

2006

Périphérie urbaine et migration dans le pré-sahara marocain, Ifni: Une petite ville, de la pêche à l'émigration clandestine

Mohamed Ben Attou

Faculté des Lettres et des Sciences Humaines, Université Ibn Zohr, Agadir, Maroc,
medbenattou@gmail.com

Follow this and additional works at: <https://digitalcommons.aaru.edu.jo/dirassat>



Part of the [Geography Commons](#), and the [Migration Studies Commons](#)

Recommended Citation

Ben Attou, Mohamed (2006) "Périphérie urbaine et migration dans le pré-sahara marocain, Ifni: Une petite ville, de la pêche à l'émigration clandestine," *Dirassat*. Vol. 12 : No. 12 , Article 10.

Available at: <https://digitalcommons.aaru.edu.jo/dirassat/vol12/iss12/10>

This Article is brought to you for free and open access by Arab Journals Platform. It has been accepted for inclusion in Dirassat by an authorized editor. The journal is hosted on [Digital Commons](#), an Elsevier platform. For more information, please contact rakan@aarj.edu.jo, marah@aarj.edu.jo, u.murad@aarj.edu.jo.

Périphérie urbaine et migration dans le pré-sahara marocain Ifni : Une petite ville, de la pêche à l'émigration clandestine

Mohamed BEN ATTOU

Université Ibn-Zohr

E-mail :

mhenattou@hotmail.com

Résumé :

Enclave espagnole jusqu'au 1969, Sidi Ifni a longtemps joué le rôle d'une base militaire stratégique pour les colonies espagnoles nord africaines (42.000 hommes en 1950). La seule activité économique espagnole accompagnatrice s'articulait autour de la pêche. Le départ des Espagnols a causé une véritable chute économique suivie d'une émigration volontaire de la population d'Ifni vers la péninsule ibérique et/ou vers les Iles Canaries. Cette émigration massive et la régression de l'activité de la pêche ont provoqué, en l'absence socio-économique de l'Etat, une grave crise économique et sociale. Pendant plusieurs années, la ville resta déchuée sans dynamisme particulier. Les installations militaires occupent les places centrales dans la ville et ont structuré son urbanisation. De ce fait, la ville est doublement fragmentée si l'on considère sa topographie.

La spéculation de l'Etat sur une fonction militaire stratégique non énoncée n'a pas stimulé un développement durable dans la région des Aït Baâmran. Les MRE Amrani n'ont pas suffisamment investi dans leur milieu d'origine. Le dysfonctionnement du système MRE et le caractère défensif de leurs investissements (bâtiment, commerce intra-familial...) ont contribué à une marginalité totale de la ville et de sa région. Face au "discours développementaliste", les jeunes de la ville se sont affrontés au chômage déguisé à l'inactivité puis à l'émigration clandestine qui s'effectue dans la douleur et la déchirure.

ملخص :

لقد لعبت مدينة سيدي إفني (الجنوب الغربي الأطلسي المغربي) دورا عسكريا استراتيجيا إبان الإستعمار الإسباني وإلى حدود 1969 حيث كانت تضم أكثر من 42 ألف جندي. الوجود الإقتصادي الإسباني كان يتمحور حول الصيد البحري كنشاط مهيكّل للدينامية الاقتصادية والاجتماعية. بعد ذهاب الإسبان انتكس الاقتصاد المحلي وعقبته هجرة إرادية قوية نحو شبه الجزيرة الإيبيرية وجزر الكناري. لقد أدى تراجع نشاط الصيد البحري والبتروالوظيفي الذي اعتري منظومة مهاجري الجيل الأول لقبائل أيت باعمران المهاجرين لفرنسا قبيل وبعيد استقلال المغرب سنة 1956، إلى أزمة اقتصادية واجتماعية خانقة - في غياب شبه كلي للدولة كشريك أساسي محفز على التنمية المستدامة. تعرف المدينة منذ عدة سنوات ركودا اقتصاديا طبع نموها بطابع الارتجالية وفقدان النموذج الحضري. فمجرد النظر إلى مرفولوجية ووضعيتها السكن الذي ينتشر حول المنشآت والتجهيزات العسكرية التي تتوسط مركزية المجال الحضري بشكل قوي، يعكس الاستراتيجية الخلفية التي تعتمدها الدولة والمرتكزة على وظيفة عسكرية غير معلنة. وضعية لم تحفز الاستثمار المحلي لأيت باعمران - اللهم استثمارات دفاعية في العقار والتجارة ذات الطابع العائلي - رغم وجود عائدات مهمة للهجرة الدولية التي تستثمر خارج المنطقة. أمام خطاب تنموي انطباعي طال مداه، لم يجد الشباب بدا من مواجهة الركود والإنظارية عن طريق البطالة المقنعة قبل الاستسلام للهجرة السرية التي تتحقق بمكابدة اجتماعية باهظة الثمن.

Introduction :

Les initiatives pour désenclaver les villes périphériques du Maghreb se sont multipliées ces dernières années. Elles ont débuté d'abord en Tunisie puis en Algérie et récemment au Maroc. Elles ont suscité plusieurs études menées par des historiens, des sociologues et des urbanistes au sein des organismes pluridisciplinaires voués à l'aménagement et au désenclavement. En ce domaine, il appartiendrait au géographe d'analyser la répartition des formes et des faits, de rechercher les clés d'une disposition fonctionnelle de la ville enclose, par la mise en évidence des principes variables de l'espace géographique, qui composent un modèle urbain particulier.

La problématique de la marginalité urbaine ne se pose pas uniquement en terme spatial. Elle a aussi une dimension opérationnelle articulée aussi bien sur la base économique que sur le choix politique. Car un espace

périphérique peut se situer à deux échelles : par rapport à l'armature régionale et par rapport au système national.

Sidi Ifni (20 051 habitants en 2004) est une petite ville périphérique déçue. Ayant évoluée depuis l'Indépendance en tant que zone de marges doublement marginalisée, comme d'ailleurs tous les autres centres urbains placés sur la dissymétrie Sud-Est-Nord-Ouest qui s'étend de l'Oued Noun à l'Océan Atlantique sur une superficie régionale dépassant les 15 000 km². La marginalité est à la fois géographique, économique et sociale (ressources naturelles peu diversifiées ou à accès difficile, émigration massive, urbanisation aléatoire, structures économiques à la limite de l'informel, exacerbation d'une société en crise victime de "l'inactivité", du chômage et candidate à l'émigration clandestine). Pourtant, les potentialités pour que la région de Sidi Ifni s'engage sur la voie d'un développement durable ne manquent pas. En effet, l'héritage historique et culturel très riche⁽¹⁾ comme support civilisationnel conjugué au site de la ville (entre plage et montagne) ainsi que les vestiges espagnols, sont autant de facteurs pouvant générer un tourisme fécond. Le produit touristique peut être diversifié (tourisme balnéaire de plaisance, tourisme écologique, tourisme de montagne), le commerce comme tradition ancestrale, l'artisanat comme corps de métier, ont des racines profondes puisées dans le folklore ethnique tribal que constitue autrefois les Tekna. Les ressources halieutiques sont importantes et peuvent générer une industrie alimentaire qui peut absorber le chômage déguisé et le chômage réel qui atteint le seuil des 30% en 1996⁽²⁾.

Partant de ce contexte, on peut se demander pourquoi Sidi Ifni est restée jusqu'en 2000 une ville de petite taille alors que la seule garnison espagnole de la ville comptait en 1950 plus de 42 000 habitants⁽³⁾? Comment explique-t-on le taux relativement faible (3,2%) de croissance moyenne annuelle de la

(1) Le mythe de Santa Cruz del mar pequeña aussi bien que le fond de peuplement : Les Aït Baâmrân, les Samlali, les Filali, les Figuigui, les Soubai, les Jaâfra, les Snhadji...

(2) Service de Planification Economique, Agadir, 1996.

(3) Plan d'Aménagement de Sidi Ifni, Agence Urbaine d'Agadir, 2001.

population marocaine de Sidi Ifni entre 1950 et 1982 par rapport à la moyenne nationale (5,3%)(4) des petites villes (moins de 50 000 habitants)?. Pourquoi la ville est restée figée alors qu'au début des années 80, le Maroc, grâce à la "décentralisation", entre dans une nouvelle phase d'expansion formidable de son réseau de petites villes(5). Sidi Ifni reste donc à la marge de cette dynamique démographique. Est ce à cause de l'effondrement de son économie urbaine sévissant le départ des espagnols, ou bien, s'agit-il d'un dysfonctionnement dans le dispositif migratoire, en l'occurrence celui de l'émigration internationale? Pourquoi en fin de compte, la pêche en tant qu'activité principale de la ville au lieu de stimuler un développement durable contribue à l'émigration clandestine.

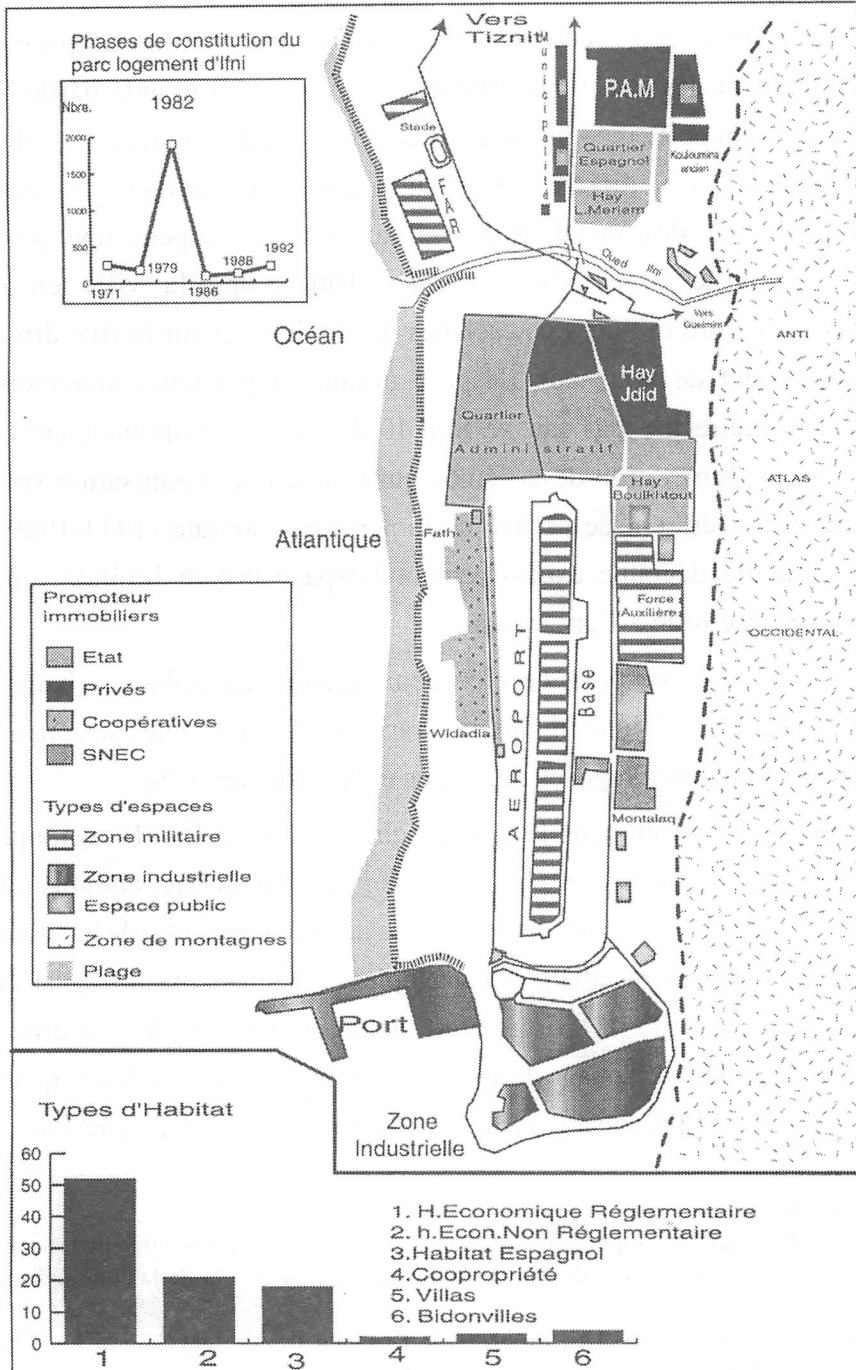
I - Sidi Ifni, une ville segmentée compromise par une fonction militaire aujourd'hui non compatible

L'étude du plan de Sidi Ifni s'avère très utile. Elle montre que le site de la ville est à la fois un atout et une contrainte naturelle. D'une part, la baie de Sidi Ifni est protégée. Ce qui explique que la raison d'être d'Ifni s'articulait et s'articule toujours sur le cabotage. D'autre part, l'Anti-Atlas représente aussi un facteur de dépassement empêchant la ville de se développer vers le Nord et vers l'Est. Ceci limite le tracé de la ville à une bande discontinue de deux km de long coupée en deux par l'Oued Sidi Ifni. Ceci pose énormément de problèmes de fluidité de transport car la ville n'a qu'un seul accès. Mais, la question qui reste toujours posée : y-a-t-il vraiment une volonté de faire de Sidi Ifni une ville dynamique sur le plan spatial? Autrement dit, est ce que l'idée de faire d'Ifni une future avant-base militaire n'est pas derrière la marginalité urbaine de cette ville? Dans ce cas, il s'agit d'un choix politique.

(4) Escallier (R.), 1986 : "Petites et moyennes villes dans le mouvement d'urbanisation du Maghreb: essai de bilan statistique et cartographique", In "Petites villes et villes moyennes dans le monde arabe", Fascicule de Recherche n°16, URBAMA, Tours. P. 19.

(5) Des villes de même taille comme Zaïo (13,9%), Midar (19,1%), Taouate (12%) enregistrèrent pour la période 1971-1982 des taux de croissance très élevés tandis que Sidi Ifni pour la même période reste à un taux de croissance des plus faibles du Maroc, soit 1,7%.

Fig. 1 Sidi Ifni selon les promoteurs immobiliers et leurs types d'espaces



La réponse à cette question trouve son essence dans l'analyse détaillée de la morphologie urbaine de Sidi Ifni. En effet, la lecture morphologique de Sidi Ifni révèle que le déclin de la ville est étroitement lié aux problèmes d'aménagement des structures urbaines. Il provient en grande partie d'une planification mal affirmée qui souffre de plusieurs déficiences. La ville n'a aucun modèle particulier. Elle s'articule autour de l'aéroport - autrefois fonctionnel - et des installations militaires qui occupent une position centrale dans le tissu urbain⁽⁶⁾. Oued Ifni coupe la ville en deux composantes Nord et Sud. Les casernes de Boulkhtout sur la rive droite de l'Oued coupent de nouveaux l'espace urbain en plusieurs morceaux. La fonction militaire n'a pas fait de Sidi Ifni une ville polynucléaire, mais plutôt une agglomération désarticulée qui reflète une organisation spatiale militairement hiérarchisée héritée de la période coloniale (1934-1969). Le relief accidenté découpe excessivement l'espace urbain limitant ainsi la réserve foncière utile à l'urbanisation.

Grosso Modo, on peut déceler deux grands ensembles urbains qui composent Sidi Ifni. D'une importance variable, ces ensembles se constituent de plusieurs unités hétérogènes de formes et de structures (Fig. 1).

Le premier ensemble sur la rive gauche de l'Oued Ifni. Il regroupe les premiers noyaux urbains (1934) nommés aujourd'hui quartier administratif et quartier Mohammed V. Ils occupèrent le site des anciennes nouala habitées par des autochtones. Ces installations espagnoles constituées par l'habitat dense s'articulent autour de la partie nord de l'aéroport et des casernes de Boulkhtout. Le plan de zonage de 1970⁽⁷⁾ a permis l'ouverture de ces quartiers à partir de 1982, à l'urbanisation : Hay Boulkhtout, Hay Jdid, Hay El Fath, puis

(6) L'aéroport occupe une superficie de 120 hectares, soit 1/3 de l'ensemble du territoire de la ville. Ce qui est l'équivalent de trois fois la superficie du port et de la zone industrielle réunis.

(7) Direction Régionale de l'Urbanisme et de l'Habitat de Marrakech, 1970 : "Plan de zonage de Sidi Ifni".

Fils des Combattants, Programme social et Al Mountalaq; soit 75% de l'ensemble des lots réalisés dans la ville entre 1971 et 1992 (Tableau 1), Tous ces programmes étaient réalisés par l'Etat sous forme d'habitat économique et social dense. Seul Al Farah compta une zone villa.

Tableau n° 1 - Les lotissements réalisés à Sidi Ifni entre 1971 et 1992 selon les lotisseurs

Lotissements	Superficie en m ²	Nb. de lots	Date de réalisation	Lotisseurs
P.A.M	41672	249	1 971	Etat
Hfirat	54 560	77	1 979	Privés
Sadaka	52 560	47	1 979	Privés
Fath	126 443	501	1982	Etat-Association
Boukhtout	632 950	159	1982	Etat
Massira	60 439	576	1982	Etat
Programme social	7 567	58	1982	Etat
Fils des combattants	3 940	34	1986	Etat
Aït Baâmran	9 277	54	1988	Privés
Mountalaq	41 750	180	1992	Etat
Total	1 031 158	1 935	21 ans	7/3

Source : Agence Urbaine d'Agadir, Plan d'Aménagement d'Ifni, Rapport justificatif, 2001

Le deuxième ensemble sur la rive droite de l'Oued Ifni regroupe l'ancien quartier résidentiel espagnol (Kouloumina) constitué d'habitat basse et de villas coloniales qui donneront plus tard naissance à Hay Lalla Meriam. Deux programmes P.A.M. vinrent s'articuler à Hay Lalla Meriam donnant naissance aux quartiers Al Massira, Assadaka et Lahfirat, soit au total près de 100 lots économiques et sociaux. Le capital privé y a contribué à niveau de 18% seulement de l'ensemble des lots offerts dans cet ensemble.

Tableau n° 2 : Typologie de l'habitat à Sidi Ifni

Strates	% - Strate	Disposition	% Disposition	Contenance	% Consistance
Habitat économique réglementaire	52,4	Rez-de-chaussé	56,2	Moins de 80m ²	8,8
H. Economique non réglementaire	22	R+1	34,7	80-100m ²	76,1
H. Espagnol	18,3	R+2	8,8	100-150m ²	11,6
Copropriété	1,3				
Villa surélevée	1,8	R+3	0,3	Plus de 150 m ²	3,5
H. Précaire	4,2	n.d	n.d	n.d.	n.d.

Source : Plan d'Orientation Urbaine de Sidi Ifni, 1996

n.d : Non disponible

On déduit sans peine, compte tenu des analyses qui précèdent trois constatations fondamentales :

- Le bâti colonial hérité a abrité une partie importante de nouveaux citadins après l'Indépendance. Sachant que les autochtones ne représentaient en 1969 qu'à peine 19%, ceci explique pourquoi la ville est restée figée sur le plan urbain jusqu'au débuts des années 80.
- Le marché foncier de Sidi Ifni est contentieux et peu dynamique. Il ne suscite pas vraiment l'initiative privé. La ville reste le domaine par excellence de petites parcelles. A cause des litiges sur le droit de propriété, le lotisseur privé est psychologiquement prudent. En effet, sur l'ensemble des lotissements privés hors programmes, les parcelles de moins d'un hectare représentent 97,4% pour 2,3%, entre 1 et 5 hectares; 0,3% seulement des parcelles ont une superficie qui va de 5 à 10 hectares. Il est certain que la propriété privée est le régime foncier dominant. Mais le morcellement excessif de la propriété de fait de l'absentéisme des migrants et de l'héritage, empêche toute véritable opération immobilière.

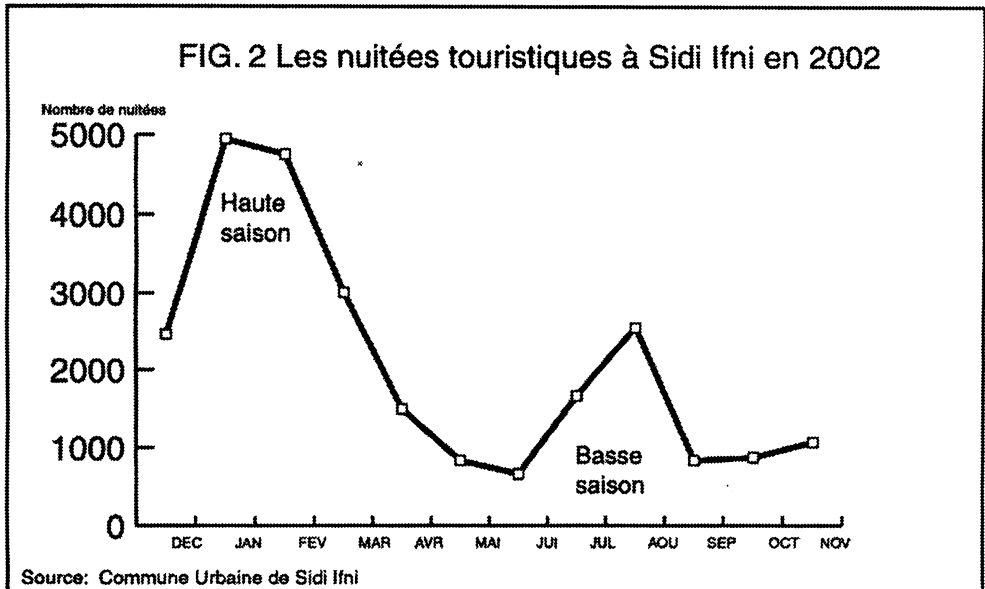
- L'Etat est donc le principal acteur qui joue le rôle de "promoteur immobilier". En effet, le statut domaniale des terres est important au tour de Sidi Ifni environ 230 hectares, dont plus de 90% de cette réserve foncière est constituée du domaine forestier. L'Etat ne dispose que de 1,8% du domaine libre. C'est la raison pour laquelle son offre reste limitée et peu diversifiée. L'Etat continue à s'articuler sur un mode d'organisation spatiale classique et hérité, qui continue à s'articuler sur une fonction militaire désormais déchu ne pouvant ni susciter l'intérêt des MRE originaires des Aït Baâmrân qui investissent dans les métropoles économiques nationales, ni stimuler le développement touristique puisque les espaces centraux de la ville sont occupés par un aéroport stérile et des friches militaires. L'espace littoral au lieu d'abriter les structures de loisirs et les activités induites par le tourisme balnéaire constitue une réserve foncière pour l'habitat économique (plus de 46 hectares pour l'opération Al Fath).

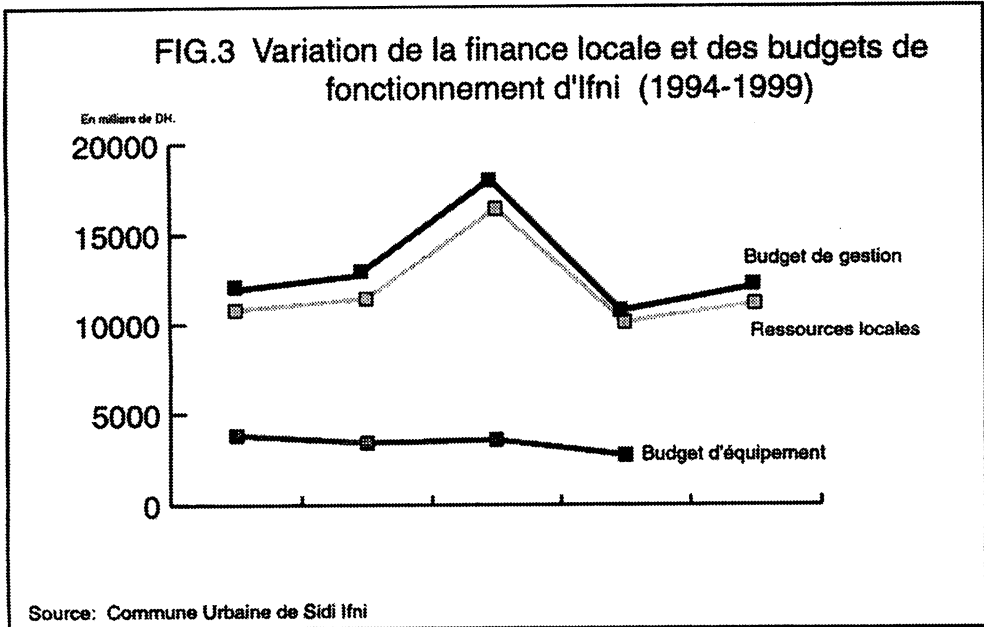
Malgré le dysfonctionnement des composantes de la ville militaire, le SDAU de 1996 relatif à la province de Tiznit (dont Sidi Ifni fait partie), stipule que "toute intervention dans les paramètres déterminants dans les mécanismes de la dynamique urbaine ne ferait qu'aggraver la situation de la ville"⁽⁸⁾. Le SDAU voit dans l'aéroport un moyen de désenclavement de la région. Cependant, rien n'est aménagé pour renforcer le choix stratégique de désenclavement, l'approche contradictoire tout en analysant sous une logique contradictoire s'articulant à la fois sur le déterminisme géographique et la dynamique spatiale qu'on peut résumer en deux mots pour le cas d'Ifni: "garder l'aéroport mais renforcer l'armature de voirie urbaine malgré la vulnérabilité du site de la ville".

Il résulte de cette analyse des structures urbaines dont on a essayé d'explicitier les mécanismes de fonctionnement qu'il s'agisse d'abord de

(8) Agence Urbaine d'Agadir, 1996 : "Schéma Directeur et d'Aménagement Urbain de Tiznit et le littoral"

problèmes de choix bien définis : ville militaire ou ville civile? Ensuite, de problèmes de planification et d'aménagement non appropriés qui relèguent des villes autrefois dynamiques à de simple bourgades figées. Du moment où l'Etat a commencé à réaliser des programmes d'habitat économique et social pour le plus grand nombre, il aurait pu mener des réflexions sur la nécessité de garder une infrastructure technique à haut risque comme l'aéroport au cœur de la ville. Surtout si on connaît que le budget communal de celle-ci ne dépasse guère en moyen 15 millions de DH dont seulement 25% comme budget d'équipement. L'aéroport aussi bien que les installations militaires entravent le développement cohérent d'un tissu urbain homogène de modèle littoral. Vu les difficultés du site de Sidi Ifni, son aéroport enclave la ville plus qu'il ne contribue à son désenclavement. La route littorale n° 7104 reliant Guelmim à Sidi Ifni via la plage blanche et la route n° 7064 reliant Tiznit et Ifni auront plus de chance de désenclaver Ifni et de l'intégrer dans un réseau urbain local constitué de Tiznit, de Guelmim et d'Ifni.





Sidi Ifni est une ville sans modèle urbain. Son développement nécessite préalablement l'élaboration d'un projet urbain pour la ville articulé plus sur la fonction publique, la pêche, l'industrie du poisson et sur le tourisme et non pas sur une fonction militaire moins stimulante du développement local. L'urbanisation aléatoire au lieu d'envahir des espaces urbains centraux à vocation touristique, doit être orientée de manière à intégrer le relief.

Le littoral d'Ifni s'apprête bien à jouer la carte d'un tourisme environnemental, culturel et de loisirs. Cependant, il reste sous valorisé sur le plan touristique. Les investissements des MRE Aït Baâmran peuvent être tournés vers ce secteur, si Sidi Ifni est intégrée, comme étape à part entière, dans les circuits touristiques des Tours Opérateurs organisés à partir d'Agadir ou de Marrakech. Les migrations internes de loisirs peuvent s'articuler sur la station de Sidi Ifni sous réserve de créer une infrastructure touristique adaptée (petit standing) au budget de loisirs des Marocains.

II - Une société urbaine figée face au discours spéculatif sur un développement qui tarde à venir

L'intégration des nouveaux citadins dans l'économie et la société urbaines ne s'effectue pas de la même manière. Elle est fort tributaire des secteurs économiques voire même des branches d'activités, des dynamismes et circonstances individuelles. Mais, elle est également un fait induit de la gestion locale. En effet, un bref aperçu de la situation économique d'Ifni montre que le fait social, conséquence de succession des "politiques de mises à disposition économiques", est désormais incontournable.

Le secteur industriel reste depuis l'indépendance embryonnaire. La zone industrielle n'a vue le jour que près de vingt ans après la libération de la ville. De 1988 jusqu'à aujourd'hui, elle n'arrive toujours pas à décoller. 48 hectares de zone équipée n'abrite que deux unités de conditionnement de poisson qui n'arrivent pas à s'affirmer non pas à cause de la concurrence des autres places industrielles du Sud marocain (Tan-Tan, Laâyoune, Dakhla) mais à cause de l'enclavement de la ville et à cause aussi du phénomène de barre qui rend souvent l'entrée du port d'accès difficile. Ceci se répercute sur l'activité de la pêche qui demeure aléatoire même après l'aménagement du port.

Le commerce quand à lui; occupe une fraction significative de la population urbaine. Mais il s'agit en fait, d'un commerce alimentaire à la limite de l'informel. Généralement, le capital investi est personnel (80% des cas), l'aide familiale participe à hauteur de 15%. Sur 100 MRE (originaires de Sidi Ifni) enquêtés au cours de l'été 2000, 14% seulement investissent dans le commerce en tant qu'entreprise familiale et 70% dans l'immobilier⁽⁹⁾. Outre son caractère informel, le commerce à Sidi Ifni ne connaît pas une véritable dynamique qu'en période d'été correspondant au retour des MRE et des vacanciers marocains et étrangers. A titre indicatif, la

(9) Enquête de terrain, été 2000, échantillon de 100 MRE.

recette annuelle du souk hebdomadaire d'Ifni ne dépasse que rarement les 200000 DH, soit 4000 par semaine. L'agriculture elle aussi, se limite à l'exploitation de quelques lopins de terre sur les bords de l'Oued Ifni...

L'activité de la pêche quoi qu'elle représente, la raison d'être de la ville, reste sous valorisée. Les ressources halieutiques de la région de Sidi Ifni participent certes au développement de l'économie nationale (60% de la production nationale du poisson)⁽¹⁰⁾. Cependant, ses retombées sur la ville restent minimes. Elles profitent à des armateurs extra-régionaux gadiris et sahraouis en l'occurrence. Sur un total de 29000 tonnes de poissons pêchés dans la région d'Ifni (d'une valeur de 43 millions de DH) chaque année, seulement 2% débarquent à Ifni. Le reste va débarquer à Agadir et à Tan Tan. Seule une pêche artisanale de cabotage fait vivre les pêcheurs de cette ville. 5% uniquement des M.R.E investissent dans la pêche. Ceci traduit les difficultés de cette activité à s'affirmer.

La fonction publique reste le seul secteur d'activité qui occupe régulièrement 23,8% de la population active. L'administration mobilise une part importante des actifs de la fonction publique. Cependant, une part importante de cette population n'est pas originaire d'Ifni.

Tableau n° 3 : Structure socio-professionnelle de la population d'Ifni

Secteurs	%
Fonction publique	23,8
Commerce	9,8
Services	3,7
Industrie	1,9
Agriculture	1,2
Activités mal déterminés	10,8
Sans activités (non actifs)	48,8

Source : Plan d'Orientation Urbaine de Sidi Ifni, 1996

(10) Plan d'Orientation Urbaine de Sidi Ifni, Rapport Justificatif, 2000, p.9

Le bilan économique de Sidi Ifni est donc déficient. La déréglementation caractérise 27% de l'ensemble des activités. La proportion des employés dans l'ensemble des actifs est écrasante. Elle est de l'ordre de 70% de la population active occupée. Ceci explique bien le bas revenu de la population. 60% de l'ensemble des ménages ne dépassent guère 2000 DH/mois. Une fraction de 5% seulement dépassent les 7000 DH/mois. 15% des ménages ont un budget mensuel déficitaire qui nécessite l'aide familiale extérieure (des MRE en l'occurrence).

Face à ce constat de précarité économique, le taux officiel du chômage situé à 27% n'a plus de signification. Rien de plus faut que d'affirmer que sur une population active de 15.000 habitants, le taux d'actifs occupés est de 28%(11). Le chômage déguisé ainsi que la précarité des activités urbaines et le travail saisonnier faussent tout calcul. La pauvreté urbaine frappe de plein fouet une population en majorité jeune. En effet, 57% de la population d'Ifni ont moins de 25 ans. 32% de cette population jeune ont au dessous de 15 ans. Sachant que le taux de scolarité à Sidi Ifni est des plus bas au Maroc : 1 collège pour 9.000 habitants et 1 lycées pour 18.000 habitants. On peut affirmer sans peine, que s'ils ne le sont pas déjà, une bonne part de ces jeunes, est candidate à un chômage qui tend à perdurer.

Depuis 1969 jusqu'aujourd'hui, autant d'organismes et de documents de planification et d'urbanisme(12) ont spéculé sur un développement durable à Sidi Ifni.

Chaque fois il s'agit d'exploiter les potentialités de la ville, de stimuler le développement touristique, de réorganiser la pêche, de faire de l'aéroport

(11) Recensement Générale de Population et d'Habitat de 1994.

(12) Il s'agit en fait de 4 documents : Plan de zonage de 1970 (Direction Régionale d'Urbanisme et d'Habitat, Marrakech); Plan d'Aménagement de Sidi Ifni, 1979 (Délégation Régionale d'Habitat et d'Aménagement de Territoire, Agadir); Plan d'Aménagement remodelé de Sidi Ifni, 1985 (Délégation Régionale d'Habitat et d'Aménagement de Territoire, Agadir); Plan d'Orientation Urbaine de Tiznit, Sidi Ifni, et le Littoral, 1996 (Agence Urbaine d'Agadir).

une ouverture sur le pays, de réaliser des infrastructures de base capables d'engager la ville et la région sur la voie d'un développement intégré. Mais, à part la réalisation d'une partie des travaux du port, les autres "promesses" ne servent qu'à nourrir un discours "développementaliste" plus politique que stratégique. Un discours devenu aujourd'hui consommé, et sans effet sur le vécu quotidien.

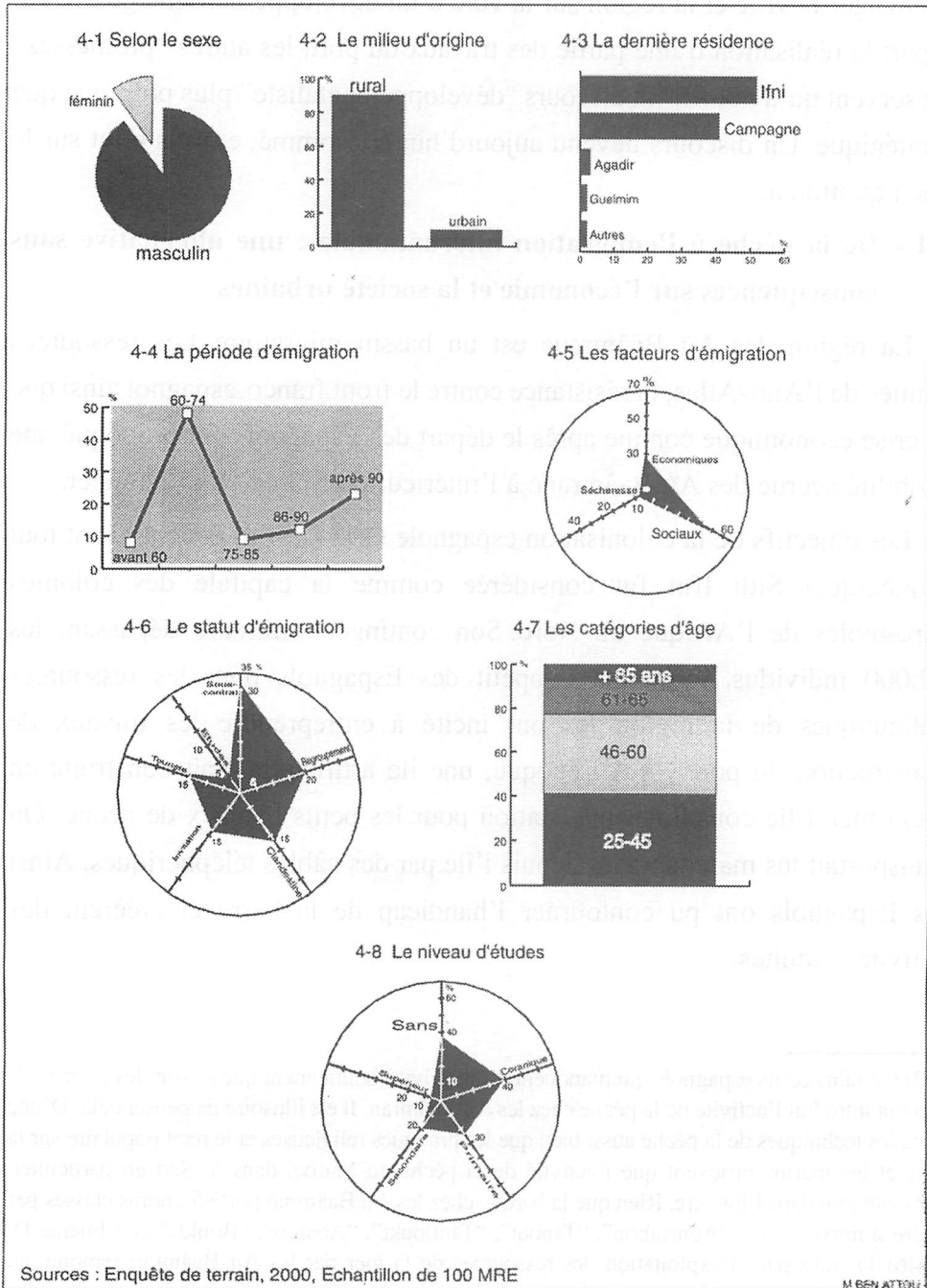
III - De la pêche à l'émigration internationale : une alternative sans conséquences sur l'économie et la société urbaines

La région des Aït Baâmrane est un bassin migratoire. Les ressources limitées de l'Anti-Atlas, la résistance contre le front franco-espagnol ainsi que la crise économique connue après le départ des Espagnols ont provoqué une mobilité accrue des Aït Baâmrane à l'intérieur du Maroc et à l'étranger.

Les objectifs de la colonisation espagnole (1934-1969) étaient avant tout stratégiques. Sidi Ifni fut considérée comme la capitale des colonies espagnoles de l'Afrique du Nord. Son contingent militaire dépassant les 42.000 individus. Toutefois, l'appétit des Espagnols pour les ressources halieutiques de la région les ont incité à entreprendre les travaux de construction du port⁽¹³⁾. A l'époque, une île artificielle était construite en plein mer. Elle constituait une station pour les petits bateaux de pêche. On transportait les marchandises depuis l'île par des câbles téléphériques. Ainsi les Espagnols ont pu contourner l'handicap de la barre et créèrent des activités induites.

(13) Certains écrits espagnols qui manquent d'objectivité, soutiennent que ce sont les Espagnols qui ont introduit l'activité de la pêche chez les Aït Baâmrane. Il est illusoire de penser cela. D'une part, les techniques de la pêche aussi bien que les pratiques religieuses et le récit populaire sur la mer et les marins prouvent que l'activité de la pêche au Maroc, dans le Sud en particulier, remonte loin dans l'histoire. Rien que la barque chez les Aït Baâmrane porte 5 noms classés par ordre d'importance : "Aghrrabou", "Tanout", "Tanfloukt", "Abarco", "Boukla" (La Fuente D. 1946). D'autre part, l'exploitation des ressources de la mer par les Aït Baâmrane remonte au temps des Cartagénois. Le contact de ces derniers avec la population autochtone a fini par les faire tourner vers la mer (R. Montagne, 1923).

Fig. 4 - Profil des MRE originaires d'Ifni et de son arrière pays avant l'émigration



La liaison régulière avec les îles canaries en particulier avec Lanzaroti et Fuerte Ventura a pu donner une certaine dynamique locale.

On pourrait croire que le départ massif des Espagnols au lendemain de l'Indépendance et la chute des activités portuaires auraient provoqué l'inévitable crise économique qui à son tour engendra une émigration importante qui toucha aussi bien la ville d'Ifni que son arrière pays. Cependant, l'analyse détaillée de profil migratoire d'un échantillon de 100 MRE originaires des Aït Baâmran ou ayant résidé dans la région avant l'émigration (Fig.4) montre que cet hypothèse n'est pas tout à fait valable.

En effet, l'émigration internationale des Aït Baâmran est une migration volontaire qui toucha essentiellement les émigrés d'origine géographique rurale (90% des émigrés enquêtés) qu'ils habitent aujourd'hui la ville ou la campagne. Le mouvement concerne aussi bien Ifni (47%) que son arrière pays (43%). Le premier facteur d'émigration déclaré est d'ordre social (67%). Les difficultés économiques sont les dernières raisons citées après le social et la sécheresse (Fig. 4.5). En combinant ces données avec le type d'émigration, les périodes de départ et l'âge à l'émigration (Figs. 4.4 à 4.7), on constate que la migration officielle concerne 68% de l'ensemble des MRE des premiers contingents (1960-1985).

Tableau n° 4 : Caractéristiques de l'émigration des Aït Baâmran enquêtés

Type d'émigrat.		Origine	Der. résidence	Facteur*	Période	Age à l'ém.	Niveau d'études		
Contrat	34	Rurale	Ifni 47	Social	Avant 60	25-45	Analpab.	36	
Regroupe.familial	20	90	Mir Lft 3	67	8	39			
			Autres Cent. 2		60-74	46-60	Coranique	23	
Etudes	4	Urbain	Tan-Tan 1	Naturel	47	38			
Invités	10	10	Guelmim 2	36	75-85	61-65	Primaire	21	
Tourisme	15		Agadir 1	Economique	9	14	Plus de 65	Secondaire	18
					86-90				
					14				
		Après 90		Supérieur	2				
Clandestin	17		Campagne 44	28	22	9			

Source : Enquête de terrain, été 2000, échantillon de 100 MRE

La question relative aux facteurs d'émigration a concerné 131 MRE, c'est-à-dire les 100 MRE enquêtés plus leurs membres de familles qu'ils ont voulu déclarer.

Effectivement, cette première vague d'émigration volontaire va concerner à la fois la première et la deuxième génération. Mais plus particulièrement la deuxième puisque le maxima migratoire se situe entre 1960 et 1985. Précisément après la récupération de Sidi Ifni en 1969. Les destinations vers la France, la péninsule ibérique et les îles Canaries, d'une bonne partie des émigrés de la deuxième génération se sont effectuées soit sous contrat, soit en bénéficiant du regroupement familial ou d'une invitation adressée par les colons espagnols qui vivaient à Sidi Ifni pour constituer une main d'œuvre bon marché dans les champs agricoles espagnols ou s'embarquer comme marins expérimentés pour "las madragas de atún". Il s'agit donc d'une

émigration volontaire différente de l'émigration soussie⁽¹⁴⁾. Les facteurs répulsifs de ce type de migration sont avant tout d'ordre social. Ayant joué un rôle important dans les rangs de la résistance marocaine, les Aït Baâmran furent distingués parmi les confédérations ethniques, notamment les Tekna. L'ordre tribal ainsi que la lutte armée ont permis aux Aït Baâmran de se forger une identité citoyenne et culturelle très développée. Pour garder à la fois le prestige religieux, l'identité nationale construite et pour pouvoir gérer une famille devenue symbole d'honneur et de fierté dans tout le Maroc, l'individu Aït Baâmrani devait relever plusieurs défis imposés par les obligations qu'imposent le maintien du rang social tribal face à un environnement hostile (climat sub-aride, pauvreté, marginalité...). Pour lui, l'émigration est plus un choix d'ascension sociale répondant à un ordre collectif et communautaire qu'une "dernière chance individuelle" comme fut le cas chez les Jbala du Nord marocain⁽¹⁵⁾. La deuxième vague d'émigration débute en 1986. Il s'agit d'une émigration en majorité illégale destinée plutôt vers l'Espagne. Tantôt, elle revêt un caractère social, tantôt un caractère touristique plus souvent, il s'agit d'émigration clandestine s'effectuant dans l'indignité et la douleur absolue⁽¹⁶⁾.

Les objectifs de cet article ne nous permettent pas hélas, d'investir au détail la question migratoire des Aït Baâmran mais plutôt, de mesurer son impact économique et culturel sur Sidi Ifni et sa région. Autrement dit, est ce que les MRE investissent dans leur milieu d'origine? Est ce que le pays

(14) Comparée à l'émigration soussie, l'émigration des Aït Baâmran est différente. L'émigration internationale soussie est une émigration forcée ayant concerné plutôt la première génération. La trajectoire migratoire soussie est quasi unique vers la France pour travailler dans les mines du Pas de Calais avant de se convertir plus tard en migration de salariés industriels puis en commerçants. Les Aït baâmran sont généralement commerçants ou évoluent dans le secteur de la pêche.

(15) Pour comparaison, voir Fay G. 1991 : "Les migrations : chance pour les Jbala?", in Jbala-histoire et société, Groupe Jbala, éditions du CNRS et WALLADA, 463P. Cf.pp : 331-355.

(16) Ce phénomène mérite une approche précise ainsi qu'une analyse approfondie. Cf.

Supra, titre IV.

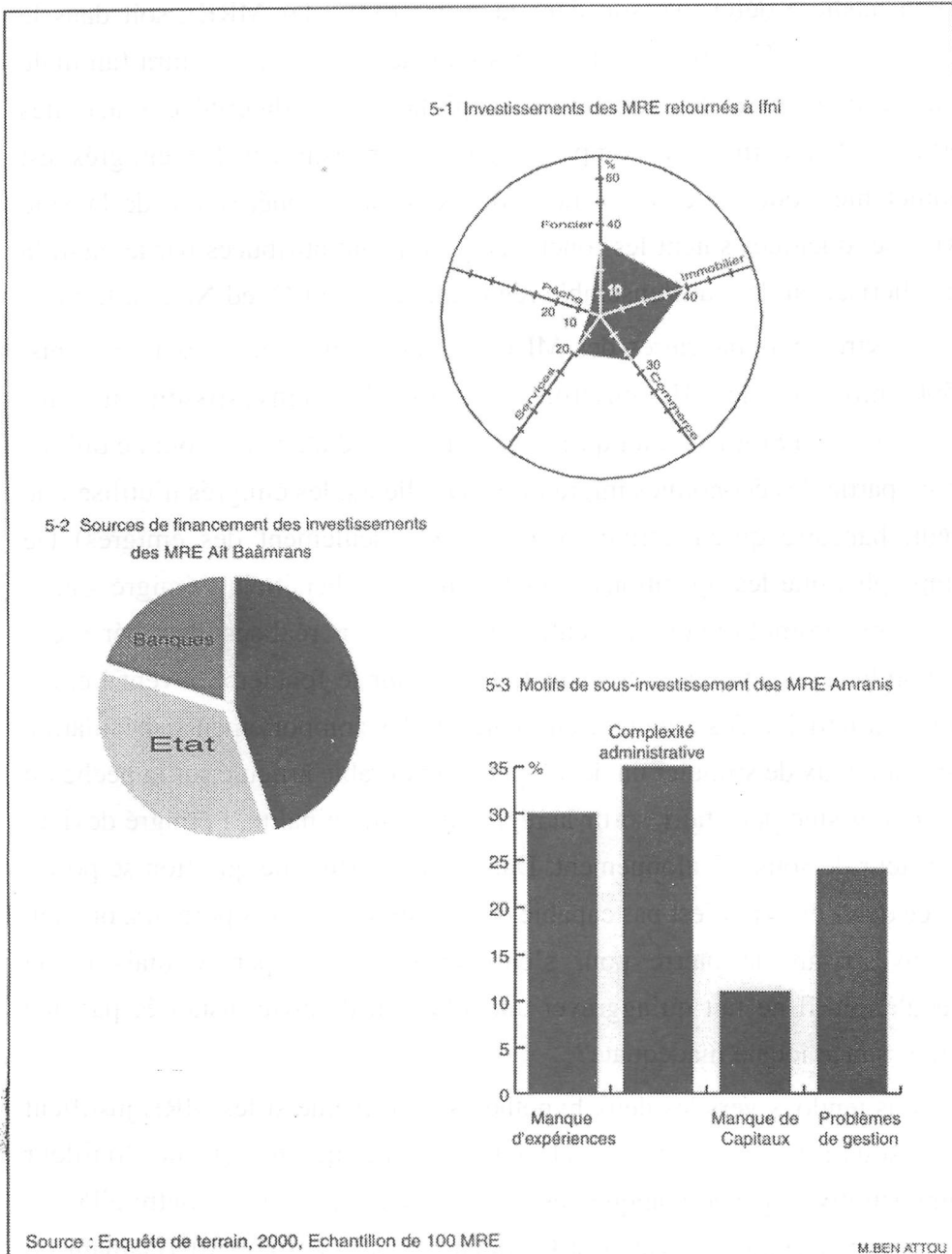
d'accueil, comme modèle culturel et civilisationnel de transit, a suscité chez les émigrés de nouveaux comportements interpellant un esprit nouveau d'initiative économique? Pour répondre à ces questionnements nous avons ciblé les investissements des MRE enquêtés.

Tableau n° 5 : Caractéristiques des investissements des MRE Aït Baâmran enquêtés

Type d'investissements		Type d'encouragement à l'investissement		Motifs de sous-investissement	
Habitat	38	Aide familiale	47	Démarches administratives compliquées	35
Foncier	32			Manque d'expériences	27
Commerce	14	Promotion	34	Difficultés de gestion	22
Services	11				
Pêche	5	Crédits bancaires	19	Capital non suffisant	16

Source : Enquête de terrain, été 2000, échantillon de 100 MRE

Fig. 5 - Profil des investissements des MRE Aït Baâmrani en 2000



La situation est assez comparable pour toute la dissymétrie régionale, celle de Bani- Oued Noun jusqu'à Sidi Ifni, les capitaux des MRE sont sous utilisés. A Guelmim comme à Ifni, les capitaux des émigrés sont investis d'une manière défensive soit dans la pierre (38% des MRE), soit dans le foncier (32%). Une partie infime des capitaux est investie intra-familiale dans le commerce, les services et la pêche. La médiocrité des activités tertiaires "modernes" y compris celles où investissent les émigrés est inquiétante. Tout se passe, en fait, comme si la périphérisation de la ville exprime, quelques soient les fonctions qui lui sont attribuées par le haut, la périphérisation de tout l'ensemble régional, celui de l'Oued Noun à Bani.

Les virements bancaires des MRE Aït Baâmrani sont assez importants. 2500 millions de DH environ par mois. Or, l'investissement dans l'immobilier à Sidi Ifni quoi qu'il apparait primordial, ne consomme qu'une petite partie des économies migratoires. D'ailleurs, les émigrés n'utilisent le crédit bancaire qu'en dernier recours (19% seulement des émigrés). De temps plus que les opérations immobilières dont bénéficie l'émigré sont à caractère promotionnel. Souvent, l'émigré pour réaliser des bénéfices immobilières spéculé à la fois sur le bâti et sur le foncier. Souvent l'enjeu tribal est derrière des alliances familiales et des comportements spéculatifs. Ainsi au lieu de stimuler un développement durable articulé sur la pêche ou sur le tourisme pour faire sortir la région de la marginalité, l'émigré devient un acteur de sous-développement. Dans ce contexte, une question se pose : Est ce que l'émigré n'est pas capable de repérer les secteurs porteurs, ou bien en investissant la pierre pour s'enrichir davantage par le biais de la spéculation, il ne fait qu'aggraver une situation de crise instaurée par une gouvernance locale inadéquate?

Nous tendons vers les deux hypothèses. Car, même si les MRE justifient leur sous-investissement local par la complexité et la lourdeur administratives, par le manque aussi d'expériences; il est démontré ailleurs, notamment à Agadir, à Tiznit, à Casablanca, que l'émigré Aït Baâmani ou

Guelmimi est un bon investisseur. Qu'il s'agisse de l'hôtellerie, du commerce ou d'industrie, les émigrés du Bani et de l'Oued Noun utilisent des filières familiales et des alliances nationales pour garantir leur investissements.

IV - L'émigration clandestine : "hreg et brûle, l'identité perdue"

L'émigration clandestine revêt au Maroc plusieurs formes, empreinte plus d'une trajectoire et implique plus d'intermédiaires. Ce type d'émigration dénonce bien des situations d'échecs économiques dans pas mal de pays en développement. Plus grave encore, l'émigration clandestine est devenue un fait psychologique chez des jeunes et moins jeunes quelque soit leur rang social. Toutefois, la traversée clandestine au moyen de "Las Pateras del muerte" à travers le détroit de Gibraltar du côté du Nord marocain ou de Tarfaya vers Lanzaroti du côté du Sud⁽¹⁷⁾, reste l'émigration clandestine la plus dangereuse et la plus conséquente socialement. C'est une réaction immédiate à toute forme de marginalité et à tout sentiment d'indifférence ou de mépris. Il s'agit d'une crise d'identité aiguë remettant en cause l'ordre social dans sa globalité. Qui sont alors ces émigrés clandestins? Quel est leur profil et leur trajectoire migratoire?

Pour apporter des éléments de réponse on a pu cibler les parents de 50 émigrés clandestins ayant résidé à Sidi Ifni. Les résultats portés sur les Fig. 5 et 6 sont très significatifs. En effet, l'émigration clandestine touche les catégories d'âges inférieures à 35 ans (45%). Les célibataires sont les premiers candidats à l'émigration clandestine avec une proportion de 38% de

(17) Rappelons qu'après le renforcement de la vigilance (aérienne et maritime) maroco-espagnole sur le détroit de Gibraltar depuis 1999, les circuits de la migration clandestine de "masse" s'organisent progressivement sur la façade atlantique entre Kénitra et Larache. Les difficultés de navigation pour atteindre Cadix ainsi que l'obstacle constituée par la Gendarmerie poussent davantage les "Harraga" organisateurs à se tourner spécialement vers le circuit Tarfaya-Lanzaroti.

l'ensemble des enquêtés. La trajectoire migratoire clandestine des Aït Baâmran⁽¹⁸⁾ s'oriente presque exclusivement vers l'Espagne. Etant donné qu'il s'agit d'une émigration récente, les clandestins n'arrivent pas encore à constituer des réseaux familiaux fonctionnels et permanents. C'est pour cela que la proportion des clandestins mariés s'est limitée à 10% et que le type d'habitat collectif est le plus utilisé par "les Harraga" pour subvenir à leurs besoins. Tous les émigrés clandestins enquêtés sont issus de classes sociales pauvres ou moyennes. Leur dernière résidence avant l'émigration le prouve : 60% habitaient des quartiers pauvres (Boulaâlam, Ghtae, Tamhroucht, Braber), le reste dans des quartiers convenables (Widadia, Kouloumina).

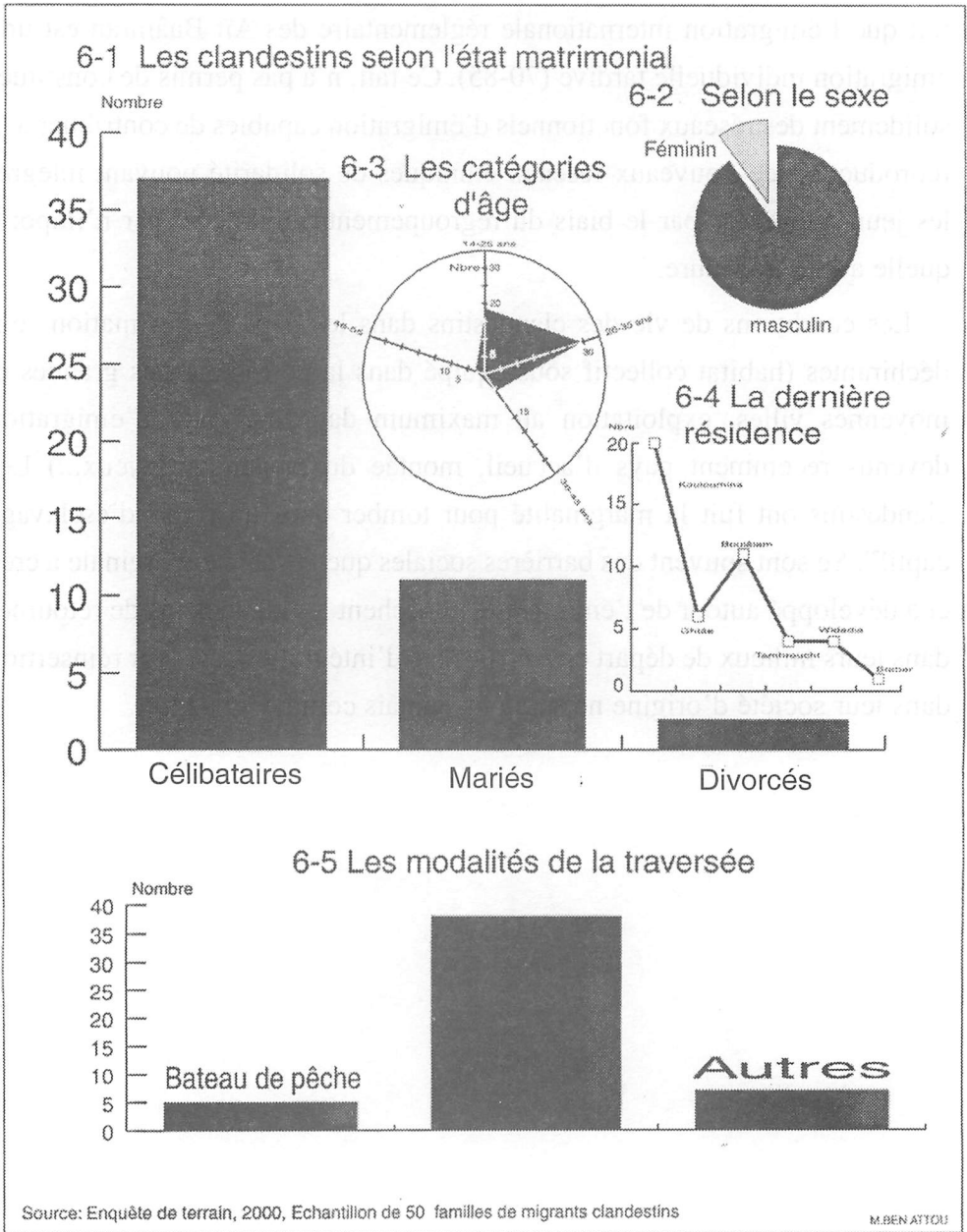
Les conditions d'embarquement comportent un risque maximum. La traversée nécessite en moyenne 10.000 DH. L'individu procède souvent à l'acquittement une semaine avant l'embarquement. La traversée s'effectue presque exclusivement la nuit. Plus de 80% des enquêtés l'ont effectuée la nuit en moyennant de petites barques (Pateras) sans la moindre mesure de sécurité. Plus de 75% déclarent avoir rencontré des difficultés de navigation. Le taux d'échec, de la traversée se situe à 35%. L'échec est souvent mal accepté psychologiquement et socialement aussi bien par l'individu que par la communauté. Il mène fréquemment à la déception puis à l'angoisse. Dans certains cas le seul refuge c'est de tourner vers la religion si ce n'est vers l'intégrisme absolu. Mais bien évidemment, le taux de réussite selon l'échantillon étudié, se situe à 65%. Dans une petite ville "communautaire" marginale rongée par le chômage et l'inactivité, ce taux motive plus d'un candidat sur trois.

(18) Il est très difficile de définir avec exactitude l'articulation des trajectoires migratoires clandestines des Aït Baâmran. L'utilisation des réseaux familiaux de l'émigration légale et clandestine, diversifie les trajectoires et les destinations de l'émigration clandestine. De même, le contrôle assez rigoureux de tout le littoral du Sahara marocain prolonge les trajectoires clandestins jusqu'à dans la péninsule tingitane. Certaines trajectoires informelles et à caractère individuel naissent périodiquement sur le littoral de Sidi Ifni. Souvent les circuits de la pêche artisanale se transforment discrètement en trajectoires migratoires clandestines.

L'intégration des clandestins dans l'économie et la société d'accueil nécessite beaucoup de temps et s'effectue dans la douleur et l'amertume. Le fait que l'émigration internationale réglementaire des Aït Baâmran est une émigration individuelle tardive (70-85). Ce fait, n'a pas permis de constituer solidement des réseaux fonctionnels d'émigration capables de contribuer à la reproduction de nouveaux réseaux ethniques de solidarité pouvant intégrer les jeunes émigrés par le biais du regroupement familial ou par n'importe quelle autre procédure.

Les conditions de vie des clandestins dans les pays de destination sont déchirantes (habitat collectif sous-équipé dans la périphérie des grandes et moyennes villes, exploitation au maximum dans des pays d'émigration devenus récemment pays d'accueil, montée du racisme religieux...) Les clandestins ont fui la marginalité pour tomber dans un type "d'esclavage captif". Se sont souvent des barrières sociales que la société marginale a créées et a développé autour de l'émigré qui empêchent les clandestins de retourner dans leurs milieux de départ en cas d'échec d'intégration, car leur réinsertion dans leur société d'origine ne sera plus jamais comme au départ.

Fig. 6 - Profil de l'émigration clandestine à partir de Sidi Ifni



Conclusion :

La médiocrité du marché de l'emploi à Sidi Ifni comme d'ailleurs dans tout l'ensemble régional du pré-sahara marocain, combiné aux problèmes d'aménagement, de planification et d'intégration urbaine, génère des mécanismes de spontanéité qui ont leurs logiques ainsi que d'intense exclusion sociale et marginalité urbaine.

Dans les régions pré-sahariennes. L'Etat continue à ce comporter comme un Etat-Contrôleur et guère comme un Etat-partenaire qui considérerait que sa fonction consiste, prioritairement, à impulser le développement par le bas, à favoriser la dynamique des acteurs locaux et à aider à concevoir une gestion urbaine durable. C'est donc, une question de gouvernance.

A quoi bon investir dans l'agrandissement du port de Sidi Ifni plus de 148 millions de DH et environ 1 milliard 700 millions de DH pour la zone industrielle si le lendemain une nouvelle décision stipule Tan-Tan le principal port de débarquement du poisson dans la région. L'émigré comme acteur a besoin d'être stimulé, sensibilisé et surtout considéré comme partenaire à part entière capable de proposer, de gérer et d'assumer. Sinon, les capitaux existent, les individus sont actifs, les affaires marchent ici ou là mais la société marginalisée recule.

Souvent la marginalité politique est plus conséquente. Lorsque les pouvoirs publics choisissent de parachuter des décisions sans tenir compte des aspirations de la société locale, comme s'ils voulaient manifester leur pouvoir, le résultat est négatif. Dès fois, ils sont étonnamment hésitants et décident de ne pas décider, ce qui proroge un laisser-faire dommageable pour la population. Aucune de ces attitudes, en tout cas, n'est susceptible d'inscrire la ville et sa région dans la voie du développement local. Si le PIB et le redressement de la dette extérieure dont les sociétés en développement sont si fières sont des indices d'une réussite si attendue, l'émigration clandestine telle qu'elle s'effectue aujourd'hui, est par contre un indicateur "d'échec" redoutable en terme d'investissement et du développement des ressources humaines.

BIBLIOGRAPHIE

- **AGENCE URBAINE D'AGADIR, 2001** : "Plan d'Aménagement de Sidi Ifni.
- **AGENCE URBAINE D'AGADIR, 1996** : "Schéma Directeur et d'Aménagement Urbain de Tiznit et le littoral".
- **BEN ATTOU (M), 2000** : "Un espace périphérique du pré-Sahara marocain : la province de Guelmim", in "Les espaces périphériques au Maroc et au Maghreb à l'heure de la mondialisation", sous la direction de M. Berriane et P. Signoles, publication de la F.L.S.H. de Rabat, série Colloque n° 88, 380p. Cf.pp 243-261.
- **BEN ATTOU (M), 2000** : "La petite ville dans le Souss entre la décentralisation et le développement local intégré", in "La ville au Maroc face à la gestion locale et à l'organisation régionale", sous la coordination de M. Refass, publication de la F.L.S.H. de Rabat, série colloques et séminaires, 150p. Cf. 25-49.
- **BEN ATTOU (M), 1997** : "Les ressortissants marocains à l'étranger et l'immobilier, dynamisme ou investissement défensif?, le cas d'Agadir", in "La ville d'Agadir, reconstruction et politique urbaine", publication du GERS, F.L.S.H. d'Agadir, série colloque n° 6, Imp. Najah, 218p. Cf.pp. 60-79.
- **DIRECTION REGIONALE DE L'URBANISME, 1970** : "Plan de Zonage de Sidi Ifni.
- **ESCALLIER (R), 1986** : "Petites et moyennes villes dans le mouvement d'urbanisation du Maghreb : essai de bilan statistique et cartographique", in "Petites villes et villes moyennes dans le Monde Arabe", Fascicule de Recherche n° 16, URBAMA, Tours.
- **FAY (G), 1991** : "Les migrations : chance pour les Jbala", in Jbala-histoire et société, Groupe Jbala, édition du CNRS et Wallada, 463 p.
- **LA FUENTE (D), 1946** : "Del territorio de Ifni, algunos de los aspectos, "edición de gobierno de Africa occidental, Madrid, 1946, p. 218.
- **MONTAGNE (R), 1923** : "Les marins indigènes de la côte ouest du Maroc", Hespéris, 2^{ème} tri. 1923, pp. 183-184.
- **PLAN D'ORIENTATION URBAINE DE SIDI IFNI, 2000** : "Rapport Explicatif, p.9.
- **SERVICE DE PLANIFICATION ECONOMIQUE, Agadir, 1999.**