



IV^{èmes} RENCONTRES INTERNATIONALES
MONACO ET LA MÉDITERRANÉE

Le patrimoine méditerranéen

PATRIMOINE CULTUREL
NATUREL ET SUBAQUATIQUE
POUR UN DÉVELOPPMENT DURABLE
EN MÉDITERRANÉE

ACTES

MONACO 2007

Association Monégasque pour la Connaissance des Arts

LE PROJET TANGER MED

Le Projet du Port de Tanger Med est le fruit d'une réflexion stratégique menée au plus haut niveau de l'État marocain et articulée en plusieurs étapes.

A. La genèse du Projet Tanger Med

1. Transbordement

Dans un premier temps, au début des années 1990, l'objectif du Maroc était de conquérir une part du marché de transbordement de conteneurs transportés par voie maritime. Il convient de souligner que, dans le cadre de l'expansion des échanges mondiaux de marchandises, le mode de transport par conteneurs a fortement augmenté, depuis les années 60, à un rythme plus élevé que les autres modes de transport de marchandises, avec un doublement du trafic tous les cinq ans ; ce phénomène est appelé *conteneurisation*. La conteneurisation s'est accompagnée de l'émergence d'un système mondial de transport, fondé sur une massification des trafics, c'est-à-dire :

- le renforcement des grandes lignes maritimes Est-Ouest,
- l'augmentation continue de la capacité des navires porte-conteneurs,
- la construction de plateformes portuaires aux points stratégiques de ces lignes maritimes, ces plateformes disposant de capacités de plus en plus importantes et ayant pour vocation essentielle le transbordement : déchargement des gros navires, stockage des conteneurs à quai, puis expédition des conteneurs vers des ports à distance régionale *via* des navires de capacité moyenne (*feeders*).

Le détroit de Gibraltar, où est implantée la ville de Tanger, constitue un de ces points stratégiques de passage des grandes lignes maritimes Est-Ouest. Cette importance s'illustre aisément par l'indicateur suivant : parmi tous les conteneurs du monde embarqués à

bord d'un navire pour relier deux points distincts, 20 % passent par le détroit de Gibraltar, soit environ 90.000 à 100.000 navires par an.

Ainsi la ville de Tanger, ou sa proche région, pouvait prétendre à la pénétration de ce marché du transbordement, activité inexistante jusqu'aujourd'hui, puisque le port traditionnel de Tanger n'abrite que du trafic de camions, de passagers et de l'import-export de conteneurs.

En raison de la saturation du port existant de Tanger et de l'absence d'espace adjacent pour une éventuelle extension, l'État a engagé un processus d'identification du site idéal de construction d'un nouveau port, qui serait donc destiné à l'activité de transbordement, à l'extérieur de la ville. Deux solutions s'offraient alors : l'est, c'est-à-dire la Méditerranée, ou bien le sud, c'est-à-dire l'Atlantique. Une option sérieuse fut alors prise pour la solution sud, qui présentait l'avantage d'une connexion autoroutière et ferroviaire disponible, alors que la solution est souffrait d'inconvénients majeurs : absence de connexion ferroviaire et autoroutière, d'autant plus que le relief de cette région est particulièrement accidenté.

En revanche, la solution sud s'avérait handicapante sur le plan logistique : elle restait, en effet, assez éloignée de la ligne maritime Est-Ouest, ce qui se traduisait par une perte de presque une journée de transport par rapport à un positionnement en Méditerranée. Plus encore, elle éloignait considérablement le nouveau port des côtes espagnoles. Ce handicap mit en lumière un critère fondamental dans le choix du site, critère qui permit également de franchir une deuxième étape stratégique : l'import-export. (fig. 1).

2. Import-Export

L'activité de transbordement, seule, n'est pas génératrice d'une grande valeur ajoutée pour le port où elle s'exerce et pour son arrière-pays, même si elle peut permettre une rentabilisation de l'infrastructure portuaire à long terme. Si un port sur l'Atlantique n'était pas en mesure d'abriter d'autres activités, un port en Méditerranée pouvait, en revanche, consolider le transport de marchandises par camions entre le Maroc et l'Espagne, essentiellement du fait de la courte distance de trajet.

C'est ainsi que fut franchie la deuxième étape : il n'était plus question de transbordement seul, mais également d'import et d'export, activité plus génératrice de valeur ajoutée pour l'arrière-pays. Parallèlement, l'option Atlantique fut abandonnée au profit de la solution Méditerranée, avec un positionnement du site au point de distance minimale du port espagnol d'Algéciras, qui offre une grande



FIG. 1 — Tanger Med et le Déroit de Gibraltar

capacité de traitement du trafic import-export de camions et passagers (activité de roulier) et, surtout, une durée de trajet moitié plus courte que celle du trajet Tanger Ville-Algéciras.

3. Développement d'un bassin de compétitivité

Tous les ingrédients étaient donc en place pour la définition et le lancement du projet. Le site retenu fut donc Oued R'mel, au pied du Mont Cirès (Punta Seres), à l'extrême nord de l'Afrique. L'infrastructure portuaire composée d'un port à conteneurs (import-export et transbordement) et d'un port roulier (import-export par camions et trafic de passagers et véhicules de tourisme) sera connectée à l'arrière-pays grâce à une liaison aux réseaux routiers, autoroutiers et ferroviaires nationaux. Cette connectivité optimale permet de consolider l'activité portuaire et favorise aussi la mise en place d'un bassin de compétitivité.

En effet, en s'appuyant sur le coût compétitif d'une main-d'œuvre de qualité, des avantages fiscaux et douaniers particulièrement attractifs (statuts de zones franches), le Maroc peut utiliser le

Port de Tanger Med comme un levier pour la création, dans la région nord du pays, de zones d'activités industrielles exportatrices. Ces zones d'activités sont essentiellement destinées à accueillir des opérateurs industriels étrangers et sont orientées vers l'export à destination de l'Europe. Elles deviennent un vecteur fondamental d'attraction de l'investissement privé étranger et, partant, de création d'emplois. Le nombre d'emplois attendus dans la région à l'horizon 2015 est de 150.000.

4. Base de développement socio-territorial

La mise en service du Port de Tanger Med, qui s'impose déjà comme l'un des plus importants de la zone atlantique et méditerranéenne, la connexion aux infrastructures de transport du pays et l'implantation d'un tissu industriel fortement consommateur d'emplois constituent un véritable bouleversement pour l'arrière-pays de Tanger Med. Composée de communes rurales longtemps défavorisées par l'histoire récente, le relief accidenté, l'enclavement, cette région fut longtemps délaissée comme un « angle mort » entre les deux grandes agglomérations du nord : Tanger et Tétouan.

Le Maroc considère comme un défi majeur de réussir l'accompagnement des populations de cette région et de son écosystème dans leur contribution à ce nouvel essor. Cela suppose le soutien au développement économique, culturel et social, ainsi qu'une nouvelle planification territoriale.

B. Un véhicule dédié : l'Agence Spéciale Tanger Méditerranée (TMSA)

Les objectifs ambitieux du projet Tanger Med (création d'une plateforme de transbordement, lancement d'un port import-export, mise en place d'un bassin de compétitivité, développement socio-territorial de la région) ont nécessité, pour être atteints dans les délais impartis, la mise en place d'une structure dédiée, dotée de prérogatives particulières et d'un statut juridique spécifique.

C'est ainsi que fut instaurée, à la fin de l'année 2002, une loi portant création d'une agence spéciale et confiant à cette dernière la mission de prendre les dispositions nécessaires afin de réaliser les objectifs susmentionnés. L'Agence Spéciale Tanger Méditerranée, TMSA, dispose du statut de société anonyme à directoire et conseil de surveillance. Son capital est détenu en quasi-totalité par le Fonds Hassan II, un fonds d'État chargé du financement des grands projets

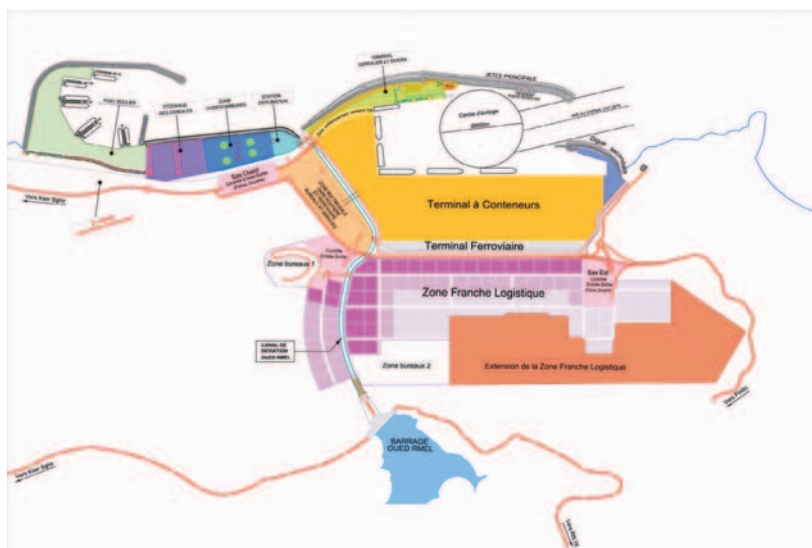


FIG. 2. — Plan masse provisoire du Complexe Portuaire

d'infrastructures du pays. Dans le cadre de cette loi, et afin de mener à bien ses missions, TMSA s'est vu octroyer les prérogatives de puissance publique sur une zone englobant le site du Port de Tanger Med et son arrière-pays, dénommée Zone spéciale de développement (ZSD). (fig. 2).

Missions

TMSA est donc investie des missions suivantes :

- l'élaboration de l'ensemble des études et plans généraux, techniques, économiques et financiers se rapportant à la conception, la réalisation et l'exploitation du port de Tanger Med et des zones d'activités,
- la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre de la construction et l'aménagement du port,
- l'exploitation du port, directement ou par le biais de concessions à des opérateurs privés,
- l'exercice d'autorité portuaire du Port de Tanger Med,
- la réalisation, l'aménagement, l'entretien et l'exploitation des zones franches d'exportation, en exerçant les compétences d'orga-

- nisme de gestion des zones et en accordant directement les autorisations d'installations dans lesdites zones,
- la réalisation des infrastructures permettant de relier le port et les zones précitées entre elles et avec les réseaux routiers, autoroutiers, maritimes, aériens et ferroviaires nationaux et internationaux,
 - la promotion du port et des zones d'activités,
 - la contribution au développement social et humain de la Zone spéciale de développement.

Les métiers de TMSA

Dans le cadre de sa mission, TMSA exerce cinq métiers principaux, qui sont exposés ci-après.

1. Aménagement et construction

TMSA réalise l'aménagement du site de Tanger Med (travaux de terrassements et viabilisation, mise en place des voiries) et coordonne les travaux de connexion routière, autoroutière et ferroviaire aux réseaux nationaux.

Elle assure également la construction de l'infrastructure portuaire.

Enfin, elle réalise la construction des bâtiments et superstructures du complexe de Tanger Med (centre tertiaire intermodal, aires de contrôle d'accès, entrepôts et bureaux des zones d'activités).

2. Autorité portuaire

En tant qu'autorité portuaire, TMSA assure la gestion du trafic maritime à l'intérieur du port, veille à la sécurité du port et au respect du règlement portuaire par les différents utilisateurs (concessionnaires de quais, prestataires de services).

1. Gestion et commercialisation des zones d'activités

TMSA assure la gestion et la commercialisation des zones d'activités du Complexe de Tanger Med (zones franches industrielles, logistiques et commerciales, zones industrielles non franches, port sec, centre tertiaire intermodal). Ceci consiste principalement dans :

- l'aménagement des zones (terrassements, viabilisation, voiries) et la construction des bâtiments (bureaux, entrepôts logistiques, bâtiments industriels),

- la promotion commerciale des zones,
- la location des terrains nus viabilisés, entrepôts et bureaux aux utilisateurs,
- la gestion et la maintenance des différents réseaux et prestations (eau, électricité, hygiène, sécurité, contrôle d'accès, etc.),
- le contrôle des constructions, installations et activités au sein des zones.

2. Services de télécommunications

TMSA assure l'exploitation du réseau de télécommunications du Complexe de Tanger Med. Elle propose également des services de télécommunications à valeur ajoutée à l'attention des clients utilisateurs (Internet, vidéo-surveillance, LAN, communication radio, géo-localisation, etc.).

3. Développement territorial

Dans le cadre de sa mission de développement territorial, TMSA contribue au programme d'aménagement du territoire autour du Port de Tanger Med.

De plus, en étroite collaboration avec les autorités de la région, elle finance et réalise des programmes de développement socio-économique destinés à la population locale. (fig. 3).

C. Tanger Med : un vecteur de développement durable

Le projet de Tanger Med, malgré le caractère invasif de ses aménagements sur un site essentiellement littoral et initialement vierge, constitue incontestablement, dans son bilan global, un vecteur majeur de développement durable pour la région nord du Maroc. Cette conclusion a été confirmée par une étude d'impact approfondie, notamment sur le plan environnemental, auprès du cabinet international IDOM.

Il s'articule, de ce point de vue, sur deux composantes majeures : la planification spatiale du projet et le développement socio-économique à long terme de la région.

1. La planification spatiale

Celle-ci a dû s'exprimer dans un contexte écologique et historique très délicat, marqué par les paramètres suivants :



FIG. 3 — Plan de connexion du Complexe Portuaire aux réseaux nationaux et d'implantation de la Zone Spéciale de développement

- une région quasi exclusivement rurale, à très faibles revenus, longtemps réduite au statut « d'angle mort » entre les grandes villes de Tanger et Tétouan,
- un relief très accidenté, tant au niveau du littoral que de l'arrière-pays,
- un écosystème d'une richesse exceptionnelle et d'une très grande fragilité, avec la présence du SIBE (Site d'Intérêt Biologique et Ecologique) de Jbel Moussa, s'étendant à l'est du port sur 80.000 ha, regroupant le Mont Jbel Moussa, le Mont Cirès, la plage de Dalia et le site de Belyounech et constituant une véritable escale sur le passage de nombreuses espèces migratrices,
- l'existence de zones à dimension archéologique dans l'arrière-pays du port, notamment au niveau de l'agglomération de Ksar Sghir.

Les grands principes de l'aménagement de la Zone spéciale de développement, fondés sur les contraintes ci-dessus, se déclinent comme suit :

- la préservation physique de l'ensemble du SIBE de Jbel Moussa,
- l'effort de limitation de l'occupation du littoral, en disposant, autant que possible, les voies d'accès routier, autoroutier et ferroviaire dans le sens perpendiculaire au littoral,
- le transfert de toutes les activités de trafic maritime (y compris le trafic de passagers) du port de Tanger Ville vers le Port de Tanger Med : cela permettra la reconversion du port de Tanger Ville dans les activités de croisière et de plaisance et, par conséquent, une meilleure valorisation de la baie et de la médina de Tanger.

2. Le développement socio-économique

Comme nous l'avons indiqué précédemment, le projet Tanger Med a pour vocation ultime d'accomplir et de pérenniser le développement socio-économique du nord, dans la perspective de l'émergence de cette région comme premier pôle économique à l'horizon 2025.

Il est donc nécessaire, pour atteindre cet objectif, que les populations locales deviennent une force vive et ne soient plus considérées comme un fardeau.

TMSA s'emploie donc à accompagner les populations dans cette évolution, à travers des programmes de soutien, ciblés sur des secteurs prioritaires : la santé, l'éducation et la formation.

La réalisation de ces programmes sera assurée par des structures dédiées (dont deux sont en cours de création : une fondation et un institut de formation aux métiers portuaires et logistiques) en collaboration avec les autorités locales.

Synthèse des grandes étapes du projet Tanger Med

Septembre 2002	— Promulgation de la loi portant création de TMSA et définissant la Zone Spéciale de Développement de Tanger Med
Juillet 2006	— Achèvement des travaux de construction des ouvrages de protection du port
Décembre 2006	— Achèvement des travaux de construction du quai et du terre-plein du 1 ^{er} terminal à conteneurs — Achèvement des travaux de construction des quais de service, vracs et divers, et pétrolier

Juillet 2007	<ul style="list-style-type: none"> — Première escale commerciale d'un porte-conteneurs au port Tanger Med — Mise en service du 1^{er} terminal à conteneurs, opéré par le Groupe Maersk
1 ^{er} semestre 2008	<ul style="list-style-type: none"> — Mise en service de la zone franche logistique (Medhub) — Mise en service de la totalité du 1^{er} terminal à conteneurs (activité import-export) — Mise en service de la connexion autoroutière du port
Fin juin 2008	<ul style="list-style-type: none"> — Mise en service du 2^e terminal à conteneurs, opéré par le consortium Eurogate-MS-CMA/CGM — Mise en service de la connexion ferroviaire du port
3 ^e trimestre 2009	<ul style="list-style-type: none"> — Mise en service du port passagers et roulier

Youssef BENCHEQROUN

Membre du Directoire de l'Agence Tanger Méditerranée

TABLE DES MATIÈRES *

Allocution de bienvenue par Elisabeth BRÉAUD.....	11
Allocution d'ouverture par Robert CALCAGNO	15
Ouverture du colloque par Mounir BOUCHENAKI.....	19
Abdelaziz TOURI, Pour une Méditerranée plus équitable	25
Marie-Françoise COUREL, La Planète bleue.....	35
Maria Teresa VERDA SCAJOLA, Introduction à la première table ronde	47
Youssef BENCHEQROUN, Le Projet Tanger Med	51
Naguib AMIN et Bernard SALOMÉ, Intégration des projets de gestion archéologique sous-marine dans le cadre d'un développement culturel de la ville d'Alexandrie	61
Marc MAYER OLIVE, Le port de Barcelone entre la ville et la mer	67
Marie-Paule ROUDIL, L'activité de l'UNESCO face au « problème Venise » : fragilité de la lagune, équilibre éco- logique menacé, patrimoine culturel en péril.....	77
Pascal ARNAUD, Le paysage culturel maritime antique : pro- blèmes d'exploration et de valorisation d'un patrimoine complexe	87
Roberto PETRIAGGI et Barbara DAVIDDE, Restauration sub- aquatique : le bilan de cinq années de travaux expérimen- taux de l'Institut central pour la restauration dans le parc archéologique de Baïa (Naples).....	105

* Nous n'avons pu recevoir à temps les textes de la conférence de Monsieur Mohammed Béji BEN MAMI « La mise en valeur des sites archéologiques côtiers de Tunisie » et de Monsieur Mustafa El TAYEB «Connaissances pour un Développement durable ».

S.E.M. Emilio MARIN, La préservation et la conservation de la zone archéologique côtière de Split. Deux expériences personnelles : Salona et Naronna	117
Alain d'IRIBARNE, Favoriser une appropriation du patrimoine à travers des sites WEB : l'exemple du projet Strabon ...	127
S.E.M. Bernard FAUTRIER, Monaco, un exemple pratique : la réserve sous-marine et sa préservation dans le cadre des projets d'urbanisation en mer	141
Lucien CHABASON, La protection de la biodiversité marine et côtière en Méditerranée	149
Gabi KHALAF, L'impact de la marée noire sur l'écosystème marin et côtier au Liban	153
Paula MOSCHELLA, Commission Internationale pour l'Exploration Scientifique de la mer Méditerranée (CIESM) : à l'œuvre pour la conservation de la biodiversité	167
Gilles BOEUF, Quel avenir pour la biodiversité en Méditerranée ?	181
Yasar YILDIZ, Le patrimoine culturel sous-marin de la Turquie	205
Katerina DELLAPORTA, La préservation des Antiquités subaquatiques en Grèce : mesures législatives et problèmes de protection	211
Jean-Luc MASSY, Soixante années d'archéologie sous-marine en Corse	221
Jasen MESIC, Le patrimoine culturel sous-marin en république de Croatie : protection, gestion et perspectives ...	233
André LARONDE, Le patrimoine archéologique sous-marin en Libye	247
Ismail SERAGELDIN, Villes, patrimoine et développement durable en Méditerranée	259
Synthèse du colloque par Mounir BOUCHENAKI	269
Allocution de clôture par Élisabeth BRÉAUD	277
Les participants	279
Remerciements	283
Table des Matières	285