



**HAL**  
open science

## Tanger-Med : le territoire à l'épreuve du réseau

Nora Mareï, Alain Piveteau

► **To cite this version:**

Nora Mareï, Alain Piveteau. Tanger-Med : le territoire à l'épreuve du réseau. Les Cahiers d'EMAM, 2022, 34, 10.4000/emam.4608 . hal-03976265

**HAL Id: hal-03976265**

**<https://hal.science/hal-03976265>**

Submitted on 7 Feb 2023

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License



## Les Cahiers d'EMAM

Études sur le Monde Arabe et la Méditerranée

34 | 2022

Le Nord du Maroc. Intégration, inégalités et résistances

---

# Tanger-Med : le territoire à l'épreuve du réseau

*Tangier-Med: the territory against its networks*

Nora Mareï et Alain Piveteau

---



### Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/emam/4608>

DOI : [10.4000/emam.4608](https://doi.org/10.4000/emam.4608)

ISSN : 2102-6416

### Éditeur

Équipe Monde arabe Méditerranée (EMAM) - CITERES

Ce document vous est offert par Université de Bordeaux



### Référence électronique

Nora Mareï et Alain Piveteau, « Tanger-Med : le territoire à l'épreuve du réseau », *Les Cahiers d'EMAM* [En ligne], 34 | 2022, mis en ligne le 19 décembre 2022, consulté le 31 janvier 2023. URL : <http://journals.openedition.org/emam/4608> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/emam.4608>

---

Ce document a été généré automatiquement le 5 janvier 2023.



Creative Commons - Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International  
- CC BY-NC-ND 4.0

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

---

# Tanger-Med : le territoire à l'épreuve du réseau

*Tangier-Med: the territory against its networks*

Nora Mareï et Alain Piveteau

---

## Introduction. Tanger-Med, un *hub* royal

- 1 Ces deux dernières décennies, la région Tanger-Tétouan-Al Hoceïma a concentré une grande partie des investissements qui servent la compétitivité du Maroc. Longtemps délaissée, abandonnée, non visitée par les autorités, cette dernière a retenu toute l'attention du roi Mohammed VI qui y consacra sa première visite officielle en 1999 et donna le coup d'envoi aux grands projets de développement et de désenclavement du Rif ; projets censés freiner l'économie de trafic dans laquelle s'enfonçait la région. Le complexe portuaire Tanger-Med est au cœur de cette stratégie qui mêle financements de l'État sur un espace « élu » futur pôle économique (Hibou, Tozy, 2021) et appels aux Investissements directs étrangers (IDE). L'arrivée des ténors de la conteneurisation et de la logistique, associée à l'implantation d'industriels de renommée mondiale offrent en première analyse un bilan commercial et économique positif au projet (Mareï, 2012). Les 400 hectares de la *Tanger Free Zone* proche de l'aéroport ou les 300 hectares de la *Tanger Automotive City* (TAC) située en face de l'usine *Renault* à Melloussa ont rapidement trouvé preneurs. Le va-et-vient des ouvrières et ouvriers est visible autour des zones d'activité : souvent chaque entreprise a son système de transport pour les véhiculer, les lignes régulières de transports en commun étant peu développées à Tanger.
- 2 Tanger-Med, incontestablement, a favorisé les connexions de l'économie marocaine aux chaînes de valeur européennes et mondiales et permis leur extension dans le royaume. Le projet étend son influence jusqu'en Afrique de l'Ouest comme en atteste ses connexions maritimes et les activités des entreprises installées en zones franches. Mais en parvenant à encadrer la région dans ces réseaux de production d'échelle globale ou macro-régionale, le projet Tanger-Med est-il intégrateur aux deux autres

échelles que sont la région Tanger-Tétouan et le territoire national ? Contribue-t-il à développer et à stabiliser de nouveaux liens productifs et à favoriser l'accumulation locale comme le suggèrent les approches en termes de développement territorial ? La question mérite d'être posée car l'infrastructure prend place dans ce Nord du Maroc, longtemps considéré comme une périphérie du Royaume, en mal de développement économique et social ; et aussi parce que l'État marocain, premier investisseur du projet, applique ici des modalités nouvelles d'exercice de son pouvoir et de ses pratiques d'aménagement (Planel, 2009 ; Hibou, Tozy, 2021). Chargé d'une ambition politique intégratrice, le projet Tanger-Med, au périmètre évolutif, place dorénavant la région Tanger-Tétouan-Al Hoceima au centre de l'intention politique et de l'intention économique de la monarchie (Hibou, Tozy, 2021, p. 302-309).

- 3 Nous nous positionnons dans un exercice réflexif sur Tanger-Med et ses évolutions, suite à plusieurs années de pratiques des territoires gravitant autour du port maritime de Tanger-Med et de ses acteurs ; et à travers un regard croisé économique et géographique qui s'inscrit dans la suite de nos travaux sur la région et sur le Maroc. Nous questionnons les difficultés à faire lien entre une infrastructure portuaire imposée par les plus hautes instances du pouvoir, les chaînes de valeur mondiale (le complexe Tanger-Med et sa panoplie d'activités nouvelles) et l'économie politique locale sommée, dans un certain sens, de s'arranger avec ces opportunités néo-libérales. Ce « *fait du prince* » n'est pas singulier. Il a fréquemment alimenté les politiques de développement portuaire et industriel sur la rive Nord de la Méditerranée (Mareï, Tourret, 2009). Les ports d'Algésiras, de Gênes, de Marseille-Fos ont été mis en place selon des logiques descendantes similaires. *In fine*, les infrastructures et leur mode de gouvernance sont relativement différents. Au Maroc, se pose donc la question de l'articulation vertueuse entre réseaux mondiaux de la production, territoires locaux et projets royaux. Une telle interrogation caractérise le port selon des logiques de nodalité (propre au monde hyper-connexionniste des réseaux) et de polarité (propres aux territoires, aux accumulations créatrices sur ce dernier), et se préoccupe de la qualité des liens avec les arrière-pays (du local au continental). La logique de *hub* est venue fortement bouleverser l'organisation des échanges internationaux. Les *hubs* fonctionnent comme des catalyseurs des économies d'échelle et d'agglomération obligeant à repenser les organisations spatiales en termes de nœuds, de liens, de hiérarchies, de transit. Ces aspects sont analysés depuis la fin des années 1980 dans l'aérien puis dans le maritime (voir notamment O'Kelly, Miller, 1994 ; Slack, 1993). La « *géographie du hub* » renouvelle la problématique spatiale et donc celle du développement des territoires au regard des transformations de l'économie maritime et industrielle (Debrie, 2010).
- 4 Dans ce contexte, il nous faut définir ce que nous entendons par « territoires de Tanger-Med ». Il s'agit d'abord de lieux infrastructurels, port en eau profonde, réseaux de transport et zones franches connectées gérés par le groupe Tanger-Med<sup>1</sup>. Ces lieux matérialisent un vaste projet de développement économique emblématique de la stratégie exportatrice du pays, dite d'émergence industrielle, amorcée au milieu de la décennie 2000 (Piveteau, Rougier, 2011). Nous incluons dans les territoires de Tanger-Med, les espaces environnants urbains et ruraux dont l'écosystème économique et social est modifié par le projet. Nous verrons au fil de ce texte qu'apparaissent très vite *des territoires de la norme* contre ou à côté de *territoires du quotidien*, plus divers et loin des standards véhiculées par Tanger-Med.

- 5 Suite aux propositions de P. Veltz (2017) sur la société hyper-industrielle, l'hypothèse qui structure notre réflexion peut être formulée de la façon suivante : l'hyperconnectivité de Tanger-Med (nodalité) issue du déploiement de réseaux mondiaux de la logistique et de la production sape les bases même des « synergies de proximité » (polarité) sur lesquelles reposent la consolidation et l'unification productive du territoire (Bouba-Olga et al., 2008), ce qui rend compte d'un mode de gouvernance transnationale de l'économie locale (Djelic, Sahlin-Anderson, 2006), dont l'État s'arrange au risque de voir les territoires décrocher. Nous questionnons ainsi la relation entre infrastructures économiques et territoires, entre réseaux (logistiques et ceux de la production internationale) et territoires en la déclinant à différentes échelles du projet Tanger-Med. Nous verrons qu'à l'échelle locale les perspectives de synergie économique autour de Tanger-Med sont faibles alors que dans une approche de chaînes de valeur mondiales les apports du projet en termes d'accessibilité, de connectivité, de structures économiques sont notables (parties I et II). *In fine*, nous questionnerons les difficultés des grands projets, souvent perçus comme hors-sol, à tisser des liens avec les territoires locaux et les risques que cela fait encourir aux territoires environnants (partie III).

## I. Connectivités et logistiques internationales entre Europe et Afrique

- 6 Malgré un indice de développement humain (IDH) considéré comme moyen (121<sup>e</sup> pays sur 189 classés en 2019 par le PNUD) et inférieur à celui des autres pays d'Afrique du Nord ou d'autres émergents comme la Turquie ou l'île Maurice, la stratégie d'industrialisation orientée par les exportations (IOE) adoptée par le Maroc à compter du milieu des années 2000 a donné lieu à de réelles réussites économiques sectorielles. Analysées en tant que discontinuités industrielles par la littérature académique (Lectard, Piveteau, 2019 ; Piveteau, 2018), qualifiées de « grands succès de la politique industrielle » marocaine (Banque mondiale, 2019, p.9), de telles réussites sont parvenues à transformer la structure des biens exportés par le pays en un temps record. La remontée du Maroc dans le *benchmark* international sur le climat des affaires semble ainsi conforter, bien que tardivement, les programmes d'ouverture commerciale, de libéralisation et de réformes pro-marchés de la décennie 1990 puis la stratégie d'amélioration de la compétitivité des activités exportatrices et d'attraction des IDE<sup>2</sup>.
- 7 Le pari de la politique logistique nationale, placée au cœur des politiques sectorielles du Royaume (Debrie, Mareï, 2019), va dans ce sens, celui d'améliorer la compétitivité de l'économie marocaine et de bien figurer dans les classements internationaux comme ceux de la Banque mondiale qui publie par exemple chaque année un indice de performance logistique (Nachoui, 2017) ; parfois contestés quand le pays chute de plusieurs dizaines de places comme en 2018<sup>3</sup>. Le Maroc est considéré avec l'Éthiopie, le Kenya, la Côte-d'Ivoire comme un des pays africains qui, économiquement, s'en sort le mieux sur la dernière décennie, grâce notamment à une insertion réussie dans les réseaux internationaux d'échange et la division internationale des processus de production. La fonction de *hub* pour les échanges conteneurisés fait exploser la connectivité des régions concernées car le but des compagnies maritimes et de concentrer les escales dans des lieux judicieusement placés sur les grandes routes des

échanges internationaux. En l'occurrence, Tanger-Med réactive, *via* le détroit de Gibraltar, un carrefour entre l'Europe, l'Afrique et l'Asie (Mareï, 2012). Le succès du *hub* à conteneurs de Tanger-Med<sup>4</sup> grâce à son fonctionnement optimal entre réseaux mondiaux et réseaux régionaux méditerranéens et africains change donc radicalement la connectivité maritime du Maroc. Selon l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la CnuCED<sup>5</sup>, la connectivité du Maroc, c'est-à-dire dans ce cas la connexion maritime à d'autres pays, a connu une croissance exponentielle entre 2006 et 2020 avec une nette accélération dès 2008 lors de la première année complète de fonctionnement du port.

- 8 Tanger-Med fonctionne aujourd'hui avec des lignes hebdomadaires qui desservent 40 ports de l'Afrique subsaharienne atlantique et cela jusqu'en Afrique du Sud depuis la mise en place en 2020 d'une ligne dédiée à l'exportation de fruits vers Le Cap (Rapport annuel Tanger-Med, 2020). Il s'agit d'une véritable reconnexion maritime au reste du continent africain après des décennies de quasi-inexistence de lignes directes entre Maghreb et Afrique Subsaharienne (Machrafi, 2012 ; voir Mareï, Ninot, 2018 et Mareï, Wippel, 2020 pour des cartes sur les ports et les lignes régulières). La fonction de *hub* africain de Tanger-Med participe indirectement du néolibéralisme d'intermédiation propre au dirigisme monarchique analysé par M. Oubenal (2019). Cette diplomatie économique à destination de l'Afrique très présente dans les discours du Roi promeut une relation partenariale Sud-Sud mais également une stratégie économique d'intermédiation. Traduite principalement par des investissements du Maroc en Afrique dans les secteurs de la banque et des télécommunications, cette nouvelle diplomatie économique converge avec la « logique de flux » qui depuis une dizaine d'années a guidé la stratégie commerciale de la France et, plus largement de l'Europe, en Afrique. Cette dernière déconnecte la conquête de parts commerciales et de partenariats économiques d'une présence directe (*op. cit.*, p. 103 et 110-112). Idéalement située sur le détroit de Gibraltar, Tanger-Med et ses zones franches offrent ainsi aux grands groupes internationaux une porte logistique vers l'Afrique.
- 9 Dans ce contexte, le nœud logistique que représente Tanger-Med n'a cessé de se renforcer et de s'intégrer aux réseaux mondiaux (Debie, Mareï, 2019). La zone logistique de Medhub, filiale à 100 % de Tanger-Med et adossée au port accueille aujourd'hui 19 opérateurs et armateurs mondiaux, ainsi que 53 centres logistiques de groupes internationaux<sup>6</sup>, dont ceux des secteurs de la confection et de l'automobile fortement implantés dans la région. Il faut la considérer comme un énorme entrepôt sous douane, aux dernières normes internationales, et dont l'objectif est de faciliter les opérations de logistique susceptible de créer de la valeur ajoutée : stockage, groupage, reconditionnement et étiquetage avant éclatement de la marchandise principalement à l'échelle macro-régionale (espace euro-méditerranéen et Afrique subsaharienne), mais aussi vers les autres zones franches de la région Tanger-Tétouan. Des distributeurs, comme *Decathlon*, l'utilisent depuis 2017 pour alimenter, en flux tendu, l'ensemble des magasins au Maroc en plus d'une dizaine de pays en Afrique et en Europe. Au total, *Medhub* assure des échanges logistiques avec plus de 100 pays, soit un marché de plus d'un milliard de consommateurs et des dessertes hebdomadaires vers plus de 180 ports mondiaux, dont 40 pays en Afrique.
- 10 Les autres zones franches du Tangérois participent selon des dynamiques similaires et des caractéristiques propres à cette intégration réticulaire et internationale. La *Tanger Free Zone* (TFZ) fait partie du complexe de zones franches du tangérois (*Tanger Med*

Zones) qui a été consacré en 2017, pour la troisième année consécutive, zone franche africaine de l'année selon le *Financial Times*. Bien qu'elle se voit détrônée par *Mauritius Free Port* (île Maurice) en 2018, de nombreuses firmes multinationales mais également des PME internationales sont venues meublées les 400 ha de la TFZ proche de l'aéroport ou encore les 300 hectares de la *Tanger Automotive City*, à proximité de la ville nouvelle de Chrafate. Lors des enquêtes conduites sur place à l'été 2019, le dernier terrain disponible sur la TFZ était en construction. Malgré des prix au m<sup>2</sup> considérés comme élevés par les entrepreneurs rencontrés<sup>7</sup>, les avantages fiscaux et géostratégiques auxquels donnent accès la zone restent manifestement très intéressants, pour continuer à attirer les investissements étrangers. La stabilité politique relativement aux pays voisins est souvent citée comme un des déterminants de la décision (Mezouaghi, 2009). Incontestablement, le complexe Tanger-Med, une somme de territoires répondant aux normes internationales de l'échange, a réussi son insertion dans les chaînes de valeur mondiales.

## II. Succès d'encastrement dans les réseaux inter-régionaux de la production

- 11 Tanger-Med traduit opérationnellement la vision industrielle de l'État marocain au début de la décennie 2000 combinant extraversion et attraction sur un territoire désigné comme stratégique. La politique publique y retrouve de l'actualité mais sous la forme néo-libérale d'une stratégie de compétitivité révélée par les experts du conseil globalisé, sur la base de méthodes issues du monde des affaires (Piveteau, Rougier, 2011). Ces bureaux d'études, notamment *McKinsey*, ont la capacité à diffuser des standards normalisés et participent ainsi d'une forme d'homogénéisation des politiques publiques dans des contextes variés (Debrie, Mareï, 2019). Au Maroc, les opportunités de croissance sont offertes par le déploiement de la sous-traitance européenne. Pour s'en saisir, la politique industrielle doit doter la façade littorale marocaine de « Med-Zones » destinées aux capitaux extérieurs et veiller à ce qu'elles ne soient pas occupées par des activités économiques locales. À l'image des *maquiladoras* mexicaines, le Nord du pays est dédié au développement de la sous-traitance industrielle avec trois secteurs dans le cœur de cible : l'automobile, l'aéronautique et l'électronique<sup>8</sup>. Dans ce contexte, la mise à niveau réglementaire, fiscale et infrastructurelle de l'économie est discontinuée. Elle se concentre sur ces espaces d'attractivité. Le modèle de référence est celui des zones économiques spéciales. La normalisation libérale circonscrite à quelques zones est censée attirer des industries matures à la recherche de nouvelles périphéries productives ou de nouveaux marchés sans autre condition vraiment nécessaire à l'extérieur de ces zones. Tanger-Med est la parfaite illustration de cette doctrine, trop vite associée à la réussite des modèles exportateurs est-asiatiques (Lectard, Piveteau, 2015). De l'agglomération d'IDE de sous-traitance à destination de marchés européens sont attendues des dynamiques de polarisation et de ruissellement favorables à la croissance régionale, puis nationale. Mais avant de se révéler comme « catalyseurs de transformations structurelles significatives » et rapides (Braüdigamet, Xiaoyang, 2011), les zones franches de Tanger-Med, adossées au port maritime, opèrent en premier lieu comme des *hubs*. Des *hubs* agglomérant des activités certes, mais agglomérant des activités assimilables à des « nœuds de périphérie »<sup>9</sup> de réseaux internationaux de production et d'échange. Les entreprises présentes sont

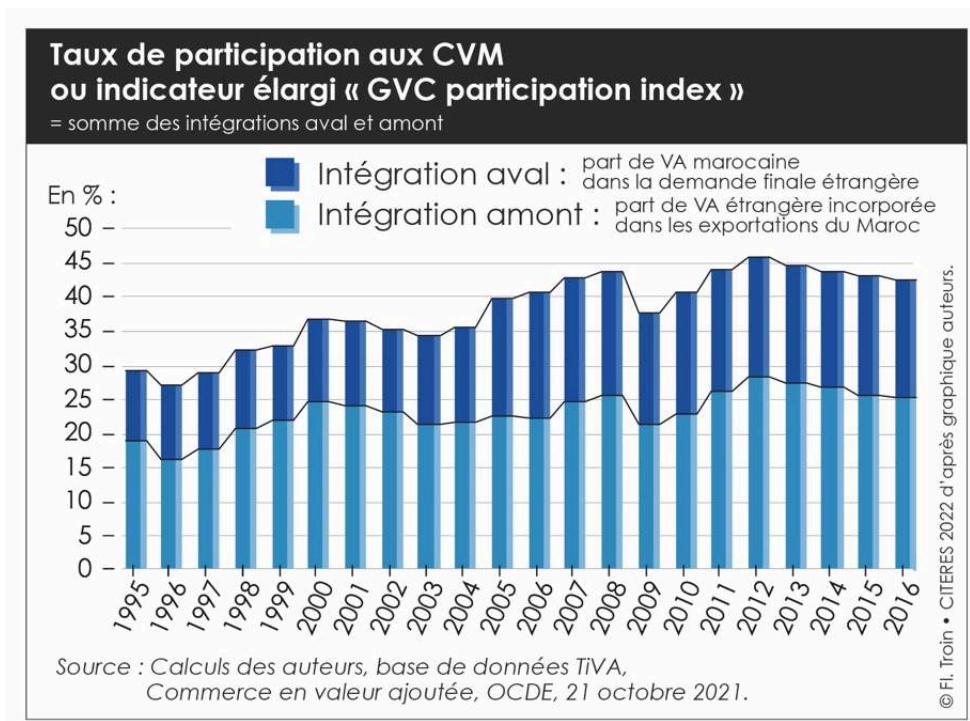
massivement des fournisseurs de rang 1, 2 ou 3<sup>10</sup> faiblement connectés aux marchés domestiques et entre elles. Dès lors que les conditions institutionnelles et économiques minimales d'extraction des ressources visées sont réunies à l'image ici des bas coûts de main-d'œuvre et de la mobilité internationale des produits, les stratégies de développement et même de localisation, comme dans le secteur automobile, dépendent assez peu des conditions internes, davantage de la morphologie évolutive des chaînes de valeur mondiale et, au sein de ces chaînes, des stratégies industrielles de quelques acteurs clés. Pour filer l'exemple de l'automobile, il faut partir de la saturation salariale du site de Pitesti (Roumanie) couplée au succès inattendu de la gamme *entry* de *Renault* sur les marchés européens pour comprendre l'arrivée de donneurs d'ordre à Tanger et le bouleversement productif qui s'ensuit dans le secteur (Benabdeljlil et al., 2017 ; Piveteau, 2020). En cela, Tanger-Med contribue d'abord à la performance de ces réseaux avant celles des territoires environnants.

- 12 Selon l'organisation de coopération et de développement économique (OCDE), 70 % des échanges internationaux ont lieu au sein de réseaux créés par les chaînes de valeur mondiales (CVM)<sup>11</sup>. Cette « nouvelle » division du travail, produit de la fragmentation post-fordienne des processus productifs, trouble la lecture paysagère et spatiale des capitalismes contemporains (Scoot, Leiche, 2018). Des agglomérations industrielles orientées vers l'exportation apparaissent dans d'autres pays périphériques que les premiers nouveaux pays industrialisés (NPI) (Hong Kong, Singapour, Taïwan et Corée du Sud). Reliées entre elles par des CVM, elles alimentent le développement de « villes-régions globales » considérées comme les véritables moteurs de l'économie contemporaine (Lipietz, Benko, 1992). Dans cette nouvelle configuration productive mondiale, la stratégie d'Industrialisation orientée par les exportations (IOE) axée vers la promotion d'exportations de biens matures laisse place à des stratégies d'industrialisation par spécialisation verticale (ISV). L'objectif est d'accroître l'insertion dans les CVM pour ensuite remonter à l'amont et à l'aval des chaînes où les activités plus sophistiquées de pré-production et de post-production génèrent davantage de valeur ajoutée.
- 13 Indéniablement, les territoires « normés » de Tanger-Med traduisent spatialement les succès d'une industrialisation par insertion dans les chaînes de valeurs mondiales. Depuis le milieu de la décennie 1990 où les exportations y étaient faiblement intégrées (cf. graphique 1a, moins de 30 % des exportations brutes), la forte progression de la participation aux réseaux internationaux de production a conduit le pays à des niveaux comparables (plus de 40 %) à l'Espagne, l'Afrique du Sud, la Tunisie ou la Turquie (OCDE, 2017, p. 142). L'insertion dans les CVM se fait plus par des relations amont qu'aval (voir graphique 1b). Les liens amont (soit 25 %) correspondent au niveau d'intégration observé dans les pays émergents. En revanche, les liens aval ne représentent que 17 % des exportations brutes en 2016, soit sept points de moins que la moyenne dans les pays émergents (Berthaud, 2018, p. 425). Ainsi, l'économie marocaine reste positionnée à l'aval des CVM, dans des activités d'assemblage et de construction de valeur ajoutée relativement faible ou de la sous-traitance simple à l'image des activités de confection et de câblage très présentes à Tanger. Les économies émergentes ont progressivement délaissé les activités d'assemblage (dont la valeur ajoutée est faible mais qui repose sur une main d'œuvre peu qualifiée à bas coût) pour se déplacer vers les extrémités des CVM, la logistique d'achat, voir la conception en amont et la logistique de distribution et le marketing en aval. Quant aux économies développées,



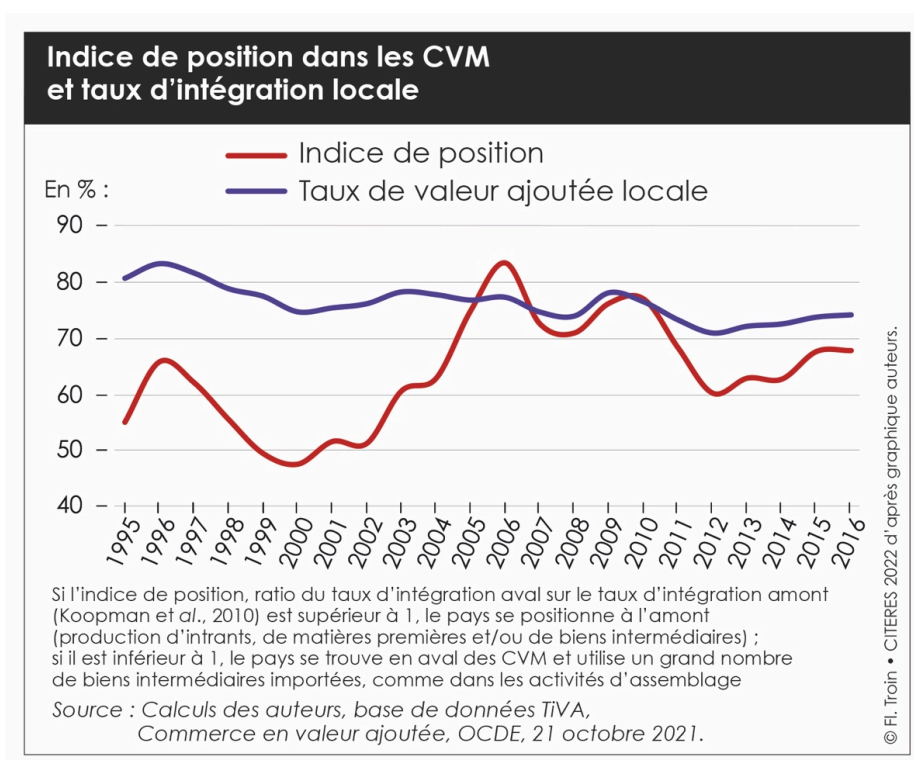
elles privilégient les activités les plus à l'amont et les plus aval. Sans accumulation de capacités nouvelles pour monter en gamme, l'augmentation de la participation du Maroc aux CVM se traduit par un recul de la part de valeur ajoutée locale dans les exportations brutes (Graphique 1.b) quand bien même le niveau d'intégration locale reste élevé pour l'ensemble des exportations<sup>12</sup>. Ce « coût d'entrée » dans les CVM ne pose pas de véritable problème s'il se traduit dans une première étape par une nette augmentation des activités industrielles et de l'emploi. C'est loin d'être le cas au Maroc (Lectard, Piveteau, 2019). À plus long terme, être intégré ne suffit pas. Pour faire de la participation croissante aux CVM un levier du changement structurel, des activités à plus forte valeur ajoutée doivent être créées et prendre le relais des anciennes spécialisations productives comme, au Maroc, la fabrication de vêtements.

Figure 1. Le Maroc accroît sa participation aux CVM mais l'intégration locale tend à diminuer.  
Graphique 1.a. Taux de participation aux CVM.



Source : Calculs des auteurs, base de données TIVA, Commerce en valeur ajoutée<sup>13</sup>, OCDE, 21 octobre 2021.

Graphique 1.b. Indice de position dans les CVM et taux d'intégration locale.



Source : Calculs des auteurs, base de données TIVA, Commerce en valeur ajoutée, OCDE, 21 octobre 2021.

- 14 La comparaison des caractéristiques des entreprises installées à Casablanca et à Tanger suggère une tout autre trajectoire (El Aoufi, Billaudot, 2019). Casablanca, premier et plus important pôle d'industrialisation du pays par le nombre d'entreprises actives relève, à l'origine, des premières politiques d'industrialisation par substitution d'importation (ISI). Tanger, région nouvellement élue, relève de l'ouverture commerciale et de l'intégration aux réseaux mondiaux de la production par attraction d'IDE. L'enquête-entreprises conduite dans le cadre du programme *Made in Morocco* en 2015 à une échelle régionale représentative, rend compte de nombreuses différences. Les résultats indiquent, en cohérence avec ceux d'analyses sectorielles, comme dans l'automobile (Piveteau, 2020) ou les activités de confection (Piveteau, 2009), les difficultés d'un modèle d'industrialisation subordonnée qui confie le développement des territoires aux marchés mondiaux matures et aux stratégies productives et commerciales de firmes mondiales (Tab. 1).

Tableau 1. Les mondes de la production manufacturière. Comparaison entre les entreprises des régions de Casablanca et de Tanger.

Entreprises	Région de Casablanca (% des entreprises)	Région de Tanger (% des entreprises)
Création après 2000	26,5 %	50,6 %
Appartenance à un groupe	13,6 %	21,2 %

Capital à plus de 50% par une firme étrangère	9,6 %	23,5 %
Adhésion à une association patronale ou professionnelle	57,8 %	19,8 %
Entreprises de petite taille	50,3 %	28,0 %
Entreprise de grande taille	10,8 %	32,9 %
Réalisation exclusive de produits génériques	50,6 %	29,4 %
Réalisation exclusive de produits dédiés	32,4 % (pour 54,3 % d'entre elles, la conception est assurée à 100 % par le client )	67,1 % (pour 91,2 % d'entre elles, la conception est assurée à 100 % par le client)
Relation de « sous-traitance » comme relation de dépendance technique ou commerciale	76,1 % (pour 48,8 %, la relation évolue vers le partenariat)	100 % (pour 0 % d'entre elles, la relation évolue vers le partenariat)
Entreprises exportatrices	48,1 % Dont 19,1 % uniquement et 29,0 % partiellement	57,7 % Dont 52,9 % uniquement et 4,8 % partiellement
Part du CA cumulé des entreprises exportatrices sur le marché intérieur	51,8 %	0,6 %
Accès difficile au financement pour premier frein à l'exportation	21 %	31 %
Difficultés à recruter	Très souvent : 18,2 % Jamais : 51,5 %	Très souvent : 47,1 % Jamais : 16,5 %
Présence d'un service ou d'un responsable « formation »	35 %	69,0 %
Activité de R&D	15,4 %	25,7 %
Innovations de produit	49,7 %	61,2 %
Effets induits des innovations en matière de flexibilité de la production	Effet cité par 46,7 % des entreprises de la région	Effet cité seulement par 16,3 % des entreprises de la région
Facteurs de compétitivité le plus souvent cité en premier	« Produits de meilleure qualité » (42 %).	« Coût de la main-d'œuvre » (35,7 %)

Source : El Aoufi, Billaudot, 2019, vol. 2, p. 229-230

- 15 Avec le port et l'ensemble des infrastructures de Tanger-Med, la région Tanger-Tétouan a connu d'indéniables succès industriels comme dans le cas emblématique et largement commenté de l'automobile. L'essor d'un pôle automobile tangérois à partir de l'installation en zone franche d'une usine *Renault* en 2012 et de l'arrivée d'équipementiers internationaux est pris à témoin par la littérature académique pour mettre en lumière l'efficacité stratégique d'une politique industrielle tournée vers l'attraction de « superstars » de l'exportation (Freund, Moran, 2017). Il est vrai qu'au regard du processus d'industrialisation de l'économie marocaine, la présence de constructeurs mondiaux accompagnés de leurs parcs de fournisseurs de rang 1 fait figure de discontinuité industrielle, qu'aucun plan d'émergence industrielle n'avait su anticiper ni programmer (Piveteau, Rougier, 2011). Elle est d'ailleurs confirmée par le développement très récent d'un troisième pôle d'activités automobiles à Kénitra, après celui de Casablanca (usine historique de montage de la *Somaca*) autour, cette fois-ci, d'une usine de montage installée par *Peugeot*.
- 16 Cependant, l'essaimage de pôles d'exportations le long de la façade littorale n'induit pas de ruissellement significatif sur le reste du tissu productif. La spécification des entreprises tangéroises le suggère (Tab. 1). Elles évoluent, pour la majorité d'entre elles, dans un monde de production marqué par un lien de sous-traitance simple au sein duquel les donneurs d'ordre (client) conduisent les activités de production (produits dédiés) ; et où la faiblesse des activités de R&D et de la formation laisse peu d'autres choix stratégiques que la compétitivité-prix associée aux bas coûts de main-d'œuvre. On reconnaît le portrait des activités textiles-habillement très présentes à Tanger (plus de 50 % de l'échantillon) dont la dynamique et la croissance ont tenu au maintien de dispositifs réglementaires européens organisant la sous-traitance au sud de la Méditerranée (Trafic de perfectionnement passif, TPP) puis, à compter de 2003, à la forte progression au Maroc du groupe *Inditex*<sup>14</sup> suite à un changement dans sa stratégie de commercialisation<sup>15</sup>. En d'autres termes, l'industrialisation limitée et subordonnée qui se dessine dès les années 1980 avec le TPP ne semble pas être déviée par les succès bien réels de nouveaux secteurs exportateurs auxquels, au côté de l'automobile, il faut ajouter l'aéronautique. La lecture du modèle exportateur marocain dans l'espace des produits<sup>16</sup> confirme ce résultat (Lectard, Piveteau, 2019). Au centre de l'espace des produits en 2016, la production de voitures n'est connectée à aucune autre production exportée par le Maroc. Elle s'apparente à ce titre à une « spécialisation tombée du ciel » dont les effets sur la diversification et la sophistication des exportations marocaines peuvent rester hypothétiques. Les nouvelles spécialisations productives ne sont pas connectées aux anciennes et leur implantation dans le pays ne repose pas sur une accumulation préalable de dotations factorielles dans l'économie (capital et formation).

### III. De l'hyper-connexion de niche à la désarticulation territoriale

- 17 Le développement par les grands projets mondialisés s'est accéléré depuis les années 2000 au Maghreb et notamment au Maroc malgré la mise au jour dans les travaux de recherche d'impensés territoriaux, politiques et sociaux possiblement délétères (Barthel, 2008 ; Piermay, Piveteau, 2009 ; Barthel, Planel, 2010 ; Cattedra, 2010). Le récent rapport de la Commission spéciale sur le modèle développement du Maroc

permet d'en mesurer les conséquences une vingtaine d'années plus tard à partir, cette fois-ci, d'un tout autre point de vue (CSMD, 2021). En qualifiant d'« îlots de réussite et de richesse dans un océan de misère » les succès économiques mondiaux du pays, la commission pointe les effets différentiels caractéristiques des émergences capitalistes aux Suds et met en cause la mécanique d'une relation irrémédiablement profitable entre mondialisation et développement. Si les territoires « normés » de Tanger-Med traduisent une industrialisation par insertion dans les chaînes de valeurs mondiales réussies, ils mettent à l'épreuve les territoires environnants, les territoires du quotidien des rifains et rifains.

- 18 Dans ce contexte, le succès commercial d'un Tanger-Med hyperconnecté aux réseaux mondiaux est à relativiser. L'ensemble des zones d'activité précédemment évoquées sont des formes d'extraterritorialité au sein du Maroc, c'est-à-dire des zones à part, barricadées, surveillées, avec accès restreints et contrôlés. La marchandise circule sous douane entre les zones franches. Une entreprise marocaine hors de la zone qui souhaiterait travailler avec une entreprise de la zone franche doit établir une procédure d'exportation : cette situation limite fortement les liens avec l'environnement économique local. Dans les zones franches, on n'est donc plus vraiment au Maroc, ce qui justifie la notion d'extraterritorialité. De plus si les zones ont dynamisé l'emploi dans le Nord, ce n'est pas forcément le cas de l'emploi des Rifains, bien que cette statistique précise ne puisse être construite à cette échelle à partir des données d'emplois mises à disposition par la statistique nationale<sup>17</sup>. Cependant le constat qu'une grande partie de la main d'œuvre peu qualifiée comme des cadres arrivent d'autres régions du Maroc perdure dans les travaux d'O. Belkheiri et Y. Benarros (2019). De même, la confrontation de données de richesse économique de la Région de Tanger-Tétouan-Al Hoceima avec un indicateur régional de mesure des inégalités atteste d'un mode de développement économique fondamentalement inégalitaire qui ne parvient pas à effacer le sentiment de marginalisation des provinces proches de Tanger, exprimé depuis fin 2016 par le *hirak* dans le Rif. Ainsi, en 2016, la région Tanger-Tétouan-Al Hoceima affichait le troisième PIB régional du pays, soit 10 % du PIB national et un Taux de croissance annuel moyen (TCAM) du PIB par habitant de 6,7 % entre 2012 et 2019, soit plus du double de celui observé à l'échelle du pays. Ces performances économiques ne l'empêchaient pas de faire partie des six régions dont les inégalités mesurées par un coefficient de Gini avaient progressé entre 2001 et 2014 au côté également de la région de l'Oriental<sup>18</sup>. Manifestement, les zones d'exportation qui redessinent le paysage industriel régional et national ne constituent toujours pas des pôles d'attraction et de diffusion significatifs pour les territoires adjacents.
- 19 Du point de vue paysager justement, ces nouvelles zones dénotent avec leur environnement proche. D'abord à cause d'une « architecture d'entrepôt » caractéristique des périphéries des grandes métropoles occidentales et ensuite parce que ces zones sont entourées de tous côtés par des clôtures. Bien entendu, les normes de sécurité et de sûreté internationales ont amené, partout dans le monde, à la fermeture des espaces portuaires et industriels. Le Maroc suit ainsi un processus de normalisation internationale. Mais ce zonage est retrouvé partout, même dans les nouveaux lieux du Tanger touristique comme le port de pêche ou la marina où l'impression d'espaces aseptisés, hors de la ville, du temps et des lieux de Tanger est impressionnante. Comme si la modernisation du Maroc ne passait que par la norme et la fermeture au reste, au préexistant, au traditionnel. Comme si les « plans anti-

cannibalisation » des « Med-zones » par le tissu industriel national proposés par le cabinet *McKinsey* à l'origine du premier Plan émergence du pays (2005-2009) restaient le péché originel d'une conception séparatiste du développement économique qui se doit d'empêcher méticuleusement les territoires locaux de venir ingérer les ressources qui circulent au sein des réseaux mondiaux de la production brisant, au passage, les liens de solidarité qui historiquement relient les périphéries aux centres.

- 20 Ainsi, du point de vue géographique, le complexe Tanger-Med peut être perçu comme une somme d'enclaves territoriales semi-fermées et fonctionnant selon une législation propre (zones franches où les entreprises sont exemptées d'impôt, entrepôts sous douane). Dans ce contexte, la tradition de territoires d'exception est perpétuée sur les rivages du détroit de Gibraltar : Tanger, ville internationale entre 1923 et 1956 était déjà une extraterritorialité atypique ; les enclaves de Ceuta et Melilla sont connues pour leurs frontières-barricades contre l'immigration clandestine même si ces dernières développent des liens étroits et complexes avec leur arrière-pays nord-marocain ; on peut également mentionner Gibraltar sur l'autre rive du détroit, enclave britannique plus ou moins perméable à son environnement andalou et fonctionnant au service d'un régime d'exception. Dans tous les cas, il s'agit de territoires qui fonctionnent avec une connectivité forte (relative aux liens lointains sans contiguïté territoriale) et une connexité parfois intense (relative aux liens de proximité avec l'arrière-pays) mais souvent orientée selon un type de relation par exemple la mobilité pendulaire de travail entre Gibraltar et l'Espagne, la contrebande entre Ceuta, Melilla et le Maroc ou la main-d'œuvre bon marché entre les zones franches de Tanger-Med et territoires environnants. Cette analogie entre Tanger-Med, ses zones économiques et les autres enclaves régionales peut surprendre. Cependant, du point de vue géographique et économique, l'effet frontière, l'effet de dépendance, le fonctionnement autour d'un certain type de flux, les régimes législatifs et administratifs singuliers alimentent la comparaison. À la différence près que Tanger-Med n'est pas une enclave politique. Le complexe infrastructurel et économique serait alors une enclave plutôt fonctionnelle. La définition d'une enclave est celle d'un territoire placé à l'intérieur d'un autre territoire. Dans le cas de Tanger-Med et ses zones franches, elle soulève la question d'un risque pour la construction nationale, lié à l'emboîtement de territoires sans rapport de solidarité politiquement institué. On ne peut alors qu'être surpris par le fait que le modèle de gestion par agence possédant des prérogatives exceptionnelles, qui est propre à TMSA (l'autorité portuaire de Tanger-Med), soit recommandé dans le rapport sur le nouveau modèle de développement (CMSD, 2021). Ce mode de gouvernance reste critiqué dans les travaux abordant les problématiques de désarticulation territoriale.
- 21 Si les zones franches de Tanger-Med font parfois figure de centres économiques à l'échelle du Maroc, elles n'en assument pas la fonction vis-à-vis des territoires proches. Telle des périphéries productives issues du redéploiement des CMV, elles continuent de dépendre en premier lieu des centres de pouvoirs externes qui en animent la structuration. Ceci explique pour partie que leur contribution à la réduction de la marginalité géographique et socio-économique du Nord du Maroc, en particulier du Rif central, rural et montagneux soit faible, à défaut de politique publique d'aménagement du territoire qui organise et impose la réduction des inégalités entre le littoral et le centre comme entre les villes et les campagnes. Entre attractivité et mise à l'écart, les différents territoires qui jouxtent Tanger-Med se côtoient et n'interagissent qu'à la marge, dans l'illégalité parfois. Il existe de l'emploi informel qui gravitent autour des

zones d'activité comme cela a été montré dans le secteur du textile par exemple (Piveteau, 2009 ; Froment, 2015). Les liens se font aussi par le truchement d'économies de trafic. En définitive, il n'est pas nouveau de constater que le développement économique, entendu comme processus de diffusion et d'extension, n'opère pas spontanément à partir de zones d'activité extraverties. Or l'activation d'une relation vertueuse entre territoire, réseau et projet public est au cœur des enjeux du développement dans les années à venir.

## Conclusion : une réflexion fondamentale sur le rôle de l'État

- 22 Ainsi se dessine un Maroc mondialisé et modernisé, désormais inséré dans les réseaux d'échanges et les chaînes de valeur mondiale ; mais en faire partie ne semble pas suffisant pour créer les changements structurels nécessaires à une refonte de l'économie. Le marché mondial des territoires est sélectif vis-à-vis des territoires élus, augmentant donc incontestablement les inégalités dans les régions déjà fragilisées. Dans un pays où l'économie informelle est forte<sup>19</sup>, dans une région, comme le Rif, particulièrement connue pour l'importance de ce secteur en lien avec la contrebande depuis les enclaves de Ceuta et Melilla ou encore avec l'économie du cannabis (Bordes, Labrousse, 2004 ; Chouvy, 2008), les chocs entre les mondes du Maroc sont flagrants. « Ici, on a imposé la mondialisation » pensent certains travailleurs sociaux<sup>20</sup> face à une population dépassée par le rythme des changements et face au constat qu'une grande partie des projets locaux n'arriveront jamais aux normes imposées par les standards internationaux sur lesquels fonctionnent les entreprises des zones franches. Il faut rappeler que dans les zones rurales du Rif, le taux d'analphabétisme est supérieur à la moyenne nationale (40 à 50 % selon les sources, avec un fort analphabétisme féminin) ; une population quasi inemployable, même dans les métiers indirects de base créés par les entreprises des zones franches. On peut y voir une des causes structurelles du *hirak*, les événements d'Al Hoceima en 2016-2017. À l'ombre de Tanger-Med, rien n'a donc changé pour une partie de la population de la région Tanger-Tétouan-Al Hoceima. Étonnamment, les barrières physiques entre nouveau et ancien monde ne suffisent pas à contrer flux et trafics non désirés du Maroc comme l'attestent les dernières saisies de résine de cannabis au port ou encore les dernières études sur l'émigration marocaine qui montrent que les marocains sont de plus en plus nombreux à quitter le pays via l'Espagne. La part de ces derniers interceptés sur les côtes andalouses n'a jamais été aussi élevée que ces dernières années (Cembrero, 2019).
- 23 Si l'État marocain à travers ses grands projets comme Tanger-Med a montré sa capacité à donner un cap économique pour le pays et s'il continue à travailler, parallèlement à l'intégrité territoriale du Maroc, il a beaucoup plus de difficulté à articuler les deux, en incluant la diversité des territoires et les populations qui composent le pays. De manière symptomatique, les grands projets dits royaux, comme Tanger-Med, le TGV, les plans autoroutiers attenants à Tanger-Med, sont généralement en dehors des Schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme et sont conçus sans réelle concertation avec les acteurs concernés et impactés. Le Nord-Ouest du Rif est désormais rattaché au territoire national par le port, les routes nouvelles, le TGV, renforçant au passage le potentiel d'attractivité du littoral marocain, du détroit de Gibraltar aux rivages sud-atlantiques du pays. Mais le Rif rural et montagneux reste en

dehors de cette dynamique (Mouna, 2011) et il y a peu de chance que le projet *Nador West-Med*, le pendant oriental de Tanger-Med, parvienne à inverser cette trajectoire, sans même tenir compte ici d'une potentielle surcapacité portuaire en Méditerranée.

- 24 Comme on vient de le voir, l'insertion dans les réseaux internationaux favorisent davantage les grands écarts territoriaux que les liens inter et intra territoriaux. Pourtant le « *capital relationnel* » est considéré de longue date dans les travaux sur le développement territorial comme « *l'avantage comparatif le plus important d'un territoire* » (Mérenne-Schoumaker, 2007). Dans le Maroc contemporain, l'impensé des liens aux territoires dans les grands projets de développement imposés par le haut contribue à une désarticulation territoriale et augmente le risque politique de désintégration territoriale, de perte de cohésion et de solidarité. Cet impensé est ancien. Historiquement les dirigeants marocains successifs ont toujours eu en ligne de mire une échelle d'action nationale, l'intégrité du territoire national, la stabilisation des frontières et des marges, en tolérant, ici et là, la diversité des appropriations et des liens au pouvoir central. Mais face à l'accélération de transformations visibles mais spatialement circonscrites, les écarts entre les territoires s'accroissent et les fragiles équilibres internes sont alors susceptibles de se rompre. L'État néolibéral marocain pourrait s'en trouver déstabilisé voire affaibli. Plus que jamais, la trajectoire de développement du Maroc renvoie à une réflexion fondamentale sur le rôle de l'État dans la régulation économique et la solidarité interterritoriale, sur l'intégration des périphéries, autrement dit sur la redensification en interne des rapports de dépendance entre centres et périphéries mis à mal par l'extension des réseaux mondiaux de la production.

---

## BIBLIOGRAPHIE

Banque mondiale, 2019, *Créer des marchés au Maroc. Une deuxième génération de réformes : stimuler la croissance du secteur privé, la création d'emplois et l'amélioration des compétences. Diagnostic du secteur privé*, Washington DC, World Bank Group, International Finance Corporation. <https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/17d935af-349c-4c6f-93f5-5d85f0c16e39/201907-CPSD-Morocco-FR.pdf?MOD=AJPERES&CVID=mMw7tBi>

Banque mondiale, 2020, *Doing Business Indicators. Economy Profile Morocco*, Washington DC, World Bank Group.

Barthel P.-A., 2008, « Faire du "grand projet" au Maghreb. L'exemple des fronts d'eau (Casablanca et Tunis) », *Géocarrefour*, vol. 83/1|2008, p. 25-34. <https://journals.openedition.org/geocarrefour/5293?lang=fr>

Barthel P.-A., Planel S., 2010, "Tanger-Med and Casa-Marina, Prestige Projects in Morocco: New Capitalist Frameworks and Local Context", *Built Environment*, vol. 36, n° 2, p. 176-191.

Belkheiri O., Benarrosch Y., 2019, « Transformations industrielles et territoriales de la région Tanger-Tétouan-Al Hoceima. Déséquilibres et durabilité en questions », *Critique économique*, n° 38-39, p. 151-165.



- Benabdeljlil N., Lung Y., Piveteau A., 2017, « L'émergence d'un pôle automobile à Tanger », *Critique économique*, n° 35, p. 31-57.
- Berthaud F., 2018, *Le commerce en valeur ajoutée*, Document de travail n° 2018/4, DG Trésor, Paris, Ministère de l'Économie et des Finances.
- Bordes P., Labrousse A., 2004, « Économie de la drogue et réseaux de corruption au Maroc », *Politique africaine*, 2004/1, n° 93, p. 63-81.
- Bouba-Olga O., Carrincazeaux C., Coris M., 2008, « La proximité, 15 ans déjà ! », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 3/2008, p. 1-19.
- Bourhaba O., Hamimida, M., 2016, "An Estimation of the Informal Economy in Morocco", *International Journal of Economics and Finance*, n° 8(9), p. 140-147.
- BRÄUTIGAM D., XIAOYANG T., 2011, « Shenzhen africain : les zones économiques spéciales de la Chine en Afrique », *Outre-Terre*, 2011/4, n° 30, p. 133-149. <https://doi.org/10.3917/oute.030.0133>
- Cattedra R., 2010, « Les grands projets urbains à la conquête des périphéries », *Les Cahiers d'EMAM*, n° 19, p. 58-72. <https://journals.openedition.org/emam/114>
- Cembrero I., 2019, « Maroc : étalage de luxe royal en mer pendant que les Marocains émigrent en masse », *Middle East Eye*, 20/07/2019. [https://www.middleeasteye.net/fr/opinion-fr/maroc-etilage-de-luxe-royal-en-mer-pendant-que-les-marocains-emigrent-en-masse?fbclid=IwAR2nQhnlFtwX16rQQZktL-fLD09sk\\_atWX9vHU3VX92aOboU7vi8LVdFVuk](https://www.middleeasteye.net/fr/opinion-fr/maroc-etilage-de-luxe-royal-en-mer-pendant-que-les-marocains-emigrent-en-masse?fbclid=IwAR2nQhnlFtwX16rQQZktL-fLD09sk_atWX9vHU3VX92aOboU7vi8LVdFVuk)
- Chouvy P.-A., 2008, « Production de cannabis et de haschich au Maroc : contexte et enjeux », *L'Espace politique*, 4 | 2008-1, p. 5-19. <https://journals.openedition.org/espacepolitique/59>
- Commission spéciale sur le modèle de développement (CSMD), 2021, *Le nouveau modèle de développement : Libérer les énergies et restaurer la confiance pour accélérer la marche vers le progrès et la prospérité pour tous*, Rapport général [En ligne].
- Debie J., 2010, *Contribution à une géographie de l'action publique : le transport entre réseaux et territoires*, HDR, Tome 3, Université Panthéon-Sorbonne Paris I.
- Debie J., Mareï N., 2019, « Politiques territoriales et évolution des registres d'action de l'État au Maroc : une entrée par la logistique », *L'Espace politique*, 2018-3, n° 36. <https://journals.openedition.org/espacepolitique/5970>
- Djelic M.-L., Sahlin-Andersson K. (dir.), 2006, *Transnational Governance. Institutional Dynamics of Regulation*, Cambridge, Cambridge University Press.
- El Aoufi N., Billaudot B., 2019, *Made in Maroc, Made in Monde. Volume 1 : Industrialisation et développement*, Rabat, Académie Hassan II des sciences techniques.
- El Aoufi N., Billaudot B., 2019, *Made in Maroc, Made in Monde., Volume 2 : L'entreprise entre marché et industrie*, Rabat, Académie Hassan II des sciences techniques.
- Freund C., Moran T.H., 2017, *Multinational Investors as Export Superstars: How Emerging-market Governments can Reshape Comparative Advantage*, Peterson Institute for International Economics, Working Papers 17-1.
- Froment P., 2015, « Mobilités des entreprises et territoires : les paradoxes du secteur de la mode à Tanger », *Annales de géographie*, 2015/1, n° 701, p. 31-50. <https://doi.org/10.3917/ag.701.0031>
- HCP, 2018. *Annuaire statistique des régions*, Rabat. <https://www.hcp.ma/downloads/?tag=Annuaire+statistiques+des+r%C3%A9gions>

- HCP, 2020, *Monographie de la région Tanger-Tétouan-Al Hoceïma. Année 2020*, Rabat. <https://www.hcp.ma/region-tanger/attachment/2099765/>
- HCP, 2022, *Les indicateurs sociaux du Maroc 2020*, Rabat. [https://www.hcp.ma/Les-Indicateurs-sociaux-du-Maroc-Edition-2022\\_a3196.html](https://www.hcp.ma/Les-Indicateurs-sociaux-du-Maroc-Edition-2022_a3196.html)
- Hibou B., Tozy M., 2021, *Tisser le temps politique au Maroc. Imaginaire de l'État à l'âge néolibéral*, Paris, Karthala.
- Hummels D., Ishii J., Yi K.M., 2001, "The nature and growth of vertical specialization in world trade", *Journal of International Economics*, vol. 54, issue 1, p. 75-96.
- Lectard P., Piveteau A., 2015, « Les voies inattendues de l'industrialisation tardive : variété des profils exportateurs et discontinuité du changement structurel en Asie de l'Est », *Mondes en développement*, 2015/1, n° 169, , p. 13-30. <https://doi.org/10.3917/med.169.0013>
- Lectard P., Piveteau A., 2019, « Sortir de l'impasse exportatrice. Les enseignements de l'analyse du profil des exportations marocaines », p. 175-204, in El Aoufi N., Billaudot B. (dir.), *Made in Maroc, Made in Monde. Volume 1 : Industrialisation et développement*, Rabat, Académie Hassan II des sciences techniques.
- Lipietz A., Benko G. (dir.), 1992, *Les régions qui gagnent, districts et réseaux : les nouveaux paradigmes de la géographie économique*, Paris, PUF.
- Machrafi M., 2012, « Les échanges Maghreb-Afrique subsaharienne : des opportunités commerciales inexploitées », p. 193-210, in Mokhefi M., Antil A. (dir.), *Le Maghreb et son Sud : vers des liens renouvelés*, Paris, CNRS Éditions.
- Mareï N., 2012, *Le détroit de Gibraltar, Porte du Monde, Frontière de l'Europe. Analyse et perspectives de territorialité d'un espace de transit*, Thèse de doctorat en Sciences de l'Homme et Société/ Géographie, sous la dir. de J. Guillaume, Université de Nantes.
- Mareï N., Ninot O., 2018, « Entre Afrique du Nord et de l'Ouest, les relations transsahariennes à un moment charnière », *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 95-2 | 2018, p. 239-258. <https://journals.openedition.org/bagf/3189>
- Mareï N., Tourret P., 2009, « Les industries maritimes, les territoires et leur organisation », *Les Cahiers Nantais*, 1|2009, p. 5-17. <http://cahiers-nantais.fr/index.php?id=696>
- Mareï N., Wippel S., 2020, « Une perspective urbaine de la régionalisation du monde : Tanger, métropole (eur)africaine », *Belgeo*, 4 | 2020, p. 1-20. <http://journals.openedition.org/belgeo/43518>
- Mérenne-Schoumaker B., 2007, « De la compétitivité à la compétence des territoires. Comment promouvoir le développement économique ? », *Territoire(s) wallon(s)*, Hors-série, p. 51-58.
- Mezouaghi M. (dir.), 2009, *Les localisations industrielles au Maghreb: attractivité, agglomération et territoires*, Paris, Karthala.
- Mouna K., 2011, « Les nouvelles figures du pouvoir dans le Rif central du Maroc », *Anthropologie et sociétés*, vol. 35, n° 1-2, p. 229-246. <https://www.erudit.org/fr/revues/as/2011-v35-n1-2-as5004414/1006388ar/>
- Nachoui M., 2017, « Performance logistique au Maroc : l'art d'avoir toujours raison », *Espace Géographique & Société Marocaine*, n° 18, p. 37-66.
- O'Kelly M.E., Miller H., 1994, "The hub network design problem: A review and synthesis", *Journal of Transport Geography*, vol. 2, issue 1, p. 31-40.

- OCDE, 2017, *Examen multidimensionnel du Maroc. Volume 1. Évaluation initiale*, OECD iLibrary, « Les voies de développement ». <https://doi.org/10.1787/9789264274945-fr>
- Oubenal M., 2019, « Les relations économiques entre le Maroc et l'Afrique. Entre rhétorique de la coopération Sud-Sud et stratégie économique », in Benarrosh Y. (dir.), *Le travail mondialisé au Maghreb, Approches interdisciplinaires*, Paris/Rabat, La Croisée des chemins/IRD-Éditions/CJB.
- Pecqueur B., 2006, « Le tournant territorial de l'économie globale », *Espaces et sociétés*, 2006/1-2, n° 124-125, p. 17-32. <https://doi.org/10.3917/esp.124.0017>
- Perroux F., 1991, *L'économie du xx<sup>e</sup> siècle*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble.
- Piermay J.-L., Piveteau A., 2009, « L'impensé du "local" dans le programme Émergence du Maroc. Le cas de Tanger », p. 207-230, in Mezouaghi M. (dir.), *Les localisations industrielles au Maghreb. Attractivité, agglomération et territoires*, Paris/Tunis, Karthala/IRMC.
- Piveteau A., 2009, « Intégration productive transfrontalière ou reproduction d'un rapport de sous-traitance. Les confectionneurs tangérois », *Critique économique*, n° 25, p. 17-40.
- Piveteau A., 2020, « Automobile », p. 161-184, in El Aoufi N., Billaudot B. (dir.), *Made in Maroc. Made in Monde, vol. 3 (Profils sectoriels et émergence industrielle)*, Rabat, Académie Hassan II des sciences techniques.
- Piveteau A., Rougier É., 2010, « Émergence, l'économie du développement interpellée », *Revue de la régulation. Capitalisme, institutions, pouvoirs*, n° 7. <https://journals.openedition.org/regulation/7734>
- Piveteau A., Rougier É., 2011, « Le retour en trompe l'œil de la politique industrielle. L'expert, l'État et l'économie politique locale », *Revue Tiers Monde*, 2011/4, n° 208, p. 177-192. <https://doi.org/10.3917/rtm.208.0177>
- Planel S., 2009, « Transformations de l'État et politiques territoriales dans le Maroc contemporain », *L'Espace politique*, 2009-1, n° 7. <https://journals.openedition.org/espacepolitique/1234>
- Scott A.J., Leriche F., 2018, « Division du travail, développement spatial et le nouvel ordre économique mondial », *Annales de géographie*, 2018/5-6, n° 723-724, p. 635-657. <https://doi.org/10.3917/ag.723.0635>
- Sekali J., 2021, « Estimation de l'économie informelle au Maroc », *African Scientific Journal*, vol. 3, n° 6, p. 86-104.
- Slack B., 1993, "Pawns in the game: Ports in a Global Transportation System", *Growth and Change. A Journal of Urban and Regional Policy*, vol. 24, n° 24, p. 579-588.
- Tanger-Med, 2021, *Rapport RSE*. <https://www.tangermed.ma>
- Veltz P., 2017, *La société hyper-industrielle. Le nouveau capitalisme productif*, Paris, Seuil.

## NOTES

1. Le groupe Tanger-Med, société anonyme à directoire et à conseil de surveillance, est une entreprise publique détenue à 87,3 % par le Fonds Hassan II pour le développement économique et social, 12,6 % par l'État et 0,1 % par la Caisse de dépôts et de gestion du Maroc. En 2021, il gère le complexe portuaire Tanger-Med de 1 000 ha – comprenant les ports Tanger-Med 1 et Tanger-Med 2, le port passagers et rouliers, la zone franche logistique *Medhub* et le centre d'affaires *Tanger Med Port Center* –, la plateforme industrielle de Tanger-Med, regroupant *Tanger Free Zone*,

*Tanger Automotive City, Renault Tanger Med, Tétouan Park et Tétouan Shore* et un pôle services englobant trois filiales et une fondation (Tanger-Med, 2021).

2. Avec un score *Doing Business* de 73,4 en 2020, le Maroc est classé à la 53<sup>e</sup> place mondiale et fait partie des mieux classés des pays de la région Moyen-Orient et Afrique du Nord, derrière les Émirats arabes unis (16<sup>e</sup>) et Bahreïn (43<sup>e</sup>). L'accélération du commerce transfrontalier par l'introduction du paiement électronique pour les frais de port, la dématérialisation des formalités douanières et la prolongation des horaires d'ouverture des ports sont notifiées comme un pan important des réformes récentes (Banque mondiale, 2020).

3. <https://leseco.ma/business/les-operateurs-mecontents-de-l-appreciation-de-la-banque-mondiale.html>

4. 5,7 millions d'EVP en 2020 (Tanger-Med rapport annuel 2020), devant le port égyptien de Port-Saïd sur le canal de Suez, longtemps premier du bassin méditerranéen.

5. <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/fr-FR/504/index.html>

6. Par exemple *Gefco, Dachser, Decathlon, Bosch, Adidas, 3M, Inditex, Takata, etc.*

7. Entretiens semi-directifs réalisés en juillet 2019 avec deux entrepreneurs français, le premier travaillant dans le secteur de la fonderie, le second dans le transport international routier.

8. En complément, l'axe Casablanca-Rabat est pensé pour accueillir des Investissements directs étrangers (IDE) dans les services et l'offshoring et la région d'Agadir pour l'agroalimentaire.

9. En informatique, un nœud est un périphérique dans une architecture en réseaux pairs à pairs distinctes des réseaux client-serveur. Il équivaut au sommet dans la théorie des graphes. On distingue les nœuds de périphérie ou nœud de passerelle, des nœuds maîtres et des nœuds de calcul.

10. Le fournisseur de rang 1 approvisionne directement l'usine qui assemble le produit fini, le rang 2 fournit le rang 1, le rang 3 livre le rang 2.

11. La chaîne de valeur désigne l'ensemble des activités d'une entreprise, de la conception du produit à la vente. Le concept de CVM intègre deux phénomènes : la division des différentes étapes de la production (fragmentation) et leur répartition entre les pays, auprès de filiales ou de partenaires extérieurs, suivant la logique de spécialisation verticale du commerce internationale (Hummels *et al.*, 2001). « Approximativement 70 % des échanges internationaux actuels reposent en fait sur les chaînes de valeur mondiales, et correspondent à des flux de services, de matières premières, de pièces détachées et de composants qui traversent les frontières – souvent à de nombreuses reprises. Ils sont intégrés en bout de chaîne dans des produits finaux, qui sont ensuite expédiés aux consommateurs du monde entier. » <https://www.oecd.org/fr/echanges/sujets/chaines-de-valeur-mondiales-et-commerce>

12. Il traduit ici l'importance des produits de base et primaires dans le panier des exportations.

13. Les statistiques traditionnelles du commerce international ne rendent compte que partiellement des échanges extérieurs. En effet, les données brutes comprennent les apports d'autres pays intervenant dans le processus de production. Elles ne permettent donc pas d'évaluer la contribution *stricto sensu* des pays au commerce international. Le commerce en valeur ajoutée est une méthode statistique visant à estimer la valeur créée spécifiquement par les pays et les industries lors de la production de biens et services destinés à l'exportation. Voir Berthaud (2018), p. 1-13 pour aller plus loin.

14. Distributeur des enseignes *Zara, Pull and Bear, Massimo Dutti, Bershka, Stradivarius, Oysho, Zara Home et Kiddy's Class*.

15. Au début des années 2000, en incluant les emplois informels, environ 70 % des emplois du secteur, le secteur des ITH faisait travailler 7 actifs marocains sur 100. En 2003, Inditex multipliait par 5 ses approvisionnements au Maroc pour accompagner, à moindre coût, sa stratégie de forte croissance tout en maintenant en périphérie proche la fabrication des vêtements afin de garantir le réassort rapide des magasins (Piveteau, 2009).

16. L'espace des produits est un outil d'analyse proposé par le *Growth Lab* de l'Université d'Harvard. Il permet de cartographier les connexions et la distance entre les biens exportés (réseau de parenté entre produits). [https://atlas.cid.harvard.edu/?utm\\_source=%20&utm\\_medium=%20&utm\\_campaign=%20&utm\\_id=GL%20Navigation](https://atlas.cid.harvard.edu/?utm_source=%20&utm_medium=%20&utm_campaign=%20&utm_id=GL%20Navigation)

17. Selon le groupe Tanger-Med, la plateforme industrielle Tanger-Med regroupant 5 zones (cf. *supra*) accueillait 1 100 entreprises et totalisait 90 000 emplois en 2021 (Tanger-Med, 2021). En 2019, d'après le HCP, le nombre d'emplois dans la région Tanger-Tétouan-Al Hoceima était de 1 165 449 (au sens de la population active occupée) répartis de la façon suivante : 465 014 dans les services, 416 163 dans l'agriculture, sylviculture et pêche, 163 163 dans l'industrie et l'artisanat, 122 372 dans les BTP (HCP, 2020). Au vu de ces deux sources de données hétérogènes, Tanger-Med fournirait 7,7 % des emplois de la région.

18. Calcul des auteurs à partir des données du Haut-Commissariat au Plan, 2018 et 2022.

19. Le poids économique de l'économie informelle demeure difficile à évaluer. Il existe différentes méthodes dont les résultats diffèrent, mais peu de travaux sont disponibles sur le Maroc. Une estimation par la méthode MIMIC évalue la taille de l'économie informelle à 43 % du PIB en 2015, les autres estimations disponibles tournant autour de 35 à 40 % (Bourhaba, Hamimida, 2016) et la tendance étant à l'informalisation de l'économie entre 1998 et 2018 (Sekali, 2021). Le HCP estime à 2,3 millions le nombre d'emplois des unités de production informelle non agricole en 2014. Mais, en 2020, ce sont 4,3 millions de chefs de ménage dans l'informel qui ont dû être aidés pour faire face aux pertes de revenus consécutifs au confinement, soit 39,5 % de la population active employée.

20. Entretiens semi-directifs réalisés en avril 2018 à Tanger et dans la province de Fahs Anjra, province rurale qui accueille la majeure partie du projet Tanger-Med.

## RÉSUMÉS

À travers un regard croisé économique et géographique, cet article sur le complexe Tanger-Med et sa panoplie d'activités nouvelles se positionne dans une perspective réflexive. Celle-ci porte sur les difficultés à faire lien entre une structure économique quasiment imposée par l'État, les investissements directs étrangers, les chaînes de valeur mondiale, et l'économie politique locale, sommée, dans un certain sens, de s'arranger avec ce que les discours néo-libéraux promeuvent comme autant d'opportunités. L'hypothèse qui structure la réflexion peut être formulée de la façon suivante : la forte connectivité que permet et organise Tanger-Med sape les bases même des « synergies de proximité » sur lesquelles reposent la consolidation et l'unification productive du territoire. Cela rend compte *in fine* de la faiblesse de l'État face aux enjeux du développement économique et social local. Dans le contexte marocain d'un pays à revenu intermédiaire, l'article permet de questionner la relation entre infrastructures économiques et territoires, entre réseaux (réseaux logistiques et réseaux de production issus de la division internationale du travail) et territoires en la déclinant à différentes échelles.

Through an economic and geographical cross-section, this article on the Tangier-Med complex and its array of new activities is positioned in a reflexive perspective. It focuses on the difficulties of linking an economic structure that is almost imposed by the state, foreign direct investment, global value chains, and the local political economy, which is in a sense required to accommodate

what neo-liberal discourses promote as opportunities. The hypothesis that structures the reflection can be formulated as follows: the strong connectivity that Tangier-Med allows and organises undermines the very foundations of the “proximity synergies” on which the consolidation and productive unification of the territory rests. This accounts for the weakness of the state in the face of local economic and social development issues. In the Moroccan context of a middle-income country, as a result, we question, through a multi-scale analysis, the relationship that exists between economic infrastructures and territories, between networks (logistic networks and production networks resulting from the international division of labour) and territories.

## INDEX

**Keywords :** Political economy, Territorial development, Global value chains, Networks, Logistics, Infrastructure, Mega projects, Morocco, Tangier-Med, Emerging economy

**Mots-clés :** Économie politique, Développement territorial, Chaînes de valeur mondiale, Réseaux, Logistique, Infrastructure, Grands projets, Maroc, Tanger-Med, Émergence économique

## AUTEURS

### NORA MAREÏ

Chercheuse CNRS en géographie, UMR Prodig, Paris  
nora.marei@cnrs.fr

### ALAIN PIVETEAU

Chercheur IRD en économie, UMR LAM, Sciences Po Bordeaux  
alain.piveteau@ird.fr