

Tourisme, territoire et environnement sur la côte méditerranéenne du Maroc

Eduardo Araque Jiménez et José Manuel Crespo Guerrero



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/5660>

ISSN : 1773-0201

Éditeur

Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

Édition imprimée

Date de publication : 15 décembre 2010

Pagination : 331-348

ISBN : 2-914561-53-2

ISSN : 0395-9317

Référence électronique

Eduardo Araque Jiménez et José Manuel Crespo Guerrero, « Tourisme, territoire et environnement sur la côte méditerranéenne du Maroc », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 81 | 2010, mis en ligne le 15 juin 2011, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/5660>

Tourisme, territoire et environnement sur la côte méditerranéenne du Maroc¹

Eduardo ARAQUE JIMÉNEZ
José Manuel CRESPO GUERRERO

Introduction

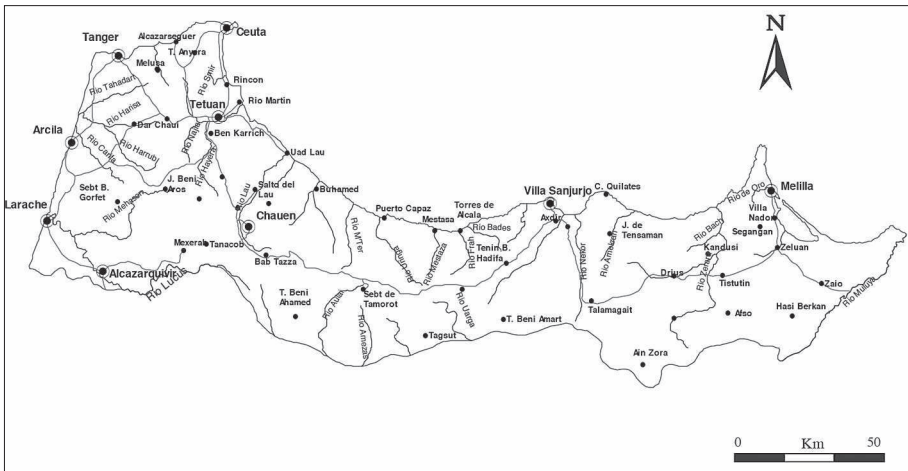
La côte méditerranéenne du Maroc comprise entre les frontières de ce pays avec l'Espagne (Ceuta) et l'Algérie a subi durant les dernières décennies une profonde transformation paysagère et fonctionnelle, due à la prolifération dans tout le pays de nombreuses zones urbanisées et d'équipements touristiques. Le tourisme en tant que ligne stratégique de développement était déjà présent dans la politique économique mise en application à partir de 1964, sous le règne d'Hassan II, après que les experts de la Banque mondiale eurent recommandé au Maroc d'abandonner la voie industrielle et d'opter pour le tourisme, activité mieux à même de garantir la croissance économique et la fin du sous-développement². Cependant, une série de circonstances, tant intérieures qu'internationales, ralentirent la mise en marche de cette option, qui resta lettre morte tant que les effets de la sévère crise économique de 1973 ne furent pas surmontés. Quelques années plus tard, après l'accession au trône de Mohammed VI, en 1999, les analystes internationaux, auxquels le nouveau régime marocain commanda différentes études de prospective économique, renouvelèrent leurs recommandations en faveur du tourisme pour surmonter les graves problèmes socio-économiques que devait affronter la monarchie alaouite³. L'un de ces travaux affirmait clairement que la décadence de certains secteurs économiques d'implantation traditionnelle comme le textile, dont la perte d'emploi devenait alarmante, ne pouvait être compensée que par l'essor du tourisme : « le textile est mort, vive le tourisme », telle fut la devise de ces années-là⁴.

1. Ce travail a bénéficié du financement de l'Agence Espagnole de Coopération Internationale accordé au projet de recherche « Les espaces forestiers du nord du Maroc. Évolution récente, situation actuelle et perspectives futures (I et II) » (A/567/06).
2. Mohamed Hillali, « Du tourisme et de la géopolitique au Maghreb : le cas du Maroc », *Hérodote*, vol. 127, 2007, p. 47-63.
3. Óscar Aguer, « El sector turístico-hotelero en Marruecos », *Información Comercial Española*, vol. 819, décembre 2004, p. 145-155.
4. Carla Fibla, « El sector textil al sur del Mediterráneo a la deriva », *Afkar/Ideas*, printemps 2005, p. 90-94.

Les origines de l'activité touristique sous le Protectorat espagnol

La pratique du tourisme est en étroite relation avec le niveau de développement socio-économique et avec les normes culturelles en vigueur dans chaque société. L'instauration du Protectorat, exercé par l'Espagne de 1912 à 1956, a contribué en partie au développement économique, grâce à l'injection de fonds substantiels de l'État espagnol⁵. Tétouan et ses alentours en furent les plus grands bénéficiaires, car cette ville devint la capitale politique du nouveau Protectorat et accueillit la plupart des fonctionnaires civils venus de la Péninsule pour assurer sa gestion bureaucratique. On y installa aussi de nombreuses casernes, afin d'y héberger un contingent militaire dont l'importance grossit au fur et à mesure que la présence espagnole s'affirmait.

Carte du Protectorat espagnol



Cartographie : J. M. Crespo Guerrero

Dès son arrivée, une partie de la population espagnole, civile et militaire, commença à fréquenter les plages de Río Martín, petite enclave portuaire située à seulement 7 kilomètres de Tétouan, par où s'écoulait une bonne partie du trafic de marchandises entre l'Espagne et la partie occidentale du Protectorat⁶. La connexion ferroviaire entre les deux centres ne concernait au début que le transport des marchandises, mais rapidement elle s'ouvrit au transport des voyageurs, pour le plus grand plaisir des Tétouanais surtout lors des grandes chaleurs estivales⁷. Cela provoqua l'apparition d'un genre d'habitat précaire, élaboré de façon

5. Víctor Morales Lezcano, *España y el norte de África: el Protectorado en Marruecos (1912-1956)*, Madrid, UNED (Université Nationale d'Éducation à Distance), 1986. Ramón Salas Larrazábal, *El protectorado de España en Marruecos*, Madrid, MAPFRE, 1992.
6. José Ochoa Benjumea, *Los puertos de Marruecos*, Madrid, C. Bermejo Imprimeur, 1945.
7. Eduardo Araque Jiménez et Antonio Garrido Almonacid, « Koudiat Taifour y la llanura de Tetuán : oportunidades para su conservación », dans L. Taïqui, E. Araque Jiménez et M. Youbi Idrissi (éd.), *Conservación y valorización de Koudiat Taifour*, Tétouan, Imprimerie Al Khalij Al Arabi, 2008, p. 4-38.

rudimentaire avec des matériaux périssables, qui envahit les plages sans aucun critère urbanistique, et exposé aux fréquentes tempêtes qui sévissent dans cette bande côtière. Le temps passant, une bonne partie de cet habitat se transforma en demeures stables, construites avec des matériaux plus durables et selon des formes qui ressemblaient à celles des autres constructions de même fonction qui proliférèrent sur le littoral espagnol à partir des années 1920. L'architecte Carlos Ovilo Castelo réalisa en 1927 l'urbanisation de Río Martín ; il y dessina une place très originale par sa forme circulaire et il construisit aussi plusieurs villas⁸. Elles appartenaient à de hauts fonctionnaires des différentes délégations civiles du Protectorat et à des militaires parmi les plus gradés des corps de l'armée cantonnés à Tétouan, à qui elles servaient de résidence pendant l'été⁹.

Au fur et à mesure que Río Martín s'affirmait comme station estivale, les villas se répandirent sur la ligne côtière qui part de la rive gauche de l'embouchure du fleuve. Devant la prolifération des nouvelles demeures, l'Administration espagnole se vit obligée, au début des années Trente, d'établir un réseau d'assainissement et d'égouts, puis, quelques années plus tard, de commencer les travaux pour fournir la ville en eau potable¹⁰. Cela ne fit que renforcer l'attrait pour un noyau urbain qui devint le rendez-vous estival le plus animé de tout le Protectorat après la pacification du Rif.



*Photo 1. Vue du front de mer de Martil (ex Río Martín) pendant le Protectorat
Coll. J. M. Crespo Guerrero*

Au milieu des années 1940, il existait déjà un grand nombre de villas, plusieurs hôtels et restaurants sur la partie de la côte la plus proche de la vieille ville dont le

8. Antonio Bravo Nieto, *Arquitectura y urbanismo español en el norte de Marruecos*, Séville, Junta de Andalucía, 2000.

9. Certains de ces édifices firent l'admiration de la population autochtone et de nombreux voyageurs qui arrivaient de la Péninsule. Onésimo Elorrieta, « Un viaje a Marruecos. III. De Málaga a Tetuán », *Revista Montes e Industrias*, vol. 30, 1933, p. 2-137.

10. Antonio Bravo Nieto, *Arquitectura y urbanismo...*, *op. cit.*

tracé respectait un plan orthogonal. Dans le plan d'aménagement urbain réalisé par Pedro Muguruza en 1943, on peut voir nettement la croissance fulgurante des constructions typiquement estivales qui, dès cette époque, s'étaient étendues vers le nord, en débordant largement le plan de la ville ancienne. Pour ne pas empêcher cette croissance, le plan établit une large frange parallèle à la mer (pratiquement la même qui sert de promenade maritime aujourd'hui) qui prévoyait la construction de futures résidences secondaires. De plus, pour renforcer le rôle de Río Martín comme ville de villégiature, Muguruza envisagea la création d'un terrain de golf, d'une station balnéaire et d'un grand hôtel¹¹.

Plus à l'intérieur du pays, l'État espagnol décida la construction du *Parador de Xauen*, petit édifice sis à la périphérie de la localité de Chauen, dans le but d'offrir un logement aux premiers touristes espagnols, qui aimaient retrouver dans cette ville si particulière une atmosphère andalouse. De son côté, la famille Llodrá, propriétaire de l'entreprise de transports *La Valenciana*, confia la construction du *Parador* de Ketama (actuellement Issaguen) à l'architecte José Miguel de la Quadra-Salcedo. Il s'agissait d'un petit établissement touristique initialement pourvu de 27 chambres, une salle à manger principale, deux salons et un bar, lequel se trouvait en dehors du corps principal de l'édifice pour faciliter l'accès aussi bien des hôtes de l'hôtel, que des voyageurs qui parcouraient en autobus ce trajet sinueux¹². Très rapidement, les entrepreneurs les plus puissants de Tétouan commencèrent à construire près de ce *Parador* de petites villas, attirés non par les rivages vierges de Río Martín mais par les montagnes âpres et isolées du Rif central.



Photo 2. Inauguration du Parador de Xauen
Coll. J. M. Crespo Guerrero

11. *Ibidem*.

12. Luis Llodrá Issaco, *Vicisitudes de un viejo tetuaní*, s. l., Antequera, Innovación y Cualificación, 2007.

Seconde moitié du xx^e siècle : stagnation du tourisme sur la côte méditerranéenne marocaine

Le retrait espagnol du Maroc, consécutif à l'indépendance de ce pays en 1956, provoqua une crise économique et sociale qui eut des répercussions immédiates sur l'unique centre touristique établi sous le Protectorat espagnol : Río Martín. Ce lieu cessa d'être une coquette ville de villégiature pour devenir une cité dortoir de Tétouan. L'émigration massive de la colonie espagnole fut en effet immédiatement compensée par l'arrivée d'un énorme contingent d'immigrants venus des zones rurales les plus pauvres de l'ancien Protectorat. Une grande partie de l'habitat touristique traditionnel devint résidence permanente de bon nombre d'immigrants qui échouaient sans cesse à Río Martín. Le changement de fonction de la ville entraîna, logiquement, une transformation radicale de l'habitat. Une infime partie des anciennes villas de la plage résista à l'assaut de l'urbanisation, en se transformant en petits établissements commerciaux, et les autres furent laissées à l'abandon.

La décadence de Río Martín coïncida avec la création de *Maroc Tourist* en 1961¹³, petite entreprise au capital mixte espagnol et marocain, dont l'objectif était la promotion du tourisme dans la station balnéaire connue sous le nom de *Tamuda Bay*, sur le littoral compris entre Ceuta et la localité de M'diq (anciennement Rincón). Du côté espagnol, le principal actionnaire en était la famille Llodrá, déjà citée, qui apporta dans l'association le *Parador de Ketama* et obtint de l'Espagne la cession du *Parador de Xauen* et de l'hôtel *España* d'Alhucemas. Dès le début, cette entreprise concentra tous ses efforts sur la promotion touristique de la zone de la plage de *Restinga*, que les promoteurs n'hésitèrent pas à qualifier de « nouvelle Costa del Sol marocaine ».

Pour mener à bien le projet de *Maroc Tourist*, il fallut démolir quelques installations militaires, vestiges de l'armée espagnole. Cette entreprise réalisa en premier une modeste urbanisation de 25 villas indépendantes et de 29 bungalows en ligne, qu'accompagnait un petit restaurant qui devint rapidement le centre d'animation de l'endroit. Il faut dire que des membres de la monarchie alaouite et des hauts fonctionnaires civils et militaires du sud du Maroc commencèrent à la fréquenter en été, et aussitôt la demande résidentielle explosa à Restinga. Parallèlement, *Maroc Tourist* entreprit la restauration et l'agrandissement du *Parador de Xauen* et finalisa les travaux de l'hôtel Mohamed V d'Alhucemas, dans un désir évident de diversification spatiale de l'offre touristique.

Quand cette association financière hispano-marocaine prit fin, peu après l'indépendance du Maroc, l'expansion touristique n'en fut pas freinée pour autant. *Maroc Tourist*, sans les Espagnols, construisit dans la région plusieurs hôtels et de petits complexes touristiques qui eurent beaucoup de succès. En 1999, on inaugura le port de plaisance Marina Smir (450 anneaux), le premier de ce genre sur la côte marocaine à imiter un modèle très largement répandu sur la rive

13. Mohamed Hillali, « Failles et succès d'un aménagement touristique en milieu rural : le cas de la côte tétouanaise », *Revue de la Faculté des Lettres de Tétouan*, vol. 4, 1990, p. 205-216.

euro-méditerranéenne. Pour sa part, la famille Llodrá investit des capitaux dans le complexe Kabila, composé d'un grand hôtel, d'une série de villas et de petites maisons mitoyennes.

Au même moment, la côte atlantique voyait la naissance d'un authentique boom touristique centré sur la ville d'Agadir, où de grands complexes touristiques fleurirent après la reconstruction de la ville dévastée par le tremblement de terre de 1960¹⁴. Le capital international d'origine française, belge et allemande fut le grand moteur de ce secteur économique dans cette ville balnéaire qui prit le nom de « La petite Nice ». La côte méditerranéenne prit le contre-pied de ce modèle urbanistique caractérisé par un grand développement vertical et une forte densité : elle opta pour des complexes de petites dimensions, isolés et de faible hauteur (pas plus de trois étages), agrémentés de multiples espaces verts. Loin de suivre l'exemple de Río Martín, où les constructions avaient été installées près des noyaux urbains préexistants (Castillejos et Rincón), on choisit de les en éloigner au maximum, afin de séparer nettement les résidents permanents des nouveaux locataires saisonniers.

La réactivation du tourisme sous Mohamed VI

Le spectaculaire changement de cap que connut la politique marocaine après l'accession au trône de Mohamed VI (1999) se répercuta immédiatement sur l'activité touristique, qui occupa une place stratégique dans les projets de développement socioéconomique du pays. Le Plan Azur, consacré exclusivement au développement de ce secteur, visa un quota de 10 millions de touristes en 2010¹⁵. Pour pouvoir accueillir cet énorme afflux avec succès, il fallait non seulement rénover en profondeur la vieille infrastructure hôtelière, mais créer aussi de nouvelles chambres en accord avec les exigences sans cesse mouvantes de la demande. Ce pari de la croissance touristique impliquait aussi l'adoption d'un plan ambitieux de formation et qualification de la main-d'œuvre, indispensable pour affirmer la compétitivité de l'endroit¹⁶ ; il fallait qu'elle fût capable de traiter et de s'adapter aux besoins de touristes provenant de l'étranger¹⁷.

Le Plan choisit de localiser la nouvelle infrastructure touristique aux deux extrêmes de la côte méditerranéenne marocaine. À l'extrémité orientale, proche de la frontière algérienne, le Plan Azur voulut faire avec le grand complexe touristique Saidia Mediterranea, le plus important des six complexes prévus dans tout

14. Mohamed Charef, « Evolución de una ciudad reconstruida : Agadir », *Estudios Geográficos*, vol. 258, 2005, p. 319-330.

15. Enrique Verdeguer Puig, « Turismo en Marruecos : retos y oportunidades », *Economía exterior : estudios de la revista Política Exterior sobre la internacionalización de la economía española*, vol. 33, 2005, p. 119-126.

16. Adelaida Lillo Bañuls, Ana Belén Ramón Rodríguez Lillo et Martín Sevilla Jiménez, « El capital humano como factor estratégico para la competitividad del sector turístico », *Cuadernos de Turismo*, vol. 19, 2007, p. 47-69.

17. Cristina Guerrero, « Cooperación con el Magreb en turismo », *Afkar/Ideas*, printemps-été 2006, p. 90-92.

le pays¹⁸, une vitrine touristique. Telle fut la volonté exprimée par le co-président de l'un des grands groupes hôteliers qui comptaient s'y installer¹⁹. Du côté occidental, on choisit au contraire le modèle de petites entités hôtelières, à l'exemple des unités touristiques qui se multipliaient entre les villes de F'nideq (anciennement Castillejos) et Martil (ex Río Martín).

Au moment du lancement du Plan Azur, nous l'avons déjà vu, il existait depuis plusieurs années déjà différentes zones urbanisées sur le littoral proche de la frontière espagnole de Ceuta²⁰. L'énorme succès commercial de ces premiers programmes immobiliers encouragea de nombreux promoteurs à entreprendre de nouveaux projets urbanistiques près des centres pionniers. C'est ainsi que, petit à petit, puis plus intensément ces dernières années, on a vu se construire tout le front de mer compris entre la Méditerranée et l'autoroute Ceuta-Tétouan au niveau de la localité de M'diq. Pendant longtemps, cette infrastructure routière servit de véritable barrière physique, contenant efficacement la pression exercée par l'avancée urbanistique. Mais, depuis peu, la forte demande de sols constructibles dans cette portion du littoral a franchi l'obstacle, et il existe maintenant plusieurs projets immobiliers en état avancé de réalisation, et toutes sortes d'équipements liés au tourisme sur le côté droit de la route conduisant à Tétouan. Qui plus est, la grande disponibilité de sols sur cette seconde ligne côtière a permis d'établir des agglomérations d'une étendue bien supérieure aux précédentes.

Après Cabo Negro (proche de Ceuta), la bande côtière comprise entre ce promontoire et la ville de Martil a également été l'objet d'un intense processus d'urbanisation, mais de caractéristiques bien différentes, car on y a augmenté la densité de construction et élevé la hauteur des édifices jusqu'à quatre étages. À l'heure actuelle, ce processus avance à pas de géants vers l'intérieur de la plaine de Tétouan, dans la mesure où la première ligne côtière est saturée. C'est là que se trouvent le terrain de golf et les bâtiments annexes, longtemps le meilleur atout touristique de la région, même si ce genre d'installations sportives a été générateur de nuisances environnementales²¹. On a même commencé à escalader les flancs escarpés du Cap Noir appartenant à la commune de Martil. Les Espagnols avaient reboisé sous le Protectorat cette pinède, qui pendant l'été 2008 a été ravagée par un terrible incendie²². Ce genre de sinistres, si fréquent sur la rive nord de la Méditerranée, met l'accent sur l'antagonisme entre développement urbain et conservation du milieu naturel, dilemme classique de ces destinations touristiques émergentes.

18. Les cinq autres complexes étant : Port Lixus, Essaouira-Mogador, Mazagan-El Jadida, Taghazout-Argana Bay et Plage Blanche Guelmine.

19. Entrevue avec Simón Pedro Barceló, *Afkar/Ideas*, Hiver 2005, p. 88-89.

20. Mohamed Berriane, « Un type d'espace touristique marocain, le littoral méditerranéen », *Revue de Géographie du Maroc*, vol. 2, 1978, p. 5-26.

21. Cayetano Espejo Marín, « Campos de golf y medio ambiente : una interacción necesaria », *Cuadernos de Turismo*, vol. 14, 2004, p. 67-111.

22. Carlos Martín Cantarino, « Colonialismo y transformación del paisaje en el litoral tetuaní : aportación del análisis histórico a la comprensión de los problemas ambientales actuales », dans L. Taiqui, E. Araque Jiménez et M. Youbi Idrissi (éd.), *Conservación...*, op. cit., p. 39-58.

C'est la localité de Martil qui a le plus souffert du changement de mode de construction ; ces dernières années ont donné lieu à une profonde altération des critères traditionnels de construction, dont témoigne l'extension occidentale du noyau urbain : parallèlement à la promenade maritime qui longe la plage, on a autorisé la construction d'édifices de sept étages pour accueillir des centaines d'appartements touristiques très demandés par les Marocains eux-mêmes²³. Les énormes blocs édifiés de façon continue, sans aucun passage qui les sépare, forment une barrière compacte et infranchissable, même pour les vents, provoquant ainsi une modification notable des conditions microclimatiques de toute cette frange urbaine.



*Photo 3. Martil actuellement
Cliché : J. M. Crespo Guerrero*

Quant au nouveau complexe touristique situé près de Saidia, à la frontière avec l'Algérie, ses caractéristiques se rapprochent davantage de celles des villes de villégiature que l'on trouve autour du pourtour méditerranéen²⁴. Il s'agit, selon le projet initial, d'une macro-urbanisation qui s'étend sur 713 hectares, tout au long des 6 kilomètres de la côte compris entre les alentours de Saidia et Cabo del Agua. Sont prévus trois terrains de golf de 18 trous, un grand centre commercial, un port de plaisance avec 800 anneaux, 10 grands hôtels d'une capacité totale de 16 000 lits, et la quantité non négligeable de 3 000 bâtiments à but résidentiel et touristique. Il s'agit de reproduire un modèle de tourisme concentrationnaire pour des milliers de touristes, qui, le temps des vacances, vivent complètement coupés de l'environnement social, économique et culturel du pays où ils se trouvent.

23. Hassan El Haddadi, «La demanda de turismo interno en la península tangitana», *Cuadernos geográficos de la Universidad de Granada*, vol. 35, 2004, p. 73-102.

24. José Luis Andrés Sarasa, «Un complejo turístico exclusivo en Europa : La Manga Club Resort (Murcia)», *Cuadernos de Turismo*, vol. 1, 1998, p. 147-150. José Luis Andrés Sarasa, «Incertidumbres en el espacio agrícola y proceso urbanizador "resort" en la Región de Murcia», *Cuadernos de Turismo*, vol. 14, 2004, p. 7-65.

Finalement, ces dernières années ont vu la consolidation de deux grands axes touristiques, aux deux extrémités de la côte méditerranéenne marocaine, dont la capacité de logement dépassera sans doute 50 000 lits, quand les différentes constructions seront terminées ; la capacité d'accueil du Maroc méditerranéen pourra alors se comparer à celle des principales enclaves touristiques de la rive euro-méditerranéenne. Mais ce n'est pas tout. Actuellement sont à l'étude de nombreux projets de développement du tourisme, centrés d'une part sur les provinces de Nador et Alhucemas, et d'autre part sur le littoral proche de la localité de Oued Lau, en plein Rif, et qui, s'ils se réalisent, donneront au Maroc la prééminence dans le tourisme méditerranéen pour sa capacité d'accueil. De ces axes touristiques émergents, se détache la ville de Nador : près de la lagune de la Mar Chica, aux pieds de la ville, est prévue la création de sept grands complexes touristiques d'une capacité supérieure à 100 000 lits. La ville voisine d'Alhucemas n'est pas en reste : on y étudie un plan pour la création de deux complexes sur deux parcelles, respectivement de 8 et 85 hectares, sans oublier le complexe de Cala Iris, d'une superficie de 339 hectares et d'une capacité d'accueil de 4 000 lits.

Le rôle des capitaux espagnols

Les entreprises espagnoles présentes dès le Protectorat sur le territoire marocain ne l'ont jamais quitté tout à fait. Entre 1970 et 1990, le Maroc ayant souffert d'un fort exode rural, les villes ont vu croître les bidonvilles à leurs périphéries. En Espagne, le littoral, qui avait été livré sans défense à la sauvagerie des attaques spéculatives, a été l'objet de mesures protectionnistes de la part des Autonomies. Certaines entreprises espagnoles se sont alors tournées vers le marché touristique marocain.

De toute évidence, la proximité géographique des deux pays, concrétisée par l'augmentation des relations maritimes et aériennes, explique la présence massive des Espagnols au Maroc. Les exonérations fiscales, accordées par le gouvernement marocain aux investissements étrangers concernant le tourisme, ont fait office de détonateur auprès de nombreux groupes d'entrepreneurs espagnols, qui n'ont pas hésité à placer leur argent dans ce pays aux perspectives économiques si intéressantes²⁵.

Outre ces avantages, les entreprises espagnoles ont trouvé au Maroc un véritable paradis : elles ont pu acquérir à bas prix de vastes étendues de sols constructibles parfaitement équipés ; et elles ont employé une main-d'œuvre se contentant de salaires très bas. Certes, nous ne disposons pas d'indications précises sur les prix effectivement payés, mais certains hommes d'affaires que nous avons pu interroger nous ont déclaré qu'en moyenne les prix sont très inférieurs à ceux pratiqués en Espagne, même s'ils varient selon les possibilités de construction qu'offre la parcelle. Et quand il s'agit de projets faisant partie du Plan Azur, un

25. ICEX (Instituto Español de Comercio Exterior), *El sector del turismo en Marruecos*, 2006, révisé le 28 juin 2008. <http://www.icex.es>

rapport de l'Institut Espagnol du Commerce Extérieur, élaboré en 2006, a révélé que les promoteurs avaient « bénéficié de prix du sol subventionnés qui se situaient au-dessous de la moitié du prix du marché »²⁶.

Le Maroc, nouvel Eldorado ?

En ce qui concerne la main-d'œuvre, il y a longtemps que les entreprises espagnoles ont repéré son bas prix (au début du XXI^e siècle, à peu près la moitié qu'en Espagne), comme étant l'une des raisons les plus attractives pour investir au Maroc²⁷. Avec le temps, cette différence n'a fait qu'augmenter. Actuellement, le salaire minimum interprofessionnel de croissance (SMIC) a été fixé par le gouvernement marocain à 8,77 dirhams²⁸ de l'heure pour les travailleurs du commerce et de l'industrie, et 41,36 dirhams par jour pour les travailleurs agricoles. Les différents types de travailleurs ne perçoivent évidemment pas le même salaire, mais, quoi qu'il en soit, ce salaire est considérablement plus bas qu'en Espagne.

Il faut souligner qu'au Maroc la journée de travail est plus longue (8 heures par jour ; 48 heures par semaine) et la période du repos hebdomadaire plus courte (un jour par semaine) avec un congé annuel de 18 jours. Cependant, cette dernière donnée doit être nuancée, puisque dans le pays existent 10 jours de fêtes nationales et 4 jours de fêtes religieuses, qui, ajoutés aux congés payés, donnent un bilan très semblable à celui de l'Espagne.

L'addition de tous ces facteurs facilite la mise sur le marché de logements à des prix qui défient toute concurrence et qui n'existent dans aucune autre destination du bassin nord de la Méditerranée. Une recherche du prix des appartements des complexes touristiques ci-dessus mentionnés, effectuée auprès des agences immobilières qui s'occupent de leur commercialisation, nous montre que les prix oscillent entre un peu plus de 500 euros/m² et 1 500 euros/m² environ (tableau 1). De telles différences sont dues, d'un côté, à la situation géographique de la zone choisie et, de l'autre, à des caractéristiques telles que la distribution de l'espace édifié, la qualité des matériaux employés dans la construction, la proximité du front de mer, etc. De ces données sélectionnées au hasard, une autre conclusion se détache qui ne laisse pas d'être intéressante : les prix les plus élevés des demeures touristiques correspondent à la zone de Cabo Negro, et baissent au fur et à mesure que l'on s'en éloigne vers la frontière de l'Espagne (Ceuta) ou celle de l'Algérie.

26. ICEX (Instituto Español de Comercio Exterior), *El sector de promoción inmobiliaria en Marruecos*, 2006, révisé le 28 juin 2008. <http://www.icex.es>

27. ICEX (Instituto Español de Comercio Exterior), *Preguntas más frecuentes sobre la inversión en Marruecos*, 2001, révisé le 28 juin 2008. <http://www.icex.es>

28. 1 Dirham marocain = 0,0902 Euro (taux de change au 10 décembre 2010).

Tableau 1. Prix de quelques logements au Maroc

Localité	Resort	m ²	Prix	Euros/m ²
Cabo Negro	La Cassia Golf	78	105.597	1.353,8
Cabo Negro	Cabo Negro Golf	99	138.000	1.393,9
Cabo Negro	Mirador Golf Apartahotel	25	33.350	1.334,0
Cabo Negro	Cabo Dream	48	70.150	1.461,4
M'diq	Alcudia Smir	172	229.000	1.331,3
M'diq	Colina Smir	72	83.333	1.157,4
M'diq	Sania Torres	140	73.000	521,4
Martil	Essafia	50	40.795	819,5
Saïdía	Saïdía Méditerranéa	56	68.116	1.216,3
Saïdía	Saïdía Méditerranéa	77	96.871	1.258,0
Saïdía	Saïdía Méditerranéa	97	109.698	1.130,9

Source : différentes agences immobilières. Élaboration de l'auteur.

Une croissance spectaculaire de l'offre

Aux nouvelles places touristiques qui ont été créées, ou sont en train de se construire, il faut ajouter celles qui existaient déjà avant le boom touristique du nouveau millénaire. L'offre actuelle, toujours plus importante et diversifiée, s'étend sur tout le littoral méditerranéen.

L'offre hôtelière actuelle est composée de 54 établissements qui accueillent 4562 lits, desquels plus de la moitié (53,2%) sont concentrés dans la province de Tétouan (tableau 2). En plus des hôtels situés dans le centre de la capitale, la province dispose d'une offre importante dans la zone de plage située entre les localités de F'nideq et de M'diq, dans laquelle, comme nous l'avons déjà vu, l'offre résidentielle des complexes touristiques est chaque jour plus importante.

Tableau 2. Nombre d'hôtels et lits par catégorie en 2005

Provinces	5*		4*		3*		2*		1*		Total	
	N°	C.	N°	C.	N°	C.	N°	C.	N°	C.	N°	C.
Alhucemas	-	-	-	-	2	282	3	160	6	320	11	762
Chauen	-	-	1	74	1	188	1	52	2	90	5	404
Tétouan	1	238	3	518	10	886	5	395	5	390	24	2427
Nador	-	-	1	120	7	493	4	263	2	93	14	969
Total	1	238	5	712	20	1.849	13	870	15	893	54	4562

Source : <http://www.apdn.ma> ; <http://www.turismomarruecos.com>

Dans la plupart des cas, il s'agit d'hôtels de basse catégorie : 79,1% des lits correspondent aux établissements hôteliers de trois étoiles ou moins, la qualité des hôtels marocains étant inférieure à celle des hôtels européens de même catégorie. À l'opposé, il ne se trouve dans la région qu'un seul hôtel de cinq étoiles, et il ne dispose que de 238 lits (8% du total des lits offerts). L'offre des établissements hôteliers de quatre étoiles est plus importante : 712 lits, qui sont d'ailleurs mieux

répartis, car toutes les provinces, à l'exception de celle d'Alhucemas, ont au moins un hôtel de cette catégorie.



*Photo 4. Le nouvel établissement hôtelier à Tétouan
Cliché : J. M. Crespo Guerrero*

Cette offre hôtelière est complétée par les clubs de vacances, les complexes résidentiels et touristiques qui offrent villas et appartements. L'ensemble totalise plus de 1 000 chambres, près de 400 villas touristiques et environ 2 000 appartements.

N'oublions pas enfin les treize campings qui se trouvent, presque tous, sur la côte, avec une capacité d'accueil de plus de 3 000 tentes. Bien que leurs installations soient prêtes à accueillir toutes sortes de touristes, la plupart des clients sont d'origine marocaine.

L'attrait majeur de cette grande offre touristique se trouve dans son bas coût économique, très inférieur à la plupart des autres destinations méditerranéennes. Ceci est dû, d'une part, au moindre coût de la vie au Maroc, et, d'autre part, aux bas salaires en vigueur dans le secteur. Évidemment, les prix subissent de fortes oscillations selon la saison de l'année, et il en est de même partout. Pendant la haute saison d'été, les prix augmentent en général de 75 % à 100 % par rapport à la basse saison d'hiver.

Le problème de la demande saisonnière

Le Maroc, comme tous les pays méditerranéens, jouit d'une situation géographique et d'un climat privilégiés qui expliquent son attrait touristique. Cependant, la nature saisonnière du tourisme pose problème²⁹. Selon les données correspondant aux nuitées de 1999 à 2001 dans tout le pays, entre 33 % et 36 % des touristes qui visitent le Maroc le font pendant les mois d'été. Si on y ajoute les visites pendant les vacances de printemps en France ou de Semaine sainte en Espagne, le pourcentage atteint les 50 %. À ces données, il faut ajouter le nombre

29. Mohamed Hillali, « Le développement du tourisme sur la côte méditerranéenne du Maroc : réalité et perspectives », dans *Développement des montagnes rifaines : quelle stratégie ?*, Tétouan, Publications de la faculté des Lettres et des Sciences Humaines, 1994, p. 329-344.

important de travailleurs marocains, qui travaillent notamment en Europe et rentrent en été, soit trois millions, et qui sont pour la plupart originaires du nord du pays, région historique de l'émigration de ce pays.

À la différence d'autres pays du bassin nord de la Méditerranée, qui pendant ces dernières décennies ont beaucoup réduit la saisonnalité du tourisme, il reste encore quelques résistances en ce qui concerne le Maroc. Le système marocain de sécurité sociale et de retraite ne permet pas, à l'heure actuelle, d'envisager des programmes qui pourraient remplir le vide de la basse saison (d'octobre à mars). Cependant, avec la construction et l'entrée en fonction de complexes touristiques et de grands hôtels, qui vont nécessairement attirer les retraités européens, l'on peut espérer une amélioration de la situation pendant les mois d'hiver. En effet, dans les pays européens occidentaux, les retraités représentent un potentiel économique important et il y a une très large tradition de programmes de voyages qui leur sont destinés.

Les retombées du tourisme

Le tourisme a bénéficié aux grands promoteurs immobiliers et aux chaînes touristiques nationales et internationales, mais il a aussi eu une répercussion sociale positive sur le territoire d'accueil, grâce à la création de nouveaux emplois qui a dynamisé un marché de travail ankylosé, dans lequel historiquement les opportunités d'emploi hors du secteur agricole étaient réduites. La construction de milliers de logements à l'intérieur des grands complexes résidentiels et le développement de leurs équipements (sportifs, sanitaires, de loisir...) ont généré des milliers d'emploi pour les autochtones, faisant ainsi baisser le taux de chômage.

Plus généralement, le développement touristique a aussi créé de nombreux autres emplois, grâce à la construction d'une puissante infrastructure publique pour répondre aux attentes d'un nombre croissant de visiteurs. Par exemple, le réseau routier créé aux alentours des grands axes touristiques, ou la construction de barrages pour l'approvisionnement en eau des nouveaux centres touristiques, ont stimulé l'emploi d'autant plus que la mécanisation est encore très réduite dans tout le pays, et il a fallu faire appel aux provinces du sud marocain pour trouver la main-d'œuvre nécessaire. Le plus souvent, ces ouvriers migrants se logent sur les chantiers dans des conditions d'hygiène rudimentaires.

L'emploi direct créé dans le secteur touristique, bien que réduit, n'est cependant pas à sous-estimer. Il est prévu que le nouveau complexe de *Saidia Mediterranea*, par exemple, crée 8 000 emplois directs et 40 000 indirects³⁰, ce qui entraînera un bénéfice social important pour la région.

La principale faiblesse du marché du travail touristique vient de sa saisonnalité. Cela dit, comme nous l'avons remarqué antérieurement, il faut espérer que ce problème structurel sera résolu quand fonctionneront les grands établissements gérés par des multinationales, qui connaissent parfaitement le fonctionnement des principaux marchés émetteurs et savent comment s'y prendre.

30. Chambre de Commerce d'Industrie et de Services d'Oujda, *Monographie de la région orientale*, 2007, s.l. n.d., <http://www.oriental.ma>.

Pour en revenir au thème des infrastructures, la société marocaine du nord du Maroc en a tiré incontestablement un grand bénéfice : la puissance de l'activité touristique a accéléré la construction d'autoroutes et de barrages. Un bon exemple en est l'autoroute gratuite entre Ceuta et Tétouan, construite il y a quelques années pour diminuer les temps de déplacement entre la frontière espagnole et les principaux complexes touristiques. Les embouteillages, que connaît cette autoroute pendant les mois d'été, ont imposé la construction d'une seconde autoroute, cette fois à péage, qui doit bientôt relier Ceuta à Tanger, et aller de là vers le sud du pays.

La revitalisation touristique du territoire côtier va associer à la construction dudit « Périphérique méditerranéen » une autoroute gratuite de 550 kilomètres, qui ira de Tanger à Saidia, via Tétouan, et dont les 120 premiers kilomètres sont déjà réalisés. Selon les dernières informations, les études pour la construction des tronçons restants sont très avancées. Cette nouvelle voie de communication reliera l'est et l'ouest du Maroc et facilitera l'accès à une grande étendue de sol urbain à côté d'un littoral absolument vierge. Les promoteurs européens ont senti les possibilités économiques que cette infrastructure va générer, et, depuis longtemps, ils ont pris position. La bande littorale offre de grandes opportunités d'affaires, non seulement au niveau du tourisme mais aussi des résidences secondaires pour les marocains expatriés. La plupart d'entre eux ont quitté le pays pour des raisons économiques pendant les années soixante-dix. L'acquisition de demeures résidentielles est, précisément, l'une des raisons principales de leurs envois d'argent : situation bien connue des promoteurs européens, qui, depuis des années, ont trouvé dans cette collectivité leurs principaux clients.



*Photo 5. Aménagement du terrain pour construire un complexe touristique
Cliché : J. M. Crespo Guerrero*

La construction de grands barrages, comme nous l'avons déjà souligné, est une autre des actions infrastructurales, qui a sans doute accéléré l'essor du tourisme. La création du barrage de Smir en 1991 a été suivie, ces dernières années, par le barrage de Mulay Hassan Ben le Mehdi, inauguré en 2006. En 2008, on a commencé la construction du barrage d'Ued Martil, dans la municipalité de Ben Karrich, d'une capacité de 120 hm³, qui pourvoira à l'arrosage agricole et à l'approvisionnement urbain de Tétouan et de toute la bande côtière de la province.

Les améliorations et agrandissements du réseau de l'infrastructure portuaire ont été réalisés en vue du développement de la demande touristique, mais sans oublier le secteur traditionnel de la pêche, si important pour l'économie marocaine. Ce dernier secteur a une intéressante projection de croissance, dès que les processus de transformation de la pêche seront améliorés et que les canaux de commercialisation seront contrôlés par les nationaux. Il faut mettre aussi l'accent sur l'effort économique du gouvernement alaouite en ce qui concerne les infrastructures aéroportuaires, dont le niveau d'usage a connu une rapide croissance grâce à l'augmentation des connexions avec les principaux marchés émetteurs de touristes et au développement des compagnies *low cost*. Ces infrastructures rendent aussi service aux Marocains, spécialement à ceux qui résident à l'extérieur et qui, au fil des ans, préfèrent prendre l'avion plutôt que traverser la péninsule ibérique en voiture.

L'impact environnemental

Le point le plus controversé de l'urbanisation massive du littoral méditerranéen jusqu'à nos jours est celui du coût environnemental et paysager à payer. Le développement rapide de ce processus, aidé par une conjoncture politique favorable et par une perspective de gains faciles, a relégué à un second plan toute tentative de planification territoriale et environnementale préalable à l'occupation du sol. Ce fait a exacerbé les tensions et les conflits sociaux provoqués par l'urbanisation massive du littoral, et chaque jour de plus en plus de voix s'élèvent contre ce que Béatrice Giblin a qualifié de «bétonisation» du littoral³¹. Il faut remarquer que, dans la majorité des nouvelles promotions touristiques, on a délibérément exclu la croissance verticale, en la limitant, selon les zones, à un maximum de trois ou quatre étages. De cette façon, on mitige l'effet écran que les édifices de plus grande hauteur provoquent, en altérant les conditions microclimatiques de la façade littorale quand la libre circulation des vents entre la terre et la mer est rendue difficile. Par ailleurs, la densité de construction a été aussi radicalement limitée, ce qui a permis d'échapper à la création de grandes agglomérations humaines, comme celles qui prolifèrent dans maints endroits du littoral levantin ou andalou.

Nous n'allons pas passer pour autant sous silence des situations où les relations entre tourisme et environnement montrent leur antagonisme et leurs plus profondes contradictions. Le cas des marais et de la lagune de Smir est le plus

31. Béatrice Giblin, «Le tourisme : un théâtre géopolitique ?», *Herodote*, vol. 127, 2007, p. 3-14.

révélateur. Ils sont situés dans l'épicentre de l'une des zones côtières les plus dynamiques d'un point de vue urbanistique. Les transformations de cet endroit côtier singulier ont commencé en 1991, c'est-à-dire bien avant l'escalade du tourisme. L'inauguration en 1991 du barrage de Smir, à la source du fleuve du même nom, a réduit drastiquement les apports d'eau douce au marais et à la lagune, et qui sont ainsi passés de 25 hm³ à 1 hm³ par an. Ce phénomène a réduit de 50 % la superficie de ces espaces humides, comme on peut le démontrer grâce aux analyses photographiques réalisées à partir des images antérieures et postérieures à la date de l'inauguration du barrage. À partir de la création de cette infrastructure hydraulique, les apports principaux hydriques que la zone humide a reçus ont été ceux des eaux résiduelles originaires de la localité voisine de M'diq, qui arrivaient à la lagune sans épuration préalable, provoquant ainsi une augmentation notable du niveau d'eutrophisation.



*Photo 6. Complexes touristiques de la lagune de Smir
Cliché : J. M. Crespo Guerrero*

La construction du port de plaisance et du complexe résidentiel de Smir, près de l'embouchure du fleuve, ont entraîné la disparition de la barre sablonneuse et du système dunaire, qui agissaient comme bastions contre le processus d'inondation marine³², affaiblissant ainsi la résistance naturelle aux assauts des tempêtes et favorisant la salinisation progressive des eaux de la lagune. Ce phénomène a été accompagné par un recul de la population végétale des marais et par une avancée significative des plantes halophytes³³. Il a provoqué, aussi, la réduction des colonies d'oiseaux, qui utilisaient la lagune comme lieu de nidification ou de repos dans leurs migrations.

32. Javier Benavente *et al.*, « Sobreelevación debida a temporales y cambios producidos en las playas del litoral NE marroquí », *Cuaternario y Geomorfología*, vol. 21, 2007, p. 13-25.

33. Macarena Castro *et al.*, *Características ambientales del entorno de la laguna de Smir*, Cadix, Publications de l'Université de Cadix, 2006.

Une autre zone humide, qui a subi beaucoup de transformations, est l'embouchure du fleuve Moulouya, qualifiée par le Gouvernement marocain en 1996 de *Zone d'Intérêt Biologique et Écologique*, et incluse en 2005 dans la *Convention relative aux Zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitats des oiseaux d'eau* (RAMSAR). L'embouchure du fleuve Moulouya constitue le plus grand estuaire du pays ; de nombreux oiseaux y nidifient et s'y reposent, chaque année. Les menaces qui pèsent sur cet endroit viennent de la création d'une station de pompage de l'eau du fleuve et d'un collecteur d'eaux résiduelles pour arroser les terrains de golf du complexe touristique *Saidia Mediterranea*, ainsi que de la construction de la future autoroute qui doit diviser l'espace. La Plateforme écologique du nord de Maroc s'en est fait l'écho³⁴.

Un troisième exemple de l'antagonisme entre tourisme et environnement se trouve à Cabo Negro. L'urbanisation touristique intensive de la plaine de Tétouan a commencé à attaquer les flancs abrupts de ce promontoire, dévastant ainsi une grande partie du tapis végétal qui avait été reboisé par les autorités espagnoles pendant le Protectorat³⁵. Les défrichages et déboisements, qui ont eu lieu pendant ces dernières années, ont provoqué des altérations paysagères qui menacent le prestige d'une zone touristique caractérisée par la qualité de sa nature. Les autorités municipales ont montré des sensibilités bien différentes devant l'avancée de l'urbanisation. Si certaines municipalités, telles que M'diq, ont défendu la conservation de la pinède qui dépendait de leur commune, d'autres, comme Martil, propriétaire d'une grande partie de Koudia Taifur, ont cédé cet espace aux promoteurs.

Enfin, n'oublions pas la situation de la plaine de Tétouan, entre Cabo Negro et Martil, où une grande zone de dunes, stabilisées au début du xx^e siècle, a été dévastée, dans le but d'accueillir de nouvelles urbanisations touristiques. Il faut savoir qu'aux alentours de Tétouan se trouvent des petites lagunes, qui jouaient un rôle vital dans la survie des colonies d'oiseaux et qui maintenant sont desséchées.

Voici quelques exemples de sacrifices environnementaux auxquels a consenti le Maroc pour développer son tourisme de soleil et de plage.

Conclusion : perspectives

Le développement touristique de la côte méditerranéenne du Maroc, nous venons de le voir, s'est appuyé jusqu'à nos jours sur la ressource du soleil et de la plage. Il est évident que ce secteur va continuer à être la base principale de la croissance à court et moyen terme, surtout quand le réseau routier de cette région sera parachevé. La nouvelle autoroute entre F'nideq et Tétouan, qui a créé un grand espace de sol constructible entre l'infrastructure routière et le littoral, en apporte confirmation.

Dans ce contexte, le tourisme rural a été l'objet de peu d'attentions, du côté des entrepreneurs locaux. Il faut dire que les pouvoirs publics ont délaissé le milieu rural : sans dotations et sans services de base (électricité, eau courante, égouts...),

34. Pour plus d'information : <http://ecologistasenaccion.org>

35. Eduardo Araque Jiménez et Antonio Garrido Almonacid, « Koudiat Taifour... », art. cit.

il attire peu l'implantation d'activités touristiques. De plus, les hommes d'affaires peuvent difficilement investir dans un environnement social où les hommes préfèrent émigrer vers l'Europe pour améliorer leur situation. Pourtant, les espaces naturels du nord du Maroc ouvrent des perspectives importantes au développement de l'activité touristique dans le monde rural. Or, ni les autorités publiques ni les sociétés internationales qui opèrent sur la côte n'ont montré de l'intérêt pour ce milieu.

Le choix du monde rural comme endroit d'intérêt touristique devrait être, au cours des prochaines années, l'un des objectifs de la politique touristique marocaine, aussi bien pour répondre à l'augmentation conséquente de la demande que par la nécessité de diversifier l'offre touristique qui commence à poindre. Peut-être y sera-t-on poussé par la crise économique actuelle, qui a déjà des répercussions sur le tourisme et requiert, pour s'en sortir, toujours plus d'imagination et d'innovation.