



M a d a r a t

Exploration de la Mobilité
autour de la Méditerranée

Recherches, communications
et articles choisis





Madarat

*Exploration de la Mobilité
autour de la Méditerranée*

Recherches, communications et articles choisis



this project is funded
by the European Union

The Arab Education Forum

6 Fares al Khoury street, Shmeisani

P.O.Box 940286 Amman 11194 Jordan

Tel. +962 6 5687557 fax. +962 6 5687558

www.almoultaqa.com, info@almoultaqa.com

Translation, editing, design and printing: funded by the European Union

Research and translation for the Symposium: funded by the Anna Lindh Euro-Mediterranean foundation



Editor: Serene Huleileh

Translators: Hanan Kassab-Hasan (Ar-Fr), Angie Cotte (En-Fr), Amath Faye (Fr-En), Alice Guthrie (Ar-En), Tom Aplin (Ar-En), Shiar Youssef (Ar-En).

English Editors: Amy Trabka, Kathy Baroody

French Editor: Angie Cotte

Cover design: Raouf Karray

First edition: November 2013

Disclaimer: This publication reflects only the views of the authors. Neither The Project Partners, nor the European Commission can be held responsible for any use which may be made of the information contained therein.

بيت الخطّابة

House of the Matchmaker



Introduction

Le Projet Istikshaf

Cartographie des fonds de mobilité autour de la Méditerranée

Articles choisis

Titre	Auteur	Page
Mobiles oui, migrants non ? Jeunes marocains qui bougent*	Elsa Mescoli	15
Le Rai: un périple dans toute la Méditerranée	Said Khateeby	27
Culture et Tourisme : Comment marcher sur les sables mouvants	Kamel Riyahi	31
La littérature du voyage et les carnets des voyageurs : Un pont entre l'Orient et l'Occident, et entre les Arabes et le monde	Nouri Al Jarrah	42

Expériences personnelles et réflexions

Titre	Auteur	Page
Expériences personnelles et réflexion sur la mobilité	Tahseen Yaqeen	57
L'expérience du voyage autour de la Méditerranée : Une révision des concepts de l'itinérance entre la réalité et l'imaginaire	Jihad Shuja'yeh	68
L'amour a son rôle dans la traversé des distances	Raouf Karray	74
Le voyage... un périple d'initiation L'étendue de la route; l'étendue de l'Homme	Nessma Goueili	81

Introduction

Le sens de la démarche du Forum Arabe de l'Education et du programme Safar en particulier c'est avant tout la recherche de la convivialité. Celle-ci prend forme grâce à notre travail, nos voyages, nos recherches, nos pensées, nos échanges, nos visites, nos débats et notre créativité. C'est à travers cette démarche qu'est né l'envie de faire ce livre et le séminaire qui aurait dû se tenir à Alexandrie quatre mois avant la date effective de sa réalisation à Amman ; mais Alexandrie avait rendez-vous avec l'histoire et a été témoin de changements considérables depuis. Pour nous en tant qu'organiseurs, les soulèvements populaires ont été à la fois une déception de devoir reporter la réunion, mais aussi une immense joie. Ce soulèvement égyptien contre l'injustice et oppression nous a donc laissé un goût doux-amer. Doux surtout, car nous avons senti l'espoir et la fierté de nos amis égyptiens, comme le peuple de Tunis quelques jours auparavant. Ces deux mouvements ont démontré à nous-mêmes et au monde entier que nous avons raison de nous reconnaître capables d'être dignes, volontaires et solidaires alors que souvent les rapports en « développement humain » nous donne de la mauvaise presse.

Le Symposium est devenu itinérant ; d'Alexandrie, il est parti à Amman et nous avons entamé nos voyages intellectuels dans cette ville, ravis enfin de rencontrer nos amis et connaissances faites par email jusque là. Nous avons découvert que le voyage n'est pas seulement la valise, l'avion, le train mais c'est aussi et avant tout, la rencontre d'amis de toujours, ceux que nous connaissons et ceux que nous venons de rencontrer.

L'idée de ce séminaire (et de ce livre qui en découle) nous est venue en constatant un manque criant de littérature et de connaissance autour de la notion de « mobilité », cet outil d'apprentissage, de dialogue et d'échanges dans un monde méditerranéen à la fois ancien et renouvelé. Depuis la création du Fonds Roberto Cimetta il y a 14 ans et de celle du Fonds Safar pour la mobilité des jeunes il y a 7 ans, le nombre d'opérateurs régionaux de la mobilité artistique ou entrepreneurial a progressé. Cette démultiplication inévitable est le résultat d'un besoin important en ressources pour soutenir la mobilité autour du bassin méditerranéen. Toutefois, les opportunités de voyage sont bien moins que la demande... qui ne cesse de croître. Les artistes et individus socialement engagés déplorent le manque de ressources disponibles, particulièrement entre les pays arabes. Ceci contribue à réduire les possibilités d'apprentissage et d'interaction avec les publics. La mobilité entre les villes "dorées" tend à préserver sa dominance sur d'autres villes moins avantagées, bien qu'elles soient parfois plus riches en terme d'opportunités d'apprentissage culturel, mais elles n'ont pas la même capacité à attirer les visiteurs. De surcroît, il est difficile de convaincre les administrations de l'impact que la mobilité et la convivialité ont sur le développement positif de l'être humain et que cet apprentissage contribue directement à des initiatives locales.

C'est face à ce constat qu'est né le programme Istikshaf dans le but d'étendre et de développer une nouvelle conception contemporaine de la mobilité. L'une des méthodes pour parvenir à cette fin est l'organisation du Symposium qui nous a permis de rassembler des personnes capables de penser la mobilité dans toute sa complexité. Ce programme a démarré grâce à la collaboration entre deux des plus importants opérateurs de la mobilité, soit le Forum Arabe de l'Education/Fonds Safar et le Fonds Roberto Cimetta. Puis cette collaboration s'est agrandie pour inclure I-Act, Studio Emadeddin, le réseau Tamasi pour le spectacle vivant, le théâtre Al Balad, l'institut théâtral – l'académie des arts théâtraux de Stockholm et le Centre Arabe de Formation théâtrale avec le soutien de la Fondation Anna Lindh pour le dialogue euro-méditerranéen entre les cultures. En 2011 la phase 11 d'Istikshaf a été lancée conjointement par le Forum Arabe de l'Education, le Fonds Roberto Cimetta et I-Act, avec le soutien de l'Union européenne.

La première phase d'Istikshaf a permis l'organisation du Symposium sur deux jours, rassemblant 45 participants de 8 pays arabes et 11 pays européens pour discuter des concepts de mobilité en méditerranée à travers des expériences individuelles et collectives. Une étude a été conduite pour explorer la signification de la mobilité, les obstacles à la mobilité, les bénéfices de la mobilité, son importance et comment mieux la faire connaître en tant que véritable culture dans nos sociétés. Le Symposium a pu dégager des axes de travail précis tels que les besoins de mobilité pour les artistes et la mobilité en tant que source d'apprentissage tout au long de la vie.

Le programme du Symposium a été conçu pour mettre en lumière la recherche à mener sur l'impact positif de la mobilité sur la scène artistique et le développement communautaire ; ainsi que les politiques à mettre en place par les gouvernements, les structures assimilées, les ONGs et la communauté au niveau local. Ce livre rassemble les interventions et les recherches clés déjà menées qui sont significatives pour défendre la mobilité en Méditerranée.



Istikshaf

La plateforme de la mobilité en Méditerranée

Istikshaf est une plateforme interactive qui développe une réflexion sur la mobilité artistique en Méditerranée et fournit des opportunités de voyage à des artistes des deux rives.

Istikshaf développe quatre axes clés:

Influencer les politiques

Développer et gérer une campagne de plaidoyer de la mobilité ; Rassembler les financeurs de la mobilité (et d'autres structures soutenant la mobilité) afin de développer les actions et outils communs ; développer nos complémentarités ; augmenter notre efficacité ; échanger nos bonnes pratiques ; développer notre connaissance du contexte ; mettre en place un programme innovant de soutien à la mobilité qui s'appuie sur l'apprentissage tout au long de la vie et le développement local.

Promouvoir la communication et l'apprentissage mutuels en développant la connaissance des acteurs impliqués

La mobilité est un processus à long terme dont les retombées doivent être mesurées et analysées. Cet exercice est difficile puisque pour mesurer cet impact il faut s'appuyer sur des mesures de croissance ou de développement culturels qui sont souvent négligées. Istikshaf souhaite analyser une mobilité de qualité. Les opérateurs de la mobilité doivent partager leurs connaissances et développer leurs outils d'évaluation (indicateurs quantitatifs et qualitatifs). Concrètement il s'agit de définir les outils et ressources qui peuvent être partagés pour réduire les coûts et clarifier les besoins techniques nécessaires à l'évaluation.

Favoriser les opportunités de voyage pour les artistes et jeunes entrepreneurs sociaux

Fournir des opportunités de voyages ; partager des ressources et de la connaissance entre opérateurs de la mobilité ; élargir le nombre de bénéficiaires dans nos bases de données : établir une communication régulière et riche avec les bénéficiaires en particulier et la communauté élargie en général : explorer les manières d'échanger, transmettre et multiplier les effets positifs de ces voyages.

Une communauté participative et une approche intégrée de la mobilité

Promouvoir ensemble les bénéficiaires de la mobilité et les fonds pour le voyage, augmenter le nombre de bénéficiaires et développer des projets locaux de soutien pour favoriser la mobilité dans toutes ses facettes.

Cartographie des fonds de mobilité autour de la Méditerranée

Lamia Raei

Introduction

Ce rapport a été commandé par le Forum arabe de l'Éducation et le programme Istikshaf. Il constitue une revue des données collectées sur 15 organisations ¹ actives dans le domaine du financement de la mobilité artistique autour de la Méditerranée. Ce travail de cartographie a été réalisé dans le but de mieux connaître les opérateurs de la mobilité, la vision qui les anime, ainsi que les besoins et les contraintes qui pèsent sur la mobilité, dans l'objectif général de déterminer la meilleure manière de tirer un profit maximal de la mobilité des artistes dans la région. L'analyse effectuée dans ce rapport se fonde principalement sur les données fournies par les 15 organisations étudiées.

Le travail a été effectué sur la base d'une méthodologie de cartographie en ligne à travers laquelle les opérateurs de la mobilité ont été identifiés et contactés. Il s'agit des « opérateurs de mobilité qui soutiennent la mobilité des artistes autour de la Méditerranée entre autres bénéficiaires ».

Le processus de collecte des données s'effectuée selon le calendrier suivant :

1. Mi-janvier 2010 : passage en revue des organisations qui financent la mobilité d'artistes
2. Mi-février 2010: un outil de collecte de données est conçu et examine par l'ensemble des partenaires dans le projet.
3. Mars 2010: l'outil de collecte des données est traduit en français et en anglais.
4. Mars 2010: l'outil est mis en ligne sur le site internet de Safar à la disposition de toute organisation intéressée.
5. Mars – Nov. 2010: les formulaires sont reçus sous forme électronique et certains opérateurs sont contactés au téléphone ou rencontrés physiquement.

Le processus de collecte des données a duré 9 mois et malgré les délais clairement indiqués, des informations ont continue à nous parvenir. Ce rapport est donc basé sur les informations recueillies jusqu'au début du mois de décembre 2010.

1. Seuls les opérateurs de la mobilité Nord>Sud, Sud>Nord ou Sud>Sud ont été examinés pour cette étude. Les quinze opérateurs qui ont répondu, ont tous (ou ont eu ou souhaite avoir) une connexion au monde arabe sud et est de la Méditerranée et ne sont pas limités à l'Europe.

Questions traitées dans la recherche :

1. Le rapport tente de répondre aux questions suivantes :
2. Comment les opérateurs de la mobilité définissent – ils leur pratique ? Cela revient aux différentes définitions de la mobilité.
3. Comment, sur le plan opérationnel, les opérateurs réalisent-ils leurs objectifs ?
4. Qui bénéficie des actions des fonds/organisations de mobilité ?
5. Identification des services et des contraintes.
6. Quels sont les outils mis en œuvre pour toucher les bénéficiaires ? Comment se présente le processus de demande ?
7. Quels sont les conditions posées par chaque fonds/organisation ?
8. Quel est le but recherché à travers le financement de la mobilité ?
9. Comment les fonds/organisations mesurent-elles la réalisation de leur objectif (qualitativement) ?
10. Existe-t-il un suivi à long terme des résultats et de l'impact de la mobilité ?
11. Quelle est la distribution par âge, sexe et origine géographique des bénéficiaires ?

L'objectif général du rapport est de produire une description et une analyse contextuelle des résultat du travail de cartographie afin de pouvoir faire des recommandations qui permettent d'améliorer la qualité et les résultat du travail de soutien à la mobilité dans la zone euro-méditerranéenne (en particulier euro arabe). Enfin, il pourra servir d'outil d'information et de partage.

Aspects opérationnels des fonds de mobilité

Les données recueillies indiquent que les 14 organisations ont reçu un total de 3416 demandes dans les catégories suivantes :

- jeunes artistes et opérateurs culturels
- journalistes, chercheurs ou lobbyistes
- artistes reconnus, écrivains, commissaires et experts
- étudiants et professionnels locaux émanant de divers secteurs
- jeunes
- femmes

Le nombre de demandes acceptées s'élève à 742, c'est à dire 21,73% du total des demandes reçues. En outre, concernant la couverture des coûts, les artistes reçoivent des bourses couvrant entre 100% (pour les organisations qui ne ciblent que les artistes) et 15% (pour celles dont la mobilité des artistes n'est qu'une composante de leur panoplie d'interventions) de leurs besoins. Il est à noter que 7 organisations ont fourni des informations relatives au pourcentage d'artistes financés.

Modes et conditions applicables et traitement des demandes

Tous les bénéficiaires potentiels peuvent faire leur demande auprès des opérateurs de la mobilité par la voie électronique. Dès lors qu'ils correspondent aux critères énoncés par les opérateurs, ils peuvent envoyer leur demande en ligne ou par le courrier électronique. Les langues utilisées sont l'anglais, le français et l'arabe. La majorité des opérateurs acceptent de recevoir les demandes toute l'année (42,85%). 28,57% les reçoivent annuellement et 28,57% trimestriellement. Les procédures suivies obéissent aux règles internes de chaque organisation.

Il y a trois types de processus de sélection:

1. les décisions sont prises à l'interne, sans qu'il n'y ait besoin de mettre en place un comité de sélection, selon des critères définis par l'organisation ;
2. un conseil ou un comité recommande les candidats éligibles et la décision finale est prise par la direction de l'organisation ;
3. les demandes sont soumises à des "comités spécialisés" (40 % des opérateurs)

L'échantillon des organisations cartographiées permet de tirer les conclusions suivantes

1. La mobilité dans les arts et la culture a toujours existé au cours des dix dernières décennies. Cependant, la vision de ceux qui la promeuvent et de ceux qui en bénéficient a changé, ainsi que les effets qui en sont attendus, suivant le contexte politique, social et culture mondial. Par conséquent, il est important de souligner que la mobilité s'est fortement développée avec l'émergence des nouvelles technologies de l'information et du flux d'informations occasionné par la mondialisation.
2. La mobilité, quelque soit l'acceptation qu'en ont les différents opérateurs, fait l'objet d'une demande de plus en plus forte. Pourtant, les services existants ne couvrent que 21,73 de cette demande et tendent à ne concerner que la mobilité dans l'Europe ou les régions postcoloniales. L'émergence des fonds arabes de mobilité est un élément nouveau.
3. 50% des fonds de mobilité ciblent les 4 catégories d'artistes suivantes :
 - A. jeunes artistes et opérateurs culturels
 - B. journalistes, chercheurs ou lobbyistes
 - C. artistes reconnus, écrivains, commissaires et experts
 - D. artistes originaires de pays pauvres

-
4. Un examen plus détaillé de la population concernée montre que les opérateurs de la mobilité ciblent les jeunes et les femmes. Dans la plupart des cas, les candidats les plus âgés ont 35 ans (bien que certains opérateurs n'aient pas fixé de limite d'âge). Des différences nettes entre les deux sexes apparaissent dans les données concernant les bénéficiaires de ces dernières années ou l'absence totale de prise en compte de la question transversal du genre, notamment en rapport avec la situation des femmes des pays pauvres ou dans le Sud dont la mobilité est restreinte, en particulier dans les contextes conservateurs.
 5. Le problème de la langue limite l'accès à certains fonds de mobilité lorsqu'ils communiquent leur message dans une langue étrangère à leur population cible. Certaines zones géographiques comme le Golfe, les régions à population mixte comme le voisinage de l'UE et les pays de la liste du CAD ainsi que les pays arabophones d'Afrique ne reçoivent pas l'information en langue arabe.
 6. Dans certains cas, la limite d'âge pose un autre problème, en particulier dans les pays dans lesquels les artistes "alternatifs" se trouvent au bas de l'échelle des revenus. Cette situation ne se limite pas aux pays à faible ou moyen revenu, d'ailleurs. L'Italie, aujourd'hui, en est un bon exemple. L'industrie culturelle y est en crise et les artistes, même les plus qualifiés, y sont mal rémunérés. En outre, beaucoup d'artistes reconnus ont eu leur meilleure période après l'âge de 45 ans.
 7. La manière dont les appels à candidature sont lancés n'est pas suffisamment claire pour atteindre un public aussi large que possible. Selon les acteurs interrogés, c'est surtout la communication électronique qui est de mise. Cela soulève à nouveau le problème de l'accès. Il convient de se demander si d'autres moyens existent pour faire connaître plus largement les fonds de mobilité. Existe-t-il des programmes de sensibilisation destinés à attirer plus de bénéficiaires ? Il semble qu'il n'y ait pas de stratégies à moyen terme (3 à 5 ans) concernant la prise en charge de l'accroissement de la demande en matière de mobilité et la transformation constante du contexte culturel et artistique.
 8. Environ 57% des opérateurs de la mobilité ont indiqué l'existence d'un organe consultative composé d'artistes indépendants et de militants de la culture. Cependant, les circonstances ou les critères auxquels obéissent les choix pour la composition de ces comités ou jury, en particulier ceux qui sont indépendants, ne sont pas clairs à l'exception de certains cas particuliers. L'autre question qu'il faut soulever est celle du rôle des partenaires, c'est à dire les bailleurs ou le public, dans le processus de sélection des membres de ces instances.
 9. L'examen des données relatives aux services fournis par les opérateurs aux artistes fait émerger une question importante : comment définit-on les priorités opérationnelles et financiers dans les décisions de financement qui sont prises ? Les informations recueillies ne font pas état d'évaluation des services, à l'exception du Fonds Safar qui a mené deux évaluations formelles en 5 ans.

Recommandations

1. Il est important de plaider en faveur d'une augmentation du financement de la mobilité en raison de l'accroissement de la demande qui n'est couverte qu'à moins de 25% aujourd'hui. Eu égard à la crise mondiale actuelle, les opérateurs de la mobilité doivent formaliser un système de partage des coûts ou mettre en place un consortium de bailleurs pour financer les activités liées à la mobilité afin de mieux répartir la charge.
2. En ce qui concerne le monde arabe (arabo-arabe), les fonds de mobilité sont particulièrement importants en tant que sources de financement indépendantes susceptibles d'offrir aux artistes alternatifs des opportunités d'exposition et d'apprentissage et de permettre de régénérer la culture dans la région.
3. Il convient de normaliser le processus "d'administration de la mobilité" : les critères de sélection, les comités de sélection, les résultats attendus à long terme. Cela s'applique aux fonds de mobilité arabo-arabes autant qu'aux fonds arabo-européens.
4. Des indicateurs d'évaluation d'impact doivent être définies pour améliorer les résultats de la mobilité et marquer son importance quelque soient les destinations géographiques.
5. Le partage systématique des connaissances est essentiel pour rehausser l'expérience artistique, promouvoir la collaboration transfrontalière et diffuser les leçons apprises. Les nouvelles technologies permettent d'y parvenir à un coût minimal pour les opérateurs de la mobilité. La vidéoconférence, les cyber forums interactifs permettent de s'informer au sujet de la mobilité et de son impact sur les projets créatifs qu'elle génère. Mais ce partage requiert une volonté réelle de rendre l'information accessible.
6. Il faut faire connaître les exemples de cas dans lesquels l'expérience de la mobilité a influé sur la production artistique. Cela permet aux opérateurs de s'inspirer de ce que les bénéficiaires ont effectivement réalisé pour élaborer leurs programmes.
7. Toutes les recommandations ci-dessus nécessitent des actions de sensibilisation pour faciliter la mobilité et démonter les obstacles.

Articles choisis



Mobiles oui, migrants non ?

Jeunes marocains qui bougent*

Elsa Mescoli

Introduction

Ma première expérience ethnographique au Maroc, dont cet article reprend certaines données et réflexions, s'est déroulée entre 2007 et 2008, pour une période d'environ six mois. Lors de ma permanence dans ce pays, j'ai porté mon attention sur la construction de projets migratoires de jeunes habitants de Khouribga fréquentant un cours de langue italienne, que j'ai pu contacter et interviewer à travers l'école qui l'organisait. La forte présence à l'intérieur des familles de cette ville de migrants vivant en Italie, et la « réputation » des jeunes habitants de la zone comme presque tous désireux de partir, m'a poussée à m'interroger sur la construction personnelle et sociale de ce désir, et sur sa réalisation dans des pratiques concrètes outre que dans l'imaginaire.

En même temps j'ai considéré comme nécessaire, vue la prolifération aussi au Maroc des discours politiques et humanitaires autour de la migration, d'analyser les actions et projets sociaux mis en place localement pour dissuader et discipliner l'acte migratoire, en contribuant ainsi à la construction discursive des caractères de légitimité et d'illégitimité de ces actes.

L'étude du matériel ethnographique et bibliographique recueilli, m'a amenée à réfléchir sur la relation entre les deux concepts de mobilité et migration, à m'interroger sur les différentes pratiques qui construisent et rentrent dans le champ sémantique propre à chacun d'eux, et finalement sur l'atténuation des frontières entre l'un et l'autre, évidemment grâce aux actions des jeunes impliqués.

Le contexte de départ et le désir d'émigrer

Khouribga est une ville d'environ 152.000 habitants², située à 120 km sud-est de Casablanca, sur la plaine Ouardigha dans la région Chaouia-Ouardigha. Khouribga est connue comme premier centre mondial pour l'extraction des phosphates, elle fait partie d'un groupe de villes minières contemporaines créées au Maroc pendant les années du Protectorat, dans des régions potentiellement riches du point de vue économique (celle qui

* Elsa Mescoli, Università degli studi di Milano-Bicocca (Italie).

2. Royaume du Maroc, 2004.

composait l'ainsi-dit « Maroc utile ». L'O.C.P. (Office Chérifien des Phosphates) fut créée en 1920 et son siège principal fut établi en 1924 dans l'aire qui correspond à l'actuelle ville de Khouribga³.

L'histoire de la ville est strictement liée aux politiques de l'O.C.P. ; en effet l'Office promût une campagne d'embauche déterminée à attirer une main d'œuvre d'autres villages et régions du Maroc et pour ce faire il créa des appartements et d'autres infrastructures pour stabiliser l'emploi.

Il était également responsable de tous les services établis pour la population résidente (écoles, magasins, structures sanitaire, loisirs) constituant ainsi une organisation monopolistique sur le plan économique, social et culturel de la ville, tout en l'administrant de façon à répondre aux tendances et nécessités du marché mondial du phosphate plutôt qu'aux besoins intrinsèques de la population.

A Khouribga vivaient déjà à l'époque plusieurs cadres européens, et on trouvait des structures publiques comme la Gendarmerie, les bureaux postaux, les agences de récolte des taxes. Les centres de l'administration publique (municipalité et province) successivement institués, prirent en charge graduellement la gestion des questions de la ville, en détachant ses dynamiques de celles de l'O.C.P. Cela arriva aussi à cause de la progressive incapacité de l'entreprise, qui traversa différentes crises économiques, à absorber l'offre désormais locale de main d'œuvre, laquelle augmentait proportionnellement à la croissance démographique.

Progressivement de nouvelles formes d'économie se développèrent, qui n'étaient plus liées à l'exploitation du sol⁴, mais qui consistait plutôt en faibles activités commerciales. Du point de vue sociale on peut noter que l'augmentation du chômage provoqua une forte hiérarchisation de la population, dans laquelle les agents de l'O.C.P. et leur familles étaient perçus comme privilégiés⁵.

La perception de la ville de Khouribga, à partir paradoxalement de la prise d'autonomie de sa population vis-à-vis de l'O.C.P., était celle d'une profonde crise urbaine qui touchait les niveaux économique, social et gouvernemental. Cela semble avoir amené à une extraordinaire prolifération des marchés informels et de l'émigration vers les pays étrangers, en particulier l'Italie, à cause aussi de la perception d'un népotisme diffusé dans la régulation des questions économiques et sociales du pays et du manque d'une

3. Son nom dérive de la racine arabe "kha-ra-ba", qui signifie "ruine", et était utilisé par les gens nomades qui périodiquement s'arrêtaient dans la zone pour indiquer l'état troué du sol.

4. Les techniques minières modernes avaient détruit le potentiel arable du terrain.

5. Cette hiérarchisation se reflétait dans l'organisation physique de la ville, divisée par la voie ferrée en deux parties, nord et sud, dont la première était composée par les villas des cadres, entourées de leurs jardins vert, et par quelques structures sociales et bureaux d'administration communale ; la deuxième, appelée « médina libre », constituée de bâtiments publics et privés, magasins, cafés etc. A côté de cette aire un bidonville naquit, tout comme d'autres formes de bâtiments récents qui abritent retraités et migrants de retour (en vacance ou de façon permanente) de l'étranger.

homogène distribution des entrées et des ressources. Les gens interviewés soulignent que les difficultés économiques générées n'affectaient pas seulement la capacité de survie, mais aussi la possibilité d'être reconnu comme un « être humain », laquelle, dans l'opinion de la plupart d'entre eux, est avant tout un « sidi », un homme économiquement et socialement prestigieux.

La migration entre dans ces discours comme une action qui naît de la crise ici décrite, car elle permet d'acquérir le statut économique et sociale nécessaire pour améliorer ses propres conditions de vie tout comme celles de sa famille. Durkheim affirme que « les représentations collectives (...) une fois constituées deviennent des réalités partiellement autonomes »⁶ : cette clef de lecture, qu'elle soit appliquée à la perception de crise de la ville de Khouribga ou à l'imagination d'en sortir en partant vers l'étranger, ne signifie pas nier l'existence de ces problèmes et la possibilité d'y faire face aussi à travers la migration, mais elle permet l'assertion d'une formation discursive qui l'encloue, et qui devient corporelle et incorporée au point de déterminer une précise et concrète agency, qui performe sur et avec la construction d'une imaginée vie ailleurs et d'un successif différent retours au « bled⁷ ».



6. Durkheim, E. 1924 in Chattou, Z. 2005 : 88.

7. Ce terme indique généralement le Maroc dans sa totalité, même si dans certains discours il peut assumer le significat de « campagne ».

Le rôle de l'imaginaire et la mobilité performée

Les aspirants migrants⁸ rencontrés étaient en train de vivre simultanément trois espaces et temps : « ici », « là-bas »⁹ et « entre deux »¹⁰. « Ici » et « là-bas » convergent dans une troisième dimension où une mobilité est déjà performée, celle de l'acteur et de l'ailleurs qui se déplacent l'un vers l'autre. Messages et images de l'Italie présentés par les médias, les commerces, les expatriés, les étrangers (qui peuvent être touristes, chercheurs, coopérateurs etc.) constituent un paysage ethnique¹¹ vécu et réinterprété par chaque personne concernée. Dans les paroles des jeunes interviewés, les gens de Khouribga « ont grandi avec l'Italie », en constituant une très claire image de ce pays comme lieu et culture. La perception et celle d'un état où les habitants ne sont pas racistes, ils sont des « gens biens » (mzianin)¹². C'est un pays auquel l'accès est facile et où il est possible de travailler (à la fois dans des conditions régulières qu'irrégulières). Les italiens sont doués d'humanité (insanìa), comme me disait Noura¹³ en faisant référence au soin de son frère qui souffre de maladie aux reins, parce qu'ils répondent aux besoins d'une personne.

Cependant cette Italie imaginée se compose aussi d'une série de peurs qui concernent le fait d'abandonner ses propre origines, faites de « mémoires, enfance, amis, la maison où t'as grandi, les parents, la culture »¹⁴. Donc dans l'imaginaire de cet ailleurs rentre la perception, qui semble déjà corporelle, de el-ghorba, un sentiment qui va au-delà du concept de nostalgie : en arabe ce terme signifie « exile »¹⁵, et dans le contexte de cette recherche il a été défini comme feraq, séparation, de la mère et de la famille. Le kharij, l'ailleurs, dans ce cas l'espace européen, avec ses « images de richesse, d'abondance, de liberté, de droit, de démocratie, de réalisation des rêves, d'annulation du sentiment de frustration »¹⁶ est incorporé dans l'idée du barrani (l'étranger comme quelqu'un qui

-
8. C'est-à-dire les jeunes qui déclaraient leur volonté de partir pour l'Italie et qui étaient, à différents niveaux, engagés dans la préparation de leur départ. Certaines des personnes fréquentant le cours d'italien n'avaient pas ce désir, et elles étaient en train d'apprendre la langue italienne pour des raisons de travail où pour pouvoir communiquer lors de leurs vacances auprès des membres de la famille résidants en Italie.
 9. Ces mêmes concepts d'ici et ailleurs doivent être conçus comme fluides, parce qu'ils changent en relation à la perspective de l'acteur, car dans la vie quotidienne ce qui arrive de loin n'est pas toujours perçu comme étranger, tandis que certaines productions locales peuvent apparaître comme nouvelles [Ossmann, 1997 : 202], et même parce que local et global s'entrelacent constamment.
 10. Tarrus A. (2000), in Arab, C. 2005 : 6.
 11. Ethnoscape, théorisé par Arjun Appadurai (1996) comme le paysage des personnes qui constituent le monde en changement dans lequel on vit, c'est-à-dire touristes, immigrants, réfugiés, exilés, travailleurs saisonniers et autre groupes et individus en mouvement.
 12. Un ajournement de ces considérations serait sûrement intéressant à l'heure actuelle, presque trois ans après cette première enquête, période dans laquelle la législation italienne qui règle les questions relatives aux « étrangers » s'est endurcie et plusieurs épisodes de contestation ont montré le malaise dans lequel beaucoup de migrants vivent dans ce pays. Ce serait intéressant d'analyser de quelle façon ces informations sont arrivées aux nouveaux migrants potentiels et comment elles ont été interprétées et incorporées dans leur propre projet de vie.
 13. Noura est une jeune femme de vingt-sept ans, diplômée, elle a fréquenté un cours post-diplôme de deux ans en informatique. Elle veut partir pour Turin, où sa sœur et son frère vivent, et où elle voudrait continuer ses études.
 14. Ce sont les mots de Raed, un jeune de vingt-sept ans, diplômé, née et grandi à Khouribga, qui travaille dans le commerce informel (il "achète et vend"). Beaucoup des jeunes interviewés avaient une occupation mais ils désiraient la changer.
 15. La racine "gha-ra-ba" se décline également dans plusieurs autres mots, parmi lesquels ceux qui signifient étranger, étrange, loin, ouest et Maroc. Elle est associée au « couchant », à l' « obscurité », à l'éloignement et à l'isolement [Chattou, Z. 2005 : 70].
 16. Chattou, Z. 2005: 20.

viens de l'extérieur, car barra signifie « dehors »), ou du nsrani et du gauri, l'homme blanc, occidental, chrétien, mots qui rappellent les peurs de ces jeunes. Donc partir comporte des sacrifices, des ruptures, des risques, il signifie aussi défier l'ailleurs et défier l'autre, en allant au de-là de ses propres limites.

Ces complexes représentations de l'Italie agissent aussi sur l'imaginaire des aspirants migrants par rapport à leur retour au Maroc. Les expériences des autres migrants sont vécues directement par ces jeunes, lesquels sont témoins des présents amenés d'Italie¹⁷, mais surtout des investissements dans la construction de maisons¹⁸ ou dans le commencement d'activités professionnelles¹⁹, car rentrer de l'Europe signifie aussi, pour les jeunes interviewés, amener avec soi un savoir-faire particulier et des nouvelles technologies. Certaines des jeunes interviewés manifestaient l'idée de trouver en Italie la possibilité d'accumuler une importante somme d'argent dans un bref temps, mais la plupart d'eux faisaient références aux questions économiques principalement en tant que questions de survie (ou bien en imaginant une graduelle amélioration de ses propres conditions). En outre on ne peut pas omettre de ces considérations le fait que cette visibilité des migrants de retour peut aussi être caractérisée d'une façon négative, car ils peuvent être blâmés d'avoir entrepris des conduites s'éloignant des valeurs islamiques : la même ostentation de biens matériels peut être interprétée dans cette direction, même s'il semble y avoir une perception d'une non nécessaire correspondance entre ces conduites et la moralité individuelle de quelqu'un.

La migration semble aussi déterminer un remplacement dans la communauté d'origine, d'autant plus qu'elle semble constituer la seule façon de « devenir un homme »²⁰. Dans ces discours le migrant devient une sorte de « héros » qui a réussi à fuir la misère et la pauvreté en démontrant son courage et sa fierté. L'ailleurs est aussi représenté comme l'espace de l'alternative²¹, où il est possible de produire un changement²² ; mais la plupart des jeunes interviewés, comme par exemple Hamoud²³, affirmaient que les habitants de Khouribga sont absolument conscients de la nature du « spectacle » performé par le migrants revenant au pays pendant l'été, un spectacle qui cache souffrance.

17. Il n'est pas rare que ces cadeaux soient en réalité achetés tout au long du trajet de retour des migrants en vacance, ou au Maroc même, mais ils gardent pourtant une charge symbolique grâce à leur association, pour leur typologie ou façon d'être faits, à l'Italie.

18. Souvent le fait de construire sa propre maison au Maroc par un migrant rentrant à son pays d'origine est vu et décrit par la littérature comme un acte finalisé à étaler richesse, donc en ne considérant pas d'autres raisons simples et tout de même possibles, telle que la nécessité de rester quelque part chez soi en rentrant au Maroc.

19. On peut parler ici de transnationalisme, en le concevant comme plus qu'un mouvement bi- ou pluri- directionnel de marchandise « ethnique » ou de compétences spécifiques, car il implique aussi images et modèles, qui connectent itinéraires individuels dans un réseau plus complexe de lieux et personnes.

20. Un dicton locale dit : « Qt'a al-bhar bach toulli rajl », traverse la mer pour devenir un homme.

21. Chattou, Z. 2005 : 88.

22. Un changement qui n'est pas nécessairement par rapport à une situation particulièrement précaire, mais qui peut aussi impliquer des personnes qui se trouvent dans des positions relativement favorables. C'est par exemple le cas de Amr, un jeune homme de 32 ans qui travaille dans le marché des produits informatiques, qui a un diplôme et qui aime son travail, mais qui désire « changer sa vie », modifier son existence quotidienne, et qui croit, ou du moins me communique, que cela ne peut se faire qu'à travers le départ en Italie.

23. Trente ans.

Ces représentations, dans toute leur complexité, entrelacées avec les propres raisons de chacun, déterminent des actions concrètes des ces aspirants migrants, qui agissent dans le contexte local et global ensemble. En programmant leur projet migratoire, les jeunes interviewés se positionnait dans un espace intermédiaire entre Khouribga et l'ailleurs²⁴ et agissent à son intérieurs, avec le but précis de réalisation (c'est-à-dire de conversion en réalité, tahaqqaq) de leur projet. Les aspirants migrants interviewés fréquentaient, comme déjà dit, le cours d'italien dans une école locale de langue²⁵ et ce même engagement représentait leur voyage au pays vers lequel ils programmaient de migrer. Cela parce que l'apprentissage de cette langue leur permettait de bouger à l'intérieur des différentes informations concernant l'Italie, parmi lesquelles celles relatives à la migration. Ce savoir les conduisait aux pas successifs de leur parcours, c'est-à-dire à toutes les actions dont la finalité est de donner à leur projet migratoire la caractéristique de légalité, à le rendre qanuni²⁶ : cela veut dire « voyager » à l'intérieur du système italien de régularisation du séjour des étrangers, et l'achat du contrat²⁷. Le contrat serait obtenu grâce à un intermédiaire en Italie (parfois proche de la famille, parfois pas) et les aspirants migrants interviewés étaient conscients du fait que, en dépit de son haut coût, souvent il ne correspondait pas à un vrai contrat de travail, et même s'il l'était, sa durée aurait été très courte. Cette conscience n'empêchait pourtant pas à ces jeunes de percevoir qu'ils étaient en train d'effectuer un voyage réel, et l'analyse de ces actes ne peut pas les réduire à une simple projection.

En outre, ces actions concernent un groupe plus ample de personnes autour de l'individu, car la famille des aspirants migrants, à Khouribga ou déjà en Italie, étaient souvent intéressés par ce voyage en différents termes : en supportant les jeunes au niveau économique (pour le paiement du contrat et des premières nécessités une fois arrivés

24. Dans la littérature sur la migration il n'est pas rare de trouver l'interprétation des actes migratoires en clef rituelle, en attribuant à chaque phase du parcours un des trois espaces du rite d'initiation, et souvent en considérant le migrant comme irrémédiablement positionné dans la phase liminaire, séparé (physiquement et moralement) de son contexte de départ et jamais complètement joint à celui de destination (confrontez De Genova, N. P. – 2002 - pour une critique à cette interprétation). Mes réflexions dans ce contexte ne veulent pas nécessairement utiliser cette discutable clef de lecture, même si elles peuvent apparaître comme proches ; j'ai hâte ici de démontrer qu'en dépit de l'apparente indéfinition du statut de ces jeunes dans cette phase de leur histoire de vie, les actions qu'ils réalisent témoignent d'une « agency » précise et causent des effets non négligeables sur leur existence.

25. Ils en existent à Khouribga au moins deux, et chacune prévoit des cours de langue italienne certifiés par un examen final à l'Institut Dante Alighieri de Casablanca, lié au Consulat Général d'Italie.

26. La définition d'une migration qui respecte la loi pour ces jeunes, et la non-correspondance avec celle que pourraient avoir les « pays d'accueil », montre comment les mêmes concepts de « migration légale » et « migration illégale » doivent être analysés dans leur complexité et dans la variété de leurs possibles déclinaisons.

27. La législation italienne en matière de migration (la loi n. 189 du 30 juillet 2002 – et ses successives modifications en 2008 et 2010 connues comme faisant parties du « Pacchetto sicurezza » - qui modifiait le « Testo Unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero » c'est-à-dire le décret législatif n. 286 du 1998) prévoit que la seule façon pour obtenir un permis de séjour en tant que travailleur en Italie est celle d'être « appelé » par un employeur qui rédige un contrat avec le migrant après avoir démontré que les compétences spécifiques requises ne peuvent pas être satisfaites par l'offre locale (cela à travers une recherche préalable dans les services pour l'emploi nationaux). En ce qui concerne la réglementation marocaine de la migration, la loi de référence est la n° 02-03 « relative à l'entrée et du séjour des étrangers au Royaume du Maroc, à l'émigration et l'immigration irrégulières », loi qui, entre autres, punit « d'une amende de 3000 à 10.000 dirhams et d'un emprisonnement de un mois à six mois, ou de l'une de ces deux peines seulement, (...) toute personne qui quitte le territoire marocain d'une façon clandestine (...) », art. 50.

en Italie, pour les frais de cours, les coûts du voyage), pour l'acquisition des documents²⁸ et au niveau morale, à travers l'encouragement à partir. L'accomplissement d'un projet migratoire correspond à une action collective incorporée dans l'individu, et ceux qui ne sont pas partis ou qui ne le feront pas immédiatement, sont également impliqués dans une mobilité, et ils se retrouvent eux-mêmes à l'intérieur de ce troisième univers créé entre l'ici et l'ailleurs. Cela est par exemple le cas de 'Abd-el-Karim, le jeune propriétaire du magasin « Porta Portese », qui se trouve dans la médina : il commença son activité quand sa famille laissa Khouribga pour partir pour Rome et décida qu'il n'était pas destiné à les suivre. En échange, le magasin fut créé pour lui pour vendre habits et autre marchandise provenant d'Italie, et cela repositionna 'Abd-el-Karim dans le contexte social local, en le plaçant dans ce complexe espace constitué par l'intersection des « cultures » que le voyage à la fois matériel et imaginé dessine.

Le blâme à la migration

Ces dynamiques complexes concernant la définition des projets migratoires interagissent mutuellement avec les discours et les programmes mis en acte par plusieurs agences de développement (locales et internationales, souvent coopérants entre elles). La migration est décrite par ces ONG, ainsi que par la plupart de la littérature sur le sujet, comme un fléau qui détermine victimes²⁹, dépopulation des villages, perte de force de travail, mauvaises conditions de vie dans les pays « d'accueil », accidents, alcoolisme, déstructuration des identités collectives et personnelles (surtout dans les deuxièmes générations), impossibilité d'intégration etc. Celles-ci sont les raisons déclarées par ces agences qui les poussent à agir pour prévenir la migration ou pour la guider dans des directions « utiles ». Le secrétaire de l'Association d'immigration et de développement de Khouribga affirmait que « migration » est toujours synonyme de « souffrance », cachée derrière l'ostentation du bien-être. Paradoxalement les succès de la migration, qui alors existent (et les mêmes transferts d'argent³⁰), sont les protagonistes actifs des programmes finalisés à promouvoir le réinvestissement du capital accumulé à l'étranger dans des activités locales, de façon

28. David McMurray écrit que pour collecter la documentation nécessaire pour un passeport et un visa trois choses sont indispensables : un support familial, être liée à quelqu'un en Europe et connaître quelqu'un parmi les autorités [McMurray, D. 2000 : 48]. A propos de ce dernier facteur, il semblerait que la première émigration du Maroc (qui concernait les Beni Meskine), fut déterminée par le support de Ben Bassri, le puissant ministre des affaires internes, lui aussi appartenant aux Beni Meskine.

29. Il est intéressant de noter que, comme le reporte Mohammed Khachani (2003), les migrants espagnols et portugais étaient dans le passé décrits comme victimes des « passeurs » qui exploitaient leur désir de quitter leur pays d'origine à la recherche du bien-être, et qui les laissaient mourir traversant les Pyrénées. L'auteur cite en outre un article du quotidien Al Alam daté 24 juin 1951, dans lequel on relate l'histoire d'une « patera » noyée dans la Méditerranée au large de Salé, à côté de Rabat, qui transportait des personnes espagnoles cherchant à rentrer illégalement dans le pays. Les études de Khachani estiment que 85% des migrants « illégaux » voyageant vers l'Espagne entrent dans ce pays à travers ses ports et aéroports, tandis que le 15% le fait en traversant les détroits.

30. La Région italienne Toscane, par exemple, soutient un projet coordonné par l'ONG COSPE, en collaboration avec Microfinanza Srl, pour la création d'un système facilité d'envoi des transferts financiers au Maroc et pour la distribution de microcrédit au niveau local.

à donner une impulsion au développement économique du Maroc³¹. Ce développement, une fois effectivement accompli, évitera la Diaspora : ces discours génèrent un cercle vicieux, où les ressources issues de la migration sont elles-mêmes les instruments pour empêcher les départs.

Ces programmes font partie d'une conceptualisation plus vaste et transversale sur la « migration intelligente », c'est-à-dire un dispositif complexe de normalisation des mouvements, qui semble surtout finalisé à les dissuader, et à produire une mobilité qui ne comporte pas de quitter le pays d'origine. Le voyage devrait être, selon ces agences dans les possibilités renouvelées offertes par le territoire local. A titre d'exemple nous pourrions citer un dessin animé réalisé après un travail de concertation et de collaboration de plusieurs associations opérant localement et réunies en réseau par l'ONG marocaine Tanmia, dans le cadre du projet d'«appui aux initiatives de prévention de la migration illégale des mineurs non accompagnés », programme d'appui à la société civile (PASC) lancé par le PNUD (Programme des Nations Unies pour le Développement) en partenariat avec la Coopération Italienne, et l'ONG Italienne CISS (Cooperazione International Sud-Sud). Ce dessin animé fait partie d'un « kit pédagogique » composé de deux histoires en dessins animés (traduites en quatre langues, Arabe marocain, Français, Amazigh et italien) et de deux bandes dessinées, dont l'utilisation est prévue dans les programmes de dissuasion de la migration chez les jeunes. Le dessin animé intitulé « J'ai droit à ma patrie », montre comme la persévérance d'un jeune à ne pas céder aux appels idéalisés et illusoire de l'étranger et à réclamer l'aide des services locaux, le conduit à une finale prise en charge par ces derniers, qui lui assurent donc le succès économique et social au Maroc même³².

La sortie du Maroc peut éventuellement être conçue par les ONG dont on a analysé le matériel, mais pour un temps court et régulé, et avec des buts bénéfiques pour le contexte de départ. Cela montre comment, si dans les pays d'accueils les migrants sont souvent positionnés par la logique d'état à « la frontière de l'être et du non-être social »³³, ce placement commence au Maroc, où aux aspirants migrants est consenti de se rapprocher à l'Italie en utilisant ses images, ses objets, sa langue etc., tout comme en étant destinataires des actions de ses ONG, mais où on leur empêche de migrer vers ce pays, sinon dans des cas exceptionnels et dans des modalités strictement disciplinées. L'Italie devient quelque chose qui peut être enseignée et apprise, comme Hamoud me disait en me parlant du

31. Analysez par exemple le programme de l'association italienne NEXTIA, intitulé « Retours productif des migrants saisonniers : réinsertion dans le cadre de filière productives mises en réseau avec des entreprises romagnoles [de la région italienne Emilia Romagna] » réalisé à partir du 2004 et financé par la région Emilia Romagna ; ou le programme de COOPI et PUNTO SUD « Le migrant comme agent de développement dans sa communauté d'origine », 2003-2005, financé par l'Union Européenne et la région Emilia Romagna ; ou encore le projet MIREM, « Migration et retour au Maghreb », financé par l'Union européenne et réalisé par l'Institut Universitaire Européen à partir de 2005.

32. Confrontez <http://podcast.tanmia.ma/article464,464>.

33. Charaf, M. 2003 : 7.

programme appelé « Migration Ressource »³⁴ auquel il était en train de participer. Le but de ce projet était d'entraîner les futurs migrants, de les qualifier, de façon à ce qu'ils auraient pu vivre une « intégration » positive dans le pays de destination, et retourner ensuite au Maroc en pouvant contribuer au développement du pays. Il consistait en séminaires concernant la « culture » italienne et les lois du pays, et il comprenait un cours de langue. A la fin de cette formation, les aspirants migrants pouvaient éventuellement être « envoyés » en Italie pour un stage de six mois, avant de rentrer au Maroc. Ce projet, et d'autres encore, visant le « développement » de la communauté locale³⁵ dans la conviction que cela dissuaderait la migration, cherchaient donc de garder au pays des jeunes désireux de quitter le Maroc. Ces programmes, qui traitent de l'apprentissage, même si décliné de différentes façons, utilisent ce dernier évidemment comme instrument pour éviter la migration, alors que dans les actions des jeunes rencontrés, c'est justement la formation, menée en dehors de ces programmes et de façon personnelle ou familiale, qui permet leur mobilité, comme on l'a vu précédemment. La finalité de l'apprentissage est alors ici d'empêcher le mouvement spontané, et le paradoxe est que souvent il est adressé par ces ONG à des personnes, comme ici Hamoud, qui n'étaient pas nécessairement intéressées à la migration avant de venir à connaissance de ces programmes.

L'imagination sur l'Italie est alimentée par ces mêmes ONG, mais qui cherchent à guider ses représentations, de façon à prévenir les départs en dehors de parcours établis. Mais cela n'implique pas une immobilité chez les jeunes marocains, car, comme on a analysé jusqu'ici, ils voyagent dans la même progressive définition et réalisation du projet migratoire, dans ce qu'on peut appeler une « imagination concrète », qui engage pratiques et objets. Si d'un côté donc une traversée physique des frontières, sur laquelle cet article ne se concentre pourtant pas, continue à avoir lieu, de l'autre une mobilité exercée comme ici décrit détermine la nécessité d'une profonde réflexion sur ce que migrer veut, à nos jours, dire.

34. Il s'agit du projet « Migrations et Retour Ressources pour le Développement », conclu en 2009 et réalisé par l'Organisation Internationale pour les Migrations avec la Fondation Hassan II, le Centre d'Etudes et de Recherches Démographiques de Rabat, et l'ONG italienne CERFE.

35. Confrontez à titre d'exemple les deux projets suivants, réalisés par ONG italiennes: « Soutien à la promotion d'emploi et à la création d'entreprise », ICS (Institut pour la coopération au développement, 2004-2006, financé par l'Union Européenne) ; « Jamais plus clandestin : promotion d'une migration responsable à travers les circuits légaux dans la région de Tadla Azilal » [à côté de celle de Chaouia-Ouardigha] , MLAL, 2006-2009 financé par l'Union Européenne.

Bibliographie

Adidi, Abdelaziz. Les villes minières marocaines face au défi du développement durable, in Actes du colloque «Les villes au défi du développement durable : Quelle maîtrise de l'étalement urbain et des ségrégations associées ?», GREGUM-UMR ESO CNRS, université du Maine, 2006

Appadurai, Arjun. *Modernity at large : cultural dimensions of globalization*, University of Minnesota Press, Minneapolis 1996.

Arab, C. Migration de jeunes marocains L'exemple des de la circulation migratoire des Aït Ayad à travers l'espace euro-méditerranéen, 2ème rencontre Jeunes et société en Europe et autour de la Méditerranée Marseille, octobre 2005

Bennani-Chraïbi, Mounia. *Soumis et rebelles, les jeunes au Maroc*, CNRS Editions, Paris 1994

Bleuchot, Hervé. Une ville minière marocaine :Khouribga, in *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, n° 6/1969, p. 29-51, CNRS, Aix en Provence

Cassarino Jean-Pierre, (sous la direction de). *Migrants de retour au Maghreb :Réintégration et enjeux de développement*, Rapport Général MIREM, Robert Schuman Centre for Advanced Studies, Institut Universitaire Européen, Florence 2007

Charaf, M. État de l'émigration-immigration marocaine, Entre mondialisation et protection des droits - Dynamiques migratoires marocaines : histoire, économie, politique et culture, Casablanca, 13, 14 et 15 juin 2003

Chattou, Z. *Construction/reconstruction identitaire et formes d'insertion des migrants marocains en Europe*, M.I.R.E., Nantes 2005

Dal Lago, Alessandro. *Non persone. L'esclusione dei migranti in una società globale*, Feltrinelli Editore, Milano 2004

De Certeau, M. *L'invention du quotidien. Tome I. Arts de faire*. Gallimard, Paris 1980

De Genova, N. P. *Migrant "Illegality" and Deportability in Everyday Life*, *Annual Review of Anthropology*, Vol. 31 (2002), pp. 419-447

Duchac, René. Propositions pour une recherche sur le développement de Khouribga, in *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, n° 7/1970, p. 49-69, CNRS, Aix en Provence

Foucault, M. *Sorvegliare e punire*, Einaudi, Torino 1976

Geertz, Clifford; Geertz, Hildred; Rosen, Laurence. Meaning and order in Moroccan society. Three essays in cultural analysis, Cambridge University Press, 1979

Geertz, Clifford. What Is a State If It Is Not a Sovereign? Reflections on Politics in Complicated Places, Sidney W. Mintz Lecture for 2003, Current Anthropology Volume 45, Number 5, December 2004, The Wenner-Gren Foundation for Anthropological Research.

Khachani, M. La migration clandestine au Maroc, Entre mondialisation et protection des droits - Dynamiques migratoires marocaines: histoire, économie, politique et culture, Casablanca, 13, 14 et 15 juin 2003

Kharoufi, Mostafa. Effets de l'émigration vers l'Italie des Beni Meskine (Maroc occidental), in Migration internationale et changements sociaux dans le Maghreb, Colloque international, Hammamet – Tunisie, 21-25 juin 1993, Université de Tunis I, 1997

Lazarev, G. et Pascon, P. Les villages miniers de la région de Khouribga, in Notes marocaines, n° 14/1960, p. 157-184, Rabat

Le migrant marocain en Italie comme agent de développement et d'innovation dans les communautés d'origine, Exodus éditions, Milan 2005

McMurray, D. In and out of Morocco. Smuggling and migration in a frontier boomtown, University of Minnesota Press, Minneapolis 2000

Ossmann, S. L'ailleurs est nulle part. Remarques sur les mouvements de personnes à partir du Maroc, in Migration internationale et changements sociaux dans le Maghreb, Colloque international, Hammamet – Tunisie, 21-25 juin 1993, Université de Tunis I, 1997

Pandolfo, S. 'The burning': Finitude and the politico-theological imagination of illegal

Migration, Anthropological Theory 2007 7: 329

Promozione di sistemi di micro e piccole imprese in Marocco e contributo degli emigrati allo sviluppo economico locale, CeSPI, Quaderni del Programma di Ricerca Circuiti economici e circuiti migratori nel Mediterraneo, Quaderno 5/1999

Royaume du Maroc, Haut commissariat au plan, Recensement général de la population et de l'habitat de 2004. Population légale du Maroc.

Sayad, Abdelmalek. La double absence. Des illusions aux souffrances de l'immigré, Seuil, Paris 1999

Schaeffer, Fanny. Le territoire des passe-frontières : dynamiques sociales, identitaires et

spatiale de la structuration du champ migratoire marocain, Thèse de Doctorat, Université de Poitiers, 2004

Sayad, Abdelmalek. « Coûts » et « profits » de l'immigration, Actes de la recherche en sciences sociales, Année 1986, Volume 61, Numéro 1, p. 79 – 82

Van Aken, M. The Hierarchy and Experience of Migration: Egyptian Labourers in the Jordan Valley, in F.Métral, H.Jaber (a cura di), Politiques migratoires, filières et communautés au Moyen Orient, 1991-2003, IFPO Ed., Beirut 2006



Le Rai: un périple dans toute la Méditerranée

Saïd Khateeb

La musique "Rai" a pu en un temps relativement court gagner une base populaire, et imposer sa présence et sa diffusion sur les scènes arabe, méditerranéenne et mondiale. Elle a franchi nombre d'obstacles politiques et sociaux qu'elle a essayé d'abolir tout au long de la deuxième moitié des années quatre-vingt. Elle s'est transformée ainsi d'une simple expérience musicale qui a pris naissance et s'est développée en Algérie, en une langue de dialogue et de communication entre les jeunes maghrébins en général. Elle a pu aussi prouver sa spécificité en tant que reflet de la réalité, des soucis et des préoccupations des gens au quotidien; et elle a aussi démontré sa capacité à amalgamer des composantes musicales variées puisées dans plusieurs régions de la Méditerranée comme le Maroc, l'Égypte, la Syrie, la France, l'Espagne, le Liban, l'Italie et autres.

Le Rai est considéré historiquement comme le fils légitime de deux genres musicaux qui sont apparus au début du siècle passé à l'Ouest de l'Algérie, et qui sont dans l'ordre de leur apparition: "Al Badaoui", et "la Chanson Oranaise".

Al Badaoui, est un genre musical que pratiquaient au début du siècle passé les poètes du melhoun (c'est-à-dire la poésie écrite en arabe dialectal) originaires des faubourgs de Mostaganem, Oran, Maskara, Sidi Bel Abbes, et Tlemcen, comme les Cheikhs Mohamed al Sounoussi, Oueld Mnawar et Oueld Azwaoui. La base de ce genre est l'interprétation d'un poème en dialectal (melhoun) rythmé légèrement par une musique jouée avec les deux instruments: el gasba et el gallal.

Les plus célèbres chansons de ce genre se distinguent par leur timbre fougueux et viril, sans omettre le côté sentimental et romanesque justifié par une prédilection pour "al ghazal", c'est-à-dire les louanges de la bien-aimée inspirées des expériences personnelles des poètes, ou des histoires d'amour connues dans leur environnement. Beaucoup de poètes ont pratiqué ce genre, mais le plus célèbre d'entre eux, dont le nom est souvent cité et retenu par la mémoire collective est Cheikh Hamada (1886-1968), connu pour ses chansons: "Banat al Bahja" (filles de joie) (1930), "Sallem 'ala Kouhl el 'ouyoum" (Saluez le kohol de ses yeux) (1931), "Ya albi Isbor" (Patience mon cœur) (1933), "Ya zal hassi" (1953) et bien d'autres. Cheikh Hamada a eu le privilège d'être le premier chanteur bédouin en Algérie à utiliser le luth oriental (l'Oûd). Il le devait à une rencontre passagère à Berlin, capitale de l'Allemagne avec le célèbre artiste égyptien Mohammad Abdel Wahab (1907-1991). Cette rencontre s'est terminée par l'improvisation d'un duo dont a parlé Cheikh Hamada³⁶.

36. Il n'a malheureusement pas eu la chance d'inviter Mohammad Abdel Wahab à visiter l'Algérie, surtout Oran et Mestghanem pour qu'il s'y produise.

L'Oûd a disparu par la suite de la musique bédouine qui a continué à se développer grâce à des voix de femmes que l'on nomme "Medehhat" comme Cheikha Remitti (1923-2006), et Cheikha Djénia (1954-2004).

Certains croient que l'utilisation de l'Oûd dans le Badawi est le fruit d'un hasard. Cela est vrai mais il a eu beaucoup de succès et fut très bien accueilli par le public, ce qui est vrai; La preuve en est son apparition dans certaines œuvres chantées à Oran, et son inscription pendant les années cinquante dans le répertoire du chanteur compositeur Blaoui Houari (84 ans) qui en a composé plus de 500. L'Oûd s'est par la suite profondément ancré dans cette musique après la rencontre amicale qui a réuni Ahmed Wahby (1921-1993)³⁷ et l'artiste Farid al Attrach (1915-1974) dans un cabaret de Marseille, puis à Paris où la relation entre les deux hommes est devenue étroite. Cela explique aussi l'influence de la musique du Machreq que l'on constate clairement dans la chanson oranaise d'Ahmed Wahby.

Le projet de la musique du Rai a commencé à se cristalliser et a fini par prendre la forme que nous lui connaissons aujourd'hui à la veille de l'indépendance de l'Algérie (1962) avec l'avènement d'une nouvelle génération que l'on nomme la génération du Rai-Pop, et qui est représentée par les artistes Belgacem Bouteldja, Boutiba Sghir, Younos Benfissa et le compositeur Messaoud Bellemou qui a introduit au début des années soixante-dix, et pour la première fois la trompette dans ce genre. avant de devenir un pionnier dans l'introduction de mélodies qui dévoilent l'influence de la musique du Flamenco espagnol³⁸.

La musique espagnole est restée très présente dans la recherche des chanteurs du Rai, et cela s'est manifesté concrètement à la fin des années quatre-vingt à travers l'apparition du phénomène "Rai Love", le Rai sentimental prôné par feu Cheb Hasni (1968-1994) et Houari Benchenet que l'on surnomme Julio l'algérien parce qu'il adopte le style du fameux chanteur espagnol Julio Iglesias.

Dans la liste des artistes qui ont influencé et enrichi l'expérience du Rai sentimental, on doit citer également le nom du chanteur syrien Georges Wassouf dont a parlé à plusieurs reprises Cheb Hasni qui a fait une adaptation des mélodies de la chanson célèbre de Wassouf "Kalam ennas". Cheb Khaled dit de lui: "Georges Wassouf est un algérien né au Machreq".

Le Rai a essayé au début des années quatre-vingt de se frayer un chemin dans le paysage de la musique du monde grâce à certaines expériences individuelles lancées par des voix jeunes et fraîches comme le couple Fadila et Sahraoui, Cheb Hamid, Cheb Taher, et bien

37. L'une des icônes de la chanson oranaise. Nous lui devons la chanson célèbre "Oran... Oran" qui a été la cause du succès de Cheb Khaled qui l'a réinterprétée dans les années quatre-vingt-dix.

38. A cause de la proximité géographique entre les côtes occidentales de l'Algérie et l'Espagne, en plus de la relation historique entre les deux pays, et qui remonte à l'époque andalouse, il est devenu normal de rechercher cette communication et influence culturelle en Espagne.

sûr le couple Cheb Khaled et Cheb Mami. Leurs chansons sont devenues célèbres grâce au génie de deux compositeurs doués qui ont enrichi et marqué la période des années quatre-vingt, feux Rachid Baba Ahmed et Safy Boutella.

Il est de notoriété publique que Cheb Khaled (50 ans) est parti dans sa pratique du Rai de la tradition de sa ville natale Oran (plus précisément de son quartier Lekmine). Mais l'influence la plus importante, celle qui lui a donné le désir de persister dans cette aventure et de la développer reste l'expérience de la chanson marocaine: le fameux groupe "Nass el Ghiwane"³⁹ l'a fasciné, et il n'a jamais cessé, depuis son enfance d'écouter et de répéter leurs chansons. On peut aussi citer au même titre deux autres groupes: Jil Jilala et Lemchaheb. Il convient aussi de dire à ce propos que les groupes marocains cités ont laissé leurs traces chez beaucoup de chanteurs du Rai comme Cheb Bilal qui est devenu un symbole pour la nouvelle génération. Cheb Bilal n'a eu de cesse d'insérer dans ses chansons célèbres des mots puisés dans le répertoire marocain. C'est le cas aussi de la fameuse chanteuse Cheba Zahouania.

Au milieu des années quatre-vingt, et au début des années quatre-vingt-dix, le Rai prend un tournant très important. L'enlèvement politique de l'Algérie dans la guerre civile, la pression des groupes islamistes⁴⁰, et la prolifération des fatwas d'extermination des chanteurs du Rai ont eu pour conséquence l'assassinat par un groupe de fanatiques religieux de Cheb Hasni, Cheb Aziz et le producteur Rachid Baba Ahmet.

Le chaos qui régnait alors dans le pays poussa les autres chanteurs du Rai à choisir l'exil. Cheb Khaled comme beaucoup de ses homologues trouva asile en France, et en même temps un chemin frayé vers le succès. Il profita de l'expérience du musicien français Jean Jacques Goldman qui a composé la plus célèbre de ses chansons: Aïcha (1992). On trouve dans les paroles de cette chanson les passages suivants: "Aïcha, je te désire, je meurs pour toi. Voici la chanson de ma vie et de mon amour. Tu es ma vie et mon parcours, J'ai souhaité vivre avec toi, toi seulement".

Au début des années quatre-vingt-dix, et en parallèle avec l'expérience de Khaled Haj Ibrahim, Cheb Mami commença une aventure artistique qui s'étendit sur les deux rives de la Méditerranée. Sa célébrité se propagea de Marseille en France jusqu'à Beyrouth au Liban. Il eut un très vif succès auprès du public après la sortie de son album " Du sud au nord" (2003). L'album publié sous le titre Youm wara Youm contient un duo avec le chanteur du rock italien Zucchero, et la chanteuse marocaine Samira Saïd. Un clip vidéo a été réalisé pour cette chanson qui a connu un très grand succès populaire. Cette expérience inaugura au début du troisième millénaire le phénomène du retour du Rai dans les pays arabes après son succès en France. Plusieurs duos ont été enregistrés successivement:

39. Un groupe formé au début des années soixante-dix à Casablanca au Maroc.

40. Représentés surtout par le FIS qui avait gagné à l'unanimité les élections législatives (1991) avant l'annulation des résultats de l'élection et la proclamation du FIS d'un mouvement de désobéissance civile.

Cheb Khaled/Amr Diab, Cheb Mami/ Kazem Assaher, Cheb Mami / Alissa, Cheb Fadel/Amal Higazi, Hamid Baroudi/Mohamad Mounir, et enfin Cheb Khaled/Diana Haddad.

Ces duos qui ont suscité un très vif intérêt médiatique dans le monde arabe, ont lancé une nouvelle sensibilité et ont été très bien accueillis dans les milieux du Rai. Beaucoup de chanteurs algériens commencèrent à greffer dans leurs chansons des mélodies et des airs composés par des artistes du Machreq, surtout en Égypte, en Syrie et au Liban. On constate la même orientation dans les chansons de Cheb Redouane, Cheb Abbès, et Cheb Kader Japoni.

Il est vrai que le Rai est né en Algérie, dans la ville d'Oran qui s'étend avec fierté sur la rive de la Méditerranée, mais il s'est développé et a connu le succès parce qu'il s'est appuyé sur les influences et les expériences musicales des pays voisins, méditerranéens eux aussi. Le Rai a voyagé dans ces pays, a parcouru leurs régions, s'est nourri de leurs éléments originaux, et a intégré tout cela dans son parcours. Cette synergie s'est traduite par la présence de nuances musicales exprimant chacune une partie de la mémoire collective qui unit les habitants de la Méditerranée.

Avec le passage du temps, le Rai tente aujourd'hui de préserver la richesse de ses composantes intérieures, et de défendre la place qu'il occupe. Mais il commence à subir la menace d'un début de régression et d'une perte d'intérêt avec l'émergence de nouveaux genres musicaux qui commencent à susciter l'intérêt dans les pays du pourtour de la Méditerranée, comme le "R'n'b".



Culture et Tourisme

Comment marcher sur les sables mouvants

Kamel Riyahi

L'attaque des deux avions suicidaires du 11 septembre contre les deux tours du World Trade Center était une mort symbolique de la liberté de voyager. Le moyen de transport qui était l'appareil de la liberté et de la vie est devenu un outil de criminalité et un vecteur de la terreur qui fait venir la mort des pays lointains inconnus. L'Autre qui était à bord de ces avions n'était plus qu'une représentation de l'enfer dont parlait Sartre. Quand le symbole se suicide, il se tue, et assassine les autres avec lui. C'est ce qu'ont fait les deux avions qui se sont suicidés pour tuer le sens même.

C'est à peu près l'explication qu'a donnée Baudrillard de la chute des tours jumelles qu'il a qualifiée de suicide symbolique.

Nous vivons aujourd'hui une nouvelle réalité produite par l'évènement du 11 septembre qui n'a pas seulement changé la carte géopolitique du monde, mais a aussi porté atteinte au processus normal de la culture humaine en général, la touchant à des endroits fragiles dont la liberté de la mobilité et du voyage. Or le voyage est un droit. Son impact sur la construction du dialogue entre les cultures et les civilisations à travers l'Histoire a été déterminant. Malgré tout, l'idée du voyage restera présente comme un socle important de l'existence humaine.

"L'homme qui désire se renouveler n'a qu'à s'expatrier, changer de lieu d'existence, aller vers l'Ouest comme le fait le soleil"

Abdelfattah Kilito

A première vue, il peut sembler qu'il y ait un conflit ou un manque d'harmonie entre les concepts de "tourisme" et de "culture", puisque le premier renvoie à une référence économique, matérielle, pragmatique, fonctionnelle et que le terme lui-même contient une référence au phénomène de la mobilité, du voyage, du mouvement et de l'ouverture. Les connotations du mot évoquent pour nous le sens de la mobilité, du luxe, de la paix, de la tolérance et de la communication. Quant au terme culture, il plonge ses racines dans le sol de la stabilité, et il renvoie au concept de l'identité: identité des peuples et des individus, identité qui ne peut être acquise pacifiquement du point de vue philosophique et intellectuel. Les identités, selon le romancier libano-méditerranéen Amin Maalouf sont des « identités meurtrières » et combattantes. Mais lorsqu'on réfléchit aux composantes de l'identité, on s'aperçoit qu'elle ne se construit pas d'une façon définitive. Elle se constitue à

travers le temps et les expériences. Elle est aussi le produit de rencontres et le résultat d'une communication entre les civilisations et la synthèse de l'expérience d'un long voyage.

L'identité culturelle se constitue à travers les expériences vécues, à partir de notre condition liée au territoire, à la patrie, et à notre état d'être humain, individuel ou collectif voyageant et se déplaçant dans la terre immense. On revient dès lors à la première relation que nous avons exposée, cette relation de contradiction et d'hostilité, comme si l'un excluait l'autre: le tourisme ou la culture ! Essayons donc d'en faire une relation de compassion, de communication et d'harmonie. Ainsi nous arrivons au moins pour l'instant à créer un espace de paix pour les deux termes en les désarmant totalement.

Le tourisme tel que je le vois est une composante principale de l'acte culturel en général. Car la mobilité touristique ayant une dimension commerciale est un déclencheur important de l'intérêt porté au patrimoine culturel. Le commerce a lui aussi ses conditions dont la plus importante reste la qualité du produit et sa rareté; et le touriste/voyageur n'aime dépenser son argent que pour des plaisirs spécifiques comme le plaisir de savoir, c'est à dire de connaître des climats, des mondes et des cultures différents des siens. Cela suffit pour inciter les gouvernements, les entreprises privées et les hommes d'affaires à investir dans le secteur culturel.

L'héritage culturel d'un pays émerge tel un trésor enfoui, tout à fait comme les montagnes d'or ou les puits de pétrole ou les champs de gaz. Jacques Attali a écrit dans le "Dictionnaire du XXI siècle" que la culture sera "la première mine pour créer des fortunes, et le dernier obstacle devant l'équation générale des marchandises". Cela devient possible si on arrive à bien utiliser ce patrimoine, et si on trouve le climat convenable pour l'investissement. Les plus importantes conditions d'investissement de cette mine/patrimoine culturel sont bien sûr la paix, la sécurité et la tolérance.

Attali prévoit également que le tourisme deviendra le premier secteur économique dans le monde à partir de l'an 2010, et que "la Méditerranée occupera la première place parmi les régions les plus visitées par les touristes". Mais il n'oublie pas de lier tout cela à une condition: le règne de la paix.

Le tourisme est donc une plante fragile qui ne pousse et ne grandit que sur le terreau fertile de la paix et de la sécurité. C'est pourquoi elle se flétrit et se meurt dans un contexte de guerre. Dans un pays combattant ou sur les lieux d'une guerre, le patrimoine culturel devient vite une victime. Nous le voyons aujourd'hui au Liban, en Irak, en Afghanistan qui constituent des exemples clairs du sort subit par le patrimoine culturel en temps de guerre.

La Tunisie est l'un des pays importants de la Méditerranée qui a compris depuis un certain temps la valeur de ce que l'on nomme "tourisme culturel" puisqu'elle a élargi le champ de cette activité restée pendant des décennies prisonnière du tourisme des stations

balnéaires côtières. Cette attention portée au secteur culturel a mené à une distribution presque équilibrée du flux touristique dans le pays tout au long de l'année. Il faut dire à ce propos que le tourisme culturel en Tunisie se divise en deux branches :

Un tourisme archéologique historique basé sur la promotion des sites archéologiques et des musées comme les sites romains et puniques avec à leur tête les vestiges de Carthage et des berbères, les maisons de Matmata, les vestiges islamiques, surtout les mosquées comme la Mosquée al Zitouna et la Mosquée d'Oqba.

- Un tourisme culturel à l'aspect carnavalesque, qui se traduit par l'investissement des espaces du patrimoine culturel pour présenter des événements culturels internationaux contemporains qui attirent une tranche spécifique de touristes. Parmi les manifestations les plus importantes de ce tourisme on peut citer :
- Les Journées cinématographiques de Carthage.
- Les Journées théâtrales de Carthage.
- Le Festival International de Jazz à Tabarka
- Le Festival de Musique Symphonique au Colisée romain d'El Jem.
- Le Festival international du Sahara de Douz.
- Le Festival Coralis, festival international de l'image marine et sous-marine à Tabarka.
- Le Festival des arts populaires à Ksour.
- Le Festival des arts plastiques à Mahrès

De même, il existe d'autres orientations vers ce que l'on nomme en Tunisie "le tourisme saharien". C'est une forme de tourisme culturel par ce qu'il offre aux touristes occidentaux la possibilité de voir des mondes nouveaux qui les éloignent des modèles traditionnels du tourisme côtier pratiqué dans le monde. Il y a aussi une sorte de tourisme que l'on peut nommer "Simulation culturelle du patrimoine", et qui est pratiqué dans des villes et des sites touristiques bâtis par des investisseurs sur le modèle de l'architecture traditionnelle du pays. Des exemples de ce tourisme particulier se retrouvent dans certaines stations balnéaires (que je ne citerai pas ici) construites en Tunisie avec un style architectural islamique ou andalou.

La Tunisie a pu en effet tout transformer en produit touristique. Les traditions et les mœurs tunisiennes sont, elles aussi, commercialisées en tant que produits touristiques spectaculaires que l'on peut voir dans les musées et à travers les Festivals par exemple.

Le sport est devenu, lui aussi, un élément qui contribue à enrichir le tourisme en Tunisie. Le pays accueille beaucoup de manifestations sportives internationales, africaines et méditerranéennes dans cet objectif. On peut se demander ici, à juste titre, quelle est la relation entre le sport et la culture. La réponse est que le sport, comme la culture ne fleurit que dans les temps de paix et dans les espaces de sécurité. On doit aussi rappeler la relation historique qui a toujours existé entre le sport et la philosophie depuis la civilisation grecque

qui a créé les jeux olympiques et jusqu'à Nietzsche qui a dit la phrase célèbre: "Je ne crois qu'aux idées qui naissent en marchant. L'homme ne peut pas raisonner proprement dans la position assise. Il faut en finir avec la philosophie des gens faibles, assis, et maigres".

Les Grecs ont en effet fait la distinction entre l'homme sportif et l'homme fort. Régis Debré l'a très bien montré dans son livre "Mémoire d'un petit bourgeois" où il dit: "La différence entre un homme fort et un homme sportif est que le premier est devenu sportif par nécessité, par une croissance normale ou sous l'influence des travaux manuels qui lui ont été imposés. Le second est devenu sportif gratuitement, pour le plaisir de l'effort, et par amour pour l'art. L'homme fort est l'homme des champs, le sportif est l'homme de la ville".

Cet intérêt porté aux secteurs touristique et touristico-culturel est né précisément du fait que ces deux secteurs font partie aujourd'hui des principaux pourvoyeurs d'emploi en Tunisie. Ils offrent du travail à plus de 350 000 ouvriers. Mais le tourisme, comme nous venons de le dire, reste un secteur fragile, sur lequel l'économie entière du pays ne peut reposer. Car même si la paix et la sécurité règnent dans le pays, il peut subir l'impact négatif d'événements mondiaux et d'occasionner ainsi des secousses importantes et néfastes à l'économie nationale. C'est ce qui s'est produit effectivement lors des deux guerres du Golfe qui ont profondément atteint le tourisme dans les pays du Maghreb Arabe.

Or, le tourisme avec sa tendance à privilégier le gain matériel pourrait être un danger pour le patrimoine qui est traité comme un bien de consommation dont on abuse au lieu de le protéger. Beaucoup de lieux, beaucoup de manuscrits, de sculptures et de biens archéologiques mobiles ont été détériorés par le tourisme, ce qui montre bien la nécessité de bien orienter ce secteur, surtout dans son aspect culturel.

Je terminerai en soulignant que le patrimoine culturel spécifique à chaque pays constitue un véritable trésor, une fortune incontestable et un moteur essentiel du tourisme. Cet héritage qui met en valeur le pittoresque et tout ce qui est spécifique à chaque pays se heurte à la mondialisation qui instaure, comme le désirent ses partisans, une sorte de standardisation de la culture, sur le modèle américain. Cela nous pousse à réclamer plus de soutien à l'héritage culturel, car le protéger, c'est défendre notre identité culturelle et notre histoire, tout en gardant aussi un espace pour le plaisir de la connaissance de l'autre. A vrai dire, il n'y a aucun intérêt à cloner les lieux, les expériences et les marchandises, comme le font les entreprises multinationales qui produisent et diffusent à l'échelle mondiale des marques standardisées ayant les mêmes modèles, les mêmes mesures et les mêmes couleurs.

Mais en échange, la protection du patrimoine culturel ne doit pas être un prétexte pour mettre en place un système de "réserves pour espèces humaines primitives", au lieu de développer la vie de la population locale. Beaucoup de gouvernements dans les

pays du tiers monde justifient la politique de négligence pratiquée à l'égard de leurs peuples, surtout les groupes humains vivant dans les lieux éloignés par le prétexte de la préservation de leur spécificité.

L'homme est par nature un être mobile dans tous les sens du mot. C'est ce qui est enraciné dans l'imaginaire oriental grâce aux textes religieux et aux œuvres de fiction. De même, l'homme est un être créatif qui n'accepte pas que son périple soit inutile. Il cherche à laisser des traces sur les lieux de son passage. C'est aussi un être sociable qui communique et établit des liens et des contacts avec les autres. C'est finalement un être explorateur amoureux des lieux. Ainsi, entre son désir d'atteindre la perfection dans la stabilité et sa nature faite de refus, de mouvement et d'instabilité, se manifeste sa nature d'être humain.

Il y a dans la littérature du voyage une preuve irréfutable de la relation qui existe entre le voyage d'une part et la connaissance de l'autre et de sa culture d'autre part. Mais le voyage ne doit pas devenir un déracinement, une fuite et une négation des origines.

Je conclurai par une phrase tirée de "La littérature et l'étrangeté" d'Abdelfattah Kilito. C'est la même phrase qui a ouvert cette communication, que je citerai dans son intégralité cette fois-ci :

"L'homme qui désire se renouveler n'a qu'à s'expatrier, changer de résidence, aller vers l'Ouest comme le fait le soleil. Or, le coucher du soleil ne veut pas dire sa perte ou sa disparition, car en se couchant, le soleil se lève pour d'autres personnes qui se réjouissent de son arrivée. Ensuite, le soleil revient vers les gens qui avaient vu son coucher"⁴¹.

41. N'ayant pu trouver le texte original en Français de Kilito, nous proposons ici une traduction approximative faite à partir de l'Arabe. -Note de la traductrice-

Pourquoi on ne fait pas le tour de la Méditerranée?

Najwan Darwish

(1)

Tout d'abord, il convient de souligner que ce texte examine en premier lieu la question de la mobilité dans les pays arabes de la Méditerranée, et en particulier celle des arabes méditerranéens qui voyagent d'un pays arabe à un autre, ou d'un pays arabe vers les rives européennes de la Méditerranée. Ce dernier cas de mobilité est maintenant tellement règlementé et limité que le départ des Arabes méditerranéens vers les pays européens est devenu presque impossible, pour ne pas dire interdit.

En effet, n'importe quelle tentative de voyage vers le nord de la Méditerranée évoque immédiatement pour nous les Arabes des frontières infranchissables et une violence insoutenable qui sous-tend la relation avec l'Occident. Cela se concrétise dès qu'on s'approche d'une ambassade ou d'un consulat européen dans l'espoir d'obtenir un visa. Ces lieux sont tellement sécurisés que le solliciteur de visa se sent déjà un criminel, condamné avant même de commencer les démarches administratives. Il subit des interrogatoires empreints de brutalité, et on lui demande des assurances, des attestations et des preuves impossibles à obtenir pour beaucoup.

Il ne faut pas oublier à ce propos que les ambassades et les consulats ne reconnaissent même pas la notion de la mobilité qui semble un mot inexistant dans leur dictionnaire. Pas de mobilité pour la mobilité. Pas de périple qui émane du désir de la découverte. Le voyageur est, pour ces institutions, soit le migrant qui doit être dissuadé définitivement de son désir de partir, soit un voyageur ayant un objectif clair et précis formulé dans sa demande: faire du commerce dans les pays ciblés, étudier dans leurs universités, se soigner dans leurs hôpitaux ou faire du tourisme dans leurs sites. Le tourisme dans ce sens contemporain est le contraire de la mobilité car il est un modèle de consommation en liaison avec la mentalité capitaliste qui ne peut justifier une valeur sans la transformer en marchandise. La mobilité, c'est autre chose. C'est un mouvement dans le temps et dans l'espace, et qui est par nature contraire aux conditions du marché et à la vision unilatérale imposée par les autorités, pas seulement en ce qui concerne le mouvement de l'homme, mais aussi son être et sa réalité d'être humain, et même son imaginaire.

Le système de visa occidental imposé sur les non-occidentaux, en donnant une forme légale à la fracture sur le plan des individus entre "le Nord" et "le Sud", concrétise la mentalité qui consacre le fossé de séparation et les relations de suprématie et d'hégémonie qui ne voient pas dans les habitants de cette planète des être égaux dans leur droit de voyager à travers les pays.

Les pays occidentaux méditerranéens ne diffèrent pas en cela de leurs semblables dans le nord de l'Europe. Les pays nordiques ont les mêmes politiques de protection des frontières qui séparent le Nord du Sud; et qui œuvrent pour que le Sud, qu'il soit nommé le Sud ou l'Orient ou le tiers-monde, reste à sa place sans bouger.

Notre mobilité est donc prisonnière de la relation du Nord avec le Sud, et de l'Ouest avec l'Est. La méditerranée n'est qu'une concentration des relations de force et des complexes historiques vis-à-vis des peuples de la Méditerranée, et qui ont été produits par des périodes historiques variées. Par conséquent, n'importe quel examen de la réalité de la mobilité dans la région arabe nous conduit par nécessité à examiner la relation que nous avons avec l'Occident. Car quelque soit notre désir d'éviter toute relation avec l'Occident, nous le trouverons sur notre chemin. En effet, la situation des pays arabes aujourd'hui et les identités régionales qui y existent sont le fruit d'une réalité imposée d'une façon ou d'une autre par les divisions décidées par les occupants occidentaux de la région dans la première moitié du XX siècle. Et la politique adoptée par nos pays continue à être élaborée en fonction de la relation avec l'Occident.

(2)

Parmi les plus simples conditions de la mobilité il y a la liberté, et un peu d'égalité de chances et une ouverture sur ce qui est commun à tous les hommes, c'est-à-dire cette terre où nous désirons bouger, et qui reste un héritage commun et une possibilité ouverte à tout le monde. Une mobilité difficile est le signe de l'absence de ses conditions. L'homme n'a pas besoin de faire un grand effort pour sentir cette absence; mais il est vraiment difficile de la comprendre et de la dépasser.

Le paradoxe est que la première cause de cette difficulté qui entoure la mobilité réside dans le concept de la Méditerranée elle-même. Que de conflits ont éclaté pour posséder cette mer que les romains considéraient comme occidentale, et qu'ils avaient nommée en latin "Mare Nostrum". De son côté, l'Europe a formé son identité actuelle à travers sa relation avec cette mer et ses populations. D'autre part, la "Méditerranée" a vécu la plus longue période d'interférences entre les européens et les musulmans arabes; et c'est précisément à cause de cela que cette mer est devenue le premier lieu de fabrication des mythes que l'Occident avait inventés sur l'Orient; et le siège du renouvellement continu des stéréotypes à son compte. Inutile de dire que ces stéréotypes sont constamment insérés dans la vie et la politique occidentale contemporaines.

Il est vraiment insupportable de regarder autour de nous et de découvrir que nous ne nous sommes pas éloignés de l'ère des croisades, et que nous ne sommes pas sortis vraiment de l'époque coloniale, et que pour voyager, nous devons toujours retourner au point de départ et résoudre tous ces complexes à la fois.

Ces complexes historiques, en plus des politiques occidentales contemporaines envers la région arabe, et surtout la relation avec Israël justifient probablement la réaction des populations de la région arabe qui rejettent les "initiatives" politiques méditerranéennes. Un exemple à citer l'initiative de "L'Union pour la Méditerranée" qui a été lancée en 2008. En effet, malgré l'admiration de la Méditerranée perçue comme une composante de l'identité et un horizon humain, il existe un sentiment arabe qui n'accepte pas l'appartenance méditerranéenne comme un substitut à l'identité arabe et au projet de civilisation arabe. Les Arabes sont aussi très sensibles à n'importe quel usage de l'idée méditerranéenne comme un moyen pour neutraliser la présence d'Israël dans la région arabe.

(3)

Tu te dis: ce matin je vais laisser mon cœur dormir et rêver d'être à Haïfa
Et que la mer n'est pas occupée
Et que les bateaux vont et viennent de Tyr et Tartous vers l'étoile du croissant fertile..."
Et que des matelots m'appellent de la mer avec l'accent des alexandrins.
Je ris et je ne le crois pas et je me dis: un simple appel de matelots dans une mer...

(4)

Mais les fractures dans la notion de la mobilité et les obstacles qui l'entravent ne se limitent pas à notre relation avec l'Occident. Sinon, qu'est ce qui interdit la mobilité entre les pays de la Méditerranée arabe eux-mêmes ? Qu'est-ce qui entrave la mobilité entre les pays du Machreq et du Maghreb arabes et rend difficile la circulation des produits culturels et artistiques entre eux?

Les obstacles à la mobilité qui se dressent devant les individus et les groupes dans les pays arabes de la Méditerranée touchent également la production culturelle et artistique dans ces pays qui souffrent d'un régionalisme clair entravant leur vitalité. Si nous prenons l'exemple du mouvement du journalisme, nous trouvons qu'il s'enlise chaque jour dans le local. Il est difficile de trouver un journal imprimé qui se distribue dans un espace qui dépasse la moitié, et même le quart des pays arabes. La même chose pour les revues. Quant au mouvement de l'édition (qui est un indicateur de la mobilité des idées), il paraît, à de rares exceptions près, être un mouvement régional faible qui n'arrive pas à franchir les frontières de la politique en vigueur.

D'autre part, et comme dans une réaction de compensation à la faiblesse de la mobilité de la production culturelle et artistique et parfois de la mobilité en général, on institue l'illusion de la communication par internet présentée comme un canal qui remplace la mobilité. Un outil du monde virtuel, aussi important soit-il, ne peut remplacer le déplacement dans le monde réel, ni répondre à ses exigences.

Les données de la réalité politique, économique, sociale et juridique dans la région arabe poussent vers plus d'isolement culturel. La distribution de la production culturelle est actuellement confrontée aux difficultés des frontières, de la censure, et de la bureaucratie. Ajoutons à cela l'exclusivité de la distribution qui est l'apanage des États et le manque de confiance dans les systèmes de poste dans cette région. Inutile de rappeler que les budgets octroyés par les gouvernements à la culture et aux arts sont limités, et souffrent souvent d'une mauvaise gouvernance. La production culturelle est tiraillée donc entre le financement médiocre et aléatoire décidé par les autorités d'une part, et le financement extérieur (occidental dans la plupart des cas) avec son aspect complexe et problématique qui a suscité beaucoup de débats dans les deux dernières décades.

Ce phénomène se produit en l'absence de la notion de responsabilité sociale des entreprises nationales. Ces entreprises sont supposées fournir un support essentiel à la production culturelle et artistique mais ne le font pas.

Il est clair donc que la carence d'une politique économique arabe commune, et le manque de législations appropriées font que le mouvement de la mobilité des arts et de la production culturelle reste faible, non seulement au sein de la région arabe, mais aussi dans son déplacement vers les pays du nord de la Méditerranée. Ces pays sont habitués à un modèle de réception et de relation qui manque d'égalité et de parité avec la production artistique en provenance de la région arabe, surtout dans les domaines de la littérature, des arts visuels et des arts du spectacle. Or, la mobilité des arts pourrait être une métaphore du dialogue qu'on voudrait nouer entre les civilisations. Mais comment faire alors que les conditions les plus élémentaires de ce dialogue sont absentes? C'est là que réside le paradoxe.

La question n'est pas seulement liée à l'abolition des complexes qui sous-tendent la relation avec l'Occident. Elle est aussi liée à la résolution du complexe de la libération dans son sens global, et à la réalisation d'une formule convaincante de justice sociale dans les pays de la région arabe.

La justice sociale n'est-elle pas une des conditions de la mobilité? Sans elle, cette mobilité ne serait qu'un privilège de classe comme c'est le cas pour le tourisme maintenant. Il n'est presque pas permis aux pauvres de voyager, et s'ils voyagent c'est pour une migration difficile ou pour des travaux qui ne remplissent pas le minimum des conditions humaines les plus élémentaires. On dirait parfois qu'il s'agit d'une forme moderne d'esclavage. On ne peut pas oublier à ce propos les images du "Harraga", et les nouvelles des barques de la mort.

Il ne faut pas oublier à ce propos que le voyage a une connotation négative dans la culture populaire des pays arabes de la Méditerranée. Lorsque les chansons populaires arabes lancent des imprécations contre les bateaux qui éloignent les jeunes, c'est certainement en souvenir des

bateaux des colonisateurs depuis la campagne de Napoléon en Égypte et jusqu'à l'occupation de la région arabe et de la Palestine. Très souvent le voyage était un périple sans retour, surtout pendant la période de "Safar Barlek", ces guerres ottomanes qui mobilisaient les jeunes arabes et les expédiaient dans des voyages longs et difficiles qui se terminaient souvent par la mort, déchirant ainsi le cœur de ceux qui restaient. En effet, la chanson populaire constitue un terrain de prédilection pour étudier l'image négative du voyage considéré aussi comme une forme d'abandon de la terre et de la patrie, comme on le constate dans la chanson palestinienne qui arrête le jeune homme au corps sveltes (Zarif attoul) pour lui affirmer: "ton pays est meilleur pour toi".

(5)

Comment libérer la mobilité?

Il n'y a pas de recette toute prête. Mais lutter contre les obstacles à la mobilité est une tâche essentielle pour le bien-être des sociétés, et pour contrebalancer les forces variées qui poussent ces sociétés à abandonner leurs valeurs fondatrices. Le premier pas vers la libération de la mobilité consiste à comprendre ce qui l'entrave, et à lancer des initiatives variées sur tous les plans pour l'encourager. L'art pourrait jouer un rôle essentiel dans ce but, en raison de la capacité du discours artistique à reformuler la culture et son impact sur la conscience collective dans la région. Grâce à l'art, on pourrait instaurer une notion nouvelle et une image différente de la mobilité.

D'autre part, il faudrait créer des groupes de pression ayant pour mission le changement des législations qui limitent la mobilité, que ce soit les législations nationales dans chaque pays (comme les lois relatives aux visas, à la censure, les réglementations douanières ou celles liées à l'économie), ou les accords régionaux liés aux mouvements des individus (les lois de visa).

Il faudrait par exemple exercer une pression sur l'Union Européenne pour que ses lois respectent le droit à la mobilité pour les non occidentaux. Cet effort à dimension légale mais aussi intellectuelle contribuerait sans doute à enrichir la culture du voyage et à renforcer les notions de la mobilité libre: la mobilité comme acte cognitif qui élargit les horizons des sociétés et renforce leurs spécificités loin des formules du "tourisme" idéologisé par des objectifs précis, et qui standardise actuellement le monde et aplanit la conscience de ses populations en déformant leurs rapports.

Loin de cette vision cauchemardesque de la mobilité en Méditerranée, nous pouvons admirer les mots chargés d'énergie et d'espoir écrits par l'un des poètes de la Méditerranée Constantine Kavafis à propos d'Alexandrie, sa ville natale il y a cent ans exactement, en 1911:

"Ithaque t'a offert ce merveilleux voyage.

Sans elle tu n'aurais jamais démarré.

Là, elle n'a plus rien à t'offrir.

Et si tu la trouves pauvre, Ithaque ne t'aura pas trahi

Sage comme tu le seras devenu, si riche en expériences

Tu auras alors compris le sens de ces Ithaques”.

(6)

Pourquoi on ne fait pas le tour de la Méditerranée?

La littérature du voyage et les carnets des voyageurs

Un pont entre l'Orient et l'Occident, et entre les Arabes et le monde

Nouri Al Jarrah

I

Dans un court texte de l'historien et voyageur grec Hérodote (Né à Alexandrie en 484 avant J.C.), on trouve une anecdote qui décrit une forme étrange de communication entre les commerçants phéniciens venus de la Méditerranée, et les berbères qui habitaient les rives de l'Océan Atlantique.

L'histoire dit que les commerçants phéniciens ancrèrent leurs bateaux près d'un rivage où ils déposaient leurs marchandises et retournaient à leurs navires au large pour attendre. Les berbères, habitants des montagnes voisines descendaient alors de leurs gîtes et se dirigeaient vers les marchandises pour les examiner. S'ils les trouvaient convenables, ils mettaient à côté de ces marchandises leurs prix et revenaient à leurs habitations à la montagne. A leur tour, les commerçants phéniciens approchaient leurs bateaux de la côte, là où ils avaient laissé leurs marchandises, et examinaient les prix payés. S'ils les trouvaient convenables, ils les prenaient et partaient en laissant les marchandises considérées comme vendues. Si le prix ne convenait pas, ils laissaient les marchandises et les prix payés et se retiraient de nouveau vers les bateaux pour observer la réaction de leurs clients. Les habitants locaux revenaient alors vers les marchandises et augmentaient les prix, et ainsi de suite jusqu'à ce que les commerçants phéniciens acceptent la vente. Les prix payés étaient souvent de l'or, des marchandises ou des produits locaux.

Cette forme originale de négociation commerciale est la preuve d'une confiance et d'une bienveillance exprimées par les deux parties, et le signe de l'existence de traditions créatives de communication entre les peuples de la Méditerranée et les peuples de l'Atlantique. Elle pourrait remonter à un temps plus reculé que celui mentionné par Hérodote.

A partir du "Récit du voyage du roi des Carthagénois Hannon" qui a parcouru la Méditerranée jusqu'à l'Océan Atlantique au cinquième siècle, nous apprenons que ce roi avait fondé plusieurs villes à l'époque de la floraison de Carthage, et que le commerce de Carthage et ses colonies avaient connu une expansion remarquable en Méditerranée et dans l'Atlantique. Hannon avait fondé sept comptoirs commerciaux, le premier sur l'oued Sebou à Thymatérion (près de l'actuelle Kénitra au Maroc), le second à Thamusida, et le troisième près des Colonnes d'Hercule aux environs de Tanger... et d'autres. L'hégémonie

de ce roi s'était étendue jusqu'au fond de la péninsule Ibérique, dans ce qui serait connu mille ans après sous le nom de l'Andalousie.

Dans le même esprit, le voyage en Syrie de Ounamon, un grand fonctionnaire (prêtre) de l'Égypte pharaonique nous laisse des informations importantes sur la relation de l'Égypte avec la rive Est de la Méditerranée. Des États cananéens et phéniciens existaient alors sur les côtes syriennes, et avaient des traditions solides dans les relations diplomatiques et commerciales avec le voisinage. On comprend clairement à partir des textes de voyage de ce fonctionnaire que les pharaons achetaient le bois de cèdre des côtes syriennes pour la construction des barques et pour d'autres usages.

Selon le papyrus pharaonique qui relate les événements de ce périple, Ounamon est arrivé en Syrie pour se procurer le bois nécessaire à la construction du bateau magnifique et énorme d'Amon Ré, roi des dieux.

Ce texte découvert en Moyenne Égypte en 1981 sur un morceau de papyrus acheté par l'égyptologue russe Vladimir Golenichtchev, se trouve actuellement au sein de la collection du musée de Pouchkine à Moscou. On y trouve un rapport sur le voyage d'Ounamon qui était un prêtre d'Amon envoyé au Liban à l'époque de la douzième dynastie pour se procurer du bois de cèdre. Le papyrus relate les tribulations de cet homme, les difficultés qu'il rencontre et des événements qui nous donnent aujourd'hui des informations importantes sur la situation politique en Égypte à l'époque de l'affaiblissement de la douzième dynastie. Il est probable que ce voyage eût lieu à la fin du règne de cette dynastie dont le dernier des rois forts fut Amenemhat III qui gouverna le pays pendant cinquante ans et mourût en 1801 avant Jésus Christ. Il a été enterré dans sa pyramide à Dahchour. Après lui, des rois faibles ont accédé au trône, mais leur règne n'a pas duré plus de douze ans et s'est achevé par la chute de la douzième dynastie qui a gouverné l'Égypte pendant 213 ans.

II

Comme cela a été le cas pour l'Antiquité, les époques suivantes ont aussi connu un développement remarquable de la communication culturelle, commerciale et politique à travers la Méditerranée et dans tous les sens: de l'Est à l'Ouest, de l'Ouest à l'Est, du Sud au Nord et du Nord au sud.

Ne voulant traiter que les éléments positifs de la communication pacifique entre les civilisations, nous allons laisser de côté les campagnes militaires - y compris les Croisades - que nous ne considérons pas comme des récits de voyage. Ainsi nous pouvons dire que dans tous les voyages qui ont eu lieu entre l'Asie et l'Europe, entre l'Afrique et l'Europe (notamment à partir du nord de l'Afrique), la Méditerranée a été présente par elle-même, comme parcours, et comme lieu d'événements.

Or, des voyages précoces avaient eu lieu entre le Nord de l'Afrique et l'Est et l'Ouest de la Méditerranée. Parmi ces voyages, il y a celui de Hassan al-Wazzan ou Léon l'Africain (né en 1500) et le voyage d'al- Idrissi (de son nom complet Abu al-Hassan Ibn Idriss al- Hamwi al-Hassani al-Talibi, né à Ceuta en 493 de l'hégire et mort en ce même lieu en 560 de l'Hégire); et les voyages d'Abu Hamid al-Andalusi al-Ghernati (au dixième siècle), et d'Ibn Djubayr (quatorzième siècle); sans parler de la plupart des voyages partis du Maghreb arabe avec des trajets variés, soit pour communiquer avec l'Europe, soit pour parvenir à la terre sainte (La Mecque, La Médina et Jérusalem). Tous ces voyages avaient dû traverser la Méditerranée.

Nous pouvons énumérer une dizaine de voyages arabes à destination de l'Europe qui avaient inventé une forme de communication continue entre l'Est et l'Ouest durant les quatre derniers siècles. Nous pouvons aussi parler de beaucoup de voyageurs et d'aventuriers qui nous ont laissé une description de la mer de Cham (la mer du Levant), et de la mer d'Alexandrie et un état des lieux des différents ports semés sur ce côté de la Méditerranée, comme le voyage d'Al-Abdari au treizième siècle, ceux d'Ibn Battûta et Ibn Khaldoun au quatorzième siècle, al-Tamjaruty au seizième siècle, al- Ayachi au dix-septième siècle, al-Miknassi au dix-huitième siècle, al-Tahtawi au dix-neuvième siècle, al-Ouertatani , al-Douagi, Mustapha Farroukh et même Taha Hussein et Nicholas Zyadé dans la première moitié du vingtième siècle.

Dans les chroniques qui relatent leurs périples, ces voyageurs nous ont laissé des pages riches d'informations importantes de tous les points de vue sur la Méditerranée, ses habitants, ses rives, ses côtes, ses ports, ses commerces, les forces qui la dominaient dans les différentes époques. Il y a des voyageurs arabes et musulmans qui ont traversé la Méditerranée dans un but précis ou à cause d'une situation particulière comme par exemple le voyageur mauresque Ahmad Ibn Qassim al-Hajari dit "Afoukay" auteur de *Rihlat al-Shihâb fi iltiqâ al-ahbâb* ou «Voyage de Shihâb à la rencontre de ses amis». Celui-ci a voyagé entre 1611 et 1613, de l'Andalousie en Égypte pour demander secours et soutien de notables et d'ulémas afin de rentrer dans le pays d'où il avait été chassé, c'est-à-dire l'Andalousie. Il y a aussi le célèbre voyageur juif andalou Benjamin bin Jona al Toutayli (connu en Occident par son nom Benjamin de Tudèle) qui énumère dans le carnet de son voyage les ports et les villes de la Méditerranée qu'il a visités entre 1165 et 1173. Il a aussi effectué une sorte de recensement des communautés juives de l'époque dans les villes qui s'étendaient de l'Andalousie jusqu'à Antioche.

La bibliothèque arabe des récits de voyages telle que nous les avons personnellement lus nous permet d'énumérer une dizaine d'autres voyageurs. Chacun d'eux a vécu des événements et des périples sur les rives de la Méditerranée, ses ports, et ses villes. Ces récits enflamment l'imagination par leur contenu empli de descriptions pittoresques des gens, de leur mode de vie, de leurs savoirs, de leurs cultures, de leurs coutumes et de leurs commerces, ainsi que de tout ce qui a attiré l'attention de ces voyageurs et suscité leur curiosité. C'est

d'ailleurs cette curiosité qui les a poussés à mieux connaître les rives de la mer des Roums ou de la mer de Cham selon les dénominations répandues à l'époque en Méditerranée.

Ce que nous venons de dire sur les voyageurs de l'Ouest du monde islamique (Andalousie et Afrique du Nord) vaut aussi pour ceux qui sont venus de l'Égypte et des pays de Cham (Pays du Levant), et qui sont partis dans des voyages célèbres qui ont marqué la culture arabe. On peut citer à ce propos al-Maqdisi Al Bshari au onzième siècle, considéré par les orientalistes comme le plus important des voyageurs arabes et musulmans. Il y a aussi Rifa'ah al Tahtawi (1801-1876), Ahmad Farès al- Shidyaq (1804-1887), Francis al-Marash al-Halabi (1836-1874), Ahmad Zaki Basha (1867-1934), Hassan Tawfiq al Adel (1889-), Mohammad Kurd Ali (1876-1953), Anbara Salam al Khalidi (1902-1986), tous connus au début du vingtième siècle. A cette liste on peut ajouter Fakhr-al-Din Al Ma'ani qui a fui Sidon au seizième siècle pour échapper à ses rivaux, les princes du pays de Cham. Il chercha refuge auprès des princes de la Toscane sur la rive Ouest de la Méditerranée entre 1613 et 1618. N'oublions pas non plus l'évêque Elias Hanna Khoury Al Moussly, remarquable voyageur qui fût le premier à visiter "Les Indes de l'Occident", c'est-à-dire, l'Amérique du sud et le Mexique entre 1668 et 1684. La liste pourrait être plus longue car il y a eu beaucoup de voyageurs, diplomates, pèlerins, ou aventuriers arabes, turcs, et iraniens. Ils ont laissé des traces de leur passage dans les villes portuaires méditerranéennes et sur les routes de voyage. Dans leurs carnets de voyage, il y a des pages et des pages qui décrivent cette mer comme étant une zone de rencontre entre les différentes cultures, mais aussi, et dans le sens opposé, comme un espace parmi les plus dangereux, et qui a été le théâtre de mouvements, de conflits et le creuset de réflexions dans l'Antiquité et le Moyen Age.

Ce qui m'intéresse dans cette communication, et dans mon travail quotidien sur la littérature du voyage, c'est de retrouver et de mettre en valeur cet héritage légué par ces voyageurs qui ont traversé la Méditerranée.

Il va sans dire, après ce tour d'horizon que la Méditerranée, ce "lac" qui a connu des parcours de voyage entre l'Est et l'Ouest était le milieu marin le plus stimulant pour les voyageurs dans le monde antique. D'ailleurs, elle continue à l'être. Les grandes religions, les grandes cultures, les philosophies magnifiques, les guerres dévastatrices, les tragédies horribles et les crises aiguës ont toutes contribué à son histoire mouvementée. La question palestinienne en est aujourd'hui un exemple clair puisque la Méditerranée a été le témoin de sa complexité, et un théâtre où se joue encore cette tragédie contemporaine.

Ce «lac» a été aussi un point de départ et un parcours pour les voyageurs grecs, phéniciens et même pharaoniques. La navigation maritime en Méditerranée a toujours promu une activité culturelle et commerciale de grande envergure qui a lié les peuples et les nations vivant autour de cet espace. Traverser cette mer d'est en ouest et vice versa a toujours suscité des contacts surprenant entre les musulmans et l'Occident.

En effet, les rives de la Méditerranée continuent à être le lieu d'une communication renouvelée entre les peuples et les cultures anciennes encore vivantes, et qui font toujours partie de la géographie et de cette mer et constituent son identité depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours. Nous voyons de près, jour après jour comment le dialogue s'y développe, et quel parcours il prend. Mais on constate en même temps que le voyage entre ces rives et ces mondes, et le mouvement traversant la Méditerranée de l'Est à l'Ouest exige de nous actuellement une réflexion profonde. Il est devenu indispensable aujourd'hui de trouver des moyens, des outils et des projets créatifs aptes à donner une plus grande chance à la communication et à la synergie, et capables de mettre fin à cette ignorance de l'Autre que nous constatons aujourd'hui. Car malgré le développement étonnant des technologies de l'information et de la communication, il reste quelque chose qui ne peut se réaliser que par le contact direct entre les gens.

Le voyage, avec sa littérature et ses moyens variés permet cette chance rare et ce contact sans pareil entre les hommes. Rappelons-nous à ce propos les négociations et les tractations commerciales entre les commerçants phéniciens et les habitants de l'Atlantique, et essayons de les comparer avec ce qui se passe aujourd'hui avec la nouvelle génération de voyageurs et de commerçants qui communiquent à leur manière. Ils possèdent sans doute leurs propres voix que l'on doit écouter et comprendre car ce sont les voix contemporaines de la Méditerranée.

III

En 2003, j'ai écrit une description de notre travail dans le cadre du projet 'Irtyad al Afaq' (L'Exploration des horizons) qui se concentre sur la littérature du voyage. Cette description est une sorte de manifeste qui expose l'idée du projet et sa portée. Avant de parler ici de ce travail, j'aimerais souligner qu'un tel projet d'une telle ambition, ayant des objectifs clairs, et fondé sur un plan d'action stratégique n'aurait pas pu voir le jour et devenir un travail quotidien de production avec des réalisations concrètes, sans l'énergie exceptionnelle de l'équipe composée de chercheurs spécialistes de la littérature du voyage et sans leur connaissance profonde de la richesse de la culture arabe et de sa capacité à parler avec nous et avec l'Autre à travers cette littérature du voyage.

Le souci de notre équipe était dès le départ du projet de continuer le travail entamé par les érudits de la Nahda Arabe qui avaient puisé dans ce genre depuis les dernières années du dix-neuvième siècle et jusqu'au milieu du vingtième siècle. Nous étions mus par le désir de reprendre le travail interrompu de nos prédécesseurs, et d'explorer les travaux de nos savants et créateurs dans le domaine de la littérature géographique. Il fallait donc étudier les manuscrits anciens, les vérifier et en faire une nouvelle édition commentée avant de les présenter aux lecteurs. Nous espérions par cela concurrencer et devancer les nouveaux orientalistes, ou les institutions internationales qui s'intéressent aux cultures du

monde. C'était pour nous un devoir moral et une nécessité cognitive.

Nous avons désiré que ce projet soit un pont entre les différentes géographies du monde, et plus précisément «entre l'Orient et l'Occident, et entre les Arabes et le reste du monde». Il était essentiel aussi de faire la liaison entre les différentes composantes de la littérature géographique dans le monde, y compris celle du monde arabe. Un autre but que nous nous étions fixés est de combler le fossé entre cette littérature et les autres niveaux de la culture arabe et islamique. Notre espoir est de pouvoir créer une nouvelle dimension culturelle digne de l'ère de la globalisation que les élites de l'Orient considèrent comme un domaine ouvert exclusivement aux expériences occidentales.

D'ailleurs, on ne peut pas évoquer la culture arabe sans penser à la littérature géographique à cause de son importance comme manifestation culturelle de la floraison de notre civilisation.

Est / Ouest

A travers notre travail quotidien sur la littérature géographique, nous avons compris l'importance toute particulière de la culture maghrébine (et du rapport noué avec elle). Cette importance provient de la position géographique privilégiée de cette région. Elle est proche de l'Europe; ses habitants sont des pionniers dans la production des textes de la littérature du voyage, sans parler de l'effort de ses chercheurs et de ses universitaires qui produisent actuellement des textes critiques et historiques en rapport avec ce genre littéraire.

Le chercheur comprend facilement les avantages exceptionnels de la géographie du Maghreb quand il examine ce phénomène du point de vue de la relation avec l'Autre, l'Européen en particulier. Rappelons-nous à ce propos l'activité étonnante des voyageurs, des ambassadeurs et des émissaires marocains, et leur mouvement continu en direction de l'Europe, surtout à partir du dix-septième siècle et jusqu'au premier quart du vingtième siècle.

Le mouvement de la recherche académique moderne dans les pays du Maghreb arabe nous fournit des données importantes sur la littérature du voyage vers Europe et nous dévoile des particularités et des spécificités qui diffèrent dans l'analyse comme dans les textes de ce que nous trouvons dans les pays du Machreq arabe. Ceci est le résultat du savoir-faire qui s'est constitué dans cette contrée grâce au contact direct entre les habitants du Maghreb musulman et l'Autre, et de la gestion de la relation avec lui. Ajoutons à cela les approches modernes adoptées par les milieux académiques maghrébins dans la lecture de la littérature des géographes. Ces approches ont permis l'exploration et l'analyse de la nature de la relation avec l'Autre, et de la relation avec Soi à travers l'Autre.

Je fais allusion ici aux voyages qui ont été effectués vers l'Europe au cours de ces trois derniers siècles, et qui ont laissé des textes plus ou moins importants pour la formation de la conscience des Arabes de la présence de l'Autre, et de la réflexion à son égard. Ces textes ont dévoilé la nature de l'acceptation ou du rejet manifesté par les voyageurs arabes vis-à-vis des éléments et du vocabulaire du modernisme européen. La littérature arabe du voyage vers l'Occident, telle qu'elle apparaît au chercheur "s'est préoccupée principalement de la détection des aspects de la renaissance scientifique et industrielle, de l'urbanisme et de toutes les manifestations du modernisme représentées par le mode de vie, l'urbanisme, l'architecture, la société, l'administration, la gestion et la loi". Tout cela apparaît clairement dans les documents de notre projet.

C'est précisément à travers ces données qu'apparaît le besoin urgent de dévoiler les joyaux de la littérature du voyage, et de mettre en valeur ses aspects ignorés concernant la relation à l'Autre, qu'il soit occidental ou oriental, éloigné ou proche. C'était cela le point de départ de notre projet géographique arabe "Irtyad al Afaq", né grâce à des efforts personnels, et avec une volonté ferme et sans égard pour d'éventuels pertes ou gains matériels. Notre désir passionné était de rendre justice aux Arabes et aux Musulmans, et d'effacer l'image déformée et négative qui leur a été toujours donnée en Occident et dans le monde. En élaborant ce projet, en tant qu'intellectuels connaisseurs des événements de l'actualité, nous étions conscients de l'éventualité de la présence de média fort hostiles aux Arabes et aux Musulmans, et mus par le fanatisme haineux qui se propage actuellement dans les cercles de réflexion racistes, et par l'ignorance de la différence, et par la négation de tout ce qui est dissemblable.

Mais que dire de l'ignorance que l'on constate chez les Arabes eux-mêmes et chez les orientaux en général. Ils semblent ne pas se connaître eux-mêmes, sans parler de leur ignorance des autres qui partagent avec eux la même culture, qu'ils soient du Machreq ou du Maghreb.

Nous avons découvert aussi que dans les pays du Machreq, on ne connaît pas beaucoup la littérature maghrébine du voyage, ni la lecture maghrébine de l'Autre telle qu'elle s'est manifestée dans les œuvres des voyageurs mauresque en Europe. Cela n'est pas dû à un rejet de la culture maghrébine en soi car la même ignorance entoure la littérature du voyage au Machreq. Il y a une dizaine d'œuvres importantes produites dans les pays du Machreq qui ont laissé des traces dans l'histoire de la littérature du voyage vers l'Autre, et qui sont aujourd'hui inconnus même des chercheurs travaillant dans les pays de l'Est de la Méditerranée.

Je peux énumérer ici toute une liste de noms et de titres importants, qui n'ont jamais fait partie de la discussion liée à l'image de l'Autre, et qui n'ont jamais été adoptés comme référence de valeur pour les chercheurs dans les plus importants centres culturels du Machreq comme le Caire, Beyrouth, Damas et Baghdâd. Pourtant ces villes ont été les capitales de départ de ces

périples et le théâtre des événements cités dans les récits, et même un pôle d'attraction du mouvement de transmission des idées, des expériences et des écrits.

On ne sait rien par exemple sur le voyageur mauresque Afoukay qui fit un voyage de l'Andalousie à Paris et La Haye au seizième siècle, et du voyageur al- Ghassani al- Andaloussi et de son voyage de Meknès à Madrid au dix-septième siècle. On ne connaît pas al- Meknassi et ses périples européens au dix-huitième siècle. Personne n'a entendu parler de al- S ffar, al -Fassi, al -'Amrawi, al-kardoudi, al-J'aidi qui ont tous voyagé en Europe au dix-neuvième siècle; on ignore aussi al-Hajjawi, al- Ghassal, al -Sa'eh au début du vingtième siècle. De même, dans le Machreq arabe, on ignore les voyageurs du Machreq lui même tels l'évêque Elias Hanna Khoury al-Moussli qui fit un voyage de Baghdâd en Amérique, et l'Archevêque Makarios qui a voyagé de Damas à Moscou au dix-septième siècle. On connaît à peine Salim Bustros, Ahmad Zaki Bacha, Hassan Tawfik al-Adel, Mohamad Tantawi, Francis Marrach al- Halabi, al-Batnoui, Mohamad al-Baghdadi et leurs voyages vers l'Europe et qui visita l'Amérique au dix-neuvième siècle, Mar Athanasius Ignatius Nuri dans son voyage à partir de l'Inde au dix-neuvième siècle, et Mohamad Ali (le petit-fils) dans ses voyages du Caire au Japon, en Amérique, aux pays du Balkan et en Afrique du sud au début du vingtième siècle.

Le fait que ce travail ait été négligé dans le Machreq et le Maghreb a été une motivation forte qui nous a poussés à entamer un projet global qui cherche un lien entre les chroniques écrites et les données géographiques de la littérature du voyage et qui redonne leur juste valeur à ces textes en les vérifiant, et en les diffusant sur une large échelle. C'est ce que nous avons fait pendant une dizaine d'années, et c'est ce que j'aimerais exposer ici brièvement.

Ce projet constitue donc pour nous un pont qui relie le Machreq et le Maghreb. Et il n'est qu'un premier pas vers la construction d'un autre pont qui relie les Arabes au monde. Il vise aussi à relever les points communs entre les textes des voyageurs de toutes les régions du monde arabe pour mettre en valeur les ressemblances et les divergences d'optique et d'expérience que l'on peut constater dans la vie de ces voyageurs et dans de leurs œuvres.

Dans le projet "Irtyad al Afaq", fruit d'un travail assidu pendant les dernières années, l'objectif était que les voyages d'Ibn Battuta, Ibn Djubayr, Rafa'a Tahtawi l'Égyptien, et Ahmad Fares Chidiaq le damascène ne restent pas les seuls à être connus dans un contexte qui semble vide, alors que la bibliothèque arabe recèle des centaines de manuscrits appartenant au genre de la littérature du voyage. Ces manuscrits uniques dans leur genre retracent l'aventure des voyageurs Arabes et Musulmans pendant mille ans d'Histoire, et constituent une sorte de périple à la recherche de soi dans l'espace des autres. Les textes d'Ibn Fadlan, al-Maqdissi al-Bshari, Abou Dalph, al-Massoudi et d'autres depuis le dixième siècle et jusqu'au début du vingtième siècle sont des œuvres pionnières dans cette littérature, et méritent qu'on les connaisse.

Des milliers de gens ont lu les "Prolégomènes à l'Histoire Universelle" d'Ibn Khaldoun, mais peu de gens connaissent ce sociologue en tant que voyageur. Cette révélation a été le fruit de travail d'un grand érudit du Maghreb, Ibn Tawit de Tanger qui a étudié tous les textes d'Ibn Khaldoun. On voit ainsi que pour mettre en valeur l'héritage que nous ont légué ces savants qui ont quitté notre monde, il faudrait un cadre de travail commun et un espace de dialogue qui permette de connaître les travaux déjà entamés dans ce domaine et en de lancer des recherches complémentaires.

Actuellement, l'analyse de la littérature du voyage se fait au Machreq sans tenir compte de ce qui a été fait au Maroc, comme s'il y avait une fracture entre les deux parties du monde arabe qui affecte essentiellement le mouvement de voyages faits vers l'Europe. C'est au moins l'impression que j'ai en ce moment. Nous travaillons actuellement sur ce point, et c'est l'orientation de notre travail qui cherche à annuler les ambiguïtés et à combler les lacunes.

Or, il y a un aspect très positif qui nous permettrait d'aller plus loin dans la recherche. Des voyageurs illustres comme Ibn Battuta, Ibn Djubayr et à un degré moindre al- Abdari sont considérés comme des piliers de la littérature du voyage arabe. La coupure constatée dans l'histoire de la littérature du voyage a eu lieu dans la période qui a immédiatement suivi la chute de l'Andalousie, et c'est là une chose très significative en elle-même.

Cent voyages arabes vers le monde

En 2001, nous avons donné ce titre à une collection de manuscrits classiques de récits de voyage écrits en arabe. Ces manuscrits ont été vérifiés et édités, et une première série en a été publiée au milieu de la même année. Nous avons montré dans le texte de présentation qui accompagne cette collection que le but d'une telle publication était de présenter les classiques de la littérature du voyage, et de révéler aux lecteurs des textes inconnus écrits par des voyageurs arabes et musulmans qui ont fait le tour du monde. Ces voyageurs ont pris la peine de noter leurs impressions, et de nous décrire ce qu'ils ont vu et expérimenté lors de leurs périple dans des contrées éloignées. Ces voyages ont eu lieu pendant les deux derniers siècles, période marquée par un intérêt grandissant chez l'élite cultivée du monde arabe pour l'Occident, ses gens et ses sociétés.

Cet intérêt porté par les Arabes à l'Autre ne doit pas être isolé du phénomène de l'Orientalisme et des voyageurs occidentaux qui sont nombreux de leur côté à avoir emprunté les routes de l'Orient à la recherche de l'exotique et de l'étrange. Leurs écrits en français, en anglais, en allemand et en italien sont innombrables. Cela est dû à la position forte et possessive de leurs pays sur la carte du monde et du savoir, et à la fascination qu'exercent sur les occidentaux les images de l'Orient des Mille et une Nuits qui nourrissaient les imaginaires. Ce goût de l'exotique a compté parmi les facteurs qui

ont préparé l'opinion publique plus tard à accepter l'invasion militaire de cet Orient. La Campagne de Napoléon en Égypte est l'exemple le plus parfait des conséquences militaires et intellectuelles de cette invasion sur notre culture arabe. L'imprimerie est entrée en Égypte et dans le monde arabe sur un char français et a consacré le phénomène de l'occupation dans ses aspects militaires et intellectuels.

Mais ce phénomène occidental de la lecture et de l'interprétation de l'Autre était un motif stimulant pour les élites intellectuelles arabes qui se sont trouvées confrontées à de nouvelles représentations occidentales de leurs propres sociétés. Cela a provoqué chez cette élite une réaction de défense qui l'a poussée à partir à son tour à la recherche et à la découverte de l'Autre. Ainsi, de retour de l'Occident, les voyageurs arabes en avaient à dire et décrire sur les modes de vie et sur les formes de comportement prises comme exemples à imiter. Cela a provoqué au sein des sociétés arabes, et pour la première fois, une sorte de débat intellectuel aigu auquel ont participé toutes les composantes de ces sociétés divisées entre les partisans enthousiastes de l'Occident, ses idées et ses institutions, et les opposants hostiles qui le rejettent et se déclarent prêts à le combattre.

La littérature occidentale du voyage a pu créer un stéréotype de l'Orient et des orientaux en formulant des images médiocres, fruit d'un imaginaire affamé d'érotisme, de magie et de fantastique. C'est le cas des notes de Flaubert sur le Caire, et avant lui de Marco Polo dans sa vision des orientaux. Dans le sens opposé, on trouve dans la littérature du voyage arabe vers l'Occident et vers le monde une véritable détection des divers aspects de la renaissance scientifique et industrielle, de l'évolution de l'architecture et de l'urbanisme et tous les autres aspects du modernisme tel qu'il se manifestait dans l'évolution du mode de vie, de la construction, de la société et des droits.

Les voyageurs arabes ont voulu s'imprégner des images de la Renaissance moderne dans les sociétés occidentales, poussés en cela par leur passion pour tout ce qui est nouveau, et par leur désir profond non seulement d'explorer pour satisfaire la curiosité cognitive, mais aussi et surtout d'apprendre, d'adopter les données de l'évolution moderne, et de chercher des modèles différents qui aideraient leur peuple à sortir de l'état de paralysie dans laquelle se trouvait la civilisation arabe alors. C'est là, dans cette passion d'apprendre que réside l'une des origines fondatrices du regard oriental admirateur de l'Occident et de sa civilisation. C'est le regard de celui qui est fasciné par les différents aspects civils du modernisme, avec un sentiment d'infériorité qui provoque un regret d'un passé glorieux, et un désir ardent de retrouver sa place dans cette fermentation dynamique des civilisations que l'on constate aujourd'hui.

Un examen attentif de cette question montre que les récits de voyages arabes vers le monde constituent une opportunité de dévoiler la nature de la perception de l'Autre formée à travers le voyage, et de détecter les nouvelles idées formulées entre les lignes

du récit, et aussi de découvrir les choses qui ont attiré l'attention des voyageurs quand ils regardaient les gens, examinaient les états et les idées. De ce point de vue, la littérature du voyage constitue un trésor cognitif important et une source inépuisable d'histoires, de phénomènes et d'idées, sans parler de l'intérêt du style narratif de ces textes et de leur contenu empli de choses étranges, pittoresques et étonnantes détectées par des yeux qui regardent, s'imprègnent et réagissent, et par une pensée qui analyse, observe et réfléchit devant les phénomènes.

Les carnets de voyage moderne

Il est bien connu que les carnets de voyage et les notes personnelles des voyageurs constituent un répertoire important et autonome dans la culture européenne. Les livres de la littérature du voyage sont parmi les plus intéressants et les plus demandés, quelle que soit la valeur littéraire de ces écrits ou l'importance des sujets traités. Ce postulat nous pousse à poser une question: existe-il une littérature du voyage arabe moderne? A-t-elle une spécificité qui la distingue de ce qui a été écrit dans le passé, jusqu'à l'aube du vingtième siècle? Il y a dix ans, la réponse aurait pu être vague, car les écrits dans ce domaine n'étaient pas demandés. C'est ce qui nous a montré la nécessité d'encourager les écrivains contemporains à tenir une sorte de journal pendant leurs voyages, et d'y noter leurs trajets et leurs expériences dans un style littéraire moderne qui profite de l'accumulation des expériences et des traditions littéraires créées par les voyageurs anciens au dix-neuvième et au début du vingtième siècles. Mais ces écrits doivent en même temps permettre la communication avec les lecteurs modernes, et offrir des modèles contemporains de la littérature du voyage arabe.

Le Nouveau Sindibad

C'est le titre d'une nouvelle collection littéraire que nous avons créée, accompagnée par un prix intitulé "Prix Ibn Battuta pour le voyage contemporain". Le but de cette collection et du prix est de stimuler la production de textes modernes de littérature arabe du voyage, et la diffusion des textes d'écrivains arabes relatifs à des lieux, ainsi que de textes littéraires inspirés de chroniques de voyages. Nous espérons ainsi encourager les auteurs à pratiquer ce genre de littérature basée sur les expériences personnelles dans le domaine de la mobilité et le rapport à l'espace, aux gens et à l'urbanisme. Nous désirons aussi les encourager à noter tous les aspects de la vie moderne qui les frappent dans les différentes zones géographiques qu'ils visitent, ainsi que l'observation de la vie des gens, de leur quotidien, de leur activités sociales, économiques et culturelles, de leurs mœurs et traditions, de leurs tendances, et de leur vie spirituelle.

En peu d'années, cette collection et ce prix ont pu faire de la littérature du voyage une littérature importante dans notre culture arabe. Sans parler des avantages et de

l'importance d'une telle littérature, je peux confirmer que ces voyages modernes sont susceptibles d'ouvrir de nouvelles perspectives de comparaison entre le regard des différents voyageurs arabes contemporains profitant des moyens et des possibilités modernes de la mobilité, et celui des voyageurs arabes de l'Antiquité et du Moyen Age qui n'avaient à leur disposition que peu de moyens, mais qui avaient persisté quand même à entamer des voyages difficiles et dangereux pour arriver à l'Autre. Après une absence qui a duré plus de cinquante ans, ces récits de voyage modernes pourraient aujourd'hui combler esthétiquement et intellectuellement le fossé qui existe dans la littérature du voyage entre les écrits du début du vingtième siècle, et les écrits contemporains. Ainsi, nous établirions le lien entre la littérature du voyage moderne et celle des voyageurs de la Renaissance comme Ahmad Fares al-Shydyaq, Mohamad Abdallah As-Saffar, Mohamad al-Hajoui, Abou Jamal al-Fassi, Francis al-Marash, Salim Bustros, Ahmad Zaki Bacha, Eduard Beck Elias, Mohamad Labib Batnoui, Georgi Zeidan, Mohamad Kurd Ali, Mohamad 'Ayyad Tantawi, L'Émir Mohamad Ali, Moustapha Farroukh, Anbara Salam al Khalidi, Mohamad Rachid Rida, l'Émir Youssef Kamal, Mohamad Tabet, Louis Cheikho, Taha Houssein, Mahmoud Taymour et bien d'autres.

Nous sommes convaincus que la régression que vit la littérature du voyage et sa quasi disparition tout au long de la deuxième moitié du siècle passé a plusieurs causes. Il y a tout d'abord une véritable rupture avec la tradition des récits de voyage dans une période de luttes sociales et politiques acharnées qui ont orienté la culture arabe vers la recherche idéologique et intellectuelle. Ensuite, il y a l'apparition du roman, nouveau genre en vogue, et sa large diffusion dans la deuxième moitié du même siècle. Ainsi, Sindibad s'est endormi, et la littérature du voyage a disparu de la scène. Les quelques textes écrits dans ce genre dans cette période ne constituent pas un phénomène littéraire qui mérite d'être signalé.

Mais la dernière décennie - la première dans le troisième millénaire - a marqué un renouvellement de l'intérêt pour la littérature du voyage et les récits de voyageurs. Je peux même confirmer que ce qui a été publié dans la collection "Le nouveau Sindibad", et les textes qui ont obtenus le "Prix Ibn Battuta pour le voyage contemporain" nous dévoilent un bon niveau d'écriture. Ces œuvres se caractérisent par une bonne maîtrise de la prose moderne, et une vision contemporaine ouverte au monde et apte à communiquer avec les lecteurs dans les cinq continents, tout en gardant une coloration orientale exquise. Les écrivains de cette collection se considèrent comme les habitants d'une planète aux espaces inconnus qu'ils aimeraient visiter, et aux contrées peuplées de gens avec lesquels ils aimeraient passionnément communiquer.



Expériences personnelles et réflexions



Expériences personnelles et réflexion sur la mobilité

La mobilité entre L'enseignement et le média

Tahseen Yaqeen

Prologue

“Celui qui aime sa patrie est un homme qui n’a pas dépassé le stade du berceau. Par contre, celui qui éprouve à l’égard de tous les lieux dans le monde ce qu’il éprouve pour son lieu de naissance, est un homme en route vers la maturité. L’Homme ne devient complètement mûre que lorsque le monde entier devient pour lui un espace inconnu à explorer”.

Hugues de Saint-Victor,

Théologien chrétien qui a vécu entre 1097 et 1141⁴²

J’ai côtoyé la Méditerranée dans mon pays la Palestine. Je l’ai côtoyée également à Alexandrie en Égypte, à Antalya en Turquie, et au Maroc. Je l’ai aussi survolée quand j’ai pris l’avion plusieurs fois vers l’Ouest... Sur ses rives, je me suis toujours senti chez moi, tout près des gens qui y vivent. Quand j’ai passé quatre étés ici en Alexandrie, je me sentais effectivement là-bas, en Palestine puisque l’eau n’est qu’un pont qui ne sépare pas la terre de la terre comme je le pensais tout petit. Un jour en Italie, j’ai réalisé subitement que l’Alexandrie se trouvait en face de moi, et mon cœur a sursauté!... J’ai eu l’impression d’être là-bas, et de me balader entre Ma’amoura et la Citadelle en passant par Anfouchi. Du Maroc un jour, j’ai tendu la main pour caresser à travers les vagues de la Méditerranée l’Orient et l’Occident à la fois, et j’ai caressé le ciel quand nous avons volé au-dessus de la mer.

Pourquoi languir de nostalgie pour les pays de la Méditerranée et pour les autres pays que j’ai visités? Est-ce parce que j’ai lu beaucoup de choses à propos de ces pays dans les livres, et que je les ai vus à la télévision? La vérité est que cette nostalgie est due au sentiment de familiarité que j’ai toujours éprouvé envers les détails de ces pays, envers leurs habitants que j’ai fréquentés, leurs soucis et intérêts qui m’ont touché, leurs musiques que j’ai écoutées, leurs danses et chansons que j’ai partagées, leurs plats et boissons que j’ai goûtés. Le voyage est un livre sans pareil. Et rien ne peut l’égaliser, même avec le monde entier ouvert devant nous.

Dans le passé, le voyage était lié au pèlerinage et au commerce. Il était lié à la recherche du savoir, et il l’est toujours. L’Histoire de la région est pleine de récits de voyage écrits par des auteurs illustres comme Ibn Batouta, al-Mahdis, al-Ghazali, Rifa’ah al-Tahtawi,

42. Passage mentionné dans l’article d’Elie Troyanov paru dans la revue “Fikron wa Fan” publiée par l’Institut Goethe. Numéro 89, 47^{ème} année, 2008.

Taha Houssein et Tawfiq al-Hakim, sans parler des périples du Hajj vécus par les croyants qui allaient à la Mecque et à Jérusalem. On y trouve des récits de ce qu'ils ont vu et des rencontres qu'ils ont faites cours de leurs voyages.

La littérature du voyage n'est pas seulement liée à des pays éloignés que l'on visite. Elle peut concerner le pays où l'on vit, car il y a aussi des voyages que l'on fait dans une sorte de tourisme intérieur. Ces voyages enrichissent d'une façon pratique la connaissance que le citoyen a des contrées de son pays, augmentent son amour pour sa terre natale et renforcent le sentiment d'appartenance. Ces voyages enrichissent profondément la notion de la diversité et le respect de la différence. Personne ne peut nier qu'il est important de connaître les expériences et le savoir-faire de l'autre, car il en naît des possibilités de rapprochement entre les gens. Les stéréotypes et les préjugés disparaissent pour être remplacés par une vision vraie et positive qui sert la paix et la coopération internationale.

L'expérience d'écrire dans la littérature du voyage

Il me semble qu'un tour d'horizon de mon expérience dans ce domaine mettra en lumière ma perception du monde, et mon expérience pratique de l'écriture et de l'enseignement. A vrai dire, j'ai senti les prémises de mon désir de mobilité dès mon enfance et pendant les premières années de ma jeunesse; et je ne suis pas un cas isolé puisque le voyage passionne les enfants autant que les adultes.

Le contexte politique et social de mon enfance est celui des années soixante-dix, juste après l'occupation israélienne de la Cisjordanie et de la bande de Gaza. A cette période, la mobilité et le voyage étaient semés d'embûches et d'interdictions. Ces obstacles n'ont fait qu'augmenter le désir des adolescents et des jeunes de voyager dans le but de se libérer des chaînes de l'occupation d'une part, et d'expérimenter la liberté sociale et le modernisme de l'autre.

J'ai commencé très tôt à écrire mon expérience dans ce domaine. J'écrivais des fragments et des passages sur les villes et les lieux que je visitais dans mon imagination à travers mes livres d'écoles. Je racontais dans mon carnet tout ce que je voyais, créant un rapport entre ces lieux et moi-même, et je jurais au fond de moi d'y aller réellement un jour pour les connaître un peu plus.

C'était une période très belle et très amusante. Les papiers colorés m'attiraient alors plus que le jeu avec les autres garçons de mon âge; mais je jouais aussi avec eux en transformant les bâtons en chevaux de course ou de guerre. On jouait avec les cailloux lisses dans le jeu populaire nommé "Hader Bader" et on s'amusait à jouer "Tammeh" ou "Ghammayeh", qui n'est rien d'autre que le jeu de cache-cache connu de tous les enfants du monde. Il y avait d'autres jeux comme "al-Hajaleh" et "al Qaleh", "al-Sijeh", "al-Kharita", "Illy bithayi". Nous adorions aussi jouer au ballon quand on avait la chance d'en avoir un dans le petit bled lointain où nous vivions.

Un matin (ou un soir peut-être), j'eus entre les mains la revue "Al-'Arabi". Elle me fascina par les reportages sur les pays qu'elle contenait. J'étais charmé, et sa magie s'infiltrait dans mes veines et attirait mes yeux de telle sorte que les terrains de jeu, la course derrière le vent cessèrent de m'attirer. Je me liais d'amour avec les pages de cette revue qui remplaçait le mouvement de mes membres en mouvements de l'œil, de l'imagination et des autres sens.

Son toucher aussi avait un effet de magie sur l'enfant que j'étais. Qu'elles étaient douces et fragiles ses pages colorées quand je les feuilletais !

S'asseoir ainsi des heures et des heures à parcourir les pages d'une revue en oubliant les camarades est une chose étonnante pour un enfant habitué aux jeux collectifs; mais je me rappelle être resté assis sans bouger dès le moment de la découverte de cette revue qui enchantait mes yeux et exerça sur moi un éblouissement dont je ressens encore les effets.

Les autres enfants, mes camarades, sont venus voir ce qui me retenait de sortir jouer avec eux... Voyant les images colorées de la revue, ils furent à leur tour éblouis, et commencèrent à faire des commentaires enfantins sur les photos des gens.

C'était au milieu des années soixante-dix, ou un peu avant. C'était la première fois que je voyais des photos de reportage. Je mangeais des yeux les belles images qui représentaient des pays éloignés que l'on connaissait de nom seulement dans les livres de géographie, et que l'on admirait déjà sans les connaître réellement.

"Qu'ils sont jolis ces pays... Est-ce que l'occasion se présenterait un jour de les visiter quand je serais grand?"

Je ne savais pas alors que deux décennies après, je rédigerais des reportages sur des pays dans cette même revue "al-'Arabi" qui m'avait enchanté tout petit, et qui continue à le faire.

Je survolais rapidement les photos une première fois, puis je les contemplais de nouveau, l'une après l'autre, lentement, en une sorte de méditation. Le temps passait, et je ne me lassais pas de cette satisfaction que me procurai ce que je voyais et imaginai. Puis j'essayais de décortiquer la magie de ces photos, et de deviner ce qu'elles représentaient. Il fallait donc lire les textes qui les accompagnaient. Je lisais sans me priver de revenir vers les photos pour les contempler de nouveau...

Je regardais et je lisais, puis les commentaires sous les photos me menèrent à la lecture des pages dans leur intégralité, l'une après l'autre. Le temps passait, je ne pouvais pas savoir si c'était quelques minutes ou des heures entières. Je ne faisais pas attention. La lecture était agréable et rivalisait avec l'enchantement de regarder les photos.

Il est vrai que dans mon enfance j'avais lu des choses amusantes qui m'avaient attiré,

mais ces reportages de la revue "Al 'Arabi" étaient bien plus intéressantes pour moi, et je souhaitais ardemment pouvoir trouver un autre numéro de la revue.

Mon frère qui étudiait la médecine en Égypte était lui aussi un passionné de la littérature journalistique de voyage, et de ce que l'on écrivait sur les différents pays. Il ramenait chaque été des livres variés dont certains parlaient de ces pays. Quand je les lisais, le souvenir de ma première revue me revenait. Je comparais ces plaisirs entre eux, et je cherchais les photos colorées qui manquaient dans les livres, surtout ceux des voyageurs égyptiens qui ne contenaient qu'une seule photo sur la couverture du livre. C'était bien insuffisant pour moi... mais c'était ce que je pouvais avoir alors, et il fallait bien s'en contenter.

J'ai lu par exemple le récit de voyage de Moufid Fawzi intitulé 'Il faisait la vaisselle à Londres'. J'ai aussi lu ce que Jazbia Sudki a écrit sur le Japon, et aussi Anis Mansour. Je lisais également des romans et des nouvelles qui n'étaient pas très éloignés des récits de voyages que je découvrais aussi dans les autobiographies littéraires comme 'L'Oiseau d'Orient' de Tawfiq al Hakim.

A l'école primaire, il y avait dans la bibliothèque de l'école quelques numéros de la revue al 'Arabi; et les instituteurs nous en parlaient avec respect et vénération: 'C'est la revue al -'Arabi, les enfants! Elle vous emmène dans des pays lointains...'

Je commençais alors à écrire en cachette sur des lieux en Palestine, surtout dans la partie occupée en 1984. Je le faisais par amour pour la Palestine, et pour informer les gens de ce qui restait là-bas des lieux et des personnes. Je n'avais pas alors une autorisation pour rentrer et circuler dans mon propre pays!

Cela constituait pour moi une motivation supplémentaire pour continuer à écrire des reportages et des récits de voyage sur ces lieux, et sur Jérusalem en particulier.

En continuant à écrire dans ce genre j'ai pu obtenir, des années après, le 'Prix Ibn Battuta pour la littérature du voyage' décerné par le Centre Arabe pour la Littérature Géographique - Irtiyad al Afaq. C'était en 2007.

J'ai ensuite écrit sur mes voyages en Suisse, en Turquie, en Irak, en Arabie Saoudite, au Maroc, aux États-Unis, en France et en Corée. J'ai aussi profité des écrits d'autres auteurs. Je me suis aussi rendu compte que l'exploration ne se faisait pas seulement en voyageant à l'étranger. On pouvait aussi la faire chez soi, dans son propre pays. J'ai également compris que le voyage à l'étranger, en élargissant les horizons de l'écrivain, l'aidait à mieux connaître son propre pays.

J'ai appris que la littérature du voyage compte depuis l'Antiquité parmi les arts et les activités qui cherchent à rapprocher les peuples. Ajoutons à cela que la littérature du

voyage est un art ancien que la civilisation arabe a enrichi et a contribué à développer grâce aux voyageurs et géographes arabes. Elle est restée à travers les siècles un genre qui attire les lecteurs, et elle a continué à évoluer grâce aux voyageurs européens qui avaient marqué ce genre jusqu'au vingtième siècle.

Pour comprendre la littérature du voyage

“La littérature du voyage est, selon les critiques littéraires, la seule à dépasser ses objectifs déclarés et ses buts annoncés. Elle dévoile le marginal et le mystérieux. Elle détecte le secondaire habituellement négligé, et interroge avec un regard frais ce qui semble clair et connu. Le voyageur ne voit pas les détails et les scènes d'une façon automatique, et ne les observe pas avec un œil habitué et familier. Il les analyse dans leurs aspects culturels avec clairvoyance, comme s'il avait un troisième œil, et même un quatrième ou un cinquième œil qui explorent le visible pour découvrir ce qui se cache derrière. Il compte sur son intuition apte à annuler l'action du mystérieux et à neutraliser le charme de l'inconnu et du fantastique”⁴³.

Dans le passé, le voyageur partait faire son périple et écrivait pendant des mois et des années. C'était le cas des voyageurs pèlerins à la Mecque et à Jérusalem. Ils avaient du temps à suffisance pour écrire. Parfois, c'est après son retour du voyage que l'auteur rédigeait ses souvenirs, ses observations, ses notes et ses impressions. Aujourd'hui, avec la rapidité des moyens de transport, nous pouvons écrire immédiatement après l'expérience vécue lors du voyage. Nous pouvons être aussi très rapides dans l'envoi du texte rédigé aux revues et magazines à travers la poste la plus rapide dans l'Histoire. Dès lors, j'estime qu'il est nécessaire d'étudier les possibilités de profiter de l'enseignement et des médias comme un soutien qui enrichit la littérature de la mobilité et du voyage. Et c'est dans cela que je m'investis en tant qu'écrivain, explorateur et voyageur.

L'enseignement et la mobilité

Pour que l'image soit complète, nous pouvons dire que les programmes d'enseignement public ne traitent ce genre particulier qui attire les adolescents et les jeunes que d'une façon superficielle et rapide à travers une indication par ci ou une référence par là. C'est ainsi que l'universitaire obtient son diplôme sans connaître d'une façon satisfaisante cette littérature de la découverte.

L'enseignement de la géographie, par exemple, se base sur l'apprentissage par cœur. L'élève consacre son effort à mémoriser et non pas à voir, à décrire ou à analyser.

D'ailleurs, les étudiants ne connaissent de la littérature arabe du voyage qu'Ibn Battuta

43. Passage pris de l'article d'Elie Troyanov paru dans la revue "Fikron wa Fan" publiée par l'Institut Goethe. Numéro 89, 47^{ème} année, 2008.

(et encore !) et les pays qu'il a visités. Mais qu'a-t-il écrit? Pourquoi et comment? Ce sont des questions quasiment sans objet aujourd'hui. Mieux encore, je puis confirmer que l'enseignement de la littérature arabe ne s'intéresse pas aux lieux et endroits d'une manière qui permette aux étudiants de savoir comment les différents genres qui composent cette littérature les ont traités, à part une mention rapide et timide du couple espace/temps dans le cours consacré à l'analyse de la nouvelle et du roman. L'étudiant sort ainsi diplômé de l'école ou de l'Université sans être capable de décrire les lieux où il vit, incapable même de les voir comme il le faudrait, avec un œil examinateur.

D'où pourrait, dès lors, émerger la créativité ?

1. L'expérience pratique dans l'enseignement et le voyage

Je me suis impliqué dans les deux expériences de l'enseignement et des média. J'ai travaillé comme instituteur puis comme chercheur dans le domaine des média pédagogiques et les études du Genre. Lorsqu'on observe "l'éducation et l'enseignement" comme on l'appelle chez nous, on s'aperçoit que le traitement des lieux est général, standardisé et préconçu, ce qui entrave l'éveil intellectuel de l'étudiant et ne le pousse pas à profiter du savoir à travers la comparaison, la compréhension du contexte par une approche appropriée. Il sera ainsi incapable de comprendre la diversité et la différence qui existent dans le monde et il n'est donc pas préparé à les accepter dans son propre pays.

En s'intéressant aussi ce qu'on appelle dans nos écoles "les sujets de la dissertation littéraire" et à ce qu'écrivent les enfants sur leurs pays, sur les lieux où ils vivent, on s'aperçoit aisément que nos étudiants ne sont pas habitués à voir et à décrire le petit espace dans lequel ils vivent. Mieux encore, il y a chez eux une véritable difficulté de perception du concept de l'appartenance qui est réduit à des slogans et des clichés qui n'enrichissent pas le sentiment. Les informations acquises par les étudiants sur leur pays sont limitées. Elles proviennent seulement des cours obligatoires que sanctionnent des examens, et ne sont certainement pas sujets de choix et d'analyse libre.

Les élèves et les étudiants ne perçoivent ainsi leur espace que dans un contexte encadré. Pire encore, les enseignants les encouragent à imiter les dissertations modèles. Cela dirige ces étudiants vers l'emploi de clichés et d'expressions figées au lieu de les inciter à faire tout simplement une description ordinaire d'un lieu ordinaire avec un style ordinaire.

L'enseignement et les programmes scolaires qui survolent les lieux sans les rendre concrets et humains par les anecdotes et les détails, ou bien les négligent et ne leur accordent pas la moindre importance pose donc problème. Cette sélection de quelques éléments seulement limite l'imagination de l'élève, entrave sa perception de l'espace, et le décourage de l'exploration et de la découverte.

Dans mon travail d'enseignant je demandais à mes élèves de visiter un lieu puis d'exprimer par écrit cette expérience. Et quand je leur enseignais l'écriture créative, nous quittions la salle de classe pour aller dans la nature ou dans l'espace central de la ville ou du village. Là, je les incitais à décrire, à découvrir, à méditer, à percevoir le lieu et à l'expérimenter à travers les cinq sens.

Et quand j'ai eu la possibilité d'écrire et de rédiger les livres scolaires pour l'enseignement public en Palestine, j'ai constaté que les enseignants et les pédagogues souffrent du même défaut car ils sont obligés d'exposer le savoir tel qu'il est sans montrer comment il a été élaboré, ce qui met l'élève dans la position du consommateur étranger à ce savoir.

Dans ce contexte je peux comprendre comment se construit la structure mentale dans nos pays. C'est une structure qui, en négligeant le lieu qui est l'élément le plus important pour l'homme, rend l'élève incapable d'éprouver de l'étonnement, de découvrir ce qui se trouve devant lui: la terre, la nature, les mœurs, les vêtements, etc. Il en devient même incapable de se découvrir et de se connaître lui-même, ce qui constitue un échec de notre éducation collective et individuelle.

Le lieu se perd quand ses propriétaires sont voués à l'errance, car ils sont incapables de sentir la beauté de la terre natale et la richesse de ses éléments qui constituent un terrain fertile pour susciter un discours neuf, sans clichés et sans stéréotypes, un discours qui convienne à l'époque où nous vivons.

L'enseignement de la littérature, de la géographie, de l'Histoire et du média se fait malheureusement par l'imitation d'un modèle tout fait, par la mémorisation des textes, et le survol rapide des éléments, ce qui ne laisse pas le temps à la perception et à la compréhension.

2. les média, la mobilité et le voyage

J'ai travaillé dans le domaine de l'information à partir de 1994 en tant qu'écrivain, rédacteur, critique d'art et de littérature. Pendant cette période, j'ai découvert l'absence des lieux et des pays du discours des média. Cela contredisait mon désir de passionné de littérature du voyage et de mobilité. J'ai donc commencé à improviser une écriture qui relève de la littérature, tout en gardant son aspect journalistique. Mes écrits étaient consacrés généralement à mes voyages en Palestine et ailleurs.

A travers ma pratique de la critique littéraire, j'ai trouvé que les narrateurs et les écrivains de nouvelles et de romans ne présentent pas les lieux comme il se doit dans un roman ou une nouvelle dont les événements se passent ici en Palestine, bien que le lieu palestinien soit attirant et séduisant pour la description. Je peux même dire que les œuvres littéraires qui traitent les lieux d'une façon originale sont rares.

Lorsqu'on tente le lien entre les média arabe et l'enseignement, on se rend compte que le média dans toutes ses formes (la presse écrite, audio-visuelle, entre autres), continue à se désintéresser de ce genre mis en valeur par les média internationaux qui envoient leurs meilleurs journalistes en voyage pour faire des reportages.

A la télévision, dans les grandes chaînes satellites, le traitement des voyages reste limité et ne dépasse pas quelques programmes saisonniers et publicitaires.

L'enseignement et les média dans notre pays sont dépourvus d'intérêt, ne sont pas attrayants, et ne montrent que des généralités. Comment créer donc un public pour la littérature du voyage contexte de manque d'originalité dans l'enseignement et dans les média?

Comment faire renaître la littérature du voyage dans notre vie alors que la nouvelle génération n'a pas idée de son importance, et se désintéresse des espaces habités par les autres?



La littérature du voyage entre le récit journalistique et la littérature du lieu

Les médias jouent un rôle très important dans la formation de la pensée, des sentiments et de la conscience. Quand on examine les programmes présentés dans les télévisions arabes, on remarque qu'ils ne sont pas préparés soigneusement et qu'ils manquent d'une véritable planification à long terme, à l'exception d'une émission de Dana al Khatib sur MBC, d'une autre sur la chaîne satellite Stars 7, et des bribes d'émissions ici et là. Lorsqu'on regarde les reportages diffusés, on sent qu'ils sont préparés hâtivement. L'œil du cameraman, et celui du correspondant sont incapables de nous faire voir autre chose que la déclaration d'un responsable ici, ou la couverture d'un évènement ailleurs, et tout ce qui convient aux quelques minutes octroyées au bulletin d'information. La nature, les champs, les hommes sont absents, et la majorité des émissions est consacrée aux célébrités. On n'y trouve rien qui nous montre que le programme est diffusé de la Palestine par exemple et non pas d'un autre pays. Le local et le pittoresque sont toujours absents. Pire encore, la photo de la Mosquée Al Aqsa est l'arrière fond permanent de tous les reportages qui évoquent la Palestine.

Quant à la presse écrite, sa situation n'est pas meilleure, bien que de par sa nature, elle se prête mieux à la description détaillée des lieux en arrière-fond de la couverture des questions concernant le citoyen qui vit dans ces lieux. Il est rare de trouver dans nos journaux un vrai récit journalistique qui laisse une place à la description et à l'analyse et qui donne la parole aux gens ordinaires pour montrer leurs espaces, comment ils y vivent au quotidien, de quelle manière ils réagissent aux évènements, et par quels moyens ils prouvent leur présence dans l'espace et dans le temps.

Le rôle des médias dans l'amélioration de la littérature du voyage.

Il me semble qu'il conviendrait de sensibiliser les médias à la littérature du voyage et de les inciter à demander à leurs de veiller à présenter les pays dans lesquels ils interviennent.

A travers les médias écrits et audiovisuels, il est possible de promouvoir un nouveau genre capable d'insuffler plus de vitalité dans nos médias. Et croyez-moi, dans ce monde, il y a des choses qui méritent d'être vues discutées !

Je pense que l'écrivain explorateur ou le journaliste qui désire écrire dans ce domaine doit être ouvert aux démarches suivantes :

- Lire l'expérience des autres, puis écrire et essayer... S'il sent chez lui une inclination vers ce genre, il pourra continuer.
- Développer ses capacités à écrire, enregistrer, photographier, faire des interviews.

Ensuite il pourra mettre ce qu'il a recueilli au service de son texte selon une méthodologie qui n'alourdit ni appauvrit le texte.

- Développer son style de description et de narration, et apprendre les techniques de d'écriture du roman, de la nouvelle et du récit journalistique.
- Varier les niveaux de description en fonction de ses réactions aux choses ambiguës et inconnues qu'il voit et observe. Pour ce faire, il s'astreindra, dans une belle langue, à nous faire sentir son admiration, son éblouissement, sa tristesse, son espoir et ses ambitions.
- Faire attention aux remarques des lecteurs et à leurs réactions pour évaluer l'impact de son écriture et l'attraction qu'elle exerce sur les récepteurs. La communication avec les lecteurs développe le style de narration du voyage.
- Être conscient de la nécessité de respecter l'héritage des voyageurs qui l'ont précédé, et qui ont supporté les rigueurs du voyage. Il pourra relire leurs textes pour analyser leur style d'écriture, les sujets qui ont attiré leur attention, la part de l'exagération et du fantastique dans leurs textes.
- Lire les œuvres des voyageurs étrangers pour sentir les différences de style. Ces voyageurs ont un style descriptif précis qui s'éloigne des généralités et détecte les détails. La connaissance des écrits de ces voyageurs est nécessaires pour écrire des textes forts qui trouvent leur place dans l'histoire de la littérature arabe.

Conclusion

La découverte et l'exploration de lieux permettent à l'homme de connaître son propre espace, exactement comme la connaissance des autres est nécessaire pour mieux se connaître. Cette connaissance de soi donne à l'homme une énergie et une capacité de voir ce qui n'a pas été vu auparavant. Il peut ainsi percevoir avec ses propres yeux, et ne pas seulement voir ce qu'on l'invite à voir pour orienter son propos.

Car c'est ainsi que les états despotiques empêchent leurs citoyens de voyager et multiplient les restrictions qui entravent la mobilité.

Un prêtre hindou, Altaria Brahmin a dit un jour: "Celui qui ne fait pas le tour du monde ne peut trouver le bonheur. Dans un groupe, le meilleur des hommes devient coupable. Bougez donc. Voyagez, car les pieds du voyageur ressemblent à une fleur magnifique. Son âme évolue et cueille les fruits; et les difficultés annulent ses fautes. Voyagez. Quand vous cessez de voyager, le ciel arrête de vous bénir. Les bénédictions s'activent quand vous devenez actif, et dorment quand vous dormez. Elles bougent lorsque vous bougez. Dieu accompagne et protège les voyageurs. Levez-vous donc et voyagez"⁴⁴.

44 Passage mentionné de l'article d'Elie Troyanov paru dans la revue "Fikron wa Fan" publiée par l'Institut Goethe. Numéro 89, 47^{ème} année, 2008.

Et je vous dis : si vous voulez grandir avec un sentiment d'humanisme, débarrassé de tout racisme, si vous voulez vous éloigner du fanatisme, enseignez le voyage aux jeunes. Prenez-les avec vous, et voyagez avec eux.

Marchez et bougez avec eux... Marchez, même si ce n'est que pour une petite promenade loin de leurs lieux habituels.

Quand on voyage, on apprend à aimer les autres, mais notre amour augmente aussi pour ceux avec qui nous vivons.

La mobilité dans l'espace est complémentaire du voyage hors de cet espace. Les deux élèvent l'âme!



L'expérience du voyage autour de la Méditerranée

Une révision des concepts de l'itinérance entre la réalité et l'imaginaire

Jihad Shuja'yeh

Pour un jeune palestinien, l'expérience de voyage autour de la Méditerranée semble une aventure pleine de dangers... Elle est même très risquée. Pourquoi? Je vais vous donner une réponse détaillée à cette question à travers trois histoires qui me sont arrivées, et qui montrent bien les difficultés que rencontre un jeune palestinien qui souhaite participer à une conférence ou à un atelier hors de la Palestine. Je souligne que tout ce que je raconte ici concerne la Cisjordanie et non la Bande de Gaza, car Gaza est en soi une expérience particulière. Je n'en parle pas, parce que je ne l'ai pas vécue, mais j'ai entendu mes collègues en parler. Le seul qualificatif qui s'impose quand il s'agit d'un voyage de Gaza est vers le monde extérieur est : "l'impossible!".

La première anecdote sur le voyage qui m'est arrivée a pour titre "Nous voulons un aéroport". A vrai dire, juste après l'aventure que je vais raconter, je suis devenu un homme sans émotions. On dirait que je me suis débarrassé de tous mes sentiments, que j'ai jetés dans la poubelle de l'occupation. Ce n'est que lorsque je suis devenu complètement insensible que j'ai pu décider d'écrire pour relater ce que j'ai enduré. Mon espoir en relatant cette histoire est de me décharger du chagrin qui m'étreignait en le projetant sur les pages.

Pour nous les palestiniens, le chagrin est constant, et il accompagne même la joie quand elle arrive subitement. C'était mon cas au moment où j'ai eu un petit espoir de pouvoir sortir pendant un certain temps de la monotonie qui me tuait.

C'était une bouffée d'air frais qui m'avait enchanté lorsque j'ai reçu une invitation d'aller à Chypre assister à une conférence sur les droits de l'homme. Je commençais à imaginer l'avion que j'allais prendre, et j'ai transmis mon bonheur à ma compagne de voyage, la petite valise oubliée dans un coin de ma chambre tellement elle m'avait peu servi. C'était pour moi la première fois. Une première expérience du voyage et du départ vers des lieux nouveaux qui peuvent avoir eux aussi leurs monotonie, mais d'une façon différente.

Après avoir reçu cette invitation, j'ai raconté aux essais d'oiseaux mon bonheur d'être prêt à les accompagner dès l'aube. Et c'est à l'aube que je suis sorti de ma ville Ramallah, sans savoir que j'allais commencer un périple semé de difficultés inoubliables. Je suis donc parti de ma ville Ramallah. J'ai traversé plusieurs barricades et check-points qui jalonnaient

les routes de mon pays pour arriver à la ville la plus ancienne de l'Histoire: Jéricho. Ensuite, je suis arrivé à ce que l'on appelle "Le Pont", un endroit qui ressemble à une station service sur la route... C'est là que commença cette véritable souffrance, digne d'un roman en trois chapitres et plein de péripéties.

Le premier chapitre de ce roman est consacré à la description de ces milliers de voyageurs rassemblés dans une petite salle, et tenant chacun à la main un bout de papier portant un numéro qui décide de leur sortie ou non du lieu. J'ai pris mon numéro, et j'ai laissé ma valise vivre la dure épreuve de la fouille qui ressemble à un massacre. Je me suis assis au milieu de la foule, empli d'un sentiment de désespoir né de ce que j'ai vu et vécu: une chaleur brûlante, une salle bondée, des voyageurs qui attendent un secours improbable, et ma valise qui subit le massacre de la fouille!

Je me suis écarté un peu du bruit pour dissiper ce sentiment de désespoir. Une sorte de calme enveloppa alors mon âme après toute cette tension. C'est alors que les souvenirs douloureux enfouis au fond de mon inconscient commencèrent à flotter à la surface: Farouk mon ami écroué derrière les barreaux des prisons de l'occupation; un amour malheureux qui ressemble à un oiseau aux ailes cassés qui attend le moment de la mort pour en finir avec la souffrance... La solitude, et ce lieu étouffant empli de tristesse... C'est ensuite que les souvenirs se dissipèrent pour céder la place à une attitude consciente, pour me laisser affronter la brutale réalité.

C'est une voix qui me sortit de ce tourbillon en criant mon numéro, me donnant ainsi la permission de sortir de la salle, et de me détacher de mes souvenirs...

Deuxième chapitre du roman: un autre tourbillon commençait : interrogatoire, fouille, humiliation, outrages et provocation. Cela ne laissait aucune place au calme d'un voyage intérieur en compagnie de la mémoire. Une autre destinée m'attendait pour tisser le fil de mon histoire: mon nom inscrit sur le papier a suscité l'ironie d'un soldat israélien qui a commencé un cycle de questions qu'il posait pour se moquer, non pas de ma personne mais du symbole de la résistance ancré dans l'âme palestinienne.

Le torrent de l'interrogatoire était lancé par le soldat :

- ton nom?
- Jihad Shuja'yeh.
- tu fais partie du Jihad Islamique?

Je n'avais pas envie de répondre, j'ai dit alors lentement

- Non
- Hamas?

J'ai répondu avec la même lenteur:

- Non, non.
- Fatah donc?

J'ai répondu avec la même ironie:

- non. Hizbollah!!

Et j'ai ri!

Deux simples mots prononcés pour répondre à son ironie, et j'ai gagné un flot de manifestations de "respect"; car nous n'avons pas le droit, nous, de parler ; et nous devons accepter les sarcasmes des soldats avec un dans défaitisme abject.

Le temps passait, l'heure du décollage de mon avion approchait et je brûlais d'impatience. Mais dans ce chapitre, il y avait une invention qui adoucissait la chaleur qui régnait : l'air conditionné. Je faisais dans ma tête un calcul et une sorte d'équation : dans les check points, plus la température baisse, plus l'attente s'allonge. C'est merveilleux de voir le temps passer de son pas lourd. Et il est passé pour me pousser vers le dernier chapitre du roman.

J'ai fait quelques pas hors de la salle pour voir mon compagnon de voyage. Je suis entré dans un lieu rempli de piles immenses de valises entassées les unes sur les autres. L'heure du départ s'approchait, et je cherchais ma valise que j'imaginai en pleurs comme un être désespéré de ce qu'il avait enduré lors d'un combat acharné. Je l'ai trouvée, et j'ai essayé tant bien que mal de la calmer et de lui donner un peu d'espoir en lui répétant que nous avons franchi l'obstacle le plus dur, et qui s'appelle "Le Pont palestinien-israélien-jordanien"

J'ai essuyé les larmes de ma valise, et nous sommes partis tous les deux dans une course contre le temps pour arriver à l'aéroport. Je ne savais plus combien de temps il nous restait avant le décollage. J'ai fait signe à un taxi pour aller à l'aéroport. Inutile de dire que les chauffeurs obsédés par le désir de gain avaient leur rôle à jouer dans cette course d'endurance. Chaque chauffeur demandait un prix plus élevé que celui demandé par l'autre, comme si on était à la bourse de Manhattan. J'ai finalement pris un taxi, ayant accepté malgré moi le prix demandé, car je risquais de manquer mon vol. J'avais un seul souci, celui d'arriver à l'aéroport quelle que soit la perte, morale ou matérielle.

Nous sommes arrivés, ma valise et moi à l'aéroport. J'ai fait un marathon pour parvenir à la salle des passagers. J'ai regardé ma valise et je lui ai dit : ca y est, on a fait la moitié du parcours et il ne nous reste que peu pour arriver. Ma valise semblait pleurer de nouveau en me disant: Non, nous sommes en retard, et nous avons raté notre avion. Je ne voulais pas la croire et je posais la question aux employés autour de moi à l'aéroport et tous me donnaient la même réponse. L'avion a décollé! On a raté l'avion! Je me suis donc effondré à côté de ma valise et j'ai pleuré.

A ce moment, devant l'aéroport international "Queen Alia", j'avais envie de crier: Pourquoi mon Dieu? Pourquoi n'avons nous pas un aéroport?

A partir de ce jour, j'ai décidé de jeter mes sentiments et sensations dans les poubelles de cette occupation qui est la cause de cette absence d'aéroport chez nous. Et j'ai crié réellement cette fois-ci avec toute la force qui me restait : Nous voulons un aéroport !

Après cette dure expérience, le temps aidant, je me suis remis du choc comme tout palestinien, habitués que nous sommes à la lutte contre le temps, jamais découragés.

Environ une année après cette histoire d'avion raté, j'ai dû corriger cette idée que j'avais de notre persévérance, lorsque j'ai compris qu'elle était inutile dans certaines situations qui dépassent notre volonté. J'ai alors découvert que nous – les palestiniens - avons besoin d'une "autorisation d'entrée" comme on l'appelle en Égypte, d'un "signal d'entrée" au Koweït ou en Irak, ou d'un "papier de non refus" au Liban. Chez nous en Palestine on l'appelle "visa" comme dans les pays occidentaux.

J'ai compris dans les quelques jours qui ont précédé ma seconde tentative de voyage pourquoi nous avons choisi le mot le plus neutre, et qui plus est, un terme occidental, différent des expressions choisies par nos frères arabes. C'est qu'il nous est beaucoup plus facile d'obtenir un visa d'entrée de n'importe quel pays occidental ou étranger que d'en obtenir un de nombreux pays arabes, y compris du Koweït.

Je suis parti donc pour un second voyage plein de risques. Traverser le pont palestinien et le pont de l'occupation, puis le pont jordanien. Passer la nuit dans un hôtel en attendant l'avion du matin pour aller assister à "Fikr 8" au Koweït! Tu arrives à l'aéroport plein d'espoir de voir beaucoup d'amis qui t'attendent là-bas: Ali al-Sharfi,... comme tu me manques mon ami! Nawfal Hamomi, le marocain surnommé Ibn Battuta, Samar Baghazi, celle qui détient la force des mots, Razan la palestinienne qui vit à l'extérieur, et beaucoup d'amis que je considère comme l'élite du monde arabe, et que je souhaitais rencontrer dans notre cher Koweït.

Mais voyager, pour un jeune palestinien, ce n'est pas (ni dans la forme, ni dans le contenu) la même chose que pour les autres. Partir au Koweït dans mon cas veut dire voir l'avion qui devait m'y emmener sans pouvoir y monter. Ca veut dire rencontrer Bayan, une amie jordanienne qui devait participer à la même rencontre au Koweït, et lui dire adieu huit minutes après, car elle, elle pouvait monter dans l'avion. Ca veut dire rentrer de l'aéroport et me replier sur moi-même plein de souvenirs douloureux ; me laisser quelques minutes "hors couverture" et prendre un visa, mais pour l'inconnu!

N'est-ce pas une honte que de refuser le visa à de jeunes palestiniens et irakiens militants de la jeunesse ? Leur interdire l'entrée au Koweït pour participer à la conférence "Fikr 8"

à cause de la guerre du Golfe, et de la position de l'OLP vis-à-vis de l'invasion du Koweït? Pourquoi les jeunes arabes doivent aujourd'hui, et 19 ans après cette invasion, payer la facture d'une position dont ils n'étaient pas responsables !!

Tu quittes Amman pour retourner en Palestine sans savoir ce que tu pourras dire à ton entourage. C'est comme si tu prenais ta voiture un beau matin, et que tu te trouvais soudainement arrêté par un accident dont tu n'es pas responsable, et pour lequel tu dois payer les frais en plus...

Ainsi j'ai renoncé à l'idée de devoir imposer à l'occupant l'idée de nous construire un aéroport pour nous en Palestine. Nous devons tout d'abord convaincre les pays de notre beau monde arabe de nous donner des "autorisations d'entrée", des "signes d'entrée", des "papiers de non refus"... Assez ! Ca suffit ! Assez des salles de déportation ! Assez des arrestations et des fouilles... Assez des autorisations d'entrée. Assez, assez et encore assez ! Nous voulons des visas.

Quelque temps après, un troisième épisode est venu confirmer ce que j'avais tiré comme leçon de l'histoire que j'ai intitulée plus haut "Nous voulons des visas". Mais cette fois-ci, la version est saoudienne.

Un beau matin, j'ai trouvé dans mon courrier électronique une invitation à participer à la réunion du comité consultatif de l'organisation "Fikr"... Nom de Dieu ! Et où se tient la réunion cette fois-ci ? En Arabie Saoudite!! "Magnifique!!". C'est ce que je me suis dit au fond de moi. J'ai essayé cette fois de me forcer à ne pas penser au visa comme d'habitude. Je me suis dit que la Fondation Fikr, avec ses Émirats et ses gens d'autorité ne peut pas avoir de mal à me faire octroyer un visa pour entrer en Arabie Saoudite. Impossible! C'est ce que je me disais, surtout après un message de l'organisation qui m'annonçait que je n'avais pas été refusé (je veux dire que la demande de visa qui me concerne n'a pas été refusée).

J'ai alors pris ma valise, et j'ai laissé beaucoup de mes soucis derrière moi en Palestine occupée pour traverser les frontières palestino-israélo-jordanienne dans un voyage qui ressemblait à une mort lente, tant la chaleur était étouffante en ce premier jour de Ramadan.

Je suis arrivé à Amman avec un retard de quatre heures. Mais peu importait puisque la participation à cette conférence était une motivation suffisamment forte pour me faire oublier les difficultés. Et puis, j'allais avoir la chance de visiter pour la première fois l'Arabie Saoudite! Le lendemain matin de mon arrivée à Amman, j'ai téléphoné plusieurs fois avant de joindre une des employées de la Fondation "Fikr".

- Eh, mon amie, rassurez-moi, où en est mon visa?
- Par Dieu, rien jusqu'à maintenant. Je suis désolée, Jihad.

J'ai raccroché, et l'onde de choc m'a heurté, ce deuxième jour "bêni" de Ramadan... La chaleur est subitement devenue insupportable.

Bien sûr, mon cœur a failli cesser de battre. Est-ce possible de demander un congé du travail, de traverser la Jordanie, de payer tous ces frais, de perdre tout ce temps, de faire tant d'efforts, et ne pas obtenir un visa ? Il me restait pourtant un peu d'espoir car la réponse définitive n'était pas encore tombée. Je suis resté en alerte, attendant cette communication internationale du Liban qui m'informerait de l'obtention de mon visa. Mais le temps fuyait et il ne m'en restait pas beaucoup. L'Ambassade Saoudienne à Amman ferme ses portes à trois heures, et il est deux heures. L'employée de la Fondation Fikr ne m'a pas encore appelé sur mon portable. L'avion décolle à cinq heures du soir.

L'affaire commence à devenir claire pour moi. C'est la même situation qu'au Koweït il y a un an. Pas de visa pour le passeport palestinien, comme pour le passeport irakien, cher ami qui attends aussi à Baghdâd.

Alors mesdames et messieurs... Pourquoi nous envoyez-vous des invitations ? Pourquoi nous faire l'honneur de faire partie des comités consultatifs dans vos organisations respectables ? Pourquoi nous considérer comme les ambassadeurs de nos pays auprès de vos institutions vénérables si vos ambassades refusent d'apposer le fameux sceau sur les pages de nos passeports irakiens et palestiniens ? Pourquoi ne pas nous accorder des visas d'entrée dans vos pays importants ? Y aurait-il une discrimination raciale vis à vis les palestiniens et irakiens ?

Par Dieu, mes amis ! Le rêve de ma vie est de pouvoir voyager d'un pays arabe à l'autre sans avoir à demander une autorisation. On nous a tant parlé de l'Unité Arabe et nous ne voyons que des obstacles qui séparent ces pays. Vous semez le vent de la division dans nos corps fatigués. Apprenez quelque chose de l'Europe, Messieurs les politiciens du monde arabe. Le citoyen européen, lui peut entrer dans la plupart des pays de l'Union européenne avec juste son permis de conduire !

L'amour a son rôle dans la traversé des distances

Raouf Karray

Je parlerai dans mon intervention de mon expérience du "voyage", cette notion qui n'a pas cessé de me préoccuper depuis ma tendre enfance. Je considère le voyage en soi comme une culture d'ouverture aux horizons vastes, un moyen très important d'apprentissage, et un facteur d'éveil de l'esprit et de l'intellect. Le voyage aide à découvrir "l'Autre" et à acquérir tout au long de la vie les connaissances et les expériences qui sont inaccessibles à celui qui reste immobile et stable chez lui.

Je ne sais pas pourquoi ce désir pressant m'a toujours habité de voyager loin du milieu où je vis, et de découvrir d'autres horizons et d'autres systèmes sociaux riches de cultures, de mœurs et de traditions nées de tant d'histoires différentes.

Je ne savais pas alors, étant tout petit, que le voyage changerait ma pensée et ma vision de la vie, et qu'il jouerait un rôle aussi primordial dans ma formation et dans l'orientation de mes positions et actions.

Ce que je sais maintenant, c'est que ma satisfaction vis à vis de moi-même et de l'être que je suis provient de cette expérience amusante et originale que j'ai vécue très tôt dans ma vie.

- J'étais très timide. Grâce au voyage, je suis devenu téméraire, turbulent mais poli.
- Je souffrais au fond de moi de l'injustice vécue par ma mère dans notre monde si masculin. Grâce au voyage, je suis devenu un militant acharné de la cause des femmes et des faibles.
- Mon père a planté en moi la peur de tout. Grâce au voyage, je suis devenu audacieux et brave.
- Je ne savais pas ce que signifiait dormir sous la pluie. Grâce au voyage je l'ai fait...
- Je ne savais pas quel était le goût des fraises. Grâce au voyage je l'ai appris.
- Je n'avais jamais vu de musée. Grâce au voyage, j'en suis devenu un visiteur assidu.
- Je ne savais pas ce que c'était que d'être autonome. Grâce au voyage Je le suis devenu.
- Je ne savais pas que l'ignorance de l'Afrique et des Arabes était à ce point répandue. Grâce au voyage je l'ai su.
- Je ne savais pas qu'il existait des régimes alimentaires sains. Grâce au voyage, je suis devenu végétarien.
- Je ne savais pas que le défi apporte le plaisir de la découverte. Lors de mes voyages, j'ai affronté des défis.

Je ne savais pas que le rêve pouvait d'une certaine façon devenir une réalité et une vérité sans limites. J'ai rêvé et je continue à le faire.

Quand j'étais petit, je me tenais debout devant la maison de mon grand-père Ibrahim pour contempler les quelques personnes qui se déplaçaient par différents moyens. Pendant ces moments magnifiques, je me demandais où menaient ces routes qu'ils prenaient; et si elles aboutissaient à un point quelconque; et si après ce point il y avait autre chose, et quelle était cette chose ?

Avec le temps j'ai grandi, et a grandi avec moi le désir de savoir où pourrait me mener la route si je la prenais dans le sens opposé à la ville de Sfax où je vivais; et si cette route accepterait que je la suive en voyageur, comme ce jeune que j'observais avec une grande admiration et une certaine curiosité alors qu'il se tenait debout au coin, faisant signe aux quelques rares voitures qui passaient sur la route menant à la ville de Tunis pour qu'elles s'arrêtent et le prennent avec elles.

A l'âge de quatorze ans, j'ai fait ma première tentative pour découvrir cette route. Ma décision était de la prendre avec ma nouvelle bicyclette et d'aller aussi loin que possible.

A seize ans, le désir de voyager et de découvrir les univers cachés derrière les mers avait grandi en moi. J'ai donc traversé la Méditerranée à bord d'un bateau qui m'a emmené jusqu'aux rives opposées à celles de la verte Tunisie. C'est dans le port de Marseille en France qu'a ainsi débuté ma première expérience d'un véritable voyage long et intéressant.

J'ai commencé par faire de l'auto-stop après le bateau. C'était un début beau et réussi qui m'a encouragé à adopter ce moyen de déplacement tout au long de mon voyage, et chaque fois je désirais voyager vers l'est ou vers l'ouest.

Lors de mes voyages, les croquis que je faisais n'étaient pas de simples dessins, mais les fils de ma vie tissée moment par moment, telle qu'elle se faisait, belle et surprenante. Je façonnais mes rêves en réalité et en vérité pleine d'évènements et de surprises.

Le voyage était le souffle de ma vie et une source de plaisir sans limites. C'était le symbole de la liberté et de l'élan. C'était une porte ouverte sur des mondes d'enchantement et de beauté. C'était le mouvement de l'âme et du corps dans des espaces ouverts, un changement dans la conception du temps monotone qui s'arrêtait un moment pour céder la place au plaisir de la découverte et de l'exploration... Je comprends maintenant pourquoi nous fûmes des nomades qui ne cessaient de se déplacer.

Le voyage ressemble aussi à un rêve continu et permanent. Il me fait goûter calmement et soigneusement la diversité et la richesse des cultures du monde qui m'ont inspiré les tableaux les plus beaux et les plus lumineux. Leurs personnages sont les gens rencontrés dans chaque pays et leurs paysages un concentré de leurs manières de vivre, de leurs comportements, de leurs maisons ouvertes à l'hôte étranger avec simplicité et spontanéité pendant des heures, parfois des jours ou une semaine. Je garde en moi les plus beaux

souvenirs du plus beau sommeil qui m'avait pris dans un lit où j'avais été enveloppé par des draps doux et parfumés. Je me rappelle aussi les heures que j'ai passées assis devant un feu de bois coupé de la forêt voisine à observer la dernière ligne noire d'une nuit quelconque sur une plage de sable interminable; ou étendu sur un lit tiède de paille dorée... Je garde en moi les plus beaux souvenirs du magnifique plat goûté, et qui n'a rien à voir avec notre cuisine; ou d'une matinée ensoleillée autour d'un café à converser doucement. L'odeur de ce café me rappelle ma grand-mère qui, après la prière de l'après-midi réunissait autour d'elle dans le patio de la maison les femmes de la famille, les enfants et les invités. Devant elle un plateau énorme couvert de tasses de café, un bocal de café et de sucre, et la braise rouge du foyer qui brûlait. Le café débordait de la cafetière diffusant une odeur magnifique dans les parties de la maison...

Pendant le voyage, j'ai appris à respecter l'Autre qui n'a pas les mêmes opinions et les mêmes attitudes, et j'ai même pu apprendre à défendre mes convictions et mes croyances.

Ma façon de voyager est très particulière. Je ne pars jamais à la hâte, que ce soit pour le tourisme ou pour le travail. Je voyage pour le voyage. Je voyage pour découvrir et pour m'imprégner de valeurs humaines magnifiques. Je voyage pour nouer des rapports avec les gens et avec la nature des différents lieux visités. J'ai choisi l'auto-stop comme moyen de déplacement, ce qui m'a permis d'étendre ma mobilité dans l'espace et dans le temps sans me fixer de frontières ou d'orientations prédéterminées, laissant la porte ouverte au hasard et aux surprises.

L'auto-stop est une manière simple de se déplacer, et il émane d'une philosophie qu'adoptent tous ceux qui ont vécu la même expérience. Cette manière de voyager est le reflet d'une mentalité spéciale, d'une culture spécifique, et d'un regard différent envers les gens et le monde...

Je m'arrêtais au coin de la route sans fin, et je faisais signe aux voitures qui passaient avec mon bras étendu, ma main fermée et mon pouce levé. C'est notre code commun, à nous les voyageurs, pour faire signe aux chauffeurs et leur demander de s'arrêter (s'ils le veulent bien) pour nous déposer quelque part sur la route.

L'autostop permet également d'avoir assez de temps pour penser d'une manière différente, d'interroger les choses de notre vie quotidienne avec une réflexion plus profonde. Il nous permet de prendre de la distance vis-à-vis des choses, d'ouvrir des angles différents pour découvrir ce qui ne peut pas se dévoiler à qui reste à la même place, ou ne se déplace avec les moyens de transports habituels et fréquents.

Quand nous voyageons en auto-stop, nous bougeons dans l'espace vaste et le temps libre. Nous partons vers l'aventure et nous vivons les risques réellement, avec un enthousiasme et une plénitude sentimentale énorme. Et même lorsqu'il n'y a pas une véritable tension

dans l'aventure, il reste toujours quelque chose de nouveau. L'auto-stop développe en nous la perception sensitive des choses qui nous entourent, et suscite en nous des sentiments et des sensations étranges, beaux, inhabituels, que nous ne pouvons pas connaître quand on reste frileusement au chaud.

Le voyage en auto-stop, c'est tout cela et même plus. C'est l'aventure en soi, qui donne à la terre les plus belles couleurs, qui rend à la vie son sens perdu, qui éloigne le bruit du monde pour laisser un espace à la musique inaudible dans le bruit des signes de la prétendue 'civilisation'... L'auto-stop fait l'événement et crée les moments les plus beaux et les plus frais de l'existence. Mais cette façon de voyager n'est pas sans risque et sans problèmes qui peuvent gâcher parfois le plaisir de l'aventure et donner une image négative de l'auto-stop. C'est pourquoi je dis qu'il faudrait faire attention et prendre des mesures de prévention, surtout quand on sait que beaucoup de gens mal intentionnés profitent de ce moyen de voyage pour réaliser leur mauvais dessein, perturbant le bien-être des voyageurs et des automobilistes..



Quelques conseils pratiques

- Choisir le bon endroit pour faire l'auto-stop. Se tenir sur la route en dehors de la ville, là où finit l'agglomération. C'est là que la population est moins dense, qu'il y a moins de bruit, et que la route semble ouverte aux distances éloignées au milieu des champs vastes.

Trois jours et trois nuits dans un seul endroit en dehors de Milan en Italie m'avaient donné la chance de connaître beaucoup de jeunes voyageurs parmi lesquels je citerai Gérard et Jean Paul, des français. Nous faisons la cuisine ensemble et dormions les uns à côté des autres dans les champs, au bord de la route. Nous faisons l'autostop à tour de rôle et pendant un temps pas assez long. Nous passions la plupart du temps à bavarder. Nous parlions de politique, de culture, de nos voyages, de nos pays, du comportement des gens rencontrés, des filles qui nous avaient charmés. Et cette histoire eut une suite magnifique...

- Quand on s'arrête sur la route en dehors de la ville pour commencer à faire de l'autostop, on fait la queue et on laisse une distance suffisante pour que les premiers arrivés puissent partir les premiers.

Parfois, la chance sourit à celui qui arrive le dernier (l'histoire de la voiture qui m'a ramené directement d'une ville en Italie à une ville en Roumanie, ou du bus qui m'a transporté de la ville de Sofia en Bulgarie vers la ville de Kabul en Afghanistan, bien que je fusse le dernier arrivé parmi ceux qui attendaient - la faute à l'hésitation du conducteur à s'arrêter, ou à sa grande vitesse en passant, et qui l'avait empêché de freiner devant le premier voyageur.)

- Quand on passe devant les voyageurs arrivés avant, on les salue, on se présente, on leur parle dit où l'on va. Il arrive parfois que l'on finisse par aller ensemble vers la même destination (il m'arrivait rarement de voyager seul).
- Choisir un lieu dégagé qui permette au conducteur de vous voir de suffisamment loin pour qu'il puisse ralentir sa vitesse et s'arrêter sans gêner les autres voitures.
- Tous les moyens de transport peuvent servir : une voiture, un camion, un bus, un tracteur, une motocyclette ou même une bicyclette, une barque (voir l'histoire du voyage en bus jusqu'en Afghanistan, du camion jusqu'à Asswan, de la barque avec Jean Paul, du char tiré par un taureau en Yougoslavie)
- Se munir d'une petite pancarte en carton sur laquelle on note le nom de la ville ou du lieu où l'on veut aller pour que les conducteurs puissent connaître votre destination avant de s'arrêter (l'histoire de la pancarte sur laquelle était écrit «Tokyo»).

-
- Être très prudent avec les conducteurs qui n'inspirent pas confiance (L'histoire de la voiture qui m'avait transporté à une heure du matin, dans une nuit de froid sec et de vent violent, puis m'avait laissé descendre au bout de dix kilomètres seulement quand j'avais inventé une histoire pour me débarrasser du conducteur qui ne m'inspirait pas confiance avec ses insinuations, l'histoire des jeunes debout sous la lanterne de la mairie; l'histoire des hérissés; l'histoire du camion qui m'a transporté de l'Irak à Amman au milieu du désert, et de la nuit passée à bord de ce camion, fermant un œil et ouvrant l'autre).
 - L'argent: J'avais l'habitude de toujours emporter quelques devises à échanger contre quelques billets de la monnaie du pays visité. Je gardais cet argent dans mes sous-vêtements, dans un petit sachet en tissu attaché par un fil à mon cou, de façon à l'avoir au niveau de la poitrine (l'histoire de la nuit que j'ai passée presque endormi dans un parc public dans une grande ville d'Europe en compagnie d'un copain de route. Nous avons fait quelques kilomètres ensemble en autostop... cette nuit là, quelqu'un avait volé des choses du sac à dos de ce copain).
 - Qu'est-ce que je mettais dans mon sac à dos ? Des objets et des choses sans valeur mais qui sont indispensables et nécessaires:
 - Quelques sous-vêtements légers: des bretelles, des chaussettes, des culottes (deux pièces de chaque vêtement, une dans mon sac à dos, et l'autre que je portais)
 - Une veste épaisse pour me protéger du froid.
 - Une petite serviette de toilette.
 - Une boîte de mouchoirs en papier
 - Un sac de couchage
 - Un petit nécessaire avec fils et aiguilles pour réparer au besoin les vêtements déchirés; brosse à dent et dentifrice; savon; paire de ciseaux et quelques médicaments nécessaires pour les soins de secours.
 - Un crayon et un cahier pour écrire mes impressions
 - Un carnet d'adresses
 - Des cartes pour me diriger dans les pays et les villes.
 - Il arrive que l'on se trouve dans un endroit où il est difficile d'acheter de quoi manger et boire. Il est donc utile d'emporter :
 - Une bouteille d'eau (en plastique de préférence parce que c'est léger et incassable)
 - Une petite bouteille d'huile d'olives (en plastique aussi)

-
- Un peu de dattes ou de figues séchées et des amandes (ou n'importe quoi dans le genre)
 - De la farine de seigle: il y a un plat tunisien simple et nourrissant que l'on mange d'habitude le matin et qui ne nécessite pas une cuisson au feu. La recette: deux cuillères de la farine de seigle, une cuillerée d'huile, un peu d'eau, des morceaux de dattes ou de figues séchées. On mélange le tout pour obtenir une pâte que l'on mange immédiatement après préparation)
 - Une petite casserole légère.
 - Une assiette, un verre, une cuillère, une fourchette et un couteau (en plastique de préférence)
 - Un camping-gaz transportable
 - Une petite tente légère (si c'est possible)

N B: il ne faut pas dépasser 13 kilos de poids dans le sac de couchage.



Le voyage... un périple d'initiation

L'étendue de la route; l'étendue de l'Homme

Nessma Goueili

Au commencement... La première chose de toutes les choses.

Le début de toutes les choses est la sortie...

Un tunnel étroit qui mène des ténèbres de la Genèse jusqu'à la lumière.

Nous traversons sans en être conscients... Le monde nous reçoit avec une première sensation, la douleur...

La main qui nous reçoit dans notre nudité première, nous pique pour la première fois pour faire sortir le souffle de la vie... Le souffle qui commence dans la douleur, et qui ne finit que par la mort.

Les yeux restent fermés... Le corps nu s'enveloppe du tissu de la vie et ne connaît du monde que l'odeur de la mère... odeur de la sécurité.

Il ne sait pas que la mère est là pour lui, et qu'entre son être et le sien, l'amour s'est tressé. C'est pourquoi il mesure sa sécurité par l'étendue de son odeur... de son approche, de son éloignement, et de sa disparition. Il apprend à réagir à son absence par les cris et les larmes, et à sa présence par le sommeil et la nourriture.

Dès le premier moment de notre existence, le monde nous surprend par un ensemble d'impulsions auxquelles nous réagissons en fonction du niveau de notre développement corporel, intellectuel et sensuel. Notre première perception de l'espace commence en relation avec la mère. Ensuite, avec le développement de nos sens, nous attribuons des lieux à chaque personne parmi les membres de notre famille, et à chaque mouvement que nous faisons dans cet espace. Nos premiers mouvements débutent d'une façon arbitraire, puis ils commencent à s'organiser en fonction du développement chez nous du sens des choses autour de nous, en fonction de leur importance pour nous et de la manière de les utiliser.

Avec nos premiers mouvements, la culture du lieu commence à s'infiltrer en nous, petit à petit. Ce que nous mangeons et ce que nous ne mangeons pas. Quelle chambre nous pouvons utiliser... les différents usages du lieu: l'école, le club, les maisons des autres membres de la famille, la rue. Chaque lieu a son code spécifique qui se dévoile graduellement à nous et préside à notre comportement.

Tout au long de notre vie, l'apprentissage se fait par l'exposition à des effets précis auxquels nous réagissons d'une façon déterminée. Si nous réussissons, nous développons nos habitudes à les adopter pour toujours. L'habitude contient un élément de temps. Le sens du temps se complète par la mémoire. Les jours perdent leurs sens sans mémoire. Ils deviennent comme des perles qui se ressemblent et se répètent dans un chapelet sans fil.

Le fil est le sens...

La vie de l'homme est un voyage à la recherche du sens.

Le sens de soi, de sa propre existence, de l'ici-maintenant, du bonheur et de la tristesse, de la réussite, de ce qui nous distingue, de l'amour, du partage, de l'amitié, de la croyance, de la terre, du soleil, des saisons, des plantes, de l'art, de la littérature, de la communication et de l'existence.

La mémoire emmagasine le sens au fond de nous. L'apprentissage se fait quand nous traversons l'expérience. Nous la gardons au fond de nous et nous la méditons. Nous développons des réactions visibles et invisibles, et quand la réaction arrive à créer un sens, les habitudes se forment.

Il revient, il retourne, il répète... L'habitude. Tout ce qui devient tellement habituel qu'il se fait sans effort.

La question ici est que la vie, dans son essence, est sortie. Au commencement fut la sortie. Revenir contient l'idée d'un anéantissement, anéantissement de la répétition, anéantissement de la question, de la quête et de la surprise. Les impulsions et les réactions se répètent. L'habitude apparaît et l'apprentissage disparaît. La mémoire cesse de se développer pendant un certain temps. Des jours qui traînent des jours, sans que rien ne les distingue. Nous perdons le sens encore une fois.

Avec la perte du sens, nous perdons une partie de notre être.

L'Ennui «Malal» ... s'ennuyer «Malla». «Imtalla»: faire partie d'une religion quelconque. '«Tamallala» et «Tamalmala»: osciller d'impatience et être perplexe.

S'ennuyer «Malla» est un verbe d'adhérence longue comme l'action d'adhérer à une religion ou à un dogme. L'adhérence est un verbe de stagnation et de repos dans l'immobilité, d'où le mot «Milla» qui signifie la planche en bois ou en métal que l'on met sous le lit. La stagnation nous renvoie encore une fois à l'oscillation,, à la sortie, à la recherche d'un sens qui nous enrichit de nouveau. Cela diffère un peu quand il s'agit de croyance, car les religions cherchent en général à donner sens à la vie. Nous ne nous ennuyons pas du sens, mais peut-être de sa manifestation sous forme de devoirs qu'on

vide de leurs sens. Mais c'est une autre histoire

Le voyage « safar ». « Safara »: se manifester clairement, se dévoiler. « Sâfara »: voyager, sortir pour aller loin. « As-safar »: le voyage, le parcours d'une distance. « Sifr »: partie d'un livre. « Safir »: émissaire... message et avertissement.

L'auteur magnifique Elias Khoury dit dans son roman « La Porte du Soleil »: « l'étendue est l'extension naturelle de l'homme'»

Et voyager est un verbe qui contient le sens de la sortie. Sortir de l'espace de l'habituel. Parcourir une distance plus longue hors de nous même, et hors du lieu où nous sommes. Découvrir un espace plus vaste... L'univers s'étend comme une partie du livre de la Genèse. Dans le voyage se réveillent les sens. De la familiarité il ne reste que ce qui suffit pour nous permettre l'amour et la nostalgie. L'impulsion change avec le nombre de pas et les expériences. L'expérience est devient un vécu, ni copié ni écrit. L'expérience c'est moi... mon regard. L'air étranger à mon cœur. Le frisson du corps. Le réveil du cœur. La libération de la liberté. L'illumination de la raison et de l'âme. La paix.

Dans le voyage, les frontières se cassent. Les frontières de l'homme et du lieu. Le lieu s'étend. Il vous prend d'une surprise à une autre. Tu testes tes limites, ce que tu aimes et ce que tu crains. Ce en quoi tu crois réellement, et ce qui t'a été inspiré. Ce qui était en toi au début et les aptitudes qui se dévoilent soudainement tiennes.

Le voyage est un espace de doute

« Acchak »: le doute. « Chakka »: douter, relier une partie à une autre.. Disposer les paillettes et les mettre en ordre. Chakka : piquer... suspecter.

Le doute est un espace de suspicion qui nous fait un peu mal. Il nous incite à la quête d'une réponse. Dans le voyage, chaque lieu acquiert son propre « code ». « Le code » imposé par la culture du lieu lui-même. Notre déplacement d'un endroit à un autre signifie que l'on apprend un nouveau 'code' d'une nouvelle culture. Le mot doute « chakka » a un sens lié à l'organisation des choses dans une succession. Un savoir à côté d'un savoir, une expérience à côté d'une expérience. Par le doute commence la question, et par la question commence le sens.

Le voyage est un outil d'apprentissage libre. Pour expérimenter et relater. Ce que le voyage nous offre est essentiellement l'expérience, et ce que l'apprentissage vise est essentiellement l'expérimentation de la vie.

Pour faire du voyage une expérience d'apprentissage importante pour les jeunes, il faudrait leur offrir de nouvelles expériences de vie qui les aident à grandir, et plus tard à

décider de ce qu'ils seraient. Lors du voyage, chacun de nous porte son propre miroir et s'éloigne des images formées par la société. Il s'ouvre à la vie et entame un dialogue avec le monde... Avec l'Autre différent. Son image devient plus belle avec chaque nouvelle relation qu'il engage avec l'espace et les hommes sur une base humaine. Il expérimente ses convictions sur ce qui est juste et ce qui est faux. Il vit son moi réel très éloigné de ce qui était décidé pour lui au départ.

C'est pour cette raison que nos parents craignent le voyage, surtout dans les sociétés arabes et dans les familles conservatrices. Ils ont peur de nous voir filer hors de l'image, et de laisser à notre place un souvenir de ce que nous étions et de ce que nous avons été élevés pour. Cette peur n'émane pas pourtant d'une vision étroite des choses. Je pense que la solution réside essentiellement dans l'espace de liberté qui nous a été accordé à l'enfance. La liberté de penser, de croire et d'agir... La liberté d'avoir notre propre espace, même à l'intérieur de la maison. Et ce concept ne génère pas un laisser aller, ni un manque d'orientation rationnelle.

Une autre chose est importante dans le voyage en tant qu'expérience d'apprentissage : le contact. Faire lien entre une chose et une autre. Assurer le rapport et l'adhésion. Lier les gens les uns aux autres. Permettre aux gens doués ou partageant le même intérêt de se rencontrer, d'échanger et de travailler ensemble. Ce mouvement de transporter les ressources d'un pays à un autre donne une certaine diversité riche aux gens et au travail.

Après que Dieu créa Adam, tout le genre humain descendit de celui-ci.

Et lorsque Dieu créa la terre, elle était une seule masse. Après se sont formées les montagnes, les mers, et les différents continents. Les hommes, fils d'Adam, ont habité toutes les plaines, les côtes et les rivages. Les frontières naturelles ont isolé partiellement les hommes. Nos aspects physiques se sont définis selon la géographie, selon l'histoire et le sang. On dirait que la vie s'est fragmentée à partir d'Adam et de la terre, et que chaque fragment s'est établi dans un lieu pour former les groupes humains.

Par le voyage, nous vivons avec d'autres êtres humains dans des lieux différents. Peut-être cela nous aide-t-il réellement dans le temps court de notre existence à faire le lien entre les étapes de la vie.

Biographies

Elsa Moscoli a obtenu son Master en « Sciences Anthropologiques et Ethnologiques à l'Université de Milan-Bicocca » (Italie) et elle est actuellement doctorante en « Anthropologie de la contemporanéité : ethnographies des diversités et des convergences culturelles » au sein de la même université. Son projet de recherche vise la migration marocaine avec un accent sur les pratiques quotidiennes et la culture matérielle.



Saïd al-Khatibi est né le 29 décembre 1984 à Bou Saâda en Algérie. Il a obtenu un diplôme en biologie et sciences naturelles et une licence en langue et littérature française. Il a travaillé comme correspondant pour les deux quotidiens francophones "El Acil", et "El Watan". Saïd al-Khatibi prépare et présente aujourd'hui un programme hebdomadaire sur la musique et les activités des jeunes à la radio régionale de M'Sila, en plus de son travail de journaliste pour le compte de nombreux quotidiens arabophones en Algérie. Sa dernière publication est "Noces de feu... l'histoire du Rai" paru au mois de novembre 2010.



Kamel Riyahi est auteur et journaliste tunisien né en 1974. Il a travaillé comme correspondant pour plusieurs journaux et revues tunisiens, arabes et internationaux, ainsi qu'à la télévision tunisienne. Ensuite il est devenu directeur de la division de la traduction à l'Institut Supérieur de Traduction en Algérie, avant de rentrer en Tunisie pour rejoindre en 2010 le Ministère de la culture tunisien où il devient responsable de l'animation et de la gestion d'un centre culturel important à Tunis. En 2007, il a reçu le prix Comar d'Or pour le meilleur roman en Tunisie. En 2009, il a obtenu le prix du concours de Beyrouth pour le meilleur écrivain arabe de moins de 39 ans. Il a publié de nombreux romans et textes de critique littéraire.



Najwan Darwish et un poète de Jérusalem en Palestine. Il est rédacteur en chef de la revue "Min Wa Ila". Il est aussi journaliste et critique littéraire dans la section culturelle du journal Al Akhbar au Liban. En 2009 il a reçu deux prix, celui de la première session, section littérature du "Prix International de la paix de Jérusalem", et le "Prix du Festival de Beyrouth". Darwish a participé à la création et à la réalisation d'un certain nombre de projets culturels, artistiques et pédagogiques en Palestine et ailleurs. Le dernier de ces projets étant l'atelier d'écriture en Palestine.



Nouri al-Jarrah est né à Damas en 1956. Il occupe actuellement les fonctions de directeur du Centre Arabe pour la Littérature Géographique- Irtiyad al Afaq à Abu Dhabi et à Londres. Il a pratiqué le journalisme culturel à Beyrouth et à Chypre avant de s'installer à Londres en 1986. Il a créé plusieurs revues littéraires dont "al Katiba" et "Al Qassida". Il a révisé et édité plusieurs récits de voyage publiés dans le cadre du projet Irtiyad al Afaq et par les éditions "Dar Soueidi pour la publication". Nouri al-Jarrah compte parmi les meilleurs poètes en prose de la langue arabe.



Tahseen Yaqeen est enseignant et fondateur du "Média Pédagogique". Il est également auteur et rédacteur au sein du Palestinian Curriculum Center, et il dirige l'Unité du Genre au sein du Ministère de l'Éducation. Yaqeen a obtenu plusieurs prix et a publié plusieurs ouvrages dont: "Une Orange pour La Palestine", et "Essais de critique romanesque" (ouvrage collectif). Il a aussi plusieurs manuscrits à publier sur les lieux, les voyages, les arts et l'éducation.



Jihad Shuja'yeh est né à Amman en Jordanie en 1982 dans une famille palestinienne. Il a déménagé avec ses parents dans les territoires palestiniens occupés en 1999 où il a fait ses études élémentaires et secondaires. Il obtient une Licence en sociologie et psychologie de l'Université de Birzeit en 2004, et un Master en statistiques sociales et recherche quantitative de la même université en 2006. Jihad Shuja'yeh a travaillé neuf ans comme animateur pour des groupes de jeunes dans les camps de réfugiés et les colonies de vacances en collaboration avec le Ministère palestinien de la Jeunesse et des Sports. Il a obtenu une bourse de l'organisation Sinirjos pour son initiative "D'étudiant en étudiant" menée en Cisjordanie et dans la Bande de Gaza. Cette initiative vise à lutter contre la pauvreté à travers l'enseignement.



Raouf Karray: artiste plasticien, graphiste et illustrateur de livres pour enfants né à Sfax en Tunisie en 1951. Il est professeur associé à l'Institut supérieur des arts et métiers à Sfax. Il a vécu à Rome en Italie pendant 10 ans où il a pratiqué le journalisme et l'enseignement des arts graphiques. Il a participé à des expositions collectives et individuelles en Tunisie et dans d'autres pays, et a publié plusieurs livres pour les enfants. Lauréat de plusieurs prix internationaux, il est aussi membre fondateur d'associations qui militent en faveur d'enfants orphelins et handicapés. Il a dirigé plusieurs ateliers d'illustrations de livres pour enfants.



Nessma Gweili est écrivaine. Elle est aussi une militante sociale au Caire en Égypte. Grâce à son travail dans le social, elle a pu former des groupes de jeunes du quartier al Moqattam à l'utilisation des outils numériques de l'information pour les aider à s'exprimer individuellement et collectivement à travers un blog sur les histoires d'Al Moqattam: <http://rising.globalvoicesonline.org/Mokattam>, et à travers son blog personnel: www.3lasafr.blogspot.com. Elle a obtenu deux bourses de voyage du Programme Safar.



Photo Credits

- p. 3 Travaux artistiques de l'atelier d'art de Shatana, Irbid, Jordanie
- p.6 Saad Darwazeh, Jérusalem, Palestine
- p.14 Saad Darwazeh, Bethléem, Palestine
- p.17 Raed Asfour, Alexandrie, Egypte
- p.26 Mais Irqsusi, réunion régionale de Safar 2010, de l'exposition de Hasan Al Sharq, artiste, Minya, Egypte
- p.30 Saad Darwazeh, Naplouse, Palestine
- p.54 Usama Hilmi, réunion régionale de Safar 2010, Assouan, Egypte
- p.56 Atelier d'art de Shatana, Irbid, Jordanie
- p.64 Mustafa Abbas, réunion régionale de Safar 2010, Assouan, Egypte
- p.67 Yaffa Gweili, camp d'été Janana, Brummanan, Liban
- p.77 Saad Darwazeh, Bethléem, Palestine
- p.80 Mohammad Sharqawi, Atelier d'art de Shatana, Irbid, Jordanie





This project is funded by the European Union

