

6.2 Le pôle du Nord-ouest

La valorisation des atouts de **Tanger-Ville** fait émerger de nouvelles vocations pour ce port plus en harmonie avec les qualités du site dans son ensemble, **tournées vers la croisière, la grande plaisance et la plaisance** avec un maintien d'une relation «touristique» par navires rapides avec Tarifa (suite au transfert sur Tanger-Med des liaisons par ferries classiques). Ces nouvelles vocations sont cohérentes avec la volonté de la ville de Tanger de développer sa vocation touristique. « Tanger la blanche », charnière entre l'Atlantique et la Méditerranée, **doit devenir un port de référence pour la croisière, en tant que port d'escale et de tête de ligne.**

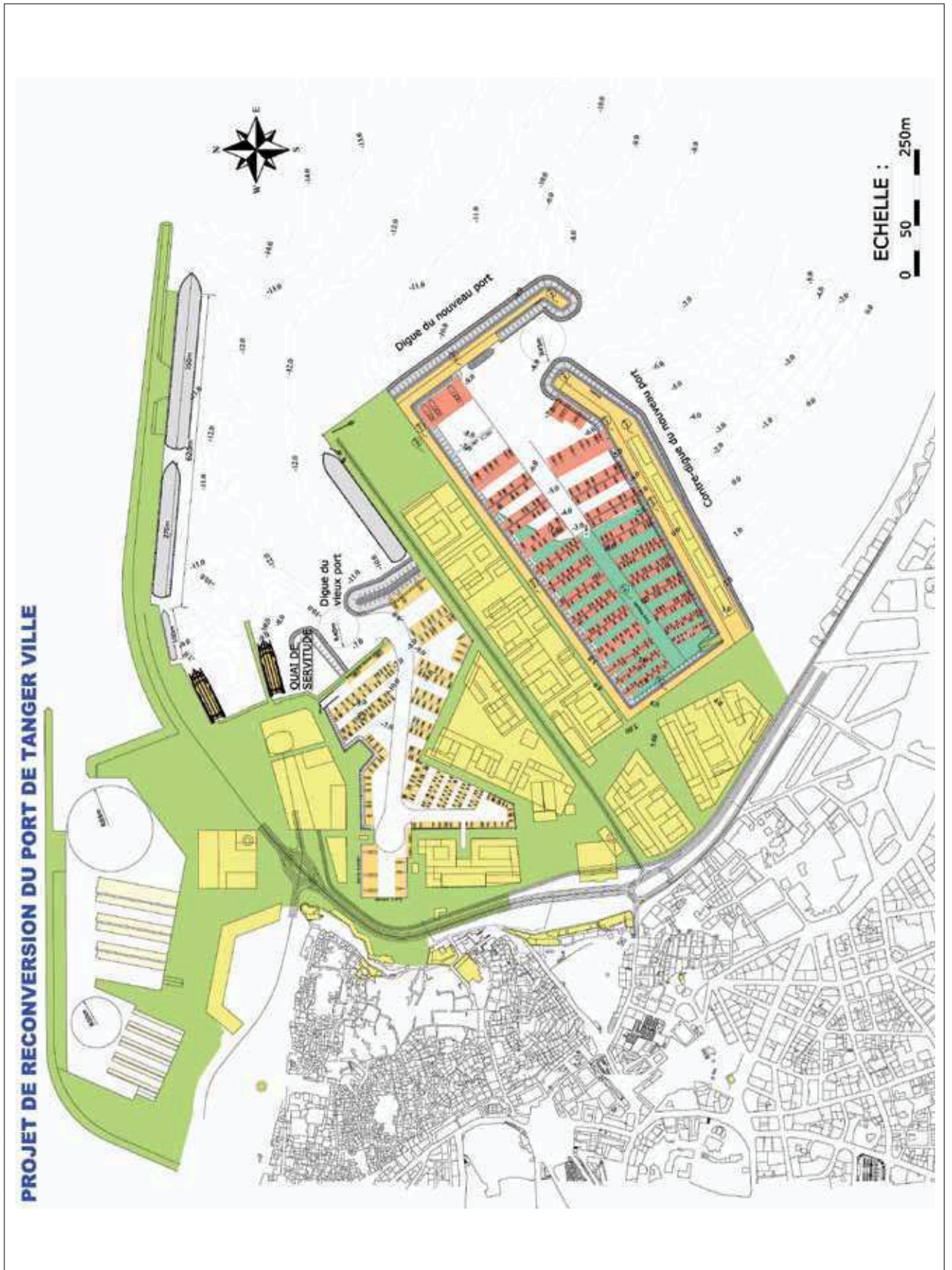
Ce projet s'étale sur 84 hectares et inclut des infrastructures pouvant accueillir les plus grands paquebots de croisière, un nouveau port de pêche, un terminal passagers fast ferry sur le Déroit, une nouvelle gare maritime, des espaces de services et culturels (musée, palais des congrès...), des espaces commerciaux, des zones de restauration, des bureaux et des espaces résidentiels.

Au total, ce projet, dont les travaux débiteront en 2011 pour une première mise en service fin 2016, **pourra accueillir d'ici à 2020 près de 750.000 touristes.**



▲ Maquette du port de Tanger après sa reconversion.

D'autres projets de développement de la plaisance peuvent être envisagés sur le littoral de cette région, tout en préservant les plages et les sites écologiquement vulnérables, et en respectant les sites potentiels identifiés à cet effet. Néanmoins, pour faire vivre les bassins de plaisance du Royaume, il faut proposer des services adaptés aux attentes des plaisanciers (sécurité, approvisionnement...), inventer des produits et des événements, mettre en valeur le patrimoine construit, attirer aussi bien la plaisance résidentielle marocaine qu'européenne et la plaisance de passage ou saisonnière. Cette stratégie doit également se construire en collaboration avec les ports européens des façades sud méditerranéenne et atlantique, en y incluant les archipels européens des Açores et des Canaries. De véritables bassins de croisière-plaisance pourront ainsi exister et faire vivre les ports et marinas de plaisance au Maroc, afin qu'ils ne deviennent pas des ports « dortoirs ».



Le port Tanger-Med est un véritable pôle commercial entre l'Europe, l'Asie et l'Afrique, et constitue un « hub de la Méditerranée », un des plus grands ports en Afrique et une super-infrastructure portuaire au nord du Maroc. Il est implanté sur le site de Détroit de Gibraltar à 15 km de l'Europe et situé sur la seconde voie maritime la plus fréquentée au monde avec plus de 100.000 bateaux par an dont 20 % sont des porte-conteneurs.



▲ Port de Tanger Med. Terminal à conteneur.



Tanger Med est une plateforme logistique portuaire au service des compagnies maritimes leader dans le trafic conteneurisé, les vrac liquides, les véhicules et les marchandises diverses, idéalement située sur le west-med avec une déviation nulle par rapport aux routes maritimes franchissant le détroit.

La dimension internationale du port Tanger Med caractérisée par ses plateformes de transbordement, est bien équilibrée par les infrastructures mises au service de son hinterland, et notamment les terminaux de liaison, ainsi que les infrastructures de connexion.

Avec près d'un million de conteneurs manipulés dès sa première année pleine d'exploitation, en 2008, et plus de deux millions en 2010, le port Tanger Med est venu confirmer la position stratégique et optimale du Détroit de Gibraltar sur le marché du trafic maritime conteneurisé. Le lancement des travaux de construction de Tanger Med 2, en juin 2009, grande extension du complexe Tanger Med permettra ainsi de consolider sur le long terme le potentiel du Détroit et d'en faire un centre névralgique dans la carte mondiale du transport maritime de conteneurs.

Tanger Med 2, avec une capacité de 5,2 millions de conteneurs s'ajoutant aux 3 millions de conteneurs de Tanger Med 1, permettra par ailleurs d'ériger **le complexe portuaire en un port leader en Méditerranée et Atlantique, avec une capacité annuelle globale de 8,2 millions d'EVP.**

Enfin les zones d'activité complétant le modèle d'affaires global visent à attirer et à développer les activités logistiques, industrielles, commerciales et de service à forte création de valeur et génératrices d'emploi sur le territoire national.

▼ Port de Tanger Med.





▲ Port de Tanger Med. Port roulier.

