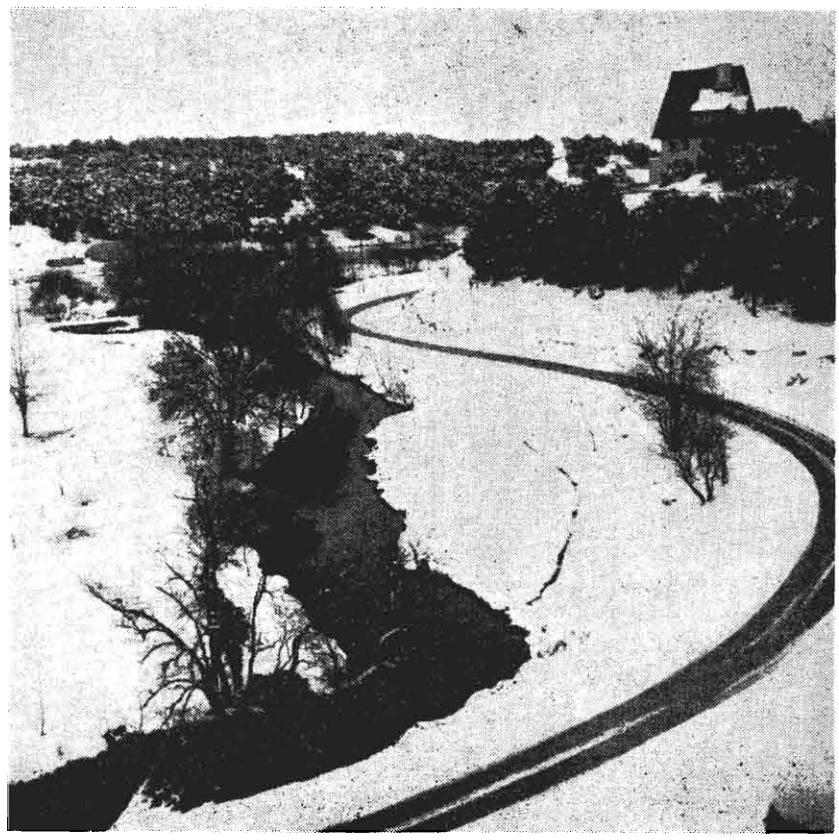
UNE NOUVELLE STATION DE SPORTS D'HIVER : LE MICHLIFFEN

A moins d'une heure et quart de Fès et de Meknès, à quinze minutes d'Ifrane par la route, dans le cadre magnifique d'une forêt de cèdres, va s'ouvrir aux premières chutes de neige une nouvelle station de sports d'hiver dotée d'un équipement des plus modernes : *le Michliffen*.

Au moment où le ski exerce sur la jeunesse un attrait de plus en plus puissant, où le tourisme hivernal prend au Maroc un remarquable essor, Ifrane, centre d'estivage créé en 1929, se devait à son tour de créer, 20 ans plus tard, par un audacieux paradoxe, un centre d'hivernage digne de répondre à ces nouveaux espoirs.

Offrir à tous ceux qui s'intéressent au ski et à la montagne marocaine les renseignements les plus complets sur le processus et les conditions de cette réalisation, tel est ici notre simple propos.



(Cliché Jacques « Optical » Rabat)

L'ARRIVEE A IFRANE PAR LA ROUTE DE MEKNES

***

Si la France possède dans les régions les plus variées de merveilleuses stations de ski aux noms évocateurs : Chamonix, Mégève, Courchevel, Val d'Isère, l'Alpe d'Huez, Chamrousse, Villard de Lans, Le Mont-Dore, Superbagnères, etc..., l'amateur fervent de sports d'hiver transplanté au Maroc se demandait hier encore : « *quels sont les champs de ski d'un accès facile et bien équipés ?* ».

Cette interrogation résume, en une formule, toutes les conditions requises pour la création d'un centre de tourisme et de sports d'hiver. Mais, comme toute formule, elle a besoin d'être étudiée et son application soulève en fait maintes difficultés.

***

Des champs de neige skiables.

A 2.000 mètres d'altitude le Tizi N'Tretten (col des chèvres) et le Michliffen (la montagne

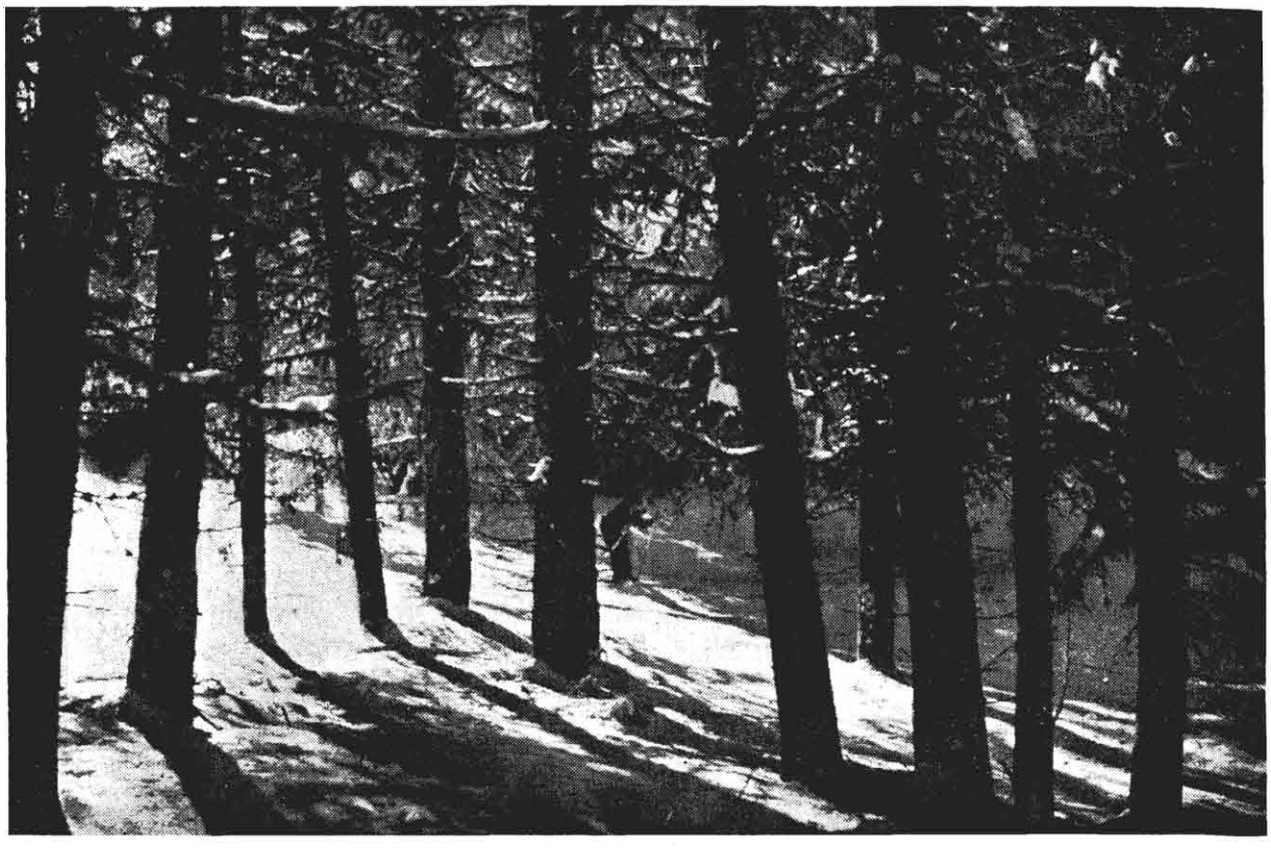
aux toisons de laine) présentent des champs de neige connus depuis longtemps de tous les skieurs de la région de Fès et de Meknès.

C'est le Tizi N'Tretten, situé à 11 kms d'Ifrane, qui le premier, en 1936, a fait l'objet d'un aménagement sommaire : construction d'une piste empierrée réalisée par les moyens locaux, établissement de parcs automobiles et d'un châlet-refuge, installation d'un tremplin de saut.

Aujourd'hui cet aménagement n'est plus qu'un souvenir. Délaissant les champs de neige du Tizi pour des pentes mieux exposées, l'administration locale responsable du développement d'Ifrane a poursuivi les travaux d'accès sur une distance de 6 kms au delà du col, jusqu'au Michliffen.

Dans ce site d'une rare beauté, le ski-club d'Ifrane a construit, dès 1937, un châlet-refuge comprenant une grande salle commune et un dortoir aménagé.

En bordure de la forêt de cèdres, une pente très douce, favorable aux essais des débutants s'incline jusqu'au refuge. A proximité immédiate, notamment au lieu dit « le grand cratère » du Michliffen, vaste cirque naturel, d'autres pentes de dénivellation plus ou moins forte, s'offrent aux skieurs expérimentés. Mais si le site est enchanteur, sa seule poésie ne saurait y retenir les amateurs fervents de ski et de luge.



(Cliché Debouchaud — Ifrane)

PROMENADE SOUS BOIS AU MICHLIFFEN

Pour assurer, en effet, le succès d'une station de sports d'hiver, *un bon enneigement* est la condition essentielle.

Avant de donner suite aux projets de la municipalité d'Ifrane, ce fut la première question que posa l'administration supérieure : l'enneigement du Michliffen est-il suffisamment abondant et durable chaque année pour justifier l'engagement des dépenses proposées ?

Peu de documents écrits permettent de répondre avec précision à cette question. Les bulletins d'enneigement du service des travaux publics ne sont établis que lorsqu'il y a coupure de circulation et par conséquent ne peuvent fournir aucun renseignement sur les périodes d'utilisation des champs de neige. Les observations des autres services et organismes avant 1947 sont fragmentaires et ne peuvent servir de base sérieuse pour l'étude de l'enneigement du Michliffen.

Seule la station de météorologie d'Ifrane donne des indications précises pour la période allant de 1935 à 1949 : Moyenne annuelle des jours d'enneigement à Ifrane : 34 jours. Maxi-

mum : 74 jours en 1936. Minimum : 14 jours en 1949 (1).

Toutefois, le relevé de l'enneigement effectué près du poste de météorologie sur une surface exposée toute la journée au vent et au soleil, à 1.635 mètres d'altitude, n'a qu'une valeur indicative très relative.

C'est ainsi que lors du dernier hiver 1949-50, 23 jours d'enneigement seulement y ont été observés. Or le ski a pu être pratiqué sans interruption du 2 janvier au 8 mars de cette même année — soit pendant plus de 65 jours — sur les pentes du « grand cratère ».

D'après des renseignements oraux émanant de source sérieuse et confirmés par de récentes observations, on peut admettre que la période moyenne d'enneigement favorable au ski dans le secteur du Michliffen s'étend chaque année de fin décembre début janvier à fin mars, soit une durée de 10 à 12 semaines.

Afin d'éviter la diffusion de nouvelles plus ou moins fantaisistes concernant la hauteur et la qualité de la neige, un spécialiste installé à demeure communiquera désormais chaque jour à Ifrane, grâce à la nouvelle ligne téléphonique du Michliffen, des notations précises. Celles-ci seront immédiatement transmises à tous les skieurs du Maroc par voie de presse et de radio. Ainsi seront dissipées bien des incertitudes avant le départ vers les champs de neige et peut-être épargnées quelques désillusions à l'arrivée.

L'absence de neige au cours de ces dernières années n'est d'ailleurs pas un phénomène spécial à l'Afrique du Nord. La plupart des stations de France ont également souffert d'un enneigement insuffisant.

Sait-on qu'aux Etats-Unis, à Lake Placid (Etat de New-York), aux championnats du monde de février 1950, le manque de neige nuisit considérablement au déroulement des épreuves ? Le concours de saut, remporté par le norvégien Bjornstad, fut organisé au moyen de glace pilée répandue sur un lit de bottes de paille. Mais il fallut se transporter in extrémis à Rumford, dans l'Etat du Maine pour disputer le fond. Les autres épreuves, descente et slalom, eurent lieu dans des conditions satisfaisantes à Aspen (alt. 2.400 m.), sur le versant Pacifique des montagnes rocheuses, à 3.000 kilomètres de New-York.

Après le cycle d'années sèches et peu neigeuses que nous venons de traverser au Maroc depuis 1943, il faut espérer, pour la plus grande joie des skieurs et du monde agricole, que le retour aux précipitations normales ne tardera plus.

Dès maintenant, la hauteur de pluie relevée à Ifrane au cours des mois de septembre et octobre atteint 200 m/m contre 45 m/m seulement l'année dernière. Et du Tizi N'Tretten on voit déjà briller au sommet du Bou Iblane les premières neiges. Heureux présage !

*
**

Des champs de ski facilement accessibles.

Rares sont les fanatiques qui se plieront à plusieures heures de marche sur une piste boueuse ou neigeuse, en portant tout leur équipement, pour atteindre le refuge et le champ de ski situés loin des routes.

Plus rares encore sont les privilégiés qui peuvent s'offrir aujourd'hui le luxe d'une saison entière ou même d'un mois complet de sports d'hiver.

La majorité des citadins liée par ses charges ou ses occupations ne dispose en hiver pour sa détente que de périodes relativement courtes : quelques week-end, une quinzaine de jours au maximum.

Aussi le succès d'une station dépend-il avant tout de la commodité de *ses voies d'accès* et de la rapidité des transports.

Le beau refuge de Taffert dans le massif du Bou Iblane, à 56 kms d'Ahermoumou par la piste, semble encore désespérément lointain et l'organisation des stages par le service de la jeunesse en plein hiver y pose des problèmes de transport extrêmement ardus. Quant à l'Azurki, où existe également un petit refuge, à 20 kms de Zaouïa Ahansal (cercle d'Azilal), ses difficultés d'accès le condamnent à un isolement complet.

Bénéficiant d'un remarquable effort de l'armée et des travaux publics, la belle station de l'Oukaïmeden se trouve reliée à Marrakech par une route de 35 kms prolongée par une piste de 40 kms. La distance qui la sépare de cette ville représente environ deux heures à deux heures et demie d'automobile. Mais par mauvais temps, malgré les progrès accomplis, la circulation des voitures de tourisme reste encore précaire sur une partie de la piste.

A 12 kms d'Azrou, le Bordj Doumergue, station complémentaire et non concurrente du Michliffen, n'a pas eu à résoudre ce problème difficile. La route principale Azrou-Midelt passe en bordure même de ses vastes champs de neige, qui jouissent ainsi d'un avantage « naturel » indéniable.

Au contraire, le Michliffen s'est trouvé longtemps handicapé par l'insuffisance des voies d'accès. Partant d'Ifrane et passant par le Tizi N'Tretten (11 kms) une piste empierrée s'arrêtait encore récemment 5 kms plus loin, à 1 kilomètre du châlet du ski-club d'Ifrane. Ce parcours à pied d'un kilomètre par un chemin malaisé à travers la forêt décourageait nombre de skieurs.

Grâce aux efforts conjugués des autorités régionales de Meknès et de la direction générale des travaux publics secondée par ses représentants locaux, la construction de ce tronçon de route a été achevée en 1949.

(1) La première fête blanche d'Ifrane a eu lieu le 29 février 1936 à Ifrane même et au Tizi N'Tretten, avec le concours du syndicat d'initiative, sous la présidence de M. le général Goudot, commandant la région de Meknès, M. Wech, gérant le centre sous les ordres de M. Boniface, chef de la circonscription d'El Hajeb.

(*Cliché Debouchaud — Ifrane*)

L'ARRIVEE AU MICHLIFFEN PAR LA NOUVELLE ROUTE BITUMEE

Cette heureuse et persévérante action permet également de réaliser aujourd'hui la réfection totale de la route Ifrane — Tizi N'Tretten Michliffen (17 kms), dont l'aboutissement a lieu au « grand cratère », lieu de prédilection du ski.

La descente au cratère est elle-même facilitée par une piste autocyclable de 900 mètres, que vient d'ouvrir à travers la forêt dans des conditions de célérité remarquables un élément supplétif de la division de Meknès.

A l'heure actuelle, le problème des accès au centre de ski est donc résolu.

Le Michliffen n'est plus qu'à un quart d'heure d'Ifrane par bonne route.

***

Des champs de neige bien équipés.

Toutes les grandes stations françaises de sports d'hiver sont actuellement équipées de plusieurs appareils de remontée mécanique perfectionnés.

Le ski de descente et de compétition, dont la technique a progressé, surtout depuis 1935, d'une façon étonnante, ne se conçoit plus, en effet, sans *téléski*. Tout comme on n'imaginerait plus aujourd'hui le jeu de tennis sur un terrain vague, la course cycliste sur un chemin de campagne, le golf sur des champs incultes, on exige dorénavant pour la pratique du ski d'entraînement des pistes spécialement aménagées, équipées et entretenues (2).

A une échelle plus modeste la même exigence est valable pour le Maroc, où se pratique le ski de descente.

C'est ce qu'a parfaitement mis en lumière une curieuse expérience de la dernière saison d'hiver au Michliffen.

En novembre 1949, un mécanicien d'Ifrane prenait l'initiative d'installer sur une pente voisine du refuge et de faire fonctionner par ses propres moyens un monte-pente rudimentaire entraîné par un moteur de Jeep. A l'exemple de nombreux modèles peu coûteux en usage au Canada, le câble de traction consistait en une simple corde que les skieurs saisissent à pleine main, au grand dommage de leurs gants ou de leurs moufles. La piste de descente était assez courte (200 m.) et la dénivellation très faible (25 m.). Cet appareil a cependant fort bien marché et a permis d'attirer dans un endroit jusqu'alors peu fréquenté une clientèle de skieurs nombreuse et régulière.

(2) Cf. Revue annuelle du ski, saison 1946-47, l'article de Charles Diebold, directeur de la station de Val d'Isère.

(Cliché Debouchaud — Ifrane)

VUE SUR L'EMPLACEMENT DE L'ANCIEN MONTE-PENTE
A L'OUEST DU CHALET DU SKI-CLUB

Après cet essai il était à prévoir qu'une piste de descente mieux choisie et équipée d'une façon moderne devait connaître dans la région un plein succès.

Aussi après étude des lieux par le ski-club d'Ifrane et le service de la jeunesse et des sports le choix s'est-il fixé, en vue de cette installation, sur une pente boisée du *grand cratère* susceptible d'être transformée en une piste de descente longue de 800 mètres, large de 150 mètres, avec une dénivellation de 215 mètres.

Au cours de l'année précédente, cet emplacement avait déjà fait l'objet d'études préliminaires et d'un arrêté d'autorisation d'occupation temporaire au profit de la ville d'Ifrane (arr. 6 août 1949).

Pour aménager cette piste, située en pleine forêt, des travaux considérables de déboisement et d'égalisation du sol se sont poursuivis pendant plusieurs mois. L'aide efficace du service des eaux et forêts en a facilité l'exécution.

*
**

Si toutes les conditions naturelles de l'équipement sportif du Michliffen semblaient réunies, un problème d'un genre différent restait encore à résoudre : *le financement de l'opération* (achat des téléski, des moteurs, des pylônes, mise en place, bétonnage, montage, etc...).

C'est ici qu'apparut nécessaire une étroite collaboration entre les services publics et l'initiative privée.

Il est évident que le développement d'Ifrane, station climatique, intéresse non seulement l'Etat, propriétaire de tous les terrains inclus dans le périmètre municipal et responsable du développement des sports et de la santé publique, mais nombre de particuliers résidant à Ifrane ou dans la région ; hôteliers, commerçants, entrepreneurs, sans compter tous les amateurs de ski animés d'un pur esprit sportif.

Si l'Etat hésitait à engager dans cette entreprise tous les capitaux nécessaires, ne convenait-il pas de s'adresser au secteur privé directement intéressé ?

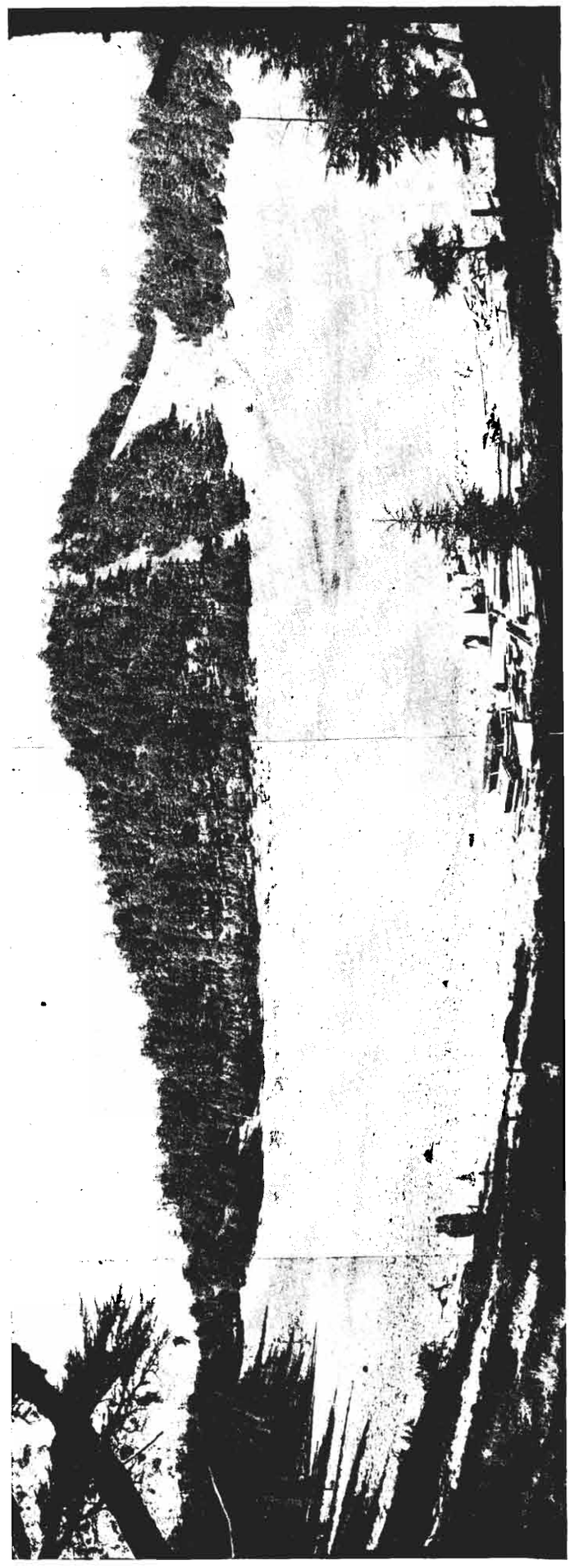
Dès le 17 mars 1950, M. le général Leblanc, chef de la région de Meknès, tout en soulignant dans un rapport adressé à Rabat l'intérêt que présentait le développement du Michliffen pour l'avenir d'Ifrane, suggérait d'associer des capitaux privés à l'entreprise de l'Etat.

C'est ce qui fut fait aussitôt après la saison de ski, le 30 mars 1950, par lettre circulaire de la municipalité d'Ifrane, lettre à laquelle répondirent favorablement la plupart des personnes et groupements sollicités.

« Si notre projet se réalise, comme nous le souhaitons » lisait-on dans cet appel, « le téléski sera en état de fonctionner au début de l'hiver prochain ».

Le 5 mai suivant, le comité provisoire des souscripteurs, activement épaulé par le syndicat d'initiative, faisait venir de France un constructeur spécialisé dans la fabrication des remonte-pente, M. Pomagalski, pour procéder sur place à un examen approfondi de la question.

Après confirmation du premier emplacement choisi, il était décidé d'équiper avec un deuxième téléski plus petit, à l'usage des débutants, une piste naturelle également située dans le grand cratère, d'une longueur de 300 mètres et d'une dénivellation de 50 mètres environ.



(Cliché Bernard-Rouget)

LE GRAND CRATERE DU MICHLIFFEN AVANT LE MONTAGE DU CHALET ET DES TELESKIS

Dès le 18 juillet avait lieu à Ifrane l'assemblée générale constitutive de la société anonyme « sports-Ifrane » (société pour le développement du tourisme et des sports dans la région d'Ifrane) au capital de 3.500.000 francs, divisé en 700 actions de 5.000 francs chacune et souscrit par 105 actionnaires (3).

Amorcé dès le début par une subvention de 2.000.000 de francs du service de la jeunesse et des sports, appuyé par la direction de l'intérieur et le service du contrôle des municipalités (inscription au budget municipal de 1.500.000 frs), le lancement financier de l'entreprise était désormais assuré.

Il convient ici de remercier tous ceux qui par leur action et leur compréhension ont permis à ce projet d'aboutir si rapidement malgré les inévitables tâtonnements du début.

Restait à opérer la conciliation des intérêts de l'Etat et des actionnaires de la société. Tel est l'objet d'une récente convention passée entre le conseil d'administration de cette société et la municipalité d'Ifrane.

L'idée directrice de la convention est de maintenir cette entreprise sur un plan sportif et de l'empêcher de dévier dans un sens mercantile : l'objectif essentiel consistant à développer dans la région la pratique du ski et le goût du tourisme hivernal.

La société est chargée de l'exploitation des téléski, chaque partie restant toutefois propriétaire d'un matériel déterminé.

Un représentant de la municipalité exerce les fonctions de commissaire du Gouvernement auprès du conseil d'administration. Il assiste à toutes les séances du conseil. Son accord est nécessaire, en particulier, pour fixer les prix de remontée (ticket individuel, carte journalière et carte d'abonnement pour la saison).

Au delà d'un certain pourcentage de dividendes strictement calculé, déduction faite des frais généraux, les bénéfices doivent être réinvestis dans l'équipement sportif de la station suivant un programme arrêté d'un commun accord entre les deux parties. Seule la gérance d'un bar-restaurant situé à proximité des téléski et confié à la société, assure à celle-ci des bénéfices commerciaux sans contrôle administratif.

Grâce à l'application de ce système d'économie mixte dans lequel s'équilibrent les droits et les obligations de l'Etat et de la société, l'équipement sportif du Michliffen est en mesure de se développer normalement selon les intérêts du ski et du tourisme marocains.

A compter de la prochaine saison (1950-1951), le Maroc disposera pour la première fois de trois centres de ski convenablement équipés : dans le Haut Atlas de Marrakech, *l'Oukaïmeden*, le premier en date, avec deux téléski ; dans le Moyen Atlas, le *Bordj Doumergue* (Azrou) et *le Michliffen* (Ifrane) respectivement équipés d'un et de deux téléski.

Les appareils en service à Ifrane répondent aux caractéristiques suivantes :

	Grand Téléski	Petit Téléski
Longueur	463 m.	169 m.
Dénivellation	193 m.	40 m.
Vitesse	2,80 m/s	1,70 m/s
Durée du parcours ..	2, 45"	1' 39"
Puissance absorbée ..	35 CV	10 CV
Débit horaire	400 skieurs	400 skieurs

Le système adopté est le système Pomagalski, suivant lequel l'appareil de trainage est constitué par une sellette fixée à une canne que le skieur doit enfourcher.

La sellette s'accroche par l'intermédiaire d'une chaîne et d'une pince spéciale au câble de traction : des ressorts amortisseurs empêchent le départ de s'effectuer trop brusquement. Ce système ne nécessite pas la présence d'un employé au sommet, puisqu'il suffit de quitter la sellette et de lâcher l'ensemble qui poursuit son trajet, de sorte qu'une simple poulie de renvoi suffit à l'extrémité supérieure de la course. Les appareils de trainage sont automatiquement débrayés à leur retour à la station de départ.

***

L'aménagement d'un centre de sports d'hiver nécessite encore d'autres éléments, qui existent déjà à Ifrane et se développeront par la suite.

L'équipement hôtelier est constitué par 300 chambres d'hôtels de diverses catégories ; au Michliffen même, le châlet du ski-club est ouvert à ses membres ; dans le grand cratère vient d'être édifié sur une pente ensoleillée, à égale distance des deux téléski, un châlet temporairement réservé à la société « sports-Ifrane » pour l'exploitation d'un bar-restaurant.

Le matériel de déneigement aux mains d'un personnel expérimenté comprend deux camions-étrave et un chasse-neige.

Le service de secours est doté d'une ambulance automobile.

Les services de transport pour skieurs de week-end comporteront des cars automobiles directs Casablanca-Rabat-Michliffen (317 kms).

Enfin, il est indispensable, pour permettre aux skieurs de faire de rapides progrès, que la technique française du ski fasse bientôt l'objet d'un enseignement dispensé par *des moniteurs* résidant sur place (4).

***

(3) Sur ces 105 actionnaires, 10 possèdent 20 actions ou plus ; 12 ont entre 10 et 20 actions ; les autres actionnaires au nombre de 83 ont versé le reste, soit plus de 1.200.000 frs.

(4) Dans le prochain bulletin paraîtront les photographies de l'installation en cours de fonctionnement ainsi que quelques renseignements supplémentaires.

Déjà s'élèvent au milieu de la forêt de cèdres les pylônes métalliques qui marqueront l'emprise humaine sur des champs de neige longtemps déserts.

Puisse le nouveau centre de sports d'hiver du Michliffen servir à la formation de la jeunesse, à l'émulation des skieurs de compétition et créer l'enchantement du visiteur.

Sans doute verra-t-on dans l'avenir surgir en des points plus élevés de la montagne marocaine, déjà marqués par les refuges du service de la jeunesse, d'autres stations, qui prolongeront encore les joies de la saison des neiges.

Le Michliffen est une étape sur la voie de ces réalisations futures.

N'est-ce pas là pour le développement de l'économie sportive et touristique du Maroc une heureuse et nouvelle perspective ?

Ifrane, 25 octobre 1950

GUY EVIN,

Contrôleur civil.