



La couture du littoral tangérois

La couture du littoral tangérois

Comment repenser l'interface entre Tanger et son front de mer, afin d'en faire un paysage ouvert à l'appropriation quotidienne par ses habitants ?

Fad El Kheir Hajar

Atelier de recherche 2025-2026

RE-ACT!

TRAVAIL DE FIN D'ÉTUDES *EN ET SUR L'ARCHITECTURE* [LBARC2200]

DECLARATION DE DEONTOLOGIE à intégrer aux documents du TFÉ

Considérant que le plagiat est une faute inacceptable sur les plans juridique, éthique et intellectuel ;

Reconnaissant que le Règlement Général des Etudes et Examens de l'UCLouvain précise la notion de plagiat et décrit les procédures et sanctions liées à sa pratique : <https://uclouvain.be/fr/etudier/reglement-general-des-etudes-et-des-examens.html>

Notant que les étudiant·e·s sont sensibilisé·e·s aux questions d'intégrité intellectuelle durant leur parcours académique et que le site web de l'UCLouvain met à disposition des ressources spécifiques sur le sujet : <https://uclouvain.be/fr/etudier/lutter-contre-le-plagiat.html>

Je déclare sur l'honneur que ce travail de fin d'étude a été écrit et dessiné de ma plume, sans avoir sollicité d'aide extérieure illicite, qu'il n'est pas la reprise d'un travail présenté dans une autre institution pour évaluation, et qu'il n'a jamais été publié, en tout ou en partie. Toutes les informations (dessins, maquettes, idées, phrases, graphes, tableaux, ...) empruntées ou faisant référence à des sources primaires ou secondaires sont référencées adéquatement selon la méthode universitaire en vigueur.

Notant qu'un travail universitaire est le fait d'une production personnelle, réflexive et critique, je déclare en outre avoir fait l'usage suivant des outils d'intelligence artificielle de type agent conversationnel et/ou de production graphique :

	Oui	Non
J'ai utilisé l'IA	☒	
J'ai utilisé l'IA pour produire/retravailler des images, auquel cas une mention explicite est indiquée en légende desdites images ;		☒
J'ai utilisé l'IA pour retravailler/traduire mon texte, auquel cas une mention explicite est indiquée en préambule ;		☒
J'ai utilisé l'IA pour récolter/compiler des données, auquel cas une mention explicite des requêtes formulées et des réponses reçues de l'IA est indiquée dans la section présentant la méthode de recherche ;		☒
J'ai utilisé l'IA pour synthétiser/analyser de l'information, auquel cas la réponse produite par l'IA est utilisée comme source secondaire faisant l'objet d'une analyse critique personnelle explicite, impliquant que je reconnais comme miens les éléments présentés dans le travail et prends toute responsabilité à leur égard.	☒	

Fait à **Tubize**

Le **01/06/2024**

Signature de l'étudiant·e



- La couture du littoral tangérois -

Comment repenser l'interface entre Tanger et son front de mer, afin d'en faire un paysage ouvert à l'appropriation quotidienne par ses habitants?

Fad El Kheir Hajar

LLARCB 2295 | Domaine « Sociétés » – RE-ACT !

Promoteur thématique : Arturo Romero Carnicero

Promoteur.es méthodologiques : Élodie Degavre & Gérald Ledent

UCLouvain Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme (Site de Bruxelles)

Remerciements

Je tiens avant tout à remercier la source et l'inspiration originelle de ce travail : Tanger. Une ville qui a nourri mon imaginaire et guidé mes pas.

J'exprime ma profonde gratitude à toutes les personnes qui ont contribué, de près ou de loin, à l'aboutissement de ce projet de mémoire.

Une attention toute particulière s'adresse à mes co-promoteurs d'atelier TFE, Elodie Degavre et Gérald Ledent, pour leur précieuse disponibilité, la justesse de leurs conseils et la bienveillance avec laquelle ils ont guidé ma réflexion tout au long de cette année.

J'adresse également mes sincères remerciements à mon co-promoteur expert TFE, Arturo Romero Carnicero, pour son regard critique et l'intérêt qu'il a porté à mon travail.

Je tiens à remercier les acteurs institutionnels de la ville de Tanger, en particulier l'Agence Urbaine de Tanger (AUT) ainsi que la Société d'Aménagement pour la Reconversion de la Zone Portuaire de Tanger (SAPT). Je les remercie chaleureusement pour la transmission des documents nécessaires au développement de ma recherche.

Je remercie également toutes les personnes rencontrées sur site : les habitants, les pêcheurs, les voyageurs et les travailleurs du port. Merci d'avoir accepté de partager vos récits et vos expériences.

Ma reconnaissance infinie va à ma famille et mes proches qui ont constitué mon plus solide pilier. Un grand merci à mes amis et mes camarades d'atelier, pour l'entraide et le soutien mutuel partagés durant les moments les plus difficiles.

Je tiens à remercier chaleureusement mes parents, Ahmed Fad El Kheir et Malika Maach, qui m'ont soutenue sans faille durant toutes ces années d'études. Depuis mon premier jour d'inscription jusqu'à la finalisation de ce mémoire, vous avez mis toutes les chances de mon côté et m'avez entourée d'un soutien inconditionnel.

Enfin, merci à la mer. Cette mer qui anime mes plus précieux souvenirs d'enfance, qui a guidé ma passion et qui a forgé la personne que je suis aujourd'hui.

Abstract

Le front de mer de Tanger, autrefois espace d'échange et de porosité entre la vie urbaine et maritime, s'est progressivement transformé sous l'impact des infrastructures routières lourdes et des récents projets de marketing territorial. Le littoral est ainsi devenu un « projet-vitrine » standardisé, pensé pour les flux économiques globaux et le tourisme saisonnier, créant ainsi une double fracture, physique et sociale, avec le quotidien des habitants.

Ce mémoire interroge les causes de cet éloignement en croisant une approche théorique et une immersion ethnographique menée sur le terrain au rythme des quatre saisons. Les données récoltées révèlent une réalité paradoxale : si les nouveaux aménagements érigent des barrières exclusives, le diagnostic met aussi en lumière la résilience des pratiques populaires des Tangérois. Ces formes d'appropriation informelles témoignent du refus des habitants de voir leur horizon confisqué.

En s'appuyant sur l'étude de références internationales, ce travail formule une réponse par le projet. En articulant une couture territoriale continue, qui transforme le boulevard en corridor écologique poreux, et un tissage social ciblé à travers des interventions architecturales à l'échelle humaine, le projet rééquilibre le partage du sol au profit des piétons pour redessiner un front de mer tangérois enfin inclusif, vivant et partagé.

TABLE DES MATIERES

Remerciements	5
1 Avant-propos	11
2 Prologue	13
3 Lecture croisée	17
3.1 Tanger : l'entre-deux rive.	19
3.1.1 Contexte géographique et urbain tangerois	19
3.1.2 Evolution historique et spatiale du front de mer	21
3.1.3 Typologies et système portuaire de Tanger	25
3.2 Le front de mer : une infrastructure urbaine	27
3.2.1 Transformation des espaces portuaires	27
3.2.2 Outil de reconnexion de rupture urbaine	29
3.3 Le front de mer : un espace public	32
3.3.1 Caractéristiques et fonctions	32
3.3.2 Appropriation sociale et gentrification	35
3.4 Problématique actuelle : le lien rompu entre ville et mer	37
4 Diagnostic territorial	39
4.1 Les traces du quotidien : l'observation in situ	40
4.1.1 Protocole d'immersion saisonnière	40
4.1.2 Journal de bord : récit du cycle de la baie	43
4.1.3 Du port au territoire : basculement d'échelle et de perspective	52
4.2 L'horizon comme levier : étude référentielle	55
5 Recoudre le lien entre Tanger et son front de mer.	63
5.1 Prise de position	65
5.1.1 Approche territoriale : le boulevard comme corridor vivant	67
5.2 Le front de mer de demain	94
6 Epilogue	97
7 Bibliographie	101
8 Iconographie	104
9 Annexe	106
9.1 Entretiens et terrain	106
9.2 Supports de la présentation orale	131

1 Avant-propos

Il y a quelques années, c'est par une après-midi d'été, sous le soleil de Tanger et portée par les embruns de sa côte, que j'ai validé mon inscription en études d'architecture. Il me semblait alors évident, presque nécessaire, de clore ce cycle universitaire là où tout avait commencé pour moi. Dans la recherche d'un sujet d'étude pour mon mémoire, j'ai vite compris qu'il me fallait explorer un territoire qui m'anime profondément, un sujet dans lequel ma passion et l'architecture se croisent.

Étant originaire de Tanger et issue de l'immigration, chaque année de travail intense était guidée par la hâte de retrouver la terre tangéroise. Chaque été, je traverse le détroit de Gibraltar, accomplissant les pas inverses de mes ancêtres. Mon amour pour la mer est né de ces traversées, lorsque, enfant, je cherchais de l'œil les dauphins méditerranéens depuis le pont arrière des grands ferries, ou lors des après-midis partagés en famille sur les plages de la ville.

Plaisancière à la marina depuis mon plus jeune âge, j'ai vu le port de Tanger évoluer au fil des années. Chaque été, je retrouvais un littoral transformé, jusqu'au moment où les grands travaux de réaménagement ont commencé, nous obligeant à amarrer notre bateau ailleurs. Quelques années plus tard, la nouvelle marina a vu le jour, marquant le retour des plaisanciers. Depuis toujours passionnée par la mer, les océans et les sports nautiques, j'ai naturellement eu envie de traduire cet attachement maritime à travers l'architecture.

Initialement, ma recherche s'est orientée vers les habitats flottants, interrogeant le statut de ces voyageurs maritimes et la beauté de vivre et de voyager simultanément. Je côtoyais ce quotidien sur mon propre ponton ou lors d'escales dans d'autres cités méditerranéennes. Cependant, au fil de mes lectures et de mes investigations, j'ai réalisé que la question du logement flottant restait trop suspendue. C'est alors que mon regard s'est déplacé du navire vers le quai. Dans cet amour conjugué pour ma ville d'origine et pour l'espace marin est née ma curiosité pour les lisières littorales et le sujet de ce mémoire : la couture d'un front de mer rendu à ses habitants.

2 Prologue

Si Tanger est historiquement née de son rapport au détroit de Gibraltar, son front de mer contemporain est devenu un paysage confisqué, un décor de fond derrière le filtre opaque de l'asphalte et du prestige ostentatoire.

Cette ville, en évolution constante, révèle aujourd'hui un paradoxe spatial majeur : alors que les aménagements n'ont jamais été aussi nombreux sur le front de mer, sa séparation avec la ville n'a jamais semblé aussi profonde. Ce littoral, jeté à l'interface sensible entre les tissus urbains denses et l'immensité du détroit de Gibraltar, occupe pourtant une position géographique et historique centrale. Élément fondateur de l'identité du mythe de Tanger, le rivage demeure paradoxalement une entité distante, presque abstraite dans le quotidien de ses propres habitants.

La relation entre la ville de Tanger et sa mer a toujours été marquée par des tensions changeant de forme au fil du temps. D'abord liées aux enjeux coloniaux et militaires, puis aux pressions économiques et ouvrières dues au développement industriel. Aujourd'hui, ces tensions se traduisent davantage par des enjeux financiers et sociaux qui influencent progressivement la manière dont le littoral est vécu.

Au-delà de la barrière matérielle générée par le mur d'asphalte infranchissable qu'est le boulevard Mohammed VI, s'est ainsi sédimentée une frontière sociale invisible, alimentée par l'élitisme et l'exclusivité du front de mer actuel. Tandis que la ville de Tanger affiche institutionnellement la volonté de se reconnecter à son littoral (SAPIT, 2022), les aménagements récents semblent obstinément tournés vers l'outre-mer. Ils s'adressent prioritairement. À une minorité choisie, la frange citadine la plus aisée et les usagers saisonniers de passage. Les grands projets urbains ont ainsi figé la rive dans une image de marketing territorial, une façade générique et lisse, étrangère à l'épaisseur de l'esprit tangérois. (Chattou, 2011)

Ce décalage entre le « projet-vitrine » et le « vécu-citadin » soulève un enjeu majeur : comment repenser l'interface entre Tanger et son front de mer, afin d'en faire un paysage ouvert à l'appropriation quotidienne par ses habitants ?

Pour répondre à cette question, ce travail croise deux regards. D'une part, une approche théorique permet de comprendre les dynamiques mondiales des fronts de mer urbains. D'autre part, une immersion ethnographique et sensible vient confronter ce propos théorique à la réalité du terrain tangérois. Cette double lecture s'articule autour d'un projet à deux échelles complémentaires : une vision territoriale reliant la stratégie urbaine et une échelle humaine centrée sur l'usage.

Ce mémoire s'organise en trois grandes parties :

La première partie dresse le cadre théorique et historique de la recherche. À travers un croisement de lectures, elle explore la trajectoire de Tanger, l'évolution de son littoral et les forces qui composent sa frange maritime. Le front de mer y est disséqué afin d'en révéler ses origines, ses conflits latents et ses opportunités spatiales. Tout en interrogeant le statut mouvant de l'espace public, au point de contact entre la ville et l'eau, là où le lien s'est rompu.

La deuxième partie est celle de l'immersion et du diagnostic. Elle vient ancrer et innover le propos théorique par une approche sensible menée à même les quais. À travers un journal de bord écrit au rythme des quatre-saisons, elle documente la manière dont le littoral est vécu, pratiqué, contourné ou même évité par les locaux. Ce diagnostic ethnographique est enrichi par une étude référentielle de trois trajectoires métropolitaines internationale (Barcelone, Oslo et Panama), analysant comment d'autres grandes cités côtières ont négocié la présence de l'infrastructure routière pour restituer la rive aux piétons.

Pour finir, la dernière partie met en avant une prise de position par le projet. En s'appuyant autant sur les apports théoriques que sur les observations du terrain. Elle propose de recréer un lien entre le front de mer et la ville de Tanger. Pour cela, le projet s'articule autour d'une double stratégie :

Elle déploie pour cela une stratégie territoriale continue, pensée comme un corridor écologique à l'échelle du paysage. Cette dernière, ponctuée par des interventions architecturales, permet de créer un réseau social dicté par la résilience des pratiques locales.

3 Lecture croisée

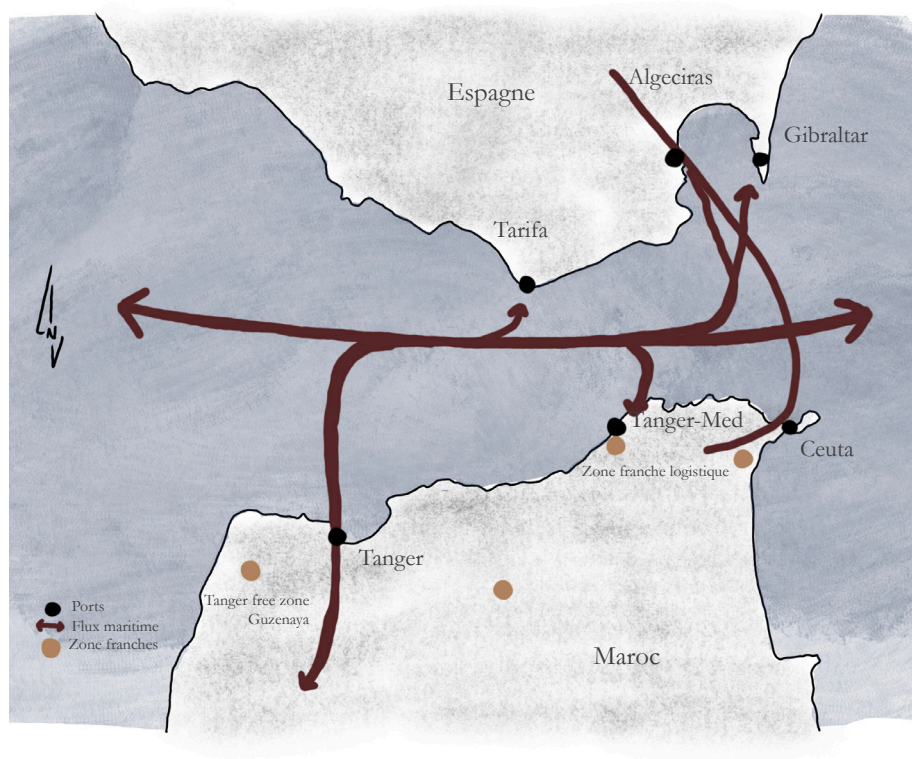


Fig 1 : Carte des échanges maritimes du Détroit de Gibraltar

3.1 Tanger : l'entre-deux rives.

3.1.1 Contexte géographique et urbain tangérois

Tanger est une ville construite de cicatrices et de rêves. Bâtie par les conquêtes, sculptée par les échanges, elle s'accroche au détroit de Gibraltar comme une vigie entre deux mondes. Là où l'Afrique et l'Europe se frôlent presque et où la Méditerranée et l'Atlantique se mêlent, chaque vague porte une partie de son histoire. Seqqat la décrit comme une ville-carrefour, un lieu de passage et de métissage, mais surtout un seuil suspendu, où les civilisations se sont succédé, laissant derrière elles des murs qui chuchotent encore les langues des Phéniciens, des Romains, des Arabes ou même des Espagnols (Seqqat, 2014).

Tanger est le carrefour de deux axes majeurs : l'axe nord-sud qui relie les deux continents, et l'axe est-ouest qui connecte les deux mers. Wippel la compare à un « espace-monde », un lieu où les routes commerciales se croisent comme les fils d'une toile tendue entre les rives.

« Tanger est un ancien centre commercial reliant des réseaux commerciaux transsahariens et transméditerranéens. » (Wippel, 2022)

Mais cette position, si stratégique soit-elle, l'a aussi exposée aux tempêtes de l'histoire. Les puissances coloniales y ont joué un rôle important : les infrastructures, bâties puis abandonnées au gré de leurs départs, racontent une cité sans cesse recommencée. Freinant l'évolution à échelle mondiale du port de Tanger, jadis ancien rival des grands ports comme Gênes, Barcelone ou Marseille (Ducruet et al., 2011). Pourtant, il y a eu un changement ces dernières décennies. Le port s'est réveillé, dense et bruyant, fréquenté par des voyageurs aux valises débordant de souvenirs, des Marocains revenus de l'étranger et des marins aux mains calleuses, faisant de Tanger l'un des poulx battants du pays.

Evolution du trait de côte de Tanger.

- 1906 : Fixation du trait de côte - premières traces
- 1940 : Début de la fracture - infrastructures industrielles
- 2000 : Elargissement du front de mer - densification urbaine et portuaire
- 2026 : Le front de mer actuelle - rupture sociale
- Infrastructures et éléments disparues

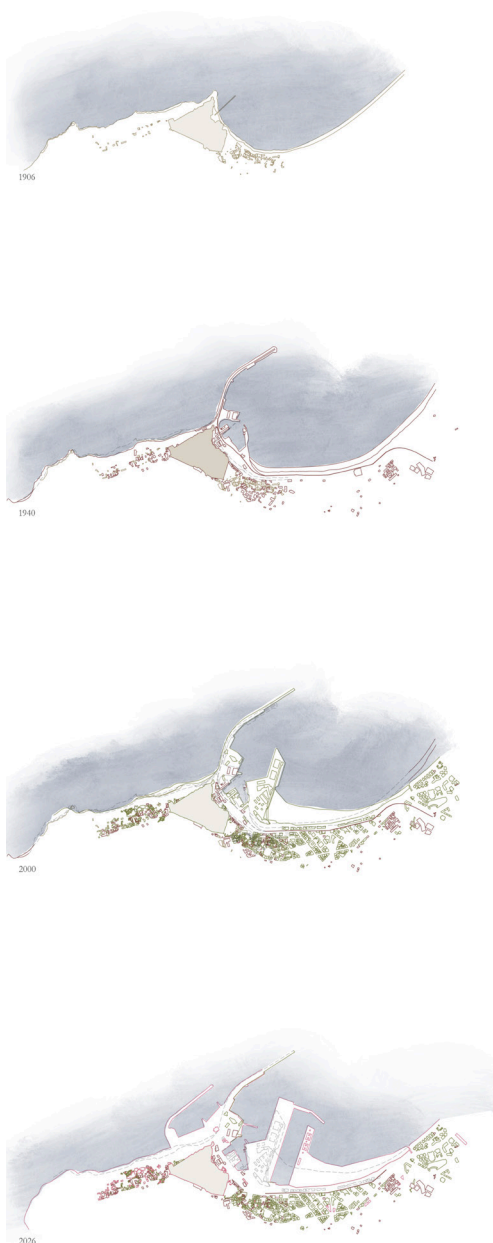


Fig 2 : Palimpseste temporelle de l'évolution du front de mer

3.1.2 Evolution historique et spatiale du front de mer

Sequat parle de Tanger comme d'un palimpseste urbain une ville dont les couches sont succédées par de nouvelles pages écrites, son front de mer en est le parfait miroir.

Les premières traces du port remontent à 1670, sous l'emprise britannique. Cependant, lorsque les Alaouites ont repris la ville, les colons sont partis en détruisant ce qu'ils avaient bâti, laissant derrière eux un littoral nu, sans structure, comme une page arrachée à un livre.

Il a fallu attendre la fin du XIX^e siècle pour que le front de mer s'esquisse enfin de nouveaux édifices par l'arrivée de la zone internationale et avec elle le cosmopolitisme. Des rails ont sifflé jusqu'à la gare maritime, encore présente aujourd'hui. La ville s'est alors scindée en deux : d'un côté, la médina, ses ruelles étroites et ses secrets et de l'autre, la ville « moderne » aux inspirations occidentales. Le boulevard Mohamed VI, alors appelé boulevard du front de mer, est né de cette fracture. Bordé d'hôtels comme le Continental ou le Cécile, il est devenu le théâtre des courses de chevaux sur la plage, des terrasses où l'on sirotait le thé en regardant les bateaux s'éloigner. Plus tard, les Espagnols ont offert des palmiers en cadeau pour les planter le long du boulevard, ainsi le rebaptisant l'avenue de l'Espagne, témoignant de leur influence sur Tanger.



Fig 3 : Carte postale du *Boulevard du Front de mer* en fin XIX^e siècle

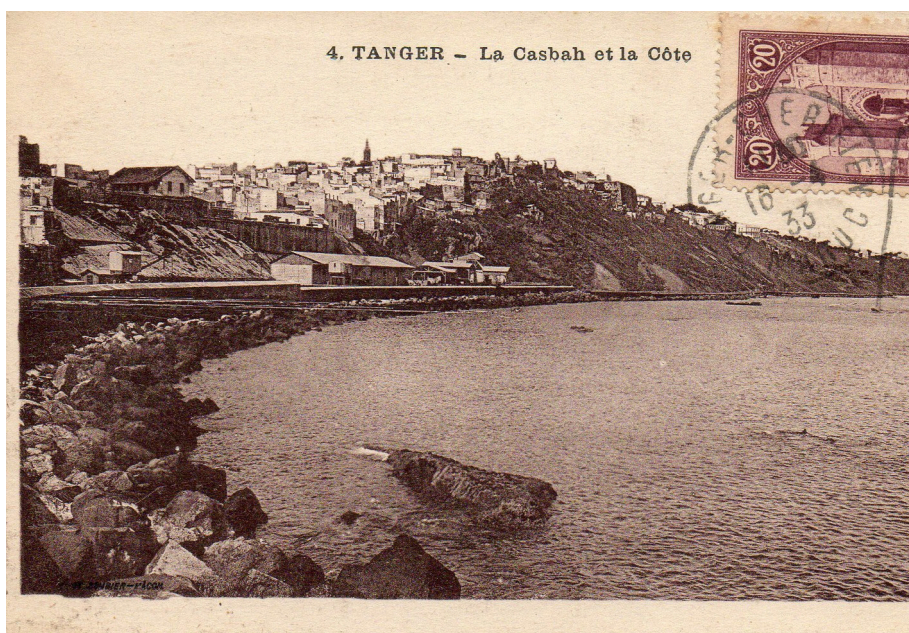


Fig 4: Carte postal de la baie de Tanger en 1933

Au XXI^e siècle, le port a avalé ses propres rails. Les voies ferrées, jadis artère vitale, ont été démantelées, laissant place à une plage urbaine, une poche vide dans une ville qui n'en avait plus. Le boulevard, s'est densifié, mélangeant les styles comme on superpose des couches d'une peinture : ici un immeuble moderne, là une façade historique.

Puis est venu le grand projet de réaménagement portuaire de Tanger, le boulevard a alors pris le nom du monarque.

Mais l'histoire n'a pas fini de s'écrire, à l'avenir cette évolution pourrait être climatique. Si le niveau de la mer monte à 89 cm, les infrastructures du front de mer seront submergées. Les plages pourraient disparaître, avalées par les flots. Les infrastructures du front de mer ne seront plus que des épaves fragmentées créant un archipel d'îlots flottants (Bouabid, 2022).

Toutes ces évolutions passées et futures forgent l'identité du port de Tanger, composé de strates typologiques superposées au fil du temps.

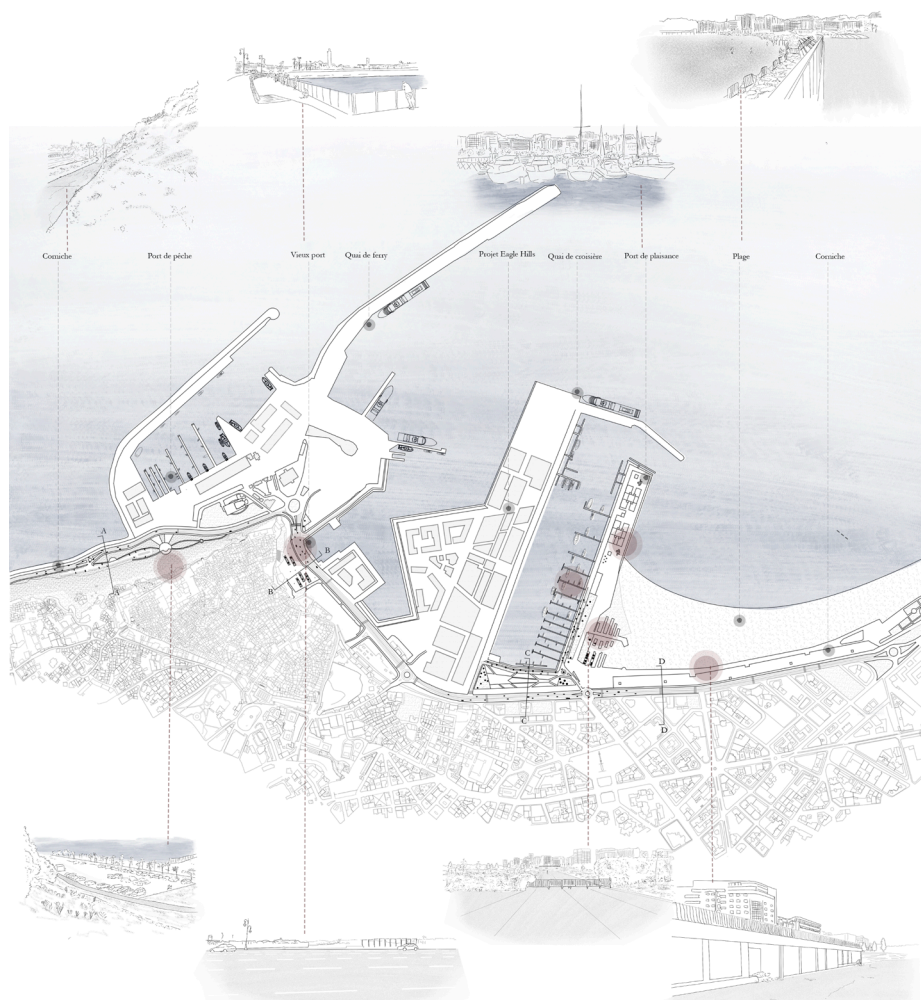


Fig 5 : Typologie et composition du complexe portuaire de la ville de Tanger

3.1.3 Typologies et système portuaire de Tanger

Un port, c'est un pont entre deux mondes opposés. La terre, stable et rassurante ainsi que la mer, changeante et vorace. À Tanger, cette frontière a toujours été en constante évolution, assumant des fonctions variées selon les époques. D'abord militaire, cette vocation est encore visible à travers les imposants remparts entourant la médina. Le port est par la suite passé d'une fonction commerciale et industrielle vers une spécialisation tertiaire et touristique. Les canons et tours de guet ont été remplacés par des docks et des grues, pour devenir aujourd'hui des quais de plaisance. Les grands échanges ont déserté le centre. Les ferries pour Tarifa et les croisières de luxe en sont les derniers fantômes. Les installations industrielles ont été délocalisées en 2010 vers la zone franche à Gzenaya, située à 16,5 kilomètres du port. Le nouveau port de Tanger Med permet d'accueillir les installations portuaires. Situé à 45 kilomètres du port de Tanger ville, il fut lancé en 2002 pour être mis en service en 2007 (Mareï, 2012). Ce transfert a libéré d'importants espaces, permettant ainsi la réalisation de deux grands projets de réaménagement du front de mer de Tanger.

Le premier, mené par la SAPT, visant à « rendre l'eau à la cité » et à « unir le port à la ville » afin de recoudre ce que l'histoire a déchiré et de créer une continuité urbaine entre le port et la médina (SAPT, 2022). Ce projet débute en 2010 et s'articule autour de deux dimensions majeures. La première est portuaire, les infrastructures industrielles ont été déplacées hors de la ville et l'ancien port de pêche est déplacé pour libérer le bassin historique du Vieux-Port. Ce nouveau projet, à présent destiné aux croisières de luxe, prévoit la création d'une marina de 1 400 anneaux répartis en trois zones et deux bassins, tout en créant une extension des quais dédiés aux ferries et aux croisières.

La seconde dimension, urbaine et touristique quant à elle, prévoit la libération d'espaces dans le but d'aménager les lieux publics ainsi que la restauration des remparts de Tanger afin de mettre en valeur le patrimoine historique, créant ainsi un musée à ciel ouvert.

Le projet comprend aussi la création des zones d'animation comme de chaînes d'hôtellerie, d'un village d'artisanat et la construction d'un centre commercial avec différentes typologies de logements confiés à la société privée Eagle Hills. L'ensemble est relié par un téléphérique connectant ainsi la ville haute à la zone portuaire, constituant la seule tentative de couture physique entre la ville et le port. L'idéal de ce projet est de renforcer l'attractivité touristique de Tanger et de la région Nord du Maroc. Le projet est structuré en trois phases. La première, concernant la marina et les remparts, est achevée et brille sous le soleil, tandis

que les phases suivantes, portant sur les aménagements du vieux port et le téléphérique, restent en attente (SANCHEZ, 2014).

Le second projet, Tanger Waterfront mené par Eagle Hills qui a débuté en 2023 s'oriente plus vers un positionnement haut de gamme. Dans la continuité de la reconversion entamée par la SAPT, ce projet prévoit le développement de deux zones résidentielles : Tanja Uno, déjà en cours de construction sur la marina et Tanja Alia, qui alliera logement et espaces commerciaux en rez-de-chaussée. (Eagle Hills, 2024)



Fig 7 et 8 : Plan d'aménagement du projet de réaménagement menée par la SAPT et Eagle hills

3.2 Le front de mer : une infrastructure urbaine

3.2.1 Transformation des espaces portuaires

Depuis l'aube des années 1960, une ambition majeure traverse les théories de l'aménagement, celle de recréer un dialogue suspendu, de réparer le fil invisible qui unit le citoyen à l'horizon marin. Cette quête s'est cristallisée dans la reconversion des fronts de mer métamorphosant, cette interface ville-port qui agissait autrefois comme le cœur battant économique et industriel des cités maritimes (Bruttomesso, 2001). Perçue au croisement des regards littéraires, scientifiques, architecturaux et urbanistiques, cette frange littorale est devenue un véritable laboratoire à ciel ouvert, un lieu propice aux dynamiques de la régénération urbaine.

Ce mouvement puise ses racines dans la fin du 20^e siècle, à une époque où la rupture entre les tissus de la ville et les géographies du port s'est transformée en une blessure paysagère majeure. Emportée par une spécialisation industrielle avide d'espaces monumentaux, l'activité a laissé derrière elle d'immenses friches silencieuses, désertées par l'humain. Les bassins historiques nés d'une autre époque se sont révélés impuissants à accueillir les navires colossaux d'une mondialisation en marche. Dans le temps, les premiers murmures de la conscience écologique ont transformé le quotidien des riverains : les bruits mécaniques, la lourdeur visuelle du métal et la pollution environnementale sont devenus des agressions intolérables. Ces rives, autrefois vibrantes de vie, se sont de cette façon doucement endormies pour devenir ce que Hoyle nomme des « seuils abandonnés », de grandes enclaves vides, flottant au cœur même des villes (Hoyle et al., 1988).

Longtemps figées dans leur statut de zone industrielle en marge du temps urbain, ces infrastructures ont pourtant fini par révéler leur incroyable potentiel, celui de précieuses réserves foncières stratégiques. Tout l'enjeu consistait alors à cicatriser la rupture historique, à réinviter la mer dans le quotidien des citoyens en réintégrant ses ports oubliés dans le tram de la ville. Dans ce basculement, les espaces de production brute se sont mués en théâtre de consommation et de loisirs, là où s'entrelacent désormais le logement, le bureau, le commerce et la culture (Malone, 1996).

Parmi les projets pionniers qui ont tracé la voie de cette renaissance, l'Inner Harbour de Baltimore a prouvé qu'en transformant de vieux entrepôts de briques en complexe touristique, on pouvait insuffler une énergie nouvelle à toute une économie locale. De leur côté, les London Docklands illustrent l'ampleur des transformations possibles grâce aux investissements massifs : le paysage et la structure sociale de la zone sont londoniens ont été radicalement modifiés. Le front de mer de Boston, souvent cité par différents auteurs, a également influencé les démarches ultérieures urbaines. (Marshall, 2001). Cependant, derrière le

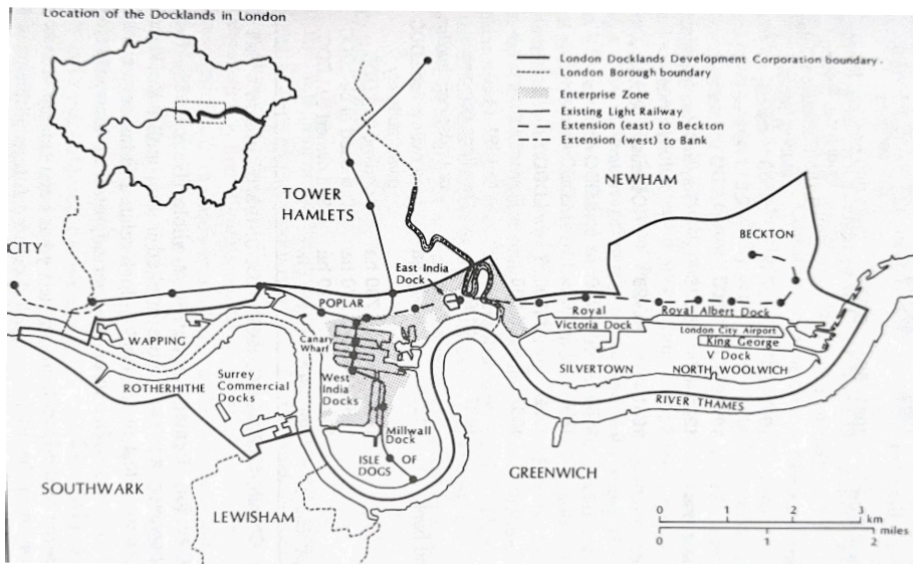


Fig 9 : Plan d'aménagement des London Docklands

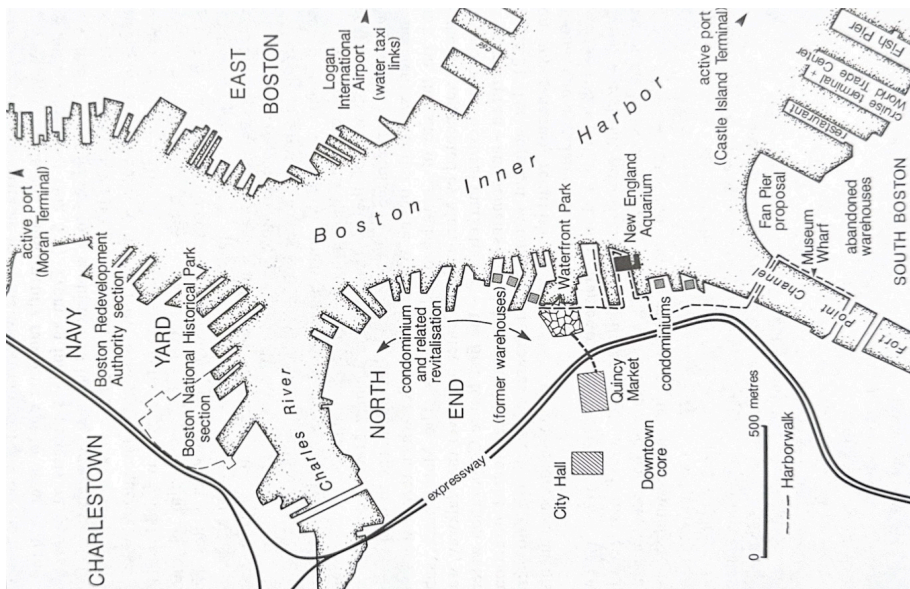


Fig 10 :Plan d'aménagement du Inner Harbor à Boston

miroir de ces réussites architecturales, un déséquilibre profond s'est rapidement dessiné entre la force des intérêts privés et l'effacement des ambitions publiques, reléguant au second plan la sensibilité sociale et culturelle de ces lieux. En confiant le destin des fronts de mer à des logiques principalement mercantiles, les villes ont vu naître de nouvelles et douloureuses fractures socio spatiales.

3.2.2 Outil de reconnexion de rupture urbaine

À Tanger, l'histoire de cette interface ville-port s'écrit comme une pièce en trois actes : d'abord une symbiose originelle et fusionnelle. Suivi d'une rupture brutale et bétonnée pour aboutir aujourd'hui à une quête ardente de réinvention identitaire. Pourtant, cette renaissance choisie dévoile chaque jour ses propres ombres. Si ces projets de revitalisation ont été portés comme des promesses idéales, ils ont en vérité agi comme des accélérateurs de gentrification. Face à la flambée invisible des prix fonciers. Les populations locales ont dû s'éloigner, désertier leurs propres rives pour se réfugier dans des quartiers plus populaires et lointains. Les autorités publiques, continuellement en retard pour saisir l'importance stratégique de ces transformations, ont laissé le champ libre aux promoteurs privés. Pour ces derniers, la priorité reste celle du profit immédiat et de la rentabilité financière au détriment de l'intérêt social et public de la ville. Cette réalité brute s'impose aujourd'hui sur le front de mer de Tanger, où les nouveaux projets chassent silencieusement les habitants. Toutefois, l'âme d'une rive et sa véritable dynamique ne naissent pas du commerce matériel, mais bien des activités de loisirs partagés, d'une valeur d'agrément offerte à tous et d'une accessibilité publique absolue.

Cette dynamique de réaménagement littoral s'est accompagnée d'une standardisation des solutions urbaines. La réplication de modèles génériques, déconnectés des contextes sociaux et culturels locaux, a conduit à une perte de singularité territoriale (Hoyle et al., 1988). Historiquement, ces quais appartenaient à ceux qui les parcouraient et y travaillaient au quotidien. Leur mutation en de simples produits touristiques standardisés pose la question fondamentale du droit à la ville. Le front de mer ne peut pas être une simple frontière étanche, il est cet espace tampon, sensible et vivant entre le tissu de la ville et l'immensité maritime, et il doit être qualifié comme un bien commun inclusif (Beauchard, 2013).

Les fronts de mer ont toujours été des lieux propices au renouvellement urbain des villes. C'est pourquoi il devient vital d'y réintroduire une profonde dimension humaine et de bousculer les dogmes de l'aménagement hérité de la fin du siècle dernier. Il ne s'agit pas d'effacer ce qui a été construit, mais de reconnaître que les enjeux ont changé et que de nouvelles urgences frappent désormais nos portes. Les projets contemporains doivent adopter un regard plus sensible tissé par une

cohésion sociale et offrir aux habitants les moyens de se réapproprier leur propre horizon.

Dans cette perspective, Tommarchi identifie trois défis majeurs qui doivent guider les futurs aménagements. La première relève de la durabilité environnementale face à l'urgence climatique, les dimensions du GIEC nous rappellent la réalité d'une marée qui monte, prévoyant une élévation de 0,65 mètre à 1,1 mètre d'ici 2100. Pouvant atteindre les 2 mètres dans les scénarios les plus pessimistes (Calvin et al., 2023). Ensuite, la justice sociale est aussi importante, pour éviter une gentrification déjà bien ancrée et garantir l'accessibilité des quartiers à tous. Enfin, la coexistence entre le port et la ville, en cessant de les considérer comme des entités séparées pour les penser comme un ensemble cohérent, où les activités locales, portuaires et touristiques peuvent coexister (Tommarchi, 2025). Pour Tanger, le véritable enjeu consiste donc à faire du front de mer un espace public et partagé.

3.3 Le front de mer : un espace public

3.3.1 Caractéristiques et fonctions

L'espace public n'est pas qu'un simple espace vacant entre bâtiments, c'est une entité à part entière qui incarne une liberté de déplacement, généralement sans contraintes ni interdictions. Sa définition repose d'abord sur sa morphologie, marquée par une grande variabilité, sculptée par des limites physiques, l'horizontalité du sol, la verticalité des façades environnantes, ou encore la ligne franche des éléments naturels, qu'il s'agisse d'un massif forestier ou du dessin mouvant d'un trait de côte. Selon les théories de la morphologie urbaine développées par Vigano ou Beauchard, l'espace public représente un plein du vide, une pièce urbaine structurante à ciel ouvert, dont la qualité dépend de ce qui l'entoure (Beauchard, 2013; Viganò, 2012). Dans cette perspective, le vide est essentiel et permet l'ouverture et le passage des flux, pourtant, cela ne suffit pas à le caractériser entièrement. C'est l'espace public qui organise le territoire, et non l'inverse. Les infrastructures urbaines ou naturelles fondées sur le vide telles que les corridors écologiques ou les rubans urbains acquièrent une autonomie formelle tout en harmonisant le territoire. Le vide est la condition même pour qu'un espace public s'anime et prenne son sens, à l'image des quais maritimes industriels tangérois désertés qui constituent aujourd'hui un espace d'opportunités pour accueillir de nouvelles dynamiques citoyennes. Une caractéristique centrale de l'espace public est la capacité à organiser la transition entre le domaine privé et le domaine collectif. Celle-ci ne doit pas être perçue comme une limite linéaire, mais comme une véritable épaisseur spatiale, se manifestant par des façades actives, une perméabilité physique et visuelle.

Au cœur des cités méditerranéennes, imprégnée de l'héritage arabo-musulman, cette limite se fait souvent subtile, presque impalpable, donnant naissance à la fois à des espaces semi-publics et à des cours collectives. Ces lieux s'érigent alors en seuils de partage des espaces tampons qui favorisent la proximité sociale (Doumenc, 1997).

À cette recherche d'épaisseur, s'ajoute une dimension essentielle : celle de l'échelle humaine. Pour être habité, un espace public doit répondre aux besoins des usagers en s'inscrivant dans une ergonomie urbaine et en adoptant des proportions adéquates. Dans la pratique, cela se manifeste par le choix de la matérialité des sols, le rythme des façades et le dessin du mobilier urbain qui invite à s'arrêter et à occuper l'espace. Sur le plan fonctionnel, l'espace public structure la ville en agissant comme une colonne vertébrale. Il permet d'organiser les différentes parcelles, de hiérarchiser les voies de circulation tout en remplissant

une fonction environnementale, en particulier à travers la présence de végétation qui régule le climat urbain. Enfin, l'espace public joue aussi un rôle social en accueillant des usages variés et différentes pratiques culturelles, dans le but de rester accessible au plus grand nombre. Néanmoins, en pratique, cette ambition est confrontée à des défis persistants (Gyéjacquot, 2015). L'appropriation des espaces et l'inclusion sociale restent ainsi des enjeux majeurs parfois freinés par une forme plus discrète de gentrification.



Fig 11: Ruelle habité par les voisinage - lieu collectif de partage



Fig 13 : Schéma des barrières du front de mer de Tanger

3.3.2 Appropriation sociale et gentrification

Lorsque l'espace public cède à la privatisation, il s'expose à un phénomène de gentrification urbaine qui en altère profondément son essence même.

« La gentrification désigne une forme particulière d'embourgeoisement d'un espace populaire qui passe par la transformation de l'habitat, des commerces ou de l'espace public. Il s'agit d'une transformation sociale qui se traduit par une transformation matérielle et symbolique de l'espace ».(Clerval, 2023)

Ce processus de gentrification reconfigure un quartier dans son entièreté : il en bouleverse les commerces, les usages et les fréquentations, faisant grimper sa valeur foncière. On distingue notamment la gentrification commerciale, où la gestion des espaces par des acteurs privés est guidée par une logique de rentabilité ; celle-ci remplace les usages locaux et gratuits par des services haut de gamme et payants. Tandis que la gentrification verte consiste en la création d'espaces paysagers et de parcs visant à attirer des classes sociales aisées et ainsi à augmenter la valeur foncière environnante, restreignant par conséquent le mécanisme d'appropriation de l'espace par les résidents originels. À Tanger, ce processus prend également les traits d'une gentrification saisonnière, un phénomène transformant le front de mer, la médina et d'autres quartiers authentiques en quartiers touristiques le temps de la haute saison (Ali Abdeldayem et al., 2026).

L'accessibilité d'un espace public ne se mesure pas uniquement à sa dimension physique, mais également aussi au sentiment d'appartenance et de légitimité qu'il inspire. Des barrières symboliques et économiques en restreignent l'usage pour les populations modestes. Wippel explique ce phénomène à travers le front de mer de Tanger, transformé en vitrine maritime où les plus modestes subissent une exclusion par la contemplation passive, sans en profiter pleinement (Wippel, 2022).

Aujourd'hui, l'espace public semble conçu pour un archétype d'usager : l'homme moderne des années 1980, masculin, actif, aisé. Cette conception instaure une hiérarchie non seulement sociale, mais aussi genrée, générationnelle et statutaire. Pourtant, les principaux utilisateurs de l'espace public sont souvent des familles nombreuses modestes et contraintes par des logements exigus, pour qui les places et parcs deviennent naturellement une extension de la sphère domestique. L'espace public favorise donc une minorité d'acteurs, alors qu'il devrait refléter la diversité de ses usagers (Doumenc, 1997).

Le droit à la ville se joue tout entier dans cette capacité d'appropriation des espaces publics. Cependant, cette aspiration sociale se heurte de plein fouet à une appropriation purement mécanique et fonctionnelle de la ville, qui instaure une

hiérarchie brutale des usagers. Aujourd'hui, la mobilité motorisée, notamment la voiture, domine les espaces publics.

« L'espace public, si largement conçu et dimensionné pour la seule automobile depuis les transformations haussmanniennes, peut aujourd'hui être mieux hiérarchisé et réparti entre les différents modes de déplacement » (Terrin & Marie, 2011).

Les villes se sont structurées autour de la voiture, avec des boulevards et des rues organisant les flux urbains. Pourtant, cette hiérarchisation néglige souvent les autres modes de déplacement et usagers, qui sont essentiels à une cohabitation harmonieuse. À Sydney, par exemple, la domination de la voiture a longtemps empêché la continuité entre la ville et son littoral. Tanger suit également cette trajectoire, son boulevard littoral isole le front de mer du tissu urbain, créant une barrière souvent infranchissable (Marshall, 2001; Wippel, 2022).

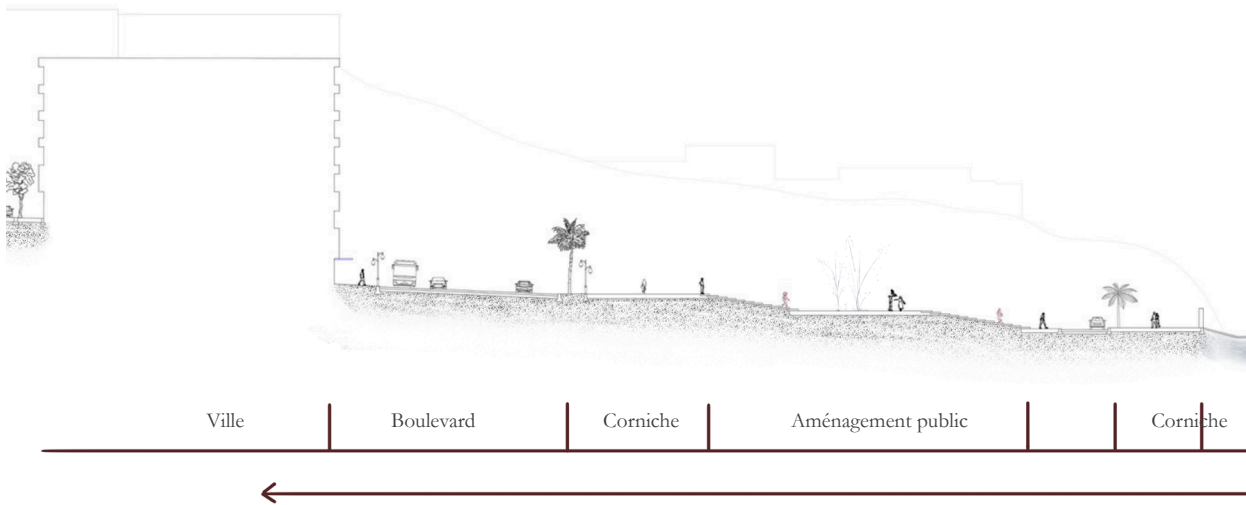


Fig 14: Coupe des strats longitudinale de front de mer parallèle au trait de côte

3.4 Problématique actuelle : le lien rompu entre ville et mer

La médina de Tanger s'est construite autour du port. Autrefois protégée par des remparts, ils sont aujourd'hui la cause de son isolement. Nabila Seqqat explique que cette configuration rappelle les villes arabo-musulmanes traditionnelles où les centres urbains sont denses, clos par des remparts. À cette séparation historique, s'ajoute aujourd'hui une rupture moderne incarnée par le boulevard Mohammed VI qui accentue la séparation entre la mer et la ville.

Le front de mer de Tanger est structuré par plusieurs strates parallèles à la ligne de la côte matérialisées par la plage - le complexe – portuaire - la corniche - le boulevard et en suite les premières façades de la ville. Cette succession de couches crée une barrière limitant la transversalité de l'interface ville-mer. Le boulevard, linéaire, fonctionne comme un couloir, où piétons et véhicules n'ont d'autres choix que d'avancer en ligne droite. Bien que des nœuds routiers ponctuent cet axe, leur gestion privilégie la fluidité du trafic au détriment de la perméabilité transversale

La prédominance du flux automobile et l'élargissement de la chaussée (jusqu'à huit voies par endroits) limitent drastiquement cette transversalité entre la ville et son littoral. Cependant, la seule initiative visant à surpasser cette fracture a été mise en suspens pour des raisons techniques et financières. Ce projet vise à recoudre la ville haute à son front de mer par la mise en place d'un téléphérique reliant quatre zones : la médina, la gare maritime, la marina et la ville moderne. (SAPT, 2022).

Cette fracture est certes physique, mais aussi sociale, les habitants de Tanger se sentent progressivement exclus de leur propre front de mer, victimes d'une gentrification qui en fait un espace de City Branding, tendant à faire disparaître les pratiques locales. Les nouveaux projets qui redessinent le littoral, bien que porteurs d'ambitions économiques indéniables pour la métropole, incarnent les mécanismes de gentrification précédemment énumérés. La restauration des remparts et le réaménagement de la colline ont entraîné une aseptisation du tissu social par l'éviction de certains habitants. Parallèlement, la marina devient l'emblème d'une gentrification saisonnière et sélective, transformant le port en une vitrine accessible selon les capacités financières. Si le dessin urbain actuel désigne un lien rompu, il est important également d'interroger la réalité vécue de ce territoire et d'en questionner ses usagers.



4 Diagnostic territorial

4.1 Les traces du quotidien : l'observation in situ

4.1.1 Protocole d'immersion saisonnière

La mer occupe une place centrale à Tanger, ancrée au cœur de la ville et de ses habitants. Afin de comprendre le « lien d'âme » qui unit les Tangérois à leur rivage, ce mémoire déploie une démarche à la fois territoriale et ethnographique. Pourtant, l'horizon ne se réduit pas aux pas des seuls locaux : il englobe aussi le lien intime et méconnu que tissent avec ce territoire de conflit les habitants éphémères des pontons, ces voyageurs maritimes en escale.

Pour capturer les métamorphoses successives du front de mer, j'ai choisi de calquer mon protocole de recherche sur le rythme même de la nature. Articulant cette étude en quatre phases distinctes portées par le souffle des quatre-saisons. Chacune d'elles est devenue une temporalité de recherche unique, offrant ses propres lumières, ses textures et ses enseignements.

Le voyage a débuté au printemps, tandis que les eaux retrouvaient leur calme. J'ai voulu appréhender la mer dans sa globalité physique. À travers une lecture territoriale déployée sur toute la longueur de la baie de Tanger. Mon regard s'est penché son quotidien, la nature de sa relation avec ses frontières, la manière dont elle dialoguait avec la masse bâtie et comment elle s'appropriait ses propres limites. À ce stade initial, ma posture adoptée, relevant principalement du territoire et de l'analyse spatiale, s'appuie sur l'œil sensible et documentaire de la photographie et de la vidéographie.

Puis est venu l'été, balayant le calme printanier pour installer sa lourde chaleur et son cortège de festivités. À Tanger, s'éveille alors sa saison la plus vibrante, transfigurée par le flux esthétique du tourisme, l'effervescence des vacances et la joie des retrouvailles portées par les retours des Marocains résidents à l'étranger. À cet instant précis, la focale de mon étude s'est resserrée sur la marina et ses hôtes, les voyageurs et plaisanciers. Pour comprendre leur rattachement intime à la mer, le travail a glissé vers une échelle humaine et sensible par le biais d'une observation participante. Étant moi-même plaisancière à la marina, je voulais comprendre la notion du voyage et le statut du voyageur dans un port de plaisance. Pour donner l'accord à cette immersion, j'ai mobilisé des outils ethnographiques croisant l'intimité des entretiens qualitatifs et le mémoire de la vidéographie.

La phase la plus importante de mon étude ethnographique s'est déroulée en automne. Alors que la routine citadine reprend ses droits et que le front de mer, libéré de la foule estivale, respire enfin à un rythme plus authentique, j'ai cherché à sonder la fracture latente entre la marina fermée et la ville vivante, entre les

navigateurs extérieurs et les résidents locaux. Pour m'imprégner totalement du quotidien maritime et pousser l'observation participante en profondeur, j'ai choisi de vivre durant 10 jours à bord d'un bateau, au cœur même du bassin de la marina. Cette expérience, qui m'a mise au plein cœur de la vie portuaire, m'a permise d'en saisir les complexités ainsi que les défis diurnes et nocturnes auxquels sont confrontés les marins. J'ai pu recueillir auprès d'eux des entretiens qualitatifs approfondis, soutenus par les dessins de cartes mentales où ils me projetaient leur perception de l'espace. En parallèle, j'ai profité des marches exploratoires pour échanger de manière informelle avec des passants, des habitants locaux et du personnel portuaire.

Pendant que les journées raccourcissaient et que le froid s'était doucement installé doucement, j'ai repris mes marches exploratoires afin d'encore mieux comprendre le lien entre les habitants et le front de mer. Cette fois, l'observation s'est faite sous un angle différent. J'ai observé les rares usagers du front de mer et leurs pratiques, s'adaptant aux conditions climatiques.

En faisant varier les échelles et les temporalités à travers la ronde des quatre-saisons, cette approche m'a offerte la distance nécessaire pour me détacher de ma propre subjectivité. Car être en même temps enfant de Tanger et plaisancière dans sa marina, impose de savoir détacher mes propres évidences pour mieux ouvrir mon regard. C'est donc en embrassant l'immensité et la diversité de mon terrain, que j'ai pu identifier ses blessures, ses enjeux et ses précieuses qualités.

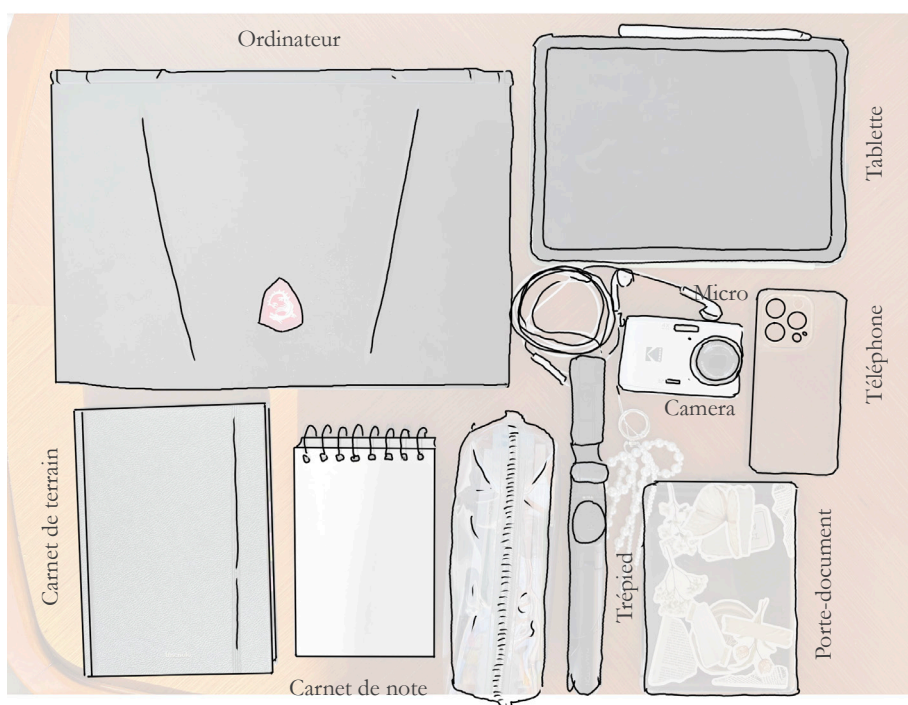


Fig 15 : Boîte à outils de terrain.

4.1.2 Journal de bord : récit du cycle de la baie



Fig 16 : carte sensible du terrain de printemps

Le soleil commence petit à petit à réchauffer les côtes de la baie de Tanger, tandis que la mer s'apaise tout doucement pour accueillir les premiers voiliers s'élançant vers de nouveaux périples. Je longe le boulevard Mohamed VI dans une marche exploratrice, tantôt à pied, tantôt en voiture. Je m'imprègne de l'ambiance côtière, accompagnée par les chants des mouettes. Mon exploration débute là où la terre s'ouvre pour laisser entrer l'Oued Mghogha. Depuis le pont qui surplombe ce cours d'eau, la mer semble lointaine, tenue à distance par une large corniche de béton. Les eaux sont calmes et les vagues presque invisibles, leur surface reflète les nuages du ciel bleu tangérois. En poursuivant ma route, la vue se dérobe. La mer est cachée par un îlot de grands bâtiments modernes et standardisés, où s'alignent restaurants et cafés en rez-de-chaussée. L'air chargé de l'odeur iodée, du matin se mélange à celle du café s'échappant des terrasses. Il me faut avancer encore un peu pour retrouver la mer dans un nouvel habit, une nouvelle posture : la plage de Tanger. Immense, elle occupe la majeure partie de la baie. Sous le vent printanier, le sable beige et froid s'envole. J'aperçois un groupe de jeunes assis au loin, car ici encore, l'étendue de la corniche crée une distance depuis la voiture, je ne peux ni voir la mer, ni l'entendre chanter contre la rive. Son eau est encore un peu froide et s'y baigner n'enchanté personne, seuls quelques passants osent tremper le bout du pied avant de reculer pour ne pas mouiller le bas de leur pantalon. Je remonte en voiture alors que les nuages assombrissent le reste de la côte. Le paysage s'étire : la plage et la promenade restent séparées par le large boulevard à six voies, bordé d'immeubles modernistes où se mêlent hôtel et appartements. C'est à l'arrivée de la marina que le décor change enfin, les mâts des voiliers se mêlent aux bateaux à moteur, dessinant dans le ciel une toile changeante, tantôt bleue, tantôt blanche de nuages. Je continue ma marche. D'un côté, la répétition architecturale de la ville, de l'autre, une mer qui change de visage à chaque pas. Elle reflète les structures en construction des nouveaux projets. Elle croise les pierres du brise-lames, dont le rythme de la marée se lit sur ces grosses roches. Puis, un nouveau décor surgit, une peinture qui témoigne de l'identité profonde de Tanger. Les remparts historiques se marient aux édifices blancs, emblèmes de l'architecture tangéroise. Ce mélange de roche et de pierre fait le pont entre le boulevard et la place du port. Un minaret vient briser la monotonie du ciel, signalant la seule mosquée croisée sur mon chemin. Mais, malgré cette beauté, la mer s'efface à nouveau. Elle, qui a pourtant forgé l'histoire de ces remparts, est désormais dominée par les structures portuaires et les barrières de sécurité. Il me faut avancer encore un peu pour la retrouver, face à la colline rocheuse de Merkala. Ici, la corniche est bien plus petite et la mer bien plus proche, il n'y a ni port, ni plage qui l'éloignent. Ainsi cette colline de roche et de verdure décorant sa pente peut discuter avec la mer, partageant les secrets de leur histoire aux côtés des maisons bien plus petites et traditionnelles de la ville haute. L'odeur change, mêlant le gaz des voitures aux algues séchées sur les roches. Les fils dorés du soleil décorent ce ciel bleu, je ressens une chaleur familière et tant attendue : celle du soleil d'été qui approche à grands pas.

Le crépuscule du printemps : relevées et limites de la baie.

Mai 2025

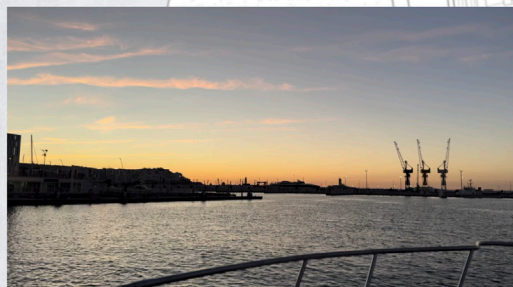


Fig 17: carte sensible du terrain d'été

Le soleil de fin d'après-midi s'est posé sur mes épaules. Assise sur le pont avant du bateau, je sens sa chaleur lourde bercer ma peau tandis que l'air, saturé de sel et d'humidité, pèse doucement sur la baie. C'est une fin de journée d'été ensoleillée comme les autres, un instant suspendu où le vent fait danser les cordages des voiliers, composant une musique métallique qui répond au rire lointain des passants. La marina est un corps vivant qui respire au rythme des marées, des saisons et des retours de balades. Dans un va-et-vient incessant, les bateaux rentrent au port et provoquent des petites vagues qui font danser les navires amarrés, saluant leur retour. Sur les terrasses de ses cafés, les couleurs vives des tenues d'été éclatent sous les rayons striant le ciel, les joues rouges des promeneurs témoignent de l'ardeur du jour qui s'apprête à s'achever. Le parking, immense ruban d'asphalte, est devenu un catalogue de voyage, les plaques d'immatriculation étrangère viennent briller sous le soleil de Tanger. Les MRE sont de retour, ramenant avec eux la joie des vacances qui s'échappe des fenêtres ouvertes en éclats de musique. Je vois une femme sortir de son bateau, les cheveux encore raidis par le sel, les lunettes de soleil retenant ses mèches mouillées, tandis qu'un jeune garçon chantonne, un tuyau d'arrosage à la main et un seau dans l'autre, transformant le nettoyage d'une coque de bateau en une festivité. Ici, le rythme est bien plus actif en été, la marina ne dort pas. Le matin appartient aux coureurs qui prolongent leurs courses depuis Merkala avant que le soleil ne devienne brûlant. L'après-midi appartient aux plaisanciers qui s'élancent vers le large, avant de revenir, l'un après l'autre, sous l'œil vigilant du personnel portuaire qui court sur les quais pour les accueillir et les aider à amarrer. Le soir, le monde de la nuit s'active, les restaurants se parent de musique festive et les lumières des clubs percent l'obscurité pour appeler les fêtards.

Pourtant, derrière ce décor, une autre réalité murmure. Mes voisins de ponton, Salma et Julien, parcourent les océans avec leurs trois filles sur leur voilier. Lors de notre entretien, j'ai cherché à comprendre ce qui manquait à cette escale à l'allure parfaite. Leur réponse n'était pas matérielle. Ils ne voulaient ni de club nautique de niche, ni d'autres restaurants aux tarifs trop élevés, mais ils voulaient et cherchaient du lien social.

« Une salle d'échange où il n'y a pas de barrière, que tu sois de la ville ou du voyage, ... Il faut qu'il y ait un espace commun qui connecte les gens et qui retisse les liens sociaux réels. » (voir annexe)

Leurs mots ont résonné en moi. En observant la foule, j'ai soudain vu cette fracture, une marina, avec son rythme effréné et ses tarifs de niche, semble s'être isolée du reste de la ville. Elle est une île de verre et d'asphalte, faisant fuir ceux qui en sont les véritables voisins.

L'authenticité tangéroise paraît s'arrêter là où les barrières du port commencent. Mais bientôt, l'agitation de la marina s'estompera au profit du calme d'automne, rendant cette fracture sociale encore plus visible.

L'effervescence de l'été : le temps des voyageurs

Aout 2025



Fig 18: carte sensible du terrain d'automne

L'automne sur le front de mer de Tanger ne s'annonce pas par la tombée des feuilles, mais par un changement de souffle dans la baie. La foule estivale s'est évaporée dans la brume qui peint le ciel d'automne. Pourtant, les quais ne sont pas déserts pour autant, les plaisanciers locaux en vacances ont été remplacés par les voyageurs maritimes qui entament ou achèvent leurs transatlantiques : pour eux, Tanger est l'escale parfaite. Pour comprendre ce qui se joue entre ces coques et le quai, je rejoins ce quotidien en devenant moi-même habitante de ces pontons.

Sous un ciel gris, les pluies d'automne rebondissent sur l'eau du port, composant une mélodie rythmée aux réveils au cœur du bassin. Tandis que les grands yachts restent immobiles, telles des silhouettes d'un tableau figé, je vois arriver des marins fatigués, les voiles encore salées par le large, venant chercher un abri contre le vent du Déroit. Sur les pontons, l'intimité et le quotidien se dévoilent, l'odeur du café chaud s'échappe des cabines tandis que les linges sont suspendus aux cordages, séchant à l'air salé et humide. Entre voisins, des hochements de tête sont échangés, signe de reconnaissance d'une communauté suspendue qui peine à s'étendre jusqu'après le portail de sécurité. Une fois les badges scannés, nous entrons tous dans cet espace dans lequel les liens sociaux sont presque inexistants.

Joe et Peter, un couple de voyageurs anglais, m'expliquent qu'ils habitent la marina le temps que les lois européennes les autorisent à amarrer de nouveau sur le sol de l'UE. Pour d'autres, comme TJ, voyageur américain, l'escale est un besoin viscéral de retrouver la terre ferme.

Pourtant, ce retour à la terre est freiné par des frontières invisibles que les marins eux-mêmes regrettent. Quand Bertrand évoque le plaisir de certaines marinas qu'il a fréquentées où l'on a « *un pied sur le ponton et l'autre dans un bistrot local* » (voir annexe), il pointe la solitude de Tanger. Ici, la marina est une vitrine sur laquelle l'on observe déambuler les passants sur un long podium d'asphalte. Asmaa, venue de Casablanca, me confie sa frustration face à cette barrière évoquée par Bertrand, une fracture qui l'empêche de profiter pleinement de l'expérience de la marina. Tandis que Youssef, un agent portuaire, confirme que le règlement même interdit de tisser des liens avec ceux qui arrivent du large.

D'ailleurs, lorsque j'ai demandé aux voyageurs de dessiner leur idée de la marina, les appartements de prestige et les cafés ne figurent presque jamais sur ces cartes mentales. Ce qu'ils dessinent, ce sont les interactions humaines : la solidarité entre marins, les frictions avec l'administration ou la douane.

C'est dans le bercement de ma cabine et grâce à ce croisement de témoignages que j'ai compris mon erreur de perspective : je dois comprendre comment la ville regarde la mer. Alors que l'air se refroidit graduellement, Tanger se retrouve enfin seule avec ses habitants, c'est donc le moment d'observer ce que les locaux ont à me raconter.

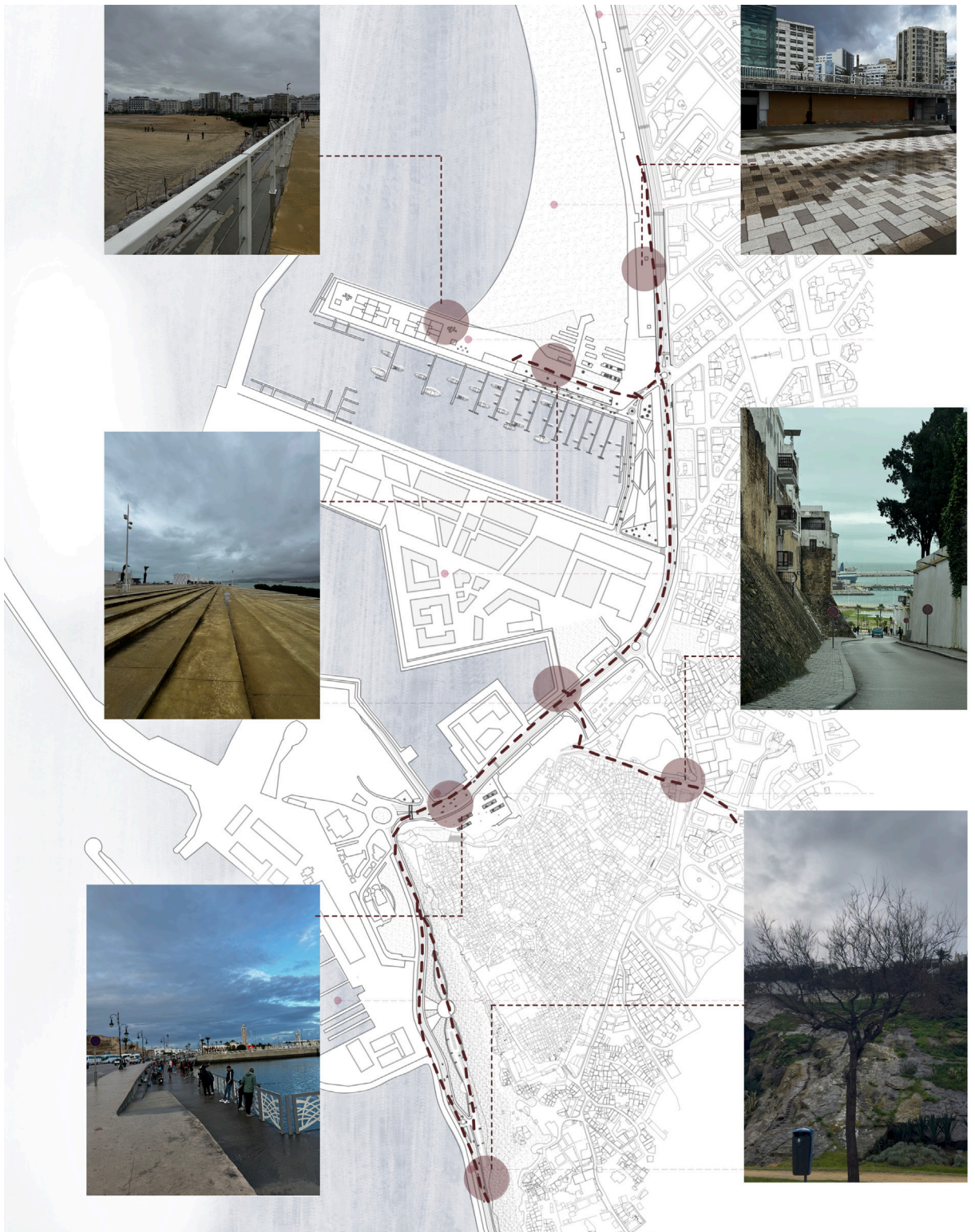


Fig 19: carte sensible du terrain d'hiver

En franchissant le portique de sécurité du ponton, je remarque que les quais sont vides. Seuls les agents de sécurité et les policiers sont fidèles à leurs emplacements, tandis que les promeneurs sont restés chez eux, se protégeant du froid. Le sol minéral de la marina, encore mouillé, ne reflète plus que les nuages gris dans ses flaques. Les terrasses sont rangées et les restaurateurs attendent des clients qui, pour la plupart, se trouvent au-delà de la Méditerranée. Plus tôt, deux jeunes filles tangeroises m'ont confié ne plus autant apprécier leurs promenades, car elles ne se sentent plus en sécurité à cause des activités nocturnes. Au bout de la marina, le spectacle est plus désolant : les bars situés sous le boulevard sont délabrés, leurs vitrines recouvertes de vieux journaux ou de papier adhésif. Leur présence ne cause que du tort, par leurs fréquentations et leur emplacement. La plage est déserte dans ce froid matinal, seule la mer nous berce de sa mélodie de vagues, un va-et-vient qui alimente l'ambiance côtière. Tandis que le boulevard, lui, ne se tait jamais, ses six voies hurlent de ce jassement de moteurs et du glissement des roues sur l'asphalte humide. Je continue alors ma promenade à la recherche de signes d'appropriation, mais je ne trouve que du vide. Le grand escalier aux fontaines, qui descend vers les quais de la marina, si joyeux l'été, est aujourd'hui un désert de pierre que les rares passants traversent sans s'arrêter, tandis qu'en été des petits enfants jouent sur le sol de ces fontaines, essayant d'éviter les jets d'eau. Je longe ensuite l'immense chantier du projet urbain où le fracas des machines écrase le murmure de l'eau. Je commence alors à m'habituer au silence du front de mer, seulement interrompu par le bruit des moteurs et des constructions qui grognent à l'horizon.

Cependant, une fois arrivée au vieux port, je les vois enfin : les habitants sont là. Un seau à la main et une canne à pêche dans l'autre, ils pêchent sur la balustrade comme s'ils voulaient récupérer leur vieux port dérobé par le projet privé de Tanja waterfront. Je vois un père apprendre à son fils comment accrocher un appât, deux amis qui discutent en attendant que la corde de la canne frémissse. Ils cherchent tous à se réapproprier cet espace, malgré l'interdiction affichée sur les panneaux. Je m'assois alors derrière eux sur la place du vieux port, m'imprégnant de ce paysage, de ces silhouettes mêlées aux grandes surfaces bétonnées. Ma marche se termine sur la corniche de Merkala. Ici aussi, le vide se ressent. Seuls les fantômes des familles pique-niquant sur la pelouse, mêlant l'odeur de leur thé à celle des gaz d'échappement, ainsi que ceux des jeunes venus admirer la vue du Détroit, sont présents. Mais en observant de plus près cette colline rocheuse, un détail m'interpelle : dans la roche, des creux de la taille d'un pied se succèdent, créant un petit sentier escarpé qui rejoint la ville haute. À cet instant, je comprends une chose fondamentale : pour le Tangérois, la mer est tout ce qui importe. Face au béton et aux barrières, le lien survit, s'inscrivant jusque dans la colline.

4.1.3 Du port au territoire : basculement d'échelle et de perspective

Ces 4 saisons d'immersion au cœur du littoral ont profondément bousculé ma posture de chercheuse, agissant comme le révélateur d'une métamorphose intime. À l'origine de ce travail, mon regard se concentrait de manière presque exclusive sur l'amélioration fonctionnelle de la marina. Je cherchais à optimiser l'expérience des voyageurs maritimes par le dessin de nouvelles infrastructures ciblées. Pourtant, la réalité du terrain est venue balayer cette certitude initiale, m'imposant une posture réflexive et m'obligeant à prêter l'oreille au silence et au paradoxe de l'espace.

Au fil des entretiens et des vies croisées sur les pontons, une vérité troublante a fini par émerger, concevoir une marina parfaite, entièrement autonome et répondant à la moindre exigence technique, ne ferait qu'épaissir les murs invisibles de cette enclave. Dans un tel lieu, le voyageur installé dans un confort hors-sol n'aurait plus aucune raison de s'aventurer au-delà des grilles, de remonter vers la médina ou de se laisser surprendre par l'expérience locale. Bâtir un espace autosuffisant reviendrait à sceller l'isolement de la marina. Or, ce que les usagers du port réclament à voix basse, c'est de l'authenticité et de la porosité sociale.

Ce constat m'impose un double déplacement, un changement de perspective, mais aussi et surtout un basculement d'échelle. J'ai compris l'inutilité de vouloir réparer la marina comme un objet architectural isolé. Pour espérer embellir la vie au sein du bassin, il est impératif d'agir sur l'ensemble du système sensible qui unit la ville à sa ligne de rive, c'est-à-dire, l'épaisseur du front de mer. Tant que le reste du littoral sera éprouvé par une barrière étanche ou un couloir de transit sans âme, la marina demeurera cette enclave suspendue, coupée du rythme de Tanger. Mon champ d'action, s'est alors élargi à la dimension du territoire et l'horizon de mon projet ne s'agit plus d'aménager un port, mais de recoudre le littoral et de tisser un pont entre la ville, ses habitants et l'immensité de la mer.

Cette réflexion, qui s'est déplacée d'une conception d'une infrastructure isolée vers la compréhension d'un territoire global, repose sur trois points essentiels :

Le paradoxe de l'exclusion par l'exclusivité :

En quête d'une perfection technique et esthétique, la marina semble s'éloigner du quotidien des habitants tangérois. Plutôt que d'attirer, elle est perçue comme un espace étranger qui intimide les habitants et fait fuir les classes populaires.

Les différentes barrières :

Le croisement des cartes mentales et la parole des usagers démontrent que la rupture n'est pas seulement physique ou monumentale, elle est une blessure à plusieurs visages. Matériel sous la forme du boulevard, administrative sous l'effet des règlements portuaires et sociaux par le sentiment d'illégitimité qu'elle inspire.

De ce fait, ce qu'il aurait dû s'ériger en un espace de rencontre et de frottement se réduit aujourd'hui à une simple zone de transit sécurisé et surveillé.

La résilience des pratiques :

Malgré les efforts conjugués des grands investissements privés et des projets urbains pour lisser le front de mer, les habitants opposent une résistance poétique et silencieuse. L'appropriation citoyenne refuse de s'effacer. Elle se niche dans les interstices de l'informel. Elle prend encore dans ce minuscule sentier escarpé creusé par les pas au flanc de la colline de Merkala. Dans la fierté des cannes à pêche brandie au-dessus des balustrades malgré des panneaux d'interdiction, ou simplement dans la reconquête quotidienne de la marche le long des quais.

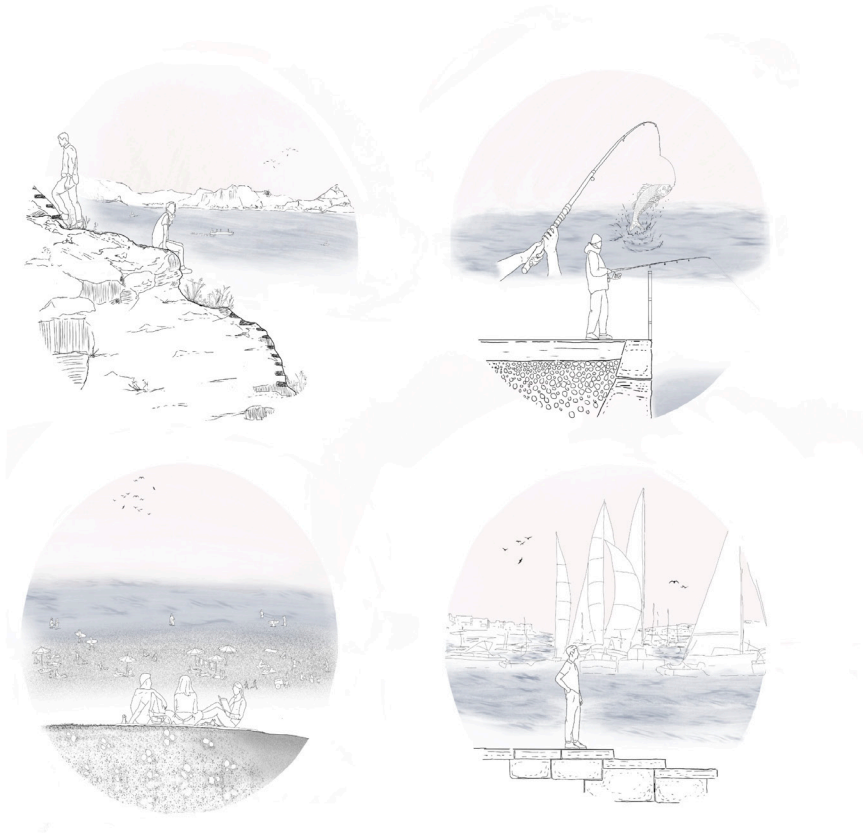


Fig 20: Différentes pratiques locales sur le front de mer

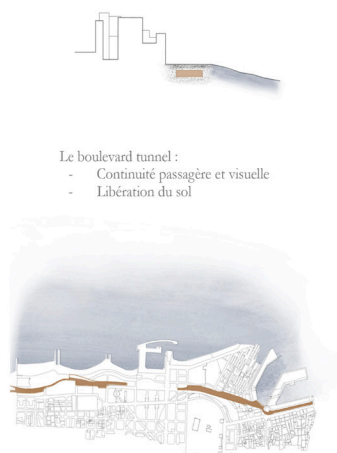


Fig 21 : Plan masse du Port Olimpïc

4.2 L'horizon comme levier : étude référentielle

Pour réinventer l'interface ville-mer de Tanger, aujourd'hui profondément meurtri par les fractures physiques et sociales que lui imposent des infrastructures routières lourdes. Le regard doit se tourner vers d'autres rives. Ainsi, j'ai déployé une analyse référentielle à partir de projets internationaux emblématiques choisis au filtre de 3 critères méthodologiques précis.

- Une morphologie urbaine commune, caractérisée par une ville séparée de la mer par une voie rapide ou une autoroute urbaine.
- Un statut de métropole, soumis à une haute densité et impliquant une gestion importante des flux.
- Projet urbain avec une approche contemporaine des défis urbain, intégrant l'échelle humaine dans la reconquête du littoral.
-

Ces démarches démontrent que malgré la rigidité et la monumentalité des infrastructures déjà présentes, il est possible de redonner une dimension plus humaine aux espaces et de créer un lien entre la ville et l'eau. Changeant ainsi progressivement les barrières minérales en espaces publics vivants et inclusifs.

Le port Olimpic de Barcelone offre une première clé de lecture majeure pour appréhender la mutation d'un littoral industrielle en un espace public pleinement habité. S'inscrivant dans la vision d'ensemble de la Superilla Barcelona, ce fragment de rives puise ses origines dans le souffle des Jeux olympiques de 1962, dont l'ambition première était de réconcilier la cité catalane avec sa mer. En 2020, une nouvelle phase stratégique a redessiné le lieu, l'objectif est de désormais valoriser une économie bleue et de modeler une promenade inclusive. Cette requalification s'est faite au prix d'un choix fort, chasser les usages festifs et les excès nocturnes qui s'étaient développée en marge, jugés en décalage complet avec l'identité et le quotidien des résidents locaux (Superilles, 2020).

Pour guérir la blessure spatiale causée par la Ronda littoral, l'autoroute urbaine qui balaie le rivage, les concepteurs ont déployé une stratégie de stratification verticale s'appuyant sur l'épaisseur d'un front de mer actif. Une dalle paysagère monumentale recouvre désormais partiellement l'axe routier, les piétons peuvent ainsi reconquérir le littoral en franchissant l'infrastructure grâce à un travail topographique subtil fait de gradins habités, de rampes douces et de terrasses en belvédère.

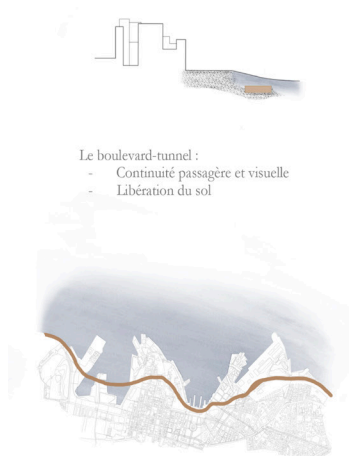


Fig 22 : Plan masse de la Promenade Portuaire

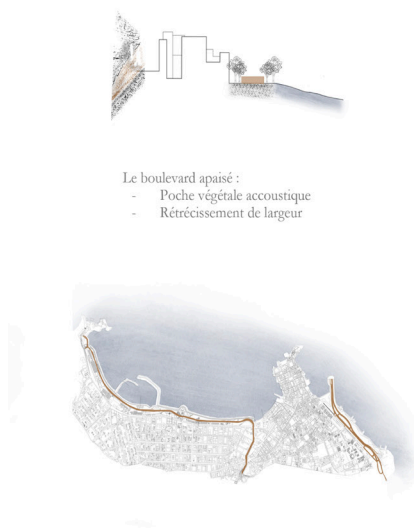


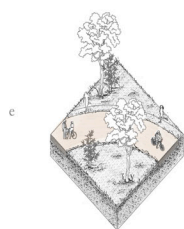
Fig 23 Plan masse du Parc littoral

À Oslo, la promenade du Port, intégrée au vaste plan de rénovation urbaine « Fjord City », s'étire sur un tracé continu sur une longueur de neuf kilomètres. Ici, la philosophie du projet repousse tout entière sur l'apaisement des flux mécaniques au profit d'une trame piétonne souveraine rendant le littoral aux mobilités douces. L'un des principaux leviers de cette transformation a été la disparition de la voiture. L'autoroute E18 a été enfouie dans le tunnel Bjorvika sous le Fjord libérant un espace important ouvert sur le front de mer pour les usagers public. Ce nouvel espace laisse place aujourd'hui à des logements, bureaux et équipements culturels où coexistent des espaces dédiés à la promenade et aux loisirs.

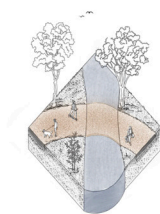
Enfin, le Parc littoral intégré à la Cinta Costera de Panama City représente une stratégie de gestion d'une infrastructure routière, majeure en milieu littoral. Contrairement aux approches radicales visant à la suppression de la voiture, ce projet assume la présence d'une infrastructure routière et choisi d'utiliser le paysage et le maillage vert comme des outils de négociation et de reconquête, capables de surmonter la fracture urbaine. À travers le dessin d'un parc linéaire qui flanque l'asphalte, la ville réussit le pari de transfigurer une zone de transit saturée. En un immense salon public, un viaduc maritime contourne le centre historique pour désengorger le front de mer originel. Tandis que des passerelles, belvédères, des plateformes sportives et une végétation tropicale dense viennent faire écran aux nuisances tout en légitimant et sécurisant à chaque pas la présence du piéton.

Ces trois morceaux de paysage, bien que guidés par des contextes et des outils formels distincts, partagent des fondements communs, la subordination du dogme automobile à la qualité de l'espace public, la couture physique et sociale du trait de côte et le recours aux projets de paysages comme levier de reconquête. Il dessine ainsi des pistes fertiles pour réveiller l'interface ville-mer de Tanger en s'appuyant sur trois thématiques transversales qui structurent mon analyse.

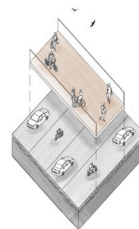
- La mobilité, pour repenser les flux et les priorités sur l'espace public.
- Le maillage vert, pour tisser des liens entre villes, ses habitants et la mer.
- Les usages, pour ancrer le projet dans le quotidien des habitants.



Promenade sportive



Promenade continue



Promenade suspendue

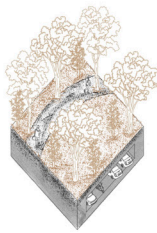
Fig 24 : Séquence d'axonométries thématiques : mobilité

L'axe de mobilité :

À Barcelone comme à Oslo, la réponse à la fracture routière, s'est voulue radicale. L'infrastructure est soustraite au regard et à la surface enfouie sous les entrailles de la terre ou sous le lit de la mer, offrant aux piétons de vastes étendues conquises sur la vitesse. Panama, dans une approche plus cosmopolite, tire parti de la longitude, finalité du boulevard pour dégager de larges poches piétonnes, protectrices. Les 3 projets convergent cependant vers un encouragement absolu de mobilité douce, matérialisé par un circuit continu le long de leur rivage, libéré de toute rupture dans le cas exemplaire d'Oslo. Lorsque la trame urbaine existante nécessite à cette continuité, l'espace se dote de dispositifs de franchissement comme des passerelles suspendues, des belvédères habités ou des gradins topographiques qui viennent fluidifier la marche transversale. Pourtant, j'ai ou le déplacement ? Où l'enfouissement du boulevard Mohamed VI s'avère impossible pour des raisons techniques. Travailler sur la continuité et l'épaisseur piétonne le long de son tracé actuel s'impose comme une hypothèse de travail la plus juste et réaliste.

L'axe du maillage vert :

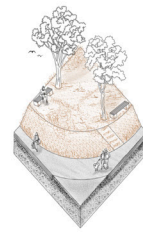
Les 3 références intègrent une stratégie végétale dont la portée dépasse largement de la simple intention esthétique ou décorative. À Barcelone, le parc urbain déployé sur la dalle paysagère agit comme un amortisseur phonique contre le grondement des voitures, tout en créant un microclimat rafraîchi face à la mer. À Panama, la densité de la palette végétale tropicale est pensée comme un filtre écologique contre les polluants atmosphériques, générant des canopées d'ombre indispensables et atténuant la violence visuelle du flux routier. Oslo, quant à lui, sculpte ses franges arborées pour abriter la promenade des vents dominants et stabiliser le confort thermique du front de mer. Transposée au contexte de Tanger, une telle continue végétale viendrait escorter la marche maritime, jetant des voiles d'ombres sur la morsure de l'asphalte et dressant un rempart sensoriel et acoustique contre le jacassement interrompant du boulevard.



Parc urbain



Ombre végétale



Parc en surplomb

Fig 25 : Séquence d'axonométries thématiques : maillage vert

L'axe des usages :

Enfin, la programmation de ces espaces révèle des choix sociologiques forts, le port olympique de Barcelone, c'est un roman réinventé sous le trait d'une promenade inclusive ou la diversification des fonctions garantit une accessibilité évitant une dérive exclusive ou privative du littoral. À Oslo, le projet s'approprie directement le milieu marin en y injectant des usages aquatiques et ludiques telles que des plages urbaines, des pontons de kayak et des sauna flottant, invitant le corps à toucher l'eau. Panama, à l'instar de la capitale norvégienne, fait le choix d'étirer ses usages sur toute la longueur de sa rive, terrain de sport en accès libre, kiosque de restauration et aires de jeu manière homogène sur toute la longueur de sa rive. Là où Barcelone concentre davantage son intensité autour du bassin portuaire. Pour Tanger, la leçon plutôt que densifier les activités en un point unique comme la Marina, il s'agirait de répartir les fonctions sur toute la linéarité du front de mer, offrant à chaque habitant un morceau de rive vivant à s'approprier.



Fig 26 : Séquence d'axonométries thématiques : usages

5 Recoudre le lien entre Tanger et son front de mer.

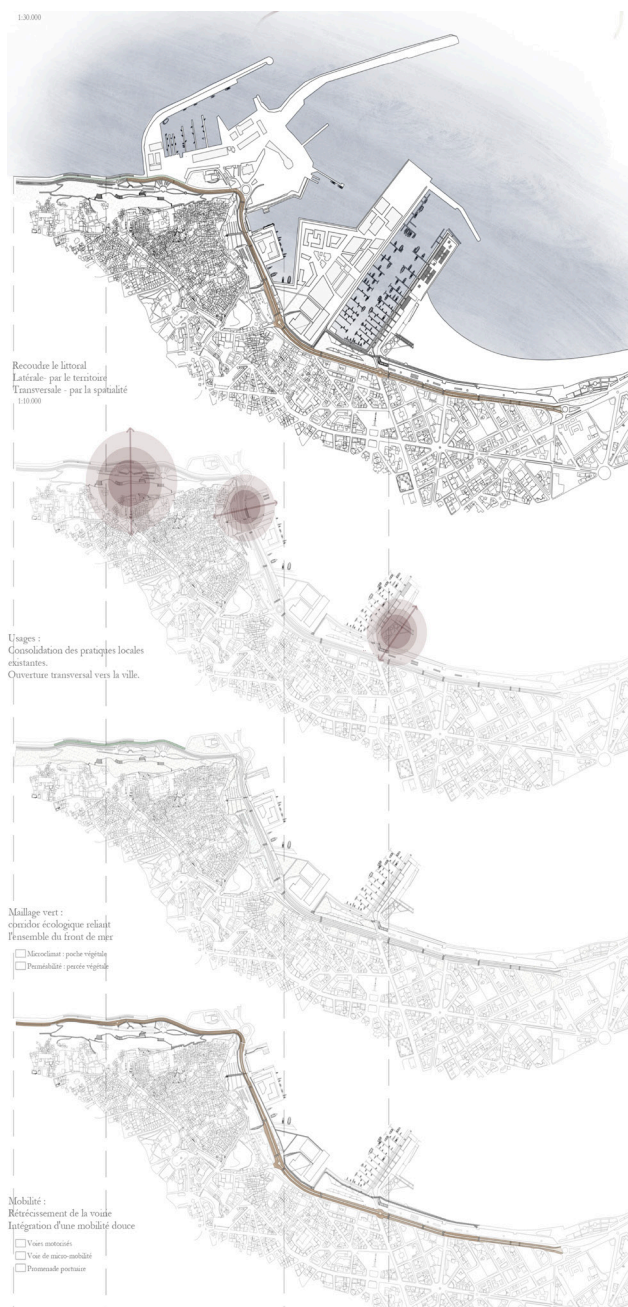


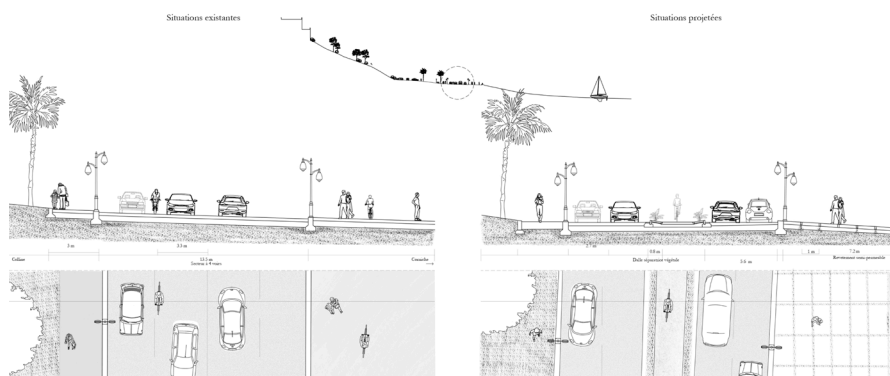
Fig 27 : Palimpseste d'interventions sur le front de mer de Tanger

5.1 Prise de position

L'immersion sur le terrain et l'analyse critique du littoral tangérois révèle aujourd'hui une blessure profonde, une double fracture qui prive la ville de son horizon. La première rupture, d'ordre physique, est le produit direct des infrastructures routières, lourdes qui balaient la rive, au premier rang s'impose le boulevard Mohammed VI.

La seconde rupture, d'ordre social, découle du caractère profondément exclusif et sélectif des récents aménagements, bien que le grand projet de reconquête du littoral ait été initialement brandi pour réconcilier la cité avec son milieu marin, sa mise en œuvre semble paradoxalement détournée. Il semble en réalité détourner ce lien vers l'extérieur, comme pour connecter le littoral à ce qui se trouve au-delà de la mer plutôt qu'à la ville elle-même. Cette orientation confère une dimension artificielle, presque théâtrale à la rive. Le littoral s'est transformé en une vitrine touristique standardisée, un décor lisse qui tourne le dos aux pratiques quotidiennes des Tangérois, spectateurs d'une rive qui ne leur est pas destinée.

Pour surmonter ces barrières et rendre la mer aux habitants, je propose deux stratégies complémentaires, déployées à des échelles différentes. Ces stratégies s'articulent autour de couches successives visant à recoudre latéralement la longueur du front de mer, tout en rétablissant des connexions transversales pour ouvrir des portes entre le littoral et la ville.



Axe de micro-mobilité : Redéfinit la place du vélo au cœur du boulevard.

Fig 28 : Plan coupe technique sur l'épaisseur du boulevard

5.1.1 Approche territoriale : le boulevard comme corridor vivant

La première réponse s'inscrit à l'échelle du territoire : elle dessine le fil conducteur du projet en unifiant le front de mer et son système portuaire. À l'instar des mutations urbaines observées à Barcelone, Oslo ou Panama, les voies rapides côtières constituent le premier vecteur de rupture physique. À Tanger, le boulevard Mohammed VI matérialise ce dogme de l'automobile, son emprise cyclopéenne et sa géométrie monolithique en fait une frontière étanche et une infrastructure routière subie. Pour inverser cette logique, je propose de métamorphoser ce réseau de transits en un corridor écologique et urbain repensé dans son épaisseur. Cette démarche s'inspire directement du travail de reconquête végétale et piétonne mené par Lola Domènech sur le Passeig de Saint Joan à Barcelone. Ou la priorité de l'espace public a été restituée aux circulations douces, aux cyclistes et aux cycles de la biodiversité. (Domènech, 2012)

Cette grande couture territoriale se décline en 3 interventions systématiques.

L'épaisseur du boulevard

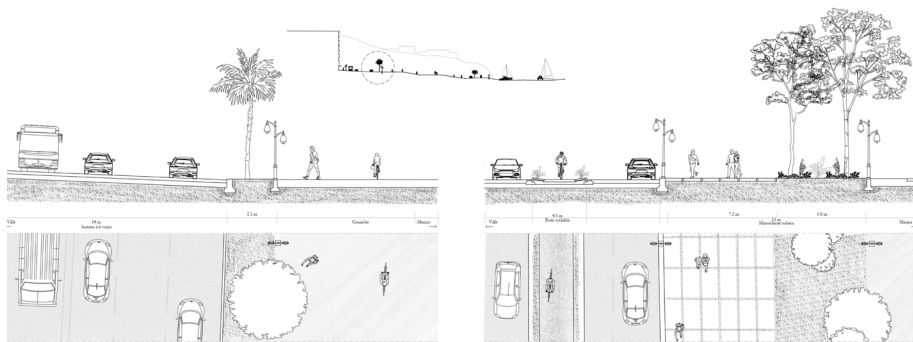
Cette première intervention vise d'abord à réduire l'emprise automobile en réduisant les emprises asphaltées. La largeur des voies de circulation est recalibrée, passant de 3,30 mètres à 2,70 mètres, un gabarit resserré qui induit mécaniquement une modération de la vitesse et sécurise le pas des piétons. Le nombre des voies est lui aussi revu à la baisse selon les séquences du tracé, oscillant de six à quatre voies de circulation. La séquence du Vieux-Port constitue le geste le plus radical de cette stratégie : ce nœud routier, brodé par huit voies de circulation, se trouve libéré à la faveur du déménagement des activités industrielles. Cette opportunité permet de comprimer le profil à seulement deux voies de circulation, dégageant une emprise monumentale pour sceller les retrouvailles du port à la ville basse à travers de nouveaux usages civils.

Cette soustraction automobile est rendue possible par la mise en place d'infrastructures d'allègement à l'échelle de la ville, capables d'absorber le trafic de transit. La route de Rabat est requalifiée pour irriguer les traversées urbaines intérieures, tandis que la rocade des Deux-Mers, est conçue pour contourner la métropole par ses franges rurales. Ces deux infrastructures offrent des alternatives de circulation efficaces pour détourner le trafic de transit qui asphyxiait jusqu'alors le boulevard Mohamed VI.

Le maillage végétal

Pour répondre aux îlots de chaleur et aux agressions acoustiques du trafic résiduel, le projet déploie une armature végétale continue. Des poches végétales paysagères denses viennent ponctuer le parcours, ces salons de fraîcheur jouent un rôle de régulateur microclimatiques, projetant des canapés d'ombre sur le sol minéral et dressant un écran phonique contre les bruits du boulevard et des infrastructures portuaires.

Parallèlement, la morphologie des revêtements piétons est réinterrogée pour rompre avec l'imperméabilisation des sols, le calepinage de galets est ainsi accompagné par des percées végétales composées de dalles minérales poreuses liées par un enduit enherbé. Ce dispositif technique favorise l'infiltration directe des eaux, un enjeu de gestion des risques majeurs à Tanger.



Trame verte linéaire : Intégration végétale, microclimat et porosité.

Fig 30: Plan coupe technique sur le maillage végétale

5.1.2 Approche architecturale : pôle de réappropriation sociale.

La stratégie territoriale est la colonne vertébrale sur laquelle viennent s'amarrer trois interventions architecturales et sociales ciblées. Issues d'une lecture ethnographique fine du site, cette sélection ne cherche pas à parachuter des modèles séparés de contexte, mais prend le parti de relever, de légitimer les pratiques locales déjà inventées par les Tangérois. L'analyse croisée de morphologie et des usages sur le front de mer révèle que la nature des pratiques locales est directement conditionnée par la distance du boulevard au trait de côte. Ainsi, là où le boulevard borde immédiatement la mer, les dynamiques sont presque « rebelles » et informelles, où les usagers s'approprient le site de manière brute et spontanée. À l'inverse, lorsque le boulevard s'éloigne de la rive pour laisser place à un large front de mer, les pratiques deviennent plus passives et contemplatives, s'accordant avec les aménagements.



1. Promenade structurée
2. Gradins
3. zone pie nique / Food truck
4. Abris
5. Zone de pêche
6. Pavillon de pêcheur
7. Ponton de kayak
8. Poste cyclable
9. Commerce de proximité
10. Terrasse
11. Salle de parure
12. Maison portuaire
13. Zone de rencontre - Solarium
14. Promenade portuaire

L'objectif premier de cette démarche est de comprendre les besoins des habitants, de cartographier l'étendue de leurs usages pour en faire des leviers de transformations urbaines. Ainsi, chaque intervention est ancrée dans des réalités territoriales précises, adaptées aux spécificités de chaque secteur et déployées à des échelles variées.

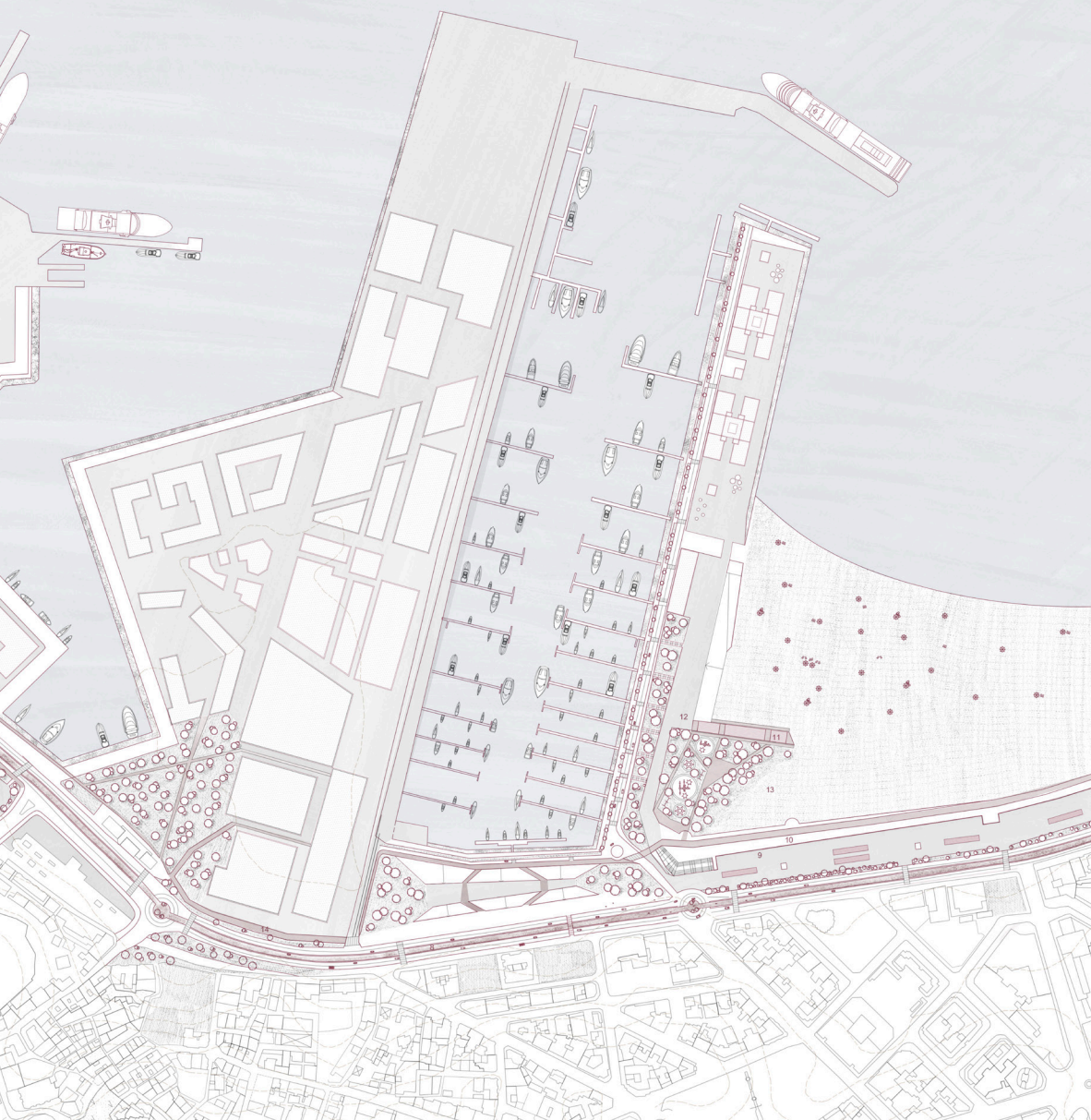




Fig 32 Coupe ethnographique de la zone de Merkala

ZONE DE MARKALA

L'analyse ethnographique a mis en lumière l'importance particulière de la colline de Merkala pour les habitants. Cet espace, profondément ancré dans leurs pratiques quotidiennes, est un lieu de vie : on y vient pour pique-niquer, contempler la vue en profitant des foodtrucks, se promener ou encore pratiquer son footing matinal. Mais au-delà de ces usages, la volonté des habitants de maintenir un lien tangible avec la mer est le plus marquant. Malgré son dénivelé abrupt, les habitants ont creusé un sentier sinueux à même la roche, témoignant de la détermination des locaux à rester reliés à la mer.



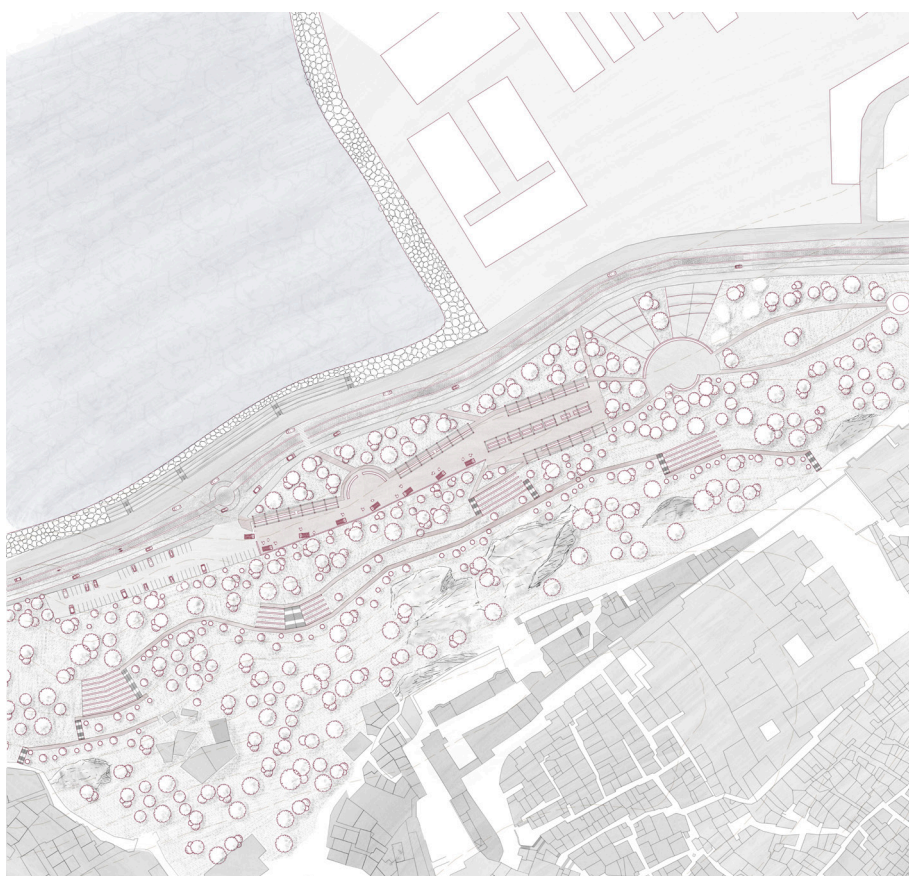


Fig 33 : Plan masse de la zone de Merkala

L'intervention que je propose pour cette zone s'appuie sur ces dynamiques existantes pour les transformer en pratique légitimes et structurantes. Plutôt que de considérer la colline comme une contrainte, celle-ci devient un levier de projet, m'inspirant des stratégies de réaménagement de front de mer déployées dans des villes comme Oslo ou Panama. Une promenade stratifiée est ainsi conçue pour épouser la topographie du site. Celle-ci est rythmée par des gradins en grès, une pierre locale qui rappelle à la fois les murailles de la médina, située au-dessus de la colline et de la composition géologique de cette dernière. À son pied, le parking asphalté existant est repensé pour devenir un véritable espace de vie. Une grande partie est dédiée à une zone de pique-nique, équipée de pergola bioclimatique, mêlant une structure massive en béton avec un revêtement en pierre de grès et une toiture légère. Les toitures légères de lames inclinées permettent une ventilation naturelle tout en offrant une protection contre le soleil. Le sol quant à lui est traité avec les mêmes percées végétales que celles utilisées le long du front de mer, assurant une continuité paysagère. Enfin, pour renforcer le lien physique entre les habitants et la mer, les roches escarpées sont remplacées par des gradins successifs. Ces derniers forment une transition douce et progressive entre l'espace public et la mer.

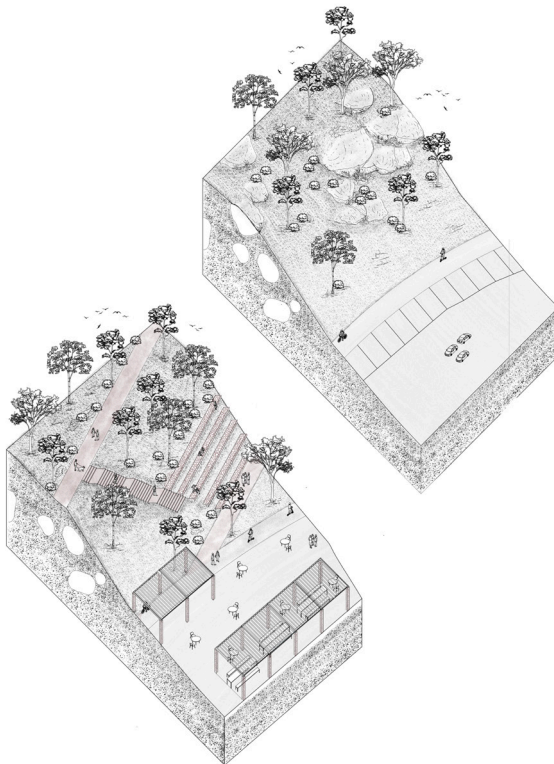
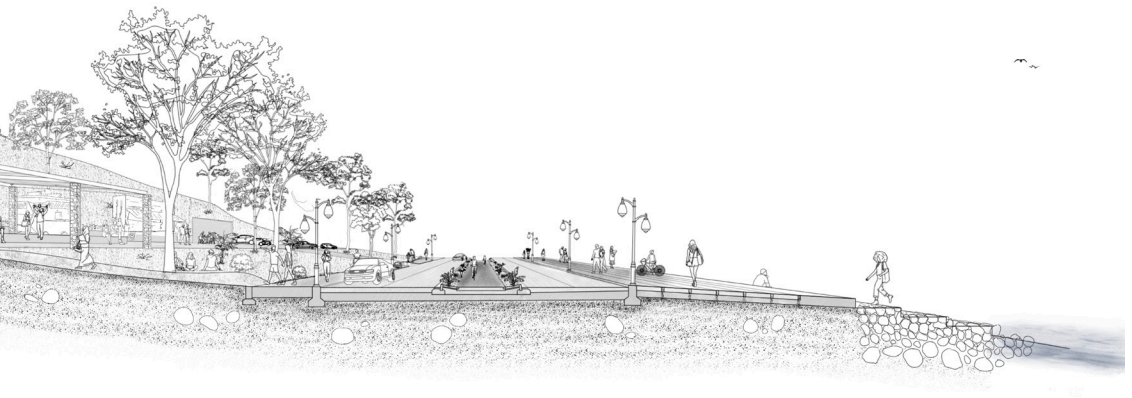


Fig 34 : La colline de Merkala vécu:



Fig 35 : Coupe perspective : spatialité de Merkala



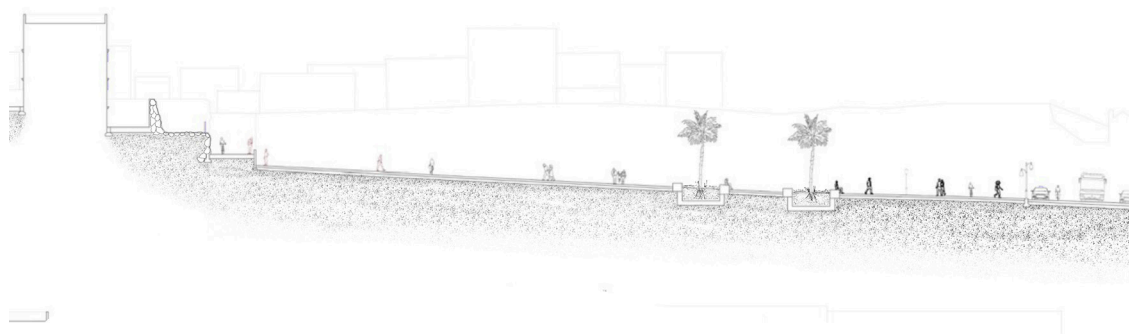


Fig 36 Coupe ethnographique de la zone du Vieux port

ZONE DU VIEUX PORT

Le vieux port de Tanger, bien que séparé de son activité professionnelle de pêche, reste un lien chargé de mémoire et de pratiques ancrées dans le quotidien des habitants. Malgré l'interdiction officielle, la pêche amateur y persiste, témoignant d'un attachement profond à son bassin. Pour les Tangérois, ce lieu ne doit pas devenir un espace réservé à des usages élitistes : il incarne une histoire collective qu'ils refusent de voir disparaître.



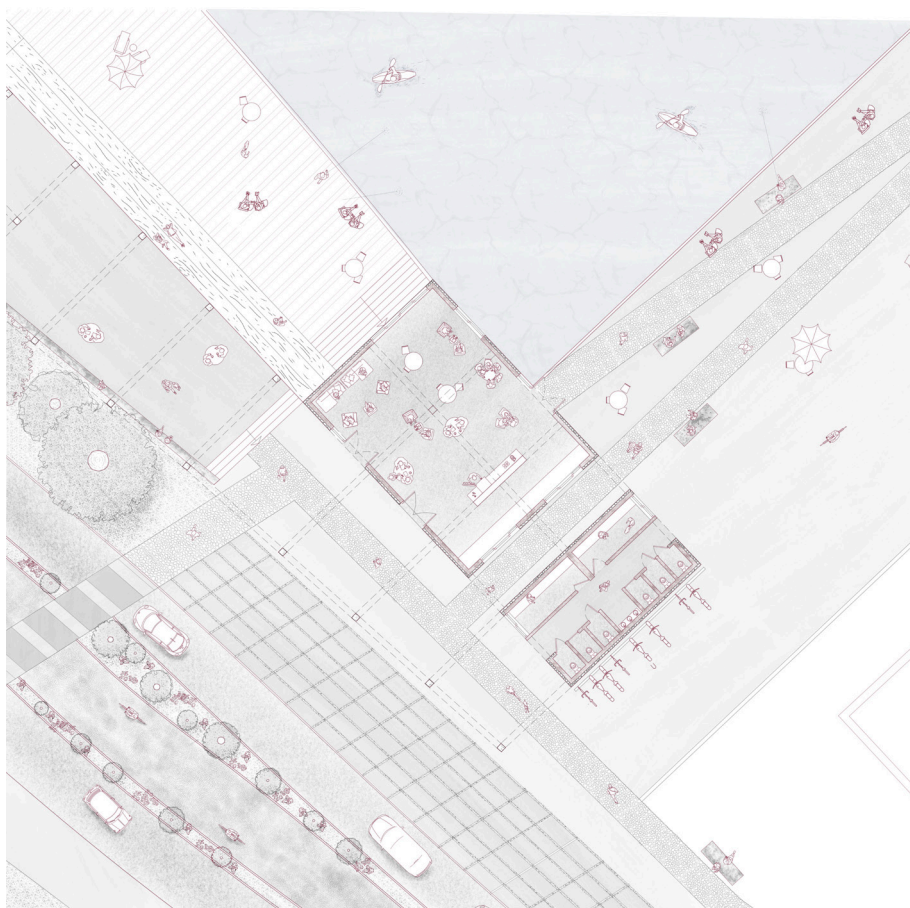


Fig 37 Le pavillon de pêche

Je propose une intervention qui vise à légitimer et à structurer cette pratique, en s'inspirant de projets comme ceux d'Oslo ou Barcelone, où les habitants se réapproprient physiquement le rapport à l'eau par des activités aquatiques. Au cœur de cette démarche, j'intègre la création d'un pavillon de pêcheurs conçu comme un lieu de vie et d'échange. Ce pavillon s'articule autour de deux espaces complémentaires :

- Un bloc central, construit sur une trame de 6 x 6 mètres, abrite une salle commune équipée de zones de stockage et de rangement, accompagné d'un bloc sanitaire avec vestiaire. Les deux sont séparés par un porche permettant de relier cette structure conçue comme point d'ancrage.
- Deux pontons flottants prolongeant la structure du pavillon vers l'eau. L'un est dédié à la pêche tandis que l'autre au kayak, permettant une réappropriation ludique et sportive du bassin.

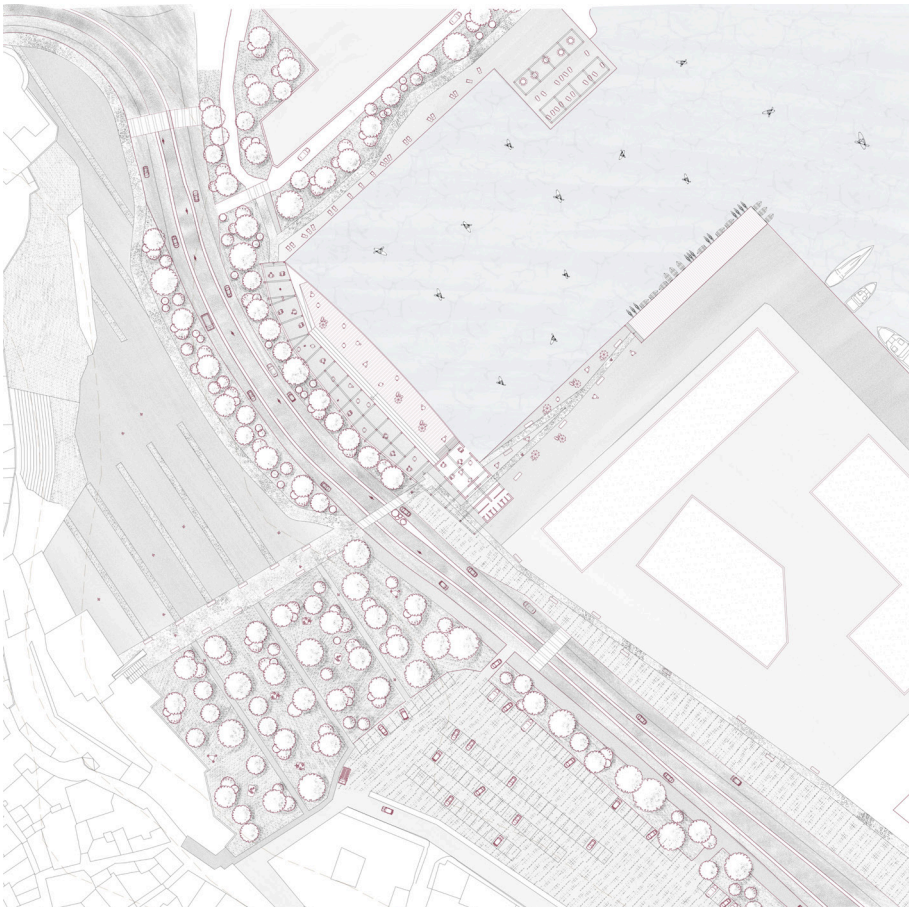


Fig 38: Plan masse de la zone du Vieux port

L'espace extérieur est pensé pour favoriser la contemplation et le repos, avec du mobilier urbain disposé le long de la promenade, invitant à profiter de la vue sur le bassin. Les pontons sont reliés à des structures d'ombrage similaires à celles de Merkala, offrant une protection contre le soleil et confort aux usagers. Pour renforcer le lien entre la ville et la mer, la place du vieux port est repensée avec sobriété, afin de préserver sa capacité à accueillir des événements festifs tout en améliorant son intégration urbaine. Les sols sont retravaillés pour introduire une porosité végétale. Ainsi, la promenade devient un fil conducteur, reliant la ville, la place, le pavillon et la mer, grâce à des zones tampons qui assurent une continuité visuelle et physique entre ces espaces.

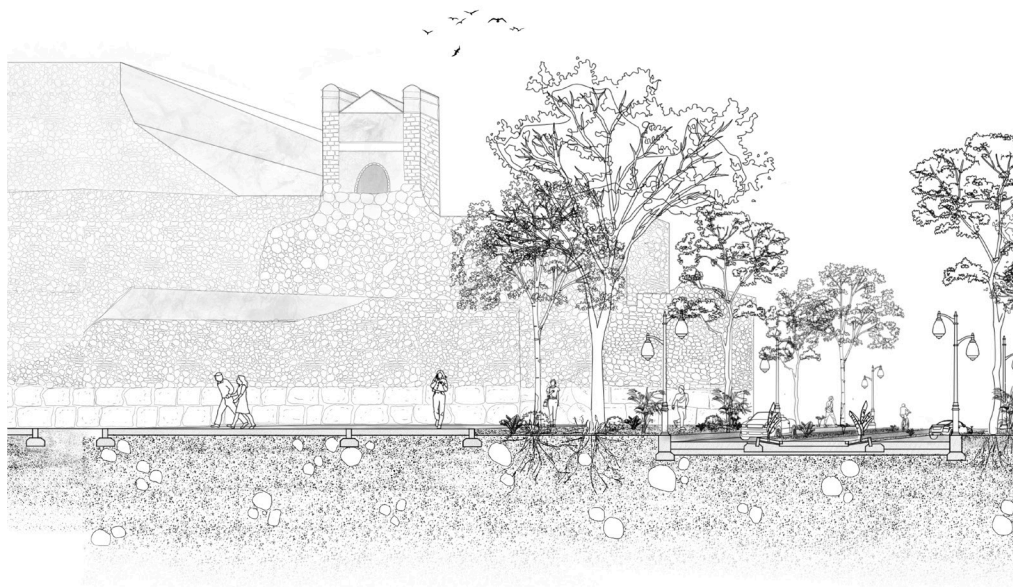
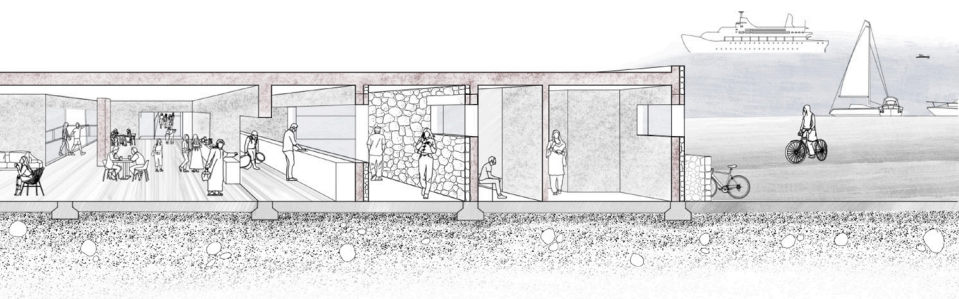
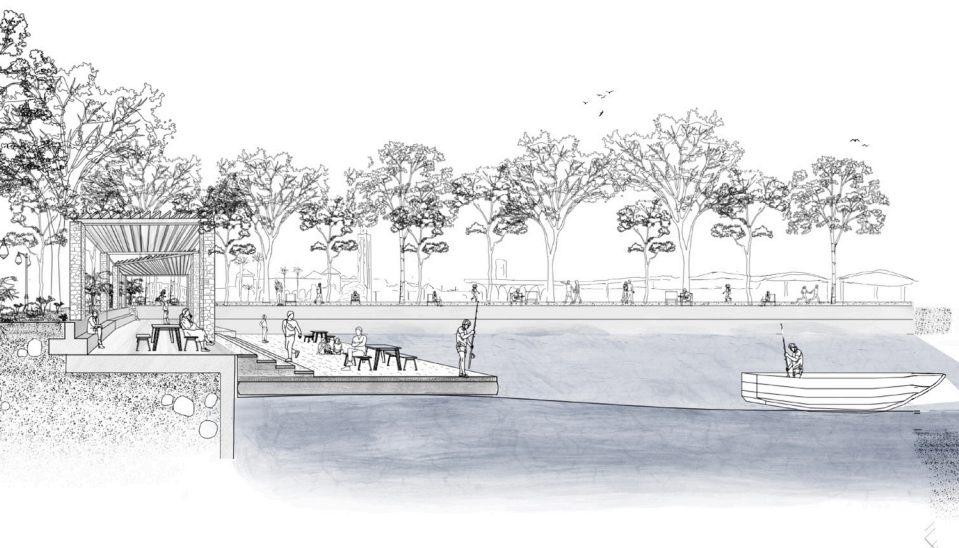


Fig 39: Coupe perspective : spatialité de Merkala



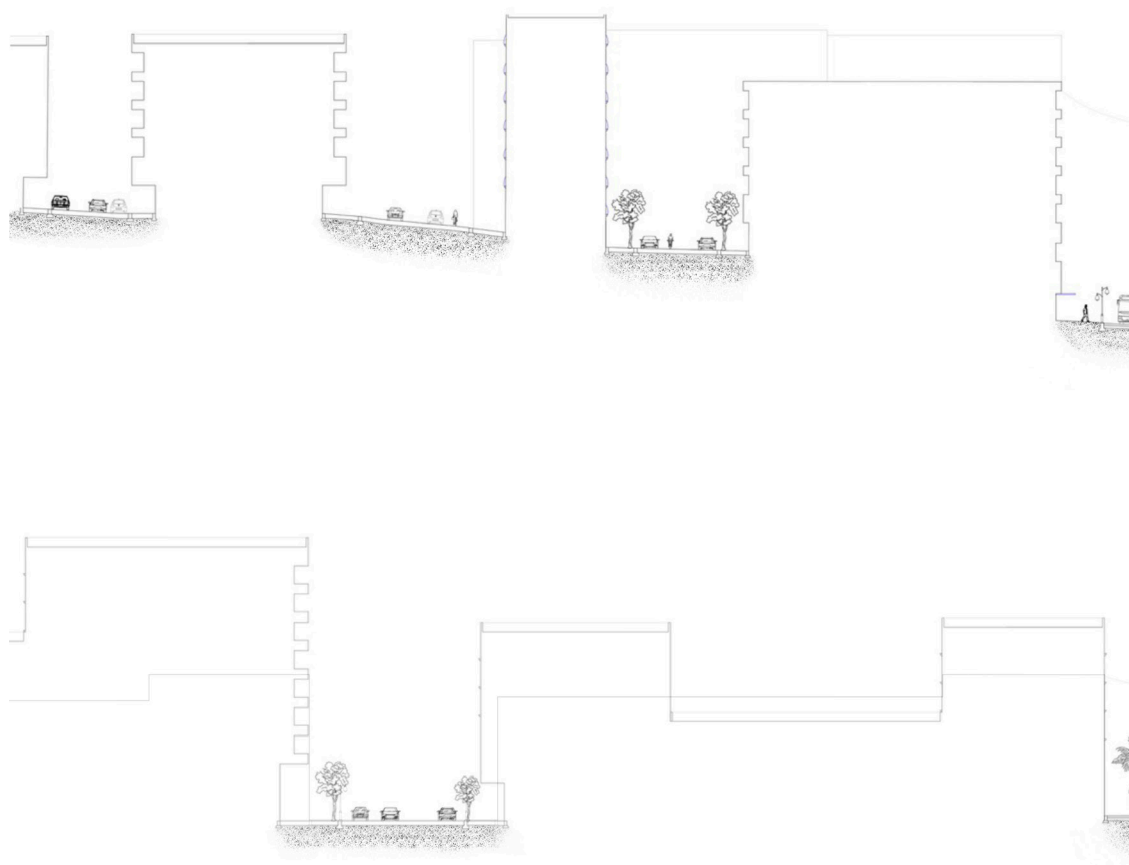
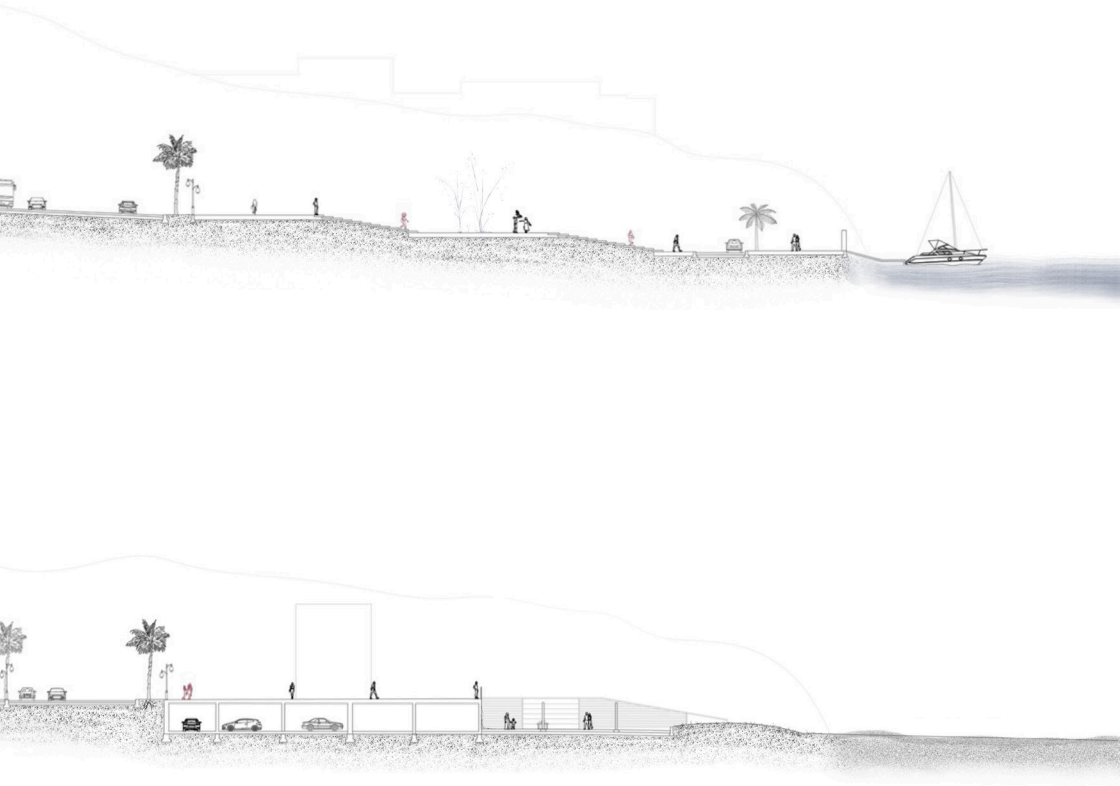


Fig 40 Coupes ethnographiques de la zone de la marina

LA ZONE DE LA MARINA

La marina de Tanger est aujourd'hui un paradoxe urbain. Bien qu'elle soit un lieu de mixité sociale, cette diversité reste invisible, masquée par une image élitiste. À cette contradiction, s'ajoute une complexité topographique : la marina s'étale sur plusieurs niveaux, entre le surplomb du boulevard, les grands escaliers menant aux quais et la longue rampe d'asphalte qui mène à la zone de restauration, l'espace a une structure complexe.



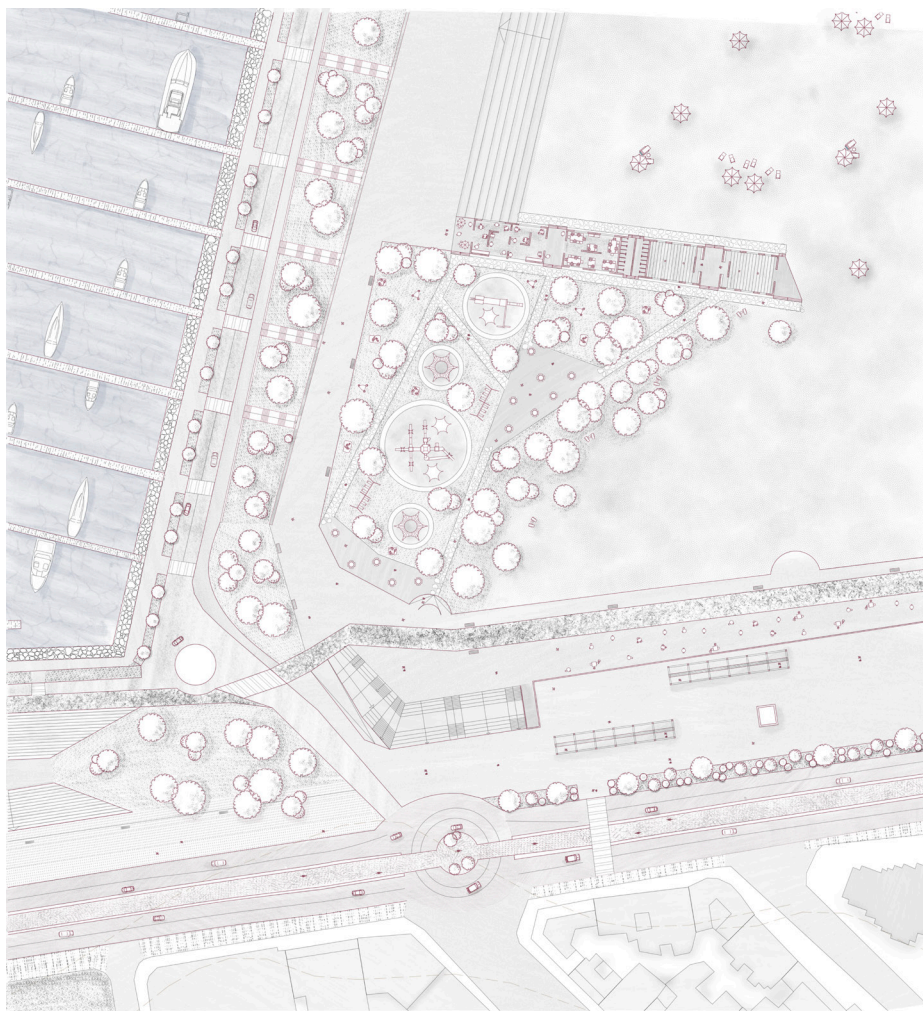


Fig 41 : Plan masse de la zone de la marina

Pour promouvoir la mixité sociale, je propose d'intégrer une maison portuaire, conçue comme un lieu de rencontre et d'échange, capable de briser les barrières sociales et de favoriser les interactions entre les plaisanciers, le personnel portuaire, les visiteurs et les habitants.

Cette maison portuaire s'inscrit dans la continuité du projet en reprenant la trame de 6 x 6 mètres utilisée pour le pavillon de pêcheurs. La maison s'implante sur une plateforme minérale existante, structurée par une alternance de pleins et de vides qui relient ses différentes fonctions grâce à des proches et des terrasses. L'espace est organisé en deux séquences :

- D'un côté, la salle commune est séparée d'un espace de coworking par une terrasse.
- De l'autre, deux salles de prière séparées sont aménagées, garantissant une porosité sociale et une ouverture sur l'extérieur.

Pour connecter cette maison portuaire à la marina, une séquence d'escaliers relie directement les quais et la capitainerie à ce nouveau pôle d'attractivité.

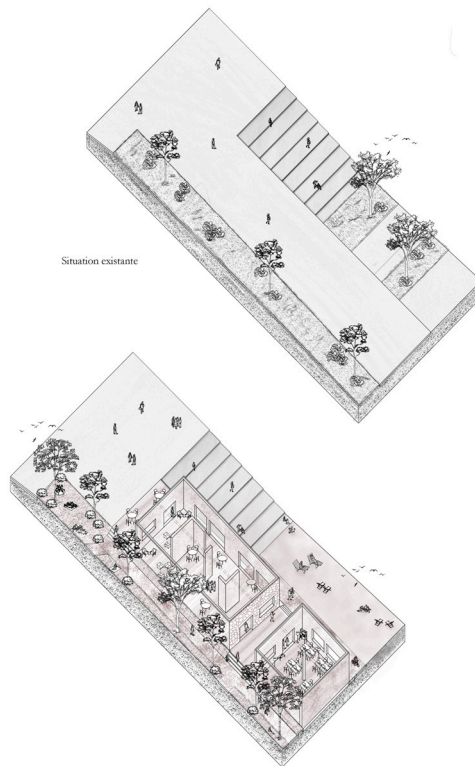


Fig 42: La maison portuaire

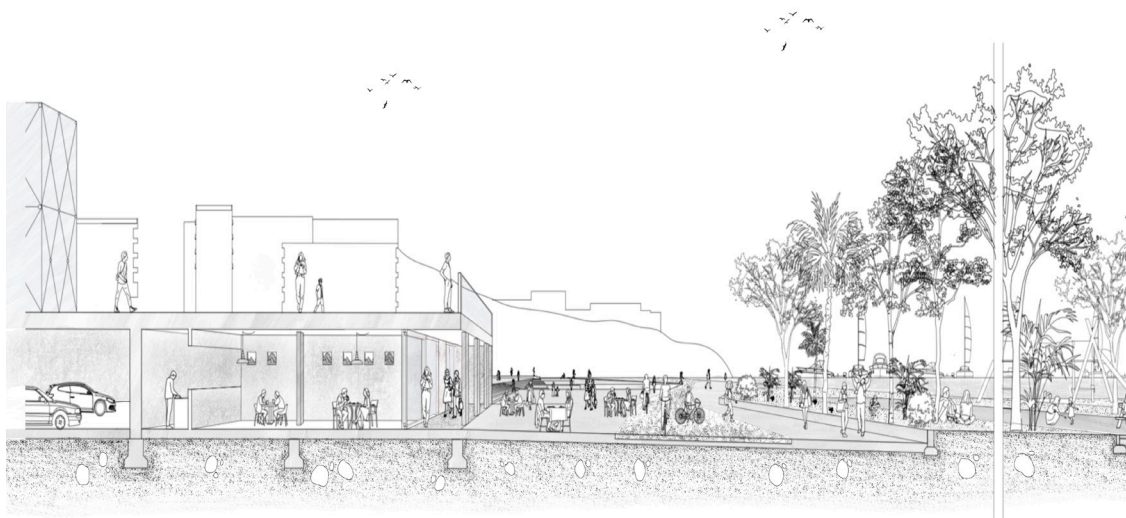
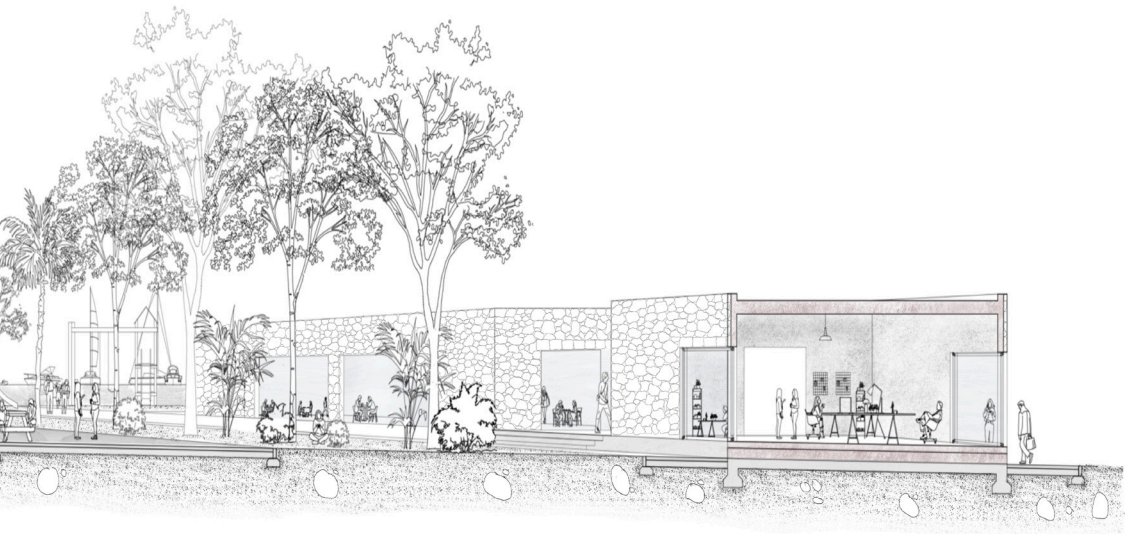


Fig 43: Coupe perspective : spatialité de Merkala

En parallèle, le projet réinvestit les espaces sous le boulevard en transformant les locaux existants en un pôle de commerce de proximité. Ce dernier accueille des épiceries, cafés et glaciers, accompagnés de terrasses qui dynamisent la promenade en créant une ambiance conviviale. Ce pôle s'ouvre sur une vaste zone de pique-nique végétalisée, complétée par une aire de jeux, formant une transition douce entre la corniche et la maison portuaire.

Malgré sa position en retrait, sous le boulevard, ce pôle est un élément clé de connexion entre les usagers de la marina, ceux de la plage et les promeneurs de la corniche. Pour renforcer cette fonction, les façades sont reculées afin de créer une galerie couverte, offrant une promenade protégée du soleil. Au-dessus, la corniche est également équipée des mêmes structures d'ombrage que le vieux port et Merkala, permettant de profiter pleinement de la promenade tout en étant abrité.



Chaque partie du projet repose sur une même intention : reconnecter la ville, les habitants et le littoral, en travaillant plusieurs formes de relation entre eux.

La première dimension est visuelle et vise à ouvrir les vues vers la mer depuis la ville. À travers des percées, des ouvertures et des perspectives cherchant à rendre la mer plus présente dans le paysage urbain.

Ensuite, une relation sociale qui vise à démocratiser l'accès aux espaces littoraux. L'idée est de permettre à chacun de se sentir légitime dans des espaces parfois perçus comme réservés ou exclusifs. Le projet se veut de rééquilibrer les usagers et faciliter les échanges.

Une dernière dimension vise à retrouver un contact concret avec l'eau. Que ce soit par des jardins plongeant vers la mer, des pontons flottants invitant à la contemplation ou des accès aménagés à la plage, chaque intervention vise à rapprocher concrètement les usagers du littoral.

Malgré leurs spécificités, les trois zones restent liées par une même cohérence matérielle et structurelle. En privilégiant des matériaux locaux, le projet cherche à créer un fil conducteur entre les différentes zones.

Cette continuité participe à une stratégie territoriale plus large visant à mieux relier les espaces entre eux.

5.2 Le front de mer de demain

On me dit souvent que je ne suis fait que de fragments, de souvenirs communs et de cicatrices partagées. J'ai été le témoin muet de tant de mutations, la victime constante de tant de dominations. Mais, aujourd'hui, les fracas des moteurs se sont tus, et je me sens enfin à ma place, entouré de ceux qui me chérissent.

Longtemps, je me suis demandé qui j'étais. Mais j'ai compris qu'il ne fallait pas chercher une solution unique ni une réponse figée, car je suis l'âme même de ceux qui me vivent.

Qui suis-je ?

Si ce n'est que les rires d'un couple admirant la beauté de la mer ? Offrant différents visages à qui veut les découvrir.

Qui suis-je ?

Si ce n'est que la joie des voyageurs et la mélancolie douce de leur départ ? Remplaçant les silhouettes imposantes du port par des émotions discrètes.

Qui suis-je ?

Si ce n'est que la voix des habitants et la nostalgie de leur histoire ? Témoignant d'une ville qui s'apaise au rythme doux de la marée humide.

Qui suis-je ?

Si ce n'est qu'une entité qui se nourrit de rêves pour en créer des souvenirs ? Chantonant la mélodie du désir à ceux qui écoutent les vagues murmurer.

J'ai compris qu'au-delà de mon identité, je vis à travers le regard d'une mère, dont l'inquiétude s'efface en suivant les pas de son enfant sur un maillage vert et non plus une grille d'asphalte.

Je vis dans le souffle tendu d'un marin tirant sur sa voile, préparant son voyage, marqué par le partage des cultures et non pas par l'isolation élitiste.

Je vis à travers l'imaginaire d'adolescents, qui au-delà de la colline ne voient plus une file de voitures, mais un tremplin d'aventure.

Mais, je vis surtout dans l'espoir et la passion qui circulent, remplaçant les structures de fer et le flux d'acier.

Je suis cet entre-deux jamais figé, pourtant jamais mobile. Un lieu où les vies se croisent et où chacun laisse son empreinte, aussi discrète soit-elle.

Voilà qui je suis,

Un puzzle d'émotions rythmé par les vagues douces de la mer et bercé par la mélodie du passage.

Une peinture vivante dont les couleurs façonnent les rencontres.



6 Epilogue

Le front de mer de Tanger a longtemps été confiné au statut de toile de fond inaccessible. En dépit d'une proximité géographique immédiate et d'un attachement mémoriel viscéral, les Tangérois se sont trouvés exclus de leur littoral qui ne les accueillait plus. L'enjeu de ce travail de recherche et de conception architecturale était de contester cette fatalité en légitimant les pratiques locales afin de répondre à une question fondamentale : comment repenser l'interface entre Tanger et son front de mer, afin d'en faire un paysage ouvert à l'appropriation quotidienne par ses habitants ?

L'objectif de cette posture n'a jamais été de rejeter les structures lourdes et les infrastructures portuaires qui ont forgé l'histoire et la grandeur de la ville, mais bien de trouver un point d'équilibre critique entre ces échelles monumentales et l'échelle humaine. Le projet de fin d'études développé montre qu'il est possible de faire cohabiter les grandes infrastructures globales et les usages quotidiens, en accordant autant de valeurs spatiales aux pratiques vernaculaires des résidents qu'aux flux économiques et touristiques internationaux.

Les enseignements de la recherche : de l'analyse au projet

Mon cheminement s'est structuré autour de trois jalons complémentaires qui m'ont permis de fonder ma prise de position :

Le décryptage historique et morphologique m'a d'abord permis d'établir que le front de mer contemporain agit comme une frontière étanche. En tournant le dos au tissu urbain sédimenté pour s'adresser exclusivement à l'outre-mer, la rive ne répondait plus aux critères fondamentaux d'un espace public inclusif. L'histoire urbaine nous enseigne que le littoral a souvent été un terrain d'expérimentation ; ce travail me permet de prouver que la rive tangéroise ne doit plus être abordée comme un obstacle infrastructurel à surmonter, mais comme le levier majeur du renouveau urbain.

L'immersion ethnographique rythmée par les quatre saisons est venue confirmer ce cadre théorique. Elle m'a permis de mettre en lumière un littoral profondément saisonnier, vibrant sous les flux touristiques estivaux pour se retrouver déserté lors des basses saisons. Cette lecture sensible a été cruciale pour me faire comprendre que le traitement du trait de côte exige une vision systémique : intervenir de manière isolée sur une seule séquence sans penser la continuité du littoral reviendrait à creuser de nouvelles fractures.

L'étude comparative des références internationales (Barcelone, Oslo, Panama) m'a fourni les outils conceptuels nécessaires pour opérer ce retournement, en m'offrant les clés techniques pour métamorphoser une coupure routière en un espace de liaison parfaitement adapté aux spécificités socio-spatiales de Tanger.

Une double échelle : stratégie de reconquête

Pour formaliser cette cohabitation renouvelée entre la mer et la ville, j'ai choisi de contester la domination de l'automobile afin de restituer le sol aux piétons. Cette réappropriation repose sur l'articulation de deux échelles complémentaires :

La couture physique s'opère à l'échelle territoriale par une transformation continue du profil du boulevard Mohammed VI, transfiguré en un corridor environnemental et piéton.

Le tissage social se déploie à l'échelle humaine à travers des interventions architecturales ciblées, directement dictées par la résilience des dynamiques habitantes que j'ai observées à Merkala, au Vieux Port et à la Marina.

Ouverture : vers un projet de ville global

Tanger est une ville portuaire parmi tant d'autres qui souffre aujourd'hui des symptômes de la fragmentation urbaine et de la privatisation des rives. En évitant soigneusement le « clonage » des projets génériques et standardisés qui ont marqué la fin du XX^e siècle, mon approche sensible, centrée sur l'humain et le contexte précis, propose un modèle de relecture reproductible pour d'autres cités portuaires du bassin méditerranéen.

Par cette proposition, je souhaite que Tanger retrouve son identité profonde. La mer n'y est plus un simple décor de carte postale, elle redevient un espace de vie, de partage et de symbiose avec l'histoire et le quotidien de ses habitants.

À l'instar des grandes trajectoires métropolitaines mondiales, ce réaménagement de la lisière maritime a vocation à s'inscrire dans une stratégie urbaine plus vaste, initiant un véritable « projet de ville ». En intégrant les deux défis majeurs de la ville contemporaine, la reconfiguration globale des flux de transport et la transition écologique, mon projet de couture du littoral ouvre la voie à une métropole où la mobilité douce irrigue le cœur des quartiers, et où la désimperméabilisations des sols redonne au tissu urbain une réelle porosité face aux eaux de pluie.

1 Bibliographie

Ali Abdeldayem, M., Assem, A. M., & Ibrahim, K. B. (2026). Public Space Privatization : A Catalyst for Urban Spaces Gentrification. ARCHive-SR, 10(1), 29-41. <https://doi.org/10.21625/archive-sr.v10i1.1252>

Beauchard, J. (avec Moncomble, F.). (2013). L'architecture du vide : Espace public et lien civil. Presses universitaires de Rennes.

Bergsli, H. (2008). Marseille et Oslo : Des stratégies entrepreneuriales pour transformer le front de mer. Méditerranée. Revue géographique des pays méditerranéens / Journal of Mediterranean geography, (111), Article 111. <https://doi.org/10.4000/mediterranee.2772>

bouabid, S. (2022). Montée des eaux et impacts sur les littoraux – Nechfate. <https://nechfate.ma/montee-des-eaux-et-impacts-sur-les-littoraux/>

Bruttomesso, R. (2001). Complexity on the urban waterfront.

Calvin, K., Dasgupta, D., Krinner, G., Mukherji, A., Thorne, P. W., Trisos, C., Romero, J., Aldunce, P., Barrett, K., Blanco, G., Cheung, W. W. L., Con-nors, S., Denton, F., Diongue-Niang, A., Dodman, D., Garschagen, M., Geden, O., Hayward, B., Jones, C., ... Ha, M. (avec Lee, H.). (2023). IPCC, 2023 : Climate Change 2023: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Core Writing Team, H. Lee and J. Romero (eds.)]. IPCC, Geneva, Switzerland. (P. Arias, M. Bustamante, I. Elgizouli, G. Flato, M. Howden, C. Méndez-Vallejo, J. J. Pereira, R. Pichs-Madruga, S. K. Rose, Y. Saheb, R. Sánchez Rodríguez, D. Ürgé-Vorsatz, C. Xiao, N. Yassaa, J. Romero, J. Kim, E. F. Haïtes, Y. Jung, R. Stavins, ... C. Péan, Éd.s.; First). Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). <https://doi.org/10.59327/IPCC/AR6-9789291691647>

Chattou, Z. (2011). Tanger à la croisée de nouvelles recompositions territoriales et de mobilités transnationales. Méditerranée, 116, 133-138. <https://doi.org/10.4000/mediterranee.5447>

Clerval, A. (2023). Gentrification. <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/gentrification/@@openPDF?uid=096d667ad3a6b87a1f22c471dcb037a4&id=gentrification>

Domènech, L. (2012, juillet 25). Passeig De St Joan Boulevard by Lola Domènech. Landscape Architecture Platform | Landezine. <https://landezine.com/passeig-de-st-joan-boulevard-by-lola-domenech/>

Doumenc. (1997). L'espace public dans la ville méditerranéenne : Actes du colloque de Montpel-lier, 14-15-16 mars 1996. Editions de l'Espérou.

Ducruet, C., Mohamed-Chérif, F. Z., & Cherfaoui, N. (2011). Maghreb port cities in transition : The case of Tangier.

Eagle hills. (2024). Tanja waterfront.

Estudio Herreros. (s. d.-a). Parques Litorales. Consulté 30 avril 2026, à l'adresse <https://estudioherrerros.com/project/parques-litorales-2/>

Estudio Herreros. (s. d.-b). Port Olímpic. Consulté 30 avril 2026, à l'adresse <https://estudioherrerros.com/project/port-olimpic/>

Gyéjacquot, J.-P. (2015). Aménagement et équipement des espaces publics : Places, espaces paysa-gers, mobiliers, fontaines. Moniteur.

Hoyle, B. S., Pinder, D., & Husain, M. S. (1988). Revitalising the Waterfront : International Dimensions of Dockland Redevelopment. Belhaven Press.

Le Port Olímpic. (2020). <https://portolimpic.barcelona/fr/le-nouveau-port-olimpic/sur-port-olimpic>

Malone, P. (1996). City, Capital and Water. https://www.researchgate.net/publication/325946455_City_Capital_and_Water

Mareï, N. (2012). Le détroit de Gibraltar dans la mondialisation des transports maritimes. EchoGéo, (19). <https://doi.org/10.4000/echogeo.12919>

Marshall, R. (2001). Fronts de mer dans les villes post-industrielles. <https://doi.org/10.4324/9780203166895>

Pinzon, J. A. (2016). La Cinta Costera : El « hub » que une a la ciudad. Panorama de las Américas. <https://revistapanorama.com/la-cinta-costera-el-auhubau-que-une-a-la-ciudad/>

Rodeo Architectes. (2019). Bilfritt byliv. <https://www.rodeo-arkitekter.no/projects/car-free-city-life>

SANCHEZ, J. (2014, février 28). Tanger : La reconversion du port s'accélère. AIVP. <https://www.aivp.org/newsroom/tanger-la-reconversion-du-port-saccelere/>

SAPT. (2022). PREZ PROJET DE RECONVERSION AIVP. https://saptmaroc-my.sharepoint.com/:p/g/personal/iamengaye_tangerport_com/IQA-GZ-FWfWNSLW2EvoCr7bdARBsBiLFM4Jr0PPf9rLbiQY?rttime=-dmAyxuh3kg

Seqqat, N. (2014a). LE PAYSAGE URBAIN ET ARCHITECTURAL DE LA MÉDINA DE TANGER.

Seqqat, N. (2014b). Phase III / Décembre 2014.

Superilles. (2020, octobre 18). Superilles. <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/en/superilla/eixample>

Terrin, J.-J., & Marie, J.-B. (2011). *Le piéton dans la ville : L'espace public partagé = Walking in the city : sharing public space* : Amsterdam, Copenhagen, Lausanne, London, Lyon, Paris, Wien. Parenthèses.

Tommarchi, E. (2025). Waterfront Redevelopment Five Decades Later : An Updated Typology and Research Agenda. *Ocean and Society*, 2, 9265. <https://doi.org/10.17645/oas.9265>

Viganò, P. (avec Grillet-Aubert, A.). (2012). *Les territoires de l'urbanisme : Le projet comme producteur de connaissance*. MétisPresses.

Wippel, S. (2022). Entre commerce et transport, loisirs et plaisirs : Les reconfigurations et les mondialisations du front de mer tangérois. *Les Cahiers d'EMAM*, 34. <https://doi.org/10.4000/emam.4850>

Iconographie

Fig 1 : Carte des échanges maritimes du Détroit de Gibraltar, auteur : Fad El Kheir H.

Fig 2 : Palimpseste du front de mer de Tanger, auteur : Fad EL Kheir H.

Fig 3 : Carte postale du Boulevard du front de mer de Tanger, auteur :

Sur : <https://www.geneanet.org/cartes-postales/view/5928419#0>

Fig 4 : Carte postale de la baie de Tanger, auteur : inconnu

Sur : <https://www.geneanet.org/cartes-postales/view/4241467#0>

Fig 6 : Plan des typologies du port de Tanger, auteur : Fad El Kheir H.

Fig 7 et 8 : Plan d'aménagement du projet de réaménagement menée par la SAPT et Eagle hillss, auteur : la SAPT

Sur : <https://www.aivp.org/newsroom/tanger-la-reconversion-du-port-saccele/>

Fig 9 : London Docklands, auteur : Andrew church

Sur: Revitalising the Waterfront : International Dimensions of Dockland Redevelopment.

Fig 10: Boston Inner Harbour : : John Tunbridge

Sur: Revitalising the Waterfront : International Dimensions of Dockland Redevelopment.

Fig 11 : Ruelle habité par les voisinage - lieu collectif de partage, auteur : Fad El Kheir H.

Fig 12 : Hiérarchie de l'espace public, auteur : Fad El Kheir H.

Fig 13 : Schéma des barrières du front de mer de Tanger, auteur : Fad El Kheir H.

Fig 14: Coupe des strats longitudinale de front de mer parallèle au trait de côte, au-teur : Fad El Kheir H.

Fig 15 : Boîte à outils de terrain, auteur : Fad El Kheir H.

Fig 16 : Carte sensible du terrain du printemps, auteur : Fad El Kheir H.

Fig 17 : Carte sensible du terrain de l'été, auteur : Fad El Kheir H.

Fig 18 : Carte sensible du terrain de l'automne, auteur : Fad El Kheir H.

Fig 19 : Carte sensible du terrain de l'hiver, auteur : Fad El Kheir H.

Fig 20: Différentes pratiques locales sur le front de mer,auteur : Fad El Kheir H.

Fig 21 : Plan masse du port Olimpik, auteur : Fad El Kheir H.

Fig 22 : Plan masse de la promenade portuaire, auteur : Fad El Kheir H.

Fig 23 : Plan masse du Parc littoral

Fig 24 : Séquence d'axonométries thématiques : mobilité, auteur : Fad El Kheir H.

Fig 25 : Séquence d'axonométries thématiques : maillage vert, auteur : Fad El Kheir H.

Fig 26 : Séquence d'axonométries thématiques : usages, auteur : Fad El Kheir H.

Fig 27 : Palimpseste d'interventions sur le front de mer de Tanger, auteur : Fad El Kheir H.

Fig 28 : Plan coupe technique sur l'épaisseur du boulevard , auteur : Fad El Kheir H.

Fig 29 : Plan coupe technique sur la mobilité douce, , auteur : Fad El Kheir H.

Fig 30 : Plan coupe technique sur le maillage végétale , auteur : Fad El Kheir H.

Fig 31 : Masterplan du projet , auteur : Fad El Kheir H.

Fig 32 : Coupe ethnographique de la zone de Merkala , auteur : Fad El Kheir H.

Fig 33 : Plan masse de la zone de Merkala , auteur : Fad El Kheir H.

Fig 34 : La colline de Merkala vécu , auteur : Fad El Kheir H.

Fig 35 : coupe perspective : espace habité , auteur : Fad El Kheir H.

Fig 36 : Coupe ethnographique de la zone du Vieux port , auteur : Fad El Kheir H.

Fig 37 : Le pavillon de pêche , auteur : Fad El Kheir H.

Fig 38 : Plan masse de la zone du Vieux port , auteur : Fad El Kheir H.

Fig 39 : Coupe perspective : spatialité de Merkala , auteur : Fad El Kheir H.

Fig 40 : Coupes ethnographiques de la zone de la marina , auteur : Fad El Kheir H.

Fig 41 : Plan masse de la zone de la marina , auteur : Fad El Kheir H.

Fig 42 : La maison portuaire , auteur : Fad El Kheir H.

Fig 43 : Coupe perspective : spatialité de Merkala , auteur : Fad El Kheir H.

Fig 44 : Les portes de demain : Vers un front de mer habité

9 Annexes

9.1 Entretiens et terrains

Dans le cadre de cette recherche, trois types d'entretiens ont été réalisés. L'intention initiale était de mener des entretiens qualitatifs auprès de l'ensemble des acteurs présents sur le terrain d'étude, afin de recueillir une diversité de points de vue à partir d'une grille de questions communes. Celle-ci portait notamment sur la fréquentation du lieu, les usages observés ou pratiqués, les perceptions du front de mer, les éléments attractifs ou répulsifs, ainsi que les besoins, attentes ou éventuelles tensions identifiées dans cet espace.

Cependant, dans la pratique, il n'a pas été possible de conduire ces entretiens qualitatifs avec l'ensemble des acteurs envisagés. Plusieurs personnes sollicitées n'ont pas souhaité participer ou se montrer disponibles pour répondre aux questions, limitant ainsi la portée initialement envisagée de cette démarche.

Concernant les entretiens de type micro-trottoir, j'ai interrogé sept personnes. Je leur ai demandé si elles étaient originaires de Tanger, à quelle fréquence elles fréquentaient la Marina et le front de mer, ce qui les attirait dans ces lieux, ainsi que ce qu'elles appréciaient ou, au contraire, n'aimaient pas dans cet espace littoral.

Entretien 1

Il s'agit d'un couple d'une trentaine d'années, venu occasionnellement à la Marina. Les personnes interrogées fréquentent rarement cet espace, c'était seulement leur deuxième visite. Leur présence est principalement motivée par la promenade et le cadre offert par le front de mer. Bien qu'ils apprécient la Marina, ils soulignent certaines limites, notamment le manque d'espaces ou d'activités adaptés aux enfants. Selon eux, cette absence réduit l'intérêt du lieu pour les familles, leurs enfants ayant peu d'occasions de s'occuper ou de jouer sur place.

Entretien 2

Cet entretien a été mené avec une femme d'une trentaine d'années accompagnée de sa mère. Bien qu'elles ne soient pas originaires de Tanger, elles déclarent fréquenter régulièrement la ville, attirées par l'atmosphère du nord du Maroc, la mer et le cadre général du littoral tangerois. Leur usage du front de mer se limite principalement à la promenade et à la prise d'air. Elles expriment toutefois

un certain sentiment de distance vis-à-vis des espaces de consommation présents sur la Marina, les prix des cafés et restaurants étant perçus comme trop élevés pour leurs

moyens. Dès lors, leur expérience du lieu se réduit essentiellement à l'observation et à la contemplation du paysage, sans réelle ap-propria-tion des espaces proposés.

Entretien 3

Cet entretien a été réalisé avec une jeune femme d'une vingtaine d'années accompagnée de sa mère, toutes deux originaires de Tanger. Elles fréquentent régulièrement le front de mer et la Marina dans une optique de bien-être et d'activité physique. Elles y viennent principalement pour marcher, faire un léger footing, et profiter de l'air marin. Le cadre littoral, en particulier l'air salé et l'atmosphère du bord de mer sont des éléments importants de leur motivation. Leur fréquentation du lieu s'inscrit ainsi dans une routine de promenade et d'exercice physique.

Entretien 4

Il s'agit d'une femme d'une cinquantaine d'années qui fréquente régulièrement la Marina, principalement le matin. Elle ex-plique apprécier ce moment de la journée pour la fraîcheur de l'air et le calme am-biant, qui lui apportent une sensation d'apaisement et lui permettent de se libérer l'esprit. Son parcours consiste généralement à marcher le long de la corniche, avant d'entrer dans la Marina afin d'admirer la vue sur la mer.

Entretien 5

Cet entretien a été mené avec un jeune Tangérois âgé d'environ 16 à 20 ans. Il fréquente régulièrement la Marina, en moyenne une fois par semaine, principale-ment pour se promener ou retrouver des amis. Il se dit satisfait de pouvoir disposer d'un tel espace de promenade dans la ville, mais formule également plusieurs critiques vis-à-vis de son fonctionnement actuel. Selon lui, la Marina manque d'entretien et d'activités accessibles au plus grand nombre. En dehors des cafés et restaurants, il estime que peu d'usages sont proposés aux visi-teurs. Il exprime notamment un intérêt pour des activités nautiques plus abordables, telles que le paddle ou d'autres pratiques accessibles, contrairement aux promenades en yacht ou en voilier, qu'il perçoit comme coûteuses et réservées à une clientèle plus privilégiée. Cette situation participe, selon lui, à la création d'une forme de barrière sociale entre la Marina et une partie des habitants. Il souligne également un manque d'animation et de vitalité du lieu, évoquant plusieurs bâtiments vacants ou peu occupés, contribuant à une impression générale de vide.

Entretien 6

Cet entretien a été réalisé auprès de deux jeunes femmes tangéroises âgées d'environ 18 à 25 ans. Bien qu'elles fréquentassent autrefois régulièrement la Marina, elles dé-

clarent aujourd'hui s'y rendre beaucoup moins souvent. Elles associent ce changement à l'évolution de l'atmosphère du lieu, notamment en raison du développement d'activités nocturnes qui les mettent désormais mal à l'aise et avec lesquelles elles ne se sentent plus en adéquation. Elles expliquent qu'auparavant, la Marina constituait un lieu où elles pouvaient venir en famille et se sentir à l'aise, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui.

Selon elles, le front de mer souffre également d'un manque d'activités culturelles et de lieux favorisant les échanges sociaux. Elles évoquent le besoin d'espaces permettant de se rencontrer, discuter,

Partager et créer du lien entre habitants et visiteurs. Elles associent cette dimension relationnelle à une pratique profondément ancrée dans les sociabilités locales où l'échange et la rencontre occupent une place importante dans la vie quotidienne.

Entretien 7

Cet entretien a été réalisé avec une femme d'une trentaine d'années, originaire de Casablanca. Bien qu'elle ne soit pas de Tanger, elle indique fréquenter régulièrement la ville dès qu'elle en a l'occasion, notamment le temps d'un week-end. Son attachement au lieu est principalement motivé par l'atmosphère du nord du Maroc et la proximité avec la mer, qu'elle apprécie particulièrement.

Elle exprime toutefois le souhait d'une plus grande proximité entre les espaces de consommation et la Marina, estimant que les cafés et lieux de pause pourraient être davantage intégrés au bord des quais afin de réduire une certaine distance perçue entre les visiteurs, les promeneurs et l'univers portuaire. Selon elle, un aménagement favorisant davantage de proximité avec les bateaux et les quais permettrait une expérience plus immersive et plus qualitative du lieu, en renforçant le sentiment de connexion avec l'environnement maritime

Discussions avec le personnel portuaire

En complément des entretiens réalisés avec les usagers, des échanges ont également été menés avec différents membres du personnel portuaire. Ces discussions relevaient davantage d'entretiens semi-directifs que d'entretiens qualitatifs structurés, dans la mesure où elles s'appuyaient sur des questions ouvertes et relativement larges. Les participants étaient invités à parler de leur rôle au sein de la Marina, de leur expérience quotidienne de travail, des aspects qu'ils apprécient ou, au contraire, qu'ils jugent problématiques, ainsi que de leur perception générale du fonctionnement du site.

De manière générale, les échanges menés avec le personnel portuaire, notamment les mariners et les agents de sécurité, mettent en évidence un sentiment d'insatisfaction quant aux conditions de travail. Plusieurs interlocuteurs évoquent une charge de travail importante et une forte polyvalence des tâches, en particulier chez les mariners, amenés à remplir de multiples fonctions au quotidien. Malgré ces responsabilités variées, certains estiment que les conditions offertes restent limitées, notamment sur le plan de la reconnaissance et de la rémunération. Pour plusieurs d'entre eux, cette situation nourrit le souhait de se réorienter vers d'autres opportunités professionnelles, le poste actuel ne répondant pas pleinement à leurs attentes.

RACHID :

Une discussion informelle a été menée avec un policier affecté à la surveillance de la Marina, ici nommé Rachid. Son poste se situe dans une zone offrant une vue dégagée sur l'ensemble de la Marina, notamment en direction des pontons, ce qui lui permet d'assurer une surveillance continue du site.

Au cours de l'échange, il évoque des conditions de travail qu'il juge peu adaptées aux besoins élémentaires du personnel. Selon lui, les agents ne disposent ni d'espace dédié au repos, ni d'endroit approprié pour s'asseoir ou prendre leurs repas. Il explique que les longues heures de service s'effectuent majoritairement debout et que les repas sont souvent pris dans les véhicules personnels, faute d'infrastructures adaptées telles qu'une cafétéria ou un espace de pause. Il mentionne également qu'un local mis à disposition à proximité par le club nautique, initialement destiné à un autre usage, est ponctuellement utilisé comme espace minimal de repos. Les conditions d'accès à cette discussion ne permettaient toutefois ni prise de photographie, ni enregistrement, ni observation détaillée de cet espace.

Rachid souligne par ailleurs des inégalités dans les conditions de poste selon les emplacements. Il estime avoir la chance de bénéficier d'un minimum de protection grâce à un abri le protégeant du soleil et de la pluie, contrairement à certains agents de sécurité positionnés dans l'espace public, contraints de rester à leur emplacement sans infrastructure de protection adéquate face aux conditions climatiques.

L'entretien fait également émerger une critique des activités nocturnes présentes sur la Marina, notamment les bars et clubs. Selon lui, le niveau sonore élevé et la musique tardive nuisent à la qualité du lieu, perturbent son environnement de travail et affectent également l'expérience des visiteurs et des voyageurs présents dans le port.

Enfin, il évoque un manque d'équipements liés aux pratiques quotidiennes du personnel, notamment l'absence d'un espace de prière accessible à proximité immédiate. La mosquée la plus proche étant jugée trop éloignée pour être atteinte durant une pause de service, certains agents seraient amenés à prier dans des espaces improvisés, tels qu'un parking ou certains secteurs proches des pontons.

ABDELATIF :

Abdellatif, originaire de Fès, travaille à la Marina depuis près de six ans, ayant débuté son activité en 2019. Il explique avoir commencé par des tâches liées au nettoyage des pontons et à l'entretien de bateaux, ce qui lui a progressivement permis de développer un réseau de contacts dans le milieu portuaire. Avec le temps, il a évolué vers une activité indépendante de services portuaires, travaillant aujourd'hui auprès d'un nombre limité de propriétaires de bateaux avec lesquels il entretient une relation directe.

Ce statut indépendant lui offre une plus grande autonomie dans l'organisation de son travail, lui permettant d'intervenir directement sur les embarcations dont il assure le suivi, sans dépendre entièrement des contraintes administratives du fonctionnement portuaire.

Dans son récit, Abdellatif souligne toutefois plusieurs manques au sein de la Marina, notamment l'absence d'une supérette de proximité et d'un lieu de prière facilement accessible. Il décrit également un rythme de travail particulièrement soutenu, qui ne connaît pas de véritable basse saison. En été, il observe une présence accrue de plaisanciers marocains, tandis que l'hiver est davantage marqué par les voyageurs étrangers naviguant en voilier.

Son activité consiste notamment à superviser les amarrages, assurer le suivi technique de certaines embarcations et intervenir rapidement en cas de problème. Il insiste sur la dimension physique de ce travail, qui implique des déplacements constants entre les différents pontons, parfois du début de la matinée jusqu'à tard le soir. Une part importante de ses responsabilités repose également sur la vigilance continue à l'égard des bateaux sous sa supervision, afin de prévenir tout incident ou problème technique pouvant compromettre leur sécurité.

SOFIANE :

Sofiane, originaire de Meknès, travaille à la Marina depuis environ deux ans et demi. Il explique ne pas avoir choisi Tanger de manière particulière, mais s'y être installé à la suite d'une opportunité professionnelle dans le secteur portuaire.

Au cours de l'entretien, il évoque plusieurs manques liés aux infrastructures du site, tant pour les travailleurs que pour les visiteurs. Il mentionne notamment l'absence d'un commerce de proximité, tel qu'une supérette ou un point de ravitaillement facilement accessible, qui pourrait répondre aux besoins quotidiens des plaisanciers, voyageurs et employés du port. Comme d'autres membres du personnel interrogés, il souligne également le manque d'un lieu de prière adapté, expliquant que les travailleurs sont parfois amenés à prier directement sur les pontons, faute d'alternative proche.

Sofiane décrit un fonctionnement dans lequel le personnel portuaire est employé par des sociétés mandatées par l'administration de la Marina. Selon lui, ce statut procure peu d'avantages et s'accompagne de conditions de travail jugées insatisfaisantes, tant sur le plan salarial que sur celui de la reconnaissance du travail fourni. Il exprime le sentiment d'une forte disproportion entre les responsabilités assumées au quotidien et la rémunération perçue.

Il insiste particulièrement sur la question du sous-effectif, décrite comme une difficulté structurelle du fonctionnement portuaire. Chaque employé se voit attribuer un ou plusieurs pontons à superviser, mais le manque de personnel conduit fréquemment à une surcharge de travail. Lors des périodes de forte fréquentation, notamment lorsque de nombreux bateaux arrivent simultanément, les employés doivent intervenir rapidement d'un ponton à l'autre, dans un rythme de travail qu'il qualifie de particulièrement exigeant physiquement.

Enfin, Sofiane souligne une différence de perception entre les saisons. Si l'été s'accompagne d'une charge de travail importante, l'ambiance générale, l'animation et l'activité du lieu rendent cette intensité plus supportable à ses yeux. À l'inverse, l'hiver lui apparaît plus difficile à vivre, car le niveau d'exigence professionnelle reste élevé tandis que l'environnement de travail devient moins dynamique et qu'il perçoit peu de reconnaissance institutionnelle ou d'amélioration de ses conditions quotidiennes.

YOUSSEF :

Originaire de Marrakech, cet employé travaille à la Marina de Tanger depuis environ un an et demi. Au cours de l'échange, il décrit des conditions de travail qu'il considère particulièrement difficiles et peu avantageuses. Selon lui, le contrat proposé comporte peu de bénéfices pour les employés, notamment en matière de congés, de conditions de repos ou de reconnaissance professionnelle, tandis que la rémunération est jugée insuffisante au regard des responsabilités assumées.

Il souligne également l'absence d'infrastructures minimales destinées au personnel. Les employés ne disposent ni d'espace de repos, ni de vestiaire, ni de cafétéria, et passent l'essentiel de leurs jour-nées de travail à l'extérieur, exposés aux conditions climatiques sans réelle protection contre le soleil ou les intempéries. L'absence de lieux adaptés pour s'asseoir ou récupérer durant les temps de pause est également mentionnée comme une difficulté impor-tante du quotidien.

L'entretien met aussi en évidence des manques matériels affectant directement l'exercice du travail. Selon lui, certains équi-pements nécessaires font défaut, obligeant parfois les employés à compenser par un travail plus manuel ou à improviser cer-taines tâches, ce qui alourdit davantage la charge de travail.

Concernant les équipements sanitaires, il explique que le personnel ne bénéficie pas d'installations dédiées et utilise les sanitaires destinés aux voyageurs. Il indique qu'auparavant, cet usage n'était même pas toléré, avant qu'une forme de tolérance informelle ne s'installe progressivement, bien qu'aucune solution réellement pensée pour le personnel n'ait été mise en place.

Enfin, lorsqu'il est interrogé sur les aspects positifs de son travail, il peine à en identifier. Il mentionne uniquement le sentiment général de sécurité présent au sein de la Marina, tout en précisant qu'il s'agit davan-tage d'un bénéfice ressenti par les usagers et visiteurs que d'un avantage direct pour les travailleurs eux-mêmes. Il évoque également certaines problématiques d'entretien des espaces, notamment du parking, décrit comme peu entretenu et parfois glissant, ce qui participe à une perception plus globale d'un environnement de travail insuffisam-ment pris en charge.

Retranscriptions d'entretiens

Salma & Julien, 34 et 41 ans

H : Pouvez-vous me parler un peu de vous et de votre parcours ?

S : Bonjour. Alors, moi c'est Salma. J'ai 34 ans.

J : Moi c'est Julien, j'ai 41 ans et on voyage depuis 6 ans maintenant.

H : Comment avez-vous commencé à voyager/ vivre de manière nomade ?

Salma : On a débuté en camping-car. Ensuite, on a acheté un bateau et on a commencé à voyager avec.

J : On a eu un déclic à un moment donné. On s'est dit qu'on était dans une vie traditionnelle : on travaille, on ne profitait pas plus que ça finalement de la vie, mis à part « métro, boulot, dodo ».

H : Qu'est-ce qui vous a poussé à choisir ce mode de vie ?

J : On cherche la liberté

H : Et depuis combien de temps vivez-vous sur ce bateau ?

S : On a acheté le bateau en novembre 2023.

H : Pouvez-vous me décrire votre bateau / véhicule / logement actuel ?

J : Je dirais que c'est un passeport pour la liberté. Ce n'est pas tellement le véhicule qui donne ce passeport là, mais il y contribue.

Après, le véhicule, il va te donner le moyen par rapport à ce que tu veux faire. Tu vas pouvoir réaliser tes projets suivant le type de véhicule que tu auras.

Mais le véhicule, c'est qu'un accessoire finalement de ce mode de vie là, parce que tu as des gens aussi qui ont un véhicule, qui ont un bateau mais qui ne vont pas voyager, qui vont rester amarré au port. Le véhicule est un bras, c'est une extension en fait de cet esprit-là.

H : Qu'aimez-vous le plus dans votre véhicule ?

J : Honnêtement, moi j'aime bien être dehors.

S : J'aime être dans le cockpit. 90 % du temps tu es sur le cockpit.

H : Quels sont les inconvénients que vous retrouvez en bateau ?

S : Je dirais les courses, par exemple, pour aller chercher de l'eau.

J : Le ravitaillement oui.

S : Quand tu n'es pas forcément dans un port, tu bouges avec ton zodiaque. Bon après ça fait du sport, on s'y habitue.

J : En bateau on peut dire aujourd'hui que tout est plus compliqué que la normalité en fait.

Pourquoi ? Parce que par exemple, quand on était en camping-car ou même en bus, tu as besoin de faire des courses : tu te gares sur le parking du supermarché, tu vas faire tes courses, tu sors avec ton caddie, tu remplis ton camping-car, ton van, ton bus, ton camion aménagé et tu pars.

En bateau ça ne se passe pas comme ça, en bateau quand tu es au port, tu es obligé de partir à pied pour aller faire des courses et par-fois ce n'est pas à côté, donc faut faire des bornes, faut faire des kilomètres pour aller. Quand tu es au mouillage, c'est encore une diffi-culté supplémentaire parce que tu es à l'ancre, il faut que tu prennes l'annexe, enfin ton petit zodiaque derrière, que tu ailles sur la plage, que tu ailles faire tes courses. Tu reviennes, tu retransvases les courses dans ton zodiaque, tu reviens à ton bateau, tu retransvases les courses du zodiaque au bateau, donc du coup tout devient plus compliqué en fait.

Et puis tu as aussi la tranquillité parce que quand tu es au mouillage, tu te dis bon ben j'espère que le bateau est toujours là. Tu as aussi ce stress supplémentaire.

Tu peux ripper un grand coup de vent, tu as ton ancre qui te sert à garer le bateau quelque part. Si elle ripe, ton bateau part et suit le courant de l'eau donc tu ne t'es pas sûr de retrouver. Donc ça fait partie d'une difficulté supplémentaire et d'un stress supplémentaire quand tu fais tes courses, de te dire est-ce que le bateau est toujours bien au mouillage ? Donc en bateau, oui, tout est plus compliqué.

H : Je ne pensais pas que ce serait plus compliqué. Et du coup, ici à Tanger, ça fait combien de temps que vous êtes ici ?

S : Ça va faire un an. On est arrivé en août l'année dernière et on a dû faire une petite pause par rapport à ma maladie. Et on est reve-nu. On a laissé le bateau.

Julien : on a pris la décision de laisser le bateau à Tanger pour éviter de repartir recroiser le détroit de Gibraltar et de repartir en Es-pagne. Ça aurait été peut-être plus simple parce qu'on n'aurait pas été sous douane, mais on a adhéré en fait à Tanger. Moi, ce que ce qui m'a fait adhérer et laisser le bateau à Tanger c'est la configuration du port et la sécurité qu'il y avait à Tanger, qu'on n'a pas retrouvé, notamment en Espagne, après les diverses marinas qu'on a fait en Espagne, qui sont ouvertes, où il se passe plein de choses le soir, où personne voit forcément quelque chose.

Et là, on a trouvé cette sécurité. Et quand on savait qu'on devait laisser le bateau pour une période X, on s'est dit au moins le bateau il est sous de bonne garde. Il y a des gens qui travaillent le jour, la nuit. Donc ça a été une condition qui nous a fait prendre la décision de laisser le bateau ici à Tanger.

H : Et du coup c'est la première question c'est qu'est-ce qui vous a attiré ici ? C'est ça, c'est la sécurité. Et pour la ville, vous venez d'Agadir, est-ce que vous connaissez Tanger depuis toujours ou bien qu'est-ce qui vous a attiré mis à part le port ?

J : Tanger c'était une ville qu'on connaissait de transit en fait.

S : Oui, on connaît pas du tout, encore à l'heure actuelle

J : Tanger, c'est la porte d'entrée de l'Europe. Tout le monde connaît Tanger, tous les MRE par exemple qui viennent en vacances l'été au Maroc, qui passent, pour la plupart à Tanger. C'est une ville de transit.

H : Quand vous êtes venus il y a un an, c'est quoi qui vous attirés ? Vous connaissiez le port avant ?

J : Non

S : C'est juste la découverte. Non, en fait c'est par rapport au trajet qu'on voudrait faire. Donc c'était de faire un stop à Tanger pour quelques jours et puis repartir dans l'océan. Bon après le destin a voulu autrement, suite à ma maladie, il a fallu qu'on fasse une pause d'une année. Mais à la base c'était juste un stop de 10-15 jours on va dire.

H : Et comment vous décrivez les infrastructures du port de Tanger, l'accueil, etc. Est-ce que niveau administration, est-ce qu'il y a des difficultés ?

J : Pour avoir fait plusieurs ports, honnêtement, en Europe notamment, moi je trouve que la marina de Tanger est quand même bien structurée par rapport à ce qu'on a pu voir même en France. Moi je trouve que déjà l'équipe Les marineros, ce qu'on appelle qui vien-nent, ce sont des gens qui sont déjà tout le temps-là, dès qu'on a besoin de quelque chose, ils sont là. Les infrastructures du port sont bien. Après, il y a toujours des petits points qu'on peut améliorer, mais dans l'ensemble c'est bien. Après, il y aurait le point négatif en tant qu'étranger, on va se placer en tant qu'étranger, même si on connaît très bien le Maroc, mais en tant qu'étranger. L'accompagne-ment primaire, arrivée, douane, administration, marina, ça je pense que ça serait un point à travailler pour les gens qui ne sont pas for-cément à l'aise avec le Maroc.

H : D'un point de vue plus architectural et dans votre quotidien, est-ce que vous avez l'impression que le port est une extension de votre bateau ? Ou est-ce qu'une fois sur les pontons, vous entrez dans un autre univers, séparé de votre espace de vie ?

J : Oui, bien sûr, Le port dans lequel on arrive doit être une extension du bateau. C'est une obligation parce que quand on arrive de mer, il faut laver le bateau, il faut le dessaler, il faut remplir l'eau, il faut jeter les poubelles. Donc oui, effectivement, au niveau de l'infra-structure ici, comme je disais, il y avait peut-être des points à rajouter. Notamment, on va se placer du côté voyageur, on ne va pas se placer du côté plaisancier, mais du côté voyageur, moi je trouve il y a déjà quelque chose qui manque cruellement, ce sont des containers à poubelle.

Je pense que l'infrastructure elle doit être en accord avec tout le monde. Autant les gens qui vivent au port sur leur bateau, ils ont peut-être la facilité de connaître du monde et d'avoir un réseau.

Quand je viens ici, il y a une chose qui m'interpelle, c'est qu'il n'y a pas de zone commune. Par exemple, les marineros, ils n'ont pas de salle en fait, ils n'ont pas d'endroit attitré pour eux, quelquefois ils se posent sur les bateaux dont ils s'occupent. Ou sinon, il y a l'accueil de douane, sinon il n'y a pas vraiment de zone commune qui va lier les plaisanciers, les voyageurs, les marineros.

S : On a eu qu'une fois, on a eu qu'un port en fait où on a vu ça. En fait, ça existait, c'est Port Camargue. A Port Camargue, il y a une salle à l'intérieur de la marina, une espèce de grand salon, un peu chill, qui est vraiment sympathique, avec canapé en cuir, machine à café et tout ça. On parle de bateau à bateau sur le ponton, mais c'est le fait d'avoir un espace où on peut effectivement croiser des gens d'ici ou de là, ça peut être un plus. Et ça, on l'a vécu qu'une fois à Port Camargue.

H : Et quels sont les lieux ou les services où vous avez le plus besoin, que ce soit sur votre bateau ou dans le camp ?

Salma : Bah, quand tu arrives de mer, encore une fois, on se place du côté voyageur. Il te faut pour la plupart du temps un endroit pour laver ton linge, même si nous, on s'est toujours arrangé à faire le linge à la main. Mais je veux dire, quand tu arrives après une grosse navigation où ça a été potentiellement peut-être un peu compliqué. Quand le temps est bon, tu as que ça à faire de nettoyer, laver ton linge. Et le fait d'arriver dans les endroits, tu vas chercher en premier lieu où laver ton linge, où les chips lander, donc où tu vas pouvoir acheter des accessoires, pour réparer ton bateau, les poubelles et après des sanitaires aussi, prendre une bonne douche.

H : D'ailleurs le linge c'était la chose qui m'a fait le plus, qui m'a donné envie de travailler sur le port, c'est que l'année passée en été, j'avais vu des personnes, des autres voisins, qui étendaient leur linge sur le bateau et qui avaient une toute petite machine à laver. Et c'était ce que je me posais comme question, c'est «oh c'est dommage, il n'y a pas de laverie dans le port, il n'y a pas d'espace servant aux voyageurs» donc ça m'a bien interpellé ce que tu as dit parce que c'est la réflexion que je m'étais faite au départ.

J : Quand on arrive de mer, on va chercher le confort qu'on n'a pas eu forcément. Donc effectivement, comme disait Salma, les sani-taires, c'est quelque chose d'important. Tu arrives dans un port, t'as envie que les sanitaires soient propres, qu'ils soient fonctionnels, qu'il y ai l'eau chaude. Donc dès fois t'as des petites pannes, ça peut arriver, mais c'est vrai qu'on est tombé dans des ports où c'était vachement vétuste. Donc je préfère me doucher sur mon bateau. Donc tu demandes vraiment un minimum de confort quand tu arrives de mer. Les sanitaires en font partie bien évidemment la douche.

Pour moi c'est l'espace, quand on vit dans un bateau, ce sont toujours des espaces plus restreints tout petit, tu as juste envie d'avoir une grande douche pour être à l'aise.

Après, au niveau de Tanger, de la structure, il y a un truc que je trouve assez dommage, quand on arrive dans des marines comme ça, tu vois par exemple, il y a un truc que je trouve un petit peu dommage, c'est qu'il y a une frontière quelque part entre la marina. Et la ma-rina où tu as le bateau qui est accosté, mais les bureaux ou le lieu de la marina en elle-même qui pourrait être exploité et est effective-ment réservé peut-être à des clubs. Comme dans tous les ports, il y a des clubs, voilà. Et ça, je trouve dommage parce que on a le Royal Yacht Club de Tanger qui est juste en face de nous et on en a parlé il n'y a pas longtemps. Et je trouve ça dommage justement qu'il n'y ait pas forcément des festivités. Des choses, tu vois, qui lient un petit peu plus. Et ça, je trouve ça dommage de pas exploiter ce côté-là parce que ça met réellement une barrière en fait entre le plaisancier qui est là et le voyageur de passage.

H : Le plus grand problème que moi je ressens dans le corps de Tanger, c'est que comme je vous l'avais dit. Il y a une barrière entre les plaisanciers et les voyageurs et les habitants de Tanger. Il n'y a jamais de lien et même j'ai envie de dire les nouvelles villas qui vont cons-truire ici derrière, je trouve ça hyper dommage. Bon si j'avais une villa là, je serais contente. Mais en tant qu'architecte par exemple, je trouve ça hyper dommage que ça casse encore une fois, on a l'impression que le port de Tanger crée la barrière avec la ville alors que de base. Le port, ça sert à lier la mer à la ville. Ce port là, ça crée et j'ai l'impression que ça ne crée pas d'harmonie en fait entre les diffé-rentes personnes, les plaisanciers, les habitants.

J : Ça changera comme ça a changé en France, c'est ce que je disais dans les années 1970-1980 en France, la plaisance était réservée à une élite, c'est à dire que tu faisais partie d'un yacht club. Alors aujourd'hui, ces codes ils ont été cassés avec le temps et ces codes-là, il faut qu'ils soient cassés. Effectivement, la mer a toujours relié le peuple. Ce qui est dérangeant, c'est que c'est vrai qu'on est sur quelque part surprotégé par le par la Marina de Tanger. Et dés fois, Ben tu sais, ça me gêne. Nous, on vient d'un milieu très simpliste, et je vois des gens qui passent, qui font des photos, qui regardent, tu as l'impression de faire partie d'une élite.

H : C'est élitiste aussi. Quand je vois un peu, ça se voit que c'est élitiste. Mais moi il y a une chose que, en tant que personne qui se pré-pare à faire un projet, dés fois j'ai des idées, etc. Je me dis que ce serait aussi sympa d'avoir un laboratoire marin. Dans un port, bien sûr, qui du coup ouvre la porte à des enfants, et cetera, et de créer en fait un lien avec le port et les habitants de la ville.

S : On a un ami qui voyage depuis pas mal d'années et avec lequel on a le même port d'attache avec notre bateau, c'est Bandol. Pierrot voyage, il en est à son 2e tour du monde, je crois. Et Pierrot est très attaché à Bandol parce que c'est son point de d'histoire de voyage. Et ils rentrent souvent sur Bandol justement pour faire des conférences. Et ces conférences-là, ce n'est pas pour raconter forcément ses expériences ou se mettre au-devant de la scène, c'est surtout pour partager avec les gens qui viennent le voir. Ils se posent des questions. Et là, je pense que ça serait bénéfique justement dans cet endroit commun, dans cette salle commune justement, de pouvoir parfois transmettre

l'expérience. Le Maroc change, évolue. Et aujourd'hui, je pense qu'il y a, il faut sensibiliser les gens et pour sensibiliser les gens et leur apprendre de nouvelles choses ou leur faire passer des choses, il faut des gens qui passent, qui ont de l'expérience dans certains domaines ou qui peuvent apporter leur pierre à l'édifice. Et cet échange-là, il faut qu'il soit, si tu veux, comme tu disais, entre la ville de Tanger, le port et les voyageurs qui viennent.

H : C'est exactement ce que j'aimerais faire.

S & J : En tout cas on le souhaite, on te le souhaite.

H : Est-ce que vous avez des interactions avec les habitants locaux ?

S : Oui.

H : Vous avez beaucoup d'interactions ?

S : On ne peut pas voyager quelque part sans avoir une interaction avec les locaux. On connaît des gens qui le font parfaitement, qui voyagent, qui restent dans leur cocon. Nous ce n'est pas notre intérêt. Nous notre intérêt justement c'est de s'enrichir de plein de choses et partout où on est allé, dans n'importe quel pays.

On a des contacts avec des locaux et puis quand tu as un contact avec une personne, cette personne-là est en contact avec 20 autres personnes, et cetera, et cetera. Donc tu peux tisser une toile de réseau. Et il faut dire honnêtement, au Maroc, en plus c'est très facile parce que les gens sont très avenants et ils veulent te rendre service.

H : Est-ce que vous rencontrez souvent des autres voyageurs comme vous ? Mis à part dans un port, mais dans la vie de tous les jours.

S : Oui, bien sûr.

H : Et c'est à quelle fréquence, à quel niveau ? Est-ce que c'est dans des lieux spécifiques où c'est vraiment partout.

J : Non, c'est de partout.

S : Ben d'ailleurs, Marco, on l'a rencontré dans un supermarché, on était en train de faire nos courses, on était là : « mais t'es pas le bateau qui est à côté de moi au mouillage ? ».

J : Alors, c'est plus facile de rencontrer des gens sur la route, faut être honnête, parce que sur la route, il y a des applications qui listent les parkings ou les endroits où on peut se garer en véhicule aménagé. Donc généralement, on arrive, il y a déjà 5-6 véhicules.

Sur l'eau, bah ça va être soit au mouillage ou soit au port. Mais après, quand on est en navigation, généralement on est tout seul et on ne voit personne. Après, il y a une un lien qui est plus fort quand même au niveau de la communauté des bateaux que sur la route.

S : Entre voyageurs sur l'eau, il y a une communauté qui est beaucoup plus soudée.

H : C'est d'ailleurs ma deuxième question, est ce qu'il y a un esprit de communauté ?

S : Oui, clairement, entre marins, oui,

H : Et entre marins et voyageurs terrestres ? Est-ce que vous sentez cette communauté ?

J : Alors, il y a un lien.

S : mais pas aussi fort.

J : Il y a une grosse différence. Ça vient de la mer, je pense, parce qu'en mer, il y a une loi implacable, c'est qu'on est obligé en fait de porter secours à quelqu'un dans la panade. C'est à dire qu'en mer, s'il y a un bateau qui est en difficulté, on a l'obligation au niveau de notre conscience d'aller porter secours et assistance.

Sur la route. Tu peux faire l'essai, tu te mets en warning sur la bande d'arrêt d'urgence avec une roue crevée. Même si tu es une fille toute seule, il y a très peu de chances qu'il y ait quelqu'un qui vienne s'arrêter derrière toi pour t'aider à changer une roue.

H : Ça c'est une question qui je ne sais pas si vous allez savoir y répondre puisque vous avez été vous-même voyageur terrestre, mais est-ce que vous sentez proche de ces voyageurs-là en tant que voyageurs marins ?

J : Non, aujourd'hui, il y a une frontière justement, il y a une frontière entre les deux mondes, c'est à dire même si c'est le voyage à proprement parler. Comme je te disais tout à l'heure, tu peux voyager à pied, à vélo, le bateau, c'est vraiment quelque chose qui est à part, sans parler d'être élitiste, mais je veux dire, c'est un monde à part.

S : C'est complètement 2 mondes différents.

H : Et est-ce que vous aimez bien comme c'est maintenant ou est-ce que dans un avenir vous pensez que ce serait une bonne idée de lier en fait ces 2 mondes ou le fait que c'est 2 mondes différents c'est ça apporte une richesse à ces 2 mondes ?

S : Alors il y a déjà un lien entre les 2. Il y a un lien qui est infime mais il y a un lien qui existe mais qui est tout petit. Il y a des applications ou des sites sur Internet qui mettent en relation des voyageurs lambda avec nous, aventuriers marins sur l'eau. C'est à dire que je te reprends l'exemple de la personne qui était partie pour faire un trek de Saint-Jacques de Compostelle et qui, au fil du voyage, a changé son optique de voyage et s'est dit «Bah moi j'ai envie de traverser l'Atlantique et j'ai envie d'aller faire un périple en Amérique latine.» Cette personne-là est descendue jusqu'au bord de la mer. Et rentrer en contact via ces sites là avec des gens qui cherchaient des équipages. Parce qu'il faut savoir que nous, on est une famille, mais il y a des gens qui naviguent tout seuls et parfois ils cherchent des équipiers pour bah aider aux tâches du bateau en navigation, et cetera. Et donc ce lien-là se fait par l'intermédiaire de ces sites là et ils peu-vent embarquer sur des bateaux comme équipage et aller. La personne dit par exemple, j'embarque à Tanger. Avec toi et moi, mon objectif c'est d'aller aux Canaries. Tu me laisseras à Tenerife et tu emmènes cette personne avec toi en tant que membre d'équipage jusqu'à Tenerife. À Tenerife, il descend avec son paquetage et il continue son expérience et son voyage à pied, ou il reprend un

autre bateau pour repartir. Donc ce lien, il existe entre communauté voyageurs terrestres et marin, mais il est vraiment très infime.

H : Est-ce qu'il y a un endroit, un port qui vous a particulièrement bien accueilli ? ou par exemple moi en tant qu'étudiant je pourrais prendre comme exemple.

J : Il me vient tout de suite à l'idée Valencia Mar, le port de Valence en Espagne. Très bien accueilli, très bonne structure. Alors c'est un très grand port, il y a plusieurs ports à Valencia, il y en a deux ou trois. Mais Valencia Mar, ça fait partie d'un des ports qui est, je pense, habitué au passage et aux voyageurs de passage, parce que toutes les structures sont pensées pour les voyageurs des voitures de location auxquelles on a pu louer une voiture d'ailleurs. Oui et c'est le port en fait, ce n'est pas une entreprise extérieure, c'est le port qui a des voitures de location et qui met à disposition ces voitures de location pour les gens de passage. Donc le port de Valencia Mar, je pense que c'est l'exemple parfait de tous ceux qu'on ait connus.

H : Qu'est-ce qui est le plus difficile, selon vous, dans ce mode de vie de voyageur ?

J : Le plus difficile, c'est avant tout de s'adapter à ce mode de vie. Il faut accepter une certaine instabilité, car il n'y a pas vraiment de routine ni de stabilité permanente. C'est surtout un état d'esprit à adopter. Il faut aussi apprendre à vivre avec peu, être assez minimaliste et accepter que tout puisse changer du jour au lendemain. Aujourd'hui, on peut être au Maroc, demain en Espagne ou ailleurs. Le voyage implique une capacité d'adaptation constante. En tant que voyageur, il faut être prêt à faire face à chaque situation et à s'adapter à chaque nouveau contexte.

H : Pour terminer, s'il y avait une seule chose qui pourrait améliorer votre expérience de voyage, notamment en termes d'infrastructure ou d'aménagement des ports, qu'est-ce que ce serait ?

J : Je dirais sans hésiter un espace commun, une salle d'échange ouverte à tous. Un lieu sans barrières, où plaisanciers, voyageurs, habitants, personnel de la marina ou personnes de passage pourraient se rencontrer, discuter et partager des expériences, des connaissances ou simplement un moment ensemble. Je pense qu'il manque aujourd'hui ce type d'espace de connexion humaine. Quand on voyage, on arrive dans des lieux inconnus, avec des codes, des personnes et des repères que l'on ne connaît pas. Avoir un lieu commun permettrait justement de créer un pont entre tous ces mondes. Par exemple, on pourrait simplement y prendre un café, échanger avec quelqu'un et demander un conseil pratique : « Mon zodiac est percé, je n'arrive pas à trouver la fuite, est-ce que vous connaissez quelqu'un qui pourrait m'aider ? » Et très vite, une personne pourrait orienter vers quelqu'un du port, un réparateur ou un contact local.

Corrine & Gilles, 57 ans et 72 ans

C : Alors moi c'est Corinne, je suis née à Barcelone et j'habite en Suisse à Genève. Je suis animatrice pour dans les écoles et j'ai 57 ans.

G : Moi, je m'appelle Gilles, j'ai 72 ans je suis à la retraite mais avant j'étais enseignant à la haute école de santé en radiologie. Et comme Corinne a décidé de prendre une année sabbatique, je l'accompagne. C'est la raison de notre présence sur le bateau.

H : Je comprends que vous n'êtes pas de Tanger. Vous êtes née à Barcelone et vivez à Genève et vous aussi Gilles ?

G : Moi je suis Suisse, je suis née en Suisse et j'habite toujours Genève.

H : Et quel type d'acteur êtes-vous dans la marina de Tanger ?

C : Bah on est de passage. On est des plaisanciers, des plaisanciers sur un bateau à voile. Là, on attend des amis qui vont nous re-joindre lundi pour descendre plus dans le sud. Et puis on profite de Tanger pour bricoler sur le bateau.

H : Maintenant, on va passer à votre parcours en tant que marin. La question est : depuis combien de temps voyagez-vous en bateau ?

C : Alors moi j'ai eu la chance d'avoir des parents qui ont toujours eu un bateau en mer. Et chaque année, je passais un mois de vacances sur un bateau.

H : Et c'était en tant que plaisancier ou vous étiez en mer, vous voyagez ?

C : Non, c'est avec ma famille. Le bateau appartenait à mon père.

H : Il y'a une distinction entre plaisanciers et voyageurs ? Parce que pour moi il y'a une différence entre les deux termes mais peut être que je me trompe. Mais de ce que j'ai compris dans mes recherches, les plaisanciers sont ceux qui habitent aux alentours et qui ont un bateau amarré qu'ils sortent de temps à autre mais ils ne font pas de longues croisières. Ils reviennent à chaque fois le soir au port ou il font des sorties de 2-3 jours.

C : Pour nous, plaisanciers ce n'est pas tellement ça. Ce sont des gens qui ont un bateau et qui en profitent pendant leurs vacances et qui vont à un endroit.

G : Plusieurs semaines par année. On part une semaine, deux semaines, un mois. Mais on fréquente des marinas différentes. C'est un peu ça.

H : Et donc vous ça fait combien de temps que vous naviguez ?

G : J'ai toujours navigué et en tout cas en eau douce, j'ai fait beaucoup de régates en eau douce. Parfois, en eau douce. Mais j'ai navigué, voyager en mer depuis quarante ans. Mais épisodiquement deux semaines par-ci, trois semaines par-là ? Je louais un bateau et je partais.

H : Et qu'est-ce qui vous a poussé vers ce mode de vie ?

C : Ça fait longtemps que je voulais aller plus loin que la Méditerranée. Et ça s'est organisé comme ça. Je me suis dit que c'était le moment où jamais.

G : On a décidé de le faire ensemble parce que moi j'ai le temps. Je ne travaille plus, donc ça, ça a été la conjonction de notre organisation. C'était le moment.

C : Et du coup on est parti le 6 octobre de port Camargue en France et puis on a traversé sur les Baléares. Et après on a fait la côte espagnole et on a traversé Gibraltar et on est là.

H : Qu'est-ce qui vous plaît le plus dans ces voyages, dans ce mode de vie et qu'est-ce qui est le plus difficile ?

G : Difficile ? Je pense qu'il y'a des moments vraiment rudes quand on se trouve en mer, ça bouge tout le temps. Mais on passe des moments tellement merveilleux qu'on oublie le reste.

G : Il y'a une forme de quiétude dans une marina bien protégée. On arrive, on doit plus se tenir, tout se pose.

H : Depuis combien de temps résidez-vous ici, à la marina de Tanger ?

G : Nous sommes arrivés le lundi 3 novembre.

H : Est-ce une première fois à Tanger ?

G : À la marina, oui, c'est une première.

H : Comment décririez-vous l'accueil et les infrastructures de la marina de Tanger ?

G : L'accueil a été vraiment très bon. Nous avons téléphoné avant d'arriver et l'échange au téléphone était déjà très positif. Ensuite, à l'arrivée, le contact à la VHF s'est très bien passé, les mariniers étaient présents pour nous accueillir et les formalités ont été relativement rapides. Même les contrôles avec la police à bord se sont déroulés dans une bonne ambiance. Ils faisaient leur travail, bien sûr, mais c'était tout à fait correct, respectueux et même plutôt agréable. On a senti une vraie bienveillance.

C : Concernant les infrastructures, les quais et les pontons sont tout à fait corrects. Le principal point faible, selon nous, reste les sanitaires. Pour le nombre de pontons et de plaisanciers présents, il n'y en a pas assez. C'est vraiment le principal bémol que nous avons relevé. En dehors de cela, il y a quand même des commerces et des services qui rendent le séjour agréable.

H : Vous n'êtes pas les premiers à me parler des sanitaires. C'est un sujet qui revient souvent dans les entretiens que j'ai réalisés.

G : Oui, d'ailleurs, si vous regardez les avis sur l'application Navi, beaucoup de commentaires sur la marina de Tanger mentionnent ce point. C'est un sujet récurrent.

H : Au-delà du personnel portuaire, est-ce que vous vous êtes sentis accueillis par d'autres personnes, comme les autres plaisanciers, les voisins de ponton ou des habitants ?

C : Oui, dans une certaine mesure. Avec les autres plaisanciers, les échanges se font assez naturellement : on se demande d'où l'on vient, où l'on va, combien de temps on reste... ce sont des échanges simples mais agréables. Nous avons aussi eu de bons contacts dans les services du port.

G : S'il fallait relever un autre petit bémol, ce serait parfois le bruit lié à la musique, surtout autour des restaurants. Mais on imagine qu'en été c'est encore plus présent. Cela dit, ce n'est pas propre à Tanger : il existe des marinas bien plus bruyantes, avec des bars ou des boîtes de nuit autour, où il est difficile de dormir avant tard dans la nuit. Comparativement, ici, cela reste tout à fait acceptable.

H : Mis à part les sanitaires, est-ce qu'il y a d'autres services que vous utilisez dans la marina ?

G : Oui, le magasin d'accastillage, par exemple. Il est sympathique et utile, même s'il manque encore un peu de matériel. On y trouve de petites choses du quotidien, mais il pourrait être davantage équipé pour répondre aux besoins courants des plaisanciers.

C : Cela dit, c'est déjà une amélioration, parce que l'année passée, il n'existait même pas. Nous avons rencontré des plaisanciers français qui étaient revenus après un an d'absence et qui étaient étonnés de voir qu'un magasin avait ouvert entre-temps.

H : Et si vous deviez ajouter ou améliorer un service dans la marina, qu'est-ce qui manquerait selon vous dans votre quotidien de voyageurs ?

C : Peut-être un magasin plus complet, notamment pour les provisions du quotidien. Un petit commerce alimentaire dans la marina pourrait être très pratique, notamment pour l'eau ou les courses de base.

G : Et du côté du matériel nautique, le magasin d'accastillage pourrait être davantage développé. Pour les besoins techniques ou les petites réparations du quotidien, cela serait vraiment utile.

H : Quelles différences voyez-vous entre cette marina et d'autres marinas rencontrées au cours de votre voyage ?

G : Honnêtement, elle reste assez standard, et il existe des marinas beaucoup moins bien équipées. Ici, ce qui est appréciable, c'est la proximité avec la ville. Dans certains ports, il faut marcher très longtemps ou prendre un moyen de transport juste pour faire des courses ou accéder aux services de base. Ici, tout reste relativement accessible.

C : La marina est aussi bien protégée, ce qui est agréable. Nous avons remarqué que sur certains pontons plus exposés, cela peut davantage bouger avec le vent et la houle, mais ici l'abri est plutôt bon. Globalement, c'est une marina fonctionnelle où l'on reviendrait volontiers.

H : Existe-t-il un port qui représente, pour vous, une référence ou un "port idéal" ? Ou peut-être, plus simplement : qu'est-ce qu'un bon port selon vous ?

C : Personnellement, je préfère les ports à taille humaine, un peu moins grands. Ici, même si la marina est importante, on finit par vivre surtout à l'échelle de son ponton, ce qui crée un sentiment plus intime et plus convivial.

G : Pour moi, un bon port, c'est avant tout un port fonctionnel, agréable à vivre et dans lequel on se sent bien. Après, certains détails comptent aussi : par exemple, des sanitaires confortables font une vraie différence dans le quotidien. Quand on n'a pas particulièrement envie d'y aller, mais qu'il faut y aller quand même, on se rend vite compte de leur importance.

Bertrand, 67 ans

B : Je m'appelle Bertrand Gross. Je suis français. J'habite à Paris. Je suis né le 11 novembre 58, donc j'ai 67 ans depuis quelques jours. Et comme ma femme, j'ai une formation d'ingénieur dans le bâtiment est droit public et j'ai fait mes études supérieures en Suisse à l'école polytechnique fédérale de Lausanne et il se trouve qu'avec ma famille, nous avons une entreprise de BTP en France d'une certaine taille.

H : D'accord. Dans un port, comment vous vous considérez ? Quel est votre usage ? Vous êtes quel type d'acteur ?

B : Notre bateau est basé dans un port français. A bagnole-sur-mer. C'est dans le sud, près de la frontière espagnole. Nous, les ports on utilise qu'en passage. On ne reste jamais une semaine, deux semaines ou si c'est le cas, c'est vraiment parce que le temps ne nous permet pas de sortir mais donc on n'a pas un usage long. Ce qu'on aime bien en fait dans notre pratique c'est de passer de voyager et puis s'arrêter dans un port, d'aller visiter la ville un jour, deux jours et puis après de repartir.

H : Depuis combien de temps voyagez-vous en bateau ?

B : En fait, c'est récent, depuis deux ans. Ce que je n'ai pas dit, c'est que je suis maintenant retraité et ma femme a décidé d'arrêter de travailler aussi et on s'est dit : on a toujours fait de la voile, on aime la mer, on achète un bateau. Donc depuis deux ans qu'on fait de la croisière. On a fait jusqu'à présent uniquement en Méditerranée et là on attend pour partir aux Antilles

H : Mais quand vous dites deux ans, c'est deux ans de croisière consécutifs ou vous rentrez chez vous ?

B : On navigue depuis deux ans mais on fait des voyages d'un mois, un mois et demi puis après on rentre chez nous. Et en navigation pure, on a dû faire peut-être six mois.

H : Et quelle était votre plus grande motivation pour entamer ce mode de vie ?

B : La retraite. Quand vous avez été toujours actif, la retraite ce n'est pas très sympathique, on s'emmerde, c'est chiant. Donc on a cherché un truc à faire ensemble. Et puis un projet. Notre plan, c'était que ma femme qui est beaucoup plus jeune s'arrête de travailler.

H : Depuis combien de temps êtes-vous à Tanger ?

B : Nous sommes ici depuis quatre jours. À la base, nous étions de passage et nous aurions pu partir directement vers Madère ou les Canaries depuis Gibraltar. Mais ma femme souhaitait découvrir Tanger.

H : Que pensez-vous des infrastructures ?

B : Honnêtement, c'est très moderne et très bien réalisé. On sent que le projet a été pensé à grande échelle, avec une vraie ambition pour l'avenir. Il y a encore beaucoup d'espaces

disponibles, ce qui donne parfois une impression de vide, mais cela montre aussi que la marina a été conçue pour accueillir un développement futur important. Avec mon regard d'ingénieur et d'architecte, je pense que l'infrastructure est solide et prometteuse. Le potentiel est clairement là.

À présent, il s'agirait surtout d'améliorer certains aspects, notamment en apportant davantage de verdure. Quelques arbres supplémentaires rendraient l'endroit plus chaleureux et agréable à vivre. Il pourrait aussi être intéressant d'intégrer davantage d'éléments typiques de la culture marocaine afin de donner plus d'âme au lieu, en créant un équilibre entre modernité et authenticité.

Aujourd'hui, on ressent parfois un manque de chaleur humaine et de vie locale. L'échelle du lieu semble très grande et l'aspect humain peut se perdre un peu.

Quand on observe l'esplanade des restaurants, on se demande parfois comment l'espace fonctionne réellement. Les infrastructures sont impressionnantes, mais il manque une ambiance, une histoire, une vie autour. Les restaurants se remplissent, bien sûr, mais l'endroit pourrait devenir davantage qu'un simple lieu où l'on vient manger. On pourrait imaginer un véritable lieu de promenade, un espace de vie où les gens viennent passer du temps, profiter de la vue, se retrouver en famille ou simplement se sentir bien.

H : Vous trouvez donc qu'il manque un centre d'attraction ?

B : Peut-être, oui. Dans les centres commerciaux, on parle souvent de "locomotive", un élément central qui attire naturellement les visiteurs. Ici, il pourrait y avoir quelque chose qui donne envie aux familles ou aux habitants de venir le week-end, même sans lien avec le port ou la plaisance. Un lieu vivant, convivial, où l'on peut se promener, profiter avec les enfants et passer un moment agréable.

H : Et en tant que voyageur, comment avez-vous vécu l'accueil ?

B : Franchement, l'accueil a été parfait. Les gens sont naturellement très sympathiques, très respectueux, presque même trop parfois. On sent qu'il y a une vraie éducation du respect et c'est très agréable. Même à la douane, où l'on s'attend parfois à quelque chose de plus froid, tout s'est très bien passé. Les personnes ont été accueillantes, professionnelles, sans agressivité, et nous avons rapidement compris comment les choses fonctionnaient.

H : Si vous deviez ajouter ou améliorer certains services ici, qu'est-ce qui manquerait selon vous ?

B : En tant que plaisancier, je dirais qu'il manque encore plusieurs services spécialisés. Il existe un magasin d'accastillage, mais il reste assez limité pour une marina de cette taille. Il serait logique d'avoir davantage de commerces spécialisés, capables non seulement de vendre du matériel, mais aussi de conseiller et d'accompagner techniquement les navigateurs.

Par exemple, nous avons dû chercher des aiguilles pour réparer une voile et cela nous a pris toute une matinée. Nous avons fini par en trouver presque par hasard, en demandant

dans différents magasins de vêtements. Ce genre de matériel devrait être facilement accessible dans une marina accueillant autant de bateaux.

Dans beaucoup d'autres marinas en Méditerranée, que ce soit en Italie, en Grèce ou en France, les professionnels connaissent les bateaux, comprennent les besoins techniques et savent orienter les plaisanciers. Ici, on ressent encore un manque d'expertise spécialisée autour de la voile, des réparations et de l'entretien nautique. Cela viendra peut-être avec le temps, car la marina est encore récente.

En revanche, certains services comme la laverie sont déjà très appréciables.

H : Quelle différence percevez-vous avec d'autres marinas ?

B : La principale différence, c'est peut-être le charme et l'ambiance. Ici, il y a beaucoup de restaurants, mais ils manquent un peu de chaleur et de convivialité. Dans d'autres marinas méditerranéennes, on trouve souvent des terrasses ouvertes directement sur les pontons, des cafés, une vie locale qui donne envie de s'installer, de marcher ou de profiter de l'atmosphère.

On ressent davantage un esprit de village, une authenticité qui donne du caractère au lieu. Ici, comme tout est très récent et construit à partir de zéro, il manque encore ce vécu, ce charme naturel que l'on retrouve parfois dans des ports plus anciens.

H : Comment imaginez-vous l'avenir du lieu ?

B : Je pense qu'il faudrait continuer à développer la marina comme un véritable lieu de vie, et pas uniquement un espace fonctionnel. Plus de verdure, davantage d'activités, des espaces de promenade, des commerces adaptés, une ambiance plus chaleureuse et pourquoi pas conserver ou recréer certains éléments naturels, comme un espace de sable ou une petite plage. Cela apporterait immédiatement plus de convivialité, une atmosphère plus festive et plus agréable à vivre.

H : Est-ce qu'il y a d'autres ports qui vous ont particulièrement marqué ? C'est aussi une question qui peut m'aider dans mon travail.

B : Oui, bien sûr. En fait, il n'y a pas un port parfait, il y a plutôt différents types de ports selon ce qu'on cherche. Par exemple, il y a le port de Bonifacio, dans le sud de la Corse. C'est un endroit où on va surtout pour le charme. On arrive en bateau dans une sorte de gorge, c'est assez impressionnant, puis on se retrouve directement dans le village. On amarre le bateau et on est tout de suite dans les rues, avec les restaurants, les petites boutiques, l'ambiance du lieu... C'est vivant, joli, très agréable.

Et puis il y a un autre port qu'on adore, qui est presque l'inverse : Figari, toujours en Corse. Là, c'est très rustique, très simple. Une grande baie, des petites plages, des roseaux, personne autour... Le port en lui-même est minuscule, il n'y a presque pas d'organisation, pas de magasins, pas vraiment de services. Même la capitainerie reste très basique. Pourtant, on s'y sent incroyablement bien. C'est authentique, calme, pas urbanisé.

C'est même un peu notre rêve d'avoir une maison là-bas avec le bateau amarré juste à côté. Certains ne comprennent pas parce qu'il n'y a ni station-service, ni restaurants, ni confort particulier... mais c'est tellement beau. On prend un petit bateau ou on nage cent mètres et on se retrouve seuls sur une plage tranquille.

H : Donc vous avez quand même une préférence pour les petits ports ?

B : Oui, naturellement on aime les petits ports, parce qu'ils ont souvent plus d'âme. Mais ça dépend aussi du besoin. Si on a un problème technique ou qu'on cherche du matériel, on va évidemment privilégier un grand port.

Avec l'âge aussi, on apprécie un minimum de confort. On a vu des ports, par exemple en Grèce, à Corfou, où rien ne fonctionne vraiment. On vous donne de l'eau salée au lieu d'eau douce, l'électricité fonctionne mal... Finalement, on ne demande pas grand-chose en tant que voyageurs : juste que les bases marchent bien. De l'eau, de l'électricité, des installations fiables, sans devoir se poser mille questions.

Et puis il y a aussi la manière dont les services sont pensés. Ici, par exemple, le forfait global est une bonne chose. En Italie, souvent, on paye la place du bateau puis tout est facturé en supplément : l'eau, l'électricité... Ça donne un peu une impression de calcul permanent. Pourtant les prix sont déjà élevés, et les ports ne sont pas toujours bien entretenus. En France, au contraire, les ports publics sont souvent bien tenus, accessibles financièrement et simples à utiliser.

H : Et au quotidien, qu'est-ce qui rend un port vraiment pratique ?

B : Quand on prépare une grande traversée, on a besoin de faire des réserves. Si demain on devait traverser l'Atlantique, il faudrait embarquer énormément d'eau, de nourriture, de matériel... Là, transporter vingt packs d'eau à pied depuis un magasin éloigné, ça devient compliqué.

Dans certains ports, ils mettent simplement des chariots à disposition. Ça paraît tout bête, mais ça facilite énormément les choses : on fait les courses, on pousse jusqu'au bateau, puis on ramène le chariot. À Figari, ils vont même plus loin : comme il n'y a pas de magasin sur place, le supermarché du village voisin vient vous chercher, vous emmène faire les courses puis vous ramène au port.

H : Ici, il existe pourtant une application de livraison.

B : Oui, justement, vous m'en parlez et c'est super. Mais comment est-ce que je suis censé le savoir si personne ne me le dit ? Ce n'est pas un énorme problème, mais il faudrait peut-être simplement mieux communiquer. Une petite affiche à la marina, une information à l'accueil, même une publicité à l'entrée... ça permettrait aux voyageurs de découvrir ces services qui sont finalement très utiles.

H : Selon vous, à quoi ressemble un bon port idéal ? B : Pour moi, c'est un port à taille humaine, dans un environnement agréable. Ça peut être une jolie baie, un beau paysage, un village sympa autour... quelque chose où on se sent bien. Mais surtout, il

faut un accompagnement humain. Amarrer un bateau, surtout un voilier, c'est souvent un moment stressant, surtout avec du vent. On peut vite dériver, cogner un autre bateau... même les gens expérimentés ressentent cette pression. Donc quand les personnes sur le port sont calmes, souriantes et vous aident sans vous stresser davantage, ça change tout.

Il y a aussi une chose très concrète : l'espace. Dans certains petits ports, les pontons sont très serrés et manœuvrer devient compliqué. Quand il y a un peu plus de largeur, tout est plus simple et plus serein.

H : Si vous deviez qualifier cette marina en quelques mots ?

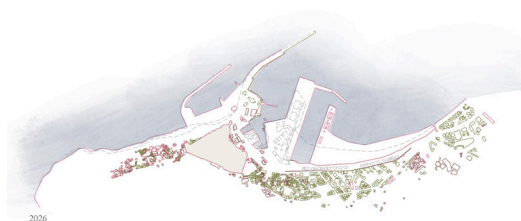
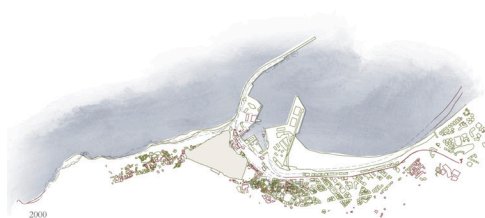
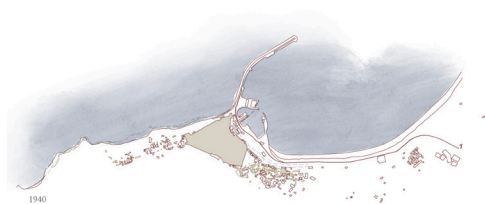
B : Je dirais fonctionnelle, bien tenue et globalement agréable. Honnêtement, il y a peu de choses à reprocher. Le seul détail qui m'a marqué, c'est la serrure des douches qui semble cassée depuis un moment. Ce n'est pas dramatique, mais ce sont ces petits détails qui donnent parfois une impression générale.

J'ai aussi remarqué que les policiers présents utilisent peut-être cet espace faute d'un local adapté. Et finalement, ça me fait penser qu'un lieu de repos dédié pour eux pourrait aussi être bénéfique, parce que la façon dont les équipes sont accueillies joue forcément sur la manière dont elles accueillent les visiteurs à leur tour.

9.2 Supports de la présentation orale

Evolution du trait de côte de Tanger.

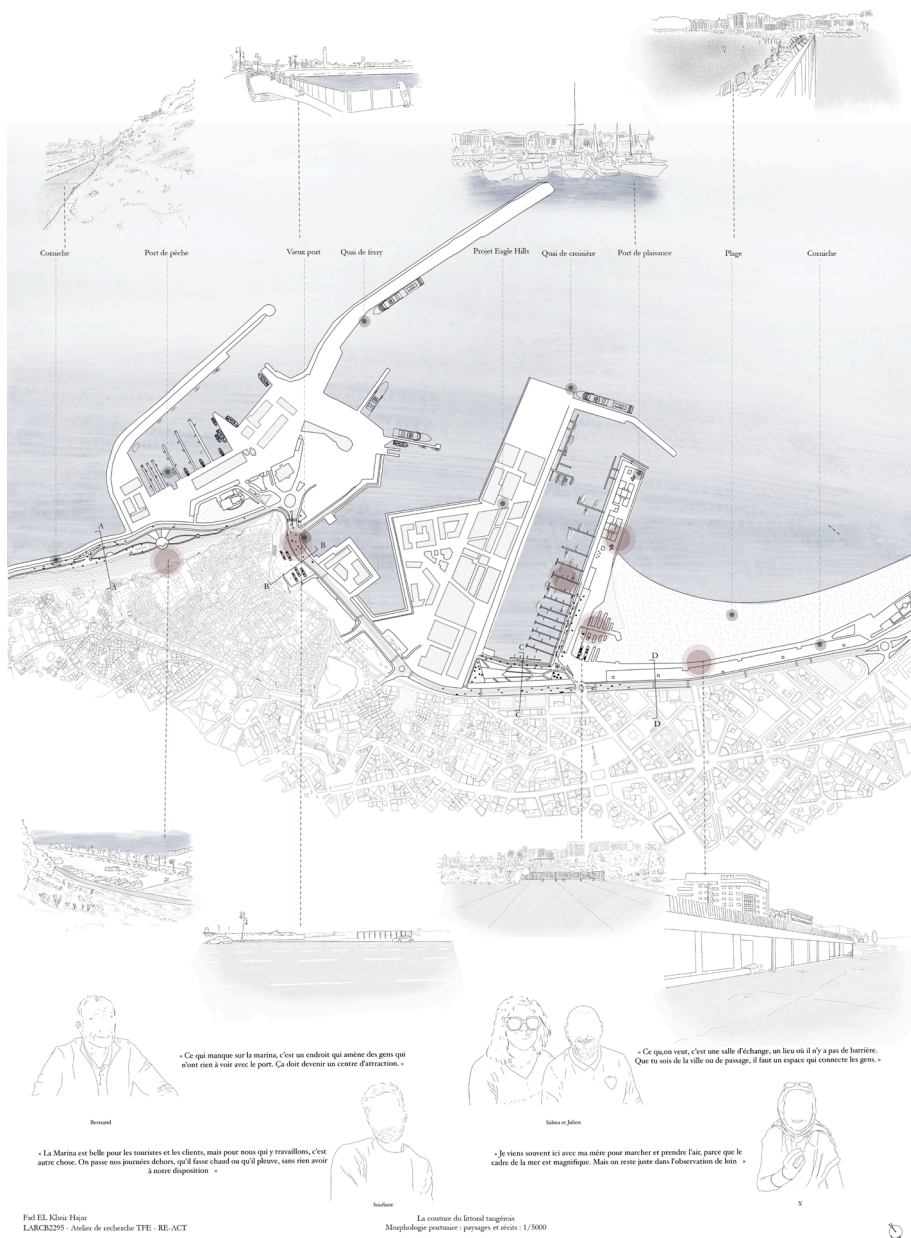
- 1906 : Fixation du trait de côte - premières traces
- 1940 : Début de la fracture - infrastructures industrielles
- 2000 : Elargissement du front de mer - densification urbaine et portuaire
- 2026 : Le front de mer actuel - rupture sociale
- Infrastructures et éléments disparues



Fad El Kheir Hajar
L'ARCTIC - Atelier de recherche TDR - RE-ACT

La couture du littoral
Paléoprospective historique : 1:20000

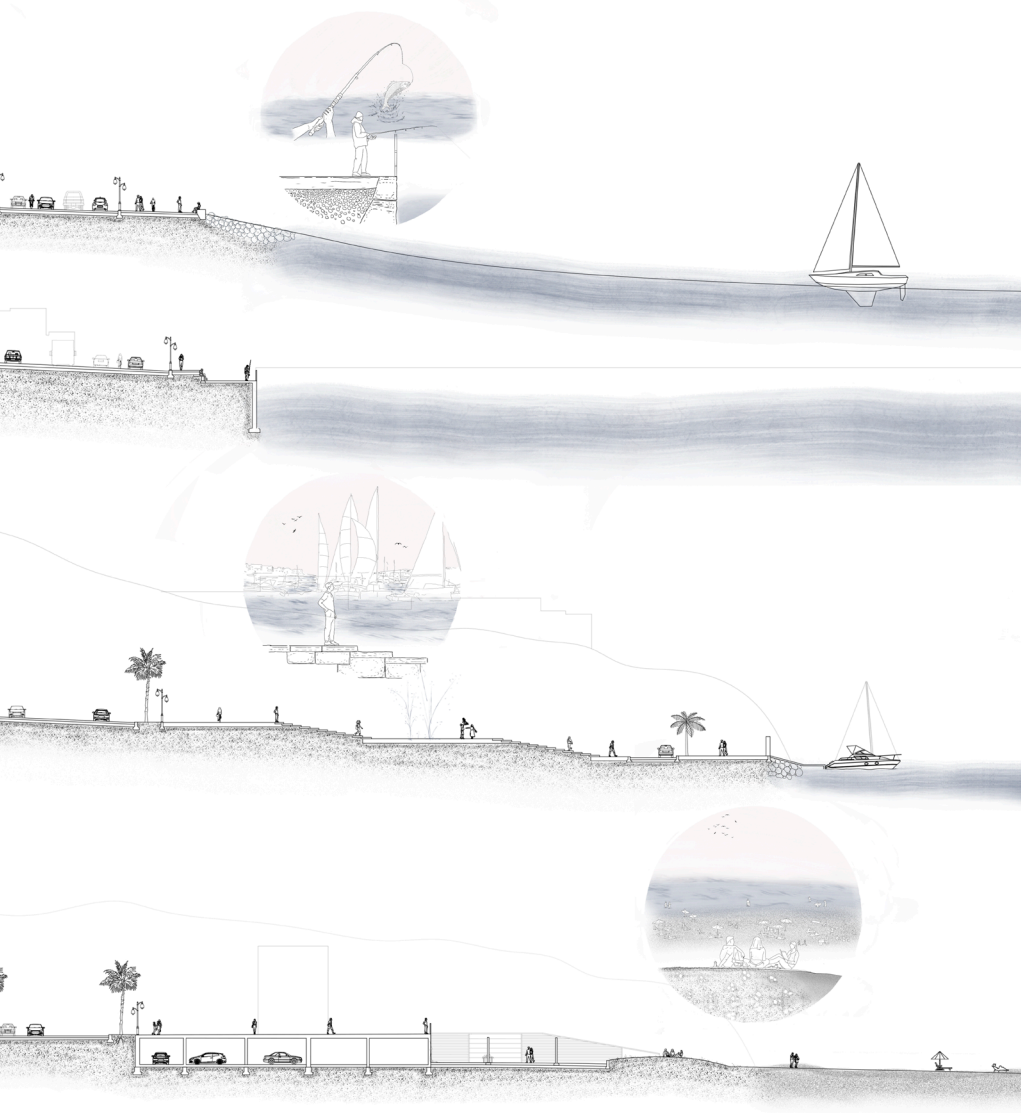




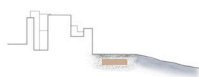


Variations de l'interface : Deux séquences où le boulevard borde directement la mer, face à deux séquences où il s'en éloigne.

Impact sur le site : Une oscillation de la distance qui redéfinit la structure de l'espace et les pratiques locales observées.



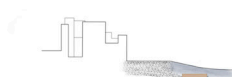
FRONT DE MER DE BARCELONE
Port Olímpic



Le boulevard-tunnel :
- Continuité passagère et visuelle
- Libération du sol



FRONT DE MER DE OSLO
Promenade portuaire



Le boulevard-tunnel :
- Continuité passagère et visuelle
- Libération du sol

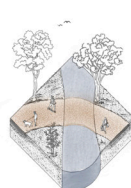


Plan masse 1:25000

Mobilité douce

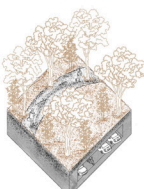


Promenade sportive



Promenade continue

Maillage vert

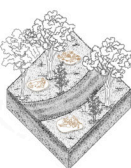


Parc urbain

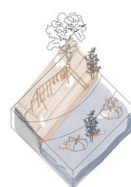


Ombre végétale

Usage



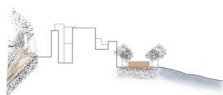
Zone de pic-nique



Zone de jeux

Anonymes 1:200

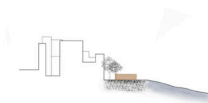
FRONT DE MER DE PANAMA Parques Littorales



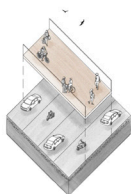
Le boulevard apaisé :
- Poche végétale acoustique
- Rétrécissement de largeur



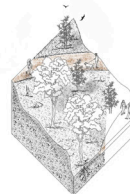
FRONT DE MER DE TANGER La croûte littorale



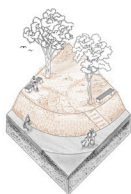
Le boulevard apaisé :
- Poche végétale acoustique
- Rétrécissement de largeur



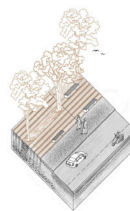
Promenade suspendue



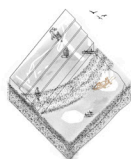
Promenade stratifiée



Parc en surplomb



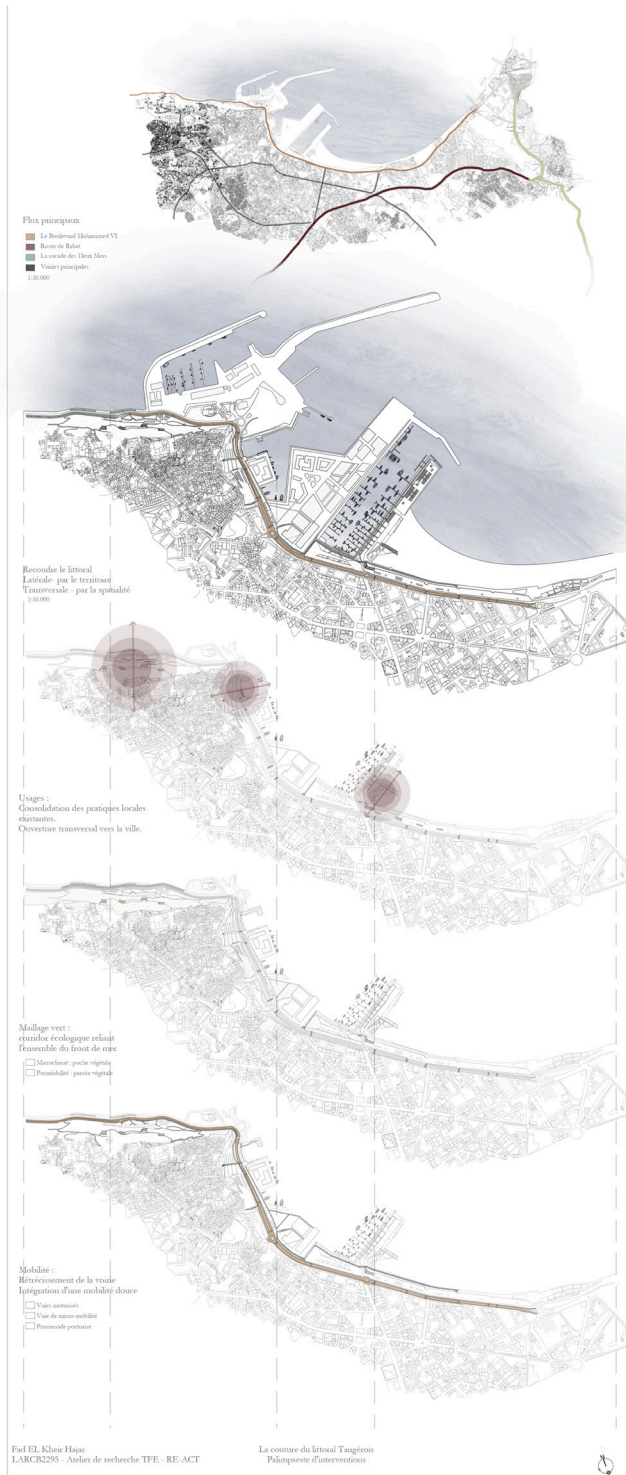
Percée végétale

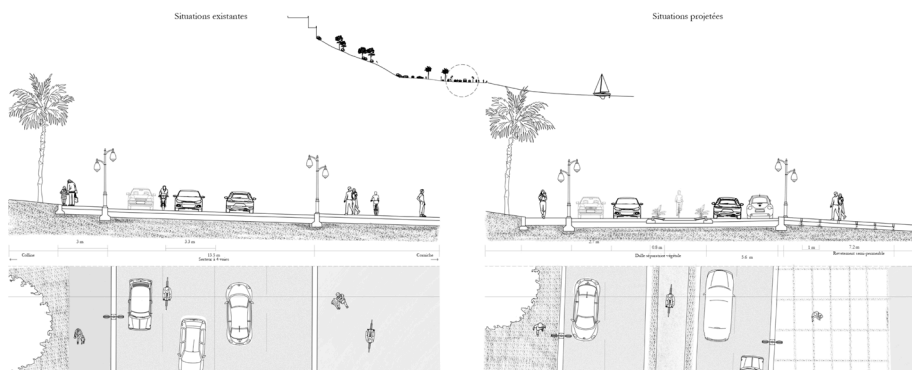


Zone de contemplation

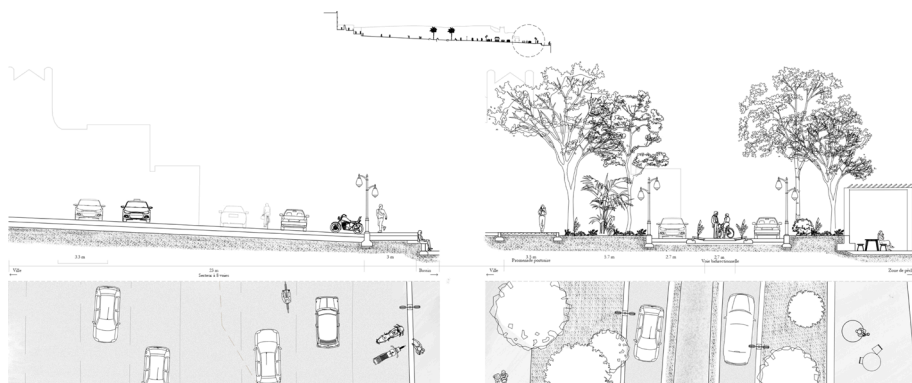


Zone de pêche

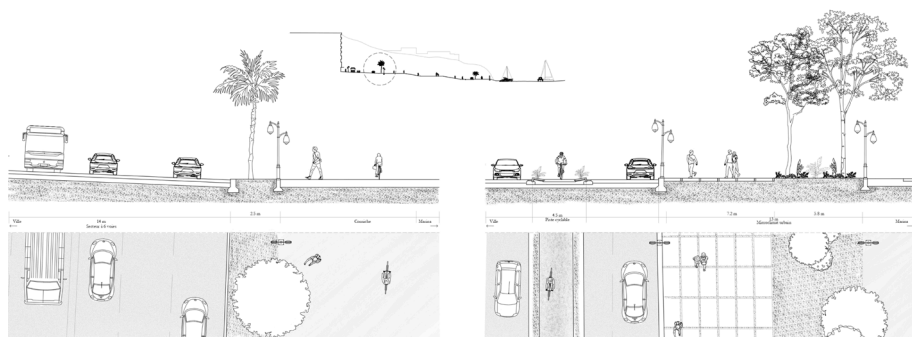




Axe de micro-mobilité : Redéfinir la place du vélo au cours du boulevard.



Optimisation de la chaussée : Rétrécissement des voies pour un trafic apaisé.



Trame verte linéaire : Intégration végétale, microclimat et porosité.

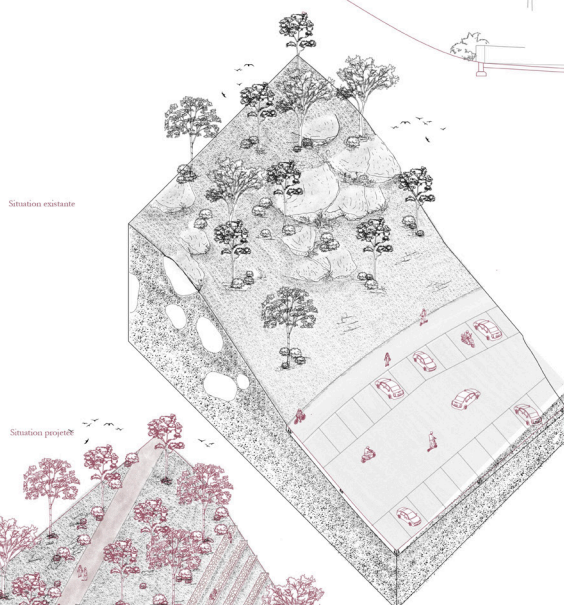


1. Périmètre urbain
2. Grands
3. zone portuaire / Food truck
4. Aires
5. Zone de pêche
6. Parcours de pêche
7. Parcours de kayak
8. Parc cyclable
9. Commerce de proximité
10. Terrain
11. Salle de pique
12. Maison portuaire
13. Zone de manœuvre - Solenn
14. Périmètre portuaire

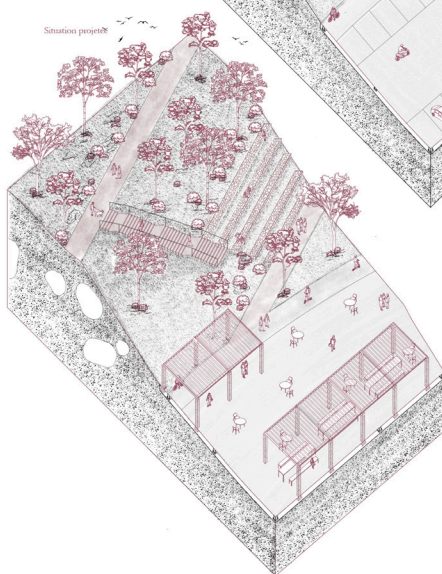




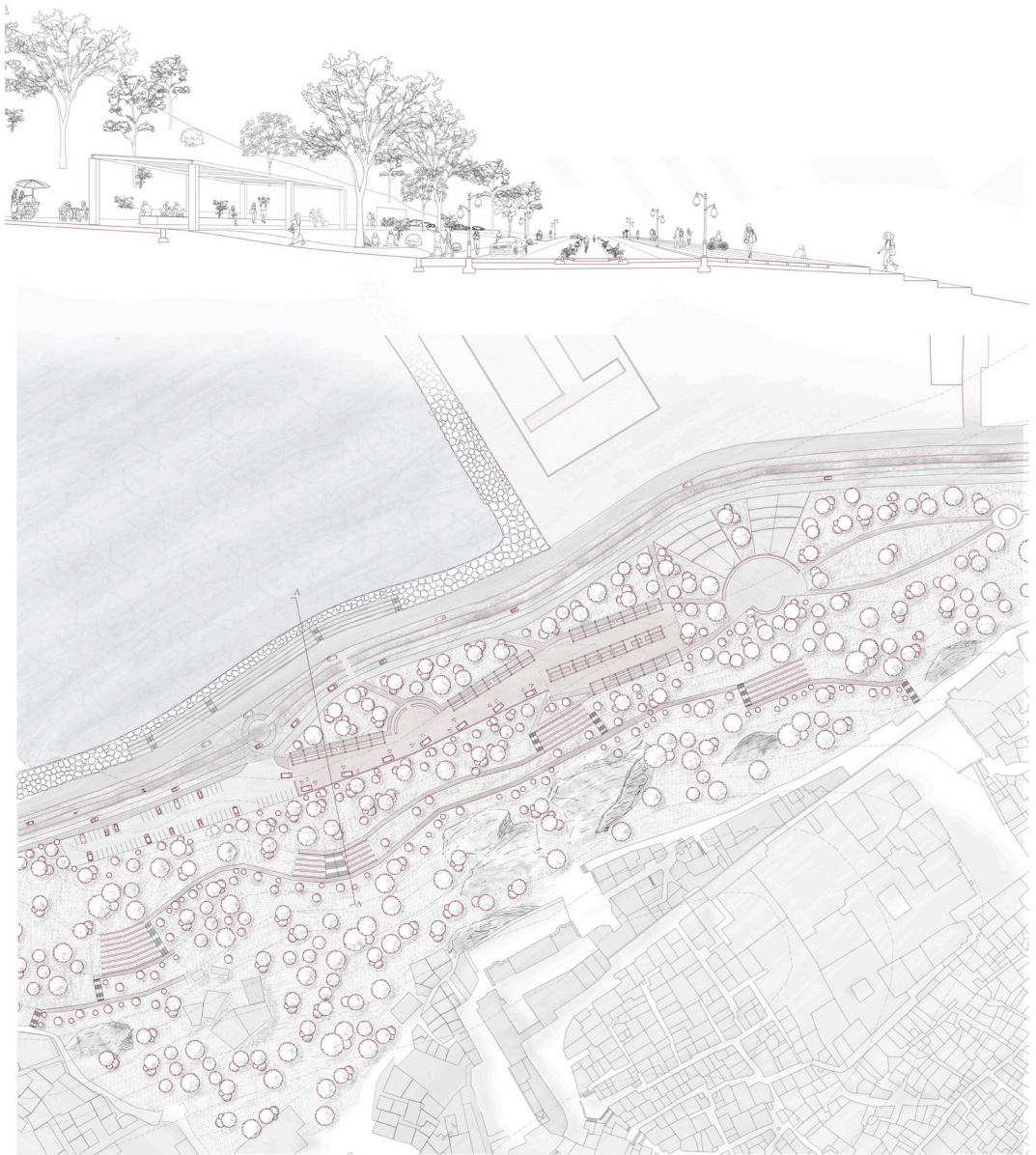
Coupe A 1:100



Situation existante



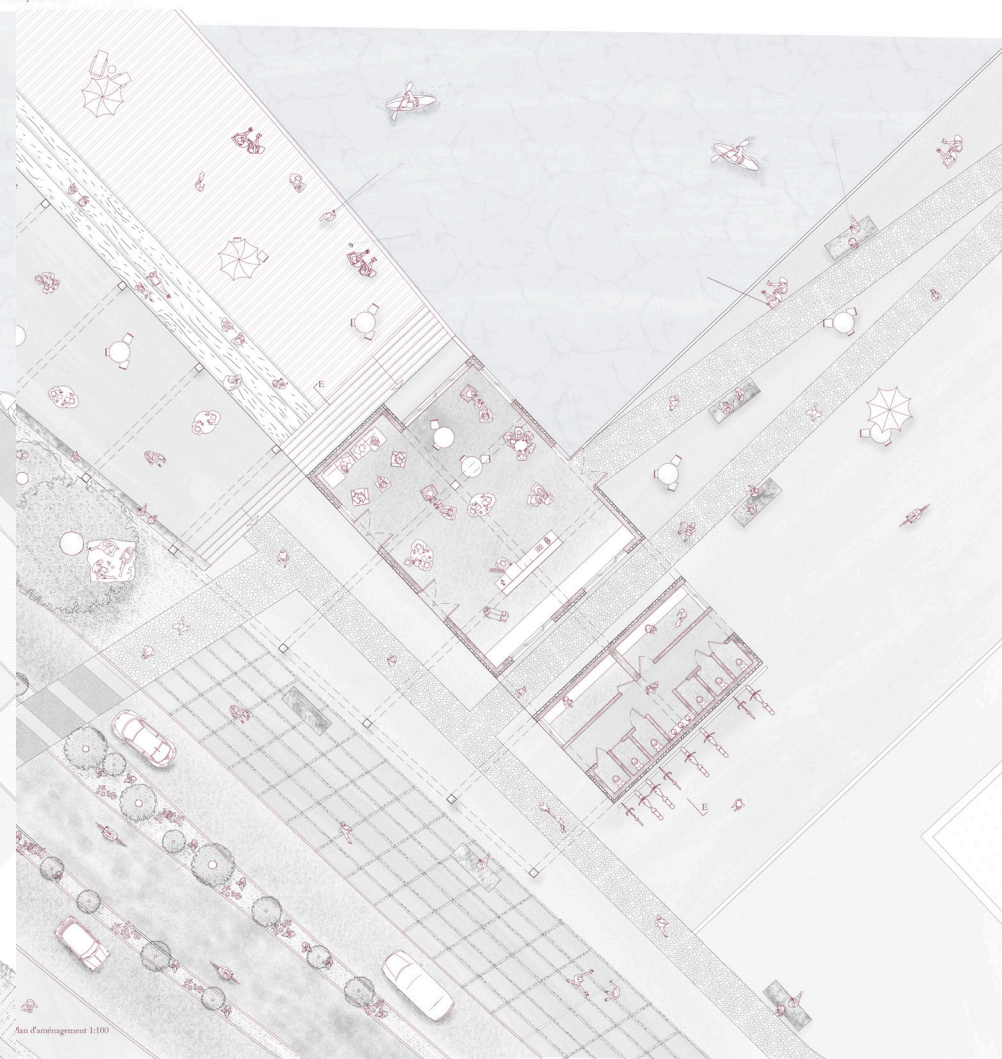
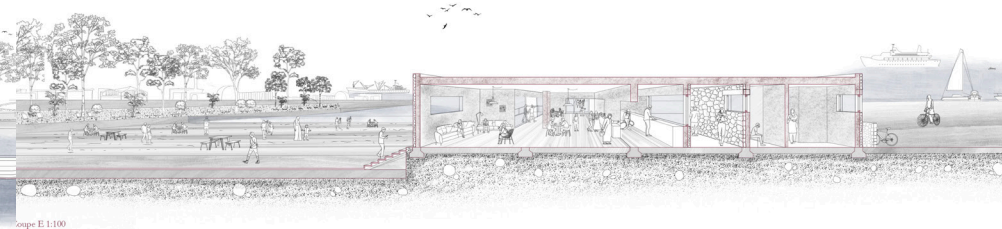
Situation proposée

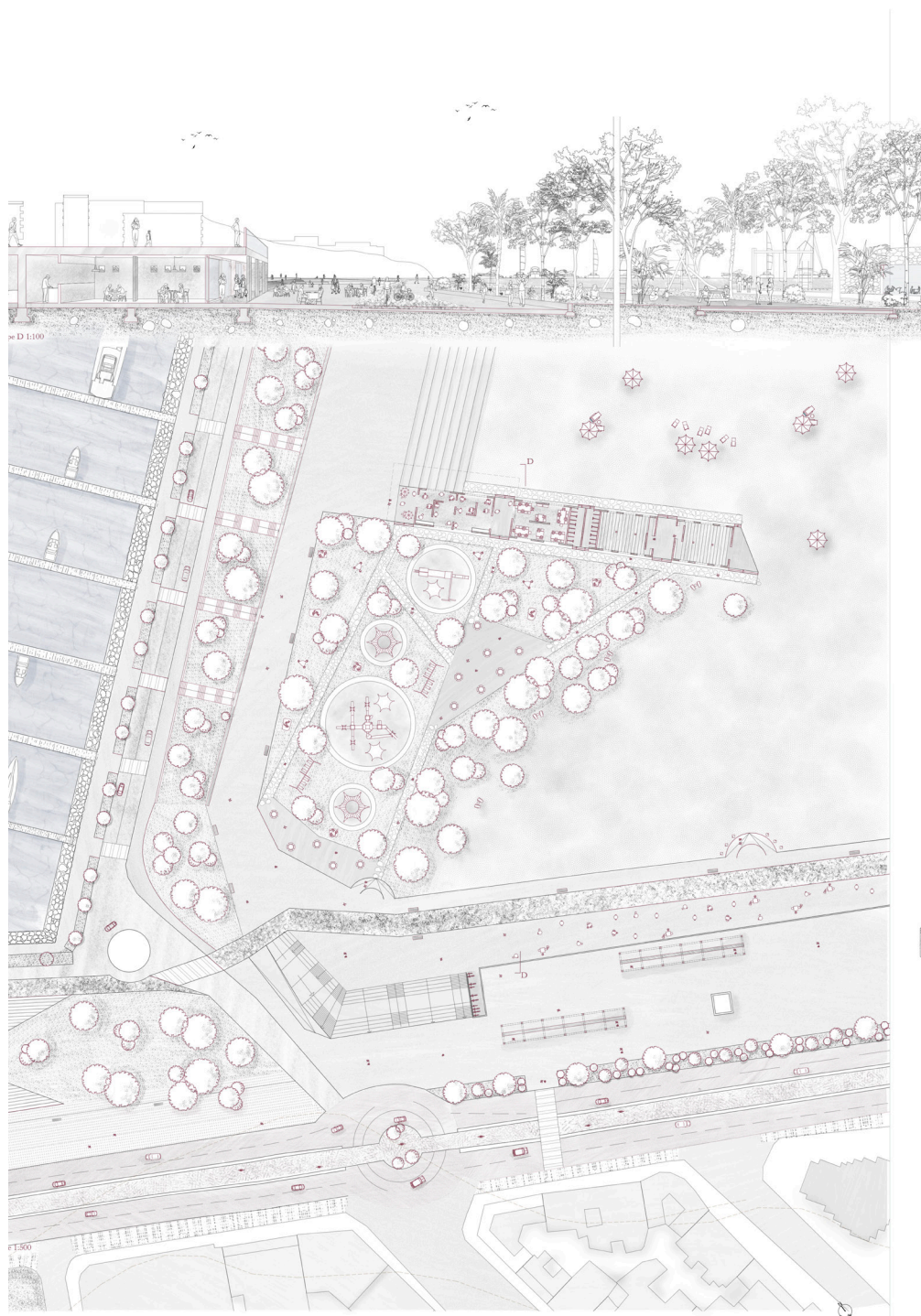




Pod EL Khett Hajar
L'ARCE295 - Aires de recherche TFE - RE-ACT

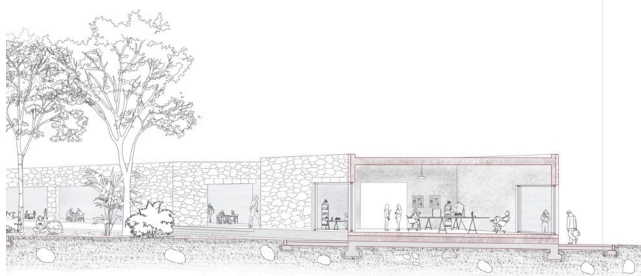
La courne du littoral tangente
Vieux Port - Un pavillon de pêches



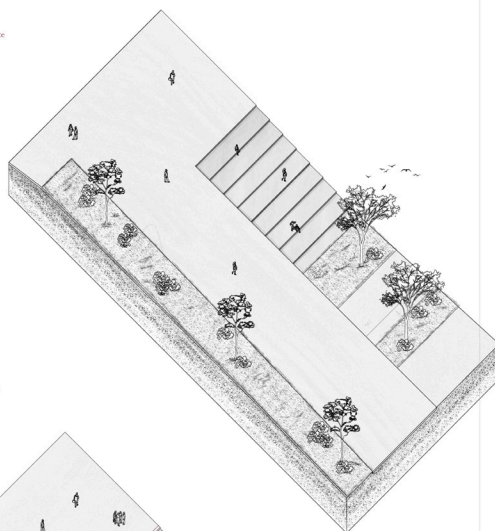


ser de recherche TFE - RE-ACT

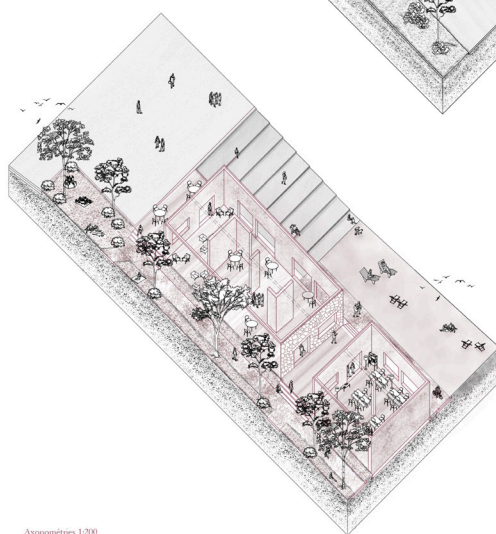
La couture du littoral tangéris
Mansu : Une maison portuaire



Situation existante



Situation proposée



Archiométrie 1/200





Le front de mer de Tanger, autrefois espace d'échange et de porosité entre la vie urbaine et maritime, s'est progressivement transformé sous l'impact des infrastructures routières lourdes et des récents projets de marketing territorial. Le littoral est ainsi devenu un « projet-vitrine » standardisé, pensé pour les flux économiques globaux et le tourisme saisonnier, créant ainsi une double fracture, physique et sociale, avec le quotidien des habitants.

Ce mémoire interroge les causes de cet éloignement en croisant une approche théorique et une immersion ethnographique menée sur le terrain au rythme des quatre saisons. Les données récoltées révèlent une réalité paradoxale : si les nouveaux aménagements érigent des barrières exclusives, le diagnostic met aussi en lumière la résilience des pratiques populaires des Tangérois. Ces formes d'appropriation informelles témoignent du refus des habitants de voir leur horizon confisqué.

En s'appuyant sur l'étude de références internationales, ce travail formule une réponse par le projet. En articulant une couture territoriale continue, qui transforme le boulevard en corridor écologique poreux, et un tissage social ciblé à travers des interventions architecturales à l'échelle humaine, le projet rééquilibre le partage du sol au profit des piétons pour redessiner un front de mer tangérois enfin inclusif, vivant et partagé.

