

Port de Tanger-Ville

Vocation majeure : tourisme et commerce



Latitude
35° 47' 26" Nord

Longitude
5° 48' 29" Ouest

Historique

Au XVII^{ème} siècle, les Anglais avaient construit un môle de 225 m de long et de 33 m de large, qu'ils démolirent lorsqu'ils furent contraints de quitter la ville en 1684, après vingt ans de présence.

Après le départ précipité des anglais, la cité de Tanger resta privée pendant plus de deux siècles d'un accueil marin. Les bateaux jetaient l'ancre dans la rade où les voyageurs descendaient dans des barcasses qui les transportaient jusqu'au rivage, puis étaient emmenés à dos de porteurs sur une grève de sable où les barques étaient mises à sec.

En 1896, un ponton charbonnier fut construit, suivi un an après d'un débarcadère en bois pour améliorer les conditions de débarquement des passagers et des marchandises. A la fin du XIX^{ème} siècle, Tanger n'offrait comme refuge aux embarcations qu'une grève de sable encadrée de deux épis.

Entre 1903 et 1908, un embryon de port pour barcasses et petits voiliers fut réalisé ; il consistait en une jetée de 340 mètres de long qui le protégeait contre les houles nord-ouest. Les profondeurs étaient de 1,80 m au maximum. Le môle correspondant existe encore, il se trouve au pied des postes pétroliers.

Le 2 juin 1921, un Dahir du Gouvernement Chérifien concédait à la « Société du port de Tanger » le droit exclusif de construire, d'entretenir et d'exploiter le port de Tanger.

Celle-ci réalisa, entre 1925 et 1933, de nombreuses extensions et notamment un brise-lames de 960 m de longueur, une traverse intermédiaire de 300 m, un terre-plein pour dépôts de charbon et d'huiles combustibles, plusieurs môles, des dragages à -3,5 et -4 à l'intérieur du bassin de cabotage, des déroctages pour un mouillage à -8 m/zh ainsi qu'un appontement pétrolier et un quai d'escale.



Le port de Tanger au XVI^{ème} siècle

Avec la seconde guerre mondiale, le trafic diminua considérablement, mais l'activité reprit très fortement dès 1946 et, en 1954, 1956 et 1960, des extensions successives ont été réalisées pour permettre notamment l'accostage simultané des courriers d'Algésiras et de Gibraltar en toute sécurité.

En 1967, l'Etat mit fin à la concession accordée à la «Société du Port de Tanger», et décida de confier la gestion du port à la RAPC.

En 1985, cette gestion fut confiée à l'Office d'Exploitation des Ports nouvellement créé, puis à l'Agence Nationale des Ports, subrogée à l'ODEP, en 2006.

Avec la mise en exploitation du port de Tanger Med en 2007, le trafic de ce port lui a été progressivement transféré et en 2010, la Société d'Aménagement du Port du Tanger « SAPT » a été créée pour la reconversion du port de Tanger ville en un port de croisière et de plaisance.

Connectivité

Le Port de Tanger est desservi par la route nationale 1 ainsi que par l'autoroute qui relie Rabat à Tanger et Tanger Med. Il est également desservi par la route secondaire 704 qui relie Tanger à Sebta.

Hinterland économique

La ville mythique renferme d'innombrables atouts et potentialités touristiques, culturels et socio-économiques, ce qui la qualifie à occuper une place primordiale dans le développement économique national en particulier et méditerranéen en général.

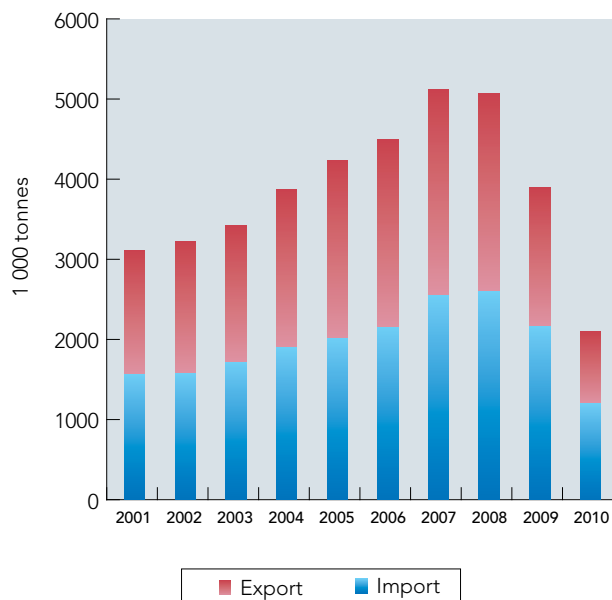
La région de Tanger-Tétouan et plus particulièrement la ville de Tanger présentent des atouts propres pour un développement plus rapide de l'industrie.

- Une position très privilégiée par rapport à l'Europe ;
- L'existence d'un port suffisamment aménagé pour faire face aux besoins de l'industrie locale (et la construction d'un nouveau port d'éclatement) ;
- Dotée d'un marché potentiel très large et diversifié, la ville de Tanger est l'une des principales métropoles de la région du Nord du pays ;
- Sa vocation touristique induira une demande de plus en plus accrue des produits industriels divers.

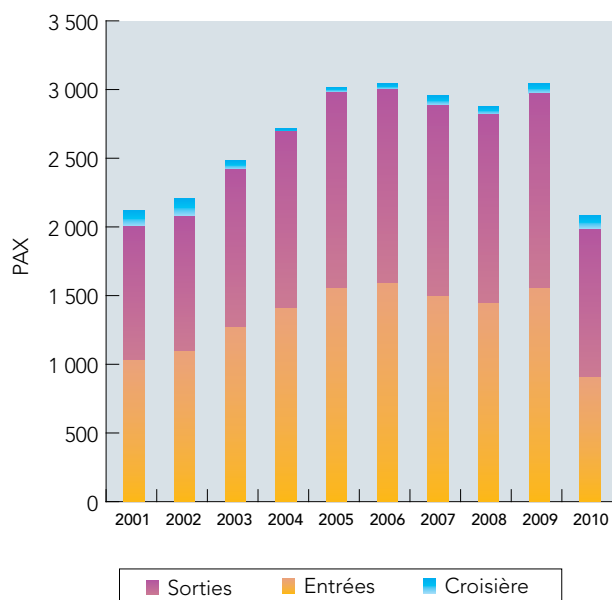
Avec le transfert des trafics de commerce vers le pôle portuaire de Tanger Méditerranée, la ville et le port vont connaître une orientation nouvelle et l'activité économique va se structurer fortement autour du tourisme et des services. Le port apportera sa contribution en termes de croisière, de plaisance et de grande plaisance, tout en gardant les relations par navires rapides vers l'Espagne.

Evolution du trafic 2001-2010

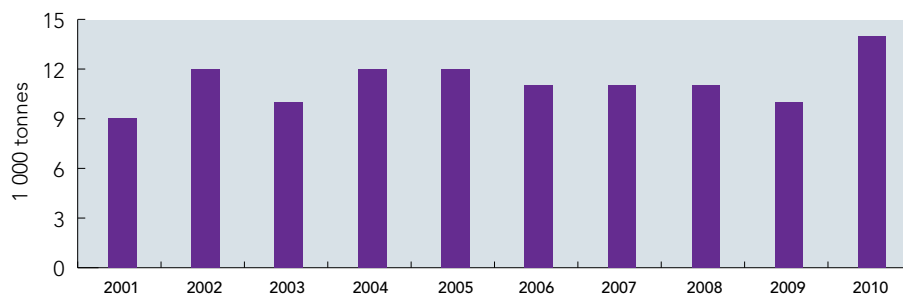
Trafic de commerce (en 1000 T)



Trafic de passagers (en Pax)



Trafic Pêche (en 1000 T)



Trafic traité par produit (en 1000 tonnes)

Année	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Céréales	144	101	64	79	63	37	188	219	113	274
Cont, autocars, Voit. accomp.	176	199	238	348	259	278	328	905	12	16
Articles text.	74	80	166	99	123	196	245	0	0	0
Roulier	2 167	2 260	2 315	2 731	3 024	3 215	3 687	2 981	2 833	1 219
Produits alimentaires	87	98	183	97	84	31	28	0	0	0
Agrumes	389	401	418	518	34	726	632	831	0	0
Divers	78	89	37	0	652	8	9	129	941	595
Total	3 115	3 228	3 421	3 872	4 239	4 491	5 117	5 065	3 899	2 104

Aménagements futurs

Avec le transfert des trafics conteneurs, RoRo, divers et passagers au port Tanger Med, la reconversion du port de Tanger ville s'est initiée avec l'intégration urbaine du port de Tanger ville en le dédiant au tourisme, à la croisière et la plaisance et un trafic passagers très limité.

Le port de Tanger Ville sera :

- un port de croisières (en escale et en tête de ligne) ;
- un port de liaisons touristiques rapides vers Tarifa.

Le transfert des activités maritimes a été réalisé selon le calendrier suivant :

- L'activité du nouveau port Tanger Med Passagers a démarré le 3 mai 2010. La totalité des liaisons ferry/fast-ferry desservant Algésiras a été transférée au port Tanger Med Passagers depuis cette date ;
- Les liaisons maritimes à destination de Tarifa font l'objet d'une répartition entre les ports Tanger Ville et Tanger Med Passagers. En effet, compte tenu de la vocation touristique du port de Tanger ville, amenée à devenir l'un des premiers ports de plaisance et de croisière de la Méditerranée, des dessertes par NGV à partir de ce port sont maintenues sur Tarifa ;
- Les liaisons ferry desservant Sète, Barcelone et Gênes ont été totalement transférées au port Tanger Med Passagers en octobre 2010.
- Le trafic de marchandises diverses a été également transféré en totalité au port Tanger Med en octobre 2010 ;
- Depuis fin 2010, le projet de reconversion portuaire et urbain de Tanger Ville est entré dans une phase active.

Le schéma ci-après présente les vocations des différents espaces.

