

La réémergence d'un carrefour interrégional : Tanger et ses infrastructures dans les réseaux transnationaux de commerce et de transport

Steffen Wippel

Introduction

Au cours des dernières années, Tanger a connu des importants efforts de développement économique et urbain, y inclus l'évolution vers un noyau de transport et de logistique qui relie avec plusieurs parties du monde. Le chapitre suivant va se concentrer sur le développement des infrastructures de transport et leurs dimensions régionales les plus larges. Par ailleurs, cette étude répond à la nécessité d'analyser les importants processus de « régionalisation » et de « mondialisation » économiques non pas seulement à l'échelle des Etats territoriaux, mais aussi à travers une perspective sous-nationale et locale.

Du point de vue de la recherche urbaine, aujourd'hui aucune ville – indépendamment de sa taille, de sa localisation et de son importance – n'est pas intégrée dans ces processus (voir p.ex. Marcuse / van Kempen 2000). L'agglomération nord-marocaine en est un exemple signifiant. Toutefois, ces processus font partie, dans un même temps, des (ré)orientations régionales plus larges du Royaume entier, en particulier dans le contexte euro-méditerranéen, un aspect qui sera abordé à la fin du chapitre.

Développer Tanger

Dans le passé déjà, la ville du Détroit était réputée comme un lieu où des régions et des cultures se rencontraient, notamment aux temps de la Zone Internationale de 1923 à 1956.¹ La ville était aussi un lieu symbolique pour l'intégration maghrébine où des syndicalistes et des partis indépendantistes se sont rassemblés vers la fin des années 1950 pour demander l'unité des pays nord-africains.² Mais malgré l'importance politique et symbolique de réintégrer Tanger dans l'Etat-nation postcolonial, le feu Roi Hassan II (1961-1999) a négligé les parties septentrionales du pays, surtout pour ses réserves et sa méfiance

politiques. Mais dans les années 1990 déjà, de nouveaux projets ont été envisagés, et l'Agence de Développement du Nord a été créée en 1996, afin de promouvoir l'avancement économique et social des provinces septentrionales.

C'était essentiellement après l'accession au trône de Mohammad VI en 1999, que les autorités étatiques ont tourné leur attention vers l'essor économique et urbain de la ville. Aujourd'hui, Tanger est développée de manière volontariste comme un nœud (un « hub ») d'échanges et de trafic, et elle est devenue à nouveau un symbole de l'ouverture du royaume. Un système multimodal de transports est en train de connecter Tanger aux réseaux infrastructurels et aux flux des biens interrégionaux. La vision « Tanger Métropole » annoncée en 2013 vise à compléter ces infrastructures sur le plan local (voirie, transports publics, espaces verts, équipements sociaux, culturels et sportifs, délogement des industries nuisibles et polluantes etc.).

Tout d'abord, les efforts se sont dirigés vers la construction d'un immense nouveau port, principalement dédié au transbordement des conteneurs, mais ils ont aussi inclus l'établissement des infrastructures complémentaires de transport et de communication. De même, beaucoup de constructions majeures sont en train de devenir, à l'intérieur et à l'extérieur de la ville : elles comprennent des zones franches et logistiques, des villes nouvelles, des complexes résidentiels et touristiques ainsi que des centres commerciaux.

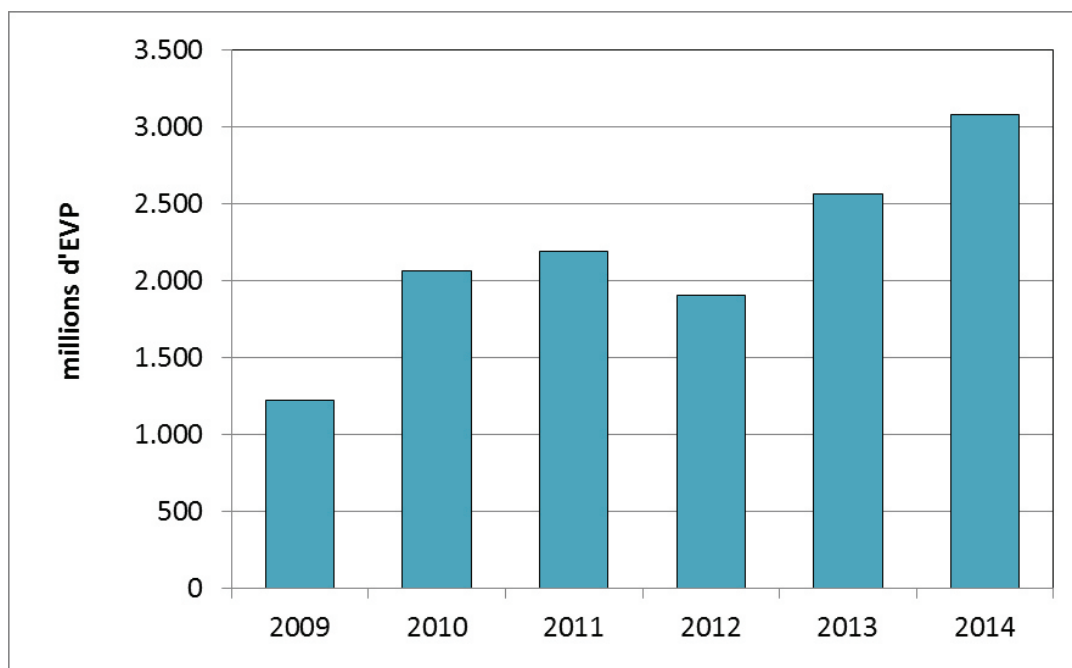
Infrastructure portuaire

Le port est le projet le plus important dans le cadre des ambitions courantes à développer Tanger. Quand les Anglais prirent possession de la ville au XVII^e siècle, ils construisaient le premier môle important. Mais seulement depuis la fin du XIX^e siècle, de nouvelles installations portuaires éprouvent une expansion accrue et continue. Le port n'était pas seulement important pour le commerce avec les pouvoirs européens, mais en 1914 le premier service maritime régulier fut établi d'abord à partir d'Oran, puis de Marseille via Tanger à Dakar – une ligne qui existait jusqu'aux années 1960 (Wippel 2012a : passim). Ainsi, on a considéré Tanger déjà dans les années 1920 comme un carrefour du monde (voir p.ex. TALIM 2012³).

Après son intégration dans le Maroc indépendant, la première zone franche du pays, orientée essentiellement vers le secteur du textile et de la confection, fut implantée dans l'espace portuaire afin de compenser la perte du statut international. Dans les années 1990, on discutait l'élargissement de cette zone, mais à l'intérieur de la ville l'espace était assez limitée. En 1997, le feu Hassan II annonçait la construction d'un port en eau profonde, qu'on proposait initialement à l'ouest de Tanger, à la côte atlantique. Cinq ans plus tard, son héritier déclarait que les travaux vont commencer à l'est de la ville. C'est ici, au passage entre l'Atlantique et la Méditerranée, que 20% des transports mondiaux de conteneurs transitent. Depuis 2004, l'Agence Spéciale Tanger Méditerranée (TMSA) est responsable pour le développement et la gestion du nouveau port et de son complexe industriel.

La première étape du port ouvrait en 2007. Le port dispose d'une capacité annuelle d'environ trois millions d'équivalents vingt pieds (EVP). Tanger Med II, actuellement en construction va augmenter cette capacité à plus de huit millions dans un avenir proche. Le complexe comprend aussi un port à fret et des terminaux pétrolier, ferroviaire, roulier et ferry (avec une capacité finale de sept millions de passagers et deux millions de véhicules). Les volumes échangés ont rapidement augmenté. En 2014, le port a manutentionné 42 millions de tonnes de marchandises, ce qui a fait de lui le premier port au niveau national, bien en avant de Casablanca (25 millions de tonnes). Après avoir subi des importantes pertes en 2012, le trafic des conteneurs seul a atteint 3,1 millions EVP en 2014 (voir diagramme). En même temps, sa part dans le trafic total du port s'est diminuée de 95% à 75% ; 97% en sont du transbordement pur entre navires. Ainsi, dans son septième année d'existence, Tanger Med se place déjà au 55^e rang parmi les ports à conteneurs du monde ; il est le 8^e port dans la Méditerranée, le sixième dans le monde arabe et le troisième en toute l'Afrique (Container International / Lloyd's List 2014). Ensemble, Tanger Med et Algésiras, de l'autre côté du Déroit, forment un pôle portuaire de 7,7 millions d'EVP, ce qui correspond de loin à la première place en Méditerranée.⁴

Evolution du trafic des conteneurs au port Tanger Med (2015)



Source: https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_plus_grands_ports_%C3%A0_conteneurs (consulté le 15/02/2016).

Les plus grands amateurs à conteneurs, comme la danoise Mærsk ou l'allemande Eurogate génèrent la plus grande partie du trafic et sont impliqués dans la gestion des terminaux. Ils forment un réseau avec d'autres ports à travers le monde opérés par les mêmes acteurs globaux. L'ouverture de Tanger Med a poussé le Maroc dans l'index de la connectivité maritime mondial publié par la CNUCED de la place 78 (en 2004) à 16 (2014). Plus de 50 routes maritimes connectent Tanger régulièrement à plus de 150 ports à conteneurs autour du globe. Ces liens sont multirégionaux : ils se concentrent sur des ports subsahariens, nord-européens et méditerranéens ; mais il y a aussi d'importantes liaisons avec l'Asie orientale et l'hémisphère occidental (en particulier l'Amérique latine), et le Moyen-Orient et la région du Golfe sont en train de gagner d'importance (voir tableau). D'ailleurs, les importantes « autoroutes de la mer », programmées par l'UE afin de connecter la Mer Baltique et la Mer Noire via l'Atlantique et la Méditerranée, passent devant Tanger. En plus, en 2014, presque 2,2 millions de passagers ont transité via Tanger Med. Pour la plupart il s'agit des résidents marocains à l'étranger qui retournent pour leurs vacances d'été, la plus grande partie d'entre eux en voitures.

*Liaisons maritimes du terminal à conteneurs du port Tanger Med
(2015)*

Régions	Sous-régions	Nombre des ports desservis	En %	Liaisons hebdomadaires*	En %
Afrique		37	27%	118	26%
	Afrique du Nord (Maroc inclu)	7	5%	19	4%
	Afrique subsaharienne	30	22%	99	22%
Amériques		32	23%	82	18%
	Amérique du Nord	12	9%	19	4%
	Amérique latine	20	15%	63	14%
Asie		24	18%	70	15%
	Moyen-Orient (= Péninsule arabe)	7	5%	26	6%
	Reste de l'Asie	17	12%	44	10%
Europe		44	32%	186	41%
	Atlantique / Mer du Nord	19	14%	83	18%
	Méditerranée / Mer Noire	25	18%	103	22%
Total		137	100%	456	100%
- Méditerranée (avec Mer Noire)		29	21%	116	25%
- Moyen-Orient/Afrique du Nord (= Monde arabe)		16	12%	49	11%

Source : Calcul de l'auteur selon TMPA (2015) ; sans ferries ni ro-ro.

* Importations et exportations.

Le port intra-muros a seulement gardé les services des ferries à grande vitesse pour l'Andalousie et le port de pêche, actuellement en reconstruction (ouverture prévue pour 2016). En revanche, on réaménage aujourd'hui l'enceinte de l'ancien port et sa zone franche afin d'accueillir des navires de croisière et des bateaux de plaisance et on le reconvertit en zone haut de gamme aux fins touristiques, commerciales, culturelles et résidentielles.

Le complexe Tanger Med comporte également une plateforme industrielle intégrée : la Tanger Free Zone (TFZ) au sud de la ville

s'est considérablement agrandie et a attiré un grand nombre d'entreprises internationales, surtout européennes. De plus, d'autres zones industrielles et logistiques ont été établies ces dernières années, comme la Zone Franche Logistique du port Tanger Med et la Tanger Automotive City (TAC) destinée à la production pour l'exportation et dominée par Renault, tandis que des projets complémentaires sur la péninsule tingitane sont actuellement en construction.

Infrastructure routière

Des grandes routes vers et de Tanger ont aussi été considérablement développées au cours des dernières années. Pour longtemps, seulement une route nationale médiocrement entretenue et régulièrement embouteillée liait la ville aux centres urbains majeurs du Maroc le long de la côte atlantique. Au milieu des années 1990 on a commencé à construire l'autoroute à partir de Rabat ; depuis qu'elle a atteint Tanger en 2005, la ville est connectée au réseau autoroutier national croissant qui maintenant s'étend vers Agadir dans le Sud et Oujda à l'Est. Cela est complété par de nouvelles autoroutes et voies rapides dans le rectangle formé par Tanger, le port, Tétouan et la frontière avec l'enclave de Ceuta (Sebta). Ces sections font aussi partie de la nouvelle Rocade Méditerranéenne qui suit la côte vers l'est du pays. Il est prévu de construire une autre route à double voie pour Fès à travers le Rif occidental dans le cadre de l'imminente phase du programme autoroutier marocain.

Tout d'abord, cette nouvelle infrastructure routière fortement améliorée fait partie de l'aménagement national. Elle est intégrée en même temps dans des programmes transnationaux, financés par divers organisations et bailleurs de fonds internationaux et régionaux, et contribue à la formation d'un réseau de transport multirégional.

Ainsi, l'autoroute Nord-Sud forme l'extrémité septentrionale de la transcontinentale « Tanger–Dakar » (Wippel 2012a : 1235-1297). A l'origine, l'idée d'une liaison routière entre le Maroc et l'Afrique occidentale émergeait sous domination coloniale. Depuis le début des années 1970, cet axe ouest-saharienne était inclus dans des projets consécutifs pour un réseau panafricain de routes. Mais pour longtemps, c'étaient particulièrement des conflits internationaux qui entravaient sa

réalisation. Avec l'ouverture de la frontière avec la Mauritanie en 2002 et du dernier tronçon de la route entre Nouadhibou et Nouakchott en 2006, la circulation des véhicules, des hommes et des marchandises s'est augmentée considérablement. Aujourd'hui des firmes logistiques à Tanger Med offrent même l'expédition par route vers la Mauritanie. Plus au sud, on a également revitalisé plusieurs projets de continuation, comme la route côtière qui reliera Dakar à Lagos et la « Transsahélienne » vers le Tchad. Cependant, la situation politique actuelle n'est pas toujours favorable à leur finalisation. Avant tout pour les Etats côtiers, des liaisons maritimes vont toujours fortement rivaliser le transport routier quant aux coûts, le temps et la sécurité.

Vers l'est, l'autoroute et la rocade relie avec un autre axe panafricain qui longe la rive méridionale de la Méditerranée vers Le Caire. En même temps, la route Tanger-Dakar coïncide partiellement avec la section atlantique d'une route transmagnhrébine conçue depuis la fin des années 1980. Les derniers tronçons de cet axe régional vont ouvrir prochainement en Algérie et en Tunisie, mais la route risque d'être inefficace si la frontière maroco-algérienne reste encore fermée.

Vers le Nord, de bonnes liaisons existent en direction des grandes économies européennes. Le programme du « Réseau transeuropéen de transport »⁵ améliore encore ces connexions. Les ministres de transport de la Méditerranéenne occidentale (Groupe 5+5) et l'Union pour la Méditerranée ont déclaré l'intérêt commun d'un « corridor euro-magnhrébin de transport de marchandises ». Ainsi, les autoroutes qui partent de la péninsule tingitane sont explicitement conçues pour servir le développement des échanges commerciaux et humains entre l'Europe et le Maroc.

Infrastructure ferroviaire

La construction des chemins de fer démarrait tard au Maroc. Le traité franco-allemand de 1911 donna la priorité à la première liaison à voie normale entre Tanger et l'ancienne capitale de Fès. Finalement, une ligne interzonale liait les deux villes depuis 1927. C'était seulement en 2010, qu'un raccourci a amélioré la connexion de Tanger au centre démographique et économique du pays et qu'on a sensiblement augmenté la cadence des trains. En 2009, Tanger Med fut également

raccordé à cette ligne principale. Des schémas d'aménagement récents ont proposé d'autres nouvelles lignes dans le triangle entre Tanger, Tétouan et Ceuta. Un projet majeur est l'établissement des lignes à grande vitesse (voir Lahlou dans ce volume). On s'est décidé de construire la relation Tanger–Casablanca (avec un temps de trajet de 1 : 30 heures) comme première ligne. Les travaux ont commencé en 2011, cofinancé par des fonds européens et arabes. Mais après des délais, le premier tronçon n'ouvrira probablement qu'en 2018. On espère de pouvoir prolonger le réseau à grande vitesse vers Agadir et Oujda d'ici deux décennies.

Dans une perspective régionale, plusieurs schémas ferroviaires recourent à nouveau avec le programme national. Dans le passé, tout d'abord pour des raisons politiques, des trains rapides trans-maghrébins ne couraient que de manière intermittente. Depuis 1990, avec le support de la jeune Union du Maghreb Arabe, le projet d'un TGV maghrébin (Casablanca-Tunis en 10 heures) a été développé. Comme pour les routes, aujourd'hui des projets nationaux pour des lignes à grande vitesse avancent, mais ont également besoin de la réouverture des frontières pour les raccorder. En direction méridionale, un chemin de fer régional semble assez improbable. Depuis l'époque coloniale, des projets ferroviaires à travers la partie occidentale du Sahara ont été toujours moins éminents que des tracés qui devraient traverser l'Algérie vers le Sud (Wippel 2012a : 442-460). Jusqu'ici on n'a même jamais réalisé l'extension de la ligne nationale vers Agadir et Laâyoune, proposée depuis les années 1980 (ibid. : 1290). Côté européenne, des programmes espagnols et européens ont déjà contribué à l'amélioration des connexions vers le Nord, y inclus le projet d'une ligne à grande vitesse depuis Algésiras. L'extension du réseau transeuropéen de transport vers les pays voisins comprend la liaison ferroviaire vers Rabat aussi bien qu'un axe maroco-égyptien qui parachèvera la partie méridionale d'un réseau circumméditerranéen.

Dans ce contexte, il faut aussi mentionner la « liaison fixe » à travers le Détroit de Gibraltar (Wippel 2000 et 2012a : 1291-1294). Plusieurs idées de construire une telle connexion – tunnel ou pont routier ou ferroviaire – ont été ventilées depuis le XIX^e siècle. Depuis 1979, les

gouvernements espagnol et marocain ont commencé à préparer des études de faisabilité. En 1986, ils ont décidé en faveur d'un tunnel ferroviaire entre Tarifa et Tanger, et depuis, ils ont entamé des prospections géophysiques. Le projet s'intègre à la fois dans divers programmes euro-méditerranéens, africains et onusiens. Des scénarios optimistes prévoyaient une circulation potentielle de neuf million de passagers et de huit millions de tonnes de marchandises pour 2025. Toutes les mesures d'aménagement mettraient Tanger à seulement trois heures de train de Madrid. Vers le Sud, la zone d'influence commerciale devait inclure jusqu'à 23 pays africains (voir aussi SNED / SECEG 2007, avec cartes). Cependant, il y a un large scepticisme quant à la viabilité (particulièrement financière) d'un tel projet dans un avenir prévisible.

Infrastructure aéroportuaire

Tanger était aussi une ancienne escale sur la fameuse route aéro postale entre la France et Dakar et puis l'Amérique latine dans les années 1920 et 30. Aujourd'hui par contre, son aéroport est d'une importance mineure dans le système national des aéroports et a du mal à attirer des liaisons durables. Le nouveau terminal inauguré en 2008 offre une capacité s'élevant jusqu'à 1,5 millions des passagers. Leur nombre effectif s'était considérablement augmenté de 250.000 au début de la dernière décennie à 850.000 en 2012, ce qui lui permet d'occuper la quatrième position au Maroc. Cependant ce chiffre est retombé à 766.000 jusqu'en 2014. La bonne quinzaine de destinations internationales régulièrement desservies en 2015 se trouve presque entièrement en Europe. Avec les transformations actuellement en cours, on venait de discuter soit une autre extension de l'aéroport actuel, soit son transfert vers un site plus central dans la péninsule tingitane. Néanmoins, cette dernière proposition ne semble plus d'actualité aujourd'hui.

Infrastructures énergétiques

Des infrastructures énergétiques transnationales qui montrent des effets régionaux coupent également à travers la péninsule et contribuent aux ambitions marocaines de devenir un important « hub énergétique »

(Wippel 2000). C'est tout d'abord le « Gazoduc Maghreb-Europe » qui depuis 1996 lie des champs gazifières algériens de Hassi R'mel via le Nord marocain et le Détroit de Gibraltar à l'Espagne et au Portugal. Deuxièmement, depuis les années 1990, une « interconnexion électrique » fournit du courant de l'Espagne au Maroc, et au cours de la dernière décennie on a triplé la capacité de transmission avec l'Algérie.

Les deux systèmes énergétiques ont également reçu des fonds européens (et arabes) et renouent avec des réseaux européens plus larges. Pour la ligne électrique, on vient d'aborder son intégration dans des réseaux à haute tension maghrébins, panarabes et pan-méditerranéens, tandis que la réalisation des projets de grande portée basés sur l'énergie solaire saharienne s'est montrée incalculable. En outre, depuis la dernière décennie un groupe de travail avec la Mauritanie et le Sénégal étudie la liaison des réseaux électriques nationaux et prépare une interconnexion avec le « Système d'échanges d'énergie électrique Ouest Africain ». Par contre, la construction d'un gazoduc de raccordement transsaharien depuis les champs nigériens via l'Algérie, conçu depuis 2002, tarde grâce aux perturbations dans les zones traversées (voir aussi Wippel 2012a : 1162-1163, 1276).

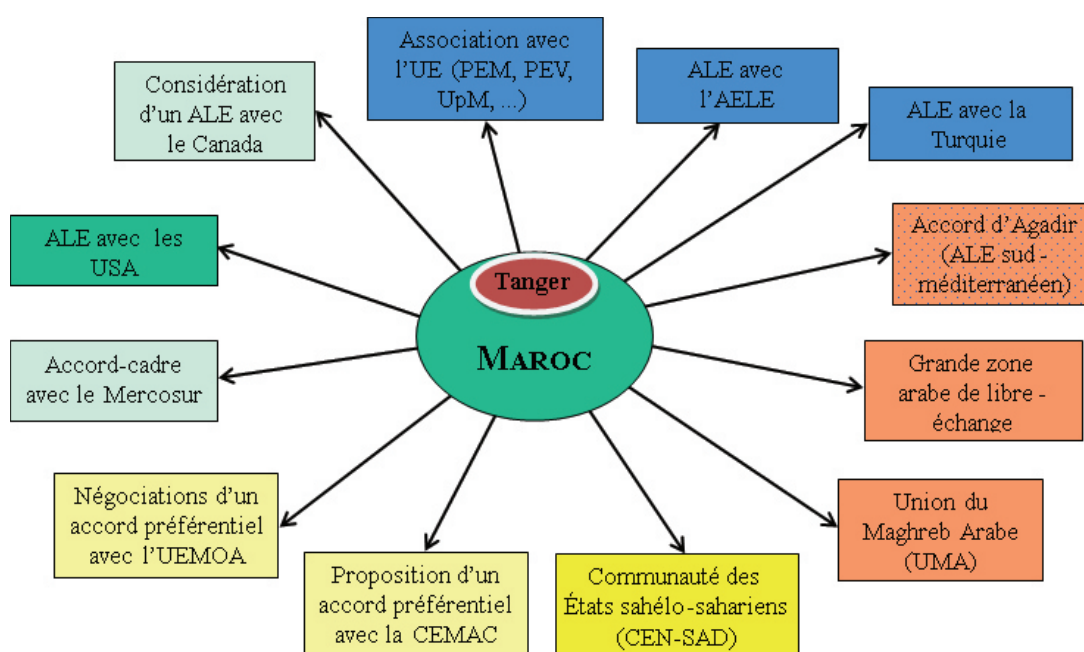
Le développement de Tanger et les orientations régionales du Maroc

Ainsi, dans l'ensemble, la ville portuaire de Tanger est en cours de se développer en un majeur hub à conteneurs en Afrique, dans la Méditerranée et dans la région Moyen Orient / Afrique du Nord. Les réaménagements de grandes parties de la ville permettent, à elles aussi, de s'orienter de plus en plus vers le monde des affaires et du tourisme international. En particulier, un réseau d'autres infrastructures de transport est en train de sensiblement améliorer les connexions terrestres du Nord marocain avec l'Europe, le Maghreb et l'Afrique subsaharienne. Avec cela, Tanger est en train de se développer en porte et interface entre l'intérieur et l'extérieur du pays. La ville est devenue une plaque tournante entre les divers réseaux régionaux et transrégionaux des flux matériaux et humains, qui comprennent à la

fois commerce, transports, voyages et migrations formels et informels (voir aussi Péraldi et Abouddahab dans ce volume).

D'une part, ces évolutions locales s'insèrent bien sûr dans les stratégies géoéconomiques des grands acteurs globaux, en particulier dans le commerce maritime. Mais en même temps, elles reflètent les (ré)orientations régionales du Royaume entier et des processus de régionalisation inter- et transnationaux plus larges en cours (Wippel 2012a : passim et 2012b). En premier lieu cela concerne les relations transméditerranéennes du Maroc qui se sont institutionnalisées et approfondies de plus en plus depuis les années 1960. Les relations avec l'Europe élargie restent toujours les plus développées, comme partenaire à la recherche d'un « statut avancé » avec l'UE, complété par des accords avec l'Association européenne de libre-échange (AELE) et la Turquie. En effet, c'était notamment l'essor des relations euro-méditerranéennes qui a amené le gouvernement à redécouvrir la « façade méditerranéenne » (Zaïm 1990) du Maroc depuis les années 1990.

Le régionalisme multidirectionnel marocain



ALE : Accord de libre-échange.

Source : Steffen Wippel.

Parallèlement, depuis la deuxième moitié des années 1990, le Maroc s'est efforcé à défricher des marchés complémentaires non-européens afin d'améliorer stratégiquement sa position géoéconomique comme interface, passerelle et plateforme entre plusieurs régions mondiales. En conséquence, depuis la dernière décennie, il vient de développer un vrai régionalisme « multidirectionnel » basé sur des accords bi- et multilatéraux qui souvent chevauchent et se recoupent : cela pose des défis particuliers, mais montre aussi qu'il est difficile de positionner le Maroc – et donc Tanger – exclusivement dans une seule région mondiale. Sans aller dans les détails, on peut mentionner l'Accord d'Agadir pour le libre-échange parmi quelques pays sud-méditerranéens, comme prélude à la future zone pan-euro-méditerranéenne de libre-échange. S'y ajoutent les affiliations à la Grande Zone Arabe de Libre-échange, à l'Union du Maghreb Arabe, de fait largement ineffective, comme la Communauté des États Sahélo-sahariens et les négociations – pérennes – d'un accord préférentiel avec l'UEMOA (ou éventuellement la CEDEAO) et la CEMAC⁶ dans le cadre de l'actuelle diplomatie économique marocaine orientée vers l'Afrique subsaharienne (voir aussi Wippel 2015 ; Institut Amadeus 2014). A travers l'Atlantique, le Maroc a signé un accord de libre-échange avec les Etats-Unis et discute des arrangements similaires avec le Canada et le Mercosur.

Cela va de pair avec les liaisons qui se dessinent à partir de Tanger aussi bien qu'avec le commerce extérieur du Maroc. Ici, l'UE respectivement la future zone économique pan-euro-méditerranéenne en attirent toujours deux-tiers des échanges, parallèlement à une part croissante de l'Afrique au Sud du Sahara (6% des exportations en 2013).⁷ Cette image devient encore plus claire – et relativise la prédominance européenne – si nous prenons en compte l'importance relative de chaque partenaire dans les échanges mondiaux. Les intensités relatives du commerce marocain qu'on peut calculer à partir de cette base⁸ montrent un bloc commercial assez cohérent autour du Maroc qui s'étend de l'Europe occidentale jusqu'en Afrique centrale avec des amplifications vers quelques pays latino-américains et moyen-orientaux (voir cartes dans Wippel 2012a : 1034-1035 et 2015 : 182).

Ce sont en particulier ces échanges (d'une perspective soit nationale, soit locale) qui montrent que les espaces qui émergent de ces liaisons coïncident rarement avec les régions mondiales (masses continentaux, aires civilisationnelles, blocs politico-économiques) conventionnellement imaginées et d'ordinaire incontestées dans le grand public, y inclus dans les aires politiques et académiques.⁹ En fait, les divers liens socioéconomiques et infrastructurels ne forment souvent même pas des espaces régionaux homogènes, mais s'étendent plutôt en réseaux à caractère translocal qui ressemblent aux rhizomes ou archipels (cp. Veltz 1996), avec certains lieux – villes ou plutôt des parties particulières comme des ports internationaux – comme des « nœuds ». De plus, un territoire ou un lieu spécifique développe son contexte géographique (économique, politique, social) particulier à lui ou peut être considéré – dans une autre perspective – comme se situant à l'interface de plusieurs larges régions existantes.

Enfin, ces interconnexions régionales et transrégionales redoublent les rhétoriques importantes promues par les parties intéressées

- sur Tanger comme point de transit interrégional et porte de l'Afrique et vers le monde ;
- sur le Maroc comme pont et carrefour culturel et économique entre différentes régions mondiales ;
- aussi bien que sur les liens intercontinentaux euro-africains émergents qui se tissent à travers ces deux lieux.

Cependant, il ne faut pas oublier que Tanger est toujours une ville « en devenir » et que beaucoup des infrastructures qui servent à son raccordement (trans-)national et (trans-)régional sont toujours en construction ou en planification et parfois sujettes à des farouches discussions (voir Lahlou dans ce volume). Tandis que le port a considérablement renforcé les liens maritimes au croisement de la Méditerranée et de l'Atlantique, notamment ses liens terrestres avec l'hinterland marocain et plus vers le Sud et l'Est restent toujours sous-utilisés et sous-développés.

Bibliographie

Container International / Lloyd's List. 2014. One Hundred Ports : The World's Busiest Container Terminals. London. http://europe.nxtbook.com/nxteu/informa/ci_top100ports2014, consulté le 10/02/2015 (accès limité).

Institut Amadeus. 2014. Etude Partenariat Maroc-Afrique : 15 recommandations pour un co-développement responsable et durable. Rabat.

Lewis, Martin W. / Kären Wigen. 1997. The Myth of Continents : A Critique of Metageography. Berkeley / Los Angeles / London : University of California Press.

Marcuse, Peter / Ronald van Kempen (éds.). 2000. Globalizing Cities : A New Spatial Order ? London / Cambridge : Blackwell.

SNED / SECEG (Société Nationale d'Etudes du Détroit / Sociedad Española de Estudios para la Comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar). 2007. Le projet de tunnel ferroviaire sous le Détroit de Gibraltar. Sans lieu. http://www.sned.gov.ma/telecharger/BROCHURE_FR_Nov07.pdf, consulté le 25/11/2015.

Tafersiti Zarouila, Rachid. 2012. Tanger : Réalités d'un mythe Le mythe résiste. Tanger : Zarouila.

TALIM Director's Blog. 2012. Tangier's Long Transition : Interzone to Moroccan City, 21/07/2012. <http://avuncularamerican.typepad.com/talimblog/interzone/page/4/>, consulté le 23/11/2015.

TMPA (Tanger Med Port Authority). 2015. Maritime Connections, January 2015. Oued R'mel. <http://www.tmpa.ma/wp-content/uploads/2015/03/Livret-connexions-maritimes-Janvier-2015.pdf>, consulté le 19/09/2015.

Veltz, Pierre. 1996. Mondialisation, villes et territoires : l'économie d'archipel. Paris : Presses Universitaires de France.

Wippel, Steffen. 2015. Etudes régionales et études des régions : La revitalisation des relations économiques transsahariennes et ses dimensions conceptuelles. In Dieter Haller / Achim Lichtenberger / Helmut Reifeld (éds.), « Mer sans eau » : Le Sahara, espace liant l'Afrique subsaharienne à la Méditerranée. [Rabat] : Konrad-Adenauer-Stiftung, pp. 171-192.

—. 2012a. Wirtschaft, Politik und Raum : Territoriale und regionale Prozesse in der westlichen Sahara. Berlin / Tübingen : Hans Schiler.

—. 2012b. Marokko in globalen und regionalen grenzüberschreitenden Handelsströmen. In Ingo Breuer / Jörg Gertel (éds.), Alltagsmobilitäten : Aufbruch marokkanischer Lebenswelten. Bielefeld : transcript, pp. 241-265.

—. 2000. Die „feste Verbindung“ mit Europa : Infrastrukturprojekte über die Straße von Gibraltar und ihre symbolische Bedeutung für die regionalen Zugehörigkeiten Marokkos. *asien afrika lateinamerika* 28(6), pp. 631-676.

—. Zaïm, Fouad. 1990. Le Maroc et son espace méditerranéen : Histoire économique et sociale. Rabat : Confluence.

Notes

¹ Pour une vue d'ensemble exhaustive de la ville, dont ce chapitre a largement bénéficié, voir Tafersiti Zarouila (2012).

² En 1957, des syndicalistes de quatre pays maghrébins se sont rencontrés à Tanger afin de démontrer leur unité et solidarité ; l'année suivante, sur la légendaire « Conférence de l'Unité », les trois partis indépendantistes nord-africains se sont réunis pour supporter la guerre de libération algérienne et de demander une fédération maghrébine.

³ Avec la carte « Tangier transportation web ». <http://avuncularamerican.typepad.com/.a/6a00e54f782d8388330177438061d9970d-popup>, consulté le 16/03/2013.

⁴ Comparé au volume actuel, Tanger Med seul occuperait la première place dans la Méditerranée et en Afrique (et la seizième dans le monde) après la finalisation de la phase II.

⁵ Il s'y agit, en particulier, des corridors (multimodaux, routiers et ferroviaires) « atlantique » et « méditerranéen » d'Algésiras jusqu'au Havre et Mannheim et vers la frontière ukrainienne.

⁶ UEMOA : Union Economique et Monétaire Ouest Africaine ; CEDEAO : Communauté Economique des États de l'Afrique de l'Ouest ; CEMAC : Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale.

⁷ S'y ajoutent des importants investissements marocains en Afrique subsaharienne.

⁸ C'est le quotient de la part d'un partenaire dans le commerce national et de la part de ce partenaire dans le commerce mondial.

⁹ Pour ces « metageographies » mentalement fixées et sédimentées voir Lewis / Wigen (1997).



Konrad
Adenauer
Stiftung



Konrad
Adenauer
Stiftung

FOCUS SUR TANGER : LÀ OÙ L'AFRIQUE ET L'EUROPE SE RENCONTRENT

Sans doute la ville de Tanger peut renvoyer à un passé culturellement riche et historiquement important ; mais la transformation économique et politique que la ville accomplit actuellement changera son caractère plus durablement que toute autre transformation auparavant. Pour l'activité d'une fondation politique allemande au Maroc, Tanger offre certains points de départ les plus précieux et les plus productifs. Cela ne concerne pas les réminiscences de l'histoire coloniale allemande, qui sont encore associées à Tanger, mais l'importance politique et économique actuelle de la ville et la restructuration de la région de Tanger-Tétouan-Al Hoceïma en 2015. Les deux, la ville et la région, comptent parmi les plus actives, les plus dynamiques et les plus cosmopolites du pays. Elles reflètent en conséquence de manière particulièrement claire le potentiel de développement actuel du Maroc.

FOCUS SUR TANGER : LÀ OÙ L'AFRIQUE ET L'EUROPE SE RENCONTRENT

EDITÉ PAR

DIETER HALLER, STEFFEN WIPPEL
HELMUT REIFELD



FOCUS SUR TANGER :
LÀ OÙ L'AFRIQUE ET L'EUROPE SE RENCONTRENT

FOCUS SUR TANGER : LÀ OÙ L'AFRIQUE ET L'EUROPE SE RENCONTRENT

EDITÉ PAR

DIETER ALLER, STEFFEN WIPPEL
HELMUT REIFELD



Konrad
Adenauer
Stiftung

*Publié par
Konrad-Adenauer-Stiftung e.V.*

*© 2016, Konrad-Adenauer-Stiftung e.V., Bureau du Maroc.
Tous droits réservés.*

*Toute reproduction intégrale ou partielle ainsi que la diffusion électronique
de cet ouvrage sont interdites sans la permission formelle de l'éditeur.*

*Avis de non-responsabilité: l'ouvrage est réalisé comme support
pédagogique. En aucun cas il n'est destiné à un usage commercial.*

*Les opinions exprimées dans les articles de cette publication n'engagent
que leurs auteurs respectifs et ne représentent pas nécessairement le
point de vue de la Konrad-Adenauer-Stiftung.*

Coordinateur : Fouad Qamouta

*Mise en pages : Babel com, Rabat, Maroc
Impression : Imprimerie Lawne, Rabat*

*Dépôt légal : 2016 MO 3296
ISBN : 978-9954-9610-4-9*

Imprimé au Maroc

Edition 2016

Contenu

Préface : Tanger – modèle ou exception ?	7
<i>Helmut Reifeld</i>	
Introduction : Focus sur Tanger – Là où l’Afrique et l’Europe se rencontrent	11
<i>Dieter Haller, Steffen Wippel</i>	
<i>Performances allemandes</i>	
L’Allemagne et le Maroc pendant la Grande Guerre	23
<i>Mustapha El Qadéry</i>	
Tanger au miroir de la littérature allemande contemporaine	37
<i>Abdellatif Bousseta</i>	
Tanger, lieu de rencontres germano-marocaines à travers des extraits du film « Tangerine » (2008) d’Irene von Alberti	49
<i>Martina Möller</i>	
<i>Mémoires et culture</i>	
Tanger, au-delà du développement : Un espace de convivialité multiculturel en mutation	63
<i>Rachid Taferssiti</i>	
Tanger comme métaphore de la « Cité ouverte » : mon film « Tanjaoui »	75
<i>Abdelmoumen Smihi</i>	
Tanger, terre sacrée	85
<i>Dieter Haller</i>	
Le passé et le présent de Tanger vus d’ici et d’ailleurs	99
<i>Mimoun Hillali</i>	

Développements économiques et urbains

Tanger : est-elle toujours une « île » ?	113
<i>Mohamed Refass</i>	
La réémergence d'un carrefour interrégional : Tanger et ses infrastructures dans les réseaux transnationaux de commerce et de transport	123
<i>Steffen Wippel</i>	
Tanger Métropole : le nouveau pôle industriel du pays	139
<i>Ali Boulerbah</i>	
Reconfiguration territoriale et innovation marketing : Illustration par le cas de la ville de Tanger	151
<i>Mostafa Abakouy</i>	

Mouvements des gens et des biens

Le Maroc et la Ligne à Grande Vitesse	163
<i>Mehdi Lahlou</i>	
Economies criminelles et mondes d'affaire à Tanger	179
<i>Michel Peraldi</i>	
Tanger et la question migratoire au Maroc	193
<i>Mohammed Zakaria Abouddahab</i>	
Des mineurs à Tanger : les <i>harraga</i> face aux mutations d'un espace frontalier	199
<i>Sarah Przybyl</i>	

Conclusion

Un narratif pour le futur de Tanger	213
<i>Detlef Gürtler</i>	
Notes biographiques	217

d'intérêts scientifiques s'articulent autour du rôle de la ville et des systèmes de centres urbains au Maroc.

Martina MOELLER travaillait, de 2006 à 2010, comme lectrice au département d'Etudes Germaniques à l'Université de Provence (Aix-Marseille I). Fin 2010, elle obtenait son doctorat de l'Université Anglia Ruskin à Cambridge. Dès 2011, elle est lectrice de l'Office allemand d'échanges universitaires (DAAD) au Département d'Etudes Germaniques de l'Université Mohammed V à Rabat. Actuellement, sa recherche focalise les sujets de l'interculturalité dans la littérature et le cinéma allemands contemporains.

Michel PERALDI est anthropologue et directeur de recherche au Centre national de la recherche scientifique (CNRS). Entre 2005 et 2010, il était directeur du Centre Jacques Berque pour le Développement des Sciences Sociales à Rabat. Par la suite, jusqu'en juillet 2015, il était chercheur rattaché au Centre d'analyse et d'intervention sociologiques à l'École des hautes études en sciences sociales, Paris (CADIS, CNRS-EHESS). Il travaille sur les dynamiques migratoires et les circuits commerciaux informels dans le bassin méditerranéen, en focalisant sur les métropoles de Marseille, Istanbul, Naples et Tanger.

Sarah PRZYBYL est doctorante en géographie et allocataire de recherche au Laboratoire « Migrations internationales, espaces et sociétés » (Migrinter, UMR 7301 CNRS) hébergé par la Maison des Sciences de l'Homme et de la Société, Université de Poitiers. Son projet de recherche porte principalement sur les processus d'adaptation et de renégociation du projet migratoire des mineurs isolés étrangers dans la ville de Paris.

Mustapha EL QADERY est enseignant-chercheur au Centre d'Histoire du Temps Présent, Université Mohammed V à Rabat. Il est spécialisé dans l'histoire politique et l'anthropologie historique du XX^e siècle. Sa thèse de doctorat en histoire soutenue en 1995 à Montpellier 3 portait sur « L'état-national et les berbères. Le cas du Maroc. Mythe colonial et négation nationale ». Le Maghreb et ses dichotomies coloniales, la construction du discours nationaliste postcolonial au Maroc et berbères et confréries sont des sujets qui le préoccupent toujours.