

DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE, URBANISATION DU LITTORAL MEDITERRANEEN ET ENVIRONNEMENT

MOHAMED BERRIANE (*)

Le peu d'intérêt accordé au Maroc à l'environnement côtier peut s'expliquer par le fait que le littoral marocain, comparé aux rivages d'autres pays, apparaît comme un espace encore sous-occupé. En effet, en dehors de quelques zones densément utilisées comme la zone comprise entre Rabat et Casablanca ou la baie de Tanger et ses environs ou celle d'Agadir, ou enfin le littoral de Tétouan, le reste des côtes marocaines est encore vide. Mais les rythmes et les processus d'occupation de ce littoral par les différentes activités sont tels, qu'il est souhaitable que des mesures énergiques soient prises pour que l'occupation future des zones côtières encore vierges soit plus rationnelle.

En effet, outre une littoralisation de plus en plus nette du tourisme qui fait que les implantations se font de préférence sur la côte, d'autres activités viennent se localiser également sur ce trait de côte. Or, s'il est admis aujourd'hui que le littoral est partout dans le monde un milieu fragile à l'équilibre précaire, les côtes marocaines sont des écosystèmes fortement sensibles qui peuvent se dégrader de manière irré-

Abstract

As compared with the coasts of other countries, the Moroccan coastal area still seems to be under-exploited. Since the '50s, the coastal areas have started attracting strongly men and economic facilities. It is subject to a double pression: tourism and international migration. As a consequence, the most advanced economic sectors, by coveting for and occupying the coastal sites massively attract inland population.

Such occupation of coastal areas causes an urbanization process where the demand for seaside houses expands considerably and escapes any control by public authorities.

Therefore, this rapid and sometimes anarchical urbanization in the natural coastal environment is one of the most dramatic environmental consequences. It necessarily leads to the irreversible erosion of the coast and privatization over a space belonging to the national heritage.

Different forms of pollution due to rapid and increasing urbanization not followed by an adequate management of solid wastes and slurries, further aggravate the negative impacts on coastal environment.

This calls for urgent measures in the near future in order to preserve the remaining coastal resources, since tourism development necessarily implies preservation of environment.

Résumé

La zone littorale Marocaine, comparée aux rivages d'autres pays, apparaît comme une espace encore sous-occupé. A partir des années cinquante le littoral commence à exercer une attraction sur les hommes et les structures économiques à un rythme soutenu. Il subit une double pression: le tourisme et l'émigration internationale. Par conséquent les secteurs économiques les plus modernes en convoitant et en accaparant les sites littoraux attirent massivement la population de l'intérieur.

Cette occupation des zones côtières détermine un processus d'urbanisation où la demande en résidences balnéaires se dirige aussi et de plus en plus vers des sites non contrôlés et échappant à toute intervention des pouvoirs publics.

Pourtant l'urbanisation excessive, rapide et parfois anarchique du milieu naturel côtier est l'une des conséquences environnementales les plus dramatiques. Cette urbanisation aboutit à une durcification irréversible du front de mer et à une privatisation de fait d'un espace appartenant au patrimoine national.

Les pollutions diverses dues à une urbanisation rapide et soutenue et non accompagnée de la mise en place de système de gestion adéquat des déchets solides et surtout liquides augmentent encore davantage les atteintes à l'environnement côtier.

De ce fait des mesures d'urgence doivent être prises les années à venir pour protéger ce qui reste encore à protéger du littoral, parce que le développement du tourisme passe inévitablement par la protection de l'environnement.

(*) Département de Géographie-Faculté des Lettres et des Sciences Humaines, Université Mohammed V, Rabat.



versible s'ils font l'objet d'interventions maladroites. Ces dégradations sont parfois très coûteuses à réparer et des investissements lourds peuvent être ainsi définitivement perdus.

La dégradation du milieu naturel du littoral méditerranéen marocain se fait par le biais de **l'urbanisation excessive, rapide et parfois anarchique** de ce milieu. **Les activités touristiques** qui se limitent dans le Nord au trait de côte et **les retombées de l'émigration internationale** qui tout en se diffusant à l'intérieur des montagnes rifaines se concentrent de manière préférentielle sur le rivage se trouvent à l'origine de cette urbanisation.

Les zones littorales marocaines constituent désormais un espace fortement sollicité

Basculement des centres d'intérêt économiques de l'intérieur vers les côtes

Les pressions qui s'exercent sur le littoral méditerranéen participent à la pression généralisée subie par toutes les zones côtières marocaines. En effet, le basculement de toutes les forces vives du pays de l'intérieur vers les rivages, commencé il y a 40 ans, se poursuit de nos jours à un rythme soutenu, entraînant une surcharge, parfois insupportable.

Si, durant les siècles passés, les peuples du Maghreb ont su tirer profit de la mer gr,ce notamment au rôle d'intermédiaire qu'ils ont joué entre l'Afrique d'une part, et les ports européens de la Méditerranée d'autre part, à partir du XVI siècle, la côte devient une zone répulsive. Les tentatives d'implantation sur ce littoral des Portugais et des Espagnols la transforment en une ligne défensive. Ces têtes de ponts où les Européens ont réussi parfois à se maintenir pendant de longues périodes ont fait du littoral, pendant les siècles suivants, un *"espace de confrontations et non une base de contacts et d'échanges; il est ponctué de marabauts ayant animé la défense du pays, et de forts assurant jadis sa défense"* (Naciri, 1985). Les rapports du Marocain avec le littoral sont restés longtemps chargés de ces pesanteurs historiques qui ont marqué le subconscient collectif.

C'est donc avec la pénétration européenne à partir du début du siècle que le littoral commence à exercer une attraction sur les hommes et les structures économiques. Mais cette attraction s'accélère rapidement depuis les années cinquante avec, à partir de la décennie soixante-dix, un rythme as-

sez soutenu. Les secteurs économiques les plus modernes en convoitant et en accaparant les sites littoraux, attirent massivement la population de l'intérieur.

Attirant populations et forces de production, le littoral voit se développer les agglomérations urbaines les plus envahissantes et consommatrices d'espace: Le Grand Casablanca, Le Grand Agadir, Le Grand Nador se développent en front de mer empiétant sur le domaine strictement côtier. L'industrie se localise aussi de manière préférentielle au bord de la mer et sous-tend une urbanisation envahissante. Activité récemment importée, le tourisme international est venu accuser cette concentration littorale, tout en rentrant parfois en conflit avec les autres activités économiques. La majorité des visiteurs étrangers se dirigeant vers le Maroc est avant tout attirée par les séjours au bord de la mer, les tours opérateurs commercialisant de préférence les produits balnéaires. De fait et malgré la diversité des produits touristiques marocains, on assiste à une concentration progressive dans l'espace de l'offre et de la demande et à un basculement du tourisme marocain vers le littoral. Ce dernier concentre désormais 69% de la capacité totale en lits classés et 67% des nuitées hôtelières. Recevant depuis les années soixante des milliers de touristes étrangers, le littoral marocain a été récemment découvert par les Marocains eux-mêmes. Le tourisme national est en effet, très marqué par un tropisme balnéaire. Plus de 60% des séjours touristiques sont attirés par le littoral. Celui-ci est, de ce fait, fortement sollicité bien que non suffisamment équipé pour supporter cette charge.

C'est dans ce cadre que le littoral méditerranéen, longtemps sous-occupé a fait son apparition sur le marché touristique mondial à la fin des années soixante, ce qui entraîne une urbanisation accélérée de son trait de côte. Mais l'urbanisation du littoral méditerranéen n'est pas due uniquement au tourisme; loin de là.

Le littoral méditerranéen marocain subit une double pression: le tourisme et l'émigration internationale

a) Le choix du tourisme pour une région en difficultés⁽¹⁾

Au lendemain de l'Indépendance, Tanger connaît un marasme socio-économique dû à la baisse des activités héritées du régime international. La côte méditerranéenne, elle, souffrait d'un enclavement naturel, historique et économique. La dorsale calcaire du pays Jbala ainsi que les hautes crêtes du Rif s'ajoutaient aux séquelles de la coupure politique sous les deux protectorats (réseau routier Nord-Sud embryonnaire) pour isoler le littoral du reste du pays. La vie économique était basée essentiellement sur une agriculture traditionnelle et vivrière: céréaliculture dans les plaines et polyculture à dominante arboricole sur les

collines. Elle souffrait, par ailleurs, d'une faiblesse des activités maritimes avec de faibles prises de poissons (les plus forts tonnages étaient acheminés vers Sebta et Melilla), un trafic portuaire presque nul, l'absence d'un port régional et d'une ville littorale. Al Hoceïma, principal port de pêche, manquait d'équipements et de débouchés. Nador avait – et a encore de nos jours – une activité surtout de ravitaillement, les importations l'emportant sur les exportations.

Devant cette situation difficile, aggravée vers l'Est par de très fortes densités de population, le planificateur découvre les atouts d'un rivage méditerranéen susceptible de drainer une clientèle étrangère et par voie de conséquences de sortir la région du Nord de sa léthargie et de son enclavement. C'est ainsi que la côte méditerranéenne est choisie pour recevoir les premières implantations destinées au tourisme international et la ville de Tanger est équipée afin de garder une partie du flux international transitant par son poste-frontière.

Mais contrairement à ce qui a pu se passer sur certains rivages du Nord de la méditerranée où le tourisme est apparu, parfois, de façon plus ou moins spontanée, les aménagements touristiques de la côte méditerranéenne marocaine sont le résultat de l'intervention de l'Etat qui a choisi dans le courant des années 1960, le tourisme comme moyen de développement régional. Depuis, l'espace touristique littoral a connu une évolution qui, bien que relativement courte, dégage trois phases bien distinctes:

– De 1965 au milieu des années 70 on note une intervention continue de l'Etat à la fois pour inciter le secteur privé à investir dans la région mais aussi en tant qu'aménageur, et investisseur direct. C'est la phase du tourisme international qui voit l'apparition d'une série de stations balnéaires dans des zones vides de toute installation humaine le long des côtes méditerranéennes et le lancement de la SNABT dans la baie de Tanger.

– Mais après l'euphorie des premières années, cette phase se termine par un ralentissement puis un arrêt presque total des investissements. En outre, le tourisme international ne joue pas complètement le rôle qu'on attendait de lui.

– A partir du début des années 1980, certaines stations du littoral méditerranéen marocain voient l'arrivée en force du tourisme des nationaux et la reprise du mouvement des constructions. Ceci concerne essentiellement le littoral de Tétouan et la baie de Tanger. Mais si lors de cette troisième phase on assiste au remplacement progressif de la clientèle étrangère par des touristes nationaux et si les effets du tourisme sur la région se font plus sensibles, la tendance à substituer des programmes immobiliers aux aménagements touristiques aboutit à la dégradation du littoral.

La projection spatiale de cette évolution se traduit par la naissance sur la côte de

(1) Nous ne reviendrons pas en détail sur les étapes du développement touristique sur la côte méditerranéenne; pour plus d'informations cf. notre contribution "le tourisme sur la côte méditerranéenne, aménagement touristique ou promotion immobilière?" in *Le Maroc Méditerranéen, la troisième dimension*, Publications du GERM - Editions Le fenec, pp. 121 - 162.

Tétouan, d'une série de stations: Capo Negro, Mdiq, Kabyla et Restinga. Espacées les unes des autres lors de la première phase, ces stations se rapprochent à grande vitesse au fur et à mesure qu'avancait l'occupation des espaces encore vacants. Sur les rivages du Rif central, Al Hoceïma reçoit également des installations importantes, alors que les côtes du Rif Oriental restent à l'écart de l'espace touristique marocain. Ainsi le type même du tourisme retenu pour le Maroc du Nord fait que la pression va s'exercer essentiellement sur le littoral: sur un total de 18 455 lits, 90 % se trouvent sur la côte. Localisée le long du littoral, cette capacité d'hébergement se concentre également dans certains secteurs: Tanger et le littoral de Tétouan disposent de 82,4% de la capacité implantée sur les rivages méditerranéens. On peut ainsi diviser le littoral méditerranéen marocain en trois principaux secteurs:

– *La côte méditerranéenne occidentale*

Avec la baie de Tanger et le littoral de Tétouan, c'est le littoral le plus équipé en infrastructures touristiques et qui reçoit le plus de flux: il a fait l'objet des interventions les plus importantes depuis 1965-67, interventions relayées aujourd'hui par un secteur privé confondant parfois aménagement touristique et promotion immobilière.

– *La côte méditerranéenne centrale*

Elle correspond aux côtes des provinces de Chefchaouène et d'Al Hoceïma. C'est le littoral le plus enclavé, le moins urbanisé et le moins touché par le tourisme – du moins dans sa forme planifiée –. Ce littoral satisfait une demande émanant des classes populaires et moyennes, qui fréquentent les plages au sud de Martil et la plage de l'oued Laou. Une exception toutefois, Al Hoceïma a bénéficié d'investissements lors du plan triennal de 65-67 mais qui sont restés pratiquement sans suite.

– *La côte méditerranéenne orientale*

Elle correspond aux rivages des provinces de Nador et d'Oujda. Les équipements y sont à leur début (Saidia), mais si ce littoral semble s'orienter vers un tourisme local (Maroc du Nord-Est) et régional (tourisme Algérien en liaison avec le commerce parallèle avec Melillia), il s'urbanise à une vitesse vertigineuse, suite aux investissements des R.M.E., posant aux collectivités locales des problèmes de gestion insurmontables.

b) Principale région de départ de l'émigration internationale quittant le Maroc du Nord, le Rif oriental est également le receptacle des investissements des R.M.E.

Parmi les régions rurales traditionnelles marocaines, le Rif Oriental représente,

chronologiquement, la seconde grande zone de recrutement des émigrés en direction des pays européens. Dans la période 1970-1973, cette zone a occupé la première place pour ce qui est du nombre absolu de départs. Le Rif Oriental est en effet, marqué par un faible potentiel naturel. Mais malgré la menace permanente de la sécheresse, malgré la marginalisation qui l'a longtemps frappé, le Rif Oriental reste un pays fortement peuplé. Les densités dépassent presque partout, même en montagne, 100 hab/km² et on rencontre même des secteurs où les densités sont de l'ordre de 300-400 hab/km². Ces fortes densités sont d'autant plus surprenantes que l'économie agro-pastorale traditionnelle qui les supportait était à caractère extensif et souffrait des menaces d'érosion et des risques de sécheresse. L'impact colonial fut totalement négligeable et explique le retard quant aux équipements de base et le cloisonnement marqué qui caractérise encore de nos jours la région. La migration saisonnière vers l'Algérie et l'intérieur du pays s'installe très tôt, puis avec la colonisation de l'Algérie, la main-d'oeuvre locale a pris l'habitude de se diriger vers les fermes de la colonisation française. A partir des années soixante, les flux migratoires, de saisonniers ou temporaires deviennent définitifs ou pluriannuels et s'orientent dorénavant vers l'Europe avec une grande diversité dans l'orientation de ces flux migratoires: au lieu d'une orientation dominante vers la France comme à partir du Souss, c'est vers la Hollande, la R.F.A et la Belgique que se dirigent la majorité des émigrés.

Cette émigration a un impact très sensible sur la région par le biais des revenus distribués au niveau local et régional. Mais la conséquence la plus spectaculaire des retombées de ces transferts reste la croissance urbaine. Pour saisir l'importance de ces mutations, il faut rappeler l'absence de tradition urbaine dans la montagne rifaine, la naissance de villes remontant à une époque relativement récente datant du Protectorat. Cette urbanisation de l'époque coloniale n'a atteint que deux sites côtiers (Nador, Al Hoceïma). Or, sous l'effet de l'émigration internationale, on relève deux types de processus qui se rejoignent d'ailleurs:

– D'un côté la campagne rifaine va voir le développement d'une micro-urbanisation⁽²⁾. Il s'agit de l'évolution spectaculaire que connaissent des noyaux villageois sous l'effet des investissements des R.M.E. dans l'immobilier. Ayant bénéficié des équipements collectifs implantés par l'Etat, certains souks ont pu fixer les investissements de l'argent épargné par les émigrés marocains originaires du Rif

– de l'autre côté les anciens noyaux urbains de l'époque coloniale vont connaître une croissance urbaine spectaculaire. Nador enregistre une croissance spatiale anarchique et brutale et il est devenu aujourd'hui difficile de savoir où commence la ville et où finit la campagne. Le gonflement de

centres satellites rapproche à grande vitesse les distances entre ces agglomérations périphériques d'une part et la ville de Nador d'autre part, le tout étant désormais dénommé "Le Grand Nador".

Les formes d'urbanisation du littoral méditerranéen marocain

Une urbanisation légale du trait de côte

a) Le littoral de Tétouan: bientôt un mur de béton de Mdiq à Fnideq

Au Nord du pays, et le long du littoral de Tétouan, nous assistons à un processus d'urbanisation soutenue du littoral. Là, c'est le choix du tourisme international qui est à l'origine de cette durcification du front de mer. Après l'échec réel de l'implantation d'équipements destinés au tourisme de masse d'origine européenne, le relais a été pris par les nationaux qui se lancent dans des "opérations immobilières à caractère touristique".

La côte tétouanaise retient l'attention par l'urbanisation excessive de la bande côtière. Le littoral est fortement construit ou en voie de l'être, la vue sur la mer étant l'objectif essentiel de beaucoup de résidents. Les espaces vierges ne se rencontrent plus qu'en de très rares endroits. Une privatisation de fait intervient sur des dizaines de kilomètres, alors que nous nous trouvons à proximité d'importantes agglomérations dont les habitants ont besoin d'espaces publics libres pour les évasions de week-end. Cette urbanisation est pourtant tout à fait légale puisqu'elle se fait dans le cadre d'opérations d'aménagement touristique officielles.

Il y a dix ans, nous avions insisté sur le caractère ponctuel des implantations touristiques de la côte de Tétouan (Berriane, 1998). Les installations touristiques n'occupaient au total que le 1/10^e de la côte dessinant ainsi un linéaire discontinu entre le rivage et la route principale 28. Rappelant la discontinuité des installations datant de la fin des années 1970, la figure 1 annonce une occupation linéaire presque continue une fois terminés les chantiers en cours. Dans le détail, les aménagements annoncés, ou en cours, frappent par leur aspect fortement linéaire. Ils s'inscrivent tous dans la bande de terre comprise entre le côte et la RP 28. Le projet de MARI-NA-SMIR pouvait avec un peu d'imagination se prêter à un aménagement original prenant appui sur la marina et le lac artificiel prévus pour se développer en profondeur vers l'intérieur des terres. Il se distingue en fait par une banale linéarité continuant celle de Restinga-Smir que nous avions critiquée vers la fin des années 1970

(2) M. Berriane, Emigration internationale du travail et micro-urbanisation dans le Rif Oriental: cas du centre de Taouima (région de Nador, Maroc), sous presse.

(Berriane 1980). S'articulant autour d'un port et d'un plan d'eau, il aligne sur trois kilomètres de plages, hôtel, villas, appartements et complexes sportifs. Le seul élément cassant quelque peu cette monotonie est le village du port qui s'inspire de l'agencement et de l'architecture des médinas et se présente sous une forme ramassée et non étalée. En matière d'aménagement des littoraux, la notion d'aménagement dit en profondeur est encore ignorée sur le littoral méditerranéen⁽³⁾.

Si l'équipement de la côte est de la Péninsule Tingitane se continue selon ce type d'aménagement et avec le nouveau rythme des constructions, il aboutira rapidement à l'urbanisation totale et continue de tout le littoral compris entre Mdiq et Rio Negro dans un premier temps et Martil et Fnideq dans un deuxième temps.

En effet, vu les projets en cours de réalisation, le littoral compris entre le centre de Mdiq au Sud et les environs de l'embouchure de l'Oued Negro au Nord ne comportera plus que quelques rares fenêtres sur la mer. Celles-ci sont appelées à disparaître si les projets déposés pour agréments sont retenus et réalisés. Les regards se tournent déjà au sud de Martil en direction d'Azla, d'Amsa et au delà de ces vallées de proximité en direction de Oued Laou. Les premiers projets dont la localisation est prévue de l'autre côté de la RP 28 ont déjà fait leur apparition. Il s'agit du projet dénommé Al Fraja (6 000 lits) prévu en face du complexe de Maroc-Tourist à Restinga et celui appelé Daoura (1 600 lits) qui sera implanté au Nord du Rio Negro. L'ONA enfin a déjà lancé les travaux du projet Koudiat Skirej.

Ce processus d'urbanisation a été décrit par ailleurs⁽⁴⁾, notons seulement que seul le littoral compris entre Cabo Negro au nord et Martil au sud semble encore loin de la saturation. Mais si l'espace compris entre ces deux derniers centres n'est encore concerné par aucun projet, l'extension spatiale de Cabo Negro d'un côté et de Martil de l'autre convergent vers le même point le long de la côte.

Une urbanisation du littoral non réglementaire

a) Le littoral du Déroit: une urbanisation non réglementaire de plages minuscules

La demande en résidences balnéaires se dirige aussi et de plus en plus vers des sites non contrôlés et échappant à toute intervention des pouvoirs publics. Dans ces

cas les atteintes au cadre naturel sont encore plus graves. Dans les environs de Tanger, à la demande locale vient s'ajouter celle des estivants venant des autres villes et une pression assez forte s'exerce sur les petites baies du déroit. Ces dernières, abritées du chergui gr,ce à la succession de plusieurs caps, sont le débouché de vallées qui se terminent par des plages souvent de grande qualité. L'urbanisation sauvage de plusieurs de ces plages, situées entre le cap Malabata et Ksar Sghir est assez poussée. Encadrées par les reliefs, ces plages sont généralement trop étroites: 60 mètres de largeur pour la plage de S. Khankouz, 50 mètres pour celle de Dar labrous, 30 pour celle de Merkala. Or, les constructions souvent de fortune, durcissent le pied des versants tout en envahissant les plages et en mordant sur le Domaine Maritime tel que le délimitent les textes. C'est ainsi qu'une centaine de résidences secondaires s'éparpillent entre Malabata et Ksar Sghir sans le moindre contrôle des services compétents. La demande est telle qu'un Plan d'Aménagement de la côte du déroit a été jugé nécessaire. En attendant sa réalisation, les autorités locales interdisent toute nouvelle construction. Mais l'éloignement de la ville des sites en question et le manque de moyens efficaces de contrôle doublés de la connivence des services techniques et administratifs, font que le mouvement de constructions, bien que ralenti, ne s'arrête pas. L'un des signes les plus voyants de cette tendance est la multiplication des clôtures en fils de fer barbelé ou en murs de construction sur des versants qui jusqu'à ces dernières années n'avaient aucune valeur. **Urbanisation sauvage de belles plages ainsi soustraites au patrimoine naturel du pays, privatisation de fait du domaine public, atteinte à l'équilibre de petites plages très fragiles et ample d'une spéculation qui s'attaquera aux autres sites sont les principales conséquences de cette invasion.**

A partir de Ksar Sghir, une autre conséquence non moins grave apparaît. Il s'agit du mitage d'un espace agricole fort limité. Les paysans de la plaine côtière de Ksar Sghir, une fois les récoltes terminées, louent des parcelles agricoles aux campeurs. Ils vendent également de l'eau des puits et des légumes frais. L'intervention des courtiers de la ville les pousse parfois aussi à se déssaisir d'une parcelle agricole qui est revendue à des citadins. Des résidences secondaires poussant de manière anarchique se développent à un rythme relativement rapide aux dépens des terres de cultures. Le centre de Ksar Sghir étant doté d'un plan d'aménagement qui va en faire une station de résidences secondaires individuelles et semi-collectives, plusieurs paysans-proprétaires ont déjà abandonné leurs activités, convertissant leurs terres en friches sociales.

Plus à l'Est, la situation est encore plus grave. Rappelons que par opposition au littoral compris entre Sebta et Martil qui, jusqu'à maintenant, a attiré l'essentiel des investissements touristiques de la côte

méditerranéenne, la zone allant de Martil à Oued Laou est plus ou moins marginalisée. Elle est faite de vallées s'ouvrant sur la mer par des plaines souvent étroites où les habitants vivent d'une agriculture irriguée et d'un tourisme national prenant de l'importance d'année en année. Or le développement de ce tourisme se traduit par une urbanisation anarchique se faisant au détriment des terres agricoles des plaines. A Oued Laou, le périmètre traditionnel ainsi que le centre ont bénéficié de quelques améliorations: modernisation du réseau d'irrigation et ouverture en 1981 d'une route permettant des relations rapides avec Chefchaouène, le désenclavement du souk et la confirmation de son rôle de centre d'échanges entre la montagne rifaine, la côte et les villes régionales. Mais ce désenclavement a augmenté subitement le flux des touristes nationaux plus ou moins chassés de la côte tétouanaise. Au départ, les problèmes se limitaient à la gestion d'un grand camping non organisé étiré sur plusieurs kilomètres. Mais progressivement, des fonctionnaires de Casablanca et de Rabat font l'acquisition de parcelles agricoles pour y édifier des résidences secondaires. Le prix du mètre carré agricole était tel qu'on a vu certains estivants écourter leur séjour estival, l'argent prévu pour financer ce séjour ayant servi à acheter la terre. Le séjour de l'année suivante était mis à profit pour la construction. Réalisées dans ces conditions, la plupart de ces résidences sont souvent des constructions de fortune ne disposant ni de l'eau courante ni de l'assainissement, et enlaidissent le site. Ces résidences envahissent la plage elle-même avant de s'attacher aux parcelles du périmètre irrigué. Les terrains de cultures, bien rare dans ces vallées encadrées par des reliefs accidentés, se transforment en terrains fonciers de type urbain.

Ecartelés entre les choix volontaristes de l'Etat qui visaient le tourisme international, d'un côté, et la demande pressante du tourisme national en résidences secondaires, de l'autre, les rivages de la côte tétouanaise connaissent de nos jours une évolution assez inquiétante allant dans le sens de la dégradation de l'environnement, environnement qui est la base même de tout développement touristique.

La première phase, correspondant à l'irruption du tourisme international, a été marquée par la faiblesse des retombées économiques sur les milieux d'accueil. Les types d'aménagement et de gestion choisis (prédominance des villages de vacances à gestion étrangère de type Club Méditerranée) ont été pour beaucoup dans cette faiblesse des retombées.

Devant le ralentissement des flux du tourisme international, la clientèle nationale s'est tournée vers cette région, mais très vite elle s'est rendu compte que l'offre avait été conçue pour un touriste à haut revenu alors que la demande nationale émanait avant tout des classes moyennes et classes populaires.

⁽³⁾ Ce n'est pas le cas dans la baie d'Agadir où l'aménagement de l'unité de Founti appelée désormais Palm Bay, pénètre vers l'intérieur et loin du rivage tout en s'appuyant sur ce dernier.

⁽⁴⁾ Berriane, L'Aménagement touristique du littoral de Tétouan, in "Aménagement littoral et évolution des côtes: l'environnement des côtes marocaines en péril", publication du Comité National de Géographie du Maroc, 1993.

Face à ces difficultés, et pour attirer investisseurs et clientèles, deux évolutions sont perceptibles:

– Les projets d'aménagement touristiques se transforment en opérations de promotions immobilières, sous la forme de simples lotissements pour des villas et des appartements destinés à la vente.

– Des facilités concernant les localisations sont accordées aux investisseurs. C'est ainsi que les implantations à proximité immédiate du rivage se multiplient posant des problèmes de dégradation du milieu. L'urbanisation excessive, rapide et parfois anarchique du milieu naturel côtier est l'une des conséquences environnementales les plus dramatiques. Cette urbanisation aboutit à une durcification irréversible du front de mer et à une privatisation de fait d'un espace appartenant au patrimoine national. Elle débouche également sur de graves atteintes à l'environnement (dégradation et recul des plages, dégradation de la dune bordière, pollution des eaux côtières et souterraines, surexploitation des ressources en eau, dénaturation des sites, gaspillage des potentialités, etc.).

Une urbanisation sauvage dans le Rif Oriental

Les émigrés marocains originaires du Rif Oriental interviennent massivement dans le processus d'urbanisation de cette région. Dans trois quartiers enquêtés dans un centre de la périphérie de Nador⁽⁵⁾, les 2/3 des appartements et maisons appartiennent à des personnes ayant travaillé en Europe ou y travaillant encore au moment de l'enquête. Or, 25% de ces logements appartenant aux travailleurs émigrés n'étaient occupés qu'une fois par an, lors du retour des propriétaires au cours du congé annuel. Dans le même centre sur 52 des demandes de construction déposées en 1989, 35 revenaient à des émigrés et 6 étaient le fait de courtiers et d'intermédiaires qui envisageaient de vendre leurs biens immobiliers de préférence à des R.M.E (Berriane et Hopfinger, 1992).

Mais cette extension de l'espace bâti n'est qu'un aspect de cette croissance urbaine; elle se double d'un gonflement du secteur des commerces et services. Dans le même centre enquêté dans la périphérie de Nador on a relevé un nombre moyen de commerces pour 1 000 habitants de 62 établissements en 1982, contre une moyenne pour les villes moyennes du Maroc nord de 30 établissements. Cette hypertrophie du secteur tertiaire s'explique en grande partie par les investissements des émigrés ou leurs familles. En effet, sur un total de 241 commerçants enquêtés, 60% étaient eux-même à l'étranger ou y avaient des cosanguins proches et 74% de ces derniers admettaient que le capital de départ de leur entreprise provenait entièrement ou en grande partie de l'épargne qu'eux ou un cosanguin proche avait accumulé à l'étranger.

Attaché à sa région d'origine, l'émigré



cherche avant tout à investir son épargne dans le secteur de la construction et celui du commerce. Facteur essentiel d'une spéculation sans précédent, le RME devient également la victime de cette spéculation. Une armée de courtiers, agents immobiliers, entrepreneurs de construction s'active à lancer lotissements et programmes de logements cédés clefs en main et attend avidement le retour de l'émigré qui n'ayant que quatre semaines de congé pour placer son épargne achète sans discernement. En se basant sur les données des dossiers de demandes d'autorisation de construire recoupés par les prix en cours relevés auprès des courtiers on a estimé la somme versée par les RME dans le secteur de la construction à Zeghaneghane en 1990 à 10 millions de DH. En outre le coût moyen des projets des RME est nettement plus élevé que celui d'un non RME: 200 000 DH en 1989 et 220 000 DH en 1990 pour le RME contre 165 000 DH en 1989 et 190 000 DH en 1990 pour le non RME. Ces

différences de coût ne traduisent en aucun cas une différence de standing mais reflètent belle et bien une spéculation effrénée dont se trouve victime le RME⁽⁶⁾. Tout ceci pour dire que cette urbanisation génère des flux financiers importants et des bénéfices relativement faciles. Ceci suppose donc un appel aux promoteurs à la recherche du gain rapide ce qui accen-

⁽⁵⁾ Il s'agit du centre de Zeghaneghane (15 000 hab en 1990).

⁽⁶⁾ Pour illustrer cette fièvre spéculative, nous citerons le cas d'un fonctionnaire de Zeghaneghane. Bénéficiaire d'un lot de 100 m², dans un lotissement de l'Etat acquis au prix de 45 000 DH cette personne revend sa propriété pour 70 000 DH en regrettant cette transaction car au moment de l'enquête (septembre 1990) il aurait touché 150 000 DH pour le même terrain. D'après ses déclarations, son lot aurait déjà changé deux fois de main depuis 1986. L'avant-dernier propriétaire -un courtier de Nador- qui a acquis le lot en question pour le prix de 150 000 DH, y a édifié une maison, dont le coût total s'élevait à environ 250 000 DH. La maison fut vendue à un migrant travaillant en Belgique qui dut payer 600 000 DH.

tue encore plus la vitesse de cette croissance urbaine et enlève aux collectivités locales tout moyen de contrôle. Pendant ce temps les fortunes amassées quittent la région par différents canaux pour aller s'investir dans les régions de l'Ouest et y renforcer la croissance économique. **Le résultat en est une atteinte grave à l'environnement et un manque total de la qualité de la vie. En effet face aux sommes considérables englouties dans le secteur de la construction on relève un manque total d'infrastructures, de voiries et des problèmes insurmontables de gestions des ordures et des eaux usées.** Les diapositives projetées illustrent cette juxtaposition des fortunes investies dans le b,ti et une misère et un sous-développement quant à la qualité de la vie qui sont impensables.

Quelle soit liée au tourisme (littoral méditerranéen occidental) ou à l'émigration (littoral méditerranéen oriental), cette urbanisation pose des problèmes de gestion et a des répercussions parfois très graves sur l'environnement. Ces répercussions peuvent aboutir parfois à la négation même de l'activité qui se trouve à leur origine, comme c'est le cas pour le tourisme.

Les atteintes à l'environnement

La plage constitue le principal support du tourisme balnéaire. Elle a fait l'objet de nombreux équipements qui ignorent le plus souvent la fragilité de son équilibre dynamique. Les opérations d'aménagement se traduisent souvent par des dégradations de l'environnement et par des dépenses élevées pour essayer ensuite de remédier à ces déséquilibres.

L'urbanisation anarchique du Rif oriental, si elle n'exerce pas de pressions directes sur le trait de côte, peut poser des problèmes de gestions du littoral par l'augmentation subite et incontrôlée des déchets liquides et solides qui aboutissent à la mer.

Les dégradations du milieu

L'une des manifestations les plus voyantes de l'intervention humaine est la rupture d'équilibres fragiles qui se répercutent sur l'exploitation économique des sites littoraux. La pollution d'origine touristique ou urbaine est également un des problèmes les plus difficiles à résoudre.

a) Les ruptures d'équilibres fragiles

En dernière analyse on peut relever deux séries de causes qui peuvent intervenir pour rompre l'équilibre d'une plage de sable en situation de régularisation; celle-ci passe alors à une situation d'érosion littorale par recul du trait de côte. Les causes naturelles comme le relèvement général du niveau des mers ou les successions de



tempêtes ont des effets assez lents et peu visibles à l'échelle humaine. Les causes anthropiques ont par contre des effets plus immédiats et de ce fait plus visibles. L'un des éléments les plus vulnérables face à l'intervention humaine est la dune bordière. En effet la dynamique littorale est basée sur un système d'échange entre la dune bordière et la plage: les vagues des grandes tempêtes prélèvent sur la dune des matériaux susceptibles d'alimenter le bas de plage. Élément essentiel de l'équilibre dynamique d'une plage, dans la mesure où elle représente une réserve en sable où viennent s'approvisionner les vagues des grandes tempêtes, la dune bordière doit rester en contact constant avec la plage. Or, la plupart des interventions humaines par le biais des implantations touristiques tendent soit à éliminer la dune bordière soit à limiter les échanges entre cette dune et la plage. Le résultat immédiat est que l'action marine va se concentrer sur la plage elle-même, la faisant reculer ou en transformant la composition granulométrique par prélèvement des sables fins et concentration des sables grossiers.

La dune bordière est souvent le site privilégié pour l'édification des rangées de résidences secondaires car elle offre une vue panoramique et directe sur la plage et l'océan. Durcification du pied de la dune

par les travaux de protection des maisons, exploitation légale ou clandestine du sable pour la construction (pratiquement toutes les plages), et arasement d'une partie de la dune pour la création de lotissements sont autant d'actions accompagnant l'installation touristique. Elles se traduisent par l'appauvrissement en sable de la dune et interdisent les échanges de matériaux avec la plage. Celle-ci est de ce fait attaquée et subit une érosion inquiétante. Les exemples de plages en voie d'amaigrissement sont nombreux: plages de la baie de Tanger et des basses vallées du détroit. Comme partout ailleurs, les travaux de protection ayant été imaginés n'ont fait qu'aggraver la situation, l'attaque de la houle devenant plus forte.

La dune bordière souffre également du piétinement des usagers (visiteurs de la journée et campeurs) et de l'attaque des voitures. Partout, certains chemins empruntés par les piétons à travers la dune pour accéder aux plages sont privilégiés. Les automobilistes ne se contentent pas de laisser leurs véhicules au bord de la route côtière. Ils pénètrent le plus loin possible, circulant sur la dune et au milieu de la végétation créant de véritables pistes. Une fois la végétation détruite et les pluies et l'érosion éolienne aidant, les dunes ne tardent pas à repren-



dre leurs mouvements menaçant la route et les zones de cultures.

Découpant le versant nord du Rif en une succession de côtes à falaises interrompues par quelques plaines exigées, le littoral méditerranéen s'ouvre dans sa partie orientale sur la plaine relativement large des Triffa où réapparaissent des dunes côtières récentes. Cet alignement dunaire a bénéficié de la part de l'homme d'une amélioration de son peuplement végétal grâce à l'interdiction du parcours des troupeaux. Un matorral dense retient de ce fait les sables, constituant le seul paysage réellement forestier de la région. Mais cet équilibre retrouvé, est aujourd'hui sérieusement menacé par l'extension de la station balnéaire de Saïdia. Défrichement de la forêt devant l'urbanisation côtière, piétinement des touristes, agressions des voitures affectent un substratum très fragile qui devient vulnérable face à l'érosion éolienne (Laouina, 1986).

Même si les interventions humaines ne vont pas dans le sens d'une rupture d'équilibre, les implantations touristiques cherchent à se localiser le plus près du trait de côte en ignorant la tendance générale au recul des rivages qui s'explique par des causes naturelles citées plus hauts. De lourds investissements se trouvent alors menacés à moyen terme.

b) La pollution des plages

Parmi les nombreux exemples étudiés, seuls deux programmes d'aménagement touristiques, celui de la côte tétouanaise et celui de la baie de Tanger, comportent un réseau d'assainissement collectif. Les autres réalisations aussi bien officielles que sauvages ne prévoient que des systèmes individuels de puits perdus ou de fosses septiques. La plupart des résidences étant situées sur la plage elle-même ou à sa proximité, nous assistons à une pollution rapide de la plage et des eaux côtières. Dans les plages des environs de Tanger et celles des basses vallées du Rif Central les habitations ne comportent pas d'eau courante, ce qui complique davantage les problèmes d'assainissement et compromet la qualité des sites.

L'occupation sauvage des plages par des constructions ou des campings suppose l'absence de gestion et de ramassage des ordures. L'idée que la mer a un rôle de purification et de nettoyage est très courante parmi les estivants. La plage est considérée également comme un bien n'appartenant à personne et ne nécessitant de ce fait aucun soin obligatoire. Les débris et les déchets s'accumulent sans cesse sur la plage elle-même et des décharges sauvages s'organisent à quelques mètres derrière le camping ou l'en-

semble d'habitations à la faveur d'un creux interdunaire ou du lit d'un oued. Même lorsque la collectivité locale essaie de remédier à cela, ses moyens financiers fort limités ne lui permettent pas. Les occupations sauvages sont en effet d'un apport monétaire presque nul pour les finances locales. La commune rurale de Oued Laou a envisagé d'organiser un ramassage des ordures, d'acheminer de l'eau potable et de créer un réseau d'assainissement. Mais la dispersion des résidences due à l'anarchie dans laquelle elles se sont multipliées nécessitait un budget et un encadrement technique qui dépassaient largement les capacités financières et humaines locales. De toutes les formes d'hébergement touristique, le camping non organisé se révèle comme la forme la plus polluante du littoral. Les fortes densités d'estivants sont accompagnées d'un manque de sanitaires et d'eau potable, d'un ramassage des ordures inexistant ou se limitant à l'enterrement des déchets sur place, de vaisselle lavée au bord de la mer, de fortes odeurs, etc..

c) Les effets des installations portuaires

Nouvelle activité sur le littoral méditerranéen, la navigation de plaisance peut contribuer à ces déséquilibres. **Le Maroc s'est lancé** depuis le milieu des années 80 dans le développement d'une infrastructure destinée à la navigation de plaisance.

La navigation de plaisance est un nouveau produit touristique de plus en plus recherché par la clientèle européenne. En effet, l'augmentation du nombre de propriétaires d'un bateau de plaisance a atteint entre 1975 et 1985 un rythme annuel moyen de 7% pour l'ensemble des pays de l'Europe de l'Ouest et de 13,5% pour l'Espagne. Ceci suppose donc une augmentation substantielle de la demande en ports de plaisance dans un espace maritime proche des ports d'attaches européens.

Or, de par sa position géographique à la rencontre de deux voies de la navigation de plaisance (la plaisance locale en méditerranée et les voiliers effectuant les transats Méditerranée-Canaries et Méditerranée-Amériques), le Maroc peut bénéficier de ce marché potentiel s'il développe un réseau de ports de plaisances, judicieusement répartis.

Un Plan Directeur des Ports de Plaisance a été commandé par le Ministère de l'Équipement et a conclu à l'existence de nombreux sites pouvant se prêter à la réalisation d'installations de plaisance. Sur les 26 ports existants et 70 sites vierges visités, l'étude a sélectionné 35 sites susceptibles de recevoir des aménagements de plaisance distinguant les ports d'équilibre, les ports d'escale et les ports d'abri et proposant une planification à court, moyen et long terme. 8 de ces sites se localisent sur la côte méditerranéenne, et deux sont achevés: Restinga-Smir et Kabyla.

Il est certain que la réalisation de ce plan donnera au produit marocain une nouvelle dimension, tout en augmentant néanmoins le poids du littoral dans la répartition de l'infrastructure touristique. Mais ces ports s'ils contribuent à la diversification du produit touristique, posent aussi des problèmes d'aménagement et de gestion des littoraux.

Les travaux portuaires amènent des déviations dans les courants littoraux et peuvent concentrer les effets érosifs sur certains points. Ils amènent également des perturbations dans les équilibres préexistants: là où la charge est exagérée l'érosion littorale est réduite alors que là où les eaux marines sont privées de leurs charges le potentiel érosif est augmenté. ceci explique la succession de sections engraisées et de sections érodées le long d'une même côte et ce suite à l'édification d'un port. La côte tétouanaise, est un cas typique de cette évolution: rivage régularisé, où la réalisation des trois ports (Mdiq, Kabyla et Smir) a été à l'origine d'une transformation du système de transfert de sable avec la succession de secteurs d'érosion et de milieux d'accumulation (?).

Les conflits

a) Les conflits entre le tourisme et les autres secteurs économiques: le cas de la baie de Tanger

L'une des réalisations les plus importantes du Plan triennal 1965-67 fut la création de la Société Nationale de l'Aménagement de la Baie de Tanger en 1967.

Cette société avait un programme ambitieux au départ puisqu'elle devait intervenir sur une vaste zone de 1 000 ha s'étendant le long d'une belle plage située à l'Est de la baie, avec un programme initial de 30 000 lits. Plusieurs types d'hébergement (hôtels de luxe, villages de vacances, campings, résidences touristiques) étaient prévus autour d'un lac artificiel devant recevoir des activités sportives, le tout s'organisant autour d'une marina. La réalisation de ces projets a nécessité des investissements importants ainsi que l'acquisition – par expropriation pour utilité publique – de tous les terrains indispensables au projet.

L'essor touristique prévu a tourné court et le programme initial est rapidement ramené à 10 000 lits (au lieu de 30 000) sur une aire de 350 ha (à la place de 1 000 ha). A la fin des années 70, sur les 10 000 lits définitivement retenus, seuls 20 % ont été réalisés soit un peu plus de 2 000 lits. Les raisons de cet échec sont nombreuses. Outre la crise des années 73-74 qui a probablement joué un rôle essentiel au niveau de l'absence des investisseurs et non des

touristes, celles avancées le plus couramment sont relatives à la saisonnalité très prononcée, au manque d'enthousiasme de la part des agences de voyages pour les destinations nordiques et au désengagement de l'Etat en tant qu'investisseur direct. Mais on ne souligne pas suffisamment – à notre avis – les problèmes d'environnement dus à la conception de l'aménagement lui-même de cette baie et aux conflits ayant surgi entre le tourisme d'une part et les autres secteurs économiques de la ville d'autre part. Ces conflits sont nés du manque de vue d'ensemble et d'un aménagement plutôt sectoriel et ponctuel que global. Ils sont de trois sortes.

– Le conflit tourisme/activité portuaire entraîne la dégradation de la plage de l'Est, support du projet

Le choix de la zone d'intervention de la société a été guidé par la qualité de la plage (sable fin et calme des eaux côtières), son étendue (1 200 mètres de long sur 200 de large) et son éloignement relatif du centre-ville (4 kilomètres). Or cette plage va subir une érosion très active aboutissant à son amaigrissement poussé en matériaux sableux. Ce recul n'est apparemment pas récent puisque dès le début du projet les services concernés ont commandé une étude pour la protection de la plage. Cette tendance à l'appauvrissement progressif de la plage en sable coïncide avec le prolongement de la digue du port: en quelques années, 3 kilomètres de plage de sable situés entre l'embouchure de l'oued Souani et le début des falaises du Cap Malabata sont détruits. Le prolongement de la digue du port, rendu nécessaire par l'augmentation continue du trafic, ignorant complètement le projet touristique en cours de réalisation en face aurait perturbé la dynamique de la circulation marine dans la baie. Les courants marins ont désormais tendance à prélever les sédiments de la plage au lieu de l'engraisser. Après avoir nettoyé la plage, la houle s'est attaqué aux fondations de l'hôtel Malabata et du Club Méditerranée.

Pour lutter contre cette destruction systématique de la plage, support du projet touristique, on a construit tout d'abord, parallèlement aux deux établissements, un mur de protection qui s'est rapidement effondré; les services concernés ont alors engagé des travaux d'enrochement le long de ces hôtels qui n'ont servi à rien sinon à enlaidir le site. Ils se sont résolus, enfin, à implanter des ouvrages de protection à la fois perpendiculaires et parallèles à la côte pour délimiter des plages indépendantes, piéger le sable et éviter l'érosion, le tout soutenu par des apports artificiels de sable et des mesures de lutte contre l'érosion éolienne.

– Le conflit tourisme/activité industrielle pose le problème de la pollution

Le périmètre d'intervention de la S.N.A.B.T. se situe en aval de la vieille zone industrielle dite de Moghagha. Celle-ci regroupe vingt unités industrielles

dépourvues d'un réseau d'assainissement et dont certaines très polluantes, comme les teintureries, rejettent leurs effluents dans l'oued Moghagha. Une deuxième zone industrielle nouvellement créée en bordure de la route de Tétouan plus en amont réunit 80 établissements bien pourvus d'un réseau d'assainissement. Mais celui-ci fonctionnant mal, plusieurs usines rejettent leurs eaux usées dans l'oued. De ce fait l'oued Moghagha est le débouché de la totalité des établissements industriels de la vieille zone industrielle et d'une partie de ceux de la nouvelle zone. En outre, il reçoit les eaux de ruissellement charriant les déchets solides et les eaux polluées de surface rejetées par les usines ainsi que ceux pris sur une décharge publique se trouvant en amont.

Débouchant dans la baie de Tanger là où commence le périmètre de la société, il apporte suffisamment de rejets solides et liquides pour polluer la plage.

Plus à l'Ouest et en dehors du périmètre de la S.N.A.B.T., l'oued Lihoudi arrive aussi en mer après avoir recueilli d'autres rejets auxquels vient s'ajouter une partie de ceux des égouts de la ville. De ce fait la plage de Merkala est impraticable et ne manque pas de contaminer l'Est de la baie par la redistribution le long du littoral de tous ces effluents.

Le choix du périmètre d'intervention n'a pas tenu compte des activités économiques précédant le tourisme dans le temps et se trouvant en amont. Ce n'est qu'aujourd'hui que la société, consciente de l'atteinte réelle à la qualité de la plage, demande le transfert de l'ancienne zone industrielle !!

– L'envasement du lac artificiel

L'animation de la zone touristique de la baie devait s'appuyer en grande partie sur le plan d'eau créé à grands frais. Ce lac artificiel de 25 ha a été aménagé dans la partie aval de l'oued Melalah. Il est conçu pour permettre la baignade et quelques sports nautiques ainsi que pour accueillir par la suite un port de plaisance et servir d'appui à une marina (4 hôtels de 5 000 lits, casinos, résidences touristiques, palais des congrès, etc..).

Or, quelque temps après son creusement, l'envasement de ce lac a commencé. Outre le mauvais fonctionnement du système qui devait régler le jeu des courants et ajuster le niveau du lac avec celui de la mer en fonction des marées, l'ensablement avance progressivement à partir de l'amont. Cet envasement est dû à deux types d'apports. L'oued Melalah venant des collines avoisinantes transporte d'importantes masses de sédiments venant se déposer dans le chenal d'entrée et combler la partie d'amont. Le versant Est du lac, au relief très chahuté soumis de ce fait à une érosion intense, envoie avec les eaux de ruissellement les sédiments qui se déposent au fond du lac. Ce processus était prévisible dès le départ du projet puisqu'en 1969, en pleins travaux d'aménagement, des précipitations exceptionnelles avaient charrié une grande mas-

(?) Cf. Aménagement littoral et évolution des côtes, l'environnement des côtes marocaines en péril, (Responsables de la publication M. Berriane et A. Laouina), publications du Comité National de Géographie du Maroc.

se de sédiments dans le plan d'eau. Les actions envisagées par une note technique préparée dès cette année pour lutter contre ces deux types d'apports étaient diverses: techniques connues de défense des sols à faible végétation, construction d'un barrage réservoir, aménagement d'une fosse à sédiments en amont, etc... Mais on n'envisage à aucun moment une intervention au niveau de tout le bassin versant de l'oued Melalah. Les mesures proposées appréhendent le problème en aval et ne se préoccupent pas des interrelations avec d'autres éléments du système.

L'intervention de l'homme dans la baie de Tanger a entraîné de sérieux problèmes de dégradation du milieu dont souffre en priorité le tourisme. Cette intervention n'est ni massive (aussi bien les réalisations touristiques que les interventions industrielles ne présentent de surcharge pour l'environnement local), ni injustifiée (le projet touristique de la baie se justifie bien et l'extension du port est indispensable). Chacune de ces interventions considérée isolément n'est pas maladroite ou anarchique. Le mal vient du fait que ces interventions ont été menées séparément sans coordination et sans vue d'ensemble.

b) les conflits entre l'urbanisation et les activités de la pêche et de l'aquaculture: la lagune de Bou Areg

L'agglomération du Grand Nador constitue une concentration de plus de 100 000 hab au bord de la lagune de Bou Areg ou Mar Chica. Cette lagune dont l'alimentation en eau se fait à la fois à partir de la mer et du continent est un milieu riche sur le plan biologique et très tôt l'activité de la pêche s'y est installé. Mais une partie des eaux continentales est constituée par les rejets de la ville de Nador et ceux de plusieurs centres comme Béni Nsar ainsi que ceux de toute l'urbanisation anarchique qui a été présentée plus haut. Le petit centre de Kariat Arkmane, par exemple, a vu la naissance de tout un quartier constitué à 88 % de logements de R.M.E. mais qui ne dispose d'aucun système d'assainissement: un canal à ciel ouvert évacue toutes les eaux usées directement dans la lagune. Avec l'extension démesurée de la ville l'équilibre de la lagune se trouve sérieusement menacé.

Entretemps un important projet d'aquaculture a été lancé par la société MAROST. Cette entreprise dont l'activité a commencé en 1985 emploie une importante main d'oeuvre et destine la quasi-totalité de sa production (230 t. de poisson, 140 t. d'huîtres plates, 60 t. de palourdes, 1 t. de crevettes et 80 t. d'anguilles en 1990) à l'exportation. La réussite du projet s'est trouvé menacée par l'extension de la ville et l'augmentation du volume des rejets. Ceci a nécessité la construction puis l'extension d'une station de traitement des eaux qui reçoit en principe les eaux usées du réseau de la ville. Mais l'équilibre biologique de la lagune et partant de l'activité de l'aquaculture est continuellement menacé

par la moindre panne du système de la station.

Les autres centres de l'agglomération n'étant pas reliés au réseau de la ville, leurs rejets se font sans traitement préalable dans la lagune et la mer. Des projets de stations de traitement des eaux usées de ces centres (Selouane, Béni Nsar et Taouima) sont programmés et certains sont même au stade de la réalisation. Mais le problème demeure entier car la station prévue à Béni Nsar selon le système de lagunage, donc sans traitement préalable, doit rejeter ses eaux dans la lagune de Bou Areg.

Conclusion

Bien qu'encore faiblement occupé dans son ensemble, le littoral du Maroc méditerranéen est sérieusement menacé là où il est utilisé:

1) Les aménagements touristiques localisés à proximité immédiate du trait de côte sont menacés à long et moyen terme par le recul de ce trait de côte. Une enquête conduite par la Commission de l'Environnement Côtier de l'UGI a conclu en 1985 au recul de la majorité des plages du globe: alors que 70% de ces plages démaigrissent, 20% sont stables et 10% seulement continuent à se développer (BIRD, 1985 cité par PASKOFF, 1992).

2) Des interventions maladroites peuvent aggraver cette situation tel que les constructions des barrages qui piègent les sédiments sur les continents, les prélèvements excessifs des sables pour la construction, les implantations portuaires perturbant la dynamique locale et les aménagements touristiques et de loisirs "à pieds dans l'eau" empiétant sur le domaine côtier.

3) Les pollutions diverses dues à une urbanisation rapide et soutenue et non accompagnée de la mise en place de systèmes de gestion adéquat des déchets solides et surtout liquides augmente encore davantage les atteintes à l'environnement côtier.

De cette évolution découle une constatation assez simple: recherchant les sites côtiers pour leur qualité, les activités touristiques arrivent à altérer ce milieu d'accueil qui est la base même de leur existence. De ce fait l'appel à la protection de ce milieu ne doit pas être interprétée comme un souhait de naturalistes soucieux de préserver la côte dans son état naturel. L'enjeu est beaucoup plus grave: base du développement touristique du Maroc Nord, le littoral (et particulièrement les plages de sable) constitue le principal capital de cette activité.

Le développement du tourisme passe inévitablement par la protection de l'environnement

Il est hors de question de remettre en cause le choix du tourisme comme activité économique principale. De même le tourisme balnéaire est appelé à continuer à se développer, ne serait-ce que pendant ces

moments de difficultés de trésorerie. Mais les enjeux écologiques sont sérieux et de nouvelles conceptions des implantations touristiques sont à mettre au point. Des mesures d'urgence doivent être prises les années à venir pour protéger ce qui reste encore à protéger du littoral. La définition de ces actions doit être l'aboutissement d'études spécifiques et pluridisciplinaires. On peut néanmoins émettre quelques suggestions:

- Un Plan Directeur de l'Aménagement du Littoral est à mettre au point.

- Il est aussi urgent de délimiter dans les régions les plus demandées des zones "réservées" où les constructions soient interdites. Nous pensons, par exemple, que le moment est venu de freiner le mouvement de constructions sur le littoral de Tetouan afin de soustraire les espaces non encore occupés à l'urbanisation rampante.

- Des reboisements, des parcs et des formes légères d'hébergement peuvent y être aménagées notamment pour répondre à la demande du tourisme interne.

- Un droit du littoral est à mettre au point permettant sa protection, sa sauvegarde et sa gestion rationnelle pour que son aménagement soit mené dans la perspective d'un développement durable.

- La réactivation de la Commission Interministérielle chargée de définir une politique des aménagements touristiques et balnéaires.

- La préférence, chaque fois qu'il est possible, de l'aménagement en profondeur à l'aménagement linéaire. ●

Références bibliographiques

- M. Berriane (1980) - L'espace touristique marocain, ERA 706, Urbanisation au Maghreb, C.N.R.S., Université de Tours.
- M. Berriane (1986) - Tourisme et environnement dans la baie de Tanger (Maroc), in *Contemporary ecological geographical problems of mediterranean*, Palma de Mallorca, pp 61-68.
- M. Berriane (1992) - Tourisme national et migrations de loisirs au Maroc, *Publications de la Faculté des Lettres et de Sciences Humaines, Rabat*, 516 pages.
- M. Berriane (1992) - Tourisme et environnement - in Environnement et Développement, Actes du Colloque International "Environnement - Pollution - Développement".
- M. Berriane et H. Hopfinger (1992) - Migration internationale de travail et croissance urbaine dans la province de Nador (Maroc) - Revue Européenne des Migrations Internationales, Vol. 8 - n° 2.
- M. Berriane et A. Laouina (coordination) (1993) - aménagement littoral et évolution des côtes - L'environnement des côtes marocaines en péril - Publication du Comité National de Géographie du Maroc.
- M.A. Mekouar (1986) - Système foncier et écosystème côtier, entre terre et mer, le littoral ballotté - in système foncier, promotion immobilière et urbanisme, Revue Marocaine de Droit et d'Economie du Développement, n° 12.
- M. Naciri (1985) - Rapport de synthèse du dossier "planification intégrée et gestion des zones côtières méditerranéennes, rapport ronéotypé, CERAU.
- M. Péré (1975) - Le développement touristique de la côte méditerranéenne du Maroc, in *Tourisme et vie régionale dans les pays méditerranéens, actes du colloque de Taormina*.
- R. Paskoff (1986) - Les littoraux. Impact des aménagements sur leur évolution, *collection Géographie Masson, Paris*.
- R. Paskoff (1992) - Principe d'aménagement des plages - in Environnement et Développement, Actes du Colloque International "Environnement - Pollution - Développement".