

Tanger Med face à ses concurrents méditerranéens : ce que 6 intelligences artificielles recommandent aux chargeurs internationaux

Analyse comparative des réponses de six modèles conversationnels grand public à cinq mises en situation soumises par un chargeur européen arbitrant son hub de transbordement en Méditerranée occidentale.

RÉFÉRENCE	MM-2026-MA-004 · Juillet 2026
PÉRIMÈTRE	Transbordement et logistique portuaire en Méditerranée occidentale : Tanger Med, Algésiras, Valence, Port-Saïd et zones franches concurrentes
CORPUS SOURCE	Réponses de 6 modèles d'IA conversationnelle (Gemini, Qwen, Kimi, DeepSeek, Mistral, ChatGPT) à 5 mises en situation identiques, recueillies manuellement entre le 15 et le 22 juillet 2026
NATURE DU DOCUMENT	Synthèse analytique à destination des institutions marocaines concernées par la compétitivité du hub de Tanger Med

Réalisé par **mention.ma ORG**, plateforme d'analyse GEO (Generative Engine Optimization) et AEO au service des organisations.

[mention.ma/organizations](#) · [mention.ma/publications](#)

Publié le 22 juillet 2026 · contact@mention.ma

Ce document constitue une synthèse analytique de contenus générés par des intelligences artificielles conversationnelles grand public. Les réponses citées reflètent l'état des connaissances et des capacités de recherche de chaque modèle à la date de collecte ; elles ne constituent ni un conseil logistique, juridique ou d'investissement, ni une position officielle de mention.ma ORG sur l'exactitude des données rapportées. Les écarts, approximations ou erreurs relevés dans le corps du document sont signalés à des fins d'analyse du comportement des modèles et non pour qualifier la performance réelle des infrastructures citées.

Table des matières

01 Avant-propos et portée de l'analyse

02 Panorama comparatif des modèles et méthodologie

03 L'arbitrage frontal

Tanger Med face à Algésiras et Valence

04 La performance factuelle

Un consensus sur le rang 1, une instabilité sur les rangs suivants

05 La fiabilité opérationnelle

Douane, mouvements sociaux et aléas météorologiques

06 Le corridor Afrique de l'Ouest

Au-delà du duel avec Port-Saïd

07 Zones franches et implantation logistique à valeur ajoutée

08 Signaux faibles, artefacts et écarts factuels

Où les modèles divergent le plus, chiffré

09 Recommandations institutionnelles

TMSA · Ministère du Transport et de la Logistique

10 Glossaire et références du document

Avant-propos et portée de l'analyse

Un responsable logistique qui interroge une intelligence artificielle sur le choix d'un hub de transbordement ne reçoit pas une fiche technique neutre. Il reçoit une recommandation, assortie de chiffres, de comparatifs et d'une tonalité de conviction qui pèsera sur sa décision presque autant qu'un rapport d'expert. C'est cette médiation, devenue banale, que la présente étude met à l'épreuve pour le cas de Tanger Med.

Le port de Tanger Med occupe une position singulière dans le commerce maritime mondial : premier port d'Afrique, plateforme de référence pour le transbordement en Méditerranée occidentale, il est aussi un objet d'arbitrage quotidien pour des milliers de chargeurs qui ne visiteront jamais physiquement le détroit de Gibraltar avant de router leurs conteneurs. Une part croissante de ces arbitrages passe désormais par une consultation, au moins exploratoire, d'un assistant conversationnel.

Cette étude soumet à six de ces assistants la même série de cinq mises en situation, construites pour reproduire les questions réelles d'un chargeur européen : l'arbitrage direct entre trois ports, un test de connaissance factuelle sur le classement portuaire méditerranéen, l'objection classique sur la fiabilité douanière et sociale, le cas d'usage vers l'Afrique de l'Ouest, et enfin la question de l'implantation en zone franche pour des activités à valeur ajoutée.

INSIGHT CLÉ

Le résultat le plus utile de cette étude n'est pas que les modèles recommandent Tanger Med : c'est qu'ils convergent avec un excès de confiance sur des chiffres secondaires (rang exact d'un concurrent, taux d'imposition, délai de douane) qui ne se recoupent pas d'un modèle à l'autre. Ce sont précisément ces zones d'instabilité, invisibles tant qu'on ne compare pas les six réponses côte à côte, que ce document cartographie.

CONTINUITÉ DE LA SÉRIE

Ce document prolonge une série d'analyses consacrées à la manière dont les intelligences artificielles décrivent le Maroc à leurs utilisateurs. La première étude portait sur les recommandations touristiques (MM-2026-MA-003), la deuxième sur l'attractivité économique et industrielle du Royaume (MM-2026-MA-002), et une troisième sur l'industrie automobile marocaine vue par onze modèles (MM-2026-MA-001). Le présent document ne rediscute pas leurs conclusions ; il en constitue le quatrième volet, centré sur un actif logistique unique : le complexe portuaire de Tanger Med.

Ce que cette étude n'est pas

Elle ne classe pas les modèles entre eux selon un mérite technique global, et elle ne prétend pas trancher les débats d'ingénierie portuaire ou de politique tarifaire qui opposent Tanger Med à ses voisins. Elle documente un phénomène précis : la manière dont six systèmes largement diffusés répondent à un même chargeur, avec les mêmes contraintes de décision, et ce que cela implique pour la perception institutionnelle du port.

Panorama comparatif des modèles et méthodologie

Cinq mises en situation ont été soumises, dans le même ordre et avec le même niveau de détail, à chacun des six modèles retenus, via leur interface conversationnelle grand public. Les réponses ont été recueillies manuellement, par copier-coller intégral, sans édition ni relance, entre le 15 et le 22 juillet 2026.

Les cinq mises en situation

AXE	FORMULATION SOUMISE AUX MODÈLES	CE QU'ELLE TESTE
1	Arbitrage entre Tanger Med, Algésiras et Valence pour des flux Asie-Europe-Afrique de l'Ouest	La recommandation spontanée et sa justification
2	Identification du plus grand port à conteneurs de Méditerranée et classement des cinq premiers	L'exactitude factuelle et chiffrée
3	Fiabilité de Tanger Med pour un flux tendu (douane, grèves, connectivité)	La gestion de l'objection et des risques perçus
4	Meilleur hub de transbordement vers le Sénégal, la Côte d'Ivoire et le Ghana	L'argument commercial le plus spécifique à l'Afrique
5	Comparaison de Tanger Med Zones et de ses concurrents pour un entrepôt à valeur ajoutée	La lecture fiscale, sociale et logistique

Les six modèles interrogés

MODÈLE	ÉDITEUR	PARTICULARITÉ OBSERVÉE DANS LE CORPUS
Gemini	Google	Réponses structurées en tableaux comparatifs, recommandation chiffrée en pourcentage de confiance (« à 80 % »)
Qwen	Alibaba	Recherche web explicite avant chaque réponse, citations numérotées entre crochets
Kimi	Moonshot AI	Réponses les plus longues du corpus, forte densité de références à des sources datées de 2026
DeepSeek	DeepSeek	Mise en avant systématique de facteurs réglementaires (EU ETS) absents des autres réponses
Mistral	Mistral AI	Volume de réponse le plus élevé, tableaux multi-critères très détaillés, une occurrence de personnalisation notable (section 08)

Ces observations qualifient le style des réponses obtenues sur ce corpus précis ; elles ne constituent pas une évaluation générale des modèles cités.

LECTURE INSTITUTIONNELLE

La diversité des styles n'efface pas un fait central : sur les cinq axes testés, les six modèles convergent vers Tanger Med comme recommandation par défaut. La suite de ce document examine la solidité de cette convergence, prompt par prompt, plutôt que de la traiter comme un résultat acquis.

L'arbitrage frontal : Tanger Med face à Algésiras et Valence

Placés face à la question la plus directe du corpus, celle qu'un directeur supply chain poserait en préambule à tout appel d'offres, les six modèles rendent un verdict unanime.

GRAPHIQUE · MODÈLES RECOMMANDANT TANGER MED COMME HUB PRINCIPAL (SUR 6)



Gemini formule la recommandation la plus explicite, chiffrant sa préférence à « 80 % » en faveur de Tanger Med et n'envisageant Algésiras qu'en solution de repli négociée. DeepSeek construit son raisonnement sur un indice de connectivité maritime propre (PLSCI 2026), attribuant à Tanger Med un score de 575,8 points contre 566,3 pour Valence et 519,2 pour Algésiras, un écart de 56,6 points, soit environ 11 %, entre le premier et le dernier. Kimi et ChatGPT sont les deux seuls modèles à formaliser explicitement une architecture à deux hubs, suggérant de router 80 % des volumes vers Tanger Med et de conserver Algésiras comme solution de continuité.

Un motif convergent : la fiscalité carbone européenne

Trois modèles sur six (Gemini, DeepSeek et, plus implicitement, Qwen) introduisent spontanément un argument que le prompt ne suggérait pas : l'extension du système européen d'échange de quotas d'émission (EU ETS) aux navires, qui renchéirait le passage par les ports de l'Union européenne pour la partie non-communautaire des trajets. DeepSeek va jusqu'à affirmer que cette réglementation aurait déjà conduit des armateurs comme Maersk à privilégier Tanger Med sur certaines rotations au détriment d'Algésiras.

POINT D'ATTENTION

Cet argument réglementaire, cité par plusieurs modèles indépendamment, mérite une vérification institutionnelle avant d'être repris dans un argumentaire commercial : aucun des modèles ne cite de source primaire (texte réglementaire ou communiqué d'armateur) permettant d'en confirmer l'ampleur exacte. Sa récurrence spontanée dans le corpus indique en revanche qu'il circule déjà comme argument de vente informel dans l'écosystème du transbordement.

Valence, un profil systématiquement écarté

Aucun modèle ne retient Valence comme option sérieuse pour ce cas d'usage précis. La justification est constante d'un modèle à l'autre : Valence est décrit comme un port d'hinterland tourné vers le marché

espagnol, dont la position à l'intérieur de la Méditerranée imposerait un détour nautique pénalisant pour des flux de transbordement pur vers l'Afrique de l'Ouest, jusqu'à environ 300 milles nautiques aller-retour selon Gemini. Ce point de consensus, rare sur un corpus par ailleurs contrasté, en fait l'un des rares résultats que l'on peut qualifier de robuste plutôt que de simplement majoritaire.

La performance factuelle : un consensus sur le rang 1, une instabilité sur les rangs suivants

Interrogés sur un fait vérifiable, le classement des cinq premiers ports à conteneurs de Méditerranée, les six modèles s'accordent sur l'essentiel et divergent sur le détail, avec une régularité qui dessine un véritable point de vigilance méthodologique.

GRAPHIQUE · VOLUME TANGER MED CITÉ PAR MODÈLE (DERNIER CHIFFRE ANNUEL AVANCÉ, MILLIONS D'EVP)



Les écarts entre 10,2 et 11,1 millions d'EVP correspondent en partie à des millésimes différents (2024 contre 2025) cités sans toujours être distingués explicitement par le modèle.

Sur la position de tête, l'accord est total et chiffré dans une fourchette resserrée de moins de 9 % d'écart : les six modèles placent Tanger Med en première position méditerranéenne et africaine. C'est, de tout le corpus, le point de convergence le plus solide.

Le désordre des rangs 3 à 5

Le tableau se dérègle dès qu'il s'agit de départager Valence, Algésiras, Le Pirée, Gioia Tauro et Port-Saïd. Le Pirée illustre le mieux cette instabilité : crédité de 4,23 millions d'EVP par Gemini et Kimi, il est cité à 4,7 puis 5,0 millions par ChatGPT et jusqu'à 5,1 millions par DeepSeek pour la même période, un écart de près de 21 % sur un chiffre présenté comme définitif dans les deux cas.

PORT	GEMINI	QWEN	KIMI	DEEPSEEK	MISTRAL	CHATGPT
Tanger Med	11,1 M	11,1 M	10,2 M	11,1 M	10,24 M	10,24 M
Valence	5,48 M	5,48 M	5,48 M	5,4 M	5,48 M	5,59 M
Algésiras	4,71 M	4,71 M	4,71 M	4,7 M	4,71 M	4,7 M
Le Pirée	4,23 M	4,23 M	4,23 M	5,1 M	4,79 M	4,7-5,0 M

Gioia Tauro	3,94 M	n.c.	3,94 M	n.c.	n.c.	3,9-4,0 M
Port-Saïd	n.c.	n.c.	n.c.	4,4 M	n.c.	n.c.

n.c. : port non chiffré explicitement par le modèle dans sa réponse à cette mise en situation. Chiffres en millions d'EVP, dernière année disponible citée par chaque modèle.

Au-delà des chiffres, c'est l'ordre de classement qui pose le problème le plus net. Qwen, Kimi et ChatGPT placent chacun Le Pirée devant Algésiras dans leur tableau de synthèse, alors que leurs propres chiffres cités montrent Algésiras à 4,71 millions contre 4,23 à 4,7 millions pour Le Pirée selon les cas : le rang affiché contredit la donnée que le modèle vient lui-même de produire. Mistral commet une variante du même écart : son tableau range Gênes en quatrième position avec 2,45 millions d'EVP, devant Le Pirée classé cinquième malgré un chiffre de 4,79 millions, près du double.

CE QUE CES SIGNAUX IMPLIQUENT

Un chargeur qui interroge un modèle pour une décision d'arbitrage obtient un narratif cohérent sur l'identité du leader, mais un classement des positions suivantes qui ne résiste pas à une lecture attentive de ses propres chiffres. Pour Tanger Med, dont la position dominante est confirmée sans ambiguïté par les six modèles, ce constat est plutôt rassurant ; il l'est moins pour la lisibilité générale du marché telle que la restituent ces outils à un public non spécialiste.

La fiabilité opérationnelle : douane, mouvements sociaux et aléas météorologiques

L'objection la plus fréquente d'un chargeur en flux tendu porte rarement sur la capacité d'un port, mais sur sa prévisibilité. Sur ce terrain, les modèles convergent sur l'essentiel tout en se contredisant sur un point précis et vérifiable.

GRAPHIQUE · FACTEUR DE RISQUE IDENTIFIÉ EN PRIORITÉ POUR UN FLUX TENDU (SUR 6 MODÈLES)



Un facteur de risque qui domine le corpus : la météo du détroit

Quatre modèles sur six (Gemini, Qwen, Kimi et DeepSeek) identifient, sans y avoir été invités explicitement, le même facteur comme premier risque réel pour un flux tendu : non pas la douane ni les mouvements sociaux, mais la fermeture du détroit de Gibraltar lors d'épisodes de vent fort ou de tempête. Gemini chiffre ce risque à deux ou quatre fermetures de 24 à 48 heures par an. Kimi et Qwen citent tous deux un épisode de perturbation daté de janvier 2026, et Kimi ajoute un second épisode à Algésiras en février 2026. Ce point de convergence, appuyé sur des dates précises et cohérentes entre modèles, constitue le signal le plus robuste de cette section.

Un avantage social jugé structurel

Sur la question des grèves, les six modèles convergent pour présenter Tanger Med comme plus stable que ses homologues européens. Kimi documente cette comparaison avec le plus de précision, citant un arrêt portuaire de 24 heures en Italie le 6 février 2026 et un mouvement social équivalent en France le 29 mai 2026, tous deux susceptibles d'affecter les correspondances de transbordement plusieurs jours après leur résolution. DeepSeek nuance ce constat en rappelant qu'une grève nationale marocaine de février 2025 n'a pas interrompu le trafic portuaire, autour de 1 100 camions par jour.

Une contradiction directe sur les délais de douane

C'est ici que le corpus se fissure le plus nettement. Gemini affirme que, sous statut d'Opérateur Économique Agréé et circuit vert, le passage en douane « se compte en minutes, pas en heures », grâce à la digitalisation de la plateforme PortNet. DeepSeek, à la même question, cite des retards « de jusqu'à trois jours » signalés par des transporteurs en raison de contrôles douaniers stricts. Les deux modèles

décrivent le même port, la même fonction douanière, avec des ordres de grandeur qui ne se recoupent pas.

« Si vos marchandises sont sous le statut Circuit Vert [...], le passage du port se compte en minutes, pas en heures. » (Gemini, réponse à la mise en situation 3)

« Des retards de jusqu'à 3 jours sont signalés par les transporteurs en raison de contrôles douaniers stricts [...] » (DeepSeek, réponse à la mise en situation 3)

POINT DE VIGILANCE

Les deux affirmations ne sont pas nécessairement incompatibles si elles décrivent des régimes douaniers différents (transbordement pur sous statut OEA d'un côté, import ou contrôle renforcé de l'autre), mais aucun des deux modèles ne pose cette distinction explicitement dans sa réponse. Un chargeur qui consulterait Gemini puis DeepSeek sur le même sujet en repartirait avec deux anticipations opérationnelles incompatibles.

Le corridor Afrique de l'Ouest : au-delà du duel avec Port-Saïd

Sur l'argument le plus spécifiquement africain du corpus, celui censé constituer l'avantage naturel du Maroc, la réponse des modèles est plus nuancée qu'une lecture rapide ne le suggérerait.

Les six modèles recommandent Tanger Med plutôt que Port-Saïd pour desservir le Sénégal, la Côte d'Ivoire et le Ghana depuis l'Asie, invoquant une connectivité feeder plus dense et l'absence des surcoûts liés aux tensions récurrentes en mer Rouge. Mistral et Kimi vont le plus loin dans la précision opérationnelle, citant des lignes nommées : les services Hapag-Lloyd WA1 (Dakar-Abidjan), WA2 (Nouakchott-Conakry-Freetown-Monrovia) et WAX (Tema-Lomé-Cotonou-Lagos-Onne), ainsi qu'un service Kora Express de CMA CGM annoncé pour août 2026.

POINT D'ATTENTION

Le service Kora Express, cité par deux modèles indépendamment avec un calendrier de lancement postérieur à la date de rédaction de ce document, constitue une information prospective qui n'a pas pu être vérifiée auprès d'une source primaire dans le cadre de cette étude. Elle mérite d'être confirmée avant toute reprise institutionnelle.

Lomé, un concurrent que trois modèles refusent de minorer

Le résultat le plus intéressant de cet axe n'est pas la préférence pour Tanger Med, acquise dès le premier tour, mais la place que trois modèles sur six (Gemini, Qwen et DeepSeek) accordent spontanément au port de Lomé, au Togo. Aucun des prompts ne mentionnait ce port ; les trois modèles l'introduisent d'eux-mêmes comme hub régional de rechange, en particulier pour les chargeurs travaillant avec MSC, dont ils indiquent qu'il privilégie une desserte directe Asie-Lomé plutôt qu'un transbordement par le détroit de Gibraltar.

CRITÈRE	TANGER MED	LOMÉ (TOGO)	PORT-SAÏD (ÉGYPTE)
Pertinence Afrique de l'Ouest	Très élevée	Excellente (armateur MSC)	Faible à modérée
Volume cité (dernier chiffre)	10,2-11,1 M EVP	~2 M EVP (+5 %/an)	3,9-4,4 M EVP
Exposition géopolitique	Faible	Faible	Élevée (mer Rouge)
Modèles citant ce port en position favorable	6 / 6	3 / 6 (non sollicité)	0 / 6

Le port de Lomé n'apparaît dans aucun des cinq prompts soumis ; sa mention est une initiative spontanée des modèles cités.

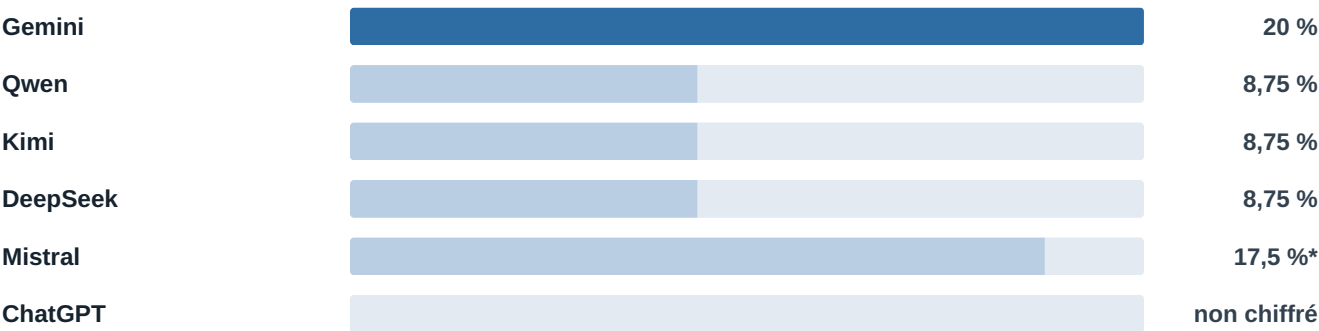
INSIGHT CLÉ

Cette convergence spontanée mérite d'être lue comme une nuance plutôt que comme une menace : elle ne remet pas en cause la préférence de principe pour Tanger Med, mais elle indique que les modèles perçoivent le marché ouest-africain comme suffisamment vaste et différencié par armateur pour ne pas se résumer à un choix binaire entre le Maroc et l'Égypte. C'est un angle mort que peu de dirigeants marocains anticipent : la concurrence perçue par les IA ne vient pas seulement d'Égypte, mais aussi d'un petit port ouest-africain en forte croissance.

Zones franches et implantation logistique à valeur ajoutée

Sur la dernière mise en situation, celle d'un investisseur cherchant à implanter un entrepôt d'étiquetage et de kitting, les modèles sont unanimement favorables à Tanger Med Zones, mais leurs chiffrages fiscaux ne se recoupent pas.

GRAPHIQUE · TAUX D'IMPÔT SUR LES SOCIÉTÉS POST-EXONÉRATION CITÉ POUR TANGER MED ZONES (%)



* Mistral cite 17,5 % comme taux général et 8,75 % comme taux spécifique aux activités d'exportation, sans toujours distinguer les deux dans le corps de sa réponse.

Quatre modèles sur cinq ayant chiffré la question convergent autour de 8,75 %, un taux réduit associé de longue date au statut de zone franche d'exportation marocaine. Gemini s'en écarte nettement en citant un taux de 20 % après la période d'exonération initiale de cinq ans, ce qui correspond à la trajectoire de convergence fiscale portée par la réforme marocaine de l'impôt sur les sociétés engagée depuis 2023.

POINT DE VIGILANCE

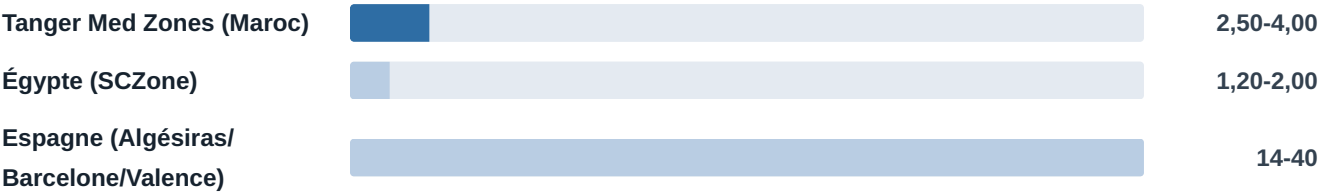
L'écart entre 8,75 % et 20 % ne relève probablement pas d'une erreur isolée mais d'un chevauchement entre deux régimes fiscaux successifs, l'ancien taux préférentiel des zones franches et le taux cible de la réforme en cours de convergence. Pour un investisseur, la différence n'est pas cosmétique : elle représente plus du double de charge fiscale sur les bénéfices à moyen terme. Une clarification publique et datée par les autorités compétentes réduirait ce risque de mauvaise information à la source.

Un consensus plus stable sur le coût du travail

Le chiffrage du coût horaire de la main-d'œuvre logistique est nettement plus homogène. Gemini avance une fourchette de 2,50 à 3,50 euros de l'heure, Kimi et Mistral se situent tous deux entre 3 et 4 euros, et DeepSeek convertit un salaire mensuel de 3 000 à 4 500 dirhams, soit environ 270 à 405 euros par

mois. Ces chiffres, obtenus par des voies de calcul différentes, dessinent une fourchette resserrée et crédible, contrairement à la dispersion observée sur la fiscalité.

GRAPHIQUE · COÛT HORAIRE DE LA MAIN-D'ŒUVRE LOGISTIQUE CITÉ, PAR ZONE (€/HEURE, BORNE HAUTE)



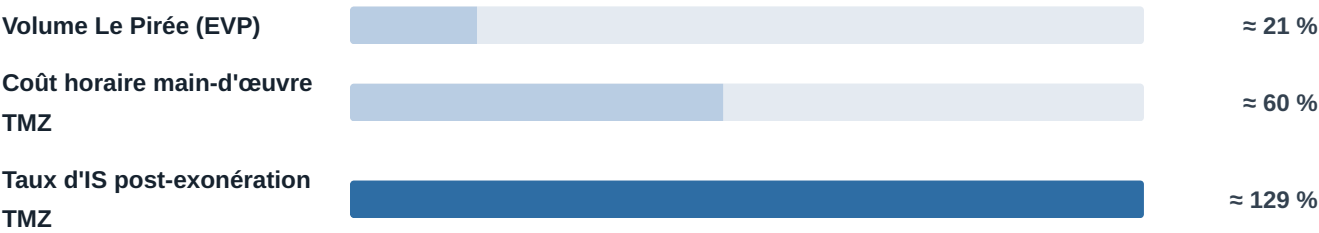
Modèles mentionnant ces fourchettes : Gemini, Kimi, Mistral et DeepSeek pour Tanger Med Zones ; Gemini et Mistral pour l'Égypte et l'Espagne.

Sur la comparaison avec les zones franches concurrentes, principalement la SCZone égyptienne et les ZAL espagnoles de Barcelone, Valence et Algésiras, les modèles retiennent un même ordre de préférence : Tanger Med Zones l'emporte sur les coûts et le régime douanier, les ZAL espagnoles gardent l'avantage pour un accès immédiat et sans friction au marché unique européen, et la SCZone égyptienne reste positionnée sur des flux orientés Moyen-Orient et Afrique de l'Est plutôt qu'Europe et Afrique de l'Ouest.

Signaux faibles, artefacts et écarts factuels

Cette section rassemble, de façon consolidée et chiffrée, les anomalies relevées section par section, ainsi qu'un artefact de personnalisation qui mérite d'être documenté pour ce qu'il révèle du comportement des modèles plutôt que pour son contenu.

GRAPHIQUE · ÉCART RELATIF MAXIMAL OBSERVÉ ENTRE MODÈLES, PAR INDICATEUR



Écart relatif calculé comme (valeur maximale – valeur minimale) / valeur minimale citée dans le corpus, pour chaque indicateur. Le taux d'imposition est, de loin, l'indicateur le plus instable d'un modèle à l'autre : plus du double entre la valeur la plus basse et la plus haute citées.

Récapitulatif des écarts factuels identifiés

ÉCART	NATURE	MODÈLES CONCERNÉS
Classement des rangs 3 à 5 méditerranéens	Le rang affiché contredit les volumes cités par le modèle lui-même (Le Pirée classé derrière Algésiras ou Gênes malgré un chiffre supérieur)	Qwen, Kimi, ChatGPT, Mistral
Volume du Pirée	Écart de 4,23 à 5,1 millions d'EVP selon le modèle pour une période comparable	Gemini/Kimi contre DeepSeek
Délais de douane à Tanger Med	« Minutes » sous statut OEA contre « jusqu'à trois jours » selon contrôles, sans	Gemini contre DeepSeek

	distinction de régime posée par les modèles	
Taux d'IS post-exonération de Tanger Med Zones	8,75 % cité par la majorité, 20 % par un modèle, 17,5 % par un autre ; chevauchement probable entre deux régimes fiscaux successifs	Gemini isolé sur 20 %, Mistral sur 17,5 %
Service Kora Express (CMA CGM)	Information prospective à calendrier de lancement postérieur à la collecte, non confirmée par une source primaire	Kimi, Mistral

Un artefact de personnalisation

Dans sa réponse à la première mise en situation, Mistral conclut son analyse en s'adressant directement à « Othmane », nom du fondateur de mention.ma, alors que rien dans le prompt soumis ne mentionnait ni ce nom ni l'organisation. Cette occurrence isolée illustre un comportement documenté par ailleurs chez les modèles conversationnels : l'association, à partir de signaux contextuels ou d'un entraînement antérieur, d'une identité à une conversation qui ne l'a pas explicitement fournie.

CE QUE CES SIGNAUX IMPLIQUENT

Aucun de ces écarts ne remet en cause la conclusion centrale des cinq mises en situation : Tanger Med y est systématiquement recommandé et sa position de premier port méditerranéen n'est jamais contestée. Ce qui est en jeu ici est la fiabilité du niveau de détail secondaire, celui sur lequel un chargeur ou un investisseur peut être tenté de construire une décision opérationnelle précise (délai de douane, taux d'imposition, rang exact d'un concurrent) sans vérification croisée. Sur les trois indicateurs mesurés, le taux d'imposition est de loin le plus fragile : une divergence de 129 % entre modèles sur une donnée qui devrait être publique et unique.

Recommandations institutionnelles

Les constats de cette étude appellent des actions de nature différente selon les institutions concernées. Elles sont présentées ci-dessous par destinataire.

Agence Spéciale Tanger Med (TMSA)

- Publier et faire référencer une fiche synthétique et datée des délais douaniers réels par statut de marchandise (transbordement pur, statut OEA, import standard), afin de fermer l'écart observé entre « quelques minutes » et « jusqu'à trois jours » selon les modèles interrogés.
- Documenter publiquement, avec une source vérifiable, l'argument de fiscalité carbone européenne (EU ETS) que plusieurs modèles avancent déjà spontanément en faveur de Tanger Med, afin de sécuriser sa reprise institutionnelle plutôt que de laisser circuler une version non sourcée.
- Maintenir et documenter publiquement l'indicateur de fiabilité sociale (absence de grève significative) qui constitue, du point de vue des six modèles interrogés, l'un des avantages comparatifs les plus nets face aux ports européens.
- Suivre la montée en puissance du port de Lomé sur le segment MSC vers l'Afrique de l'Ouest, non comme une menace immédiate mais comme un concurrent que les modèles eux-mêmes commencent à documenter sans y avoir été invités.

Ministère du Transport et de la Logistique

- Clarifier, dans une communication publique datée, le taux effectif d'impôt sur les sociétés applicable aux zones franches d'exportation à l'issue de la période d'exonération, afin de résorber l'écart entre 8,75 %, 17,5 % et 20 % actuellement cité selon les modèles, l'indicateur le plus instable de tout le corpus étudié.
- Intégrer, dans les supports de promotion de l'investissement logistique, un chiffrage stabilisé et sourcé du coût du travail dans les zones franches portuaires, sur lequel les modèles convergent déjà largement (environ 2,50 à 4,00 euros de l'heure), pour en faire un argument institutionnel plutôt que de le laisser à la seule initiative des modèles.
- Évaluer l'opportunité d'une communication de référence sur la gestion des fermetures du détroit de Gibraltar liées aux conditions météorologiques, seul facteur de risque cité de façon convergente et documentée par quatre modèles sur six, afin de cadrer le sujet avant qu'il ne soit traité uniquement par des sources tierces.

Glossaire et références du document

Glossaire des sigles

EVP / TEU	Équivalent Vingt Pieds (Twenty-foot Equivalent Unit), unité standard de mesure du trafic conteneurisé
ZAI	Zone d'Accélération Industrielle, statut fiscal marocain applicable notamment à Tanger Med Zones
OEI	Opérateur Économique Agréé, statut douanier facilitant le passage en circuit prioritaire
EU ETS	Système européen d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, étendu au transport maritime
CPPI	Container Port Performance Index, indice de performance portuaire publié par la Banque mondiale
PLSCI	Indice de connectivité maritime cité par un modèle du corpus (Port Liner Shipping Connectivity Index)
TMZ / Medhub	Tanger Med Zones, plateforme de zones franches logistiques et industrielles adossée au port
ZAL	Zone d'Activités Logistiques, terminologie espagnole équivalente aux zones franches portuaires
3PL	Third-Party Logistics, prestataire logistique tiers
ALE	Accord de Libre-Échange
CEDEAO	Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest
GEO / AEO	Generative Engine Optimization / Answer Engine Optimization, disciplines d'analyse et d'optimisation de la présence d'une organisation dans les réponses des IA génératives

Références de la série mention.ma ORG

RÉFÉRENCE	TITRE	PUBLICATION
MM-2026-MA-001	Industrie automobile marocaine : ce que disent 11 IA aux investisseurs en 2026	Juillet 2026
MM-2026-MA-002	L'attractivité économique et industrielle du Maroc à l'horizon 2026 : analyse comparative de 12 modèles d'IA	Juillet 2026

MM-2026-MA-003	Tourisme au Maroc : ce que 12 IA recommandent aux voyageurs en 2026	Juillet 2026
MM-2026-MA-004	Tanger Med face à ses concurrents méditerranéens : ce que 6 IA recommandent aux chargeurs internationaux (le présent document)	Juillet 2026

CONTACT

mention.ma ORG · mention.ma/organizations · mention.ma/publications · contact@mention.ma