

**Ministère de l'aménagement du territoire,
de l'eau et de l'environnement**

Direction de l'aménagement du territoire

**Etude de l'aire métropolitaine
du Bipôle « Tanger – Tétouan »**

**Potentialités et réalités des dynamiques
de métropolisation.**

Objectifs et orientations

Décembre 2003

ingérop

Economie et aménagement



BET "S.U.D."
SCIENCEs URBAINES ET DE DEVELOPPEMENT

RESUME EXECUTIF

La définition des **orientations stratégiques** est une étape clé dans la démarche d'élaboration d'une **Charte de développement territorial**. Elle permet l'identification des **objectifs fondamentaux** –les finalités- par les **acteurs** qui mettront en œuvre la Charte. Une fois ces objectifs stratégiques établis, on définira les **principes d'actions**. Ces deux éléments, les objectifs fondamentaux et les principes d'action, constitueront le corps même de la Charte. La Charte sera ensuite complétée par un document précisant les mesures et actions envisagées et les moyens de vérification correspondants.

PRINCIPAUX ENJEUX

Le diagnostic du territoire de la péninsule Tanger-Tétouan a mis en évidence, entre autres, les traits primordiaux suivants, décisifs en regard des enjeux de la métropolisation :

- La **segmentation des espaces** et les insuffisantes synergies entre les pôles de développement régionaux. En particulier, le déficit de coopération et d'échanges entre les deux agglomérations majeures que sont Tanger et Tétouan.
- Une **faible polarisation de l'hinterland régional**, liée au déficit de fonctions proprement métropolitaines, tant en matière de tertiaire de commandement (administrations, sièges, banques, etc.) que d'activités économiques supérieures : négoce international, études et conseils, recherche-développement... La Région Tanger-Tétouan reste trop tributaire du commandement exercé par le pôle Casablanca-Rabat.
- La **fragilité des milieux**, ceux des littoraux comme ceux des reliefs et massifs forestiers. La pression anthropique est insuffisamment maîtrisée, en particulier en ce qui concerne la croissance urbaine et l'occupation de la bande littorale.
- Un **déficit de maîtrise de la croissance urbaine**, se traduisant par une dégradation des fonctions centrales, de la circulation, de l'habitat, de la sécurité, des conditions d'hygiène... Le rétablissement qualitatif des quartiers centraux comme périphériques apparaît être un préalable à toutes les ambitions de développement sur ce territoire.

En regard de ces handicaps, des atouts tout aussi importants sont à considérer :

- Une **solide architecture urbaine**, ancienne et bénéficiant d'un fort dynamisme démographique. La présence de ces concentrations humaines constitue un marché régional de taille "métropolitaine". Elles permettent d'envisager le développement d'activités soumises aux effets d'échelle.
- Une **localisation stratégique**, aux portes du Déroit, à la croisée des échanges entre Afrique et Europe, entre Méditerranée et Atlantique.
- Une **économie diversifiée** et jouant un rôle d'importance nationale. On peut citer, notamment, l'industrie à Tanger, le tourisme à Tétouan, le potentiel agricole et agro-industriel de Larache, etc. Ces différents secteurs, avec un fort potentiel de développement, constituent un tissu d'activité régional diversifié, étendu en gamme, permettant le jeu de mécanismes de développement intégré.

L'IRRUPTION DU PROJET DU PORT TANGER-MEDITERRANEE

Le projet du nouveau port de transbordement sur le Déroit s'accompagne de zones d'activité logistiques, franchises, industrielles, d'équipements et infrastructures routières et ferroviaires, le tout mis en œuvre sous l'égide d'un organisme *ad hoc*. L'ensemble constitue un Projet véritablement intégré, dénommé "**Projet Tanger-Méditerranée**" (PTM). Ce Projet constitue, de fait, une opportunité exceptionnelle de matérialiser l'option d'un développement métropolitain pour l'ensemble de la péninsule. Sous certaine condition, les infrastructures et

équipements du PTM sont autant d'investissements structurants qui permettront de faire progresser considérablement le territoire régional, en consolidant une **Région métropolitaine polycentrique**.

Un examen attentif du PTM permet de relever cependant quelques points sensibles, dont les plus critiques sont les suivants :

- **Site enclavé** entre des reliefs réduisant les disponibilités foncières pour les développements ultérieurs. Cela ne remet pas en cause la pertinence du choix, le site étant, à maints autres égards, très favorable, mais cela devrait inciter à une gestion économique de l'espace, en y réservant la localisation des seules activités proprement portuaires, celles qui doivent impérativement se situer au bord de l'eau.
- Perspectives d'un **envahissement de l'espace littoral**. Tous les exemples internationaux montrent que le dispositif envisagé se traduira par un développement vigoureux et spontané de l'occupation du littoral, au détriment de la nécessaire protection des milieux fragiles et en compétition avec les usages touristiques et de loisir. Il est donc impératif d'organiser l'espace de développement des activités induites par le port perpendiculairement au littoral et de contrer le développement spontané parallèle au rivage.
- **Le coût élevé des liaisons autoroutières et ferroviaires**, en raison des reliefs. Une analyse fonctionnelle de ces liaisons, la prise en compte des contraintes de la géographie physique permet d'organiser la séparation des flux fret, résidents, tourisme et de constituer une véritable **aire logistique multimodale** permettant de servir l'ensemble de la **Région métropolitaine polycentrique**, tout en consolidant la **compétitivité internationale** du Port et en optimisant ses **fonctions de port d'arrière-pays**, c'est-à-dire la desserte de l'espace régional et national.

OBJECTIFS FONDAMENTAUX POUR LA REGION METROPOLITAINE

Les cinq objectifs fondamentaux retenus dans la Charte de développement d'une Région métropolitaine polycentrique pourraient être les suivants :

- Prendre les mesures nécessaires afin d'**intégrer le Projet Tanger-Méditerranée** dans une perspective de développement d'une Région métropolitaine polycentrique. Cette orientation suppose de :
 - Lutter contre une **littoralisation excessive** des implantations industrielles et logistiques, incompatible avec des perspectives de développement durable.
 - Constituer une **aire logistique multimodale** au centre de la péninsule, capable de dynamiser les différents pôles urbains.
 - Rapprocher les **zones franches industrielles** des bassins d'emplois de Tanger et Tétouan, afin de réduire les risques liés aux graves déficits d'activité actuels.
- **Conforter les agglomérations** existantes dans leurs fonctionnalités, en menant une politique coordonnée de réhabilitation urbaine.
- Promouvoir une **structuration territoriale rationnelle** à l'échelle de la Région métropolitaine, en valorisant les atouts reconnus (potentiels balnéaires, présence de concentrations industrielles, sites fragiles ou paysages à protéger, pôles services urbains à consolider...) et en renforçant les articulations à enjeux (axe Tanger-Tétouan, axe Nord-Sud, Rcade méditerranéenne...).
- Promouvoir la montée en **qualité des activités économiques** :
 - En jouant sur la qualité de la ressource humaine au moyen de l'éducation et la formation.
 - En soutenant la constitution d'un pôle technopolitain assurant une meilleure articulation entre l'université, la recherche et les entreprises.

- En soutenant le renforcement d'un pôle tertiaire supérieur, appuyé sur le développement des activités financières off-shore et le négoce international.
- Améliorer substantiellement le **cadre de vie et les aménités**, afin d'accroître l'attractivité de la Région métropolitaine et de consolider son potentiel touristique.

PRINCIPES D' ACTIONS

1. PRINCIPALES OPTIONS

➤ **Options en matière d'organisation territoriale**

- «**Déittoraliser**» les infrastructures et les localisations industrielles et résidentielles. Ne maintenir sur le site de R'Mel que les activités proprement portuaires.
- Constituer une aire logistique internationale, combinant des dessertes routières, ferroviaires et aériennes. Ce "port sec" sera relié directement au Port de R'Mel, dont il constituera l'arrière port. La zone de Crusé Bianco paraît à même de répondre à ces caractéristiques. La vocation logistique de ce carrefour suppose de maintenir une forte disponibilité foncière à faible prix, compatible avec ce type d'activité très consommateur d'espace.
- **Rééquilibrer la localisation** des deux zones franches industrielles, l'une renforçant le pôle industriel tangérois, l'autre offrant de nouvelles perspectives à une industrie tétouanaise en difficulté.

Pour Tanger, le site de Malloussa I semble convenir. Il constituerait un point d'appui pour un vaste corridor de développement industriel au sud de l'agglomération, allant de Gueznaya à Malloussa et englobant la ZIT.

Pour Tétouan, on peut penser à Saddina, où se situe déjà une installation industrielle majeure, l'usine Lafarge. Cette option -nouvelle- présente deux avantages importants : d'une part elle permet à la ville de Tétouan de bénéficier directement des retombées du Port, d'autre part elle constitue un pôle permettant de réorienter le développement urbain vers l'intérieur, à l'ouest et de libérer ainsi les pressions sur le littoral.

- Reconfigurer le **tracé des grandes liaisons** routières et ferroviaires en conséquence. Le parti pris sera de séparer les flux dans un souci de meilleur fonctionnement. D'une part le fret lourd sera acheminé par une infrastructure autoroutière reliant le Port de R'Mel et la zone logistique du port sec. D'autre part, les tracés littoraux seront dédiés au trafic de véhicules légers des résidents et touristes.

➤ **Mesures sectorielles**

Ces actions seront précisées dans la phase suivante d'élaboration de la Charte proprement dite. A titre uniquement indicatif et de façon non limitative, on peut mentionner :

- Réhabiliter le **cadre urbain** :
 - Réaliser les voiries structurantes -rocodes et pénétrantes- de Tanger et Tétouan. Etablir des plans de circulation en conséquence.
 - Réaliser des opérations significatives de réhabilitation de logements.
 - Renforcer l'axe urbain central de Tanger en relançant l'opération "free-zone" et l'environnement de la nouvelle gare.
- Consolider les **transports collectifs** :
 - Améliorer l'offre de transports collectifs urbains et inter-urbains.
 - Mettre en place une offre de transport performante vers Rabat et Fès.
- Renforcer la **formation**, en impliquant organisations professionnelles et université.
- Renforcer l'**université** et promouvoir la **recherche-développement**.

- Soutenir le développement d'un **secteur tertiaire de commandement**, en s'appuyant notamment sur le renforcement des activités financières off-shore.

2. MOYENS ET ORGANISATION

Les objectifs et principes d'action de la Charte ne seront opérationnels que s'ils sont partagés par les principaux acteurs impliqués dans le développement de ce territoire, à savoir :

- Les Walis de Tanger et Tétouan et le Gouverneur de Fahs EL Anjra, qui ont mandat sur le territoire où s'inscrit le PTM.
- Le Conseil Régional de la Région Tanger-Tétouan, qui possède un mandat spécifique en matière d'aménagement du territoire.
- L'Agence de développement du Nord, comme acteur de référence en ce qui concerne les financements internationaux et qui se trouve déjà engagé sur des projets concomitants, tels que la Rcade méditerranéenne.
- PTMSA, "port de Tanger-Méditerranée Société Anonyme", institution ayant en charge la réalisation du Projet.

Il est souhaitable que ceux-ci soient les signataires de la Charte et qu'ils puissent s'organiser en une **Conférence de la Région métropolitaine Tanger-Tétouan**. Cette Conférence doit être comprise comme une « non-institution », dont on pourrait confier le secrétariat au Conseil Régional, chargé d'organiser les réunions périodiques. Ces réunions, en principe annuelles, ont pour objet de faire le point sur l'avancement de l'exécution des objectifs de la Charte et de proposer les ajustements pertinents.

Il est souhaitable d'établir également une plate-forme de concertation et de mobilisation élargie aux autres acteurs du développement régional : municipalités, provinces, services déconcentrés de l'Etat, en particulier le CRI, Université, représentations des secteurs économiques (CCI, associations professionnelles, associations industrielles...) et de la société civile.

Cette concertation pourrait constituer un **Conseil de développement de la Région métropolitaine Tanger-Tétouan**, lequel serait également une **non-institution** à vocation consultative, organisant des réunions périodiques et émettant des avis destinés à la Conférence.

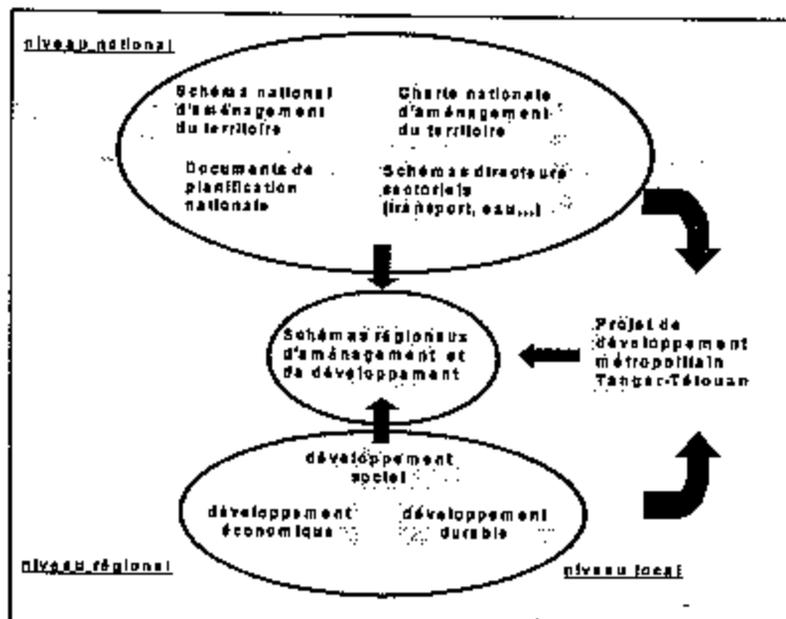
PREAMBULE

Le présent rapport s'inscrit dans un processus global d'étude, d'enquête et de concertation avec les acteurs¹. Il est essentiellement un document **d'orientation stratégique**, préalable à l'élaboration d'une **Charte de développement régional et métropolitain**. En ce sens, il ne doit pas être appréhendé comme une **approche programmatique**.

Pour autant, il doit trouver sa place dans l'ensemble du dispositif de planification et de programmation instituée dans l'espace régional Tanger-Tétouan.

Comme on l'observera dans les développements qui suivent, les documents de référence ont été attentivement pris en compte, que ce soit ceux traitant des échelles nationales (SNAT, Charte nationale d'aménagement du territoire, Schémas directeurs des transports, Schéma Directeur d'Aménagement Régional du Nord Ouest, Plan Directeur d'Aménagement Intégré des Eaux du bassin du Loukkos et Côtiers Méditerranéen) ou ceux régissant les échelles régionales et locales (Plan d'urbanisme, Schémas régionaux...)

En centrant le propos sur les perspectives attachées au développement métropolitain, on se place nécessairement dans une approche **non holistique**. D'autres démarches -études ou concertations- doivent aborder les composantes importantes mais ne relevant pas des logiques de la métropolisation, telles que le développement rural par exemple.



En fait, l'élaboration d'un **projet régional de développement métropolitain** traverse l'ensemble des enjeux auxquels est confronté le territoire de la péninsule tingitane. S'il est abusif de prétendre élaborer un schéma de développement cohérent, à partir du seul point de vue de la métropolisation, cette dimension est par contre un élément clé dans tous les dispositifs et projet de développement de la Région Tanger-Tétouan.

¹ Le présent rapport est aussi le fruit d'une large concertation impliquant les décideurs nationaux et sectoriels consultés dans le courant de la seconde quinzaine du mois de juillet 2003 à Rabat, Tanger et Tétouan (administrations centrales, locales et associations professionnelles et celles représentant la société civile locale). Cette large concertation a probablement contribué à la révision partielle du schéma d'aménagement des infrastructures liées au futur port de Tanger Méditerranée, notamment l'option d'éloigner de la côte, le tracé de l'autoroute devant relier Tanger au port de R'mel.

1. LES FACTEURS DE METROPOLISATION

Il ne s'agit pas ici de développer l'ensemble des concepts liés au phénomène de métropolisation ni d'en décrire les facteurs et les processus qui les sous-tendent et qui assurent son développement et sa pérennité. Cette démarche a été effectuée dans le rapport n°2, volume 1. L'objectif est, à partir des résultats du diagnostic, l'examen des enjeux et des problématiques de développement de l'aire métropolitaine Tanger-Tétouan, d'identifier des critères généraux de la métropolisation, ceux qui apparaissent les plus pertinents dans le cas Tanger-Tétouan.

Dans cette optique, deux types d'effets et trois types de processus paraissent particulièrement adaptés aux recherches sur les perspectives de métropolisation du bipôle :

- Les effets d'échelle
- Les effets de gamme
- Les processus de déplacement vers la qualité
- Les processus de concentration et de polarisation
- Un processus d'articulation renforcée aux niveaux national et international

1.1. EFFET D'ECHELLE

Dans le domaine de l'économie d'entreprise, il ressort que de nombreux processus de production ne sont pas viables en deçà d'une taille critique. Cela joue particulièrement pour les industries de process (sidérurgie, verre, cimenterie...). Mais cela est aussi vrai dans certains services ou fonctions (exemple de la fonction « congrès »). Les effets radicaux et *excluants* des effets d'échelle peuvent se transposer, en les adoptant, à la production du territoire, en particulier de la ville.

Une aire métropolitaine, qu'il s'agisse d'une métropole ou d'un réseau métropolitain ne peut se développer en deçà d'une certaine taille, cependant il est impossible de fixer un seuil au-dessous duquel on ne pourrait envisager un processus de métropolisation. Il existe des aires métropolitaines de plusieurs millions d'habitants et d'autres de quelques centaines de milliers... On estime cependant, généralement, que le seuil de métropolisation se situe entre 500 000 et 1 000 000 habitants.

C'est à partir de cette taille que peuvent se développer les avantages d'échelle : importance et diversité du marché de l'emploi, structures productives diversifiées, présence de services supérieurs liés à l'importance de l'agglomération, grands équipements structurants, etc.

1.2. EFFET DE GAMME

Ils sont aussi issus de l'observation des conditions de la production. Ils sont apparus comme un facteur déterminant de compétitivité dans le dernier tiers du 20^e siècle, quand la différenciation des produits et la réduction des cycles innovation-obsolescence se sont imposées.

Les effets de gamme sont fortement articulés aux perspectives de réduction des coûts de transaction dans des systèmes productifs territoriaux à forte intégration. Cette recherche de compétitivité à travers le jeu des effets de gamme passe par deux activités essentielles : la diversification et la différenciation (spécificités) des produits.

Comme pour les effets d'échelle, dans le cas des effets de gamme, on se situe dans le domaine des analogies pertinentes entre le système productif industriel et le système productif du territoire. Effets d'échelle et effets de gamme sont articulés, dans une certaine mesure les effets de gamme résultent des effets d'échelle. Les effets de gamme s'inscrivent dans le diachronique.

Les effets de gamme s'appuient essentiellement sur la **diversification** : diversification du marché de l'emploi, des structures de production et des services. Cette diversification est un facteur clé de la métropolisation, elle permet le fonctionnement d'un processus de développement endogène. Elle n'est pas exclusive d'une certaine spécialisation privilégiant, par exemple, les « niches » de marchés. Quant à la différenciation, elle vise à remplacer les avantages génériques dont bénéficie un territoire mais qu'il partage avec d'autres (exemple : main-d'œuvre nombreuse et bon marché) par des avantages spécifiques tels que le niveau de qualification de formation spécialisée dans une branche donnée.

1.3. PROCESSUS DE DEPLACEMENT VERS LA QUALITE

Dans le phénomène de métropolisation, on a tendance à estimer que le qualitatif prévaut sur le quantitatif, que c'est la qualité qui fait l'industrie métropolitaine. En fait, comme indiqué dans le cas des effets d'échelle, le phénomène de métropolisation résulte d'une combinaison adéquate quantitatif-qualitatif. Néanmoins, c'est effectivement **le qualitatif qui va donner la spécificité métropolitaine**, c'est le jeu combiné de différents facteurs intervenant directement ou indirectement dans le domaine de la qualité, qui vont structurer la démarche de métropolisation et lui donner ses caractères propres.

L'objectif dans cette « démarche-qualité » est de déplacer les activités du territoire vers un plus fort contenu en valeur ajoutée en s'appuyant sur :

- la qualification des hommes,
- une meilleure gouvernance d'entreprise,
- la mise en œuvre des externalités du territoire (réseaux, etc.),
- les services supérieurs (financiers, commerciaux, etc.)
- le renforcement de son attractivité.

1.4. PROCESSUS DE CONCENTRATION ET DE POLARISATION

Ce processus joue à deux stades de la métropolisation. Il joue d'une part au niveau de la production de la métropole. Une métropole implique la concentration dans son aire d'un certain nombre d'activités : services supérieurs et de commandement, structures d'innovations et de recherches, activités high-tech, etc. D'autre part, la métropole créée ou en création exerce un effet polarisant sur son hinterland, effet polarisant qui renforce le phénomène d'une concentration plus qualitative que quantitative.

1.5. PROCESSUS D'ARTICULATION RENFORCEE AUX NIVEAU NATIONAL ET INTERNATIONAL

□ L'ouverture à l'international et la croissance des échanges jouent un rôle fondamental dans le processus de métropolisation, ils en sont une condition nécessaire. Cependant, la pérennité de la spécificité métropolitaine implique aussi l'aspect **endogène** du développement. C'est un processus de longue haleine qui se construit progressivement. Il repose sur le postulat que **la ville crée sa richesse**, il parle sur **l'efficacité urbaine**. Il s'appuie initialement sur les potentiels économiques, humains, géographiques du futur territoire métropolitain. C'est à partir d'une organisation métropolitaine « ad hoc » que l'aire métropolitaine pourra développer sa propre richesse.

□ L'impact des effets d'échelle, de gamme, la mise en œuvre des processus de qualité, de concentration et de polarisation, du développement endogène dépend de la nature, de l'intensité, de la qualité des liens, de **l'intégration, des articulations, des correspondances** entre l'aire métropolitaine et les dynamiques d'échanges spécifiques aux différents niveaux territoriaux

Dans le cas du bipôle Tanger-Tétouan, l'instauration de dynamiques métropolitaines suppose trois niveaux d'intégration successifs :

- 1- Celui de la consolidation du bipôle comme **métropole régionale** de commandement et de polarisation de l'ensemble Nord Maroc, entre Al Hoceima et Larache².
- 2- Celui de l'articulation aux autres **espaces métropolitains nationaux** -avec une attention particulière pour les niveaux de dépendances et d'autonomie en regard de la métropole centrale Casablanca-Rabat.
- 3- Celui de l'intégration dans les flux internationaux, en particulier dans le **réseau métropolitain méditerranéen** en voie de constitution, rassemblant les grandes cités portuaires de la Méditerranée Occidentale.

Ces trois horizons sont des ambitions raisonnables. Il ne s'agit pas de mesurer le bipôle Tanger-Tétouan à l'aune des métropoles "mondiales" comme Londres ou New York, ni même de métropoles continentales, comme Madrid ou Munich. Il s'agit, raisonnablement, de permettre au bipôle d'exercer certaines fonctions spécifiques, de caractère métropolitain, dans certains créneaux à identifier au sein du marché mondial et en évitant d'attirer essentiellement des spécialisations bas de gamme qui feraient échouer l'objectif de métropolisation.

² Voir "Le territoire marocain, état des lieux", DAT, 2000, p.84.

2. IMPACTS DU PROJET TANGER-MEDITERRANEE

Il s'agit de repérer les impacts du *Projet Tanger-Méditerranée (PTM)*³ sur les perspectives de métropolisation du bipôle Tanger-Tétouan.

2.1. ELEMENTS CLE DU PTM

- Avec une **Zone franche** de plus d'un millier d'hectares qui développera des activités liées aux transactions commerciales internationales (stockage et commerce de gros en liaison directe avec le port), aux services (haute technologie, travail à distance, centres d'appel, banques, assurances, transit, expertise, conseil) ainsi que celles liées aux industries de transformation et de montage, la zone bénéficiera d'un statut juridique et fiscal très performant. Elle comprendra la construction de bâtiments « intelligents » prêts à l'emploi.
- Un **port en eau profonde** qui développera quatre activités principales :
 - Le trafic d'éclatement des conteneurs.
 - Le transit et l'exportation de produits manufacturés.
 - Le transport de passagers.
 - Le transit de céréales en vrac.
- Des **infrastructures d'accompagnement** :
 - Des voies de communications rapides :
L'achèvement déjà prévu antérieurement au PTM de l'axe structurant Nord- Sud Tanger- Rabat- Casablanca avec la réalisation du tronçon Tanger- Asilah
L'autoroute Tétouan- Fnideq (source T.M.S.A.).
La voie rapide R'mel - Fnideq.
La voie rapide Tanger- Tétouan.
 - Des aménagements pour la protection contre les crues, l'alimentation en eau potable, l'assainissement et le traitement des eaux usées.
 - Le raccordement aux réseaux électriques qui assurent déjà une très bonne desserte du territoire marocain.
 - Le raccordement aux réseaux de télécommunication et leur amélioration.
 - Les aménagements urbains mettant en valeur la beauté du site, notamment dans les zones littorales.

³ On désigne ici par l'expression «*Projet Tanger-Méditerranée*» l'ensemble cohérent qui comprend le grand port sur le Détroit, les zones franches logistiques, commerciales et industrielles ainsi que les infrastructures de connexion : routes, autoroutes et chemin de fer.

2.2. L'IMPACT GLOBAL

Les éléments du programme PTM exposés au paragraphe précédent, s'inscrivent tous dans la logique d'un processus de métropolisation du bipôle Tanger-Tétouan. Il n'y a pas, dans les différentes actions structurantes prévues par le PTM, des actions qui iraient à « contre-sens » de ce processus. Il est évident que ce projet va donner une **impulsion décisive**, une **base de démarrage** solide et puissante au développement régional d'une part, au processus de métropolisation du bipôle Tanger-Tétouan d'autre part.

Cependant :

- 1- Pour que le processus de métropolisation puisse bénéficier au maximum de l'impact du PTM, il sera indispensable de prendre les **mesures d'accompagnement** nécessaires. A défaut, les deux grands projets du PTM (la zone franche et le port) risqueraient de constituer des enclaves exogènes par rapport à l'ensemble du territoire du bipôle, si elles ne sont pas intégrées et mises en synergie avec l'ensemble des activités du bipôle d'une part et ses composantes territoriales et urbaines d'autre part.
- 2- Le PTM ne couvre pas tous les domaines et les champs d'actions qui relèvent du processus de métropolisation. Il sera donc nécessaire de prendre un certain nombre de mesures spécifiques allant dans le sens métropolitain. C'est le cas, par exemple, en ce qui concerne les infrastructures aéroportuaires, la formation, la recherche, etc.

2.3. IMPACTS DU PTM SUR LE DEVELOPPEMENT METROPOLITAIN

2.3.1. LES OPPORTUNITES METROPOLITAINES DU PTM

On peut envisager plusieurs types d'impacts :

- Un premier type, dont les **impacts** sont **certain**s : ceux directement liés aux réalisations du programme PTM. Compte-tenu des principales caractéristiques du bipôle Tanger-Tétouan et des tendances d'évolution telles qu'elles apparaissent dans le diagnostic, et en fonction des facteurs favorables et défavorables au processus de métropolisation du bipôle⁴. Le PTM, sous réserve des actions d'accompagnement nécessaires contribuera fortement à :
 - Valoriser la position géostratégique du bipôle.
 - Renforcer la fonction du bipôle en tant que métropole d'équilibre du Nord-Ouest marocain.
 - Renforcer l'attractivité globale de la région tingitane.
 - Renforcer considérablement l'offre logistique, palliant ainsi les insuffisances constatées dans les transports par route.
 - Favoriser la diversification des activités.
 - Renforcer la position avantageuse du point de vue fiscal.
- Un deuxième type d'impacts, indirect, **plus aléatoire**, se situe plus au niveau des objectifs à atteindre que des réalisations concrètes programmées. Impacts qui, pour se manifester positivement, devront être soutenus par des **actions d'accompagnement** puissantes, telles que :
 - Le développement des activités innovantes et high-tech.
 - Le développement du tertiaire supérieur.

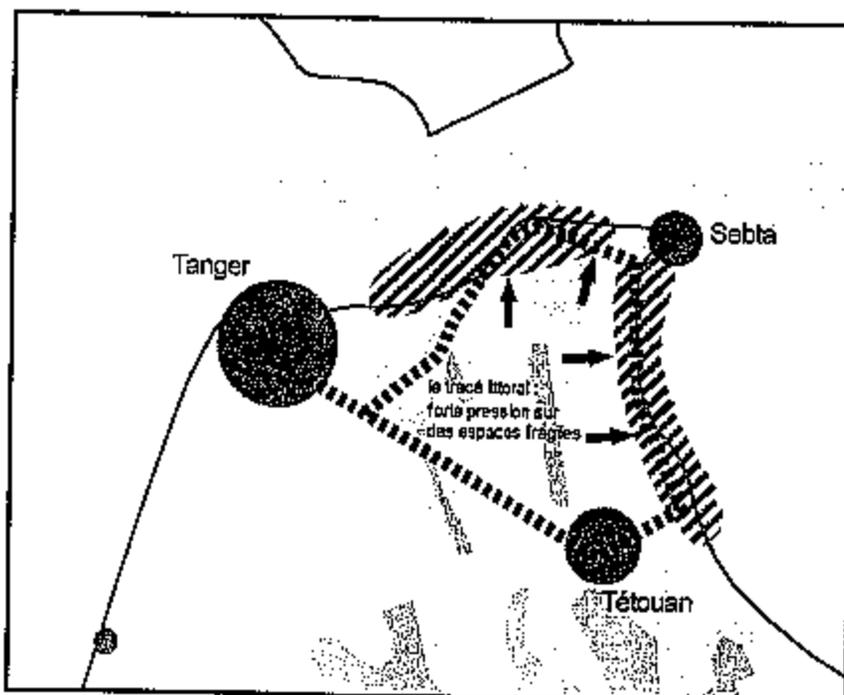
⁴ Les caractéristiques sont reprises et synthétisées dans les tableaux AFOM (voir 16, 17, 18)

- Un troisième type d'impacts, impacts *faibles* ou *nuls* du PTM sur le processus de métropolisation. Dans ce cas, la mise en œuvre des orientations relatives à la stratégie de métropolisation reposera uniquement sur des *mesures nouvelles*, spécifiquement liées au Projet de Métropolisation du bipôle Tanger-Tétouan telles que :
- L'équilibre territorial du bipôle notamment le développement des synergies Tanger-Tétouan et la gouvernance territoriale
 - Le développement dans les domaines de l'innovation, de la recherche, de la formation
 - Le développement des équipements liés à l'éducation, la culture et les loisirs
 - Le développement de la qualité de vie etc.
- Le quatrième type d'impacts est lié aux *modifications profondes* que la création et la localisation des grands équipements et infrastructures prévus dans le PTM vont entraîner sur *l'organisation de l'aire tingitane*

2.3.2. RISQUES POUR LA METROPOLISATION DU PTM

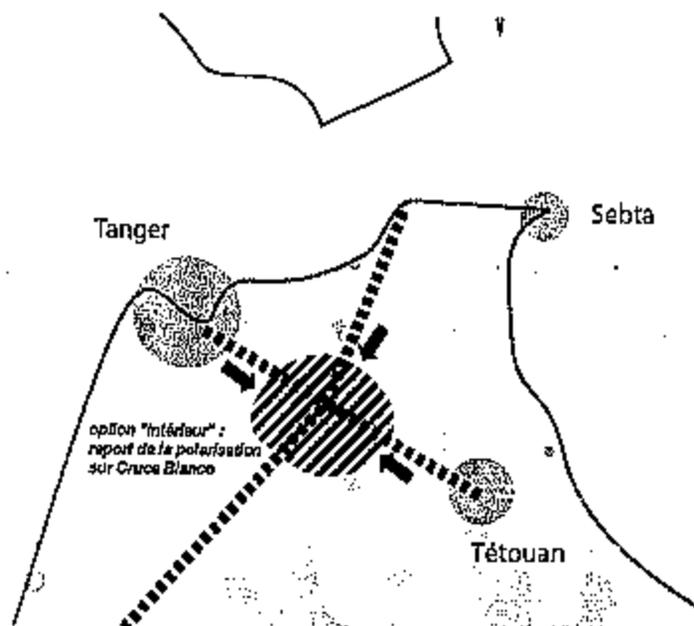
- 1- Si des actions préventives ne sont pas engagées, le PTM risque de susciter le développement de logiques rentières favorisant les mouvements spéculatifs, notamment sur le littoral, préjudiciables au développement de la région métropolitaine.
- 2- Les deux autoroutes vont traverser des zones littorales naturelles fragiles, entre Ksar Seghir et le futur port de R'mel et entre Tétouan et Fnideq. On connaît l'impact de tels ouvrages sur les zones naturelles en particulier, quand elles sont littorales. La tendance spontanée est à l'urbanisation, plus ou moins contrôlée, à la dégradation et à la destruction des espaces naturels littoraux. Plus la route est proche du littoral, plus l'effet est massif, immédiat et irréversible. Cette évolution est négative sur deux plans :
 - Celui de la protection des milieux naturels et du développement durable.
 - Celui de la mise en valeur à des fins touristiques, surtout si le développement d'un tourisme de qualité constitue une cible privilégiée du développement économique régional.

Figure 1 Pressions anthropiques sur les littoraux



Il faut donc s'interroger, dans le cadre de la nécessité reconnue d'une liaison commode et rapide entre Tanger-Tétouan avec le port et la zone franche, s'il n'existe pas une solution alternative aux tracés littoraux. Ne pourrait-on envisager une hypothèse de tracé, évitant la littoralisation, s'articulant sur la liaison métropolitaine majeure : Tanger-Tétouan, avec la création à partir de cet axe d'une voie Nord-Sud allant de l'ensemble Port- Zone Franche vers Asilah, évitant ainsi les zones littorales fragiles et le goulet d'étranglement de l'entrée de Tanger.

Figure 2 Alternative Intérieure



- 3- Une proportion importante d'emplois de qualification faible ou moyenne, le problème est alors celui du lieu de résidence du personnel allant travailler dans ces deux sites, avec plusieurs éventualités :
- Le personnel viendra de Tanger et Tétouan (20 à 30 kms), une majorité en transports en commun, une minorité en voiture particulière, ce qui exige une réorganisation « ad hoc » des transports collectifs au sein de l'aire tingitane.
 - Le personnel cherchera rapidement à résider au plus près de son lieu de travail :
- Quelles zones résidentielles disponibles ?
Ne risque-t-on pas de déclencher une vague incontrôlée d'urbanisation spontanée autour des sites d'activités ?
Faut-il créer des urbanisations nouvelles à proximité des sites ? Dans ce cas, les impacts environnementaux et sociaux, les besoins financiers devront être très rigoureusement évalués, en s'appuyant, par exemple, sur la « méthode d'analyse de la valeur ».

- 4- Il est nécessaire, en plus du Port et de la Zone Franche de créer des zones d'activités susceptibles d'accueillir des implantations non liées directement au trafic portuaire ou à la zone franche. Il est vraisemblable que spontanément, à défaut d'une offre supplémentaire diversifiée, ces zones d'activités auront tendance à s'implanter autour du nœud d'équipements et d'infrastructures qui va se construire au nord-est de la péninsule tingitane. Cette concentration d'activités ne pourra qu'amplifier les dysfonctionnements suivants :
- Saturation des voies d'accès aux sites,
 - Nuisances provoquées par une explosion sur un même axe du trafic poids lourds,
 - Renforcement des tendances à l'urbanisation spontanée autour du site,
 - Insuffisances prévisibles de la capacité des transports collectifs à assurer les navettes quotidiennes entre les sites d'activités et Tanger-Tétouan,
 - Préjudices causés à l'attractivité, à la centralité des deux grandes agglomérations du bipôle.

Il faut s'interroger sur une localisation de nouveaux équipements économiques notamment les zones d'activités, en dehors du Port et de la Zone Franche, sur des sites bien positionnés entre Tanger et Tétouan ? Une telle localisation, surtout si l'une d'entre elle avait des ambitions technopolitaines, ne pourrait qu'être favorable au processus de métropolisation.

3. REALITES ET POTENTIALITES DE METROPOLISATION DU BIPOLE TANGER-TETOUAN

3.1. METHODE

- Le tableau A.F.O.M (Forces – Faiblesses – Opportunités – Menaces) constitue une synthèse du diagnostic et des perspectives d'évolutions possibles, favorables (opportunités) ou défavorables (menaces). Ce tableau est celui des réalités et potentialités du bipôle Tanger- Tétouan, construit à partir des facteurs de métropolisation rappelés au chapitre 1 :

- Processus d'articulation renforcé aux niveaux international, national et régional
- Effet d'échelle
- Effet de gamme
- Processus de déplacement vers la qualité / attractivité
- Processus de concentration et de polarisation

La cible est donc la métropolisation du bipôle et non le développement régional dans son ensemble, même si les deux phénomènes sont interdépendants.

- Les opportunités et les menaces représentent une série d'évolutions prévisibles, possibles ou certaines, à court / moyen terme susceptibles d'avoir des effets favorables (opportunités) sur le facteur de métropolisation concerné ou défavorable (menaces). Il s'agit de perspectives, de prévisions, d'évolutions sectorielles et territoriales, de projets d'aménagement et de développement, de futurs projets législatifs ou réglementaires, de changements de comportements, bref, de toute une série de phénomènes à venir dans les domaines de l'aménagement et du développement pouvant jouer un rôle, positif ou négatif, dans la mise en œuvre du processus du bipôle.

3.2. TABLEAUX A.F.O.M

Métropolisation	Avantages	Faiblesses	Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> Qualité du positionnement géostratégique sur les échanges Est-Ouest et Nord-Sud et les flux inter maghrébins (I) Tradition d'échanges et d'ouverture vers l'extérieur (I) Espace charnière, importance des flux de transit (I, M) Nombreuses liaisons maritimes avec l'Europe (I) Autocorollées Nord-Sud Tanger, Rabat, Casablanca, axe fort du développement du Maroc (M) Services publics communs entre Tanger et Tétouan favorables à l'articulation et l'intégration du bipôle (R) <p>Processus d'articulation renforcée aux niveaux:</p> <ul style="list-style-type: none"> International (I) National (M) Régional (R) 	<ul style="list-style-type: none"> Faiblesse du trafic de fret maritime, en dehors du trafic conteneur et des activités liées : services et logistiques (M) Faiblesse de l'intermodal portuaire Insuffisance des infrastructures et des équipements liés au trafic aérien international (I) Graves insuffisances des transports ferroviaires: fret et passagers (M, R) Médiocrité des dessertes routières notamment Tanger-Tétouan (R) Coupure territoriale entre la zone de Tanger et celle de Tétouan (R) Peu de logiques fonctionnelles dans l'organisation de l'espace Tanger-Tétouan (R) Insuffisance de l'articulation de la métropolisation (R) 	<ul style="list-style-type: none"> Le Projet Tanger - Méditerranée - PTM (I, M, R) Poursuite de la décentralisation (M, R) Perspectives attachées à la consolidation de la zone de libre-échange euroméditerranéenne permettant la valorisation de la position stratégique de la péninsule (I) Perspectives à long terme d'une intégration dans l'UE (I) Perspectives de la consolidation des échanges inter-maghrébins Perspectives des politiques de l'aménagement volontariste des territoires du Nord - Maroc (M, R) Développement intense du fret maritime et du trafic aérien (I) 	<ul style="list-style-type: none"> Aggravation des contraintes générées par la politique de contrôle des migrations de l'espace Schengen (I, R) Perspectives des relations bilatérales entre l'Espagne et le Maroc (I) Enlèvement de la crise algérienne (I) Dérégulation et crise économique liée à une ouverture incontrôlée des frontières et à une libéralisation mal maîtrisée (O.M.C) (I) 	
<p>Effets d'échelle</p> <ul style="list-style-type: none"> Existence d'une masse critique sur le plan démographique (population urbaine supérieure à 500 000 habitants. Perspectives 2010 : 850 000 et 2020 : plus de 1 000 000) Existence d'une main-d'œuvre nombreuse et bon marché 	<ul style="list-style-type: none"> Mouvement de délocalisation des activités industrielles et tertiaires au niveau mondial Le Port Tanger-Méditerranée et les infrastructures d'accompagnement doivent le territoire d'une capacité à traiter les flux massifs d'échanges Consolidation de la Zone de Libre-échange Euroméditerranéenne Renforcement de l'Union du Maghreb Arabe constituant un marché de taille "globale" 	<ul style="list-style-type: none"> Consolidation de la concurrence "Sud-Sud", relative et fragilité des avantages comparés liés au coût de la main-d'œuvre Ouvertures de centres financiers à destination des RME dans les pays d'accueil 		

Métropolisation	Avantages	Faiblesses	Opportunités	Menaces
<p>Effets de gamme</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dynamique des activités industrielles • Présence de firmes internationales • Esprit entrepreneurial développé • Spécificité, expérience dans le domaine du financement international • Volume important des dépôts, flux financiers et de l'épargne locale (économie parallèle...) • Existence d'un potentiel productif dans le domaine agricole • Importance du marché de consommation locale • Demandes spécifiques liées au tourisme 	<ul style="list-style-type: none"> • Faiblesse de la valeur ajoutée locale des produits destinés à l'exportation • Coûts élevés de certains facteurs de production : énergie, foncier • Faible intégration économique des systèmes productifs • Absence de réelles fonctions motrices spécifiques • Volatilité des investissements dans certains investissements de délocalisation • Concentration «régionnaire» des fonctions bancaires à Casablanca • Insuffisance des liaisons rapides (train, avion) avec Casablanca, Rabat et Fes • Faiblesse de la modernisation agricole et de transformation des produits de l'agriculture (IAA) • Conflits d'usage des terres et de l'eau entre agricole, urbanisation, tourisme... • Action de l'économie informelle qui freine l'intégration des systèmes productifs • Poursuite de la dégradation des espaces urbains • Freinages, blocages du développement touristique liés aux dysfonctionnements et à la dégradation des espaces urbains • Absence de produits touristiques élaborés adaptés à la demande du marché mondial • Nécessité d'une réhabilitation des équipements et des infrastructures touristiques • Insuffisances dans la mise en valeur du patrimoine • Dégradation des zones naturelles littorales 	<ul style="list-style-type: none"> • Investissements et nouvelles activités entraînés par le Projet Tanger-Méditerranée • Exigence de cadres financiers "off-shore clean (propres)" et renforcement de la régionalisation internationale • Potentiel d'exportation de la Zone de Libre-échange Euro-méditerranéenne • Offre logistique liée au nouveau Port du Détroit 	<ul style="list-style-type: none"> • En regard de l'ouverture à la concurrence, retard national en matière de mise à niveau • Concurrence "Sud-Sud" accrue dans le domaine des "paradis fiscaux" • Concurrence "Sud-Sud" accrue dans les domaines agricoles et IAA • Evolution de certains secteurs de l'économie informelle (ex. : la contrebande) vers une économie mafieuse • Poursuite des mitages et de la dégradation des zones littorales sous la pression de la demande résidentielle et la spéculation

Métropolisation	Avantages	Faiblesses	Opportunités	Menaces
Processus de déploiement vers la qualité et l'attractivité	A- Les services <ul style="list-style-type: none"> Densité du réseau bancaire 	<ul style="list-style-type: none"> Faiblesse des services supérieurs (fonction de commandement ou fonctions stratégiques), des fonctions tertiaires d'appui aux entreprises Polarisation des services supérieurs et financiers à Rabat - Casablanca 	<ul style="list-style-type: none"> Projet Tanger-Méditerranée Centres financiers "off-shore" et renforcement de la réglementation internationale 	<ul style="list-style-type: none"> Concurrence "Sud-Sud" accrue dans le domaine des "paradis fiscaux"
	B- Formation <ul style="list-style-type: none"> Existence de l'Université Existence de : <ul style="list-style-type: none"> Pôles d'excellence Instituts Spécialisés (Gestion, Langues, TIC, Tourisme...) Centre de Formation Qualité Politique de recherche appliquée 	<ul style="list-style-type: none"> Fuite des cerveaux (Europe, Amérique du Nord) Faiblesse des partenariats effectifs entre université et industrie Faiblesse de la recherche Insuffisance des formations professionnelles et techniques 	<ul style="list-style-type: none"> Réforme en cours de l'Université Projets de pôles d'excellence sur Tanger et Tétouan 	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite voire accélération de la fuite des personnels qualifiés (fuite des cerveaux) et des actifs non qualifiés face à une demande croissante d'immigrants
	C- Equipements <ul style="list-style-type: none"> Existence de zones industrielles aménagées 	<ul style="list-style-type: none"> Obsolescence des principaux équipements structurants Localisation de la nouvelle Z.I au sud de Tanger à l'écart des équipements urbains 	<ul style="list-style-type: none"> Projet Tanger-Méditerranée 	
	D- Les aménités <ul style="list-style-type: none"> Qualité du cadre de vie : milieux naturels, climats, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> Marché du logement social inadapté (offre foncière) Dysfonctionnements urbains, mitages des zones naturelles notamment littorales, dégradations du patrimoine naturel et bâti Faiblesse des équipements structurants, de loisirs, de sports Qualité insuffisante de l'environnement des entreprises 	<ul style="list-style-type: none"> Projet d'aménagement de Tanger - Centre (Gandon) 	<ul style="list-style-type: none"> Aggravation de la spéculation immobilière Laissez-faire
	E- Gestion <ul style="list-style-type: none"> Régime fiscal favorable de la zone de Tanger 	<ul style="list-style-type: none"> Fiscalité marocaine lourde en regard des pays Freins et blocages liés à la bureaucratie, opacité des processus administratifs 	<ul style="list-style-type: none"> Création de l'ISDA de Tanger 	<ul style="list-style-type: none"> Nivellement "par le bas" des avantages fiscaux consentis
	F- L'informel	<ul style="list-style-type: none"> L'informel tire la qualité vers le bas 		<ul style="list-style-type: none"> Forte économie mafieuse avec effets néfastes économiques, sociales et politiques



4. PROPOSITIONS D'ORIENTATIONS GENERALES

4.1. METHODES

- Les propositions d'orientations générales résultent du croisement des facteurs généraux de métropolisation avec les indications fournies par les analyses et le diagnostic du bipôle Tanger-Tétouan synthétisées dans l'optique de métropolisation dans le tableau A.F.O.M. Les orientations générales, identifiées en s'appuyant sur les conditions des facteurs généraux de métropolisation, répondent à plusieurs objectifs :
 - Valoriser, maximaliser les **facteurs favorables** de métropolisation du bipôle
 - Supprimer, atténuer ou compenser les effets négatifs sur la métropolisation du bipôle, des **facteurs défavorables**
 - Saisir et mettre en œuvre les **opportunités** qui s'offrent pour renforcer le processus de métropolisation du bipôle
 - Prévoir et mettre en œuvre des politiques et des actions susceptibles de supprimer, d'écartier, d'apporter remède aux **menaces** qui risquent de freiner, voire de bloquer, le processus de métropolisation du bipôle

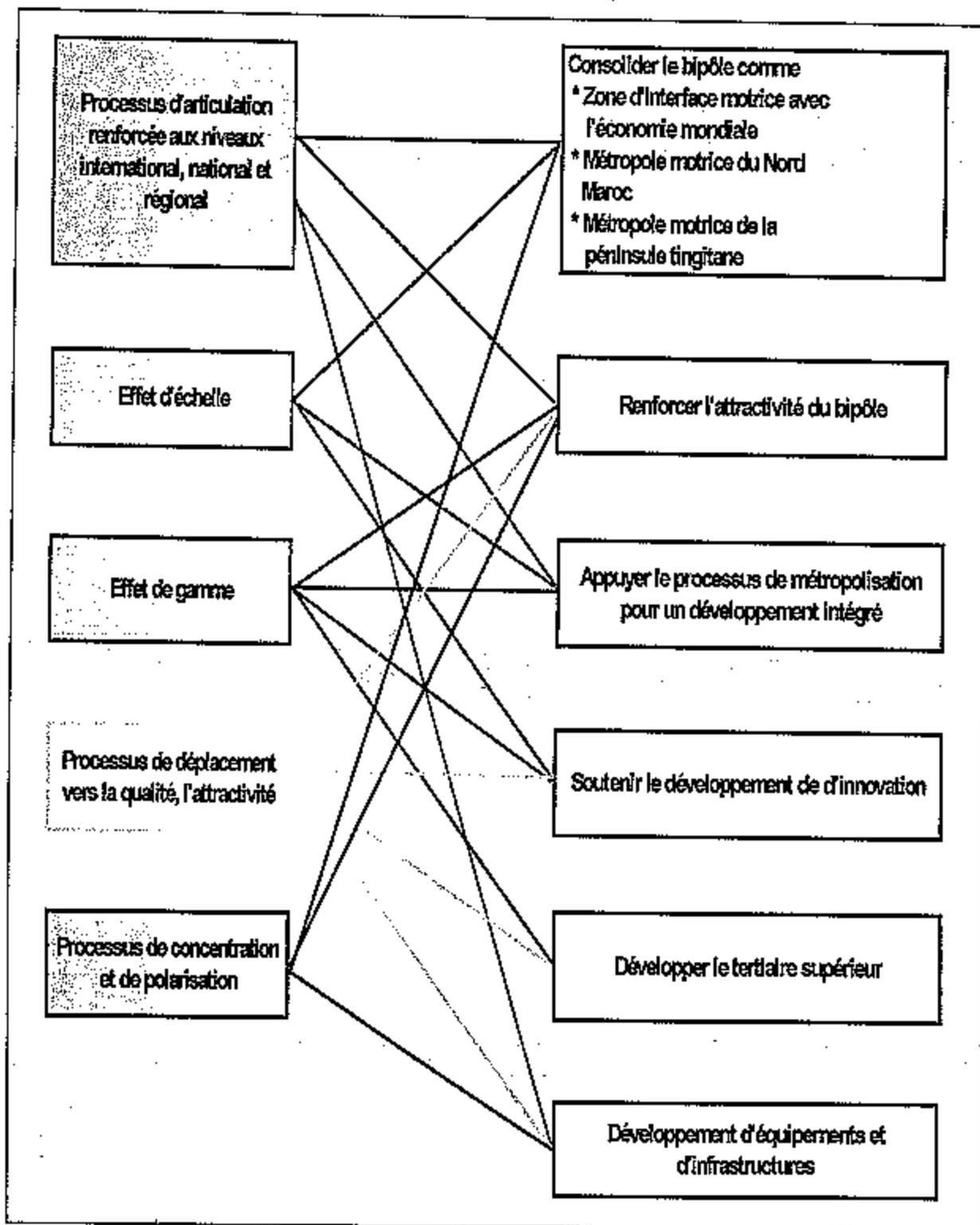
L'ensemble de ces orientations, coordonnées et synchronisées, définira une **stratégie** d'ensemble de métropolisation. La mise en œuvre de cette stratégie reposera sur une série d'actions structurantes prioritaires.

- Les propositions d'orientations générales sont les suivantes :

- 1- Consolider le bipôle comme métropole motrice du Nord-Ouest
- 2- Renforcer l'attractivité du bipôle
- 3- Appuyer le processus de métropolisation sur un développement intégré
- 4- Développer le tertiaire supérieur
- 5- Soutenir le développement de l'innovation passive proactive
- 6- Développer les équipements et infrastructures structurants

**Stratégie de
métropolisation
du bipôle**

Figure 3 Facteurs de métropolisation et orientations générales



4.2. VERS UNE REGION METROPOLITAINE DU NORD-OUEST

4.2.1. NECESSITE D'UNE METROPOLE NORD-OUEST MAROC

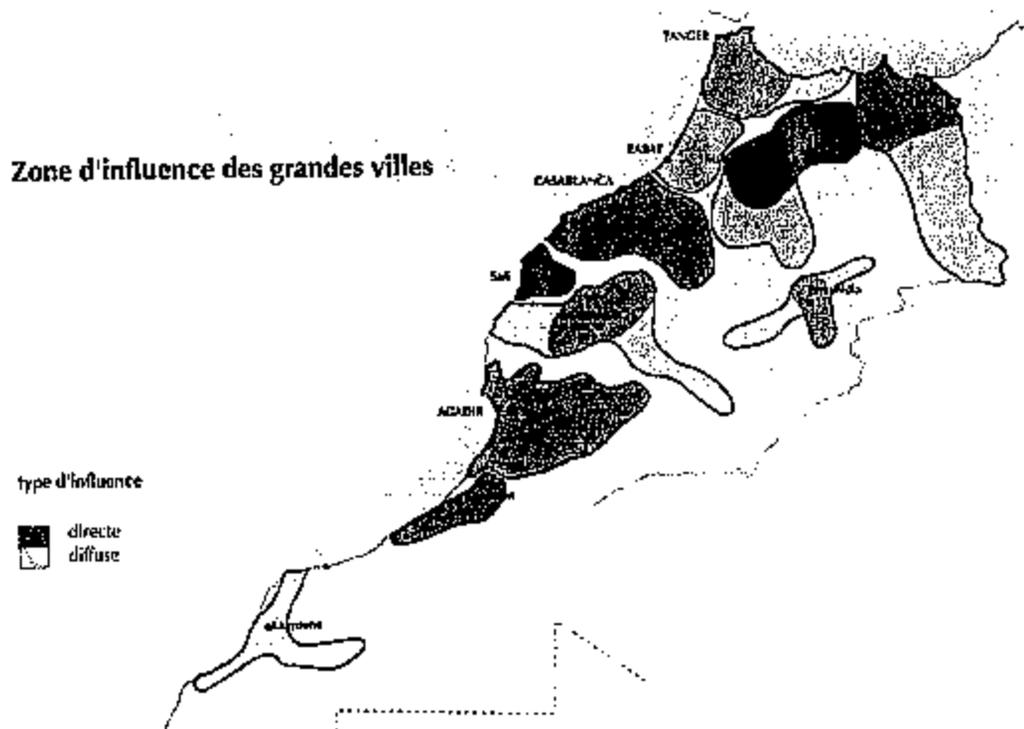
Dans le Maroc moderne, suivant en cela les évolutions mondiales, le monde rural n'est plus le principal fournisseur de richesses, même si sa contribution restera importante, plus importante que dans d'autres pays de même niveau de développement. C'est vers l'espace urbain, de la ville où se concentrent de plus en plus les hommes, les activités industrielles, les commerces, les services, que la création de la richesse s'est déplacée. L'urbain sera le moteur de développement économique et social et ceci se vérifiera à tous les niveaux : international, national et régional.

Le Maroc de demain est inscrit dans la question urbaine et c'est dans cette optique qu'il faut penser le développement métropolitain de Tanger - Tétouan. En matière d'aménagement et de développement du territoire marocain, la qualité de **l'organisation urbaine** jouera un rôle considérable dans les performances en matière de développement économique et social :

- Rôle et articulations entre les centres et les hyper-centres, notamment, comme à Tanger, où des mécanismes de paupérisation des centres-ville sont en cours.
- Rôle et articulations entre les espaces périurbains, la ville-centre d'une part, le milieu rural et les espaces naturels d'autre part.
- Nature, qualité et intensité des rapports ville-campagne.
- Contrôle et maîtrise, au sein de cette organisation urbaine, des tendances à la rupture sociale, des problèmes posés par le traitement des flux urbains, par les dysfonctionnements du marché du logement, l'insuffisance ou l'absence de certains équipements (santé, récréatifs, etc.).

Cette organisation urbaine devra s'imposer face à la « **macrocéphalie** » croissante du bipôle Casablanca-Rabat, c'est l'ensemble des potentiels du territoire marocain qui devra se mobiliser vers une restructuration plus équilibrée de son territoire s'appuyant certes sur sa zone « capitale » : « **Casablanca-Rabat** », mais aussi sur ses bipôles « **Fès- Meknès** », « **Tanger- Tétouan** » et ses pôles régionaux : *Agadir, Marrakech, Oujda...*

Figure 4 Zones d'influence des grands pôles urbains



source : « Le Territoire Marocain – Etat des Lieux »
p. 84, Rabat, DAT, décembre 1999

Le bipôle **Tanger-Tétouan** a vocation à devenir la **métropole Nord-Ouest** dont les effets moteurs se diffuseront sur l'ensemble de la région Nord et, pour certaines fonctions, sur l'ensemble du territoire national. Du fait de son positionnement géostratégique pleinement valorisé par les grands projets d'aménagement et de développement prévus ou à prévoir, cette métropole Nord-Ouest constituera, sur le plan international, une métropole **maghrébine** et **méditerranéenne** fortement impliquée dans les **échanges euroméditerranéens**.

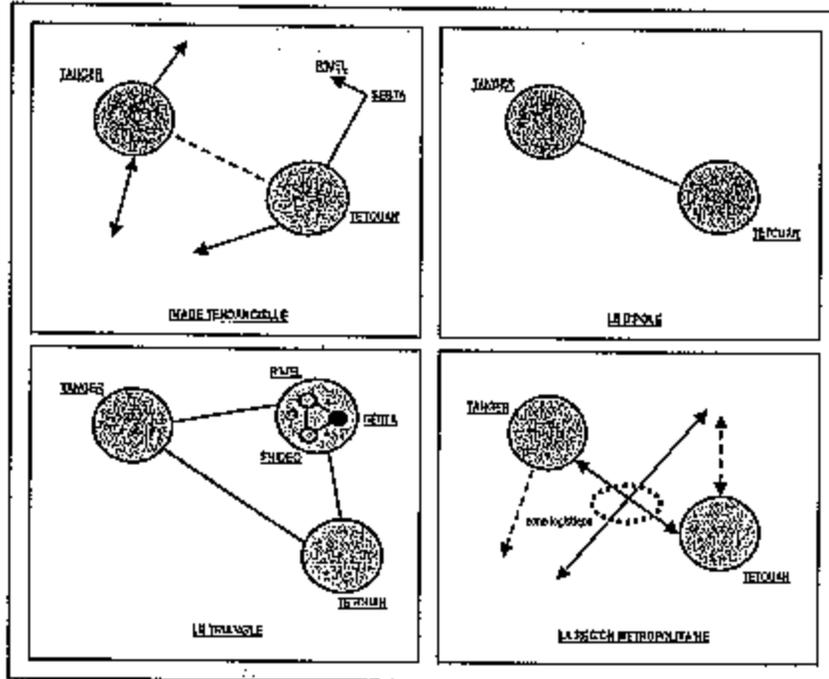
4.2.2. VERS UNE REGION METROPOLITAINE

Pôle ? bipôle ? métropole ? Si les assonances sont fortes, les concepts sont distincts. La polarité renseigne sur l'organisation spatiale qui peut être mono, bi ou multi-centrée. La métropolisation renvoie, elle, à la hiérarchie fonctionnelle et au commandement territorial. Une métropole, c'est le niveau supérieur quantitatif et qualitatif d'un pôle ou d'un bipôle. Une métropole peut être ou ne pas être multipolaire (bipôle) ; elle est toujours multifonctionnelle.

Le nécessité et l'opportunité de constituer une métropole Nord-Ouest exige de rassembler dans une même stratégie de développement l'ensemble des forces des territoires, d'en mutualiser les moyens et, plus que de bipôle, il faudra parler plutôt d'aire ou de **région métropolitaine**, la région ayant l'avantage de mieux identifier l'impact de la métropolisation sur l'ensemble du territoire de la péninsule. Le niveau régional a aussi l'avantage de dépasser le clivage institutionnel entre Tanger et Tétouan pour inclure dans la dynamique métropolitaine les noyaux urbains de Sebta, Larache, Assilah, Chefchaouen. En fait, l'armature urbaine

structurante de la métropolisation inclura le bipôle Tanger-Tétouan et y intégrera d'autres polarités, plus ou moins affirmées selon les scénarios retenus.

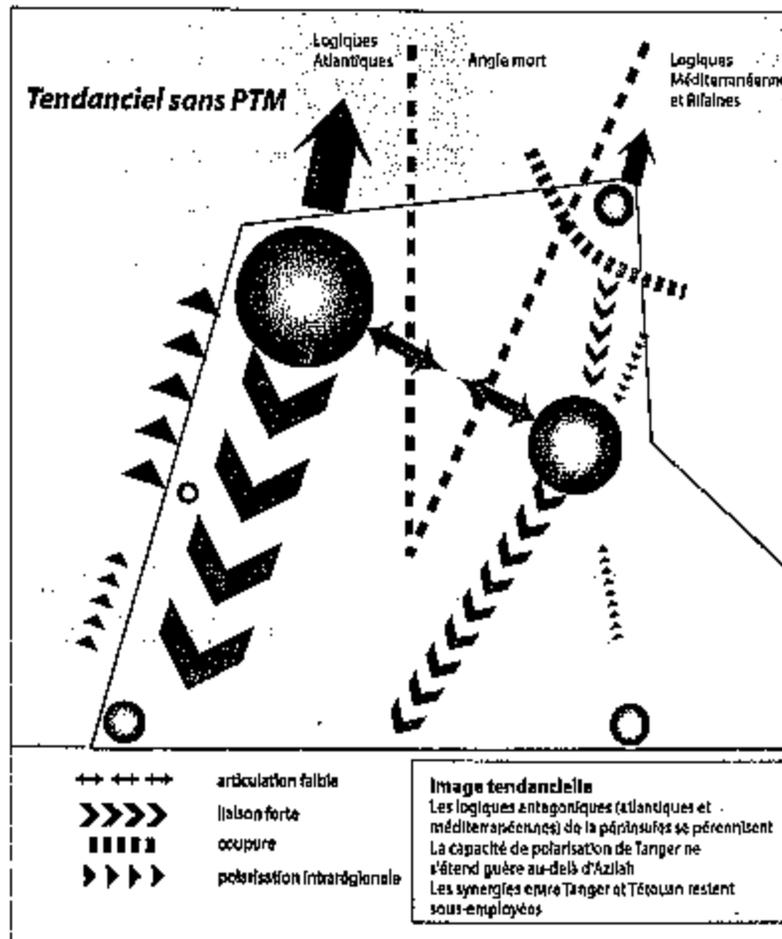
Figure 5 Organisation urbaine de la péninsule : ébauche typologique



A. Une hypothèse tendancielle

Historiquement, comme cela a été précisément exposé dans le Rapport n°2 sur l'état des lieux, les liens entre Tanger et Tétouan sont très en deçà de ce que prédisent les modèles spatiaux. Deux logiques relationnelles s'affrontent, héritées de l'histoire et de la géographie physique et humaine. Le schéma qui suit en dresse les principaux termes.

Figure 6 Organisation tendancielle de la Région Tanger-Tétouan



La faiblesse actuelle des synergies entre Tanger et Tétouan pourrait, si on n'y prend garde, être renforcée par le PTM dont l'essentiel de l'impact est situé à l'Est (Port et Zone Franche). Tanger s'intègre historiquement à un axe littoral Nord-Sud, renforcé par l'achèvement de la liaison autoroutière. Tétouan, longtemps capitale de la zone sous protectorat espagnol, s'inscrit dans un axe méditerranéen débouchant sur le Port de Sebta ; ses liaisons avec le Sud (Rabat, Fès...) s'établissent directement, en plaine vers Larache, en montagne vers Ouezzane. Comme le montre le schéma, il s'agit de deux systèmes peu collaborant, fonctionnant sur des corridors d'échanges parallèles et disjoints.

Encadré 1 Le bipôle, un concept insuffisant

La liaison Tanger-Tétouan suppose certes des échanges accrûs du fait des retombées du Port et de la Zone Franche sans cependant constituer un axe de développement. Dans ces conditions, le projet de métropolisation bipolaire est caduc.

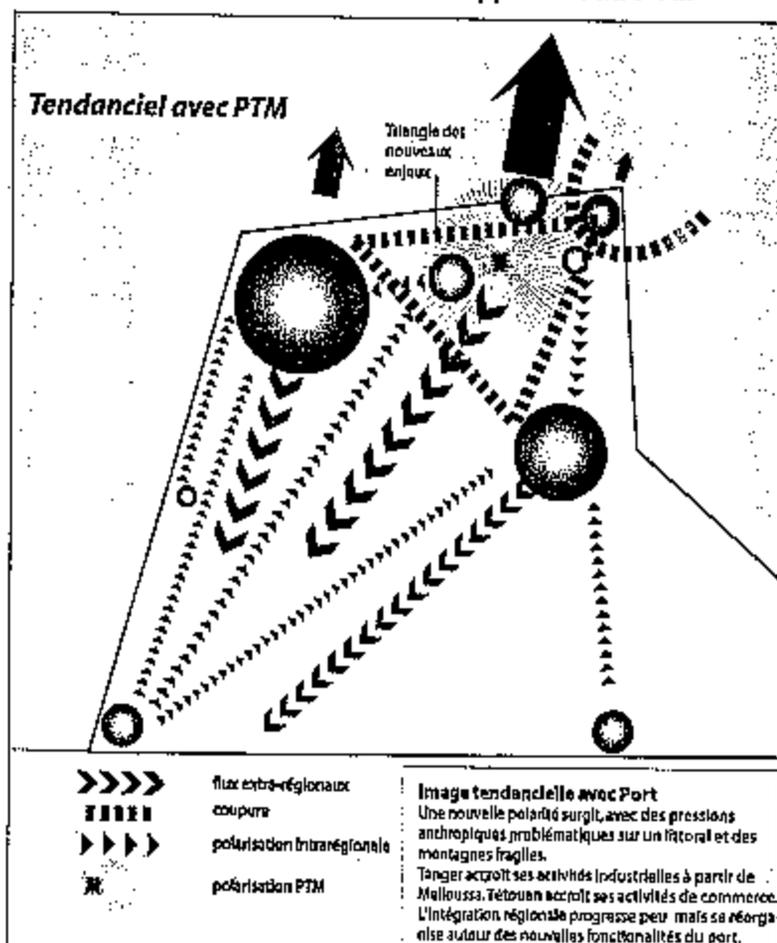
Dans cette hypothèse, on s'en tient au **simple bipôle**, en concentrant les échanges et les activités sur Tanger et Tétouan sans chercher à structurer l'ensemble Nord-Est : R'Mel, Fnidiq et Sebta d'une part et à créer d'autre part une urbanisation nouvelle entre Tanger et Tétouan. Le risque de cette hypothèse, c'est qu'en fin de compte elle aboutisse à l'image n°1 : une séparation de facto entre Tanger et Tétouan, c'est-à-dire un échec à terme de la démarche métropolitaine.

B. Le triangle métropolitain

Il est clair que la réussite de la métropolisation du bipôle exige des mises en réseaux où interviennent Tanger et Tétouan, l'hypothèse du **Triangle** fait partie de cette conception. Les têtes du triangle sont composées par Tanger et Tétouan d'une part et d'autre part par un **ensemble** qui reste à structurer : R'Mel, Fnidiq et Sebta. Le triangle métropolitain implique des liaisons fortes entre Tanger et Tétouan, Tétouan- Fnidiq- R'Mel, Tanger- R'Mel- Fnidiq, toutes prévues par le PTM. Il est clair que le projet PTM va fortement dans ce sens.

Cette hypothèse a donc l'avantage de prendre en compte non seulement les impacts prévisibles du projet mais également de concerner Sebta. En effet, quelle que soit l'évolution du statut de Sebta, cette ville fait partie intégrante du territoire marocain et tingitan. Elle compte 75 000 habitants, elle accueille trois millions de passagers par an. Elle poursuit, certes sous des formes illicites, son activité commerciale traditionnelle liée à son port. Son potentiel est réel, la métropole Nord-Ouest ne peut ne pas tenir compte des apports importants que pourra apporter à terme, Sebta à la construction métropolitaine.

Figure 7 Image tendancielle résultant du développement du PTM

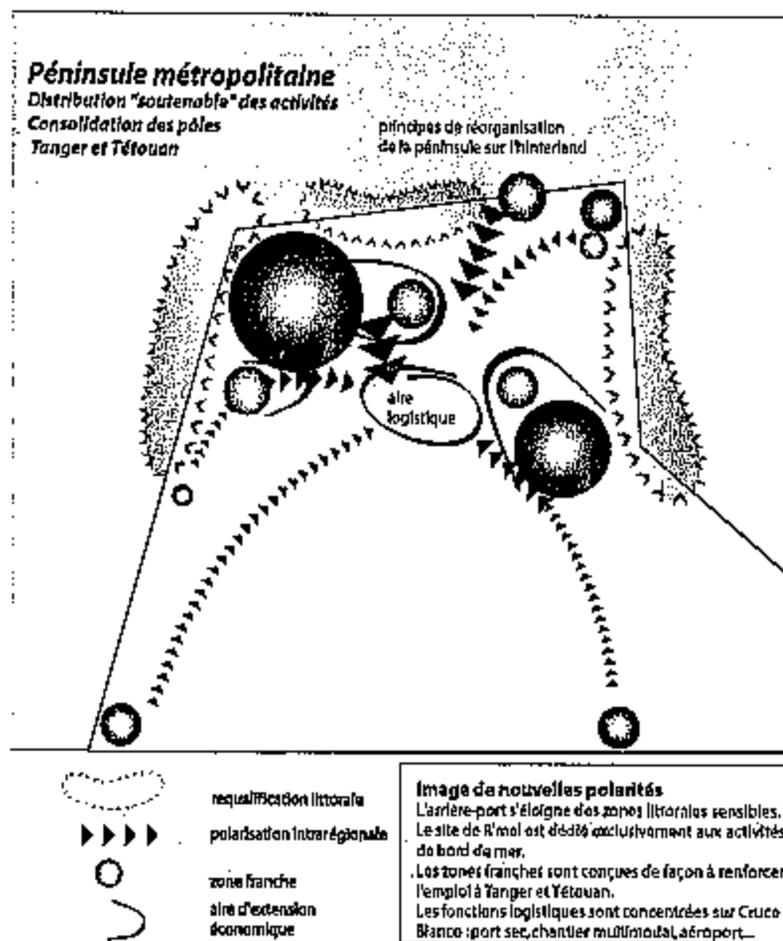


C. Le réseau métropolitain

L'hypothèse du « Triangle » comporte cependant trois inconvénients :

- Elle suppose que puisse effectivement se construire une des têtes du Triangle : le « sous-triangle » Sebta, R'Mel, Fnideq or cette stratégie de mise en œuvre est entièrement dépendante des contraintes exogènes qui risquent d'en retarder considérablement la réalisation effective.
- Les liens directs Tanger-Tétouan, à défaut de « *relais de développement* » entre les deux villes resteront relativement modestes, du moins au regard d'une ambition métropolitaine affichée. L'essentiel de la synergie économique devra passer par la « tête Nord » du Triangle, dont on vient d'indiquer les incertitudes quant à ses délais de réalisation.
- La section entre Ksar Seghir et le site du port de R'mel le long du littoral présente des dangers certains d'une *urbanisation littorale incontrôlée* sur les espaces naturels de qualité. De même une pression accrue s'exercera sur le littoral Est, entre Fnideq et M'Diq.

Figure 8 Scénario d'une métropolisation "durable"



Une autre alternative, déjà évoquée ci-dessus (voir Figure 2, page 13), consiste à intégrer le PTM dans une architecture urbaine régionale cohérente et dans une perspective de développement durable : cette option peut être baptisée comme celle de « **région métropolitaine** ».

- L'option consiste, d'abord, en une structuration forte du **système logistique d'arrière-port** dans un système "**perpendiculaire à la côte**". Dans cette option, seules les activités authentiquement portuaires sont localisées sur le site même du port de R'Mel ou le potentiel foncier est réduit ; cela a comme avantage incident de préserver les possibilités d'extension du port-conteneurs, au cas où se développeraient fortement les flux de transbordement.

Les autres localisations (port sec et aires logistiques) seraient aussi situées dans l'arrière pays du port. La zone requise devrait être pertinente au regard de deux concepts :

- Il devrait être idéalement situé à égale distance des deux pôles régionaux dominants, qui sont Tanger et Tétouan,
- Le site devrait être libre de contraintes foncières sévères.

Le site de Cruzó Blanco semble, à cet effet, répondre parfaitement à ces conditions d'autant plus qu'il est facilement⁵ accessible depuis le port et au-delà avec l'autoroute du Nord.

⁵ du moins relativement aux options. L'arrière-port de R'mel reste extrêmement accidenté. La liaison avec Cruzó Blanco bénéficie d'une trouée naturelle, correspondant au tracé de la route Melloussa-Ksar Sghir.

- La deuxième option directrice consiste à orienter les **retombées emplois** du PTM dans la **consolidation des pôles métropolitain**, d'abord Tanger et Tétouan. La localisation des zones industrielles franches est rapprochée des bassins d'emplois du bipôle, ce qui fait l'économie de l'aménagement d'implantations résidentielles nouvelles à proximité de zones franches développées sur des espaces "vides".

Ainsi, le site de **Malloussa I** se trouve à une distance raisonnable de Tanger. Il induira le renforcement d'un corridor de développement industriel partant de **Gueznaya** et prenant en écharpe la ZIT actuelle. Par contre, Tétouan, dans les schémas présentés aujourd'hui, ne bénéficie pas directement des retombées emplois. Il serait probablement pertinent d'implanter la seconde zone franche industrielle vers **Saddina**, où est déjà implantée une importante cimenterie. Sur le même principe que pour Tanger, le développement de Tétouan pourrait alors être utilement réorienté vers l'intérieur, sur des espaces moins sensibles.

La **zone franche commerciale** de **Fridq** resterait, dans cette hypothèse, localisée aux abords immédiats de Sebta et constituerait un pôle d'emploi stabilisé pour les résidents locaux.

- Le scénario de la **Région Métropolitaine** se caractérise enfin par une option tranchée de **requalification littorale**. Ces espaces sont un avantage comparé qu'il convient de restituer à la Péninsule. Associés à une **requalification urbaine** indispensable, ils constitueront des dotations en **aménités** qui sont des composantes importantes pour le développement des fonctions métropolitaines.

4.2.3. UN SYSTEME URBAIN SUPERIEUR

- L'organisation urbaine actuelle de la péninsule tingitane paraît plutôt incompatible avec les exigences d'un système urbain qui est favorable au processus de métropolisation pour plusieurs raisons :
- Le clivage Est-Ouest créé par les deux grandes villes Tanger- Tétouan qui, bien qu'ayant quelques services publics communs, n'ont qu'un faible niveau de synergie entre elles.
 - Les noyaux urbains secondaires de la péninsule : Larache, Ksar El Kebir, Chefchaouen, bien que situés dans l'aire d'influence élargie de Tanger- Tétouan, n'ont pas avec ces villes de relations fortes et régulières qui caractérisent un tissu urbain métropolitain.
 - L'insuffisance de maîtrise dans le développement de l'urbanisation des deux grandes agglomérations a été la cause de graves dysfonctionnements urbains : étalement urbain, croissance accélérée de l'habitat illégal, insuffisance d'équipements

publics de base : eau, transports collectifs, assainissement avec les conséquences habituelles : paupérisation, dégradations des centres, insécurité, etc.

Il en résulte un territoire éclaté entre plusieurs pôles, sans réelles synergies entre eux, sans pratiques communes significatives, sans démarches communes de développement ou d'aménagement...d'où la modestie -mais non-absence- d'une volonté partagée d'un grand projet de métropolisation. D'autre part, le développement incontrôlé de l'urbanisation a compromis l'implantation d'équipements ou d'infrastructures nouveaux ou l'extension d'équipements anciens, freinant et bloquant la modernisation nécessaire du tissu urbain.

- La métropolisation de la Région Tanger-Tétouan passe par une restructuration en profondeur de l'organisation urbaine de la zone Nord-Ouest. L'objectif est de produire un système urbain supérieur. Les systèmes urbains se caractérisent tous par une certaine hiérarchie urbaine au sommet de laquelle se situe la métropole qui constitue le niveau supérieur de l'organisation urbaine.
- La construction de ce système urbain supérieur pose plusieurs problèmes :
 - La centralité
A une image initiale qui conférait à la seule ville de Tanger, les fonctions de centralité, il faut y substituer celle du **polycentrisme**. Autrement dit les fonctions métropolitaines seront réparties, suivant leur nature, sur plusieurs villes de la région métropolitaine selon leur potentiel spécifique. Par ailleurs, plusieurs villes de la région métropolitaine pourront partager les équipements et les activités spécifiques à une fonction. Il faut considérer la région métropolitaine comme un seul territoire de projet au sein duquel jouent les synergies et les solidarités des différentes villes : Tanger et Tétouan évidemment, mais aussi Larache, Ksar El Kébir, Chefchaouen et, à terme, Sebta. Il s'agit de constituer un véritable réseau régional sans hégémonie d'une ville sur une autre. Ainsi, à partir d'une vision initiale d'un bipôle métropolitain il apparaît souhaitable d'évoluer via une phase intermédiaire bipolaire à une **région métropolitaine polycentrique**.
 - La complémentarité Tanger-Tétouan
 - Au sein de cette région métropolitaine polycentrique, il est évident que le couple moteur sera le bipôle Tanger-Tétouan. La proposition de région métropolitaine polycentrique n'a pas pour objet « d'effacer » le rôle fondamental du bipôle mais d'élargir son cadre et d'amplifier les effets de la métropolisation. Cependant, comme cela a été souligné, les synergies existantes entre les deux villes restent modestes. Certes Tanger et Tétouan possèdent des services publics communs, une université commune mais ces villes d'histoire et de culture différentes tendent à fonctionner sur leur propre zone d'influence avec peu d'interfaces entre elles, ou, du moins, insuffisantes pour créer une dynamique métropolitaine. Et pourtant compte tenu des identités différentes des deux cités, les deux villes ne sont ni jumelles, ni rivales mais plutôt complémentaires⁶ et c'est sur cette complémentarité alimentée par les caractéristiques propre à chacune de ces deux villes qu'il faut faire reposer la dynamique de métropolisation.
 - Caractéristiques spécifiques ? Pour « faire simple » les fonctions dominantes de Tanger sont essentiellement d'ordre industriel et commercial, de services liés au

⁶ Voir « Maroc, populations, territoires », J.F. TROIN, Editions Maisonneuve et Larose

Port ; celles de Tétouan seraient plutôt d'ordre touristique, administratif, culturel incluant l'enseignement supérieur. Cela est très simplificateur, trop peut-être, il existe une structure régionale de commerces et de services à Tétouan... Aussi faut-il lire cette spécificité en termes de dominante, potentialité, « capacité à » -ce que l'on nomme couramment « vocation ».

Compte tenu de ces réserves, on peut dire que Tanger est particulièrement bien positionnée pour accueillir des activités commerciales et des services liés à l'internationalisation alors que Tétouan serait mieux placée dans le domaine des fonctions liées au développement culturel, universitaire et touristique.

Il faut remarquer qu'en ce qui concerne l'activité industrielle, en dépit de l'activité prépondérante de Tanger, la situation paraît plus complexe : soutenu par des statuts dérogatoires avantageux, le pôle industriel tangérois a atteint un rang remarquable dans l'espace national ; pour autant, des crises de croissances récurrentes affectent ce tissu industriel dans son ensemble. Le contraste est fort avec Tétouan où la composante manufacturière reste sous-dimensionnée. Il en résulte des déséquilibres pernicioeux en matière d'emploi.

En fait, le bénéfice d'une vision « régionale » de la métropolisation c'est qu'elle relativise ce qui peut avoir de rigide le concept de « vocation ». La construction d'une région métropolitaine polycentrique compte tenu qu'elle implique des relations fortes entre ses différentes composantes atténue très sensiblement ce que peut avoir de rigide la répartition des fonctions ou des éléments de fonction métropolitaine selon les spécificités territoriales.

□ Une ville nouvelle ?

Un projet a été avancé d'une ville nouvelle située à **Cruce Blanco** à peu près à mi-chemin entre Tanger et Tétouan. La création de cette ville nouvelle permettrait de répondre à une demande en logements sans cesse croissante alimentée par le croît démographique de l'exode rural et ceci dans le cadre d'un aménagement planifié qui éviterait l'anarchie et les graves dysfonctionnements urbains actuels. Elle soulagerait Tanger, Tétouan et la zone littorale des pressions permanentes de l'urbanisation spontanée. La localisation à Cruce Blanco, au carrefour de la voie rapide Tanger-Tétouan, prévue dans le PTM, avec la R 417 vers Larache permettrait une liaison rapide entre les deux villes.

L'idée est cohérente, cependant elle présente plusieurs inconvénients :

- Les opérations Villes Nouvelles supposent des mises de fonds publics très importants et une organisation publique sans faille pour assurer :
 - les minimums de confort aux futurs logements,
 - la réalisation des équipements nécessaires : scolaires, sanitaires, administratifs,
 - un système de transport public performant et bon marché qui rellera la Ville Nouvelle aux centres d'emplois de Tanger et Tétouan.
- Il existe par ailleurs le projet de construire un nouvel aéroport, on en verra les justifications au paragraphe 4.7. Avec un nouvel aéroport International, on peut envisager sur le site la réalisation d'une grande plate-forme logistique, équipement qui nécessite beaucoup d'espace, une bonne accessibilité, de bonnes dessertes. Aéroport et plate-forme logistique tant par leurs besoins

d'espaces que par les nuisances qu'ils engendrent sont peu compatibles avec une forte urbanisation à leur proximité.

Il semblerait préférable plutôt que de créer un gros noyau d'urbanisation nouvelle sous la forme d'une Ville Nouvelle de répartir les urbanisations nouvelles au sein de la région métropolitaine dans le cadre d'un **Programme Métropolitain d'Habitat (P.M.H.)** qui viserait à assurer la cohérence entre l'offre et la demande d'une part et entre les différents Schémas Directeurs d'autre part.

En résumé, il existe une certitude et deux hypothèses :

- la certitude c'est la nécessité d'un effort important dans le domaine de l'habitat à la hauteur des ambitions métropolitaines.
- les hypothèses sont soit la réalisation d'une **Ville Nouvelle** soit la coordination des programmes d'urbanisations nouvelles dans le cadre d'un **P.M.H.**

4.2.4. LE RESEAU METROPOLITAIN DES INFRASTRUCTURES

Le système urbain métropolitain ne pourra avoir les qualités requises pour assurer ses fonctions métropolitaines que s'il est structuré par un réseau performant d'infrastructures et de moyens de transports entre la région métropolitaine d'une part, le territoire national et l'étranger d'autre part. Au sein de la région métropolitaine les liaisons à conforter, à améliorer ou à réaliser sont :

- la liaison Tanger- Tétouan (prévue dans le PTM) en dédoublement de voie
- la liaison Tanger- Larache- Rabat (en cours d'achèvement)
- la liaison Tanger- Sebta via R'Mel (prévue dans le PTM)
- la liaison Tétouan - Fnideq
- la liaison Gueznaya – Oued R'mel
- la liaison Tétouan- Chefchaouen- Al Hoceima (Rocade méditerranéenne)

4.3. RENFORCER L'ATTRACTIVITE DU BIPOLE

L'attractivité du bipôle doit se situer à deux niveaux :

- Au niveau extérieur : attractivité du bipôle au niveau international
- Au niveau intérieur : attractivité du bipôle au niveau national

4.3.1. L'ATTRACTIVITE EXTERNE

□ **L'apport extérieur** -incluant bien entendu le marché régional de l'UMA- sera indispensable pour le développement du processus de métropolisation. L'importance et la qualité de ces apports extérieurs dépendront de l'intensité de l'attraction du bipôle. L'objectif est d'attirer et de fixer des activités stratégiques des firmes de dimensions internationales. Le bipôle devra attirer des activités qui s'articuleront sur les **marchés mondiaux** et les **systèmes industriels transnationaux**, avec pour cibles principales :

- attirer des flux internationaux d'hommes et de marchandises ;
- attirer des investissements étrangers dans les secteurs productifs, les commerces, les services. Il s'agit en particulier d'attirer des **implantations « high-tech »**. Soulignons que cette haute technologie est maintenant présente dans l'ensemble des branches d'activités, qu'il s'agisse des industries agroalimentaires, de l'électronique, même si elle caractérise surtout les activités liées à la « **révolution cognitive** » : l'information et la communication.

□ **L'attractivité interne** est liée à plusieurs **facteurs** sur lesquels il sera nécessaire d'agir :

➤ **Les coûts des facteurs de production**

Il s'agit essentiellement, selon la nature des productions, du faible coût de l'énergie et surtout de celui de la main-d'œuvre. Sur le plan de l'énergie, la région métropolitaine est traversée par la ligne électrique reliant le Maroc et l'Espagne et par le gazoduc Algérie-Espagne. En ce qui concerne la main-d'œuvre, la région dispose d'avantages comparatifs réels par rapport au coût de la main-d'œuvre en Europe. Cependant, la concurrence « Sud-Sud » est très dure et les positions acquises en ce domaine sont fragiles si elles ne s'appuient pas sur les autres facteurs d'attractivité.

➤ **La proximité des marchés de consommation**

Ce facteur explique, entre autres, l'attraction auprès des investisseurs étrangers des pays asiatiques. La situation est moins favorable pour la région de Tanger- Tétouan, le marché de consommation concerné est surtout celui du Maghreb soit un marché de plus de 70 millions d'habitants avec un niveau de vie moyen plutôt faible ; il y a là certes un marché maghrébin potentiel mais de dimensions trop modestes pour attirer des implantations étrangères destinées à ce marché. Dans cette optique, sont prometteuses les perspectives de consolidation des marchés de la rive Sud Méditerranée, du Maroc à l'Egypte, dans le cadre de la Zone de Libre-échange Euroméditerranéenne.

➤ **Conditions financières, elles sont de trois ordres :**

- Les conditions fiscales liées à l'investissement et à l'exploitation des entreprises.
- La possibilité de transférer les bénéfices de l'entreprise.
- Les aides publiques accordées lors de l'établissement de l'entreprise.

Sur ce point, la région métropolitaine Tanger- Tétouan est plutôt bien placée, notamment sur le plan fiscal. Cet aspect sera développé au paragraphe 4.5.

➤ **L'environnement de l'entreprise**

Il s'agit de l'ensemble des services extérieurs nécessaires au bon fonctionnement de l'entreprise : financiers, juridiques, techniques, logistiques, les assurances, la maintenance, la publicité, le marketing, la communication, la formation...dans ce domaine, des efforts importants devront être accomplis, notamment :

- renforcer la place financière tangéroise (cf. paragraphe 4.5)
- renforcer les services dits supérieurs (cf. paragraphe 4.5)
- mettre à niveau l'appareil de formation pour faire face aux demandes spécifiques de ces secteurs (cf. paragraphes 4.5 et 4.7)
- renforcer et moderniser l'appareil logistique

➤ **Aménités urbaines et cadre de vie**

Dans le cadre de l'économie mondialisée, où la concurrence est exacerbée, où les différents territoires présentent souvent des avantages proches, la qualité des aménités offertes et du cadre de vie constituent un facteur qui, auprès des investisseurs et des cadres étrangers devant s'expatrier, peut faire pencher la balance dans un sens favorable.

Le cadre de vie, les aménités, ce sont :

- Des **quartiers résidentiels** destinés à accueillir les dirigeants et les cadres.
- Une **structure commerciale moderne** correspondant aux habitudes de consommation et d'achat de cette clientèle : centres commerciaux, galeries marchandes...
- Des **équipements culturels**, de loisirs, de spectacles, de rencontres.
- Des équipements et filières de **d'éducation** de qualité "*internationale*", avec des besoins plus spécifiques pour les cadres expatriés (lycées internationaux...).
- Un **environnement naturel protégé**, mis en valeur, offrant des espaces de détente, de promenade et de loisirs.

Dans ce domaine, plusieurs impératifs :

- La protection des **espaces littoraux**.

Les effets de l'occupation incontrôlée du littoral de la péninsule tingitane aboutissent à une dégradation rapide des espaces côtiers littoraux avec pour conséquences :

La disparition des zones naturelles littorales. Celles-ci constituent un facteur d'attractivité essentiel non seulement auprès des touristes mais aussi des résidents permanents marocains ou étrangers.

La diminution de la biodiversité, l'altération et la pollution des milieux marins littoraux préjudiciables à la ressource halieutique et au tourisme balnéaire (qualité des eaux de baignade), l'appauvrissement des milieux littoraux terrestres et marins.

- La protection des **forêts** et des **espaces boisés**.
La péninsule tingitane a l'avantage de posséder des espaces forestiers importants protégés dans le cadre de la législation nationale. Le problème concerne surtout ces espaces privilégiés que sont pour les citadins, les espaces boisés périurbains du type Forêt Diplomatique à l'Ouest de Tanger. Ces bois périurbains constituent un véritable « trésor » naturel pour les citadins, mais ils sont extrêmement fragiles car particulièrement menacés : un effort particulier s'impose.

Cet objectif de renforcer l'attractivité du bipôle Tanger- Tétouan en améliorant les aménités urbaines et le cadre de vie aura, de fait, des impacts favorables :

- Auprès des investisseurs étrangers, toujours sensibles à ce facteur
- Sur la qualité de l'offre touristique, comme facteur de développement d'un tourisme de qualité
- Sur la qualité de vie de l'ensemble de la population de la région métropolitaine qui pourra bénéficier des équipements et d'un milieu naturel protégé et aménagé
- La protection de la ressource en eau.

➤ Une politique d'image

L'attractivité consiste en fait à « vendre » un territoire et comme toute vente, cela nécessite d'assurer la publicité et la promotion du produit à vendre. Dans le cadre d'un territoire, cette politique repose sur une politique d'image et de commercialisation. Sur ce plan, « d'un point de vue extérieur », « l'image de marque » de Tanger- Tétouan apparaît effectivement altérée par l'économie informelle, la contrebande, les trafics, le cannabis. Pour un investisseur étranger, l'image est plutôt dissuasive qu'attractive. D'où la nécessité d'améliorer progressivement cette image et en proposer une autre plus conforme aux ambitions métropolitaines. Ceci implique la diminution régulière de l'impact des activités illicites au sein de l'économie régionale suivie par la proposition d'une nouvelle image s'appuyant à la fois sur les atouts existants et les perspectives futures de la région métropolitaine.

4.3.2. ATTRACTIVITE INTERNE

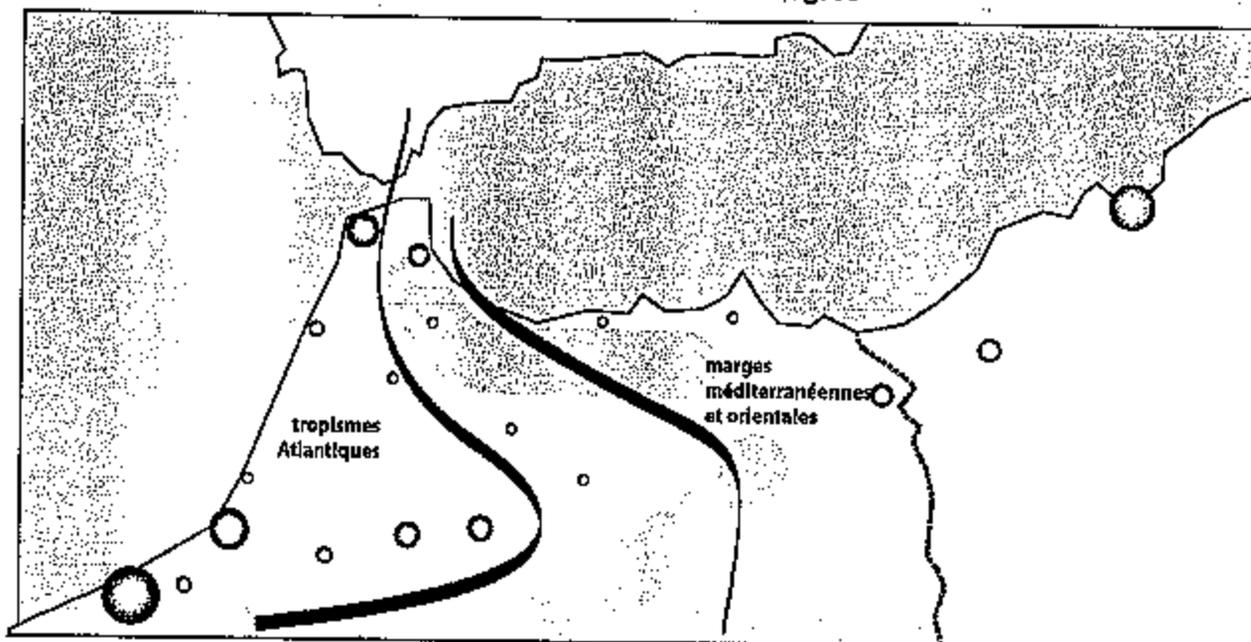
- L'attractivité interne répond aux fonctions que doit assurer le bipôle Tanger- Tétouan en tant que **Région métropolitaine** au niveau national, notamment dans la structuration de l'espace Nord marocain.

La Figure 4, issue du SNAT définit les "Zones d'influence des grands pôles urbains" et indique que le bipôle Tanger-Tétouan étendrait⁷ son influence sur une part importante du territoire Nord-Ouest marocain. Le renforcement métropolitain de la péninsule a comme objectif premier la consolidation de cette influence. L'attractivité, l'influence de la région métropolitaine Tanger-Tétouan devrait pouvoir se développer vers le Centre-Sud vers Fès et vers l'Est (Oujda- Oran).

⁷ Le "niveau d'influence", selon sa nature, varie considérablement. Pour l'accès à des biens ou des prestations de service relativement courants, la Figure 4 correspond bien à la réalité. Pour des concepts plus "rarés", les relations avec le pôle central Casablanca-Rabat sont plus fortes.

Cette consolidation territoriale apparaît d'autant plus pertinente qu'elle vient suppléer une des faiblesses les plus criantes de l'organisation de l'espace marocain, marqué par un très fort "tropisme atlantique", avec des marges orientales et méditerranéennes insuffisamment intégrées :

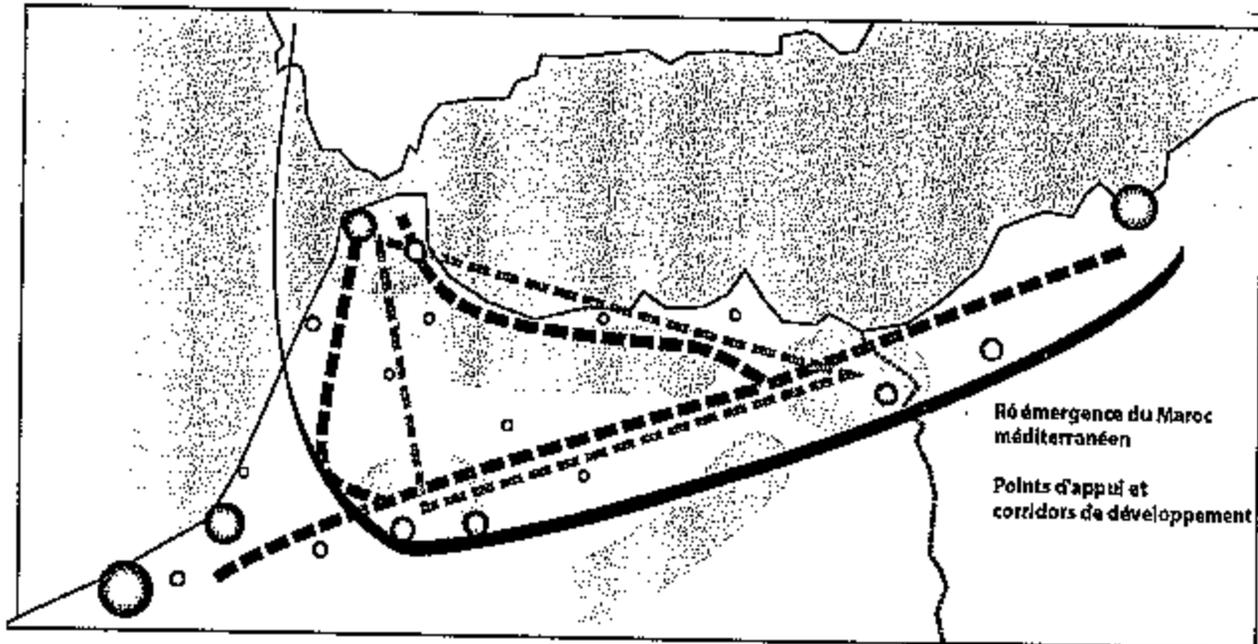
Figure 9 Une façade méditerranéenne insuffisamment intégrée



Cette extension de l'aire métropolitaine est d'autant plus opportune que le territoire rifain ne comprend pas d'agglomération importante. Entre la région métropolitaine Tanger-Tétouan, qui peut jouer un rôle moteur vers l'Est et le pôle Oujda- Nador, la ville d'Al Hoceima devrait devenir une ville charnière articulée aux aires d'influence des deux bipôles. Cela suppose une importante amélioration des commerces et services en direction des populations du Rif, la réalisation de la route littorale entre Tétouan et Al Hoceima. Tétouan occupe une position stratégique dans cette extension de l'influence métropolitaine vers le Rif, influence qu'elle exerce déjà mais qu'il faudrait sérieusement renforcer.

La Figure 10 ci-dessous marque comment le territoire marocain pourrait se rééquilibrer en retrouvant sa vocation méditerranéenne historique. Ce basculement ne se fait pas au détriment des dynamiques atlantiques. Il vient ajouter à celles-ci d'autres opportunités de développement spatial.

Figure 10 Lignes de forces émergentes sur l'arc méditerranéen



- L'attractivité interne s'appuie sur des facteurs semblables à l'attractivité externe : environnement de l'entreprise, aménités urbaines et cadre de vie, image, qualités logistiques. Il faut cependant adapter les actions visant à améliorer des facteurs d'attractivité non plus aux besoins des investisseurs étrangers mais à ceux des investisseurs nationaux, besoins qui peuvent être différents tant dans leur nature, leur urgence que de leur intensité.

4.4. APPUYER LE PROCESSUS DE METROPOLISATION SUR LE DEVELOPPEMENT INTEGRE

4.4.1. LES PROCESSUS D'INTEGRATION

- Le caractère intégré du développement économique a pour objectif de *faire évoluer progressivement l'appareil productif existant vers des produits à plus forte valeur ajoutée* plutôt que de s'orienter vers une rupture avec l'existant au risque de ne pas déboucher véritablement sur une économie nouvelle pour le territoire.

Le développement intégré est une composante essentielle du processus de déplacement de la qualité qui constitue l'un des principaux facteurs de métropolisation. Il apporte de même une contribution fondamentale à la diversification des produits matériels et immatériels des activités locales ainsi qu'à la spécificité des produits locaux.

Ces processus d'intégration doivent aller à l'encontre de certains facteurs centrifuges qui leur sont défavorables tels que : la concentration des décisions administratives sur Rabat, des banques et des activités directes et induites à Casablanca, de la recherche universitaire à Rabat. Ces nécessaires rééquilibres favoriseraient le renforcement de l'attractivité des autres pôles marocains notamment de la région métropolitaine Tanger- Tétouan.

➤ On peut envisager deux types de processus d'intégration :

- Un processus qui, dans le cadre des contraintes économiques liées aux avantages comparatifs, cherche à assurer le développement des activités amont et aval (input-output) des productions locales spécifiques. Le cas type est celui d'un développement endogène, c'est-à-dire d'un développement engendré à partir des ressources locales propres.
- Un processus qui repose sur un système d'articulations reliant la métropole à sa région, au territoire national et au reste du monde

Ces deux processus s'appliquent tant aux productions agricoles, industrielles qu'aux prestations commerciales et de services

4.4.2. L'INTEGRATION PAR L'ENDOGENE

- Il s'agit donc à partir des **ressources locales** de remonter aux activités situées en amont qui conditionnent et favorisent la production de la ressource et de stimuler les activités en aval qui valorisent la ressource première jusqu'au stade de la consommation, en ciblant, dans la perspective du processus de métropolisation, le développement des activités à forte valeur ajoutée. C'est le cas, par exemple, des produits agricoles avec en amont le secteur des semences, la recherche agronomique et en aval, les industries agroalimentaires jusqu'à la distribution finale. Les cas et les opportunités d'une intégration complète amont - aval sont rares et les situations les plus fréquentes sont celles d'intégration partielle concernant des segments « amont » et/ou « aval ». Dans le cas du bipôle Tanger-Tétouan, il faudra identifier quels sont les secteurs d'activités pouvant s'inscrire dans ce processus d'intégration.

Deux secteurs, entre autres, apparaissent favorables au développement d'un tel processus : la production **agricole** et les **I.A.A** et le **tourisme**.

Encadré 2 Développement Intégré métropolitain : l'exemple du tourisme

1. Le tourisme constitue une des activités économiques motrices du développement métropolitain tant par le poids économique qu'il représente, les emplois qu'il offre, les flux financiers qu'il suscite, l'attractivité qu'il crée, la gamme de services qu'il propose, les effets d'entraînement qu'il génère. Cependant, ce cycle vertueux du développement n'est possible que si la région métropolitaine s'oriente vers un **tourisme de qualité en s'écartant du tourisme de rente « tout balnéaire »**, un tourisme offrant des produits touristiques adaptés aux demandes nationales et surtout internationales de plus en plus exigeantes et volatiles
2. L'amont de la ressource est essentiellement la qualité des milieux naturels et du patrimoine bâti, les activités intégrées amont sont donc celles qui sont liées à la gestion de l'environnement : eaux, forêts, agriculture biologique, paysage, etc. La péninsule tingitane offre une triple opportunité :
 - Avec l'Andalousie, elle est la seule région qui, dans une zone resserée, offre deux littoraux totalement différents : l'Atlantique et la Méditerranée
 - La présence de massifs forestiers
 - Un relief de montagne avec des espèces faunistiques et floristiques caractéristiques.
3. En aval, on trouve l'ensemble des activités qui concourent à la production, à la vente des produits touristiques : hôtels, commerces, entreprises de loisirs ; fabricants d'équipements touristiques, promoteurs immobiliers, etc.
4. La péninsule tingitane a, dans le secteur touristique, l'opportunité d'un développement métropolitain moteur à la condition de cibler la qualité, ce qui implique :
 - La protection et la mise en valeur des espaces naturels supports de l'activité touristique
 - La restructuration du parc résidentiel balnéaire
 - La sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine bâti, historique, culturel tel que les médinas de Tanger et Tétouan, Tétouan ayant dans le domaine de la culture andalouse une spécificité forte qui pourrait engendrer des « produits-phares » de tourisme culturel
 - La restructuration de la conurbation balnéaire entre Sebta- Tétouan
 - Le développement du tourisme de nature notamment en zones forestières et de montagne (randonnées, spéléologie, ...)
 - Le développement du tourisme d'affaire (cf le projet « SAULIMAR » à Tanger- paragraphe 4.5)

4.4.3. L'INTEGRATION PAR ARTICULATION

L'activité se concentre sur un **segment** de la chaîne complète production - distribution, ce segment doit donc être **articulé** avec les autres segments de la chaîne qui peuvent se trouver en dehors de la région métropolitaine et même, ce qui est le cas le plus fréquent, en dehors du Maroc. Dans l'optique du développement intégré, l'objectif est d'avoir le segment le plus long possible, ou plusieurs segments de la chaîne avec des articulations fortes amont-aval. D'une manière plus imagée, il s'agit de passer d'une sous-traitance « **d'exécution** » très dépendante et à faible valeur ajoutée à une **sous-traitance « d'initiative »**, suivant en cela les évolutions observées dans la sous-traitance moderne au sein des pays industrialisés.

Encadré 3 Innovation et sous-traitance

L'exemple de l'automobile est particulièrement instructif. Auparavant, les grands constructeurs étaient appuyés par des essaims de petits sous-traitants, cantonnés dans des fonctions d'exécution simples. Les plans et méthodes étaient entièrement conçus par le donneur d'ordre, en situation de monopsonie. Le réseau de sous-traitants était entièrement vasalisé. Ce sont ces "usines tourne-vis" qui ont été massivement délocalisées dans les pays à coût de main-d'œuvre attractif. Parallèlement à ces délocalisations "à faibles enjeux", une sous-traitance moderne s'est constituée. Elle repose sur des capacités d'innovation, de conception et de commercialisation. Ce ne sont plus des produits élémentaires, à la demande, qui sont réalisés, mais des productions enrichies et intégrées ; qui plus est, ces produits sont achetés par l'ensemble des constructeurs, défaisant les situations de monopsonie. La redistribution fonctionnelle, dans la filière automobile, transforme les grands constructeurs historiques en "ensembliers". Une part de l'innovation s'est déplacée chez les fournisseurs spécialisés et accessoiristes, qu'il est difficile de continuer à appeler "sous-traitants".

Dans la situation mondiale de concurrence, la stratégie implique d'identifier quels sont les « créneaux », les « niches » les plus favorables aux aptitudes locales et de rechercher une stratégie de différenciation privilégiant les avantages spécifiques de préférence aux avantages génériques. Par exemple, en jouant plutôt sur le niveau de qualification de formation spécialisée dans une branche donnée (avantage spécifique) que sur la présence d'une main-d'œuvre nombreuse et bon marché (avantage générique).

4.4.4. CONDITIONS D'INTEGRATION

Que ce soit l'intégration endogène ou l'intégration par articulation, un certain nombre de conditions doivent être réunies si l'on veut obtenir des productions à plus forte valeur ajoutée et s'engager dans un processus de qualité :

- 1- La recherche de **l'innovation**, au stade du développement industriel du bipôle, la stratégie est plutôt d'**introduire l'innovation** dans les industries existantes plutôt que de chercher à créer, ex nihilo, des **industries de l'innovation**.
- 2- Développer et améliorer la **gouvernance des entreprises** notamment par des formations à la gestion et à la création d'entreprises
- 3- Renforcer l'appareil de **formation** pour renforcer le niveau de **qualification** fourni.
- 4- Mettre à niveau **l'environnement des entreprises**.

4.5. DEVELOPPER LES SERVICES SUPERIEURS ET DE SON ENVIRONNEMENT

4.5.1. LES SERVICES SUPERIEURS ET DE COMMANDEMENT

- Le tertiaire supérieur comprend les commerces dits supérieurs, commerces rares, de luxe, très spécialisés et les services supérieurs. Dans le cas de Tanger-Tétouan, c'est avant tout le développement des services de commandement indispensables au processus de métropolisation qui devra être favorisé.

Encadré 4 Liste indicative des services tertiaires de commandement

1. Les services financiers

- Banques nationales, régionales, spécialisées
- Banques étrangères
- Autres établissements de crédits et établissements financiers
- Assurances nationales et étrangères, généralistes ou spécialisées

2. Conseils, cabinet d'audit, d'expertise...

- Courtiers en assurance, en particulier sur les activités off-shore
- Entreprises de gestion de biens, agences immobilières
- Experts comptables et conseillers fiscaux
- Conseillers financiers et juridiques
- Conseil en gestion, en organisation, en marketing
- Agences de publicité
- Entreprises de communication
- Services et conseils en informatique, connectique, télécommunication...

3. Activités liées aux échanges

- Entreprises de négoce (commerce de gros)
- Entreprises d'import-export
- Affrètements, armements
- Logistique
- L'entretien de gestion de biens, agences immobilières

4. Ingénierie

- Bureaux d'études, de conception, de réalisation, de consultation, d'assistance
- Construction, architecture
- Etudes économiques, etc.

5. Médias

- Entreprises de presse, d'éditions
- Radio, télévision
- Production et distribution cinéma/ télévision

6. Industries de l'accueil

- Hôtellerie notamment les chaînes hôtelières internationales
- Hôtellerie d'affaires
- Organisations de spectacles, congrès, salons
- Agences de voyages, tours-opérateurs
- Grands équipements de loisirs : golfs, salles de spectacles, parcs récréatifs, casinos, etc.

□ La présence d'un tertiaire supérieur est à la fois une condition d'émergence du processus de métropolisation et une caractéristique fondamentale d'une métropole. Certaines métropoles sont essentiellement des métropoles tertiaires : Londres, Paris, Francfort, etc. Ce ne sera pas le cas de la région métropolitaine Tanger-Tétouan qui comblera trois secteurs :

- Un secteur productif performant dont le développement reposera sur une intégration endogène ou articulée (cf. paragraphe ci-dessus).
- Un secteur commercial et logistique lié aux échanges internationaux avec les ports de Tanger et R'Mel et le trafic engendré par les zones franches de Tanger, Fnidq.
- Un secteur financier s'appuyant sur la tradition off-shore de Tanger.

Le développement de ces trois secteurs ne peut se faire qu'en s'appuyant sur une trame dense de services spécifiques compétents, ce qui devrait permettre de faire passer la péninsule tingitane de sa fonction d'espace de transit à celle d'espace de commandement.

4.5.2. TANGER, PLACE FINANCIÈRE OFF-SHORE

Le statut international qu'a connu la zone de Tanger confirme une vocation antérieure de zone d'échanges que lui conférait naturellement sa position géographique valorisée par son port commercial et de voyageurs. Cependant, Tanger n'a jamais pu aller jusqu'au bout de cette vocation et la fonction internationale de Tanger, toujours perceptible, est restée modeste par rapport aux potentialités.

La structure bancaire dense de Tanger, les expériences déjà acquises dans ce domaine (voir encadré ci-dessous), les opportunités qui s'offrent, amplifiées par le PTM, devraient permettre de relancer la place financière off-shore de Tanger.

Encadré 5 La place financière off-shore de Tanger

Le régime marocain a toujours eu cette idée de Tanger comme place financière off-shore. En 1963, cinq ans après la fin du statut international, fut créée la Zone Franche de Tanger, première Zone franche d'exportation. En 1992, a été promulguée la loi n°58-90 relative aux places financières off-shore, appliquée à Tanger en 1994.

Selon la loi marocaine, est considérée comme banque off-shore:

- Toute personne morale, quelle que soit la nationalité de ses dirigeants et les détenteurs de son capital, qui a son siège dans une place financière off-shore et pour profession habituelle et principale de recevoir des dépôts en monnaies étrangères convertibles et d'effectuer, en ces mêmes monnaies, pour son propre compte ou pour le compte de ses clients toutes opérations financières, de crédit, de bourse ou de change
- Toute succursale créée, pour l'exercice d'une ou de plusieurs des missions visées ci-dessus, dans une place financière off-shore par une banque ayant son siège hors de ladite place.

Cette loi est jugée trop timide, elle limite notamment les champs d'activités des holdings, pour pouvoir donner une impulsion suffisante au lancement d'une place financière off-shore importante.

Cependant, avec la création de la Zone Franche Aéroportuaire et des montages Juridico-financiers associant place off-shore et Zone Franche d'Exportation, le mouvement a été relancé, des banques off-shore se sont installées. Cette relance a été arrêtée à la suite des répercussions du 11 septembre 2001, mais la pression favorable demeure.

Plusieurs facteurs favorables justifieraient de relancer l'activité off-shore en lui fixant même des objectifs plus ambitieux :

- Le développement de l'activité portuaire avec le projet du port de R'Mel
- Le développement de l'activité commerciale liée aux différentes Zones Franches prévues (Fnldq, Tanger et autres sites à localiser)
- L'importance accrue des flux financiers générés par les revenus des marocains à l'étranger (R.M.E).

Sur ce dernier point, il y a un paradoxe apparent. Les flux financiers rapatriés proviennent en grande partie d'émigrés marocains originaires du Nord du Maroc, notamment du Rif. Or la masse des dépôts bénéficie à la place Casablanca-Rabat et à un niveau nettement inférieur Nador et Tanger. Il existe donc un potentiel réel pour la place financière tangeroise à condition, cependant, qu'elle soit en mesure d'assurer des prestations supportant la concurrence internationale. La concurrence, en effet, ne se situe pas qu'au niveau national, elle se développe notamment dans les pays d'accueil de l'émigration. L'opportunité, fortement suscitée par le PTM, existe donc de relancer la place off-shore avec cependant deux conditions :

- revoir la loi de 1992 pour tenir compte des évolutions mondiales en cours,
- positionner la place financière off-shore de Tanger en situation concurrentielle.

4.5.3. LES SERVICES RENDUS AUX ENTREPRISES

Le développement des services rendus aux entreprises sera essentiellement le fait des investisseurs privés en réponse à une demande croissante de services liée au développement de l'économie notamment les activités portuaires, les changes internationaux et le tourisme. Les pouvoirs publics peuvent cependant intervenir soit en favorisant le développement des

services supérieurs soit en créant eux-mêmes les équipements ou infrastructures supports de ces activités.

Trois projets paraissent significatifs à cet égard :

□ **Un centre d'affaires international**

« Business Center » ? « World Trade Center », bâtiments « intelligents » ? « Quartier d'affaires » ? Les produits et les modalités de la promotion immobilière en matière de services sont multiples et adaptables à chaque site. Ce qui est sûr, c'est qu'une métropole à vocation de commerce international a besoin de tels équipements qui répondent aux exigences des sociétés nationales et étrangères sur le plan de leur fonctionnement, leur confort, leur accessibilité, leur desserte et les services offerts.

Le projet « SAULIMAR », qui prolongerait l'actuel front de mer, aux pieds de la Médina constitue une opportunité en ce sens qui doit être examinée. De même, la relance du pôle tertiaire prévu près de la nouvelle gare, adossé à la zone balnéaire, semble une mesure importante pour la requalification métropolitaine de Tanger.

Encadré 6 Projet « SAULIMAR »

Le programme proposé répondrait à plusieurs des objectifs de métropolisation :

- Création d'une zone de bureaux mais intégrée dans un quartier résidentiel avec commerces, restaurants, hôtels et lieux de loisirs et de distraction.
- Création d'une zone résidentielle adaptée à la demande de dirigeants et cadre d'entreprise, nationaux et étrangers.
- Création de structures commerciales et hôtelières modernes.
- Intégration de l'opération dans le tissu urbain central qu'elle contribuera ainsi à revitaliser et animer.
- Facteur favorable au développement du tourisme, notamment du tourisme d'affaire

□ **Palais des Congrès**

Le projet d'un Palais des Congrès correspond à un besoin certain. Une métropole internationale a besoin d'un complexe capable d'accueillir de grandes manifestations internationales, et nationales, qu'elles soient économiques ou culturelles. Ce « complexe » répondrait aux exigences actuelles des manifestations internationales, il conforterait l'image et la communication du bipôle et favoriserait le développement du tourisme d'affaires.

□ **La logistique**

La logistique représente un secteur des services en pleine expansion. De plus en plus, les fonctions logistiques des entreprises sont externalisées et assurées par des entreprises de logistique. Il est devenu impératif pour les entreprises de disposer autour d'elles d'un véritable réseau de services logistiques.

Le rôle de l'investissement privé est prépondérant, cependant les pouvoirs publics peuvent intervenir de deux manières, dans le cas du bipôle :

- En créant les Infrastructures support de l'activité logistique, c'est le cas du PTM ; aux infrastructures et équipements logistiques expressément prévus par le PTM, il faudrait ajouter :
l'aéroport international
des parcs logistiques } Voir paragraphe 4.7
- En développant les formations techniques orientées vers la logistique.

□ **Les équipements**

- Notamment un parc hôtelier rénové adapté aux futures fonctions métropolitaines de Tanger- Tétouan.
- Des équipements de distraction, de loisirs, structurants du type « Aquarium géant »...

4.5.4. LE ROLE DE L'APPAREIL DE FORMATION

L'appareil de formation, notamment universitaire peut jouer un rôle déterminant dans le développement des services supérieurs et la formation internationale de la région métropolitaine, notamment à travers l'Institut des Affaires, le Centre de Développement de la Qualité, l'Institut des Langues, la création d'une filière logistique, etc.

4.6. SOUTENIR LE DEVELOPPEMENT DE L'INNOVATION

□ **Des retards à combler par étapes**

Le diagnostic a souligné les insuffisances, les lacunes du bipôle dans ce domaine. Or, sans un secteur dynamique dans la recherche et l'innovation, la pérennité du caractère métropolitain sera compromise. Il importe de faire du bipôle un « **territoire d'innovations** ». Il ne s'agit pas tant, dans un premier temps, de la capacité à **produire** de l'innovant que de la capacité -réactivité- à **intégrer** les flux de l'innovation internationale dans les **systèmes locaux** de **production** et de **gouvernance publique et privée**.

Le processus d'innovation peut se dérouler en trois stades :

- 1^{er} stade : Soutenir le développement de l'innovation « *passive* », c'est-à-dire, introduire des procédés innovants dans les entreprises existantes
- 2^{ème} stade : Soutenir le développement de l'innovation « *pro-active* », c'est-à-dire, adapter les innovations venant de l'extérieur aux process existants
- 3^{ème} stade : Soutenir le développement de l'innovation « *active* », c'est-à-dire, en favorisant la création d'entreprises travaillant dans les domaines innovants comme le secteur de la « high tech », en veillant à l'articulation de ce tissu innovant avec les niveaux international, national et régional.

On peut engager dès maintenant une politique favorable du développement des deux premiers stades, ce n'est qu'une fois ces deux premiers stades consolidés que le troisième pourra être développé avec des chances de succès.

□ **L'université, l'innovation, la métropolisation**

- Ce renforcement impose de valoriser et de développer le potentiel de formation et d'encadrement existant. La métropolisation du bipôle devrait s'appuyer sur la constitution du **triangle technopolitain** articulant les trois composantes de l'innovation : les sphères **entrepreneuriales, universitaires** et de la **recherche**.

Encadré 7 L'Université Abdelmalek Essaâdi

◆ En avance sur la future structure métropolitaine, l'Université de Tétouan -presque vingt ans d'âge- est bipolaire avec la création en 1980 du pôle de Tanger. De fait, il s'agit donc d'une Université régionale Tétouan - Tanger.

◆ L'Université comprend, en 1999-2000, près de 13 000 étudiants avec 700 enseignants chercheurs, 600 administratifs. On observe une croissance de 15% par an des inscriptions à l'Université. Les deux sites universitaires fournissent des enseignements académiques et appliqués, cependant Tétouan est sensiblement plus généraliste avec les Sciences, les Sciences Humaines, l'Economie et le Droit. Le pôle de Tanger est plus tourné vers les Sciences Appliquées avec les Sciences de l'Ingénieur, le Commerce, les Sciences Economiques et Juridiques, la Géographie, les Langues Etrangères.

L'Université comprend plusieurs Ecoles, Instituts et Centres Spécifiques tels que l'ENSA de Tanger avec ses formations d'Ingénieurs (Bac + 5) en informatique, électronique, télécommunication, un centre de Gestion (management, marketing), une Ecole de Traduction (cinq langues), Institut de Formation Touristique, Un Centre de Promotion Qualité formant des « qualifiés ».

Les pôles d'excellence se répartissent de la manière suivante :

- Tétouan :
 - Pôle Sciences de la Vie et Santé
 - Pôle de l'Univers, la Terre et la Mer
 - Pôle de Physique et ses applications
 - Pôle de Chimie et ses applications
 - Pôle Mathématique
 - Tanger
 - Pôle de Sciences de l'Ingénieur
 - Génie de l'Environnement
 - Technologie de l'Information et de la Communication
 - Un Institut Supérieur du Droit des Affaires avec une branche internationale va être créée à Tanger (ISDA), articulé avec les autres composantes de l'Université. Un partenariat avec l'Université de Grenoble est envisagé.
 - ◆ L'Université est régie par une loi datant de 1965. Une réforme profonde est en cours pour adapter l'enseignement aux besoins du développement national. Serait instauré le cycle : Licence - Master - Doctorat. Le Président de l'Université est désigné sur la base d'un projet personnel pour un mandat de quatre ans, l'autonomie universitaire sera renforcée. Un effort particulier sera fourni dans le domaine de l'économie de l'entreprise.
 - ◆ La stratégie de la recherche au Maroc a commencé au début des années 1990, avec le Programme Marocain d'Action en Sciences (PAMS), avec la volonté d'encourager le développement de la recherche à l'Université, en partenariat avec les entreprises, sur la base d'appels d'offres thématiques. En 2002-2003, a lieu la première évaluation des équipements de recherche au Maroc, par des évaluateurs européens. Il existe plusieurs centres et laboratoires de recherche à l'Université avec un budget modeste... mais qui ont le mérite d'exister. Citons la Chimie- Biologie, la Pharmacie, Les plantes à Tanger, l'Océanologie et les Techniques d'épuration des eaux à Tétouan, l'utilisation des rayonnements par les céréales et les plantes à l'INRA de Tanger. Est en cours, une restructuration du CNRST, opérateur plus qu'outil de recherche en tant que tel.
- Le partenariat recherche universitaire - entreprise est encore modeste. La principale structure support est l'Association Recherche - Développement au Maroc (A.R.D.M) qui finance des projets d'innovation, deux ou trois projets par an dans la ZIT.

- Comme nous l'avons indiqué, dans un premier stade, l'amorce du processus d'innovation pourra se faire en intégrant de l'innovation dans les structures de production existantes où à partir des structures de recherche et d'innovation actuellement présentes. Le rôle de l'Université sera essentiel car l'impulsion à l'innovation, dans cette première phase, devra provenir essentiellement du secteur public donc, directement ou indirectement, des structures universitaires. La question posée est alors de savoir si l'université de Tanger-Tétouan est en mesure de relever le défi de la métropolisation ?

➤ L'Université Abdelmalek Essaâdi souffre de **deux faiblesses importantes et spécifiques** :

- Le premier handicap est **quantitatif**. L'Université du Nord est de taille **relativement modeste** -7^{ème} rang national- loin derrière les pôles principaux de Rabat et Casablanca, et même loin de Fès et Meknès. Ce déficit quantitatif ne trouve aucune justification et devra être comblé progressivement dans les années qui viennent, sauf à accepter que la jeunesse de cette Région ne bénéficie pas des mêmes opportunités.
- Le deuxième handicap est d'ordre **qualitatif**. Par rapport à ces autres pôles universitaires, l'Université du Nord présente une **prédominance relative** dans des domaines qui ne sont pas les plus directement orientés vers la sphère économique -et l'innovation technologique.
Ainsi, près de 60% des 3^{ème} cycles concernent les « Lettres et Sciences Humaines », contre 31% en moyenne nationale. On observe des insuffisances notoires au niveau des 3^{ème} cycles dans les domaines des Sciences Juridiques, Economiques et Sociales et des Sciences de l'Ingénieur.

➤ A ces deux faiblesses spécifiques viennent s'ajouter des **handicaps partagés** avec l'ensemble du **système universitaire marocain**.

- Une **méritocratie stérilisée** : Les mécanismes de sélection restent largement fondés sur les sciences exactes -mathématiques, physique- les filières scientifiques rassemblent les meilleurs éléments. Ceux-ci sont engagés dans des formations très spécialisées, avec insuffisance de formations complémentaires en sciences de gestion, économie, droit... qui sont autant d'aspects fondamentaux dans la gestion des affaires. Les ingénieurs marocains sont ainsi trop souvent rapidement limités dans l'ascension hiérarchique au profit d'autres filières : école de commerce, droit ou... Ingénieurs issus des grandes écoles françaises.
- Une **fuite des cerveaux** concernant notamment les plus diplômés, dont le rôle dans le processus de l'innovation est déterminant, en raison de l'étroitesse du marché du travail d'une part et des conditions financières d'autre part. Le Maroc perd ainsi une partie de ses futurs créateurs d'entreprise et ses chercheurs.

➤ Son potentiel repose néanmoins sur un **certain nombre d'atouts** :

- L'importance relative, au niveau des 3^{ème} cycles des domaines « Sciences » : 38,5% pour 35% au niveau national et « Sciences et Techniques »
- La présence d'Instituts ou d'Ecoles Supérieures uniquement localisés à Tanger-Tétouan : l'Institut de Formation aux carrières de Santé, l'Institut National de l'Action Sociale, l'Institut National des Beaux-Arts. Cependant, l'Université de Rabat regroupe à elle seule 53% des effectifs de ces Instituts et Ecoles Supérieures marocains.
- Dans une perspective de favoriser l'innovation «co-substantielle» du processus de métropolisation, un effort important s'impose visant à développer certains domaines clé dans ce processus ; les Sciences de l'Ingénieur, les domaines économiques, financiers, commerciaux (management, gestion, marketing, etc). Dans cette optique,

les réformes engagées et/ ou prévues (voir Encadré 7) paraissent aller dans le sens de la métropolisation.

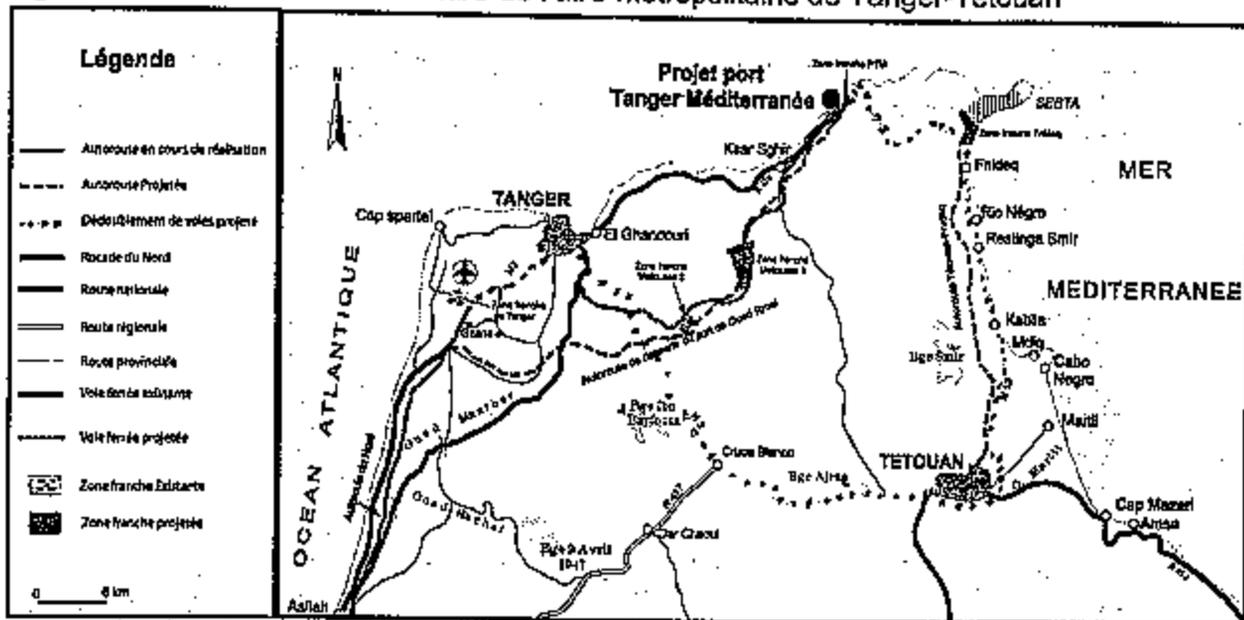
4.7. CONSOLIDER LES INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS

4.7.1. INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS COMME OUTILS DE LA METROPOLISATION

Les territoires métropolitains se caractérisent par un *haut niveau* de *dotation* en *infrastructures* et *équipements*, en relation avec les fonctionnalités proprement métropolitaines, en particulier l'intensité des échanges et l'accueil d'activités à haut contenu en valeur ajoutée : tertiaire de commandement, recherche-développement, technologies de l'information et des communications, etc.

Pour le bipôle Tanger-Tétouan, les *infrastructures composant le PTM* –port, zones d'activité, routes et autoroutes, chemin de fer- constituent une *dotation de niveau critique*, d'une qualité et d'une quantité déterminantes pour assurer, sous certaines conditions, un développement métropolitain de l'ensemble du territoire régional.

Figure 11 Schéma d'infrastructure de l'aire métropolitaine de Tanger-Tétouan



Source : T.M.S.A, nov 2003.

Un des objets essentiels de la présente démarche est donc d'identifier les "conditions" qui permettent la pleine valorisation de l'investissement consenti pour la création du PTM. Ces conditions peuvent correspondre à :

- Des infrastructures complémentaires, comme le nouvel aéroport international de Tanger-Tétouan.
 - Des mesures de requalification des territoires : réhabilitation urbaine, protection des littoraux, politique de parcs régionaux...
 - La mobilisation de la sphère économique : La relance du projet de place financière off-shore en est un élément clé ; les interventions des institutions intermédiaires – Chambres de commerce et d'industrie par exemple- pour le renforcement du tissu entrepreneurial, en est un autre aspect critique.
- etc.

4.7.2. INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

A. Desserte routière

□ **Un réseau structurant pour une péninsule "métropolitaine"**

Le réseau routier et le réseau structurant du développement de l'ensemble des systèmes de connexion : transports et communications avec comme objectif principal d'améliorer, de renforcer, de promouvoir les fonctions d'échanges de la région métropolitaine, en particulier, sa fonction logistique.

Au paragraphe 4.2.4 ont été citées « les liaisons à conforter, à améliorer ou à réaliser » dans le cadre du processus de métropolisation. On peut utilement les regrouper sous deux rubriques : les liaisons renforçant la connectivité régionale et celles assurant l'accessibilité nationale et internationale. Il est entendu que la distinction n'est pas toujours tranchée. Ainsi, l'autoroute Tanger – Fnidq est à la fois une liaison intra régionale et un segment terminal de l'autoroute du Nord.

➤ **Liaisons renforçant la connectivité régionale**

• **RN2, Tanger - Tétouan**

Cette liaison est, à l'évidence, *l'artère vitale* de tout projet de consolidation métropolitaine de la péninsule tingitane. Le niveau de service médiocre de la route actuelle traduit "physiquement" la faiblesse de la synergie entre Tanger et Tétouan. Les documents de programmation actuels évoquent un projet de "doublement" de la route actuelle. Si ce "doublement" correspond à un traitement en *voie rapide* – quasi autoroutière-, il sera conforme aux objectifs de développement métropolitain. Toute autre configuration serait pénalisante.

• **Rocade du Déroit, Tanger - Fnidq**

Il s'agit d'une route de construction relativement récente, tout à fait adéquate pour un trafic modéré, essentiellement de desserte locale. Quelques améliorations et corrections de tracés seront suffisantes pour autant que :

- L'essentiel du trafic généré par le port de R'Mel transite par la voie autoroutière.
- Des mesures réglementaires et une stricte surveillance limitent l'envahissement résidentiel de la bande littorale du Déroit d'une part, le mitage de l'arrière pays d'autre part.

- **Rocade balnéaire Fnidq – M'Diq**

Cette voie subit un trafic estival balnéaire très dense et, à ce titre, doit bénéficier de travaux et aménagements afin de hausser significativement son niveau de service. Un progrès certain correspondrait à la séparation des trafics de transit –à partir des ports et entre agglomérations- et des trafics locaux intra-balnéaires. Cependant, comme observé dans de nombreux corridors balnéaires, les autoroutes littorales peuvent induire plus de problèmes qu'elles n'en résolvent : elles accroissent l'attractivité des communes desservies, incitent à une occupation plus dense qui génère une pression anthropique forte sur des milieux fragiles.

- **Rocade de Tétouan**

La rocade de contournement de Tétouan est aussi une mesure prioritaire, en raison des contraintes sévères du site. Un des effets attendus non négligeable serait de favoriser un nouveau corridor de développement urbain, vers l'Ouest, alors que l'essentiel de l'extension se fait sur la seule direction aval, le long de l'oued Martil.

➤ **Liaisons à fonctionnalités mixtes, régionales et nationales**

- **Liaison Tanger – Fnideq via PTM (Autoroute Tanger - PTM et voie expresse PTM - Fnideq)**

Ce nouvel ouvrage est indispensable pour assurer la desserte du nouveau port. Pour autant, une analyse attentive des fonctions et usages de cette liaison mérite d'être effectuée.

On peut, a priori, identifier quatre fonctions particulièrement importantes, classées par ordre décroissant :

1. Echanges de biens entre le port et le territoire national dans son ensemble –par une connexion rapide avec l'autoroute du Nord. Ces flux intègrent les biens manufacturés, les céréales et les produits pétroliers.
2. Echanges de biens avec les pôles industriels, existant et en développement, de la Région. Ceux ci sont aujourd'hui essentiellement situés au Sud et au Sud-Ouest de l'agglomération tangeroise. Ils seront, selon le projet, également localisés à Malloussa.
3. Approvisionnement de la zone franche commerciale de Fnideq
4. Déplacements de personnes, en particulier les employés travaillant sur le Port et sa zone logistique, dans une moindre mesure, les passagers en transit –vers le port de R'Mel, celui de Sebta ou depuis Tanger.

- **Autoroute Fnidq – Tétouan**

Cet ouvrage fait partie de la "Rocade méditerranéenne", de Tanger à Saïdia. Les avantages et inconvénients de ce segment autoroutier ont été évoqués plus haut, à propos de la "Rocade balnéaire Fnidq – M'Diq". La décision de construire cette autoroute est prise, les travaux vont commencer en 2004.