

Developpement d'infrastructures et métropolisation au Maroc



Retour sur la visite de Tanger Le réveil d'un tigre africain?

Par Thierno DIOP et Ismaila DIAGNE
Master I TLTE Paris IV-Sorbonne
27 juin 2013

Table des matières

I - Tanger: renaissance d'un carrefour des mondes	5
A.Histoire et contexte local	5
B.Tanger, tête de pont de la modernisation du Maroc	7
C.Tanger et Tanger Med face à la concurrence	9
II - La (re) émergence de Tanger	11
D.Tanger Métropole	11
E.La requalification urbaine (docklandisation et waterfront)	13
F.Urbanisme, patrimoine et tourisme	14

Introduction



Oeuvre du peintre Matisse intitulée «Fenêtre sur Tanger»

Entre traditions et modernisme, Le monde oriental est un monde captivant; rempli de sons, de senteurs et de visions qui, de tout temps a fasciné l'imaginaire occidental (et sub-saharien); quelque fois terrifié, alimenté en cela par toutes sortes de fantômes. Pourtant à chaque fois que ces 2 mondes se sont côtoyés et mélangés, il en sortie des merveilles. L'Andalousie du temps des arabes fut un havre de paix pour toutes les communautés qui y vivaient, mais également un lieu d'où jaillissait la lumière de l'esprit et où on discutait de la sagesse des anciens. Sans avoir le même rayonnement, il en fut de même pour la ville de Tanger sur l'autre rive. De son passé de ville cosmopolite qu'elle fut au cours des siècles, elle a gardé non seulement des traces physiques, mais également des traces dans l'esprit des tangerois, ce qui fait d'elle une ville ouverte au monde et d'autant plus prête à l'accueillir à nouveau.

De fait, ce qui frappe à la visite de la ville, c'est cette impression de voyager dans un conte des «milles et une nuits», fortement ressentie dans la médina et particulièrement dans le souk; mais il suffit de marcher plus loin vers le front de mer pour avoir l'impression de se trouver ailleurs. Ceci est de notre point de vue, la marque de la ville; on y ressent les effluves du passé qui embaument un présent en construction.

Au cours de notre voyage, nous avons visité des endroits, rencontré des personnes qui nous ont donné une vision de leur ville dans son cadre national, projetée vers le monde et l'avenir. De ces échanges, nous nous sommes construit une idée et une image de la ville au travers de son histoire, ses activités économiques, dans le contexte méditerranéen actuel (I); puis nous avons dressé un portrait des changements urbanistiques futur de la cité ainsi que leurs conséquences sociales (II) C'est cet «instantané» de Tanger que nous vous invitons à découvrir dans les lignes qui suivent.

I - Tanger: renaissance d'un carrefour des mondes

Histoire et contexte local

Ville où naquit le grand explorateur marocain Ibn Batouta, l'histoire de Tanger a été aussi mouvementée que le sac et le ressac de l'océan Atlantique qui la borde.

Une histoire riche

La position exceptionnelle de Tanger est à l'origine de son histoire mouvementée, mais aussi de sa richesse culturelle. En effet, cette ville de l'extrême nord marocain a de tout temps été au centre des querelles des puissances



hégémoniques qui ont tour à tour dominé la Méditerranée; changeant de mains au gré de leur fortune. Son histoire débute dans l'antiquité, où elle fut d'abord un comptoir phénicien, puis punique, avant de devenir une colonie romaine. Au moyen âge, elle changea régulièrement de mains; tantôt espagnole, tantôt marocaine; elle fut un temps occupé par les Portugais au XVe siècle pour finir entre les mains des Anglais au XVIIe siècle. A la fin du XIXe siècle elle devient capitale diplomatique du royaume chérifien, mais en est séparée lors du démembrement du pays en 1912 sous le protectorat, pour former, avec ses environs, la zone internationale de Tanger jusqu'en 1956. Durant cette période, la ville devint une sorte de zone off-shore, où toutes sortes de trafics et de commerces se développaient, attirant aventuriers et évadés fiscaux. Mais pas seulement, puisqu'elle attirait aussi des artistes, écrivains célèbres qui firent sa renommée et contribuèrent à son rayonnement. Parmi eux on peut citer Matisse, Delacroix, Kessel, Genêt ou encore le très célèbre Paul Bowles; d'ailleurs, pendant longtemps la ville fut un lieu de villégiature d'américains et de britanniques, tous attirés par ce parfum de mystère que ce dernier décrivait dans ces oeuvres. Toutes les nationalités du pourtour de la Méditerranée se croisaient à Tanger, faisant de cette ville un véritable lieu d'échange culturel et qui a fait des tangerois ces gens si ouverts sur le monde.



Localisation et contexte

Situé à l'extrême nord du Maroc, à l'ouest des colonnes d'Hercule (Gibraltar et Djebel Musa) et bordée par l'atlantique, Tanger est le chef lieu de la région de Tanger-Tétouan et de la préfecture de

Tanger-Asilah. Elle est distante de 14 kilomètres des côtes espagnoles par Tarifa. Cinquième ville du pays par sa population¹, Tanger est pourtant le 2eme pôle industriel après Casablanca; c'est

aussi un centre touristique important. Elle possède une pittoresque vieille ville (médiina), accrochée à une colline, dominée par la Casbah², qui contraste vivement avec la ville moderne qui s'étend sous ses pieds.

Longtemps délaissée par le pouvoir, Tanger a amorcé récemment une renaissance, grâce notamment à l'installation du centre de production automobile de Renault (2012), précédé par l'ouverture du port Tanger-Med en 2007. Un accent particulier est mis sur les infrastructures de transport (aéroport international, autoroute, gare TGV, rail-marchandise) relais de croissance économique et touristique. A travers la captation d'activités industrielles et tertiaires (Tanger métropole) d'une part et la réhabilitation de la ville (reconstruction des murailles, chantier port de plaisance etc.) d'autre part, les autorités marocaines, aidées en cela par la France, à travers le projet d'Union pour la Méditerranée (UpM), ont pour ambition de faire de la ville un pôle à la fois économique et touristique, et un pont entre les 2 rives de la Méditerranée³.



¹ la ville compte 793 776 habitants

² Dans le Maghreb, une Casbah, est une citadelle, qui est à l'origine une fortification militaire

³ un projet de tunnel reliant l'Espagne et le Maroc via Tarifa et Tanger est actuellement gelé faute de moyens

Tanger, tête de pont de la modernisation du Maroc

Idéalement situé à la croisée de l'Océan Atlantique et de la Mer Méditerranée, Tanger compte de nombreux atouts, qu'elle entend bien mettre en avant pour capter les flux commerciaux qui transitent par le Détroit de Gibraltar. Pour ce faire, la ville s'est dotée d'infrastructures adaptées.

Tanger Med,

Le Maroc s'est doté à Tanger d'une importante infrastructure portuaire appelé «Tanger Méditerranée». Situé à une vingtaine de kilomètre à l'est de Tanger, ce port en eau profonde, vaste de 1000 ha, est outillé pour recevoir les plus grands navires portes-conteneurs du monde. Grâce à sa localisation idéale sur le détroit de Gibraltar, l'infrastructure portuaire de Tanger Med est en passe de devenir une interface essentielle sur le trafic maritime mondial Est-Ouest entre l'Asie, l'Europe et l'Amérique du Nord.

Opérationnel depuis 2007⁴, sa mise en service s'est accompagnée de la création d'une zone franche d'activités industrielles et logistiques, inspirée des modèles asiatiques (Corée du sud, Hong Kong)⁵. Sa construction a été confiée à un organisme public appelé « Agence Spéciale Tanger Méditerranée» (TMSA).

La vocation première du port est le transbordement de conteneurs. Il s'agit d'un «hub», qui décharge les navires mères pour ensuite redispacher les «boîtes» vers leurs destinations finales (dont 38% sont redirigés vers l'Afrique de l'ouest par feeder)⁶. Pour ce faire, Tanger Med possède 2 terminaux à conteneurs, d'une capacité totale de 3,5 millions de conteneurs EVP (dont 2 millions traité en 2012) auquel est associé un terminal ferroviaire .

Le port dispose également d'un terminal vrac et divers, un terminal passager-roulier, d'un terminal véhicule (20 ha dont 15 dédié à Renault), et enfin d'un terminal à hydrocarbures. Le terminal 1 a été concédé au groupe danois Maersk pour une durée de 30 ans, tandis que le terminal 2 est revenu au consortium Eurogate-Contship / MSC / CMA-CGM pour la même durée.

Tanger Med est devenu une plateforme logistique aux portes de l'Europe et se positionne en sérieux concurrent des ports d'Asie en terme de temps. En effet, il est possible de livrer des ports d'Europe du sud (Barcelone, Marseille) en moins de 24 heures. Au départ de Shanghai, par exemple, il faut 22 jours par mer, sans compter les aléas qui peuvent survenir au passage des zones à risques telles que le détroit de Malacca et le Puntland.

⁴ Le port a reçu la certification ISO 9001 après 2 années d'exploitations

⁵ modèle largement critiqué in «Le Détroit de Gibraltar dans la mondialisation maritime» par Nora Maraï.

⁶ par opposition au port de Casablanca qui fait du 100% domestique

Cette infrastructure portuaire, est complétée par une infrastructure autoroutière qui offre une connexion rapide au reste du pays et au port de Casablanca en particulier. A cela se rajoute, le mode ferroviaire qui vient consacrer Tanger Med comme port 100% multimodal⁷. Ce terminal ferroviaire au sein de Tanger Med a pour vocation à terme, de permettre un report modal, sachant que la route représente 80% des transfères de flux vers l'arrière-pays. Des voies ferroviaires partent de Tanger Med et vont jusqu'à Casablanca, mais également Fez etc.



Les retombées économiques,

Pour le Maroc, le développement du port de Tanger doit également rimer avec emploi et développement de l'arrière-pays. L'objectif fixé est la création entre 2003 et 2020 de 200 000 emplois grâce au port et sa zone franche. La compétitivité du port face aux ports européens est grande car elle a des coûts salariaux trois fois inférieurs à ceux pratiqués en Espagne, par exemple. Est-ce un port «low cost» pour autant? Rien n'est moins sûr. En tout état de cause, les autorités marocaines font tout leur possible pour attirer les grandes entreprises dans la zone franche du port. Des diminutions de l'impôt sur les sociétés et des facilités dans les démarches administratives (douanes, devises, etc.) ont été décidées. Ce modèle économique, fondé sur les exemples asiatique est loin pourtant d'être idéal.

La TMSA qui a la haute main sur le port et la zone spéciale de développement (ZSP) a mis en place des zones d'activités intégrées et des zones franches à l'image de celle de Melloussa qui avec ses 600 ha, accueille les activités de Renault. Le Maroc se félicite à juste titre d'avoir réussi à faire venir des investisseurs, mais le concept même de zone franche pose problème; il s'agit en réalité de zones totalement coupées de l'économie réelle du pays⁸. Les emplois créés sont généralement à faible valeur ajoutée, mal payés et très peu nombreux, par rapport aux besoins réels du pays. Néanmoins, Tanger pourrait s'inspirer une nouvelle fois de l'Asie et réussir à faire accepter des transferts de technologies qui lui permettront de produire, voir d'innover et tirer les fruits de ce travail pour la région. C'est en tout cas le prochain défi qu'elle pourrait avoir à relever.

⁷ électrifié et exploité depuis 2009 (avec 7 voies dont 3 opérationnelles) d'une capacité de 400 000 EVP sur 13ha.

⁸ voir «Le Détroit de Gibraltar dans la mondialisation maritime» par Nora Maraï.

Tanger et Tanger Med face à la concurrence

En Méditerranée, Tanger Med à l'extrémité Ouest, et Port-Saïd, à l'extrémité orientale, symbolisent des croissances portuaires reposant sur les trafics en transbordement. Avec les turbulences politiques qui agitent le pourtour méditerranéen, le Maroc pays stable est de fait nettement avantage.

Principal centre d'interconnexion du nord-ouest africain, le port de Tanger Med offre des tarifs avantageux lors des opérations de transbordement et notamment en matière de main d'œuvre. Ce qui justifie entre autres raisons, le choix

des amateurs Maersk et CMA-CGM de s'y installer. Malgré ses avantages, il en reste pas moins qu'elle a en face d'elle de redoutables concurrents, dont les principaux sont:

Algeciras. Pour preuve, le tout nouveau terminal multimodal TTIA⁹, géré par le coréen Hanjin et lancé en mai 2010. Véritable frère jumeau de Tanger Med, il peut comme lui accueillir conteneurs, camions, vrac et produits pétroliers.

Port-Saïd en Egypte ambitionne de devenir le 1er port de transbordement en Méditerranée. Fort du passage obligé que représente le canal de Suez, pour peu que la stabilité politique revenait en Egypte, Port Sadi pourrait se révéler un farouche adversaire de Tanger med; avec notamment la création d'un troisième terminal, Port-Saïd, atteindra une capacité totale de 13 millions d'EVP.

L'Afrique du Sud, avec ses nombreux ports spécialisés, demeure un sérieux concurrent, particulièrement dans la desserte par feeder des ports situés sur la côte atlantique du continent. Même si les principaux ports sud africains capable de concurrencer Tanger sont orientés dans des flux sur l'océan indien et le trafic transatlantique (Brésil, Chine) de vracs solides¹⁰.

Dakar, sur un axe transatlantique

Un nouveau phénomène à prendre en compte est l'apparition progressive d'un axe reliant l'Amérique du Sud à l'Afrique. L'implication grandissante du Brésil en Afrique à travers notamment les secteurs agro-industriels et extractifs, pourrait être l'élément déclencheur de l'augmentation du trafic maritime entre les deux zones (hormis l'Afrique du sud). La présence de DP World sur le port de Dakar pourrait



⁹ 1er terminal semi-automatisé sur la Méditerranée le Total Terminal International Algeciras, couvre une surface de 300,000 m2

¹⁰ L'Afrique du sud est un grand producteur de minerai de toute sorte

être un signe d'un future développement. Mais cela n'aura de réelle répercussion que quand le pays se dotera d'infrastructures efficaces lui permettant de desservir son hinterland (Mali, Burkina Faso voir Niger).

II - La (re) émergence de Tanger

L'ambiance actuelle est à la croissance et au développement des atouts touristiques et économiques de la ville. Mais cela ne va pas sans quelque soucis, qui s'explique par une «priorisation» des aspects économiques par rapport aux enjeux sociaux importants.

Tanger Métropole

Le développement de Tanger sur le modèle de métropole est la conséquence d'une vision géopolitique de la couronne. En effet la volonté du souverain est de créer des archipels de métropoles constituées par les grandes villes impériales (Fès, Marrakech, Rabat, Meknès) reliées entre elle par la LGV et des autoroutes. Le but est de renforcer l'unité politique du pays par le raccourcissement des distances et par le développement économique.

La ville de Tanger est un modèle du genre puisqu'elle cumule à la fois, un grand port à vocation commerciale (Tanger Med), une autoroute la reliant aux grands centres urbains du pays, un aéroport de classe internationale et enfin une gare TGV. Il y a clairement une volonté de miser sur les effets structurants d'infrastructures pour booster le développement de Tanger et par là, celle de tout le reste du pays.

Le nouveau quartier gare

Le futur Tanger métropole se profile tout autour de la nouvelle gare qui accueillera le TGV en 2016. Lancée en grande pompe en 2011 par le Roi Mohamed VI et le Président Nicolas Sarkozy, cette gare préfigure du modèle de ville métropole du Maroc de demain. C'est un nouveau Maroc contrastant avec celui du vieux Tanger que «nous voyons surgir sous nos yeux

médusés»¹¹. Comme son nom le fait supposer, le quartier est construit tout autour de la gare. Il s'agit d'une gare de rebroussement¹², qui marie l'architecture moderne à celle typique du pays. Une galerie commerciale est d'ores et déjà prête à l'intérieur à accueillir les voyageurs qui pourront faire leurs courses en attendant leur train. Il n'y a que 2 quais pour l'instant, mais il est prévu d'en construire d'autres pour accueillir le futur trafic.



¹¹ Phrase emprunté à RW, voir video présentation de la gare @ <https://www.dropbox.com/sh/3if45ncguj8hwmp/k1N0-4Pelv>

¹² chose étonnante quand on sait les problèmes que cela pose

Tout au tour de la gare, c'est un nouveau monde qui s'offre au regards. Aux couleurs et aux accents orientaux, font place un design moderne, inspiré de ce qui se fait de plus moderne dans le monde (UE, USA, Asie, etc.). Il s'agit d'un quartier d'affaires, avec des immeubles de hauts standing pour bureaux et hôtels de luxes. La ville s' imagine un brillant avenir en attirant des fonctions supérieures tertiaires de grands groupes internationaux telles que des sièges sociaux et des back-offices. On est dans une ambiance qui rappelle la City ou la Défense. On assiste là sur les côtes africaines à une nouvelle phase de la mondialisation des formes urbaines comme cela c'est fait en Asie et dans le golfe arabe-persique.



La requalification urbaine (docklandisation et waterfront)

Le phénomène urbain du waterfront (front d'eau) ou de docklandisation, apparu aux États-Unis dans les années 1950, met en avant de nouveaux quartiers en utilisant un front de mer. Il s'agit de **requalifier** des quartiers

industriels ou portuaires, en expulsant ces activités hors de la ville. A Tanger, cela se traduit à travers le réaménagement de la zone portuaire par de nouvelles activités commerciales et touristiques «porteuses de richesses et d'emplois» tout en assurant une bonne intégration du port dans la ville dans un esprit de «durabilité».

Ainsi, toute la zone du vieux port de Tanger va connaître un lifting qui va la transformer. Sont en cours de construction actuellement, un port de plaisance qui va s'adosser sur une front de mer repensé, avec des activités de loisirs, de commerces, de bureaux et d'hôtelleries. La future marina et le terminal à croisière verront accoster des plaisanciers et des navires de croisières qui charrieront des touristes dont le nombre estimé sera de 300.000 en 2016 et 750.000 en 2020.

L'activités de «fast ferry» entre Tarifa et Tanger dont le trafic est estimé à 1.000.000 sera maintenu. Il est prévu une modernisation et une remise à niveau du terminal actuel.

Il en est de même de l'activité de pêche; un nouveau port de pêche, adossé à l'ancien, est en cours de construction.

Toujours sur ce front de mer, des aménagements urbains sont prévus; Ainsi, il est prévu de construire 4 nouveaux espaces publics et de réaménager un espace: la place dite «place de la mosquée», située au nord de l'espace portuaire¹³.

Les concepteurs du projet ont également imaginé la construction de quartiers d'habitations de haut standing. L'ensemble sera relié par des lignes de téléphériques dont le débit est estimé à 2800 personnes par heure.



¹³ voir sur photo

Cependant il semble que cet type de transport en commun sera réservé à quelques privilégiés, puisqu'il desservira principalement les lieux touristiques (place Faro -> centre ville/ Port -> Casbah).

Pendant ce temps, le reste de la ville étouffe, sous la pollution des nombreuses voitures qui y circulent. Nous avons même été témoin d'une scène, où des femmes à l'évidence de conditions modestes se précipitaient vers un autocars et se bousculaient pour s'y installer; ces scènes contrastent évidemment avec la volonté affichée de moderniser la ville. Or des moyens de transports en commun de qualité et durable amélioreraient très certainement le quotidien des populations, mais semblent ne pas encore avoir été pris en compte dans les plans d'urbanisme et de mobilité, du moins pour l'instant.

Urbanisme, patrimoine et tourisme

Dans la continuation de ce qui se fait sur son front de mer, la ville de Tanger s'est engagée dans la réhabilitation de son patrimoine historique et urbain. En effet, le projet ne fait pas l'impasse sur la ville et prévoit le réaménagement de places publiques du centre ville. Des travaux de reconstructions sont également en cours au niveau de l'ancienne muraille qui ceinturait la ville; ainsi, la réouverture des portes qui anciennement donnaient accès à la médina et au souk participent de cette remise en valeur du patrimoine. De nouveaux quartiers d'habitation sont également prévus dont certains en cours de construction¹⁴.

Malheureusement, il en va pas de même pour tout le patrimoine tangerois; en effet, certains monuments de la culture de Tanger sont semble t'il oubliés. C'est par exemple le cas du «**Gran Teatro Cervantes**» qui a fêté ses 100 ans cette année et qui est à l'abandon et tombe en ruine. Inauguré en 1913 par l'architecte espagnol Diego Giménez, ce haut lieu de la culture de la ville a vu passer les plus grands artistes lyriques et comédiens du siècle dernier, avant d'être fermé en 1962¹⁵.

On pouvait espérer qu'il bénéficierait du climat de renouveau qui a saisi Tanger, mais au contraire, il semble être au coeur de bisbilles «maroco-espagnol» retardant d'autant plus sa réhabilitation. Or c'est bien là un symbole de l'ouverture et de la «multiculturalité» de Tanger qui est aujourd'hui laissé à l'abandon alors même que la ville célèbre son ouverture au monde à travers son histoire et les infrastructures la

¹⁴ Voir video de présentation du président de l'ordre des architectes de Tanger

¹⁵ voir article du monde à ce sujet: http://www.lemonde.fr/style/article/2013/03/22/cervantes-se-meurt-a-tanger_1851951_1575563.html

connectant sur le monde. Cette contradiction semble attester d'une orientation libérale prenant le pas sur d'autres aspects tel que la culture.¹⁶ On s'oriente donc vers un type de tourisme de masse, de consommation, plutôt que celui qui célébrerait la diversité culturelle.

Conséquences locales (économiques et sociales)

Le Maroc, s'inspirant des ports méditerranéen d'Algéciras (Espagne) et Gioia Tauro (Italie) a voulu profiter de sa situation géographique idéale pour se positionner en interface entre le nord de la Méditerranée et l'Afrique subsaharienne, d'une part et l'est méditerranéen et l'atlantique d'autre part. Avec la volonté de capter une part importante des flux de conteneurs venant d'Asie (80000 navires transitent par le détroit de Gibraltar par an). Le pôle portuaire que constitue Tanger Med, même s'il crée des emplois, est loin d'être suffisant pour absorber toute la main d'œuvre locale. Le Maroc est un pays jeune, où le chômage de masse des jeunes est un fléau. Les activités portuaires sont peu pourvoyeuses d'embauches. Elles sont généralement très spécialisées et automatisées et peuvent se passer facilement de l'hinterland dont le développement à travers la création d'activités industrielles et commerciales est déterminant pour l'emploi au niveau local.

A cet effet plusieurs projet sont mis en oeuvres dans le but de transformer l'hinterland tangerois en zone d'attraction économique. La proximité des grands bassins de consommation européen (mégapole européenne) ainsi qu'une main d'oeuvre peu cher, incite des industriels européens à venir s'installer dans la zone (aéronautique, automobile et textile). Ainsi, dans un rayon de 80 km du port de Tanger Med, il est prévu la mise en valeur de 5000 ha de zone d'activité industriel qui à terme devrait employer 300000 personnes, étalé sur une vingtaine d'années. A cela il faudra ajouter les activités touristiques dont les apports en terme d'emplois directs et indirects seront colossaux¹⁷. Mais d'ores et déjà, on estime à 15 600 emplois les besoins en main d'oeuvre qualifiée dans les 3 prochaines années¹⁸. Pourtant, le projet laisse une partie des habitants de la région sceptiques. Ces derniers craignent que des travailleurs bien formés venant d'autres régions du pays occupent les postes créés dans ce cadre. Ce qui d'un point de vu social serait un coup terrible porté aux locaux.

Développement urbain D'un point de vue plus urbanistique, il semble clair également que les besoins en logements vont aller en croissant. En effet, on estime

¹⁶ cela fait échos au combat pour faire valoir l'exception culturel française dans les négociations avec les USA, qui fort heureusement à été reconnu comme valeur non marchande

¹⁷ le tourisme représentait 608 000 emplois directs et indirects (soit 5,8 % de la population active occupée) en 1998 d'après les chiffre du ministère marocain du tourisme

¹⁸ <http://www.leconomiste.com/article/tanger-15600-offres-demploi-pour-les-trois-prochaines-annees>

que la population urbaine de Tanger va doubler, passant de 1,5 actuellement à 3 Millions en 2025. Cela implique donc une mise à niveau des quartiers sous-équipés, la création de logements et leur fourniture en équipements de proximité (commerce, écoles espace verts etc.). Mais la aussi la spéculation immobilière risque de faire des victimes collatérales en mettant en danger l'habitat populaire et la culture urbaine traditionnelle. En effet l'inflation des prix de l'immobilier contribuera purement et simplement à expulser les tangerois autochtones du centre et de ses environs au profit d'autres personnes avec un pouvoir d'achat plus élevé (souvent des non marocains); d'autre part, ce départ inévitable risque de faire perdre à la ville son âme et la noyer dans la norme des villes mondialisés qui fleurissent de part et d'autre du globe. Ce qui évidemment serait une grande perte. Il semble malheureusement que les autorités n'est pas encore pris la mesure du danger.

Conclusion

L'intitulé de ce compte-rendu de voyage posait la question de savoir, si la Maroc était en passe de devenir un nouveau tigre africain sur le modèle de pays d'asiatique?

Pour nous la réponse à cette question est oui!

Il y a encore quelque années, on parlait de NPI; de nos jours on parle d'«émergents», mais au final le résultat est le même; c'est à dire, susciter la croissance par les investissements étrangers et développer un tissu industriel de produits à faibles valeurs ajoutées. C'est un modèle de développement critiquable à bien des niveaux, et il faut signaler que tous les émergents n'ont pas choisi cette voie; néanmoins nous avons décidé de retenir uniquement le mouvement amorcé pour développer le pays, en usant des atouts dont il dispose.

Tanger Med reste «un projet» dans le plan global initié par le Maroc.

La mise en valeur de Tanger ville, dans un but touristique, participe également de ce plan d'ensemble que nous saluons.

Cependant il nécessaire de signaler que ces efforts de recherche de la croissance et de résorption du chômage semble faire l'impasse sur d'autres aspects sociaux, urbains et des problématiques de mobilité. En effet, il nous semble que tous ces efforts risquent de ne profiter qu'à une minorité de marocains aisés et beaucoup aux étrangers qui viendraient en villégiature.

Il est donc impératif que, cette croissance actuelle et future soit équitablement redistribuée en créants des moyens de transports en commun de qualité, redonner à

ville son lustre culturel en réhabilitant des lieux tels que le «Théâtre Cervantes» et enfin investir dans l'éducation, seule moyens de sortir les masses de la misère. Nous pensons donc que le projet Tangerois représente un modèle de d'aménagement et de développement territorial de qualité exportable en Afrique sub-saharienne par exemple. Il reste néanmoins un projet perfectible et qui ne devrait pas attendre que les inégalités soient trop criantes au point d'exploser, tel que nous le voyons aujourd'hui au Brésil ou ailleurs¹⁹. C'est un chemin que seules les autorités marocaines peuvent décider de ne pas prendre.

¹⁹ «les printemps arabes» ne sont pas très loin

Bibliographie

Encyclopedia Universalis, édition numérique, disponible sur <http://www.universalis.fr>

«Tourisme et aménagement du territoire au Maroc : quels agencements ?»

Saïd Boujroutf <http://teoros.revues.org/1490>

«Le Détroit de Gibraltar dans la mondialisation maritime» par Nora Maraiï. Disponible en ligne à l'adresse <http://echogeo.revues.org>

Article de presse de Luce Ricard, "Tanger : la renaissance d'un port-carrefour à l'avenir ambitieux", Nouvelle Europe disponible en ligne à l'adresse <http://www.nouvelle-europe.eu/node/1041>

Article de presse «Cervantès se meurt à Tanger» Par Daniel Penny disponible à l'adresse http://www.lemonde.fr/style/article/2013/03/22/cervantes-se-meurt-a-tanger__1851951__1575563.html

Autre site web consulté:

<http://populationsdumonde.com/fiches-pays/maroc>

Nous précisons que lors de ce voyage, nous avons pris de nombreuses notes écrites et vidéos que nous avons utilisés pour la rédaction de ce compte rendu.

Les vidéos sont toutes disponible à l'adresse suivante:

<https://www.dropbox.com/sh/3if45ncguy8hwmp/k1N0-4Pelv>