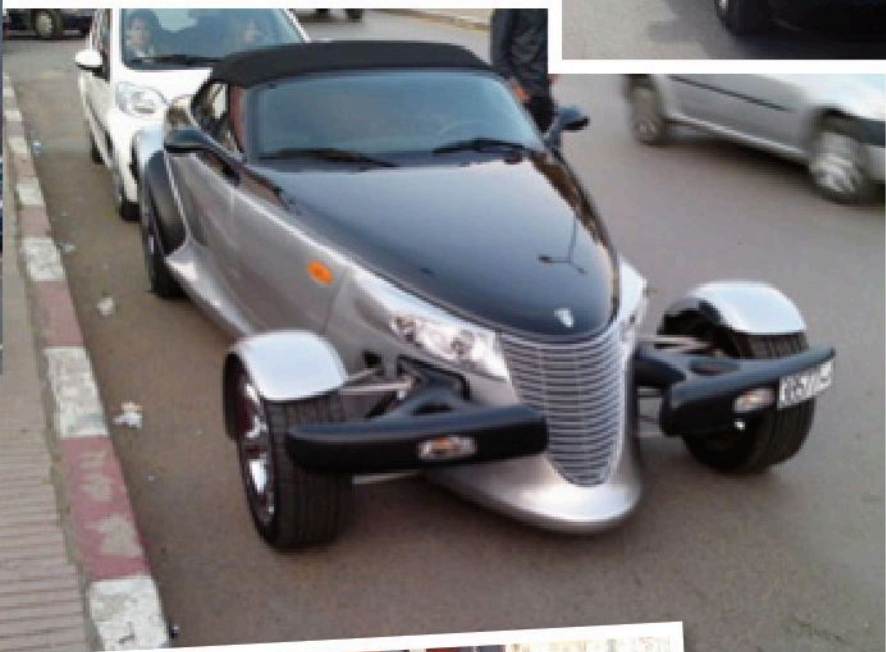
Heureusement qu'il y a un domaine qui me permet de survivre, c'est la conception et le design de yachts. Je travaille sur des yachts allant de 32 m à plus de 120 m.



# LES REINES DE NOS ROUTES

LE BLOG HUNTERCARS ([HTTP://HUNTERCARS.SKYROCK.COM](http://huntercars.skyrock.com)) A LA TRÈS BONNE IDÉE D'ÉDITER DES PHOTOS DE VOITURES DE RÊVE SHOOTÉES DANS LES RUES DU ROYAUME À L'AIDE DE TÉLÉPHONES PORTABLES. A NOTER QU'UNE PART CONSÉQUENTE D'ENTRE ELLES SONT IMMATRICULÉES DANS NOTRE PAYS. OÙ L'ON S'APERÇOIT QUE LE GOÛT TRADITIONNEL DES MAROCAINS POUR LES BEAUX CHÂSSIS NE SE DÉMENT PAS.







Les pluies abondantes de cet hiver ont eu un effet quasi miraculeux sur les campagnes : partout, de verts pâturages et du bétail en pleine santé.

Au fil des ans, certaines villes, comme Ouarzazat, Safi, Essaouira, Merzouga, Ifrane, Azilal et Errachidia se sont étendues, les façades ont été ravalées, les infrastructures routières sont flambant neuves.



17<sup>ème</sup> édition du Rallye Maroc Classic

# LES FAVORIS AU RENDEZ-VOUS

Les favoris l'ont emporté, lors du trophée général comme de la catégorie Prestige, dans une course toujours aussi magique, qu'il s'agisse des paysages parcourus ou des véhicules concurrents.

C'est sous un soleil éclatant, bienvenu après des semaines de pluie ininterrompue que les concurrents du Rallye Maroc Classic se sont élancés depuis l'hôtel Hyatt Regency de Casablanca, sous le regard ébloui des spectateurs devant ses voitures d'un autre temps aux chromes étincelants. Les RMC se suivent et ne se ressemblent pas : au cours des 2.352 kilomètres parcourus, c'est un Maroc d'un vert éclatant (merci la pluie !) qu'ont traversé les participants, mais aussi, par endroits, des routes fortement dégradées par les récentes intempéries. Résultat : un périple plus rude qu'à l'accoutumée. Compte tenu de la forte représentation de la marque, on attendait la victoire d'une Porsche. Ce qui n'a pas manqué d'arriver, l'équipage austro-allemand Widerin-Hoefer l'emportant pour la deuxième année consécutive sur sa 356. Ce modèle a d'ailleurs réussi le doublé, avec la seconde place du tandem Bixner-Kohler, lui aussi austro-allemand... Les Jaguar se sont elles aussi fort bien comportées, trustant les cinq places suivantes (3<sup>ème</sup> à 7<sup>ème</sup>). Dans la catégorie Prestige, qui réunit les GT modernes, ce sont les favoris, l'équipage Repoux-Pata Lavigne, qui l'ont logiquement emporté à bord de leur Lotus Elise, eux aussi pour la deuxième édition consécutive. A noter la bonne prestation des débutantes Dominique El Glaoui et Carol Sarraf Wassermann qui, pour leur première participation, ont décroché la 3<sup>ème</sup> place à bord d'une Porsche Boxster.

Enfin, comme chaque année, le RMC a justifié le sous-titre de l'épreuve, « La Route du Cœur », en réunissant la somme de 60.000 euros au profit de l'association L'Heure Joyeuse, grâce à la générosité des concurrents et des sponsors.



Le gouverneur de la préfecture d'Anfa, M. Safir, donnant le départ de la 17e édition du RMC.



Contrôle et vérification obligée des organes de sécurité de la voiture chaque matin avant le départ



Une belle Ford GT engagée dans la catégorie Prestige.





Gérer sa mécanique pendant le Rallye Classic, une affaire pas toujours simple à réaliser !



Une belle AC Bristol quittant Casa en passant à côté de la mosquée Hassan II sous une météo de rêve !



# RALLYE MAROC CLASSIC



Un grand bravo à la Gendarmerie Royale pour son engagement et sa contribution de cet évènement.



L'accueil et le sourire des Marocains, unique au monde !



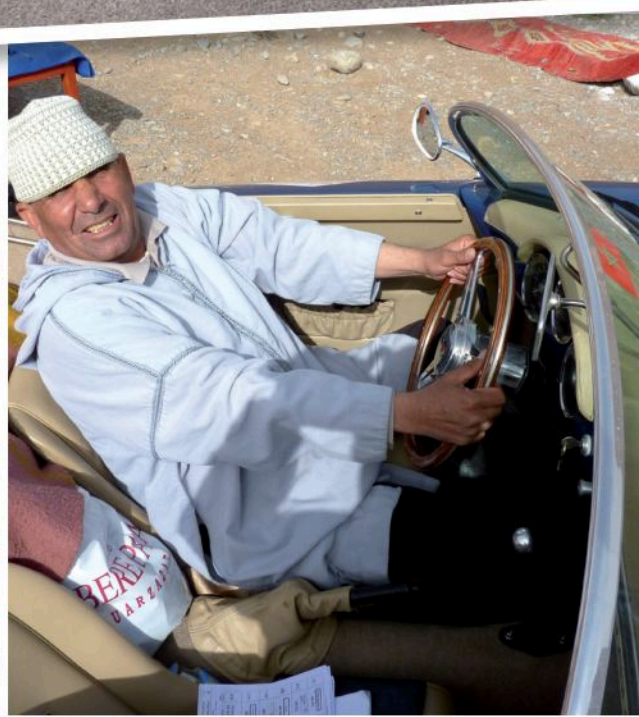
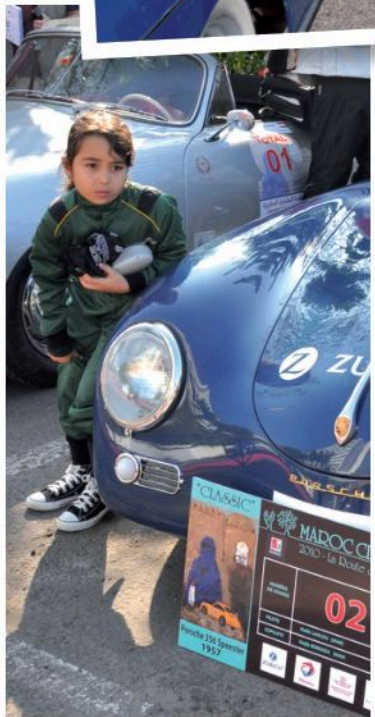
# RALLYE MAROC CLASSIC



Cette année encore, participants et sponsors ont fait preuve d'une grande générosité, en réunissant 60.000 euros au profit de l'association L'Heure Joyeuse.



# RALLYE MAROC CLASSIC



**ZURICH Auto**

●●● Et si votre véhicule avait besoin de tous nos soins ?



Entreprise régie par la loi n° 17.99 portant Code des Assurances

**Notre vocation est de bien vous assurer.**

Que ce soit pour votre travail ou pour vos loisirs, aujourd'hui un véhicule est toujours nécessaire. C'est pourquoi, outre l'assurance automobile de base, nous vous offrons une large gamme d'autres services qui vous permettent de reprendre le volant le plus rapidement possible. Et comme nous savons que votre temps compte, nous nous efforçons toujours d'anticiper.

[www.zurich.ma](http://www.zurich.ma)

*Because change happenz™*

  
**ZURICH®**

Mehdi Bennani

# PILOTE DE STYLE

Tee shirt imprimé **Dolce Gabbana**  
Jeans délavé **Dolce Gabbana**  
Sneakers **Dolce Gabbana** le tout de chez « **Rive bleue club** »  
Lunettes **Rykiel Homme** chez **Optima vision**  
Gourmets en cuir **Dolce Gabbana** « **Rive Bleu Club** »



Remerciements à MM. Majid Alaoui et Rafik Lahlou • Lieu : Garage « **RM automobiles classiques** », Casablanca

**Photographe** : Mustapha Errami • **Stylisme et réalisation** : Hayat Zerouga Benabdillah

**Assistante** : Souad Bricha • **Maquillage et coiffure** : Souad



Tee shirt rayé saumon orangé en coton et jeans délavé avec veste beige kaki  
Sneakers le tout chez **Cortifiel**  
Lunettes **Giorgio Armani** chez **Optima vision**

Chemise blanche **Dolce Gabbana**  
Pantalon para noire **Dolce Gabbana** le tout de chez  
« **Rive bleue club** »  
Lunettes **Emporio** chez **Optima vision**





Chaussures vernies **Dolce Gabbana**  
chez « Rive bleue club »



Tee shirt blanc **Dolce Gabbana**  
Jeans blanc **Dolce Gabbana**  
Gourmets en cuir noir **Dolce Gabbana**  
le tout de chez « Rive bleue club »  
Lunettes **Dolce Gabbana** chez **Optima vision**

Veste bleu marine, tee-shirt bleu gris  
avec pantalon, le tout chez **Marithé et  
François Girbaud**  
Lunettes **Emporio** chez **Optima vision** »





Chemise bleu marine en coton  
**Marithé Et François Girbaud**  
Jeans brute **Marithé Et François  
Girbaud**  
Lunettes **Rykiel Homme**  
chez **Optima vision**



Polo rayé en coton et jeans bleu  
Tennis bleu marine le tout chez **Cortefiel**  
Lunettes **Ray Ban** chez **Optima vision**

# Besoin d'une nouvelle voiture?



**Achat : voiture neuve & occasion - essais - nouveautés**

# INNOVATIONS MAJEURES

DOUBLE TOURBILLON 30°, MOUVEMENTS EXTRA-PLATS, CAGE TOURNANTE ULTRA-RAPIDE, POUSSOIRS POLYVALENTS... : LES MAÎTRES-HORLOGERS S'EN DONNENT CETTE ANNÉE À CŒUR-JOIE EN TERMES D'INNOVATIONS TECHNIQUES. **PAR LAURENCE OIKNINE**



## **Bulgari-Gérard Genta** **Octo Répétition Minutes Retro**

Fruit de la collaboration entre Bulgari et Gérard Genta, la ligne Octo se distingue par une esthétique avant-gardiste. Les heures s'affichent dans un cadran à 9h, tandis que les minutes sont indiquées sur la moitié droite selon un dispositif inédit. L'esthétique n'est pas le seul point fort de ce garde-temps avec répétition minutes, heure sautante et affichage rétrograde des minutes.



## **Jaeger-LeCoultre** **Reverso Squadra** **Chronograph GMT Black**

La première Reverso à tourner le dos aux illustres proportions rectangulaires pour adopter un boîtier aux lignes carrées. Cette mutation ne lui a pourtant rien fait perdre de ses traits caractéristiques. L'heure et les minutes s'affichent sur le cadran principal, le second fuseau horaire dans un guichet à 6h. Deux autres compteurs permettent de lire les indications du chronographe, les minutes à 3h et les heures à 9h. La grande date occupe un guichet à 12h. Le mouvement est le Calibre Jaeger-LeCoultre 754.



## **Glashütte - Panolnverse XL**

Un garde-temps de toute beauté : chatons en or fixés par trois vis blanches sur une platine trois quarts noire galvanisée ornée des sillons caractéristiques de Glashüttele, appliques en or blanc pour les chiffres, les index et les aiguilles et surtout, un exceptionnel double col de cygne. Ce dispositif de réglage fin en argent galvanisé est monté sur un pont de balancier noir orné de gravures blanches galvaniques, et l'oscillation régulière de la vis offre un aperçu fascinant du calibre 66-04 Glashütte Original.



### Greubel Forsey - Double Tourbillon Technique

Une merveille technique qu'apprécieront les amateurs de mécaniques horlogères. Chaque composant, chaque rouage est magnifié sans pour autant prendre le pas sur son voisin. Au cœur de ce garde-temps, la première invention fondamentale de Greubel Forsey, le Double Tourbillon 30°. D'autres éléments y ont été intégrés, à l'image d'un quadruple barillet, couplé à un différentiel sphérique de réserve de marche, proposant une autonomie de 120 heures. A 3h, on retrouve le petit cadran de la réserve de marche et, à 9h, celui de la petite seconde.



### Ulysse Nardin - El Toro

La seule montre à calendrier perpétuel qui autorise l'ajustement en avant ou en arrière de tous les indicateurs calendaires : date, mois, année, par un dispositif de correction rapide incorporé à la couronne. Lors d'un changement de fuseau horaire, l'aiguille des heures se déplace instantanément en avant ou en arrière par simple pression sur le poussoir. Quel que soit le fuseau horaire pour lequel la montre est réglée à l'aide des poussoirs, l'ajustement de la grande date, du jour, du mois et de l'année est synchronisé avec le déplacement de l'aiguille des heures.

### Ulysse Nardin - Moonstruck

La Moonstruck simule la rotation de la Lune autour de la Terre, ainsi que le mouvement apparent du Soleil autour du globe. Ce dernier est représenté par un troisième disque, qui effectue une rotation chaque 24 heures, permettant ainsi de déterminer la phase lunaire actuelle par rapport à n'importe quel endroit dans le monde. La Moonstruck indique également la dynamique globale des marées. Elle est dotée d'une aiguille calendaire et d'un dispositif de changement rapide du fuseau horaire.



### Greubel Forsey - Tourbillon 24 Secondes Incliné

Un garde-temps qui utilise des possibilités encore inexplorées de la cage tourbillonnaire, en misant sur la grande vitesse de rotation d'une cage unique inclinée, capable d'effectuer une rotation complète en 24 secondes. Cette vitesse, associée à une inclinaison de 25° de la cage, permettent au Tourbillon 24 Secondes Incliné de résoudre de manière innovante le défaut d'équilibre. Autre innovation très pointue : un profil d'engrenage incliné à développante de cercle autorise un rendement de haut niveau dans un volume de mécanisme relativement petit.





**Richard Mille - RM 017 Tourbillon Extra Plate**

D'une épaisseur d'à peine 8,70 mm, la RM 017 Tourbillon devient ainsi l'un des tourbillons les plus plats jamais créés. Elle possède une platine de mouvement en nanofibres de carbone, une innovation majeure. Elle inaugure d'autres perfectionnements, dont le système apparu sur le calibre RM 002, qui permet de sélectionner la fonction désirée en appuyant sur un poussoir au centre de la couronne, à l'instar d'une boîte de vitesse.

**IWC - Portugaise Yacht Club Chronographe**

Ses spécificités en matière de technique horlogère en font la compagne idéale de ceux qui pratiquent la voile sportive : grâce à son mouvement IWC calibre 89360, elle est dotée d'un mouvement de chronographe des plus modernes et des plus robustes - avec fonction « flyback » et indicateur analogique des longs temps d'arrêt par le biais de deux aiguilles sises dans un cadran interne. Elle est étanche jusqu'à 6 bar.



**Breitling - Avenger Seawolf Chrono Blacksteel**

Version spéciale de l'Avenger Seawolf Chrono - le seul chronographe étanche à 1.000 m de profondeur - la série limitée Blacksteel se démarque par son look hors norme. Noirs le boîtier en acier, la lunette tournante unidirectionnelle, la couronne vissée, les poussoirs et le cadran. Mais son plus bel exploit, elle le cache à l'intérieur du boîtier : il s'agit de son système de poussoirs magnétiques qui permet d'activer les commandes à travers le métal de la carrure, sans contact mécanique direct. Le mouvement est le Calibre Breitling 73.



**IWC - Portugaise Tourbillon Remontage Manuel**

Le calibre 98900 qui équipe cette version de la Portugaise est issu d'une lignée de mouvements de montres de poche réputés de la Manufacture de Schaffhausen qui conviennent particulièrement bien aux grandes montres bracelets à remontage manuel. Les premières Portugaises de la fin des années 30 en étaient déjà dotées. Le pont trois quarts platine décorée en maillechort nickelé suit le principe de fabrication des calibres Jones d'autrefois. Son pendant optique est constitué du pont du tourbillon minutes, fixé au moyen d'un médaillon en or.





### Girard-Perregaux - 1966 Chronograph

Cette création exprime avec style la tradition horlogère en intégrant un chronographe à roue à colonnes dans un élégant boîtier aux finitions minutieuses. Son galbe et ses cornes ont été étudiés avec attention pour une adaptation idéale au poignet. Le chronographe est traditionnel avec un compteur 30 mn et l'aiguille des secondes au centre. L'affichage des fonctions offre un équilibre parfait et facilite la lisibilité, tandis qu'une échelle tachymétrique parcourant la limite externe du cadran renforce le caractère du modèle.



### Patek Philippe - Chronographe Réf. 5170

Attendu par les passionnés, le nouveau chronographe Patek Philippe Réf. 5170 est somptueux. Il est doté du tout nouveau calibre CH 29-535 PS à remontage manuel, roue à colonnes et embrayage horizontal à roues dentées. Cette alliance de tradition et d'innovation, couronnée par six brevets d'invention, est mise à l'honneur dans un boîtier en or jaune, rappelant les grands chronographes-bracelets Patek Philippe des années 1940-50.

### Patek Philippe - Chronographe mono-poussoir à rattrapante

La première chose qui frappe sur le nouveau chronographe mono-poussoir à rattrapante Patek Philippe est le profil de son boîtier, plus fin que celui de nombreuses montres simples à trois aiguilles. Cette prouesse est le fait du magnifique calibre CHR 27-525 PS, qui a permis à la manufacture d'établir en 2005 le nouveau record du mouvement chronographe à rattrapante à roues à colonnes le plus plat du monde.



### Girard-Perregaux - ww.tc Small Second

Le système ww.tc, qui a fait la notoriété de la marque, et qui permet de lire simultanément l'heure locale ainsi que celle de 24 fuseaux horaires, est associé dans cette version à une petite seconde positionnée à 6 heures. Ces fonctions, présentées de façon harmonieuse, forment une élégante composition, mise en mouvement par le calibre GP03300-22.





# LE DOGE DE CASABLANCA

Faire revivre le Casablanca Art déco, telle était l'ambition des El Kouhen dont l'hôtel est un bijou de raffinement qui vous transporte hors du temps.

PAR LAURENCE OIKNINE

Photographe : Mustapha Errami & Lorenzo Salemi

C'est un écrin de paix et de beauté au cœur de Casablanca, hors du temps, miraculeusement préservé du vacarme de la ville. Le Doge, qui se prépare à ouvrir ses portes, a une histoire aussi romanesque que l'ambiance dans laquelle il nous plonge. Il était une fois

un entrepreneur italien installé au Maroc, fou de sa mère, qui lui construisit une villa aux allures d'hôtel particulier. Un jour, la vieille dame s'éteignit, laissant son fils inconsolable face un dilemme : comment se défaire de cette maison tant aimée ? Et puis, il croisa la route de Mounir et Salima El Kouhen. Ceux-là aussi sont d'une autre époque : un couple d'esthètes, amoureux des hôtels de charme et nostalgiques du Casa des années 30, en quête d'une villa pour donner corps à leurs passions. Ils ont le coup de foudre pour cette maison aux sols de marbre, à l'escalier autoporté, aux cheminées Art déco. Le jour de la remise des clefs, le fils

s'empare de trois flacons de Chanel n°5 que sa mère avait laissés derrière elle, posés sur la table de nuit, et en asperge toute la maison. « Pendant les trois premiers mois, nous avons travaillé à la restauration de cette maison environnés par ce parfum, se souvient Mounir El Kouhen. Il sera d'ailleurs la signature olfactive de l'hôtel. »

Il aura fallu pas moins de trois ans d'études et de travaux aux El Kouhen pour achever l'hôtel de leurs rêves, notamment ajouter deux étages et demi aux deux existants et refaire la façade. Anecdote qui renforce encore le côté mythique de cette maison : l'un des artisans n'est autre que le petit-fils de l'homme qui avait posé le





# VOYAGE AU CŒUR DES ANNÉES 30

marbre d'origine. Ces trois ans ont également été consacrés à chiner, au Maroc et à l'étranger, avec une idée directrice, « retracer toutes les périodes de l'Art déco », indique Mounir El Kouhen, ajoutant : « quand nous ne trouvions pas une pièce, nous la faisons faire sur mesure ». Le résultat est d'une beauté renversante, le plus remarquable étant qu'on n'a à aucun moment l'impression d'être dans un musée ou un magasin d'antiquités, mais dans une authentique demeure des années 30. Les parties communes sont exquises et chaleureuses, avec des fauteuils profonds et des coloris doux à l'œil. Sur tous les murs, des photographies du Casablanca

de l'époque insufflent un peu de nostalgie. Le dôme en verre peint distille une lumière douce sur l'escalier d'une grâce absolue. Dans le salon aux fauteuils club, trône une cheminée bordée de rayonnages de livres. Un pianiste y officiera chaque soir. La salle à manger est tout en raffinement, avec son linge blanc, ses couverts en argent, ses verres en cristal et ses serveurs en veste de smoking couleur crème et gants blancs.

## **Digne des Relais & Châteaux**

Quant aux 12 suites et 4 chambres, elles ont été meublées avec un souci du détail qui enchante. « Chacune s'inspire de l'univers d'un artiste de

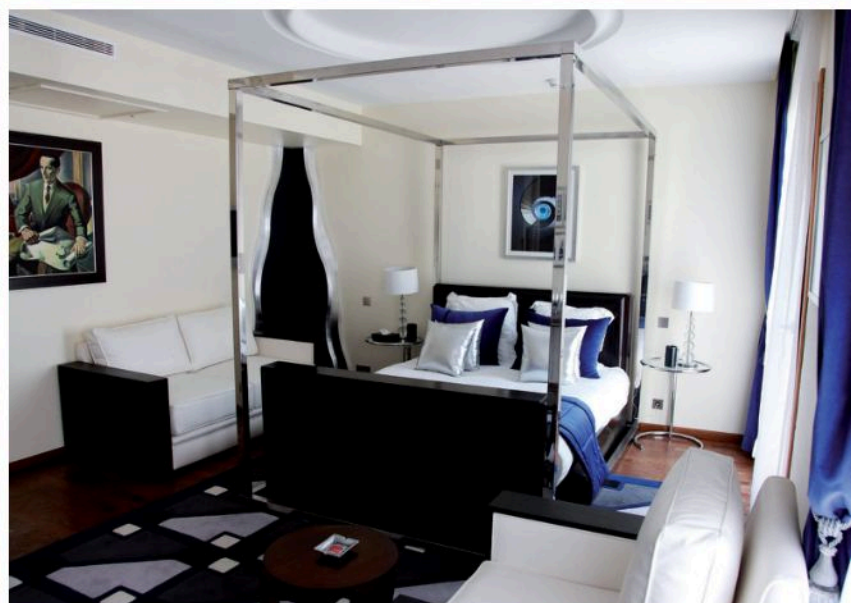
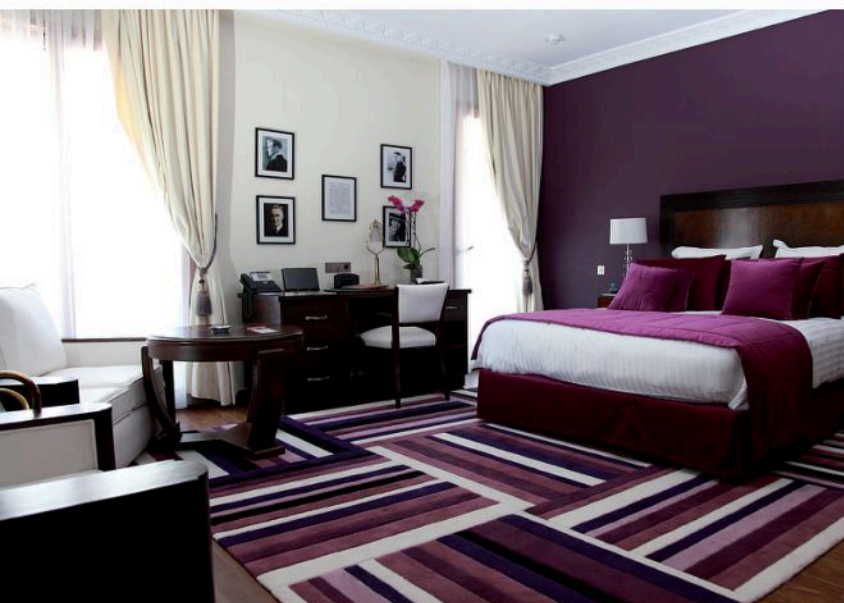
l'époque : Coco Chanel, Jean Cocteau, Mallet Stevens, Ernest Hemingway, Loukili, Majorelle, Lartigue, Man Ray, Colette, Joséphine Baker, Sacha Guitry, Chaplin, Fritz Lang, Scott Fitzgerald, Tamara Lempika et McIntosh, explique Mounir El Kouhen. Aucune d'elles ne ressemble à une autre, de même que les salles de bain sont toutes différentes. » Et, effectivement, on a du mal à choisir entre ces chambres dont chaque détail a été pensé. Un chevalet chez Lartigue, une machine à écrire d'époque chez Guitry, une lettre manuscrite encadrée chez Fitzgerald, des pochettes de 45t chez Joséphine Baker, la reproduction d'un portrait réalisé par Modigliani



## DOLCE VITA II Check-in

chez Cocteau, un ciel de lit dans la délicieuse chambre Colette, des tapis en peau de bête chez Hemingway... Chacune est un univers en elle-même, avec ses couleurs, ses matériaux, son style de meubles. On remarque les lampes, toutes sublimes et toutes différentes, et les baignoires profondes.

Enfin, le service qui sera proposé est digne des Relais & Châteaux, réseau que Le Doge a l'ambition d'intégrer prochainement : transfert depuis l'aéroport en Mercedes ; choix de quatre parfums pour les produits d'accueil (shampooing, bain douche...), tous à base d'huile d'argan ; guest manager qui aide les clients à faire et défaire leurs valises et organise leur séjour à la carte ; room service 24h/24... « Dès que les choses se mettent en place, un client pourra appeler au sortir d'une réunion pour qu'un bain chaud l'attende à son retour », glisse le propriétaire des lieux qui avoue en riant « avoir



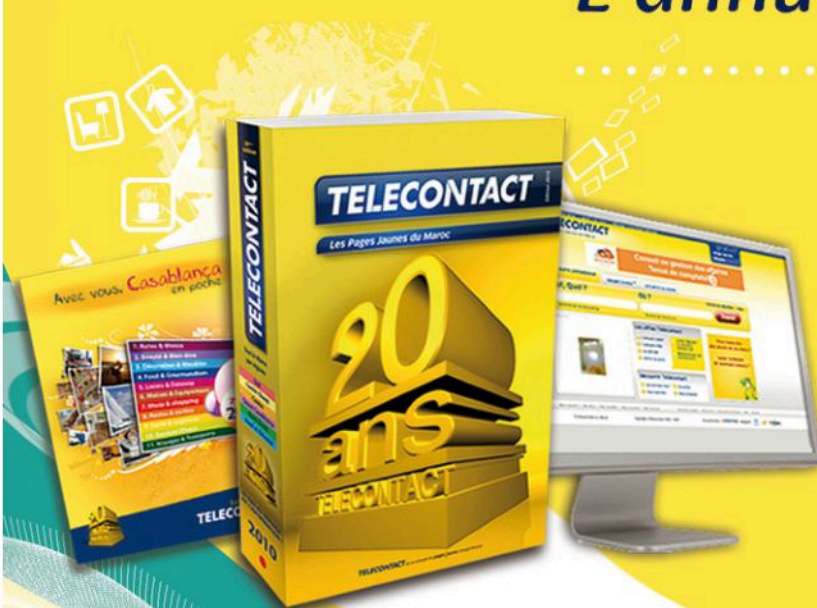
fait l'hôtel dans lequel je rêvais de séjourner ». Et, pour s'assurer que la machine soit bien huilée, les El Kouhen se sont entourés de ce qu'ils qualifient de « dream team », d'anciens cadres d'établissement prestigieux, comme Le Normandie de Deauville, et un cuisinier formé dans des trois étoiles Michelin, dont le Jean-Georges de New York, Gad Azran. Enfin, un spa propose hamman, sauna et salle de massage. Une fois la visite terminée, on s'attarde, pas pressés que ce moment de grâce se termine. Tout le monde s'installe sur les escaliers, sous le puits de lumière. Les propriétaires, un peu interloqués, se regardent. Ils ont exaucé leur propre rêve : une fois dans ces murs, on est envoûté par l'atmosphère des lieux au point de plus vouloir les quitter. « Play it again, Sam ! »

9, rue du Docteur Veyre, Casablanca.  
Tél. : 05.22.49.22.53. Email : [contact@hotelledoge.com](mailto:contact@hotelledoge.com) - Web : [www.hotelledoge.com](http://www.hotelledoge.com)



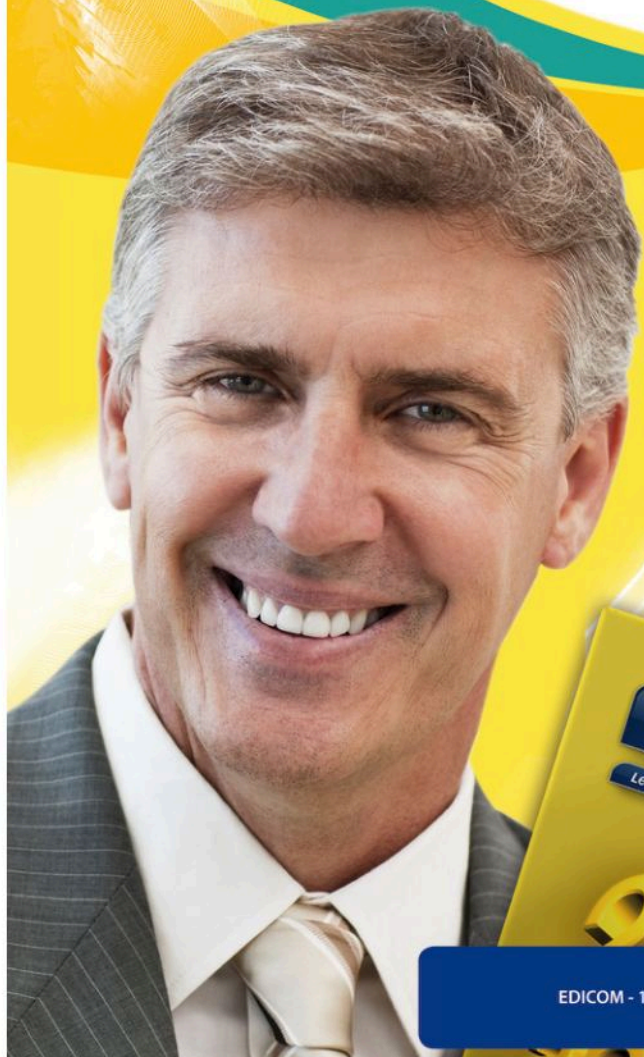
# TELECONTACT

*L'annuaire qui trouve tout!*



## Facilitez vos prises de contacts!

- Quels que soient vos besoins, trouvez et comparez vos fournisseurs grâce aux **110 000 professionnels** recensés dans Télécontact.
- **Accédez partout** à Télécontact : annuaire papier, édition de poche Casablanca et [www.telecontact.ma](http://www.telecontact.ma)
- Effectuez des recherches par activité, par raison sociale ou par numéro de téléphone et localisez-les !



[www.telecontact.ma](http://www.telecontact.ma)  
EDICOM - 1, rue Chajarat Addor - Quartier Palmier - 20340 Casablanca Maroc  
Tél.: 05 22 777 111 - Fax : 05 22 232 512

## La Scuderia. Un chef italien prend ses quartiers à Casablanca



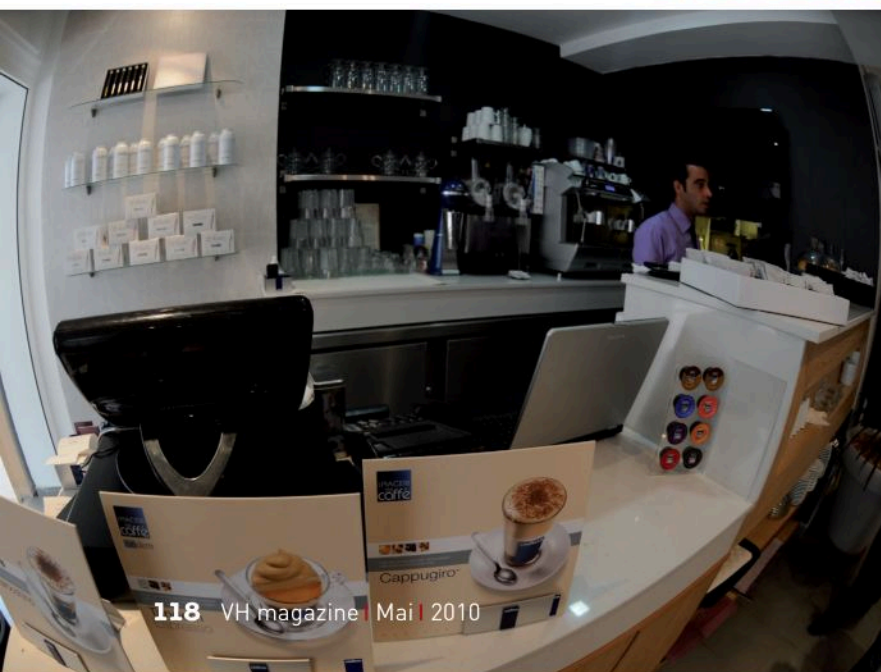
Après les voitures de luxe, la haute couture et l'art, c'est un nouveau secteur du savoir-faire italien qui s'installe au Maroc, la haute gastronomie, avec l'ouverture de la Scuderia by Nicola Batavia. Une « marque » de restauration italienne qui a fait ses preuves dans plusieurs villes européennes où le maestro italien de la bonne chère, détenteur d'une étoile Michelin et chef cuisinier officiel du staff et des invités de Nike et de Visa Mastercard lors des JO de Pékin, officie. Sa spécialité ? La cuisine du



« Après une étude du marché marocain, nous avons remarqué un réel manque dans la haute gastronomie italienne.

Piémont, dont il est originaire, et dont il gratifie les convives de son restaurant « L Brichin », situé à Turin. « Après une étude du marché marocain, nous avons remarqué un réel manque dans la haute gastronomie italienne » : c'est par ces mots que Fahd Lyazidi, le DG du Art's Group, explique le choix fait par son groupe de s'associer au chef turinois. L'endroit, ex-adresse du Thai Garden, a été revisité de fond en comble et tout désormais fait référence au génie italien. A l'entrée, un moteur de la marque au cheval cabré, Ferrari, trône sur son socle. A l'étage, au-dessus du bar, un écran de cinéma géant diffuse en boucle « La Dolce Vita » de Fellini. Ça et là, des magazines de mode avec, en couverture, des modèles portant Prada, Versace, Dolce & Gabbana, Paco Rabanne ou encore Cerruti. Au mur, des photos des plus illustres italiens ou italo-américains. On s'amuse à tenter de mettre des noms sur les visages : Mastroianni, Pavarotti, Brando, Al Capone, Ornella Muti, Sergio Leone, Pasolini... Enfin, sur l'étagère, on remarque plusieurs exemplaires du livre autobiographique et de recettes que le chef a écrit et où il mêle récits de son parcours de vie et recettes de son cru. La Scuderia, une adresse à ajouter à son menu de restaurants de la capitale économique.

## QG Café. Un petit air de New York



Un nouveau concept pour les déjeuners casablancais. Situé sur la place Nid d'Iris, le QG Café ne ressemble à rien de ce qui se fait dans la capitale économique. Et d'abord au niveau du cadre, « urban chic » : épuré, dans des teintes douces à l'œil, agrémenté par une jolie fresque moderne, il se situe quelque part entre le café et le lounge. Par la formule ensuite : le déjeuner y est servi tout au long de l'après-midi jusqu'aux environs de 19 heures, avec des spécialités pour tous les goûts. Des salades taille XL savoureuses côtoient des sandwichs soigneusement étudiés (le seul vrai hot-dog de la ville, des pains particuliers) et des plats faciles à vivre (pâtes aux fruits de mer, émincé de poulet, filet de saumon...). Autre particularité du lieu : le grand choix de cafés, de cocktails de fruits et la sélection de thés pour une pause entre amis très parfumée. L'ambiance qui y règne est en harmonie avec le décor et le menu : amical et chic sans ostentation. S'y croisent les habitants du quartier et les jeunes gens qui travaillent dans les environs. Quant à l'hygiène, aucun souci à se faire : les propriétaires sont un couple de pharmaciens qui ont ici laissé libre cours à leur passion !

ÉDITION SPÉCIALE 148 PAGES

20 DH  
3€

www.challengehebdoo.com

N° 281 Du 24 au 30 Avril 2010

# Challenge

L'HEBDO MAROCAIN DES DÉCIDEURS

## SPÉCIAL BOURSE



# Tout sur les 75 sociétés cotées

Analyses et recommandations



Analyses et recommandations  
75 sociétés cotées

# En vente dans tous les kiosques



# FRAÎCHEUR DU DÉSERT

Pour cette nouvelle livraison du Soukworld, qui coïncide avec un numéro dédié à la passion automobile, quoi de mieux qu'un countdown des voitures de films les plus cool de l'histoire du cinéma pour se remémorer de bons moments ? Moteur, action !

« A Soukworld is a cool world, and a cool man is a soukman... »



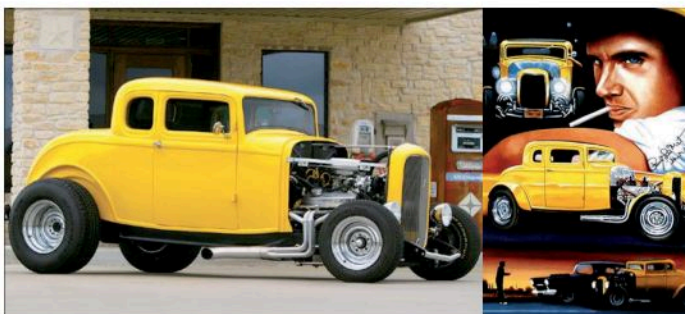
## 1. GOLDFINGER (1964)

Si nous l'avons élue numéro 1 de notre classement, ce n'est pas juste parce que Sean Connery en a fait la plus populaire des voitures de James Bond dans Goldfinger et Casino Royale, mais aussi parce que cette Aston Martin DB5 modèle 1963 est absolument magnifique.



## 2. RETOUR VERS LE FUTUR (1985)

Construite en Irlande pour être vendue aux États-Unis, la DeLorean DMC 12 paraissait en avance sur son temps avec son design établi par Giorgetto Giugiaro et ses portes coulissantes vers le haut. Une voiture parfaite pour une virée dans le temps. Dommage qu'elle soit restée dans le passé.



## 3. AMERICAN GRAFFITI (1973)

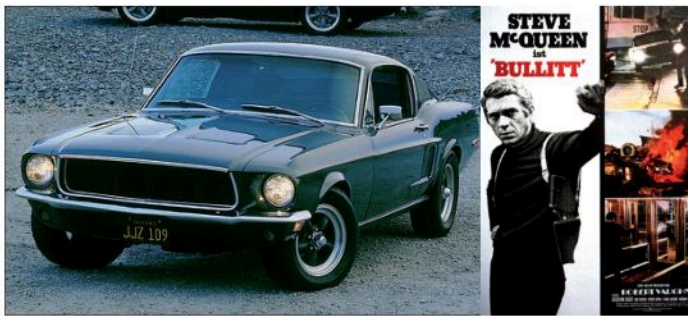
Qui savait que George Lucas aimait les dragsters ? American Graffiti raconte pourtant l'histoire de son enfance californienne.



## 4. TUCKER (1988)

À peine 51 modèles de la voiture Tucker existent. Et on passe l'essentiel du film à la regretter, tant elles sont sublimes. Si, en plus, c'est Coppola qui raconte l'histoire et Jeff Bridges qui interprète le rôle-titre, on embarque sans hésiter.

Pour une immersion dans Soukworld : <http://soukwear.blogspot.com/>



### 5. BULLITT (1968)

Bien qu'étant un très bon film de détective privé, la seule chose dont on puisse se rappeler de Bullitt, outre Jacqueline Bisset, c'est la superbe course-poursuite qui a fait de ce modèle 1968 de Ford Mustang GT 390 CID V8 une icône nationale. À tel point qu'en 2001, Ford a sorti un modèle Bullitt Mustang.



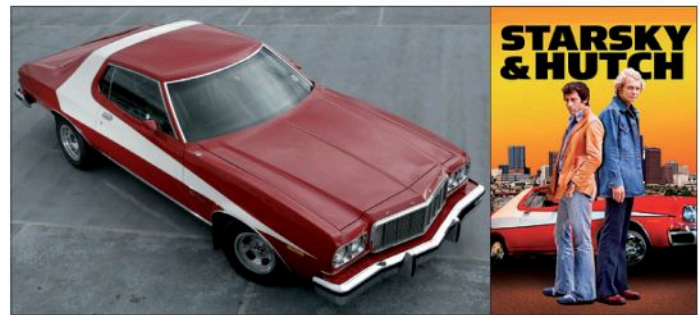
### 6. HANGOVER (2009)

Le film le plus marrant de 2009 avait pour star l'une des voitures les plus classes qui soient. Est-ce si grave d'avoir ressenti plus de douleur pour la voiture lorsqu'elle fut scratchée contre un mur que lorsque le trio se fait tabasser (notamment par Mike Tyson) ? La leçon à retenir du film : lorsque vous allez à Vegas, louez une voiture. Et ne prenez surtout pas les pilules que vous propose votre beau-frère un peu barge sur les bords.



### 7. BOYZ N THE HOOD (1991)

Le Crack tue, certes. Mais il peut aussi vous procurer une Impala Gold 64i décapotable toutes options. Une voiture qui s'avère assez spacieuse pour vous permettre de vous balader vous et votre crew dans des virées en ville. On suppose qu'Ice Cube l'a particulièrement appréciée, vu la manière dont ses longs cheveux bouclés flottent au vent.



### 8. STARKY & HUTCH (2004)

On est d'accord, Ben Stiller et Owen Wilson n'ont pas su recréer la magie de Paul Michael Glaser et David Soul. Néanmoins, revoir la Gran Torino avec la bande blanche zigzaguer dans les rues de New York sauve quand même le film. Et si en plus, Snoop Dogg joue dedans.



### 9. BATMAN BEGINS (2005)

La Batmobile a connu beaucoup de modifications depuis les années 40, lorsque Batman et Robin étaient encore conduits par Alfred, leur chauffeur, dans une Cadillac noire. Aucune autre n'est vraiment arrivée à nous convaincre, si ce n'est la Tumbler de Batman Begins. En plus, elle se transforme en moto !



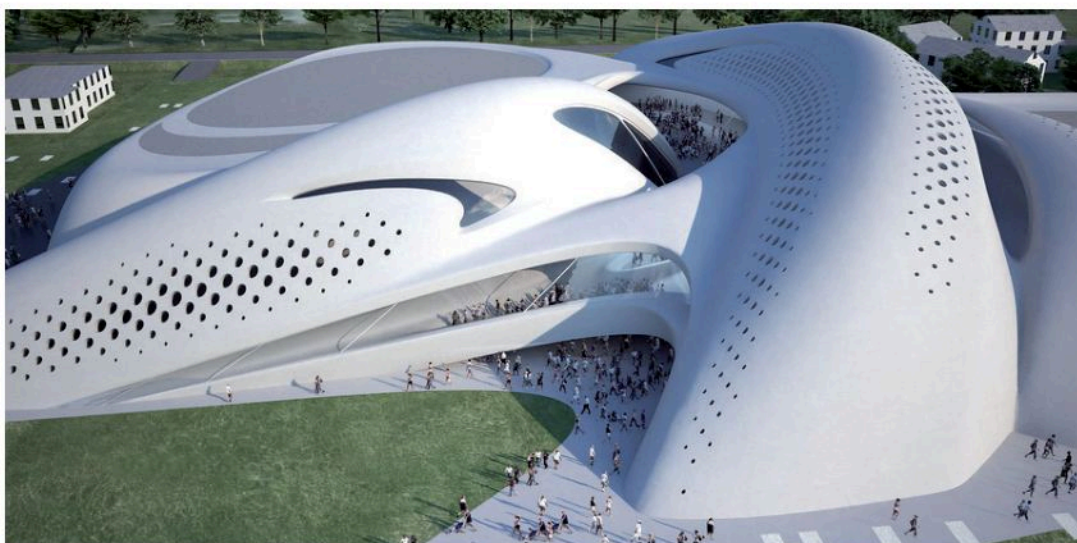
### 10. LA FOLLE JOURNÉE DE FERRY FUELLER (1986)

Ceci est la raison pour laquelle vous ne devez pas avoir d'enfants. En effet, si vous êtes assez fortuné pour vous payer une voiture aussi belle et rare que la Ferrari GT 250 California modèle 1961, vos gosses feront tout pour la dégommer, à l'instar de Ferris et sa bande. Heureusement, la voiture utilisée dans le film est une réplique. Cabosser une telle voiture serait un crime.



## MEYDAN CITY : UNE VILLE DANS LA VILLE

Un projet qui va bouleverser une nouvelle fois le visage de Dubaï. Conçue par l'architecte malaisien Teo A. Khing, Meydan City est une métropole dans la ville, avec son champ de course, son parc d'attractions, sa marina, ses pistes cyclables, ses promenades piétonnes, mais aussi un vaste complexe résidentiel, hôtelier et d'affaires. Les Meydan Gateway Towers, bâties le long de la Horseshoe Plaza, sont la clef de voûte de l'ensemble immobilier. Et une nouvelle preuve qu'à Dubaï, le gigantisme n'exclut pas la grâce.



## MAGNOLIA TOWER : QUAND BEAUTÉ RIME AVEC ÉCOLOGIE

Encore un nouveau bâtiment à couper le souffle dans le paysage dubaïote. La Magnolia Tower, dessinée par Sadar + Vuga, propose des appartements de luxe dans une structure dont l'architecture évoque un magnolia en fleur, à l'intérieur mais aussi à l'extérieur. Autre particularité de cette construction, elle fonctionne entièrement à l'énergie solaire, grâce une membrane formée de panneaux qui gère la température intérieure. Une préfiguration des constructions du futur.



## SHOPPING MALL DU FUTUR

En la contemplant, on pense à des films de science-fiction, comme « L'Age de cristal ». Cette incroyable construction est un centre commercial, créé par l'architecte anglaise d'origine irakienne Zaha Hadid, récemment lauréate du prix Pritzker. Baptisé Jesolo Magica, il sera implanté à la sortie de la ville de Venise, en Italie. Il devrait ouvrir ses portes en 2014.



## UN MONDE DE ROBOTS

C'est à Incheon, en Corée du Sud, que Disney a choisi d'introduire une nouvelle génération de parcs à thèmes : Robot Land. Ce projet d'un montant de 600 millions\$ comprend un Robot Water Park, un Robot Battle Stadium, un Robot Flower Island, un Robot Museum et un Business Incubation Center. De quoi avoir l'impression de débarquer sur Mars... Il commencera à ouvrir progressivement en 2012 et sera pleinement en activité en 2013.



## VIRGIN GALACTIC : PREMIER VOL RÉUSSI

Réussite complète pour le Virgin Galactic, qui a effectué le mois dernier son premier vol d'essai au-dessus du désert du Mojave, en Californie. Lors de ce vol, l'avion-transporteur, le WhiteKnightTwo, a transporté le SpaceShipTwo, le vaisseau destiné à amener les passagers dans l'espace. Le dispositif prévu est en effet le suivant : le WK2 amène le SS2 à une altitude très élevée avant de le larguer, après quoi le moteur de fusée hybride du SS2 s'allume, transportant les voyageurs autour de la Terre. Ce premier test s'est donc déroulé à la perfection. Il sera suivi de nombreux autres avant les premiers vols commerciaux, prévus pour la fin 2011 ou le début 2012.

## HÔTEL ROULANT

Il y a tant d'endroits fabuleux en ce monde qu'il est dommage de passer l'entièreté de ses vacances en un même lieu, même un 5 étoiles. C'est pourquoi la compagnie allemande Rotel Tours a eu l'idée de lancer ces hôtels roulants. Ses bus peuvent contenir 24 passagers assis et disposent de 26 lits dans son extension destinée au couchage. Equipés d'une petite cuisine et de toilettes, il leur manque toutefois une douche. Avec 3.400 lits en circulation, la compagnie est en mesure d'organiser des voyages dans le monde entier. Il vous reste à rassembler vos 23 meilleurs amis et à prendre la route.



## LA CORÉE EN TOUTES LETTRES

Les premières photos qui ont filtré de l'exposition universelle de Shanghai promettent monts et merveilles. Parmi les pavillons les plus remarquables, celui de la Corée du Sud, entièrement fabriqué en lettres de l'alphabet hangeul. L'idée derrière cette construction d'une extraordinaire poésie : « le médium est le message ».

Avec trois albums à son actif, le groupe new-yorkais Axis Trio s'est, en quelques années, inscrit au panthéon du jazz moderne. Habitué des meilleurs clubs de Brooklyn et de Harlem, il a joué avec les ténors de la scène de la grosse pomme. Ce que l'on sait moins, c'est que le leader de ce groupe est marocain. Rencontre avec Amino Belyamani, un nom avec qui il faudra compter, tant ce virtuose du piano propose une approche du jazz revigorante. **PAR OMAR MRANI**

« You have to learn it all and then forget it all. » Amino Belyazidi, 25 ans, l'un des pianistes marocains les plus talentueux de sa génération, a fait sienne cette réponse du grand Charlie Parker à un journaliste qui lui demandait quel était le meilleur moyen de devenir un jazzman accompli. Fils d'un médecin épris de belle musique et d'accords andalous, rien ne prédestinait Amino à faire d'une passion de famille un métier. C'est que cela n'était pas très bien vu dans nos contrées. Mais les temps changent, et ce qui était déconsidéré par la génération de nos grands-parents ne l'est plus de nos jours.

« **Learn it all** »

Amino n'est pas du genre dilettante. Enfant déjà, il perçoit, comme le dit Charlie, qu'il faut d'abord « apprendre (la musique) dans son intégralité ». Et c'est ainsi, que dès l'âge de six ans, à sa demande, son père l'inscrit dans une école de solfège où il use ses fonds de culottes sur les bancs à pianoter consciencieusement les notes blanches et noires. À s'ingénier à délier les doigts pour que chacun d'entre eux prenne son envol autonome sur le clavier. À déchiffrer cette langue barbare qu'est le solfège fait de croches, de doubles-croches, de blanches, de quatuorlets et d'anacrouses. Le tout, tandis que ses camarades de classe jouent aux billes. Que d'heures sacrifiées à répéter encore et encore le même passage d'une partition afin que ça « sonne » à la perfection... Surtout éviter la fausse note. Toujours être sur le temps. « Ça a été le ferment de ma vocation. Pour le piano, ce sont les premières années qui sont décisives. Soit vous accrochez, soit vous abandonnez. Il n'y a pas de demi-mesure », nous confirme Amino qui a conservé ce surnom affectueux comme on garde vivant un rêve d'enfant. Collégien studieux, Amino suit avec brio son cursus scolaire à l'école américaine de Casablanca. Il n'en oublie pas pour autant la musique, à laquelle il alloue tout son temps libre. Participant à plusieurs concours internationaux de piano organisés dans différentes villes du

Amino Belyamani  
**À LA POURSUITE DE  
LA NOTE BLEUE**

Royaume, il commence à sérieusement envisager la musique comme projet de vie. Son sésame ? Une clé de sol. « À l'obtention de mon bac, j'ai décidé de m'inscrire à l'école normale de musique Alfred Cortot à Paris, où j'ai été admis pour un cursus de deux ans, poursuit Amino. Ces années ont été celles de la confrontation de mes idéaux à la dure et rigide réalité d'une formation classique. » Bien qu'excellent dans l'apprentissage des œuvres de Bach, Chopin et Mozart, Amino se lasse pourtant de tant d'académisme didactique. Comment ne pas l'être quand on a vingt ans et, pour idole, Keith Jarrett et ses sonorités floydiennes ou pour influence, des sonorités d'Afrique qui répondent à tout sauf à une partition ordonnée et figée dans le temps ? Sa décision est prise : finie la voie classique. Place à l'improvisation ! Et, en la matière, quoi de mieux que la plus spontanée des musiques : le jazz. « La musique doit reproduire la nature. Le son que fait le vent qui souffle entre les feuillages des arbres n'est pas quelque chose que l'on peut théoriser et mettre sur papier. Et pourtant, cela crée un son qui parle à nos sens et à notre âme. La musique doit être appréhendée de la même manière : sans métronome ni pré-déterminisme. Elle doit être libre d'aller là où la mène l'émotion de l'instant présent. »

#### « Forget it all »

C'est ainsi qu'Amino rentre au Maroc et prépare six mois durant, à raison de huit heures par jour, son admission à la California Institute of Arts en Californie, réputée pour son approche pédagogique qui met la créativité de l'élève au centre du processus d'apprentissage. « Lorsque j'ai commencé les cours à UCLA, en 2005, j'ai compris que j'avais enfin trouvé ma voie. Là-bas, il ne s'agit pas d'être formaté pour reproduire des partitions vieilles de 300 ans, mais d'apporter sa propre touche, fût-elle différente de la doxa dominante. » C'est ainsi que, quatre ans durant, Amino absorbe comme une éponge toutes les influences et toutes les variantes du jazz : du free à l'abstract en passant par l'expérimental et le classique. « L'Amérique, en règle générale, est une expérience très enrichissante, dans le sens où tu as l'opportunité de développer ton propre truc. Et s'il est bon, en l'occurrence si ça sonne bien, les gens te suivent et adoptent ton style qu'ils considèrent comme une valeur ajoutée. » C'est durant ses années californiennes qu'Amino fait une rencontre décisive : les membres de son futur groupe. Ce sera « Axis trio », composé

de Sami Minaie, bassiste d'origine iranienne, et du batteur percussionniste Qassim Navki, d'origine pakistanaise. Le choix du nom du groupe ? Un pied de nez à Georges W. Bush qui venait de se faire réélire sur une vision du monde manichéenne.

L'alchimie du trio de virtuoses et la formule novatrice de composantes orientales dans une configuration occidentale font que la reconnaissance ne tarde pas à venir. En 2008, ils sortent leur premier album, « The Hand », produit sous le label SNP Records, auquel la critique fera un bon accueil. Fort de ce succès d'estime, Axis trio s'envole pour le Maroc où, durant tout l'été, il se produit dans des festivals et donne des concerts. Vif succès au festival « Alegria Chamalia », à Chaouen, qui sera suivi d'une tournée à Casablanca, Tanger et Marrakech. À leur retour aux Etats-Unis, les membres du groupe décident de monter à New York, la Mecque des jazzmen. « New York est aujourd'hui un hub mondial pour les artistes. Si l'on arrive à percer là-bas, on peut vivre dès lors à Paris, Berlin ou Casablanca, tout en étant, grâce au hub new-yorkais, booké à l'international, nous explique Amino. C'est la raison pour laquelle nous travaillons beaucoup sur la scène new-yorkaise. Ainsi, nous avons eu l'honneur de partager la scène avec le grand musicien marocain, véritable sommité mondiale, Hassan Hakmoune, qui a enregistré avec les plus grands. Nous avons aussi partagé l'affiche avec Tinariwen. »

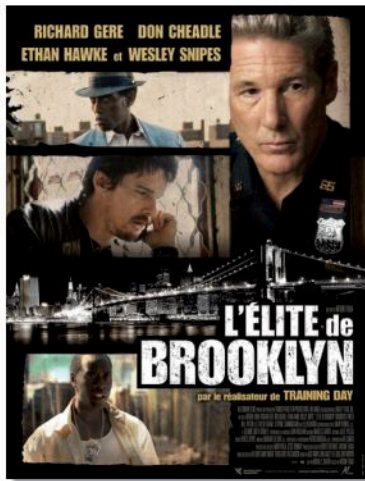
C'est ainsi que le groupe mené par Amino, compositeur et arrangeur en chef, se produit dans les lieux mythiques du jazz new-yorkais et sort deux autres albums : « Leap Toward immortality » et « First », avec le collectif de musiciens Dawn of Midí. Épris

d'une musique que d'aucuns considèrent comme « savante », le groupe n'en est pas moins très ancré dans la modernité, passant des deals avec des labels indépendants où le musicien auto-produit son album et en donne la licence au label qui, en échange de la publicité que lui offre la mention de son nom sur la pochette, offre l'accès à ses contacts (notamment des promoteurs de concerts) à l'artiste. Quant à la source des revenus, elle se fait par les rentrées engendrées par les concerts et la vente directe sur I-tunes.

Pour ses compositions présentes dans l'album « Leap toward Immortality », Amino opère un nouveau tournant dans son approche musicale en ajoutant de nouveaux instruments, notamment électro-acoustiques, afin d'expérimenter toutes sortes de directions. « Sur certains morceaux, je mets par exemple le doigt sur les cordes, ce qui crée un effet de distorsion du son très intéressant », ajoute Amino. Une chose est sûre, on retrouve dans cet album une touche orientale et marocaine qui, à l'écoute, étonne et enchante.

Et l'avenir ? Amino, auquel son pays manque, caresse le rêve du jour où il pourra enseigner son métier dans une véritable université d'art marocaine, à la manière des cursus des Schools of Fine Arts américaines. D'ici là, ce pianiste émérite continue de se produire sur toutes les bonnes scènes d'Amérique et de composer pour le plus grand bonheur de ceux qui possèdent un de ses albums ou ont la chance d'assister à l'un de ses concerts. D'ores et déjà, nous pouvons vous annoncer qu'Axis Trio se produira cet été au Maroc.





## L'ELITE DE BROOKLYN

D'Antoine Fuqua.

Avec Richard Gere, Don Cheadle, Ethan Hawke.

Trois flics borderline, Eddie, Sal et Tango, officient dans le 65e district, l'un des plus dangereux de Brooklyn. Dans une semaine, Eddie (Gere), la cinquantaine, sera à la retraite. Déprimé et désabusé, il cherche du réconfort dans l'alcool et auprès d'une jeune prostituée, Chantel. Sal (Hawke) travaille à la brigade des stupés et a du mal à joindre les deux bouts. Tango (Cheadle) travaille sous couverture depuis des années, se faisant passer pour un trafiquant de drogue, ce qui lui a valu une année de prison, et sa femme a demandé le divorce. Dans un monde marqué par le cynisme et la violence, ces trois flics s'efforcent juste de survivre. Jusqu'au jour où leur route va se croiser... Très noir, extrêmement violent, le film brille par d'excellents dialogues et des acteurs remarquables. Il dit, de manière brillante, à quel point flics et criminels sont proches dans leur vision du monde et combien la frontière entre eux est mince. Une thématique proche de l'excellent « Training day », du même réalisateur.

## ROBIN DE BOIS

De Ridley Scott.

Avec Russell Crowe, William Hurt, Cate Blanchett.

Une version réaliste et crépusculaire de l'épopée du Prince des voleurs, vue par Ridley Scott. L'histoire : au 13ème siècle, dans une Angleterre affaiblie par des décennies de guerre, aux prises avec l'inaptitude à gouverner du nouveau monarque et vulnérable aux menaces extérieures comme aux troubles internes, Robin et ses hommes arrivent à Nottingham sous la coupe d'un shérif despotique et accablé d'impôts. Désireux de sauver le village et de gagner le cœur de Lady Marianne, Robin se lance dans une croisade pour rétablir la justice dans la région et, par la même, éviter que le pays ne sombre dans la guerre civile et rétablir la grandeur de l'Angleterre. Cette nouvelle collaboration entre Ridley Scott et Russell Crowe laisse augurer du meilleur : les premières images du film laissent augurer d'une film âpre, violent, spectaculaire, très proche de Gladiator. Le film fera l'ouverture du Festival de Cannes 2010.



## SEXE AND THE CITY N°2

De Michael Patrick King.

Avec Sarah Jessica Parker, Kim Cattrall, Kristin Davis.

Peu d'éléments ont filtré sur la suite des aventures de Carrie Bradshaw et ses amies sur grand écran. Une seule chose est sûre : ces dames font une escale mouvementée à Marrakech. Selon les indiscretions, rien n'irait plus pour Carrie Bradshaw, dont le mariage avec Big prendrait l'eau. Comme beaucoup de New-yorkais, celui, victime de la crise financière, se verrait obligé de quitter Manhattan et sa chère Carrie pour Londres. Loin des yeux, loin du cœur, Big passe une nuit avec une autre femme. Le personnage de Samantha Jones serait également mis très en valeur. La vamp' de la bande connaîtrait elle aussi des déboires financiers à cause de la crise. Habitée à un train de vie luxueux, elle devra se résoudre à faire quelques sacrifices. Pour l'instant, rien n'a filtré sur le devenir des personnages de Miranda Hobbes et Charlotte York, mais nul doute que les scénaristes leur ont réservé des situations pour le moins étonnantes.

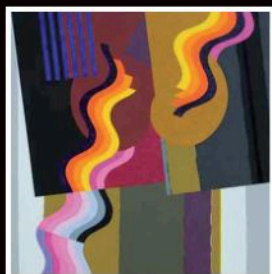
# AGENDA



## TÉTOUAN, CITÉ INTERNATIONALE DU 9ÈME ART

Tétouan abrite, pour le plaisir des amateurs et professionnels de la BD, Fibade 6, un évènement qui se veut une plateforme de promotion et de médiation de la bande dessinée africaine mais aussi marocaine en invitant les bédéistes, auteurs et dessinateurs de BD issus de plusieurs pays. Cette édition vise la promotion de la bande dessinée africaine en tant que moyen de sensibilisation et de compréhension entre les peuples. Bédéistes en herbe, à vos planches !

Du 28 au 29 mai à l'Institut National des Beaux Arts de Tétouan. Tél. : 05.39.96.15.45



## MELEHI OU L'ARTISTE DES AUDACES

L'œuvre de Melehi a toujours été une superbe parabole de la durée et du désir. Depuis 50 ans, sa main et son regard se remplissent des couleurs de la vie, portées par les souvenirs d'enfance qui l'habitent. Des percées inattendues dans l'imaginaire le détachent de sa technique traditionnelle pour oser aller dans d'autres contrées, plus souples, plus oniriques et aussi érotiques. Après une longue absence, ce natif d'Asilah expose des tableaux « Itinéraires » à la Loft Art Gallery où un corps imaginaire semble prendre forme au cœur d'un espace abstrait sans limite.

Du 19 mai au 26 juin à la Loft Art Gallery, Casablanca. Tél. : 05.22.94.47.65. Web : [www.loftartgallery.net](http://www.loftartgallery.net)

## RYTHMES DU MONDE À RABAT

Carlos Santana, Mika, Al Jarreau, Harry Connick Jr, Faudel, Julio Iglesias, Elton John, Ismael Lo, BB King, Alpha Blondy, ou encore Sting pour le concert de clôture : l'affiche du Festival Mawazine de cette année est proprement époustouflante. Ceci, sans compter la quarantaine d'autres artistes marocains, européens, américains, africains, moyen-orientaux qui se produiront sur les scènes rabaties pour célébrer la diversité des rythmes et des cultures, notion fondatrice du festival. Traditionnelle, moderne, aux influences géographiques multiples et variées, il y aura de la musique pour tous les goûts. Mais pas seulement, puisque la fête gagnera également la rue, avec 9 spectacles qui traverseront les principales artères de la ville, proposant des représentations inédites de différents pays et divers horizons, plus enchanteresses les unes que les autres.

Du 21 au 29 mai. Renseignements : 05.37.77.60.63/64 [www.festivalmawazine.ma](http://www.festivalmawazine.ma)



## LE FILM D'ANIMATION, TREMPLIN DE LA JEUNE CRÉATION

Le FICAM ou Festival international du film d'animation de Meknès est le seul festival d'animation du Maghreb et d'Afrique. Au fil des ans, il s'est imposé comme un festival majeur, attirant les meilleurs artistes mondiaux de ce genre

qui a acquis, ces dernières années, ses lettres de noblesse. Lors de cette édition, plus de 60 projections auront lieu dans cinq lieux de la ville, présentant le meilleur de l'actualité de l'animation française, un coup de chapeau à l'animation britannique, une sélection de films japonais et américains et une perle rare qui vient d'Afrique du Sud. Mais aussi les

débuts prometteurs du film d'animation marocain et 49 courts-métrages pré-sélectionnés pour la Première Compétition Internationale du Film d'Animation. Et toujours, des expositions mais aussi les ateliers de formation, Les Coulisses de la création et Les Rencontres de la Cafété!


Du 6 au 14 mai à l'Institut Français de Meknès. Tél. : 05.35.51.58.51- [www.ficam.ma](http://www.ficam.ma)



## UN MOUSSEM DE LA WORLD MUSIC LES PIEDS DANS L'EAU

Au bord du havre de paix et de fraîcheur qu'est le lac de Lalla Takerkoust, à 30 kilomètres de Marrakech, le festival Moonfest réunit pour un week-end prolongé artistes et festivaliers autour de concerts gratuits, d'ateliers et d'un souk associatif. Pour profiter au maximum de cette bulle musicale, un village de bivouac est prêt à accueillir les visiteurs au pied du lac et de la scène, avec tout le confort nécessaire et la proximité du site. En plus de la musique, les trois jours de fête sont ponctués d'ateliers artistiques, de vente d'objets et produits artisanaux du terroir de la région. Du sport (yoga et stretching), des randonnées et des improvisations musicales (jam sessions) sont également au planning des festivités.

Du 30 avril au 2 mai.



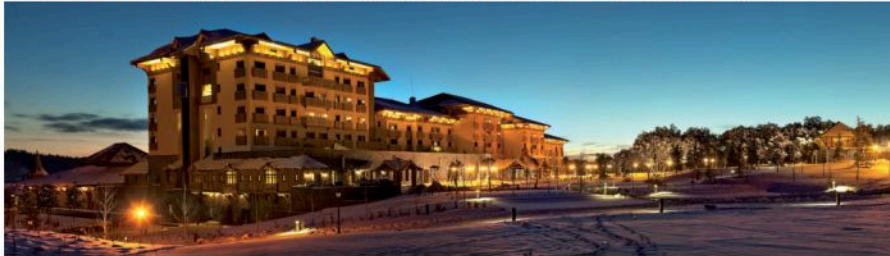
**LA TÊTE CHEZ LG, C'EST AVEC LA TNT !**

Chez LG, en achetant votre télévision, vous bénéficiez gratuitement de la TNT. Une offre exceptionnelle qui vous permettra de capter les sept chaînes nationales : Al Aoula, 2M, Arriyadia (sport), Al Arrabia (culture), Assadissa (Coran), Aflam TV (films), Tamazight. LG démocratise ainsi l'accès à la télévision numérique grâce à la fonction TNT intégrée dans tous les écrans LCD, LED et plasma qui seront commercialisés au Maroc. Pour rappel, la technologie numérique permet une qualité et une netteté d'image largement supérieure à celle de la télévision hertzienne, ainsi qu'un son en stéréo. Plus besoin donc de décodeur TNT, ni même d'antenne râteau. Avec la TNT intégrée à tous ses écrans, LG renforce son leadership sur le marché marocain.



**Il paraît que les hommes n'aiment pas la mode...**

➔ RÉOUVERTURE DU MICHLIFEN IFRANE SUITES & SPA



Après une fermeture pour rénovation, le mythique Michlifen Ifrane Suites & Spa, conçu en 1974 par l'architecte André Paccard, a rouvert ses portes pour le plus grand bonheur des amoureux de la nature. Situé au pied de l'Atlas, sur un domaine de 10 hectares bordé par une forêt de cèdres, ce 5 étoiles offre dans un cadre authentique, cosy et raffiné, un refuge hors du temps. Dans un décor dans la plus pure tradition montagnarde de luxe, le Michlifen Ifrane Suites & Spa, détenteur du très prestigieux label Leading Hotels of the World, se distingue par des matériaux

de construction nobles, des tissus d'éditeurs et des meubles griffés. Quatre types de chambres sont offertes au choix : nordique, tyrolienne, savoyarde et lodge américain. Pour les fins gourmets, quatre cartes de menu sont proposées. Il offre en outre des lieux de vie et de détente chaleureux : le lobby, le lobby bar et le club cigare. Un spa de 3.500 m2 propose délasserment et bien-être. Une salle omnisport attend les plus sportifs et, pour les séminaires et congrès, un centre de conférence ultra-moderne est prévu pour accueillir d'importants événements.

**JULES : DES VÊTEMENTS POUR TOUS LES GOÛTS**

Une nouvelle marque de vêtements pour l'homme urbain de 25-30 ans ouvre ses portes à Casablanca. Jules, une ligne qui offre une large gamme de styles allant du casual à l'urbain, s'installe au Maarif pour le plus grand bonheur de ceux qui cherchent une alternative aux grandes marques. Conçu pour rendre la mode simple, fun et accessible, Jules s'adresse à tous ceux d'entre nous qui recherche un compromis entre qualité et budget. Ayant déjà fait ses preuves en Europe et au Moyen-Orient, Jules se tourne maintenant vers l'Afrique du nord et le Maroc en particulier.

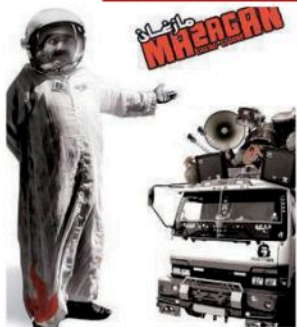
6 rue Kadi Yass - Maarif.

**« DOUKKALA AIRLINES », L'ALBUM DE MAZAGAN DANS LES BACS**

Le nouvel album des inventeurs du Chaâbi groove est arrivé. Le groupe qui nous a habitués à ce que ça bouge, que ça secoue et que ça aille dans tous les sens récidive avec « Doukkala airlines ».

Un album qui vous embarque dès la première note vers un pays situé quelque part entre la Jamaïque et le Maroc : le Jamaroc. Surtout sur « Groowahia », leur featuring avec Ganga vibes. Pour un maximum d'efficacité d'écoute, n'hésitez pas à faire comme

le doukkali sur la pochette de l'album : portez une djellaba et un casque de cosmonaute. Surtout au niveau de la plage 12 de l'album, « Ya Jilali », où là, ça déménage sérieusement !



**SOINS & BEAUTÉ : HYPOXI S'INSTALLE AU MAROC**

Besoin d'amincissement, de rajeunissement du visage, d'épilation permanente, de traitement des taches de rousseur ou noires ? Une seule adresse : le centre Hypoxi situé au cœur du quartier Racine, une franchise internationale exclusive pour les thérapies de la silhouette et de la peau. Le Dr Tawfik Sefrioui s'appuie sur une équipe de professionnels chevronnés composé d'un médecin consultant, d'une esthéticienne, d'un kinésithérapeute et d'une diététicienne. Leur devise ? Consultation et encadrement individualisés dans une ambiance de bien-être. Se basant sur des appareils ultramodernes, des principes et des méthodes scientifiques, il est notamment spécialisé dans la photomodulation et la microdermabrasion.

Résidence Assil - 5 bd Abdeltif Ben Kaddour, 1er étage, Racine.



# RENAULT LAGUNA COUPÉ

ON PEUT AFFICHER SA RÉUSSITE AUTREMENT  
345 000 DH TOUT ÉQUIPÉ

JWT



\*Premier des 2 termes échus (voir conditions de vente). Photo non contractuelle.  
\*\* Offre sous condition, hors frais, sous réserve d'acceptation de votre dossier par RCI Finance Maroc. Valable du 1er au 30 Avril 2010.

[www.renault.ma](http://www.renault.ma)

**3**  
ANS GARANTIE  
100 000 km\*

**DRIVE THE CHANGE**



**Avec Renault Laguna Coupé, chaque instant se vit avec émotion.** Grâce à son style fluide, épuré et élégant, Renault Laguna Coupé évoque la beauté intemporelle et le pur plaisir automobile. Ses performances procurent des sensations de pilotage inédites grâce à sa motorisation turbo de 170 ch BVA 6, immergée dans un environnement d'équipements haut de gamme : système audio premium ARKAMYS, carte d'accès et démarrage mains libres, kit mains libres bluetooth, phares bi-xénon, sellerie cuir, etc. **Renault Laguna Coupé au prix exclusif de 345 000 Dh TTC ou à partir de 3 400 Dh / mois\*\*.**



# GUCCI

COLLECTION I-GUCCI  
acier avec bracelet en caoutchouc