



Norois

Environnement, aménagement, société

214 | 2010/1

Le Maroc en mutation

Le désenclavement des territoires ruraux marginalisés du Nord du Maroc : les conséquences de la nouvelle route côtière méditerranéenne dans le Rif oriental (territoire des Beni Saïd)

Improved access to marginalized rural territories in Northern Morocco: the consequences of the new Mediterranean coastal road in the Eastern Rif (Beni Saïd territory)

Evelyne Gauché



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/norois/3142>

DOI : 10.4000/norois.3142

ISBN : 978-2-7535-1562-8

ISSN : 1760-8546

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 20 mai 2010

Pagination : 67-84

ISBN : 978-2-7535-1121-7

ISSN : 0029-182X

Référence électronique

Evelyne Gauché, « Le désenclavement des territoires ruraux marginalisés du Nord du Maroc : les conséquences de la nouvelle route côtière méditerranéenne dans le Rif oriental (territoire des Beni Saïd) », *Norois* [En ligne], 214 | 2010/1, mis en ligne le 01 juin 2012, consulté le 14 novembre 2019. URL : <http://journals.openedition.org/norois/3142> ; DOI : 10.4000/norois.3142

© Tous droits réservés

**LE DÉSENCLAVEMENT DES TERRITOIRES RURAUX MARGINALISÉS
DU NORD DU MAROC : LES CONSÉQUENCES DE LA NOUVELLE ROUTE
CÔTIÈRE MÉDITERRANÉENNE DANS LE RIF ORIENTAL
(TERRITOIRE DES BENI SAÏD)**

ÉVELYNE GAUCHÉ

CITERES UMR 6173

(université François Rabelais),

33-35 allée Ferdinand-de-Lesseps – 37 200 TOURS

evelyne.gauche@univ-tours.fr

RÉSUMÉ

Dans le cadre de politiques publiques prônant l'urgence d'une remise à niveau économique, la montagne rifaine, espace marginal au sein du territoire marocain, s'est trouvée brutalement désenclavée à partir de l'ouverture de la « rocade méditerranéenne » au début des années 2000, dont il résulte actuellement d'importantes transformations en cours. Les effets de ce désenclavement sont étudiés à l'échelle du territoire des Beni Saïd, situés dans le Rif oriental. En crise depuis le début des années 1980, ce territoire a fondé sur cette nouvelle route tous ses espoirs de développement économique. Nous essaierons donc d'évaluer l'ampleur et les modalités de ces transformations, et de mettre en évidence les nouvelles dynamiques spatiales engendrées par le désenclavement.

Mots clés : désenclavement – espaces ruraux – crise – urbanisation – littoral – tourisme – Méditerranée – Maroc – Rif

ABSTRACT

Improved access to marginalized rural territories in Northern Morocco: the consequences of the new Mediterranean coastal road in the Eastern Rif (Beni Saïd territory)

In the context of national sustainable development policies, marginalized territories of the Moroccan Rif Mountains were suddenly opened up thanks to the Mediterranean coastal road, inducing many transformations in the area. The effects of this improved access are examined in the Beni Saïd territory in the Eastern Rif. The crisis-stricken countryside has placed all its hopes on this road to help it attain a level of economic development. The article will examine the importance of these transformations and methods used, and to highlight the new spatial dynamics put in place.

KEY WORDS: improved access – rural spaces – crisis – urbanization- coast – tourism – Mediterranean – Morocco – Rif

Le Maroc est aujourd'hui le théâtre d'importantes transformations sous l'effet des grands chantiers d'aménagement (portuaires, de transport, urbains, touristiques...) lancés par Mohammed VI au début des années 2000 pour la modernisation du pays et sa remise à niveau économique : port Tanger-Med, autoroutes Casablanca-Agadir et Fès-Oujda, liaison ferroviaire Nador-Taourirt, agrandissement de l'aéroport de Marrakech, complexe touristique du Bou Regreg à Rabat, rénovation des médinas... Dans le Nord, région longtemps restée à l'écart du développement économique et située aux portes de l'Europe, le moteur de ce développement est constitué par ce que le ministère de l'Équipement et du Transport a appelé la « Rcade Méditerranéenne », commencée en 2002 et aujourd'hui pratiquement achevée¹. Cette route côtière à deux voies (RN16), ouverte sur un littoral à falaises qui était encore vierge de tout axe de communication dans le Rif central et oriental, relie désormais Saïdia, la plus grande station balnéaire de la côte est méditerranéenne, à Tanger, plus grande ville de l'ouest méditerranéen ; cette dernière est en pleine transformation depuis 2003 avec les aménagements du complexe portuaire Tanger-Med conçu pour être le plus grand port de transbordement africain. Dans le Rif oriental, l'ouverture de la région sur l'extérieur a été complétée par la construction à Aroui, en 2000, de l'aéroport international de Nador, seule grande ville du littoral méditerranéen oriental en dehors de l'enclave espagnole de Melilla, tandis que le raccordement ferroviaire de Nador à la ligne Rabat-Oujda est actuellement en cours de réalisation. Enfin, dans le but de relier la rocade à l'arrière-pays montagneux, plusieurs pistes méridiennes ont été revêtues dans tout le Rif, dans le cadre du Programme National des Routes Rurales².

Les objectifs de cette route affichés par les politiques publiques sont multiples. Par le désenclavement de la côte méditerranéenne et plus largement du Nord du pays, il s'agit d'améliorer l'intégration de cet espace à l'échelle régionale et nationale et de stimuler ainsi l'ensemble de l'économie du pays. Les modalités de la mise en œuvre d'un développement dit durable sont organisées autour du développement économique (industrie, ports, tourisme), de l'atténuation des déséquilibres territoriaux par un déplacement progressif des populations des montagnes vers la côte, de l'amélioration de l'accès de la population concernée aux infrastructures de base, et de la préservation de l'environnement (Chambre de Commerce, d'Industrie et de Services de Nador, 2005). Face à l'enjeu que représente le désenclavement pour le nord du Maroc, nous nous sommes interrogés sur les conséquences de ce nouvel axe sur les campagnes rifaines et plus particulièrement celles du Rif oriental, aussi considérées au sein du pays comme « la périphérie de la périphérie » (Berriane et Hopfinger, 1998). Si très peu d'études ont pour le moment été réalisées sur le sujet, celle-ci s'est appuyée sur le cas du territoire des Beni Saïd, pâtissant depuis toujours de contraintes importantes liées à l'enclavement, et particulièrement représentatif des dynamiques en cours dans les espaces ruraux du Rif oriental (Gauché, 2002 et 2005).

Le territoire des Beni Saïd (caïdat de 800 km² répartis en quatre communes³, pour une population berbérophone de 29 000 habitants⁴), pâtit d'une situation triplement excentrée. Non seulement à l'échelle nationale, le Nord-Est (Guitouni, 1995) est une des régions les plus éloignées du centre de gravité du pays, Rabat-Casablanca, mais aussi Oujda, la capitale de la région de l'Oriental, est à 200 km de Dar Kebdani, tandis que le territoire se situe relativement loin de Nador et à l'écart de l'axe traditionnel de circulation de la Province, l'axe Nador-Driouch-Midar (fig. 1). Difficilement accessible, le territoire pâtit également de contraintes de relief importantes : une montagne littorale (au nord) et des plateaux (au sud) peu pénétrables enserrent des plaines étroites, qui représentaient traditionnellement le seul couloir de circulation aisé jusqu'à l'ouverture de

-
1. D'un coût global d'environ 600 millions d'Euros, elle est financée selon les tronçons par l'Union européenne, le Fond Abu Dhabi, le Japon et l'État marocain (ministère de l'Équipement et du Transport, 2005).
 2. Le PNRR, financé par le budget de l'État, le Fond Spécial Routier (FSR) et les collectivités locales dans le cadre d'un partenariat, a pour objectif d'augmenter le taux d'accessibilité de la population rurale au réseau routier (ministère de l'Équipement et du Transport, 2005). Après le PNRR1 mis en place en 1995 et ayant permis de faire passer ce taux de 36 à 54 %, le PNRR2, conçu pour la période 2005-2015, a pour but d'atteindre les 80 % (en attendant le PNRR3).
 3. Dar Kebdani (centre administratif du caïdat), Tazaghine, Amejaou et Ait Mait.
 4. Recensement général de la population et de l'habitat, 2004.

la route côtière en 2006 (fig. 1, photos 1, 2, 3 et 4). Par sa situation périphérique, à laquelle s'ajoute une économie fondée sur un système agropastoral peu productif (céréaliculture, petite irrigation, maigre élevage extensif ovin et caprin) adapté aux contraintes d'un milieu semi-aride (300 mm/an à Dar Kebdani), il s'agit d'un territoire rural véritablement marginal qui connaît, depuis le début des années 1980, une hémorragie démographique importante et de grands déséquilibres spatiaux, témoignages de la crise profonde qui touche ces campagnes (Gauché, 2002).

Dans ce contexte, le désenclavement, issu des politiques publiques de l'État marocain, peut-il être un facteur de rééquilibrage et de dynamisation territoriale, dans une optique de développement durable? Après une présentation de l'évolution de l'organisation spatiale du territoire des Beni Saïd avant la construction de la route côtière, et de son contexte socio-économique et environnemental, nous montrerons les effets induits par le désenclavement pour déboucher, enfin, sur les nouvelles dynamiques spatiales qui en sont issues.

Un espace rural marginal

La crise qui touche les campagnes des Beni Saïd depuis le début des années 1980 est le résultat des différentes phases d'évolution qu'a connu le territoire depuis l'époque coloniale. La rapide rétrospective historique qui suit a pour but de montrer l'origine de cette crise et de l'organisation spatiale du territoire, afin de mieux mettre en évidence les changements apportés par la route et de montrer en quoi cette dernière constitue une nouvelle phase dans cette évolution.

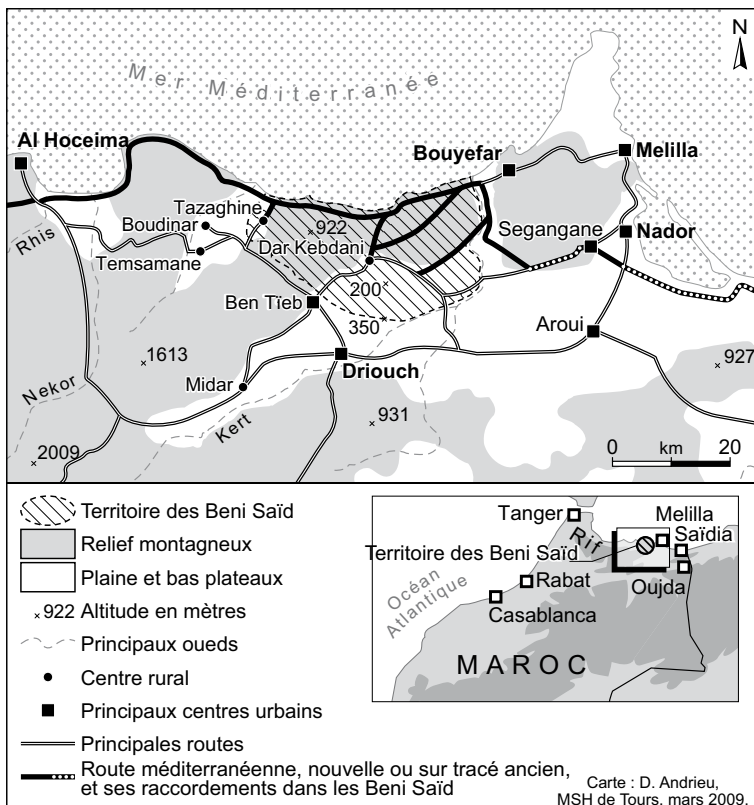


Figure 1 : Le territoire des Beni Saïd et le réseau routier régional

Beni Saïd territory and main roads of the area



Photos 1 et 2 : Le littoral des Beni Saïd avant la construction de la rocade (clichés E. G., 2000)
The Beni-Saïd coast before the building of the by-pass



Photos 3 et 4 : La rocade, creusée dans les plates-formes littorales et traversant les oueds remblayés (clichés E. G., 2006 et 2007)

The by-pass, dug in shore platforms and crossing filled-in oueds

UNE LONGUE ÉVOLUTION

L'époque pré-coloniale : une montagne peuplée, un avant-pays et un littoral vides

À l'époque pré-coloniale, le territoire était organisé autour d'une montagne-refuge peuplée de paysans sédentaires exploitant des terroirs cultivés peu étendus et de vastes parcours forestiers collectifs (thuyas) utilisés en complémentarité avec les steppes de l'avant-pays (parcours extensifs collectifs et lieux de cultures temporaires). Ces espaces n'étaient pas sécurisés (nomades arabes) et vides d'habitants (Gauché, 2002). Le littoral était également inoccupé, délaissé depuis le xvi^e siècle, comme le reste de la côte, sous l'effet des pressions chrétiennes, portugaises puis espagnoles (Cressier, 1992).

La période coloniale : le peuplement de l'avant-pays

La colonisation espagnole (Protectorat de 1912 à 1956), dont la logique essentielle était avant tout le contrôle du territoire et l'exploitation des ressources (bois, richesses minières, productions agricoles et animales...) au profit de l'Espagne (Villanova, 2008), a introduit une première rupture à cette organisation. Elle fut en effet responsable non seulement de la sécurisation et de la mise en culture des plaines, rompant ainsi la complémentarité avec la montagne et occasionnant la descente de l'habitat dans l'avant-pays, mais aussi d'une fragilisation importante du milieu (achat du bois aux habitants qui ont défriché la quasi-totalité des forêts). Elle posa également les prémi-

ces de l'organisation moderne du territoire par la création de Dar Kebdani et de ce qui restera son principal axe de communication jusqu'en 2006, la route Dar Kebdani-Nador (Gauché, 2002). Le reste du territoire restait, au contraire, très enclavé.

La période post-coloniale : de la prospérité à la crise

La fin des années 1950 et les années 1960, furent ensuite une période de forte croissance démographique (avec des densités qui passèrent de 69 à 92 hab/km² entre 1960 et 1971), d'où il résulta une extension des superficies cultivées au maximum⁵ et le développement généralisé de l'habitat dispersé, évolution qui fut permise par un contexte économique favorable : bonne pluviométrie et début d'un apport de revenus issus de l'émigration en réponse à l'appel de main-d'œuvre des pays européens (Guitouni, 1995), alors entièrement investi dans le *douar*⁶ d'origine. Cependant, entre 1971 et 1982, la croissance démographique a déjà fortement ralenti, tandis que la celle des centres ruraux s'amorce sous l'effet de l'arrivée de populations en provenance des reliefs environnants. Dar Kebdani est ainsi passé de 74 habitants en 1971 à 500 en 1982. Ces évolutions s'expliquent, d'une part par l'apparition d'une tendance à la diminution des précipitations au début des années 1970 (Fay, 2000), commençant à mettre l'activité agropastorale en difficulté, d'autre part par un changement dans les modalités de l'émigration vers l'Europe qui, jusque-là temporaire et individuelle (Bonnet et Bossard, 1973), devient familiale et définitive (Guitouni, 1995).

UN TERRITOIRE EN CRISE

À partir du début des années 1980, le bilan démographique global du territoire devient négatif : la population a diminué de 34 % entre 1982 et 2004, en raison de l'accélération de l'exode rural et de l'émigration vers l'Europe, non seulement légale mais aussi clandestine. Ceci est l'expression d'une crise généralisée.

Une crise socio-économique

En effet, tandis que l'accentuation de la diminution de la pluviométrie⁷, conjuguée au manque croissant de main-d'œuvre, rendent l'agriculture et l'élevage de moins en moins productifs, le territoire ne recèle que peu d'autres activités alternatives, tandis que le taux de chômage touche 40 % de la population. Il en résulte que l'économie, comme au sein de l'ensemble du Rif oriental (Troin, 2002) dépend en grande partie de l'extérieur : envois d'argent des membres de la famille émigrés en Europe, et diverses formes d'économie parallèle telles que la contrebande avec l'Espagne (par l'enclave de Melilla) et l'Algérie, l'émigration clandestine (passeurs) et le trafic du cannabis⁸ (Gauché, 2005). Dans le même temps, sous l'influence du mode de vie occidental, par le contact avec les émigrés et la télévision, la population, et en particulier la jeune génération, se désintéresse de l'agriculture et aspire à une vie meilleure (études, emploi, confort, accès aux équipements...), avec l'espoir d'émigrer un jour en Europe.

Une crise environnementale

La mise en faillite de l'économie et de la société traditionnelles se manifeste sur le plan physique par une dégradation importante des ressources. D'une part, l'érosion (décapage, ravinement) s'emballe sur les terres en friche, qui évoluent le plus souvent vers une situation de dégradation irréversible sous l'effet de l'arrêt de l'entretien des pratiques anti-érosives traditionnelles, sur des

5. Cet essor démographique se retrouve dans le Rif occidental où il a également été à l'origine d'une dégradation du milieu (Fay, 1979).

6. La signification des termes vernaculaires, en italique dans cet article, est explicitée dans le lexique à la fin de ce numéro spécial Maroc de la revue *Norois*.

7. De 1960 à 2008, la pluviométrie à Dar Kebdani est passée, successivement pour chaque décennie, de 363 mm à 280, puis 249 et 247 mm, et enfin 295 mm pour la période 2000-2008, la remontée étant due à quelques totaux exceptionnels.

8. Produit dans le Rif occidental, le kif (cannabis) est transformé dans le Rif oriental et expédié par la côte.

sols fragiles et souffrant de déficit hydrique. D'autre part, la multiplication des puits, essentiellement financés par les revenus issus de l'émigration, conduisent au tarissement progressif des nappes phréatiques et à une réduction importante des ressources en eau (Gauché, 2007).

Un territoire recomposé

Ces mutations, révélatrices de la crise de ces campagnes, ont ainsi entraîné, depuis le début des années 1980, l'apparition de grandes disparités à l'intérieur du territoire, et donné naissance à différents types d'espaces ruraux, dont la figure 2a présente l'organisation en 2003. Ainsi, des secteurs presque totalement dépeuplés, étant aussi les plus enclavés, s'opposent désormais à quelques foyers attractifs (47 % de la population s'y concentre sur 14 % du territoire), dont le principal était constitué, jusqu'à l'ouverture de la route côtière, par Dar Kebdani (3 000 habitants en 2004) et l'axe central du territoire hérité de la colonisation espagnole.

Des espaces dynamiques

En effet, lorsqu'elle n'émigre pas, la population vient se concentrer dans les espaces les plus attractifs (centres ruraux et villages limitrophes, mais aussi certaines portions de la route goudronnée et secteurs de l'avant-pays dotés de nappes phréatiques), donnant naissance à des espaces dynamiques, en croissance démographique. Sous l'effet de l'investissement des revenus extérieurs (émigration mais aussi contrebande) dans l'agriculture mais surtout dans l'immobilier, on assiste à une modernisation des systèmes d'exploitation agricoles (plantations à but commercial – oliviers, grenadiers – et cultures maraîchères et fourragères irriguées par motopompe, labours au tracteur, terroirs bien entretenus) et au développement d'un habitat de type urbain, témoignage du processus de micro-urbanisation (Berriane, 1998) des campagnes du Rif oriental.

Des espaces en déprise

À l'opposé, à l'écart des voies de communication, des équipements et des meilleurs terroirs, d'autres espaces sont désertés par leurs habitants. Tous les indicateurs de la déprise agraire y sont représentés : vieillissement de la population, maisons en ruines, boutiques emmurées, pistes dégradées, écoles abandonnées, et une majorité de terres en friches qui se dégradent sous l'effet de l'érosion. L'agriculture et l'élevage restent encore en grande partie indispensables à la survie des familles paysannes, qui n'ont pas les moyens de partir.

Des espaces intermédiaires

Enfin, entre ces espaces en déprise et les espaces dynamiques, se situent des espaces qui occupent une position intermédiaire. Il s'agit des secteurs moyennement ou relativement peu enclavés car desservis par une piste carrossable, et disposant de bons terroirs, en sec ou irrigués, que ce soit en montagne ou dans l'avant-pays. La population des villages est en diminution, cependant ceux-ci restent vivants. Si les paysages traditionnels sont toujours dominants, ils sont pénétrés de quelques éléments de modernité, issus d'un impact ponctuel des revenus extérieurs (quelques maisons de type urbain, quelques puits équipés de motopompes, utilisation de l'araire mais aussi du tracteur...), tandis qu'on y relève aussi des signes indicateurs d'un début de déprise (quelques maisons vides, diminution des effectifs du cheptel et des superficies cultivées...), ce qui situe ces espaces face à un avenir incertain.

En raison des déséquilibres marqués qui caractérisent le territoire des Beni Saïd, celui-ci n'échappe pas à une organisation fondée sur l'existence de centres et de périphéries, entre lesquels s'organisent les principaux flux internes de population (fig. 2a). Ceux-ci sont dirigés vers les espaces dynamiques et en premier lieu Dar Kebdani, qui jusqu'au début des années 2000, matérialise ainsi sa centralité de plus en plus affirmée et exerce une forte polarisation sur l'ensemble des Beni Saïd. Tazaghine, au contraire, est un centre rural qui végète, pâtissant de sa situation excentrée au sein du territoire et d'un fort degré d'enclavement, sur un littoral délaissé depuis longtemps. Or,

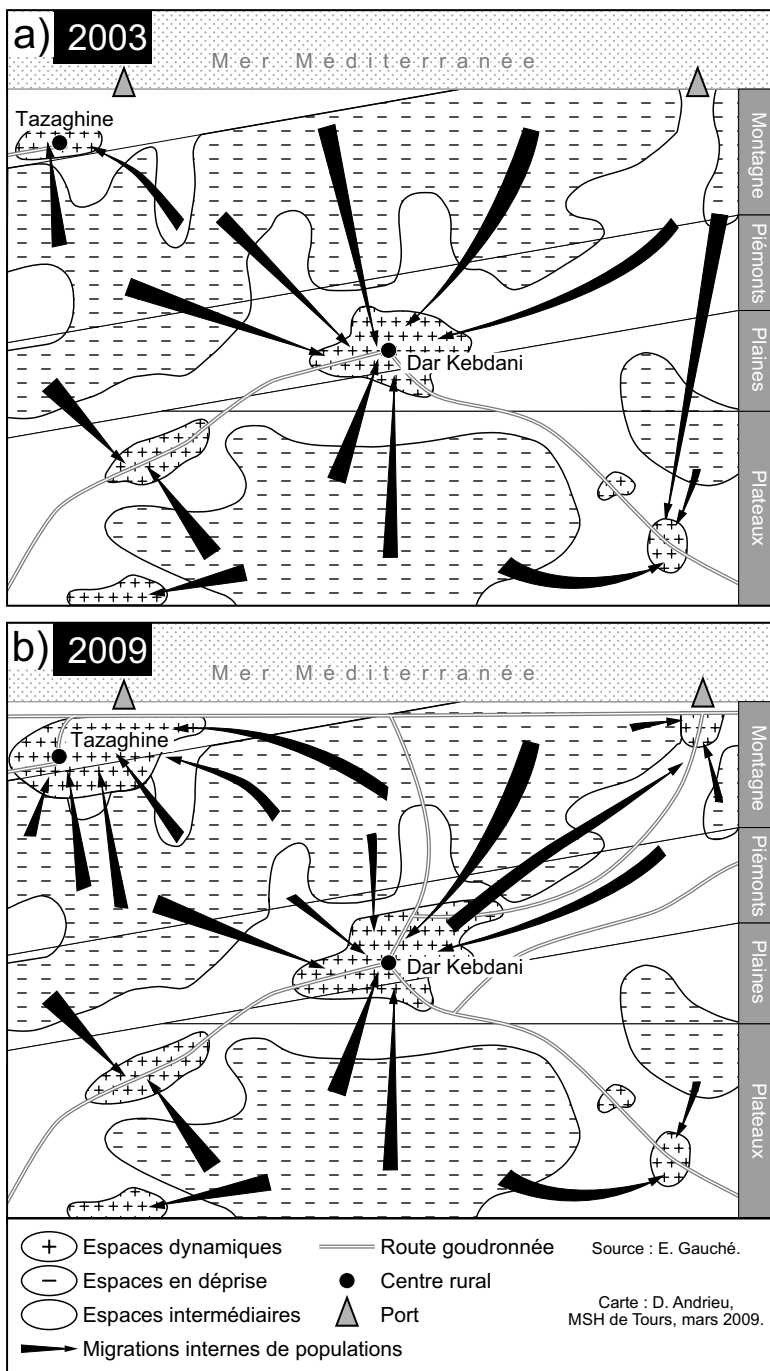


Figure 2 : L'évolution des dynamiques spatiales des Beni Saïd. (a) Situation en 2003. (b) Situation en 2009

Évolution of spatial dynamics in Beni Saïd territory between (a) 2003 and (b) 2009

dans un contexte de crise généralisée, depuis l'annonce de « l'arrivée » de la route sur le littoral en 2002, puis sa mise en service en 2006, ce dernier a focalisé tous les espoirs de développement économique et de création d'emplois, en particulier autour du tourisme.

Le désenclavement comme facteur de dynamisation territoriale

Les villages touchés par le désenclavement, c'est-à-dire ceux de l'axe côtier et des nouvelles routes montagnardes de raccordement (trois pistes ont été asphaltées par le PNRR dans les Beni Saïd, fig. 1), subissent actuellement de nombreuses transformations, dont il faut souligner la rapidité.

MODIFICATION DES PRATIQUES DU TERRITOIRE

Le littoral n'est plus un cul-de-sac

Le littoral des Beni Saïd, sur lequel s'est implantée la route côtière, présente une morphologie particulière. Dans sa partie occidentale, il est constitué de plate-formes d'abrasion marine perchées à 70 à 80 m d'altitude, témoignant de l'exhaussement du massif montagneux en relation avec la tectonique récente (Barathon, 1989). Vigoureusement entaillées en gorges par les oueds qui en descendent, elles sont tronquées à l'aval par des falaises, en avant desquelles des plages se sont parfois développées (photos 1 et 2). Ces plates-formes littorales disparaissent progressivement vers l'est où le massif montagneux tombe alors directement dans la mer. En raison de sa configuration physique, ce littoral était très difficile à parcourir, d'une part à cause de la traversée des nombreuses gorges, d'autre part de l'arrêt brutal de la seule piste côtière praticable à ses deux extrémités : vers l'ouest au niveau d'un oued infranchissable, et vers l'est avec la disparition des plate-formes littorales. De plus, la route goudronnée (en très mauvais état) qui dessert Tazaghine se terminait brutalement au centre rural, tandis que la plupart des pistes de montagne s'arrêtaient sur les interfluvies sans débouché sur la piste côtière. Le littoral était donc un cul-de-sac, et les habitants des villages côtiers n'avaient d'autres possibilités pour se déplacer à l'extérieur que de franchir la montagne. L'ouverture de la route côtière et des routes de raccordement (fig. 1) a ainsi permis un important raccourcissement des distances et des temps de déplacement pour les populations concernées. De plus, la desserte du territoire est désormais assurée par de nouvelles lignes de bus et de taxis correspondant au trajet Nador-Tazaghine-Al Hoceïma, sans compter l'apparition de transports collectifs informels (taxis non habilités, propriétaires de véhicules privés proposant leurs services) sur les routes de montagne. Il en est résulté une augmentation de la fréquence des déplacements et des changements dans la nature de ces derniers.

Nouvelles mobilités, nouvelles accessibilités, nouvelles sociabilités

D'une part, certaines catégories professionnelles (fonctionnaires des communes, professions libérales et certains commerçants) ont quitté le centre rural pour retourner habiter dans leur *douar* d'origine en montagne, effectuant désormais quotidiennement le trajet pour se rendre sur leur lieu de travail. Ces mouvements évoquant les migrations pendulaires, mais ici du rural au centre rural, constituent un flux de déplacements d'un type nouveau. Le choix s'explique à la fois par l'attachement au village d'origine et aux liens familiaux, et également par la possibilité d'économiser un loyer au centre rural.

Par ailleurs, dans les villages nouvellement désenclavés, la population jouit d'un meilleur accès aux soins et à l'école, et notamment à la poursuite des études secondaires après la fin du primaire : il est désormais possible pour les élèves de faire quotidiennement l'aller-retour au collège (à Dar Kebdani ou à Tazaghine) pour quelques dirhams par jour, grâce aux transports informels.

Les nouvelles possibilités de circulation à l'intérieur du territoire, comme du territoire vers l'extérieur, se traduisent enfin par une amélioration de la sociabilité : augmentation de la fréquence des visites à la famille, au village d'origine pour surveiller ou réaliser le travail de la terre, matchs de football organisés entre les *douar*-s et entre les communes, travaux collectifs pour améliorer

les pistes de jonction avec les nouvelles routes asphaltées, augmentation de la fréquentation du littoral (désormais depuis l'ensemble du territoire des Beni Saïd) autour de pratiques de loisirs essentiellement masculines (achat de poissons, café, promenade).

URBANISATION ET PÉRI-URBANISATION DES CAMPAGNES

Si la population continue à diminuer à l'échelle de l'ensemble du territoire, cette nouvelle attractivité du littoral se traduit aussi par une dynamisation importante de l'habitat de type urbain, suivant ainsi le mouvement spontané initié au sein du Rif oriental depuis le début des années 1980 (El Abbassi, 1999).

Léger ralentissement de l'exode rural et développement des migrations pendulaires

Un léger ralentissement de l'exode rural s'observe dans les villages concernés par le désenclavement, non seulement à travers le désir qu'expriment désormais certains ménages de rester sur place, mais aussi par un retour de populations qui avaient migré en ville. Ceux qui reviennent d'une migration lointaine sont généralement des retraités. En revanche, dans le cas de migrations de proximité (Nador, Segangane, Aroui...) il peut aussi s'agir d'actifs qui, revenant vivre au village, vont désormais effectuer des migrations pendulaires avec la ville. Tandis que ces mouvements n'existaient jusqu'à présent que sur la bordure méridionale du territoire, vers les petites villes de l'intérieur (Ben Tieb, Driouch, Aroui...) ou vers Nador, ils se propagent désormais sur sa bordure nord-orientale, la plus directement sous l'influence de Nador. Ainsi, par la mise en relation de ces campagnes avec les villes proches, le mouvement de péri-urbanisation lié aux migrations pendulaires atteint les secteurs nouvellement désenclavés. Cette amorce de ralentissement de l'exode rural se traduit par une motivation nouvelle vis-à-vis de l'habitat, qui profite également des retombées des revenus extérieurs.

Poursuite de la micro-urbanisation dans les secteurs nouvellement désenclavés

C'est dans les secteurs nouvellement désenclavés que la dynamique de transformation de l'habitat s'observe actuellement de la façon la plus intense. Que ce soit les populations qui décident de ne pas partir ou celles qui reviennent vivre au village, elles s'investissent dans leur habitat sous différentes formes en fonction des moyens financiers des ménages : ré-habitation des maisons abandonnées (c'est-à-dire de la maison traditionnelle à cour carrée, sans ou avec peu de fenêtres sur l'extérieur, photo 5), rénovation (réfection du toit, peinture des murs..., photo 6) ou agrandissement (par la construction d'étages généralement) de cet habitat ancien, ou bien construction d'une nouvelle habitation, moderne, de style urbain, à côté de l'ancienne. Mais l'essentiel de la dynamique de l'habitat de type urbain se traduit par la multiplication rapide des résidences



Photo 5 : L'habitat traditionnel, à cour carrée (cliché E. G., 2000)

The square courtyard traditional habitat



Photo 6 : Maison traditionnelle rénovée (cliché E. G., 2009)

Renovated traditional house

secondaires, qui sont le fait soit de ménages émigrés en ville ou à l'étranger⁹, ou bien d'émigrés préparant leur future retraite (les deux fonctions se succédant d'ailleurs souvent dans le temps¹⁰). Quelle que soit la fonction des nouvelles constructions (résidence principale ou secondaire), elles sont principalement financées par deux sources de revenus : les remises des émigrés à l'étranger (soit le propriétaire lui-même, soit un membre de sa famille) et le blanchiment d'argent issu du trafic du cannabis¹¹.

Des modes d'habiter de plus en plus ostentatoires et individualistes

Tandis que dans les années 1980 et 1990, l'architecture des nouvelles maisons de style urbain restait assez simple (constructions parallélépipédiques à étages, fenêtres donnant sur l'extérieur et peintures de couleur vives), on observe depuis le début des années 2000, comme dans l'ensemble du Rif oriental, un renouvellement des formes architecturales et du soin porté à l'habitat (photos 7 à 10). Si la verticalisation et la vivacité des couleurs persistent, de nouveaux éléments sont apparus : balcons, fenêtres de plus grande taille, parfois « sculptées », perrons à colonnes, paillettes sur les murs, tourelles, toits en tuiles recourbés..., tandis que la taille et la hauteur de ces maisons, véritables « immeubles individuels » est de plus en plus disproportionnée par rapport aux besoins réels des familles. L'aménagement de l'intérieur des maisons traduit également l'accentuation de l'individualisme et de l'occidentalisation des modes de vie, avec l'apparition de cuisines à l'Américaine, de chambres individuelles pour les enfants, de toilettes et salles de bains à l'Européenne¹², ou encore de cheminées. De même, à l'extérieur, au droit des nouvelles maisons ou bien même d'anciennes maisons rénovées, quand il ne s'agit pas de l'enclosure complète de la propriété (maison, puits, plantation) par un mur et une grille à double battants, apparaissent des jardins, délimités par des haies végétales (arborées ou de buissons fleuris) ou même clôturés de fils barbelés.

STIMULATION DE L'ÉCONOMIE DU LITTORAL

Ces transformations sociales, issues de la diffusion sur le littoral des dynamiques en cours dans l'ensemble du Rif oriental et reflétant l'évolution actuelle de la société marocaine, sont en lien avec les retombées économiques provoquées par le désenclavement.

Intensification de l'agriculture

On observe ainsi une mécanisation croissante des travaux agricoles (labours au tracteur et moissonneuse-batteuse remplaçant respectivement l'araire et la batteuse), qui non seulement fournit quelques emplois aux propriétaires de ces machines, mais qui se traduit aussi par une concentration de l'agriculture sur les terres mécanisables, au détriment des plus pentues, laissées à la friche. Cependant, à l'inverse, avec le retour de la population et les nouvelles possibilités de commercialisation des productions (vente sur les souks locaux ou même le long de la route), on assiste également à la remise en cultures, certes encore très ponctuelle, de terres en friche¹³, ainsi qu'à une diversification des systèmes de cultures : développement important de plantations d'oliviers (irriguées par camion-citerne en l'absence de ressources phréatiques disponibles), regain d'intérêt pour les légumineuses (notamment les fèves), et même réapparition de certaines cultures telles que les pommes de terre, qui avaient quasiment disparu des systèmes de cultures *bour* depuis les années 1970.

9. Parfois même d'origine extérieure aux Beni Saïd, ce qui est un fait nouveau.

10. Une fois revenus vivre au village, les retraités vont alors passer leurs vacances en Europe.

11. Les proportions respectives sont difficiles à estimer en l'absence de données sur le cannabis.

12. Dans l'habitat traditionnel, c'est la vie collective en famille élargie qui est de règle : chambre familiale pour le couple et les enfants, cuisine et sanitaires communs...

13. Cette remise en cultures de friches peut être due également à l'augmentation du prix du foncier et à la volonté de marquer sa propriété sur la terre en l'absence de titres fonciers.



Photos 7 et 8 : Maisons typiques des années 1980 et 1990 (cliché E. G., 2009)
Typical houses from the 1980s and 1990s



Photos 9 et 10 : Style architectural des années 2000 (cliché E. G, 2009)
The architectural style of the 2000's

Création d'emplois

En plus de dynamiser l'agriculture, le désenclavement a permis la création d'emplois, le plus souvent informels, dans certains secteurs particuliers reliés aux dynamiques qu'il a générées : bâtiment, transports collectifs (taxis, mais aussi véhicules privés s'adaptant aux besoins du moment : école, visites, plage, malades, souk...), multiplication des points de vente d'essence de contrebande, commerce ambulante par automobile, ouverture de nouvelles épiceries dans les villages les plus attractifs et apparition de nouveaux services dans le centre rural de Tazaghine.

Quelques emplois ont également été créés dans le secteur de la pêche, grâce aux travaux d'aménagement du petit port situé au nord-ouest du territoire (fig. 2), qui ont permis d'améliorer les conditions de travail et les revenus des pêcheurs (Chambre de Commerce, d'Industrie et de Services de Nador, 2005) : construction d'une digue et agrandissement du port, création d'un hangar de carénage et d'une halle aux poissons, équipement en camions frigorifiques remplaçant les véhicules individuels. L'aire de commercialisation des poissons s'est ainsi étendue jusqu'au Maroc intérieur (Fès, Meknès...), de même que l'aire de chalandise du port, qui rayonne jusqu'à Nador à l'est, Driouch au sud et Tamsamani à l'ouest.

Enfin, le secteur dans lequel la majorité de la population aspire à trouver de l'emploi est le tourisme, le long de la nouvelle route littorale. Quelques cafés, restaurants, hôtels et une station service sont en construction, tandis que se multiplient les infrastructures légères¹⁴ (le plus souvent

14. Dans l'attente d'obtenir un permis de construire.

en matériel végétal) à destination du tourisme estival (boutiques, cafés, campings), donnant lieu à une migration saisonnière de nombreux jeunes du territoire à la recherche d'un petit revenu.

Si différents secteurs d'activité économique sont quelque peu dynamisés, il en est un, en revanche, qui pâtit du désenclavement et de ses effets : le trafic du cannabis. En l'absence de chiffres, on se contentera de dire que dans le Rif oriental, nombreux sont ceux qui possèdent des terres de cultures de *kif* dans le Rif central et occidental¹⁵, et que les plus grandes villas mais aussi cafés, restaurants et hôtels en construction sont financés par le blanchiment d'argent issu de cette activité. L'herbe est ramenée à dos d'âne à travers la montagne par des passeurs au compte du propriétaire et les plaques de haschich sont exportées par bateau (zodiacs d'une contenance de 8 tonnes) vers l'Europe. Or, depuis la construction de la rocade, la côte est parcourue et beaucoup mieux surveillée, ce qui nuit à ce trafic.

Les dynamiques socio-économiques engendrées par le désenclavement sont donc multiples et paraissent servir, sauf cas particulier, les intérêts de la population locale. À quelles dynamiques spatiales sont-elles reliées et vont-elles dans le sens d'un développement durable ?

Évolution des dynamiques spatiales depuis 2003 : entre rééquilibrage et division, ou le développement durable en question

UN ESPACE RETOURNÉ ?

Avec le désenclavement, le littoral se voit ainsi doté de nouvelles fonctions : résidentielle, de loisirs, touristique et de passage, sans oublier le développement de l'activité portuaire autour de la pêche. Ce qui se produit actuellement dans les Beni Saïd n'est autre que la continuation du processus de littoralisation de la population marocaine, initié dans les années 1960 (Berriane, 1996), et qui touche désormais le Rif oriental. Le territoire, qui depuis longtemps tournait le dos à son littoral, projette dorénavant sur ce dernier le pari de son dynamisme futur et y voit une issue possible à la crise. Les Beni Saïd sont-ils un espace retourné, selon l'expression de M. Cote (1988) ? Cette nouvelle phase dans l'évolution des dynamiques spatiales repose sur les différents types d'espaces ruraux individualisés précédemment, qui constituent désormais une grille de lecture pratique du territoire (fig. 2a et b).

Une modification du poids relatif des espaces dynamiques

La croissance de l'espace littoral se traduit par une modification des centralités, avec l'apparition d'un nouveau centre de gravité faisant désormais contrepoids à Dar Kebdani, témoignage du processus d'urbanisation en cours. Cette dynamique est impulsée à partir du centre rural de Tazaghine, dont la croissance tend à devenir aujourd'hui plus rapide que celle de Dar Kebdani¹⁶, notamment en terme de multiplication des constructions, dynamique qui se diffuse de façon anarchique sur le versant nord du massif montagneux et en direction de la route littorale, formant une véritable nébuleuse. Ce processus d'urbanisation spontanée du centre s'observe également au niveau de ses activités : depuis 2003 y sont ainsi apparus un collège, un bâtiment administratif (siège de la commune rurale), une banque, un deuxième dispensaire, un stade de football, trois cafés, un restaurant, un hôtel (en cours de construction), trois mécaniciens auto et plusieurs épiceries, sans oublier le développement de l'activité portuaire. En revanche, dans le même temps à Dar Kebdani, dont le processus d'urbanisation est plus ancien (années 1990), se sont installés une boulangerie, deux bouchers, trois cafés et une agence de voyages.

15. Le cannabis n'est pas cultivé dans le Rif oriental, trop sec.

16. Les deux localités n'ont cependant pas été promues au rang de centre urbain et demeurent toujours des communes rurales. La définition de l'urbain au Maroc se heurte en effet à l'absence de critères scientifiques (R. Escallier, 1986), et un centre rural ne devient urbain que lorsqu'il est promu à ce rang par décision administrative. Malheureusement, les données sur l'évolution de la population des deux centres ruraux entre 1994 et 2004 sont inexistantes.

Au sein du reste du territoire, tandis que l'on observe une relative stagnation des espaces dynamiques des plateaux, un nouvel espace dynamique est également en cours de constitution à l'extrémité est du littoral, à partir du village qui non seulement dispose du port de pêche mais est aussi le plus proche de la route côtière. De nombreuses villas sont en construction, ainsi que deux hôtels, tandis que trois épiceries sont apparues dans le village depuis 2003, sans oublier les nouvelles plantations arboricoles.

Des espaces intermédiaires qui évoluent de façon divergente

Concernant les espaces dits intermédiaires, on observe, dans les villages de montagne desservis par les nouvelles routes asphaltées, la tendance au développement d'un habitat de type urbain en nébuleuse le long de ces routes, de plantations arboricoles, ainsi qu'un meilleur entretien des terres agricoles, tandis que la population admet qu'il est désormais envisageable de rester au village. Cependant, la population de ces villages est toujours en diminution, sauf au nord-ouest du territoire où ils se trouvent incorporés à l'espace dynamique du littoral. En revanche, dans les autres espaces intermédiaires non touchés par le désenclavement, la situation a peu changé depuis 2003, si ce n'est que la diminution de la population et des terres cultivées se poursuit, ce qui laisse à penser qu'ils prennent plutôt le chemin des espaces en déprise.

Des espaces en déprise dont le déclin s'accroît

Au sein de ces derniers, les terres cultivées continuent de se réduire comme une peau de chagrin sous l'effet du dépeuplement, accroissant corrélativement les superficies en friche soumises à une dégradation accélérée.

Tandis que les migrations internes au territoire se retournent désormais vers le littoral (fig.2b), qui attire également de plus en plus les résidences secondaires des émigrés à l'étranger, les écarts se creusent entre les espaces en déclin et en croissance, et le poids grandissant du littoral nuit finalement au dynamisme de l'arrière-pays.

UN ESPACE DÉTOURNÉ ?

Parce qu'espace retourné, le territoire des Beni Saïd peut aussi être qualifié d'espace détourné, non seulement de son arrière-pays, mais aussi des questions environnementales, ce qui va à l'encontre de la perspective d'un développement durable.

De son arrière-pays

Malgré l'ouverture du littoral sur l'extérieur grâce à la route côtière, les flux qu'elle a générés restent parallèles au littoral (des Marocains entre Nador et Al Hoceïma ou Tanger, des Espagnols entre l'Espagne et Melilla, et très peu voire pas du tout d'autres touristes européens). Il n'y a donc pas de pénétration vers l'arrière-pays d'une clientèle extérieure qui pourrait générer des retombées économiques positives. Les routes raccordant ce dernier au littoral, fragiles cordons ombilicaux, sont surtout fréquentées par la population locale, tandis que les flux de vacanciers provenant des régions plus à l'est (Aroui) ou plus à l'ouest (Temsamane) se rendent sur la côte sans passer par les Beni Saïd, et que ceux qui viennent du sud (Ben Tieb, Driouch), ne s'y arrêtent pas (fig. 1). Ainsi, du fait des nouveaux flux générés par la présence de la route côtière, l'arrière-pays des Beni Saïd apparaît comme un espace contourné.

De plus, alors qu'auparavant Dar Kebdani bénéficiait de flux centripètes par sa fonction de seule vraie centralité locale à l'échelle du territoire, il pâtit désormais de flux centrifuges, non seulement en terme migratoire mais aussi de consommation : la clientèle localisée sur le littoral et aux extrémités nord-ouest et nord-est du territoire est en effet détournée vers d'autres centralités désormais plus proches (Tazaghine, les communes limitrophes – Temsamane, Bouyefar... – ou encore directement Nador). Ces effets ressentis par Dar Kebdani concernent d'ailleurs également l'arrière-pays plus

lointain, la route côtière détournant les flux de circulation de l'axe traditionnel Nador-Al Hoceima par les petits centres urbains de l'intérieur tels que Aroui, Driouch, Midar (fig. 1)...

Il faut ajouter, enfin, que ce nouvel axe méditerranéen est loin de bénéficier à l'ensemble de la population du territoire, ni même à l'ensemble de celle située à proximité. En effet, d'une part la plupart des villages de montagne dominant le littoral n'ont aucun accès carrossable à la rocade, qui ne change donc en rien leur isolement. D'autre part, même des maisons s'en trouvant au bord n'y ont pas non plus d'accès direct (rambarde ou encaissement de la route entre des talus d'une vingtaine de mètres de profondeur). Leurs habitants sont ainsi obligés de parcourir parfois jusqu'à 5 km de pistes pour rejoindre des entrées secondaires placées à intervalles plus ou moins réguliers, réalisées à la suite de plaintes des riverains contre les difficultés rencontrées pour emprunter ou traverser la route (bétail, travail de la terre de l'autre côté).

De ses préoccupations environnementales et paysagères

Si le territoire se détourne de son arrière-pays à cause de l'intérêt porté désormais au littoral, les préoccupations environnementales et paysagères semblent aussi à passer au second plan au sein des politiques publiques.

La réalisation de la route littorale et de ses raccordements de montagne contribue en effet à l'accentuation du déséquilibre de versants déjà fragiles (colluvions sur fortes pentes), provoquant une accélération des phénomènes de ravinement (amplification du ruissellement, déversement de drains dans des ravins) ainsi que des mouvements de masse (photo 3, sur la gauche) pouvant causer l'obstruction des voies de circulation. Ces dégâts se sont révélés particulièrement importants à l'occasion des fortes pluies de l'automne 2008 (plus de 100 mm en une journée à trois reprises durant les mois de septembre, novembre et décembre à Dar Kebdani) : trafic paralysé par les glissements de terrain, fissuration ou comblement des drains latéraux, crues des oueds ayant endommagé les ponts, tandis que des morceaux de routes menacent de s'effondrer. Par ailleurs, au plan de la biodiversité, des menaces pèsent sur la zone humide constituée par l'embouchure de l'oued Kert qui, traversée par la rocade, ne fait l'objet d'aucune protection malgré un intérêt écologique reconnu. Enfin, sur certaines portions de son tracé, les déblais issus de l'ouverture de la route sur les versants supra-littoraux ont engendré le comblement de l'habitat du phoque moine, constitué d'un réseau de cavités sous-marines, menaçant très fortement l'espèce, et au nord-est des Beni Saïd, un spécimen aurait été tué directement par ces rejets (association AZIR pour la protection de l'environnement).

De nombreuses atteintes ont également été portées au paysage et au patrimoine naturel et culturel qui faisaient le charme de l'une des dernières côtes sauvages méditerranéennes du pays (photos 1 et 2). La rocade se présentant, sur de nombreuses sections, comme une tranchée d'une vingtaine de mètres de profondeur (afin d'éviter de multiplier les ponts sur les nombreuses gorges à traverser), bordée de talus à risbermes¹⁷ empêchant d'ailleurs toute vue sur la mer, de multiples oueds ont été canalisés dans leur cours aval par des dalots en béton avec disparition corrélative de leurs gorges, tandis que les déblais issus des travaux, y compris sur les routes de montagne, ont été déversés en plusieurs points de leurs cours (photos 3 et 4). Sur son passage, la rocade a entraîné la disparition d'un morceau de la seule forêt « naturelle » des Beni Saïd (d'une superficie de moins d'1 hectare et appartenant à une mosquée), et l'amputation, sur plusieurs mètres carrés, de maisons qui se trouvent désormais au ras des talus à risbermes de la tranchée (photo 11). À cela s'ajoutent l'aplanissement de la micro-topographie des plates-formes littorales pour la réalisation de parkings, l'établissement d'une station service en face d'un marabout¹⁸ dit pluri-séculaire, ou encore la destruction de petites cabanes de pêcheurs creusées dans les falaises pour l'aménagement du port, tandis que les anciennes pistes tronquées par les nouvelles routes sont laissées en proie au ravinement ou aux effondrements (photo 4, premier plan).

17. Escaliers destinés à casser l'énergie du ruissellement sur les talus.

18. Tombeau d'un saint.

Face à la possibilité d'être relié au monde extérieur et à l'espoir de voir se créer de nouveaux emplois, ces impacts environnementaux et paysagers n'ont cependant que peu d'importance aux yeux de la population bénéficiaire, reniant un paysage traditionnel qui pour elle évoque la pauvreté, et satisfaite des indemnités versées par l'État¹⁹. L'un des propriétaires de maison amputée (photo 11) est très content de la situation car cela lui a permis de réaménager sa cuisine à l'Européenne et d'ouvrir une fenêtre dans le mur donnant sur la route, ce qui lui permet de voir passer les voitures...



Photo 11 : La tranchée créée par la rocade dans les plate-formes littorales, et les maisons au bord des talus à risques (cliché E. G., 2009).

The trench created by the by-pass in the shore platforms, and the houses on the edge of protected slopes (photograph E. G., 2009).

UN ESPACE EN DANGER ?

L'aménagement de la rocade méditerranéenne se situe dans la droite ligne de la politique de l'État interventionniste qui, depuis les années 1960, a choisi le tourisme comme moyen de développement régional (Berriane, 1996). Après l'aménagement du littoral méditerranéen occidental et central (régions de Tanger, Tétouan et Al Hoceïma), où sont apparues, de 1965 au milieu des années 1970, des stations balnéaires dans des zones vides de toute installation humaine, puis, à l'autre extrémité du pays, celle de Saïdia initiée à la fin des années 1980 (*ibidem*), le mouvement touche désormais les côtes du Rif oriental. Or, le danger est d'assister aujourd'hui à un dévelop-

19. Les indemnités ne concernent pas les terres elles-mêmes mais tout ce qui s'y trouve (maisons, puits, plantations d'arbres fruitiers...).

pement touristique sur les dernières zones vierges du littoral méditerranéen, conformément à ce qui s'est produit à partir des années 1980 sur le reste de la côte, qui a clairement pâti de l'absence d'outils de planification de protection (Laouina et Berriane, 1993 ; Berriane, 1996) : urbanisation anarchique au détriment des terres agricoles, lancement, après l'échec du tourisme international, d'« opérations immobilières à caractère touristique » par les nationaux sous l'effet des retombées de l'émigration, durcification continue du front de mer et dégradation corrélative du littoral.

Outre les problèmes de pollution à contrôler, il est légitime, au vu de l'évolution en cours dans les régions voisines, telles qu'à Saïdia (Boumeaza et Saaidi, 2005), et des dynamiques spatiales actuelles au sein du territoire, de craindre la prochaine artificialisation de ce littoral. En effet, la demande en permis de construire de résidences secondaires ou d'implantations touristiques (hôtels, restaurants, campings...) est telle que les autorités²⁰ ont interdit, depuis 2006, toutes nouvelles constructions le long de la rocade (du côté de la mer et sur une bande de 500 mètres en direction de la montagne) sur les portions encore vierges du littoral, en attendant qu'un plan d'aménagement de la côte, défini par le ministère de l'Intérieur représenté par la Province de Nador, soit mis en place et que des projets d'envergure soient présentés par des promoteurs. On note cependant l'amorce d'une urbanisation non réglementaire au sein du périmètre en question, tandis que la pression foncière a provoqué une augmentation importante du prix des terres. Si cette mesure freine pour le moment l'urbanisation anarchique de ce littoral, dans quelle mesure l'environnement sera-t-il pris en compte dans les futurs aménagements ?

Or, le développement du tourisme passe inévitablement par la protection de l'environnement, celui-ci étant la base même de l'activité touristique (Berriane, 1994). Si certains sites se trouvant sur le tracé de la rocade ont été reconnus d'intérêt écologique et protégés – SIBE de l'embouchure de la Moulouya par exemple, figurant sur la liste de la convention RAMSAR depuis 2005 (Boutaleb et Chafi, 2007) – et si l'une des plages des Beni Saïd, polluée par les apports de l'oued Kert et la pêche des calamars à la bouteille, est nettoyée une fois par an des monceaux de déchets qui la jonchent pour préparer la saison touristique, ces mesures de protection ponctuelle ne sont aucunement du développement durable si le reste de la côte est soumise à une dégradation générale de l'environnement littoral sous l'effet des opérations d'aménagement. Si la création d'aires protégées est indispensable, la protection de l'environnement doit en effet s'effectuer sur les lieux mêmes de l'aménagement : dans une véritable perspective de développement durable, elle doit être conçue avec lui et non réalisée en des lieux spatialement séparés de ce dernier, en compensation des dégradations opérées ailleurs.

Conclusion : du retournement à la scission ?

Il est important de souligner la grande rapidité des changements qu'a provoqués, en quelques années, le désenclavement du littoral méditerranéen des Beni Saïd, qui apparaît ainsi comme un facteur fondamental de la dynamique des espaces ruraux. Il est à l'origine d'une nouvelle phase dans l'évolution spatiale du territoire qui est désormais en cours de retournement vers son littoral. Tandis que de nouvelles centralités apparaissent, que les dynamiques d'urbanisation et de péri-urbanisation des campagnes s'accroissent, on observe un accroissement des inégalités spatiales avec l'amplification du processus de déprise agricole dans les espaces non désenclavés, et le coup porté au dynamisme de l'arrière-pays, duquel le territoire tend à se détourner. Si Dar Kebdani reste un centre purement commercial, Tazaghine parie désormais sur l'activité touristique. Ainsi, devant le peu de relations existantes entre l'intérieur et le littoral, ces deux espaces fonctionnent de plus en plus selon des dynamiques indépendantes et divergentes. Ne risque-t-on pas alors d'aboutir, après un espace retourné, à deux espaces qui se tournent le dos, c'est-à-dire à une scission du territoire ?

20. Le Ministère de l'Intérieur en concertation avec le Ministère de l'Équipement et les communes rurales.

Le tourisme, si tant est qu'il prend, risque en effet de participer à cette scission de l'espace en deux s'il n'est pas conçu comme intégrant le littoral et l'intérieur de façon complémentaire, en permettant à l'ensemble du territoire de bénéficier de ses retombées, et tout en respectant paysages et traditions. En effet, le danger pour la côte serait d'aboutir à une artificialisation du littoral et à une dégradation forte de l'environnement, conformément à ce qui s'est passé sur le reste de la côte. Concernant l'intégration de l'intérieur se pose non seulement le problème du devenir des espaces en déprise, qui occupent les plus grandes superficies, et des espaces restés encore relativement traditionnels et vivants : quelle fonction leur donner en l'absence de conservation de ce patrimoine traditionnel et de l'entretien du paysage ? Or, vouloir induire un déplacement des populations des montagnes vers la côte selon l'objectif des pouvoirs publics contribue ici à l'aggravation de la crise environnementale, et non pas à un rééquilibrage, mais au contraire à l'aggravation des déséquilibres territoriaux. Ces espaces pourront-ils dans ces conditions devenir des espaces récréatifs dans une optique de tourisme durable intégré à la dynamique du littoral ? Par ailleurs, le pari sur l'attractivité touristique dépend du volume de touristes, lequel n'est absolument pas garanti...

Il apparaît au contraire que, dans une région encore totalement inconnue par les touristes nationaux et internationaux, ne disposant ni d'infrastructures, ni d'expérience en la matière, ni de relais dans l'intérieur, et au patrimoine paysager en voie de dégradation, cette greffe économique de l'activité touristique rend très discutable la capacité de cette dernière à se maintenir et / ou à se développer. Dans ces conditions, la rocade méditerranéenne, dont le tracé sur le linéaire côtier est très contestable, constitue au contraire une erreur d'aménagement majeure. Le désenclavement qu'elle opère accélère l'urbanisation littorale et la péri-urbanisation de la campagne sans l'assurance d'un réel développement et au prix de conséquences environnementales certaines.

Ainsi, l'accentuation des déséquilibres, produits par la littoralisation du territoire sous l'effet des politiques publiques d'aménagement laissent à penser que, conformément à ce que soulignait M. Berriane en 1996, la notion d'aménagement en profondeur reste encore ignorée sur le littoral méditerranéen. Ces aspects spatiaux, croisés à l'incertitude du succès socio-économique de l'activité touristique, aux atteintes portées à l'environnement et au risque de voir ces dernières s'accroître avec les futurs aménagements, rendent très incertaine, malgré l'affichage des politiques publiques²¹, la mise en œuvre d'un développement durable dans la région. Reste à espérer que les projets récents de développement du tourisme menés à l'échelle de la région de l'Oriental puissent contrecarrer efficacement cette évolution en se souciant du devenir de l'ensemble des territoires ruraux du Maroc oriental, y compris les plus marginalisés.

Bibliographie

- BARATHON J.-J., 1989. *Bassins et littoraux du Rif oriental (Maroc) : Evolution morphoclimatique et tectonique depuis le Néogène supérieur*, Thèse d'État, université de Poitiers, 584 p.
- BERRIANE M., 1994. Tourisme et environnement, *Environnement, Pollution, Développement*, Association Rabat al Fatah, Rabat, p. 247-261.
- , 1996. Développement touristique, urbanisation du littoral méditerranéen et environnement au Maroc, dans BEN ALI D., DI GIULIO A., LASRAM M., LAVERGNE M. (dir.), *Urbanisation et agriculture en Méditerranée : conflits et complémentarités*, Paris, L'Harmattan, p. 191-219.
- , 1998. – La ville, le développement sectoriel et la relance des Provinces du Nord, dans BERRIANE M., LAOUINA A. (ed.). *Le développement du Maroc Septentrional : points de Vues de Géographes*, Nahost und Nordafrika, p. 117-147.

21. Telles la rédaction en 2006 de la « Charte Marocaine du Tourisme Responsable », pour accompagner l'objectif du pays d'atteindre 10 millions de touristes en 2010 (Gmira, 2007).

- BERRIANE M., HOPFINGER H., 1998. – La ville de Nador : pôle de développement industriel?, dans BERRIANE M., LAOUINA A. (ed.), *Le développement du Maroc Septentrional : points de Vues de Géographes*, Nahost und Nordafrika, p. 284-313.
- BONNET J., BOSSARD R., 1973. Aspects de l'émigration temporaire des travailleurs du Rif oriental vers l'Europe, *Revue de Géographie du Maroc*, n° 23-24, p. 5-49.
- BOUMEAZA T., SAAIDI J., 2005. – Infrastructures portuaires et risques environnementaux sur les littoraux : cas du littoral méditerranéen du Maroc oriental et du littoral atlantique de Mohammedia, étude par imageries aéroportées, dans AKDIM B., LAOUANE M. (coord.), Actes du colloque international *Aménagement du territoire et gestion des risques environnementaux*, 15-16 avril 2005, Université de Fès.
- BOUTALEB A., CHAFI A., 2007. – Aménagement écotouristiques et éducatifs à l'embouchure de la Moulouya, *Colloque International « Tourisme et développement durable »*, Oujda, 9-10 mai 2007.
- CHAMBRE DE COMMERCE, D'INDUSTRIE ET DE SERVICES DE NADOR, 2005. – *Monographie économique de Nador*, 33 p.
- CÔTE M., 1988 – *L'Algérie ou l'espace retourné*, Paris, Flammarion, 362 p.
- CRESSIER P., 1992. *Le développement urbain des côtes septentrionales du Maroc au Moyen Âge: frontière intérieure et frontière extérieure*, Castrum 4, École française de Rome/Casa de Velazquez, p. 172-187.
- EL ABBASSI H., 1999. *Les campagnes du Rif Oriental marocain : géomorphologie, occupation humaine et érosion des sols*, Thèse de Doctorat d'État, Université d'El Jadida.
- ESCALIER R., 1986. Le système urbain marocain : métropoles et petites villes, *Maghreb-Machrek*, p. 3-39.
- FAY G., 1979. L'évolution d'une paysannerie montagnarde : les Jbala sud-rifains. *Méditerranée*, n° 1 et 2.
- , 2000. Sagesse ancienne, erreurs modernes dans la gestion des eaux de surface au Maroc, *BAGF*, 1, p. 45-51.
- GAUCHE E., 2002. *Les campagnes des Beni Saïd (Rif oriental, Maroc) : l'exemple de la crise d'une montagne et de son avant-pays*, Thèse de doctorat, Université Paris X, 2 T., 603 p.
- , 2005. Recomposition et renouveau de campagnes menacées : le cas des Beni Saïd (Rif oriental, Maroc), *Annales de Géographie*, p. 617-642.
- , 2007. Pénurie d'eau et campagnes en crise dans les Beni Saïd (Rif oriental, Maroc), *Géocarrefour*, p. 51-60.
- GMIRA F., 2007. La vision Maroc 2010, quelle place pour le développement durable?, *Colloque International « Tourisme et développement durable »*, Oujda, 9-10 mai 2007.
- GUITOUNI A., 1995. *Le Nord-Est marocain*, Thèse d'État, Université François-Rabelais, Tours, 474 p.
- LAOUINA A., BERRIANE M., 1993. Aménagement côtier et évolution des littoraux, dans *Aménagement littoral et évolution des côtes : l'environnement des côtes marocaines en péril*, Comité National de Géographie du Maroc, p. 7-13.
- MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DU TRANSPORT, 2005. *Deuxième programme national des routes rurales : Province de Nador*, Direction Provinciale de l'Équipement de Nador, p. 1-4.
- TROIN J.-F. (dir.), 2002. *Maroc : Régions, pays, territoires*, Maisonneuve et Larose, Paris et Tarik Éditions, Casablanca, 502 p.
- VILLANOVA J. L., 2008. Repercusiones medioambientales de la acción colonial española en el norte de Maruecos (1912-1956), dans *Questions environnementales dans les montagnes rifaines*, Équipe de Recherches Géographiques sur le Rif (dir.), FLSH, Tétouan, p. 9-44.

SOURCES ÉLECTRONIQUES

- [www.mtpnet.gov.ma/infrastructure/projets/rocade_med.htm], ministère de l'Équipement et du Transport, 2004.
- [www.emarrakech.info/La-Rocade-mediterranenne-ou-l-extinction-du-dernier-phoque-moine-mediterranien-au-Maroc.htm], Association AZIR pour la protection de l'environnement, Al Hoceima.

Cet article a été reçu le 30 mars 2009 et définitivement accepté le 12 juillet 2009.