La création du complexe portuaire de Tanger Med et le transfert progressif (2006-2010) de toutes les activités industrielles (TIR, conteneur, vrac, passager, etc.) ont donné naissance, en conséquence, à la reconversion du port de Tanger Ville, en permettant en même temps le maintien de certaines activités, telles que pêche, croisières, fast ferry (ligne Tanger Ville – Tarifa), etc.

Contexte et genèse du projet

La Méditerranée a toujours été un bassin qui a favorisé les échanges commerciaux et culturels entre les peuples des deux rives. Tanger, porte sud du Détroit de Gibraltar, située à moins de 45 minutes de l'Europe, a été le point de passage de nombreux peuples Méditerranéens, et une ville au passé international. Aujourd'hui plus de 100.000 navires de commerce et plus de 5 millions de personnes par an traversent le Détroit.

Le projet de reconversion est le premier d'un site portuaire à l'échelle du royaume; il s'agit d'un programme à forte vocation touristique et culturelle et 'un projet à deux dimensions, une portuaire et l'autre urbaine.

La Société d'Aménagement pour la Reconversion de la Zone Portuaire de Tanger (SAPT) a été créée en mars 2010 pour le pilotage et la réalisation de ce projet de reconversion.

Les atouts de Tanger

Une position géographique exceptionnelle et stratégique, à la porte de la Méditerranée et proche de l'Europe, caractérise Tanger; son histoire riche et séculaire peut être reconnue dans la richesse du patrimoine culturel et architectural, ainsi que dans les grandes villes et médinas anciennes (Casablanca, Rabat, Tétouan, Chaouen, etc.) qui sont situés dans le contexte environnant.

Copyright © PORTUS Online



Photos anciennes de Tanger.

Le développement des moyens de communication (autoroutes, LGV, etc.), en particulier dans les dernières décennies, a favorisé l'ouverture de la ville sur les autres cultures et d'une certaine manière il a contribué à la croissance des valeurs de tolérance qui appartiennent à Tanger; l'art de vivre et la diversité du milieu naturel sont une valeur ajoutée de cette réalité urbaine.



Diversité culturelle de la Ville de Tanger.

Les objectifs du projet

Permettre à la ville de Tanger de se positionner en tant que destination phare du tourisme de croisière et de plaisance à l'échelle de la Méditerranée représente l'objectif principal du projet.

Dans le but d'assurer une reconversion optimale du site on faudra:

- introduire de nouvelles activités créatrices de richesses et d'emplois;
- favoriser une bonne intégration du port dans la ville;
- garantir un développement respectueux de l'environnement.

La reconversion du port constitue une occasion unique pour rendre l'eau à la cité et pour ouvrir le port sur la ville, les deux idées maîtresses qui animent le projet.

Le Master plan du projet

Le Master plan pour la reconversion du port veut atteindre une meilleur équilibre, en terme de surface et d'organisation, entre les espaces publics et les espaces privés, pour ce qui concerne les fonctions urbaines et les fonctions portuaires. Pour cette raison les espaces bâtis seront disposés en fonction de l'impact du projet dans le paysage, mais en même temps les monuments et bâtiments emblématiques seront restaurés et reconvertis.



Le Master plan du projet avec les composantes portuaires.

La consistance du projet

La dimension portuaire et la dimension urbaine sont intégrés dans le projet.

Dimension portuaire	*Dimension urbaine*
Croisière Plaisance Fast-ferry Pêche maritime	Culturel & évènementiel Commerce & animation Hôtellerie Résidentiel & bureau

Dimension portuaire

Spécifiquement le développement et la gestion de composantes portuaires sont portés par la Société de Gestion du Port de Tanger Ville (SGPTV).

a. Composantes maritimes: croisière

Chiffres clés:

- 21,31 millions de touristes dans le monde en 2013;
- 5 millions environ en Méditerranée dont 2.3 environ en Méditerranée occidentale;
- Flotte mondiale: 286 paquebots dont 18% en Méditerranée;
- Demande mondiale augmenté de 77% sur la décennie 2003-2013.

Objectif:

- 750.000 touristes à moyen terme;
- Le port disposera de 03 postes dédiés à cette activité;
- Développement et promotion de l'offre touristique de la région.



Terminal de croisière.

b. Composantes maritimes: plaisance

Chiffres clés:

- Ports de plaisance environ en Méditerranée dont 90% se concentre en France, Italie, Espagne, Grèce et Croatie;
- Capacité globale des 05 pays: 350.000 anneaux pour une flotte estimée à plus 600.000 unités;
- Région du Détroit: une capacité d'environ 22.000 anneaux avec un déficit estimé à 15.000 unités;
- Opportunité du transit par le Détroit: plus 60.000 bateaux par an.

Objectif:

- Doter Tanger de la plus grande marina de sa région avec 1.400 anneaux a l'horizon 2020;
- Reconversion du port de pêche actuel en port de plaisance (626 anneaux);
- Aménagement d'un nouveau port de plaisance à l'Est du port actuel (774 anneaux).



Le projet pour le vieux port de Tanger.

c. Composantes maritimes: fast ferry

Objectif:

- Maintien de la ligne TANGER – TARIFA (Plus de 1,3 million de passagers par an dont 400.000 touristes);
- Terminal Fast Ferry mis à niveau et modernisé.





Port de Tanger Ville: la gare maritime actuelle et le projet future.

d. Composantes maritimes: pêche

La réalisation du nouveau port de pêche vise à améliorer les conditions de travail des professionnels tout en permettant une reconversion optimale du site.

Le travaux de construction (infrastructures et superstructures) comprend:

- Des ouvrages de protection de 1167 ml;
- Un plan d'eau de 11 ha;
- Des terre-pleins sur une superficie de 11 ha;

- Les quais et appontements fixes d’un linéaire de 2400 ml;
- Une darse pour élévateur à bateau de 40 m de long et de 10 m de largeur;
- Bâtiments et équipements: 51.000,00 m².





Le nouveau Port de Pêche.

Dimension urbaine

D’une surface plancher globale de 320.000 m², les composantes urbaines seront développées par un investisseur de renomme internationale.

a. Composantes urbaines: espaces publics

Objectif:

- Les espaces les plus nobles du port sont redonnés à la ville: places publiques;
- Espaces de promenades pour les visiteurs, événementiel, etc.



Le Master Plan du projet avec les composantes urbaines.

[one_half]



[/one_half]

[one_half_last]



[/one_half_last]

Certaines zones feront l'objet d'un renouvellement, comme indiqué dans le master plan, et deviendront les nouvelles places publiques (de haut en bas et de gauche à droite): Place Bab al Marsa, Place du Large, Place de la Presqu'île, Place de la Pinède.

b. Composantes urbaines: équipements culturels

Ainsi que la réalisation de plusieurs espaces publics, la composante culturel et événementiel occupe une place prépondérante dans le projet. La construction et l'aménagement de différents équipements prévoit la présence dans le port d'un Palais de Congrès et d'un Multiplex entre les autres.

c. Composantes urbaines: hôtellerie

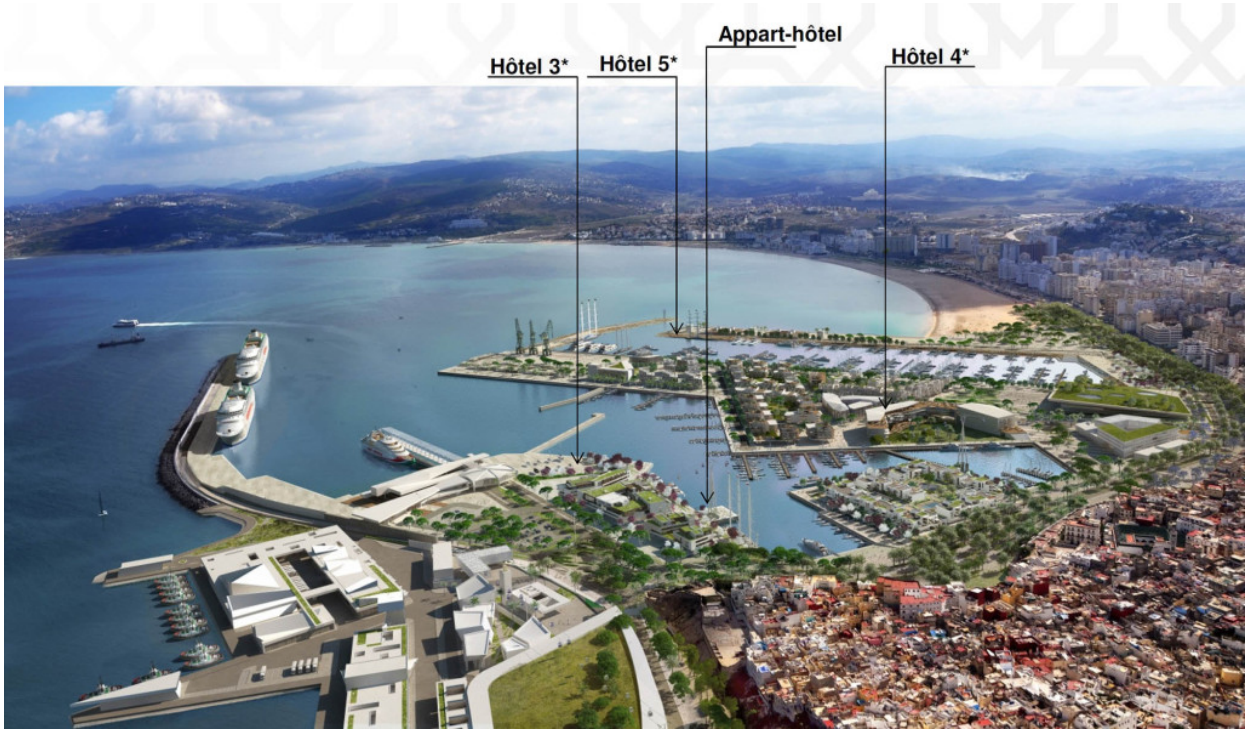
Certains accords avec partenaires investisseurs et gestionnaires hôteliers permettrons la construction d'équipements d'hébergement pou une capacité globale de 1.200 lits.

[one_half]



[/one_half]

[one_half_last]



[/one_half_last]

Equipements culturels et hôtelières dans la zone portuaire.

d. Composantes urbaines: commerce et animation

Le site comprendra également des zones commerciales et d'animation, notamment:

- Magasins, show-rooms, services;
- Cafés et restaurants;
- Centre commercial.



Commerce et animation dans le port de Tanger Ville.

e. Composantes urbaines: résidentiel et bureaux

Afin que le site soit un lieu de vie offrant un cadre agréable de travail, de résidence et de distraction, le projet prévoit la construction d'espaces destinés aux bureaux et au résidentiel, dans une parfaite mixité avec les autres fonctions.

La conception architecturale a été confiée à des groupements d'architectes, étrangers et nationaux, de renommée internationale.



Résidences et bureaux dans la marina.

f. Composantes urbaines: mobilité – téléférique

Objectif:

- Meilleure connexion entre la médina, terminal croisière, marinas et ville moderne (place faro);
- Moyen de transport propre tenant compte des contraintes du site et spécificités des flux;
- Vocation urbaine et touristique;
- Débit: 2.800 Personnes/Heure.



Le projet de la Téléférique pour la mobilité verte sur le front de l'eau.

Le développement durable

Les différentes composantes du projet ont été conçues de façon à respecter l'environnement et les

normes de développement durable.

Dans l'élaboration du projet une attention particulière a été accordée à certains aspects, y compris:

- Etude d'insertion & plan de surveillance environnementaux;
- Mobilité verte: téléférique;
- Traitement de l'espace:

– Restauration de la muraille de la médina et réouverture des anciennes accès, rampes et portes

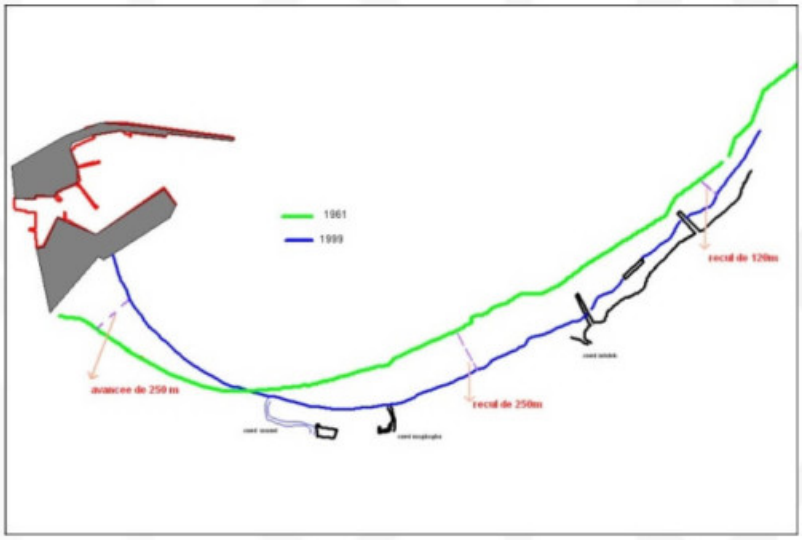
– Réimplantation des espèces végétales du milieu originel

- Traitement du littoral:

– Protection de la plage de la baie: redéploiement du sable dragué et aménagement d'ouvrages côtiers (étude sédimentologique)

- Enlèvement de l'épave du bateau TARA;
- Social/économique: reconversion sans impact négatif sur les emplois actuels et introduction d'activités créatrices d'emplois et de richesses.




1961
1999
avancee de 250 m
recul de 250m
recul de 120m




phoenix dactylifera
phoenix canariensis
pinus pinea
pinus pinaster
cedrus
araucaria heterophylla
ficus carica
tamarix gallica
ceratonia siliqua
citrus sinensis

Certaines actions qui seront mises en œuvre.

Dispositif d'accompagnement: zone franche

Le Port abritait une zone franche où opéraient une quinzaine de sociétés (textile, agroalimentaire, etc.) employant 9.000 personnes environ (démolie fin 2014).

La SAPT a octroyé une aide 100 millions de DH afin que ces sociétés transfèrent leurs activités à Tanger Free Zone -TFZ- (et d'autres zones industrielles de la Ville). Elles ont édifié de nouvelles usines (plus grandes et plus modernes que les anciennes) totalisant un investissement global avoisinant les 500 millions de dirhams. En plus du maintien des effectifs existants, ces sociétés ont créé de nouveaux emplois.

Dispositif d'accompagnement: nouveau port de pêche

Le port de pêche actuel est saturé et ne permet pas aux professionnels de travailler dans de bonnes conditions. Toutefois une reconversion optimale du site, en maintenant le port au même emplacement, n'est pas possible. Le projet prend en charge la réalisation totale des infrastructures et des équipements (y compris les bâtiments) du nouveau port de pêche, qui améliorera les conditions de travail des pêcheurs et favorisera la valorisation de leurs produits ainsi que l'investissement dans le secteur.



Le port de pêche actuel.



Vues générales de différents points (nord, sud, est et ouest) sur le site reconverti.

Etat d'avancement

Le projet de reconversion de la zone portuaire de Tanger Ville, qui affecte une surface globale d'environ 84 hectares de terre-pleins, a été présenté en Décembre 2010 et les travaux de construction qui ont été lancés dans les mois suivants. Tanger Ville est placé pour devenir à l'horizon 2016 une destination phare du tourisme de croisière et de plaisance en Méditerranée.



Avancement des travaux: Octobre 2011.



Avancement des travaux: Octobre 2015.

Précisément, il est possible d’analyser la situation pour chaque contexte individuel:

a. Avancement des travaux: croisières

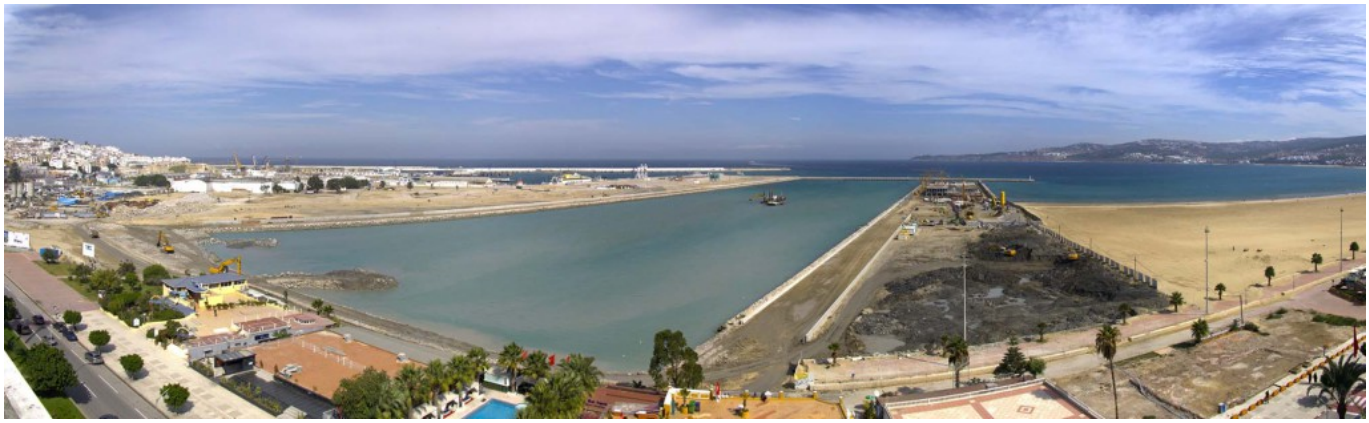
Réalisation de la première phase des travaux d'extension du poste T5 dédié à la croisière de 150 ml offrant aujourd'hui un linéaire de quai de 350 ml: 100 %



Terminal de croisière.

b. Avancement des travaux: nouveau port de plaisance

- Nouveau port de plaisance: 98%
- Ouverture: été 2016



Avancement des travaux dans le port de plaisance.

c. Avancement des travaux: 1ère phase de reconversion du port de pêche

_

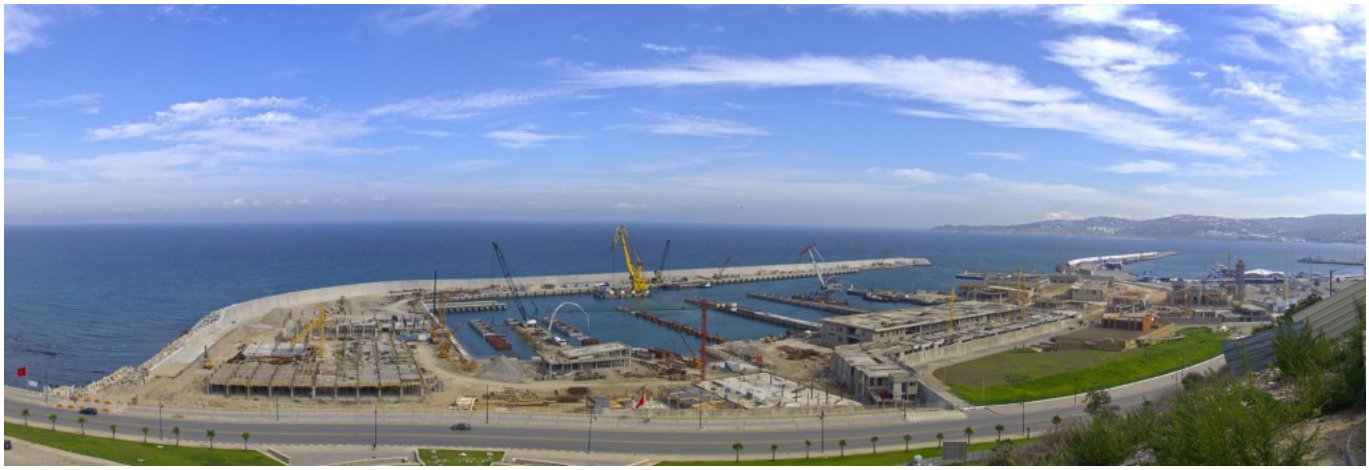
- 1ère Phase de reconversion du port de pêche actuel en marina: 95%

d. Avancement des travaux: nouveau port de pêche

- Infrastructures : 95 %
- Superstructures: 65 %
- Ouverture: début 2016



Avancement des travaux de reconversion du port de pêche actuel en marina.



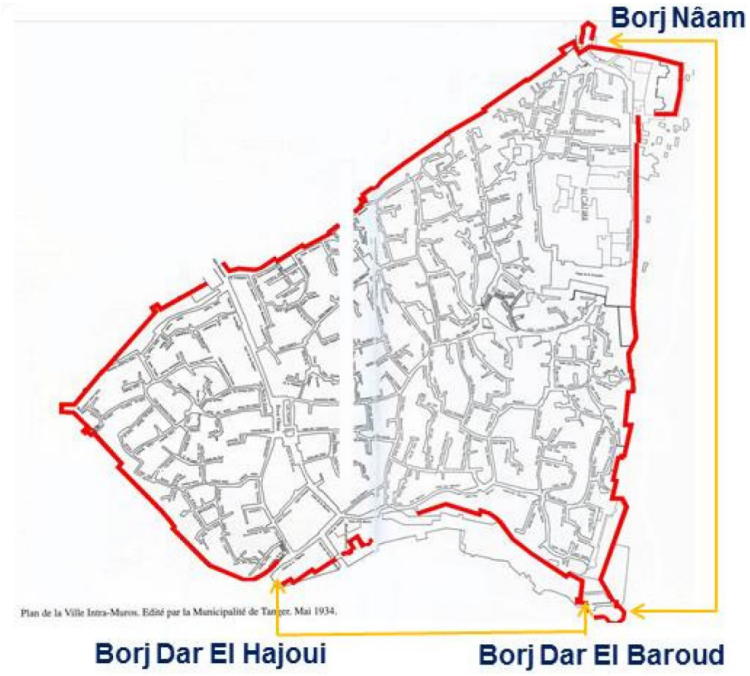
Avancement des travaux dans le nouveau port de pêche.

e. Avancement des travaux: muraille de la médina (1ère tranche)

- Travaux de restauration de la muraille, 1ère tranche: (Borj Elhajoui – Borj Dar El Baroud) achevée à fin Décembre 2013;
- Travaux de la 2ème tranche en cours: Borj Dar El Baroud – Borj Nâam;
- Etudes de restauration de la 3ème et dernière tranche en cours.

f. Avancement des travaux: muraille de la medina (2ème tranche)

- Lancement en Septembre 2014 des travaux de restauration de la forteresse de Borj Dar El Baroud (lot 1): 95%;
- Lancement en janvier 2015 des travaux de restauration du tronçon de muraille Borj Dar El Baroud– Borj Nâam: 30%.



[one_half]



[/one_half]

[one_half_last]



[/one_half_last]

Photos d'évolution des travaux de la restauration de la muraille (1ére tranche à gauche et 2éme tranche à droit).

Head image: Le Port de Tanger Ville avant le commencement des travaux de reconversion.