



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم
Université Abdelhamid Ibn Badis de Mostaganem
كلية العلوم و التكنولوجيا
Faculté des Sciences et de la Technologie



N° d'ordre : M...../AR/2017

MEMOIRE DE FIN D'ETUDE DE MASTERACADEMIQUE

Filière : Architecture et urbanisme

Spécialité : Habitat et projet urbain

Thème

**RECOMPOSITION VILLE / PORT
VITRINES SYMBOLIQUES CAS DU PORT DE MOSTAGANEM**

Présenté par :

1. MEGUENNI Hadjer
2. TAIBI Asma

Soutenu le : 23 /05 / 2017 devant le jury composé de :

Président : BERRAS SID AHMED

Examineur 1 : RABIA RADIA

Examineur 2 : BELKHLIFI MED EL AMINE

Encadreur : Mme. BENMAHAMMED NOURELHOUDA.

Année Universitaire : 2016 /2017

Sommaire

Approche introductive :

1. Résumé
2. Introduction générale.
3. Problématique :
4. Les Objectifs et intentions de travail.
5. Objet d'étude :
 - 5.1.1-choix du thème.
 - 5.1.2-choix du site.
6. méthode et méthodologies.
7. Structure de la recherche

Partie 01 : Approche théorique et contextuelle

Chapitre01

1- approche notionnelle.

Chapitre02 : lecture analytique.

- 1-analyse de l'aire d'étude.
- 2-analyse de zones d'intervention.

Partie 02 : Approche thématique

Chapitre01 : les exemples Synthèse

Chapitre02 : Approche conceptuelle.

Partie03 : composition, forme, et projet urbain.

Chapitre01 la programmation

1-RESUME : Mots clés : Port – clivage – valeur ajoutée - water front – figure - représentation.

Depuis les années 50, les villes portuaires nord-américaines se sont engagées dans l'opération « *water fronts revitalisations* » de réaménagement de leurs fronts d'eau, à la suite de la délocalisation des anciens sites portuaires jugés inaptes et insuffisant par les tirants d'eau et les surfaces limitées qu'ils offrent face aux nouvelles exigences du « *gigantisme naval* » qui repose principalement sur *la conteneurisation, le transport en vrac* (solide et notamment liquide pour le gaz et le pétrole) et *le volume d'échange* en expansion sous l'ère de la « mondialisation ». Egalement appelé « *la recomposition ville-port* », le *clivage* enclenché par la révolution industrielle, naguère, considéré comme un effet pervers qui dégrade la ville portuaire, accuse un décalage diachronique en beaucoup de villes émergentes qui continuent à vivre le paradoxe ville/port en l'occurrence la ville de Mostaganem.

Cette fragmentation indicative d'une figure de séparation, représentation d'une image critique d'équilibre de rapport de l'interface ville/port limite la richesse en accumulation de valeur ajoutée à enjeux purement économique en mono-fonctionnalité portuaire. Antonyme de nature dans les temps modernes, l'activité portuaire et l'activité urbaine ne cohabitent plus en juxtaposition sur le même territoire, le port est considéré comme une source de nuisances, de risques majeurs et de pollution qui nuit à la qualité de vie de la ville. Désormais, la perniciosité préconise le déclassement du parasite et la promotion de l'espace au rang d'une figure de subversion et de modernisation qualitative du mode de vie à travers la promotion de l'homme lui-même, à travers la restitution à son quotidien le déploiement de la nature dans l'effervescence de son environnement artificiel. « *Ouvrons la fenêtre et enfermons dans son intérieur le milieu où elle vit* » a dit Berlage. Toute est une question de figure et de présence, la perméabilité se trouve donc au centre d'une gratification des milieux naturels et en premier lieu l'eau. Le remodelage du clivage ville/port sera-t-il plausible et vraisemblable pour la baie marine de Mostaganem à l'image des autres villes portuaires qui lui ont précédé? Aujourd'hui et plus que jamais Mostaganem « *rêve* », face aux ambitions de cette métropole inachevée (SAFAR-ZITOUN M. 2001) et les problèmes qu'elle vit, la recomposition ville-port demeure comme l'opportunité ultime pour « sa montée en gamme », en « *water front* » à l'instar de Lisbonne, Marseille, Dunkerque, Hambourg, havre etc...La présente recherche plaide pour la reconquête de l'eau dans ville, de la ville verte et de la nostalgie à un urbain sans échappements. Mostaganem donc, pourra-t-elle relever le défi.

.

2-INTRODUCTION GENERALE :

« La toile d'araignée qui s'est lentement tissée entre les territoires a été filée à travers mers et Océans avec comme unique point d'accroche ce qui est capable de devenir port. Ces ancrages, Lieux de rupture entre les terres et les mers, ont été les fondations de comptoirs, puis de villes. Ces places d'échanges, lieux de rencontre des hommes et des produits, confidentes des langues et de l'écrit. Il n'est que de "bons ports", fortune des marins, des marchands et des voyageurs. Les cités qui en profitent ne peuvent être que fenêtres ouvertes et si elles s'embastionnent, c'est la conséquence d'une perversion de l'histoire ». (CANTAL DUPART Michel. 1993. p.7).

Dans une description moderne et contemporaine, le mot port représente l'espace où sont déchargés et rechargés les navires. Mais, l'espace portuaire n'est pas seulement un lieu de transport. Il est l'un des éléments les plus importants de l'inconscient collectif. Le port est avant tout un milieu où se croisent, vivent et, se transforment les hommes et les marchandises. A ce titre, les réalités portuaires ne sauraient être appréhendées sans leur environnement, le plus souvent urbain. Aussi, sa place dans le maillage régional, national ou international joue un rôle dans son évolution déterminé par les facteurs historiques et les besoins économiques. Tous ces éléments ne sont pas sans conséquence, d'une part, sur le rapport affectif des habitants au port et, d'autre part, sur l'urbanisme.

La ville et le port ont longtemps vécu en harmonie. Ils ont formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité. Ils formaient un espace d'échange, de valorisation et de production tourné vers le commerce maritime. Véritables poumons économiques des villes portuaires, les ports ont eu le besoin de se moderniser pour faire face aux nouvelles tendances du commerce international. Faute de pouvoir agrandir les anciennes installations près des centres - villes historiques, les ports ont dû se délocaliser. Les espaces portuaires sont devenus orphelins et objets de convoitises suite aux différentes crises industrielles notamment. Le découplage ville/port s'est alors créé petit à petit.

C'est pourquoi, les villes portuaires se trouvent, aujourd'hui, confrontées par la nécessité de reconsidérer la relation entre port et ville. Il s'agit alors de rendre intelligible le

Fait que la redéfinition de cette relation poursuit le double objectif de favoriser le développement économique et de sauvegarder les caractères identitaires du système urbain.

Le port doit alors s'ouvrir à la ville. Pour cela, il est nécessaire que de nouvelles relations voient le jour en dépassant les barrières urbaines. Les friches portuaires, longtemps ignorées par la géographie urbaine, suscitent depuis une vingtaine d'année un intérêt sans précédent. L'aménagement de ces zones délaissées est devenu un moyen d'affirmer pour les métropoles leur

place sur l'échiquier mondial, de redéfinir une identité territoriale en remodelant notamment l'image de la ville et son attractivité. Les villes portuaires se situent ainsi dans une double logique d'attraction et de répulsion, dualité qui fonde en grande partie le foisonnement des travaux sur l'interface ville-port et les options de redéveloppement des espaces délaissés par le port. À partir du constat premier, nous développons notre problématique générale :

La recomposition ville/port sera-t-elle le destin de la ville de Mostaganem à l'image des autres villes portuaires qui lui ont précédé?

3-ANALYSE HISTORIQUE :

La ville portuaire, c'est une population avec une histoire, Des compétences et des stratégies

Qu'il faut analyser Dans le long terme¹

_ L'analyse de l'évolution de la relation ville-port permettra de donner des éclairages sur la fragmentation actuelle, dans leurs usages et paysages ;Et afin de mieux comprendre comment imaginer des liens nouveaux entre la ville et le port, il s'agit tout d'abord, par un bref aperçu rétrospectif, de voir quels étaient les rapports entre eux jusqu'aujourd'hui.

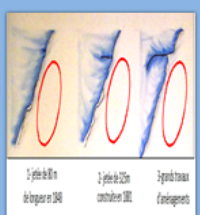
L'objectif de cette partie est donc de faire un « état des lieux » de la ville-port, en récapitulant les phases principales de son développement et de ses mutations dans l'histoire.

^[1]Michèle Collin. Ville et Port XVIII^e- XX^eSiècle, Paris l'harmattan, 1994, p.9

Période	Avant indépendance	Après indépendance	Observation
Antropo-spatiale	<u>Entre 1833 et 1882</u>: avant que le port se nomme un port, était un espace de refuge pour les habitants. _ une population hétérogène venant respirer dans un espace considéré comme le poumon de la ville _ l'homme faisait partie de la mer  <u>En 1906</u>: _renforcé la relation ville mer_ par l'extension spatiale; l'homme créait un lien social entre la ville et le port par le quartier de la marine (contact direct avec la mer)  <u>En 1950</u>: le port faisait partie intégrante de l'identité de la cité, la ville ayant dompté la mer en aménagement son port 	<u>En 1962</u>: _après l'indépendance, accès du port n'était pas disponible à tout le monde Seulement le secteur commercial en a été permis vu qu'il était un moteur économique. Et de ce le contact homme-mer a beaucoup reculé 	"L'image du port est une image collective de la population." Claude Chaline

Perméabilité visuelle	_La ville turque entretenait une relation très étroite avec le port, cette dernière se présentait comme un amoncellement de maisons avec des terrasses situées en face de la mer, les turcs ont construit leur cité en préservant le droit à la vue sur mer.	_ des barrières visuelle par l'extension urbain 	la ville était ouverte sur la mer
Perméabilité physique	dans tout point de ville on peut voir la dynamique au port.  Construction d'un phare un élément de respect de la morphologie 	-construction d'un mur de clôture pour une raison de sécurité qui limitait la pratique du port par rapport à la ville - La hauteur des bâtiments élevés 	

TABLEAU N
01 : MONTRE

Configuration spatiale et fonctionnel.	_ Les deux espaces se sont tout d'abord développés de façon imbriquée et en étroite synergie _ Entre la fin de l'année 1955 et le début de l'année 1959 a été construit 430m de quai au 2ème bassin.  	la ville de Mostaganem s'est plongée dans la pré industrielle et ses grands bouleversements urbains ont modifié le paysage de la ville qui a connu un essor considérable, mais entamant aussi, un processus de découplage qui l'a conduit à une division spatiale et fonctionnelle de ses espaces urbains et portuaires	Ville-port, nouvelle relation spatiale et fonctionnelle
--	--	--	---

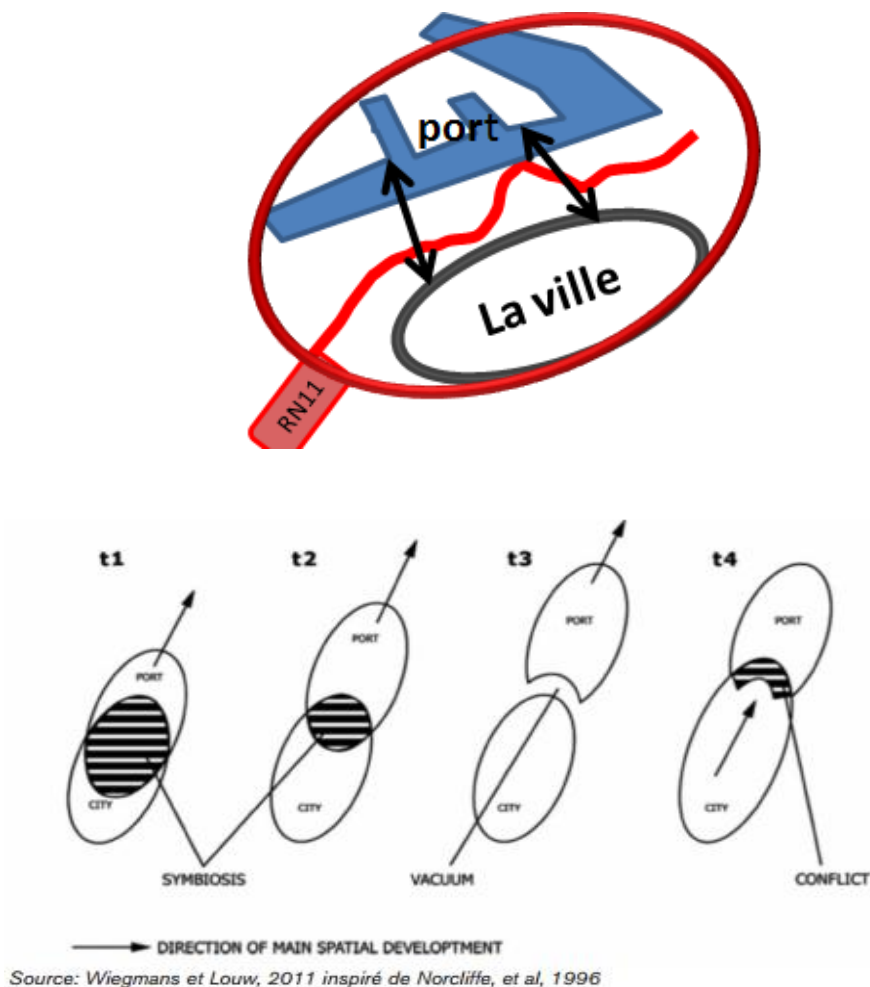
L'EVOLUTION DE LA RELATION VILLE / PORT

SYNTHESE :

On a vu à travers l'histoire, que la ville et le port sont les deux entités qui ont fondé la ville de Mostaganem, et le port a joué un rôle structurant dans la croissance de la ville. (faisait partie intégrante de l'identité de la ville)

La ville de Mostaganem et son port ont évolué durant une période de leur histoire en harmonie, offrant un système cohérent, l'un dépendant de l'autre.

Le port avait joué son rôle, un espace public multifonctionnel (un lieux de attractif de rencontre , de plaisance , production , commerce , passage ..) Toutes ces fonctions ont perduré. Et on a constaté une séparation identitaire et désarticulation



SCHEMA MONTRE LE RELATION VILLE / PORT

4-PROBLEMATIQUE DE LA RECHERCHE :

<< ouvrons la figure comme une fenêtre et laissons entrer son intérieur le milieu où elle vit >>

Ces dernières années les villes portuaires deviennent un sujet d'importance particulière chez les géographes, les urbanistes, les économistes et les historiens. Par leurs importances et complexités. Ce qui nous incite à traiter ce sujet, c'est ce qui fait de ces villes des polémiques émergentes, et qui par leurs tendances à s'exposer et à s'ouvrir par leur front d'eau deviennent des **vitrites symboliques** et des villes 'stars'.

Pourquoi ne serait-ce pas le cas et l'image de Mostaganem qui est aussi une ville portuaire d'importance pour son pays ?

Toutes les villes portuaires dans le monde sont confrontées à la délocalisation de leurs installations et activités maritimes. Cela vient après une étape de déclin dû à un décrochage flagrant, exprimé par une **distanciation spatiale** croissante. Le décrochage entre la fonction portuaire et la fonction urbaine met l'ensemble en difficulté de cohabitation ou en désarticulation, souvent même en confrontation, entre un intérêt d'efficacité économique pour le port, et le souci de la qualité de vie pour la ville. Cette constatation problématique et comparative entre local et mondial formera le point de départ pour formuler notre problématique de la recherche.

A l'instar des villes côtières algériennes, Mostaganem ville millénaire, offre l'un des plus beaux paysages du bassin méditerranéen, riche et variée par son relief naturel et balnéaire incrustés, innocents par leurs caractères où l'artificiel n'a pas encore envahi leur milieu. Souvent soumises à des épreuves d'appropriation et d'agencement aux périmètres urbains, les spéculations ne se relèvent pas aux désirs et aux songes des citoyens cherchant esquives de leurs quotidiens accablant à travers des nostalgies et moyens rudimentaires, privés d'un paysage aussi agréable que peut développer un port enfermé sur lui-même.

Le port de Mostaganem n'échappe pas à la dualité intrinsèque conflictuelle avec une singularité locale que nous essayons de dépoussiérer tout en restant dans une logique globale, puisque l'élément réunificateur des villes portuaires est sans équivoque la mer. L'eau a des incidences directes et indirectes sur l'aménagement et la composition de l'espace littoral, ainsi qu'un élément fort d'identité urbaine. Beaucoup d'investigateurs pointent le doigt sur l'échec et l'absence de vision globalisante *en amont* et souvent se sont les acteurs sociaux qui s'inflige et se supplicient la dure sanction d'être responsable du clivage. D'autres, remettent en cause l'usage qui ne peut créer des valeurs ajoutées.

<< ouvrons la figure comme une fenêtre et laissons entrer son intérieur le milieu où elle vit >>

Là, c'est un renversement de situation où l'artifice et l'artificiel semble prendre le dessus sur le naturel et cherche avant tout à le préserver, puis à l'adopter et enfin à le transformer c'est à-dire

l'alternative d'intérioriser l'extérieur et d'extérioriser l'intérieur. À partir du constat premier, nous développons notre problématique

-Comment imaginer de nouveaux liens entre ville et port tout en réintégrant l'élément de l'eau dans l'image de la ville ?

-comment peut-on créer à partir d'un diagnostic urbano-portuaire des fenêtres urbaines qui deviennent des vitrines symboliques au cours de l'histoire et deviennent un modèle que nous pourriez appliquer sur le reste de front de mer ?

4-LES OBJECTIFS ET INTENTIONS DE TRAVAIL :

Les objectifs de cette recherche sont multiples:D'une manière générale,Démontrer la discordance entre le développement de la ville et du port ; identifier et déterminer les causes réelles de la rupture de la ville de Mostaganem de son port vers une recomposition ville /port

D'une manière spécifique,mettre l'accent sur :

- nouvelles fonctions pour avoir une vision globale attractive et identitaire d'une ville portuaire.
- La création d'une valeur ajoutée à la ville de Mostaganem par l'exploitation du rôle de port comme potentiel.
- Jouer la carte symbolique architecturale et urbaine avec la proposition d'une architecture qui participera à l'image architecturale de la ville de Mostaganem avec le port.

5- L'OBJET D'ETUDE

5-1-1-CHOIX DE SITE :

La ville de Mostaganem est caractérisé par son paysage maritime donc qu'il s'imposait de choisir la zone portuaire qui permettra de redonne une image variable celle d'une ville maritime.

5-1-2-CHOIX DU THEME :

Le choix d'un sujet de recherche ne vient pas d'une manière hypothétique, notre prédilection la problématique de notre recherche est le fruit de constatations et de comparaisons entre le mondial et le local. La ville portuaire, unique par son emplacement, en interface entre deux sphères de

transports (maritime et terrestre), entre terre et mer, entre solide et liquide, une réflexion qui la rend assez spécifique et la laisse comme un lieu de contraste continu.

6-METHODES ET METHODOLOGIES :

Notre travail de recherche se développera suivant deux Phases :

La première, concerne l'aspect théorique, dans laquelle on va établir un récapitulatif des notions et des concepts liés à notre thème de recherche, puis nous allons procéder à l'analyse du contexte national et international qui régissent la notion de recomposition ville / port. Pour parvenir à cela, nous nous baserons essentiellement sur : la recherche livresque, la collecte d'ouvrages et revues traitant le sujet et la constitution d'une documentation bibliographique. Nous orienterons également nos recherches vers une collecte de données théoriques sur les sites Web ainsi que les bibliothèques et revues numériques. Nous essayerons, suite à cette collecte, de rapporter les informations et de procéder à leur synthétisation et analyse ; ce qui nous permettra de construire une base théorique qui nous servira de support dans la phase méthodologique et opérationnelle.

La seconde phase de notre recherche sera structurée en deux étapes: la première sera consacrée au recueil de données par le biais de travaux effectués sur terrain ainsi que l'exploration des travaux antérieurs, de sources documentaires, d'archives, etc. La deuxième étape sera vouée à l'analyse des données recueillies et à leurs reports sur bases cartographiques, au moyen de méthodes graphiques.

Nous allons essayer à travers ces deux parties d'apporter un équilibre à notre recherche en

Respectant un certain ordre qu'exige la recherche scientifique comme le confirme Beaud (2006) dans son art de la thèse:

« La connaissance est un processus itératif entre le réel (que l'on étudie) et la représentation de ce réel dans la tête (concept pensé, construction théorique, recomposition idéale du concept prévu ou vécu). [...] Le travail sur le réel implique toujours une recomposition théorique, scientifique de départ (même si elle est élémentaire et non explicite). [...] C'est-à-dire qu'il n'y a de place dans le travail de connaissance :

- Ni pour le « travail théorique pur » coupé de toute référence à un objet ou à une réalité dont il s'agit de rendre compte ;
- Ni pour l'« empirisme descriptif pur » faisant l'impasse sur l'indispensable effort d'élaboration théorique et de conceptualisation » (Beaud, 2006, p.70)

Enfin, dans le but de mieux visualiser les résultats de la recherche, on procédera par l'application des méthodes d'analyses qui sont :

L'analyse historique :

Empreinte largement aux études d'école italienne (S.Muratori, C.Aymonino et Aldo Rossi) et comprend l'analyse des phénomènes d'extension et de densification des agglomérations, c'est une étape initiale, elle permet de connaître l'origine de la création des villes, l'étymologie des mots, les événements historiques, le mode d'évolution et les équipements de valeur historique.

L'analyse paysagère sitologique :

L'approche sitologique est une méthode de lecture plastique qui s'appuie sur les mécanismes

De la vision et décompose le paysage en masses, en lignes, en volumes, en point d'appel...

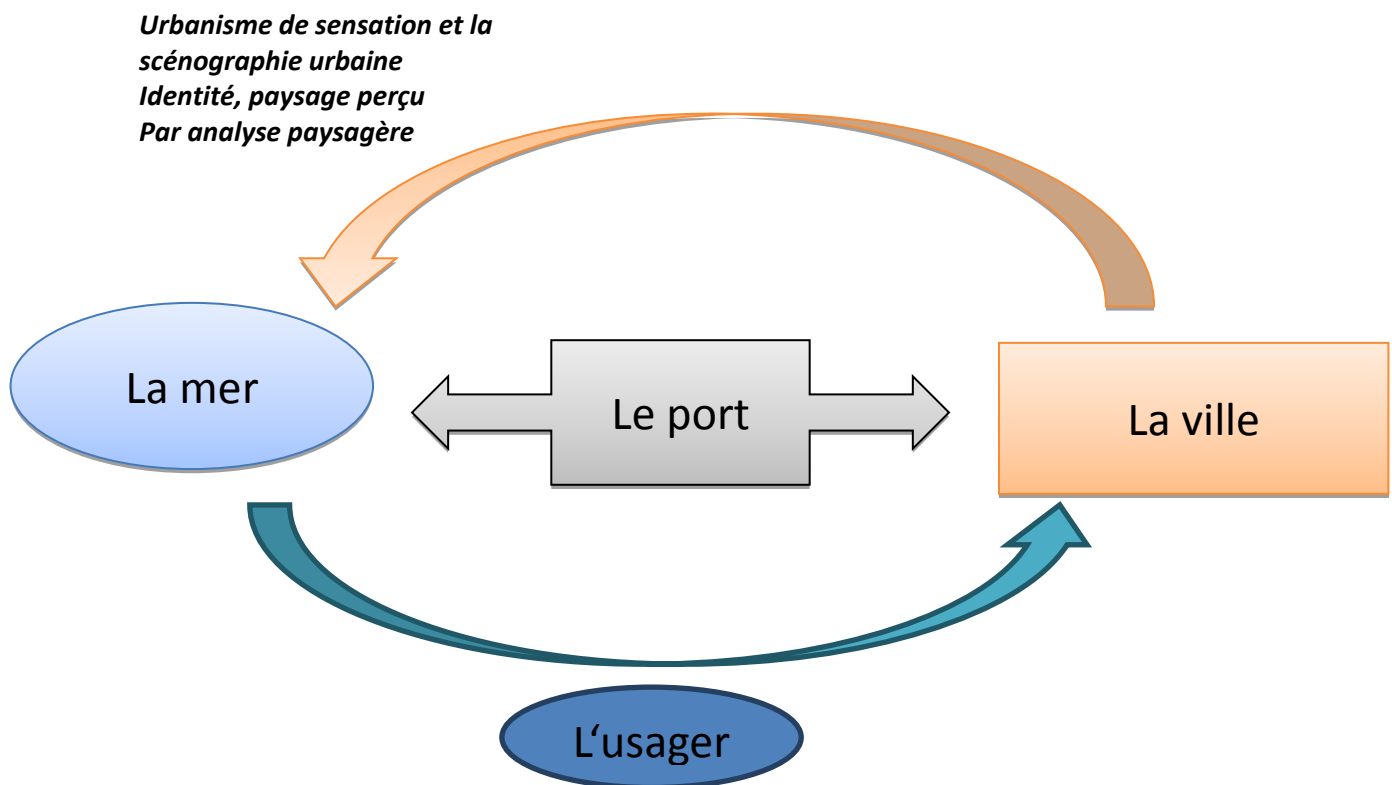
(Toublanc, 2004, p.105). Cette approche a été développée en 1974, dans l'ouvrage sites et sitologie de Faye et al, cet ouvrage s'engage à appliquer cette méthode sur l'analyse des paysages de manière qu'elle maintienne l'observateur en tant que système physique à une distance suffisante de l'appareil (Faye et al, 1974, p.22). À cet effet, les auteurs décident :

« Il faut que nos observations soient faites avec l'œil froid d'un entomologiste, d'un biologiste ou d'un physicien. Il faut prendre le recul nécessaire, oublier toutes nos appréciations personnelles [...]. Il faut commencer par casser les moules, refuser les systèmes préétablis, passer par un point zéro, dégager les paramètres, les identifier, les déconnecter les uns des autres, étudier chaque paramètre et, après les avoir systématiquement explorés, reconnecter les paramètres » (Faye et al, 1974, p.22).

L'Analyse anthrospatiale :

(Pratique de l'espace) cette approche est récente datant des années 1970, apparue au sein de l'école de Chicago (Hennerz, Raukin, Burgers...Etc.) et l'école de Manchester (Max Glukman, Kuper, Victor Turner...Etc.) Cette approche a pour but d'analyser la pratique des individus dans un espace donné et vise à améliorer le confort des usagers, d'avoir une meilleure adéquation entre les

dimensions des espaces et leurs usages, et répondre à la demande sociale par des nouvelles pratiques.

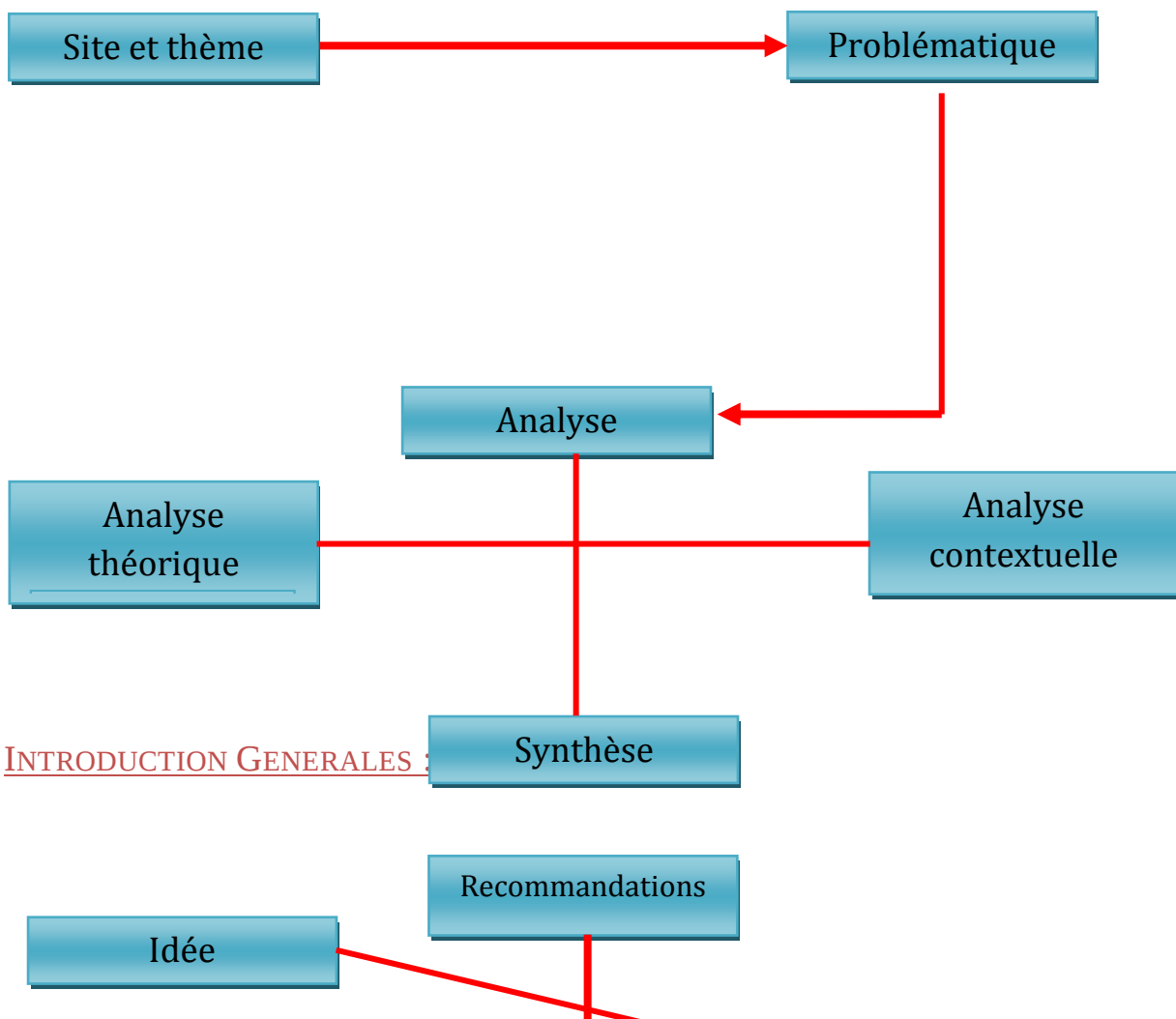


La pratique de l'espace le confort des usagers meilleure adéquation entre les dimensions des espaces et leurs usages, et répondre à la demande sociale par des nouvelles pratiques.
Par analyse anthropospatiale

CARTE N 01 : MONTRE SCHEMA DE LA METHODE EMPLOYEE

7-STRUCTURE DE LA RECHERCHE :

- 1) La formulation de la problématique, en suite approche thématique qui permet de mieux cerner le thème et le site d'intervention, afin de procéder à une analyse théorique et contextuelle.
- 2) Une lecture par approche (historique, morphologique, paysagère, fonctionnelle et anthropospatiale) ensuite faire une lecture croisée de ces approches qui permet de connaître l'espace dans toutes ses dimensions. Après l'étude des 5 approches, on fait une lecture croisée de ces dernières, c'est une méthode de confirmation de l'information, qui permet d'avoir une vision globale sur l'espace dans toutes ses dimensions, celle du conçu, du construit, du perçu et du vécu.
- 3) Une synthèse comportant des recommandations aux problèmes et potentialités du site, puis établir le programme adéquat.
- 4) En suite proposer des alternatives pour arriver à la proposition la plus adéquate.



INTRODUCTION GENERALES :

I.1 APERÇU RETROSPECTIF SUR LE DEVELOPPEMENT DES VILLES PORTUAIRES :

DEFINITION DE LA VILLE PORTUAIRE :

« Le port n'est-il pas dans son essence un carrefour, un lieu de confrontation ? En lui s'opère une extraordinaire rencontre, celle de la ville, construction la plus élaborée que la civilisation ait produite, et de la mer, univers naturel obéissant à ses propres lois »

Le terme de port renvoie à celui de porte. En ce sens, l'infrastructure portuaire est un passage entre la terre et la mer, une entrée et une issue permettant la circulation des hommes, des marchandises et des matériels. Elle assure la succession entre différents modes de transport, maritime, fluvial et terrestre. Elle constitue un centre névralgique ; Mais c'est aussi un havre, c'est-à-dire un abri pour des navires.

Selon C.Ducruet, l'absence d'une définition consensuelle de la ville portuaire, est déjà posée par les historiens anglo-saxons des choses de la mer qui ont bien rappelé ; que lorsque l'on évoque la ville portuaire, on se heurte à sa diversité et l'on tombe soit dans l'ornière des villes soit dans celle des ports et du monde maritime, perdant de vue ce qui fait la spécificité de l'objet même par rapport à ceux dont il se distingue : les ports sans ville, les villes sans port.

Et selon André Vigarié, au sein de la ville portuaire se trouve le triptyque qui associe l'avant-pays (éventail des connections maritimes), l'arrière-pays (aire de clientèle et de desserte terrestre) et le port qui fait la jonction entre les deux : c'est le triangle magique qui suppose d'efficaces interfaces entre les susdits espaces mais aussi avec la ville. L'avant-pays marin ferait ainsi la spécificité des villes portuaires par rapport aux autres villes.

La ville portuaire a été classée en fonction de divers critères : sa taille, ses orientations dominantes en termes d'emplois, son rayonnement et l'imbrication des échelles.

La figure 2 proposée par C. Ducruet permet de synthétiser les différentes typologies des villes portuaires. Selon le même auteur, les deux grandes orientations des villes portuaires (fonction urbaine, fonction portuaire) se combinent de façon variable, chacune pouvant être interprétée en termes d'emplois, de Consommation d'espace, d'importance économique.

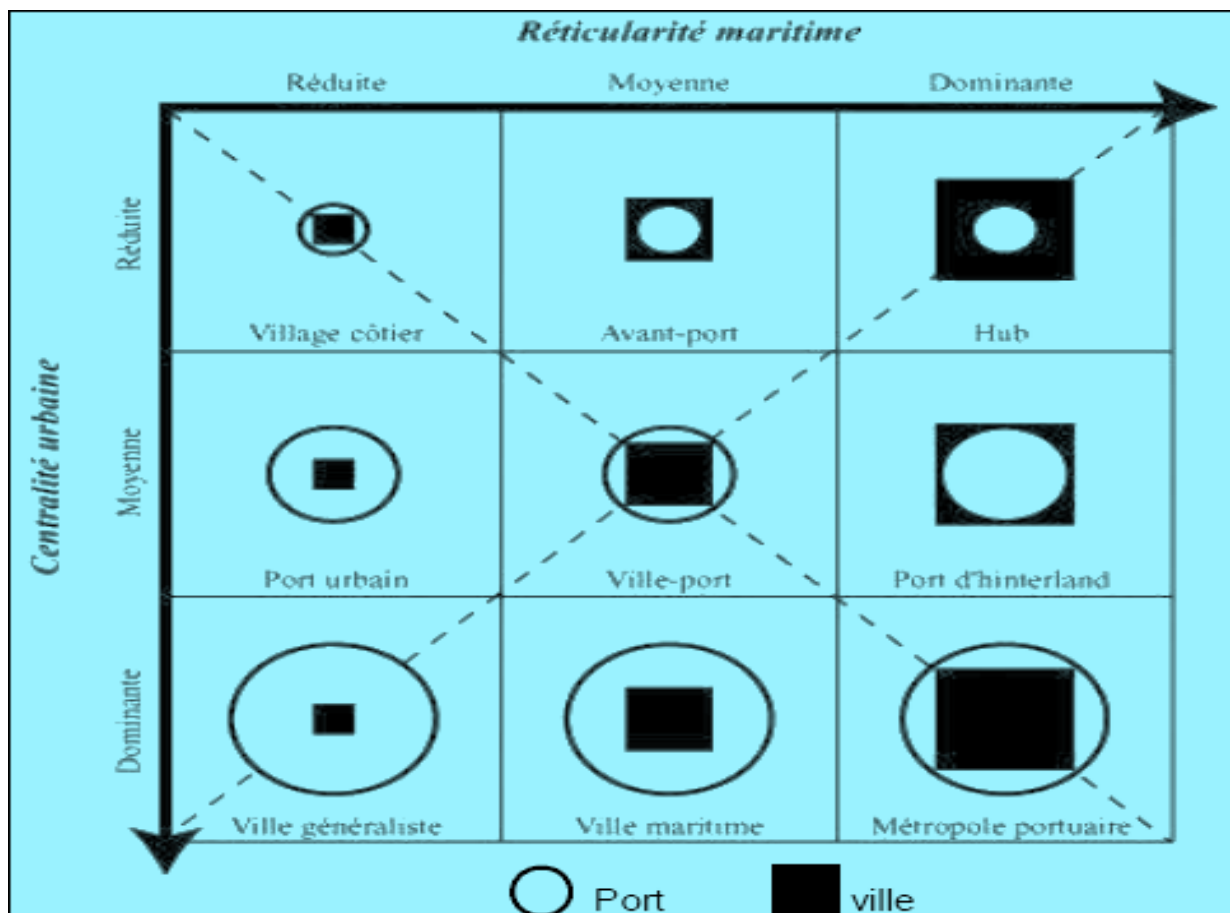


Figure 2 : Typologie spatio-fonctionnelle des villes portuaires

(César Ducruet, typologie mondiale des relations ville-port p 4)

La seconde, du hub¹ à la ville globale, montre une opposition de fond entre la domination des fonctions de nœud et celle des autres fonctions (industrie, tertiaire). Les autres configurations (port régional, port urbain, d'hinterland² et métropole maritime) correspondent à des variantes où, à chaque fois, le poids respectif des fonctions est déséquilibré.

Une ville portuaire associe trois éléments :

- Le port, organisme technique répondant à des conditions précises par rapport à son accès, au stationnement des navires, au stockage.
- Les activités liées à la fonction portuaire, à l'industrie, au littoral.
- La ville qui se greffe dessus avec sa morphologie, ses habitants, ses activités.

I.3 EVOLUTION DU RAPPORT VILLE PORT :

¹**Le hub** : terme emprunté à la mécanique motocycliste (Hub and spoke). Le Hub est un port de transbordement à partir duquel on dessert les ports secondaires.

²**Hinterland** ou **arrière-pays** est une zone continentale située en arrière d'une côte ou d'un fleuve, par opposition au littoral. En géographie, il désigne plus précisément la zone d'influence et d'attraction économique d'un port. Le mot hinterland, emprunté de l'allemand (hinter « derrière » et de Land « terre, pays »).

Dans les économies préindustrielles, les activités portuaires sont nées dans des communautés côtières qui se livraient à la pêche, au commerce maritime et à la guerre navale. Ces petits ports avaient chacun leur vie propre, qui s'organisait et se hiérarchisaient en grande partie parallèlement à l'évolution des marchés.

Pour ces communautés, les activités maritimes et portuaires furent non seulement une des principales sources de richesse et d'emploi, mais encore un des principaux moteurs de progrès. Les rapports de la population avec la mer stimulèrent d'importantes activités – construction navale, conserve de poissons, bases navales, commerce, presse spécialisée, activités artistiques, etc.

Armateurs, négociants, marins et dockers constituaient la population des villes portuaires. Dans bien des cas, les liens de ces villes avec la mer devinrent si étroits qu'elles prirent pour emblèmes des symboles maritimes et que les images qui les représentaient (gravures, dessins, peintures) montraient presque toujours leur façade portuaire. Ainsi, si le port se définit au regard de sa situation, de ses fonctions et de ses infrastructures, son existence tient en grande partie aux liens qui l'unissent aux populations adjacentes.

Pendant de nombreux siècles, le port et la ville ont formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs différentes fonctions. Le port était auparavant une place marchande, destination finale d'une route de transport, lieu d'échanges, de commerce, centre de vie et de brassage culturel.

Du point de vue économique, le port constituait l'axe de la vie et de l'activité de la ville, notamment parce qu'il créait directement un grand nombre d'emplois pour ses habitants. Marins, armateurs, dockers, commerçants, pêcheurs, militaires, charpentiers ce sont les professions les plus répandues dans les ports préindustriels vivant des ressources de la mer. Du point de vue spatial, port et ville se touchaient et s'imbriquaient, Il n'y avait pas de frontières précises et activités productives, commerciales et portuaires coexistaient aux mêmes endroits. Les rares infrastructures construites pour faciliter la navigation étaient soit intégrées dans l'enceinte urbaine, soit installées à l'extérieur. Ainsi, le port constituait dans bien des cas le moteur du développement physique de la ville, influant sur sa physionomie et sur son tissu.

Depuis la moitié du XXe siècle, les rapports entre ville et port ont changé, de profondes mutations, de nature technologique exerçant des déséquilibres économiques et spatiaux, ont achevé un processus de désorganisation du système ville-port originel déjà entamé par deux siècles d'industrialisation, aboutissant ainsi à une véritable coupure tant visuelle que

psychologique entre la ville et le port. En effet, la plupart des travaux sur les relations entre ports et villes portuaires soulignent la dissociation spatiale et fonctionnelle contemporaine.

I.3.1 LE CLIVAGE VILLE/PORT :

Histoire contemporaine des mutations des villes-ports peut se comprendre à partir de la révolution industrielle ; Avec l'âge industriel et l'arrivée de la machine à vapeur, puis du chemin de fer apparaissent les premiers changements des rapports entre ville et port.

Le port primitif était entièrement intégré dans la cité marchande ; et son activité, pourtant limitée à l'époque aux échanges de marchandises, lui conférait un rôle essentiel, celui d'être le pivot de toute la dynamique urbaine qui se déclenche aussitôt qu'un port est en fonctionnement. Depuis la moitié du XX^e siècle, les rapports entre ville et port ont changé, en effet, d'une part, sous l'effet du gigantisme naval et de l'étroitesse des sites dans lesquels sont abrités les ports, leur maintien dans la ville devient de plus en plus problématique et d'autre part, la ville de son côté ne cesse de se développer et de redéfinir ses espaces en appréhendant de nouvelles pratiques urbaines, notamment le rapprochement de la mer. L'unité des deux entités – ville et port- n'a donc pu perdurer dans le temps.

La vocation portuaire a fait la grandeur des villes portuaires et constitue une base culturelle à laquelle la population est fortement attachée. Mais les rapides mutations bouleversent tous les repères vis-à-vis du port, d'autant plus que les changements ne sont pas vraiment compris et intégrés puisque les ports actuels sont plus ou moins lointains et inaccessibles.

Selon les mêmes auteurs, C.Chaline, R.Malta et M.Colin ; les causes de ce phénomène de grande ampleur sont bien connues : recherche d'une accessibilité et d'une productivité maximale par les opérateurs du transport et de la logistique, la création de grandes voies de desserte et de chemin de fer d'un côté, stratégies urbaines de croissance tertiaire et industrielle, de l'autre.

Ce décuplement est en effet, provoqué par la mondialisation des échanges qui nécessite un accroissement de la capacité des navires et de nouvelles techniques de traitement de la marchandise : mécanisation, unification des charges, conteneurisation.

Ces situations ont engendré une véritable coupure tant visuelle que psychologique entre la ville et le port. Un des cas de figure les plus répandus s'illustre dans le cas des Dock lands en Angleterre par la coupure quasi-totale de la ville avec la mer par la présence d'installations gigantesques portuaires ou urbaines (entreprises, docks ou entrepôts de stockage parfois à plusieurs niveaux).

Une typologie dressée par Claude Chaline et Rodrigues Malta, distingue les situations suivantes:

1. Délocalisation subie, irréversible suivie de la formation de friches portuaires, industrielles, pour des raisons longues et imprévisibles, gangrénant de proche en proche les quartiers avoisinants.
2. Découplage subi mais suivi dans un délai généralement de l'ordre d'une décennie – nécessaire à la détermination des choix et au montage des opérations, du démarrage à la reconversion, la conséquence en est toujours la formation de friches vouées à des affectations temporaires plus ou moins sauvages.
3. Assez rarement la délocalisation des activités portuaires est suivie d'une réaffectation rapide, oblitérant pratiquement la séquence de friches.

Cela suppose soit un arrière-plan d'aménagement par la collectivité locale, soit une pression foncière latente.

4. Dans certaines métropoles particulièrement dynamiques, le déclassement des équipements, la fermeture des entreprises sont anticipés, organisés en vue d'une réorganisation et d'une reconstruction des espaces délaissés.

Dès lors, il n'y a pratiquement pas des séquences de friches, sauf aléas de la conjoncture économique qui peut ralentir les programmations de reconquête des waters fronts.

5. Un grand acte médiatique peut aussi déclencher un processus volontaire de réaffectation plus ou moins totale des espaces portuaires même encore partiellement utilisés, mais condamnés à terme.

Claude Chaline a résumé les différentes phases ayant conduit à la séparation progressive de la ville et du port, et les progrès technologiques réalisés durant les deux siècles d'industrialisation et leurs effets sur la dynamique de la ville port, comme indiqués dans le tableau ci-dessous.

Phasage	Relation ville/port	Déterminants technologiques
Phase I Pré industrielle Avant le XIXème	Ville et port sont imbriqués, avec faible spécialisation fonctionnelle du territoire	Navigation à voile, navires en bois
Phase II Industrielle XIXème et début XXème siècle	Ville et port sont juxtaposés Très forte spécialisation de l'espace portuaire coupure totale entre ville et eau	Navire en métal combustible: charbon machine à vapeur chemin de fer
Phase III Post industrielle	Suburbanisation de la population et de certaines	Gigantisme des navires combustible pétrolier

A (années 1970-1980)	activités portuaires. Désurbanisation, formation de friches, expériences de reconversion. séparation du port et de la ville.	transport routier
Phase IV Post industrielle B (années 1990-2000)	Esquisses de réurbanisation. mutation fonctionnelle généralisée des waterfronts.	Economie de l'information et de la communication Temps libre Culturel

Tableau 1 : Les grandes séquences technologiques sous-tendant l'évolution des water fronts et du couple ville/port.
Source : reproduit selon Chaline, 1994, p. 34

Délocalisation partielle seules les activités non polluantes ni nuisibles à l'environnement urbain sont préservées au port primitif, avec la modernisation des sites portuaires traditionnels. Les activités industrielles et à cause du gigantisme naval disparaissent des anciens ports.

Avec le gigantisme naval et la conteneurisation, un mode de transport encore plus intensif dit intermodal ou multimodal apparaît dans les années 1980, ce qui va accélérer la tendance des ports à quitter les centres urbains ; et justifie également la relocalisation des terminaux portuaires loin du centre-ville.

La concentration de la quasi-totalité des activités de manutention et des investissements sur de nouveaux sites éloignés se traduit logiquement par un certain effacement portuaire au sein de la ville ; Les anciennes installations vont être pour la plupart peu à peu négligées voire délaissées. Selon E.Boubacha, le port traditionnel se transforme en centre logistique et en plate-forme multimodale qui est le fruit des exigences des activités de production répondant au système des flux tendus, cette exigence explique donc aussi l'éloignement de la ville ; « le port et la ville deviennent des entités de plus en plus distinctes voire distantes ».

L'industrialisation va également attirer des industries à proximité du port, avec le chemin de fer comme moyen de transit des marchandises débarquées, une barrière se crée plus nettement entre l'espace portuaire et celui de la ville.

Le cas de la ville d'Alger illustre cette séparation de son port et de la mer par une barrière physique métallique et ce pour des raisons sécuritaires et douanières.

Ce découplage est accentué par une division institutionnelle. En France, l'adaptation de l'outil portuaire, par les efforts qu'elle requiert, est en grande partie assurée par l'Etat qui, avec la loi

"Laval" du 29 juin 1965, transforme les plus grands ports français en Ports Autonomes. Ainsi, les villes ne sont plus amenées à contrôler un développement portuaire qui les dépasse.

Les villes connaissent, elles aussi de profondes mutations : diversification des secteurs économiques, multiplication des fonctions tertiaires, insertion dans une économie régionale, dilatation du territoire urbain.

Dans un tel contexte, la dépendance de la ville vis-à-vis du secteur maritime est moindre ainsi que l'intérêt porté à un port devenu dissocié (autonome) et aux stratégies propres.

I.3.2 LA RECONCILIATION ENTRE LA VILLE ET LE PORT :

La question des relations ville-port est devenue un enjeu majeur dans le monde, tant en termes politiques qu'économiques ; Le mouvement de la géographie des villes-ports a véritablement pris son essor à cette époque, marquée par les friches portuaires, sur le water front et par la dégradation de la zone de liaison entre la ville et le port, c'est-à-dire l'interface³ ville/port.

Les villes portuaires ont en commun le devoir gérer des croissances urbaines et portuaires sur des territoires contraints autant par leurs héritages historiques que par leurs ambitions de développements ; la relation entre ville et port implique conciliation, concertation, voire confrontation pour faire converger des destinées pas nécessairement toujours compatibles dans le temps et dans l'espace.

En effet, toutes les réflexions et études qui se mènent aujourd'hui au cœur de nombreuses politiques contemporaines de réaménagement, les relations ville-port sont devenues un élément incontournable de l'urbanisme malgré leur complexité.

Cette même question de réconciliation entre la ville et son port ressort dans les projets de recompositions des centres villes, portant en elle de nombreux enjeux identitaires, touristiques et économiques.

La prise de conscience de la nécessité de rapprocher les fonctions urbaines de la ville des fonctions portuaires mène aux opérations de renouvellement urbain des centres villes, la valorisation des façades maritimes, la protection de l'environnement naturel et culturel, et la gouvernance urbaine, ces opérations constituent les ingrédients d'un nouvel urbanisme des villes portuaires.

Les friches portuaires forment donc des espaces de couture entre le port et la ville, et offre un immense potentiel pour les villes, notamment en termes de revalorisation de l'image, d'un accroissement économique, d'une recomposition d'un espace en accord avec le

³La notion d'interface pouvant être définie comme «l'aire de contact et d'échanges entre deux Systèmes» (Emmanuel BOUBECHA, Ville et Port, mutation et recomposition).

contexte socio-économique. La présence de l'eau, représente aussi un potentiel intéressant car elle induit des espaces hautement valorisables dans une logique contemporaine des forces du marché, avec des effets de plus-values évidentes sur le prix des terrains bordant l'eau. « Après avoir été vecteur de flux marchands, l'eau se prête à tous les jeux de miroir et de décor urbain ».

Plusieurs villes portuaires ont décidé d'élaborer un tableau de bord des différentes actions à mener pour l'ouverture de la ville sur la mer et la reconquête de la façade maritime. Le cas de Gênes se prête assez bien à une exploration sur le caractère multidimensionnel des thématiques du développement durable et des impacts de la globalisation.

Pour ce qui est de la ville de Bilbao, à travers la mise en place d'une structure intermédiaire entre les différentes institutions politiques « BILBAO –RIA 2000 », mais également les grands travaux d'infrastructures, le pari fait sur le design urbain et l'architecture, ont été tous éléments essentiels de la transformation de l'image de la ville, le renforcement de sa centralité, la régénération urbaine, environnementale, et culturelle.

Alger doit, elle aussi faire face à ce débat de l'intégration du port dans la ville, ce que nous allons observer dans les prochains chapitres. Son cas particulier est intéressant puisque le réaménagement de la ville port intervient avant même l'apparition de friches portuaires. Dans un premier temps, nous allons voir le cloîtrément du port et sa coupure de la ville soit une coupure spatiale et fonctionnelle.

I.4 VILLE ET PORT, NOUVELLES RELATIONS SPATIALES ET FONCTIONNELLES :

Afin de poursuivre l'analyse des rapports entre ville et port, il est nécessaire de connaître et comprendre les opérations de renouvellement des espaces portuaires délaissés ; Dans ce chapitre nous tenterons donc d'aborder les évolutions des rapports ville et port, en termes de réflexion sur l'avenir de leurs relations et des stratégies sur les reconquêtes de leur interface.

Aujourd'hui, la conjoncture mondiale offre l'occasion de formuler d'ambitieux projets pour effacer les vides laissés par la disparition de l'industrie lourde et des activités traditionnelles. Pour atteindre ces objectifs, des politiques structurelles complexes ont été mises en œuvre.

Ces politiques permettent d'opérer des choix concertés, aptes à concilier les exigences d'un renforcement des composantes économiques et portuaires avec les nécessités d'amélioration de la qualité urbaine.

1-PRESENTATION DE L'OBJET D'ETUDE :

1-1-PRESENTATION DE LA VILLE DE MOSTAGANEM :

Mostaganem est une ville type du littoral méditerranéen, elle se situe au nord –ouest de l'Algérie sur la côte méditerranéenne, elle offre des perspective de développement économique dans l'exploitation.

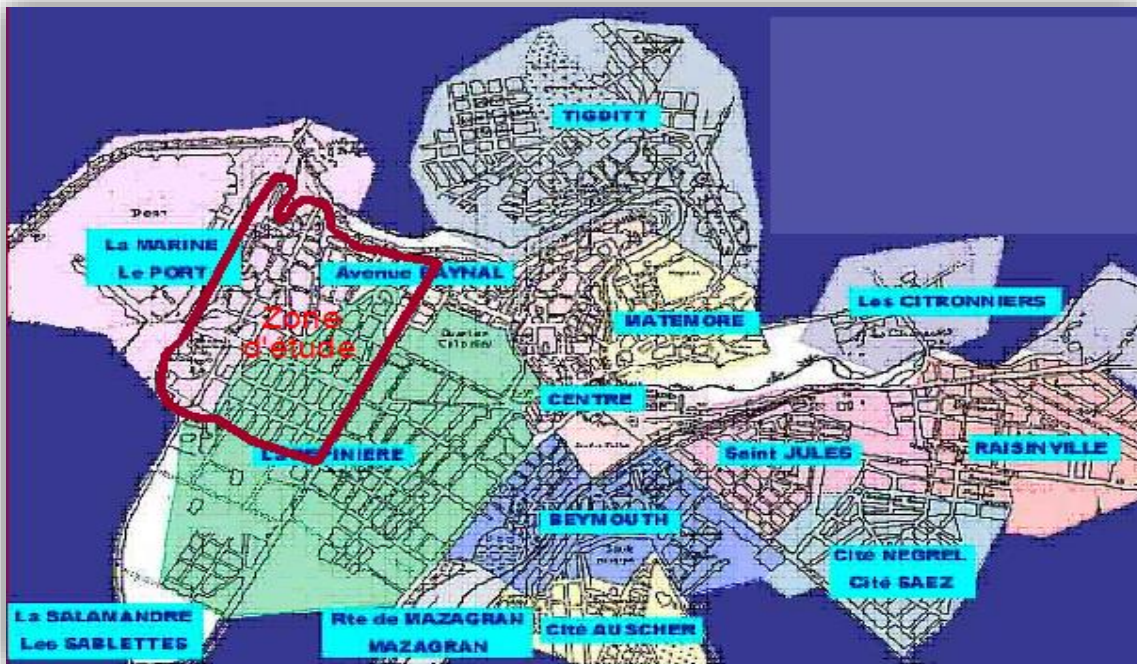


Figure n : 01 satellitaire de la ville de Mostaganem

Mostaganem se trouve au Nord de l'Algérie à 365 Km Ouest d'Alger la capitale du pays. Elle jouit d'une position géographique stratégique et une aire d'influence régionale, du fait même de l'existence de son important port de commerce. Situé à proximité du premier pôle gazier et pétrolier d'Arzew, le port de Mostaganem constitue la voie la plus courte pour l'acheminement des marchandises à destination des régions pétrolières et gazières de Hassi-Messaoud, Hassi-R'mel,

Hassi-Berkine et Haoudh-El-Hamra. Localisé dans une zone agricole, son hinterland est formé de 12 Wilayas situées au Nord et Sud représentant le quart de l'ensemble des circonscriptions administratives de l'Algérie et le tiers de la superficie du pays. Le port est situé dans le golfe d'Arzew : =>L'altitude : 35° 56' Nord =>Longitude : 00° 05' Est.

Source : site officiel de la marine de Mostaganem (entreprise portuaire de Mostaganem).



Carte n : 03 : Analytique démontre les parties de la ville.

1-2-LOCALISATION ET PRESENTATION DU SECTEUR D'ETUDE DANS LA VILLE LA ZONE PORTUAIRE :

La zone portuaire est située à l'est du golf d'Arzew, entre le point de la salamandre (limite ouest) et l'embouchure de la rivière Ain -sefra (limite est). 0 4' 30 " de longitude est et 35 56' de l'altitude nord.

le port de Mostaganem est appelé à jouer un rôle prépondérant dans la région, Le port de Mostaganem est situé à proximité du port pétrolier et gazier d'Arzew, comme il représente la voie la plus courte pour l'acheminement des marchandises à destination des régions pétrolières.

1-3- DELIMITATION DE LA ZONE D'ETUDE :

La zone d'intervention est inscrite dans la zone portuaire Mostaganem dans les limites administratives du port limité par :

- L'est : par le boulevard de la salamandre
- Sud : par la route du port
- L'ouest : par le vieux port
- Le nord : par la mer méditerranéen.



Carte n : 04 : carte démontre les limites de la zone d'étude.

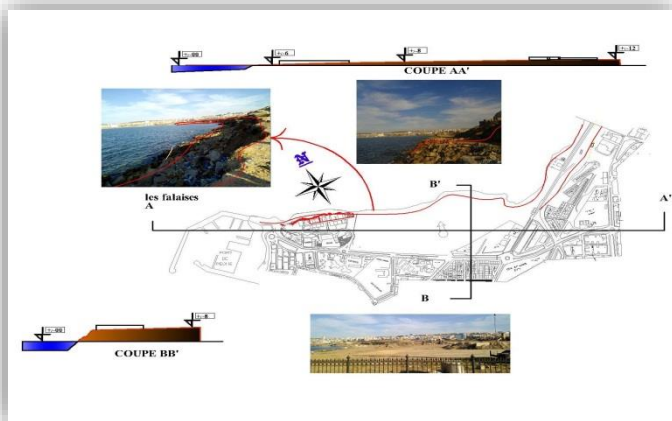
1-4-LES REPERES :



CARTE N MONTRE LES REPERES DE LA ZONE D'ETUDE

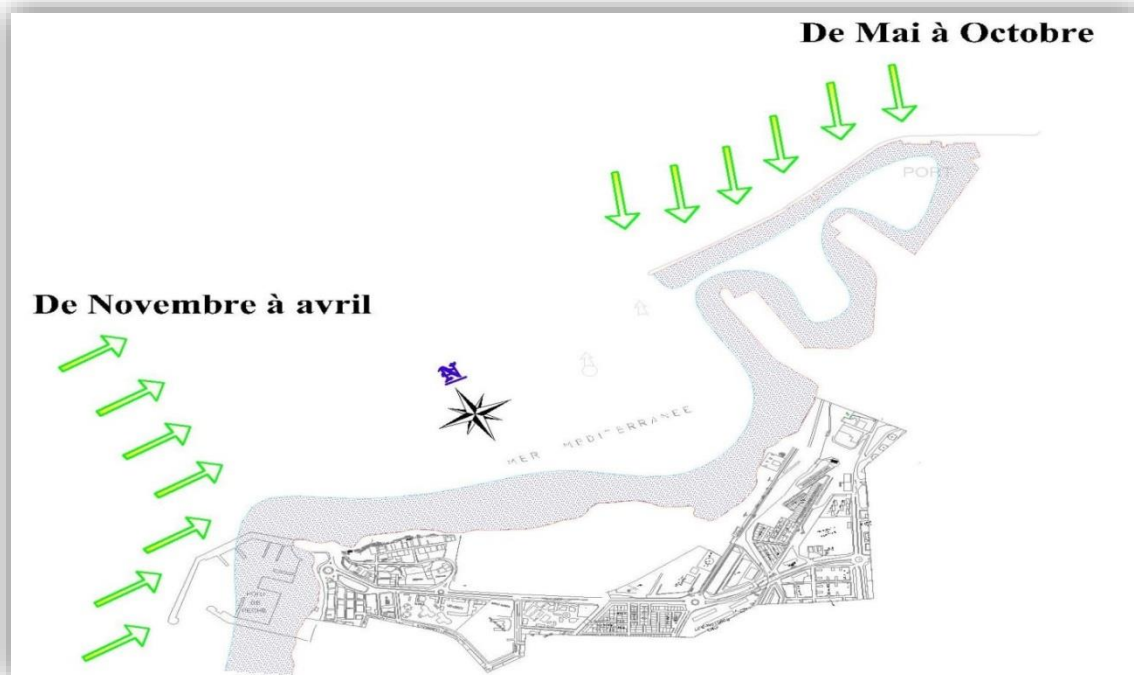
1-5-LA MORPHOLOGIE :

Les pentes du ravin de l'oued « Ain El Sefra » dépassent les 50m . A l'intérieur de la zone bâtie, les pentes sont fortes. On peut sentir une lourde pente qui dépasse le 25m



1-6-LES VENTS :

Les



statistiques des données de vents existants permettent de distinguer deux secteurs dominants :

1. Le secteur Est à Nord : de mai à Octobre.
2. Le secteur Ouest à Sud-Ouest : de Novembre à avril.

Les vents dont la vitesse est supérieure ou égale à 8m/s sont légèrement plus fréquents pour le secteur NW-SW (11°/°) que pour le secteur N-NE (6 ; 5 °/°).

La force moyenne des vents est de 4 sur l'échelle beau four

Les conditions de houle au large considérées dans cette étude sont tirées des documents et études existants. Elles sont obtenues à partir de l'analyse des données du KNMI et du SSMO. Les résultats des données de houles au large obtenues pour les directions susceptibles d'être rencontrées au large de Mostaganem ; pour les périodes de retour de 2 ; 5 ; 10 ; 20 ; 50 ; 100 ans sont données par le tableau suivant .On distingue une prédominance .

1-7-CARACTERISTIQUES ET IDENTITE



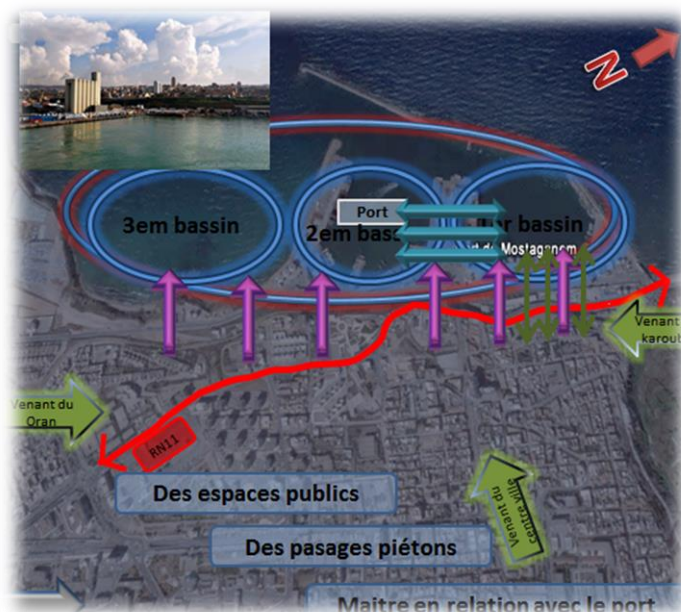
Forte relation portuaire et commercial



Moyen relation au niveau fonctionnelle

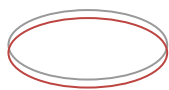
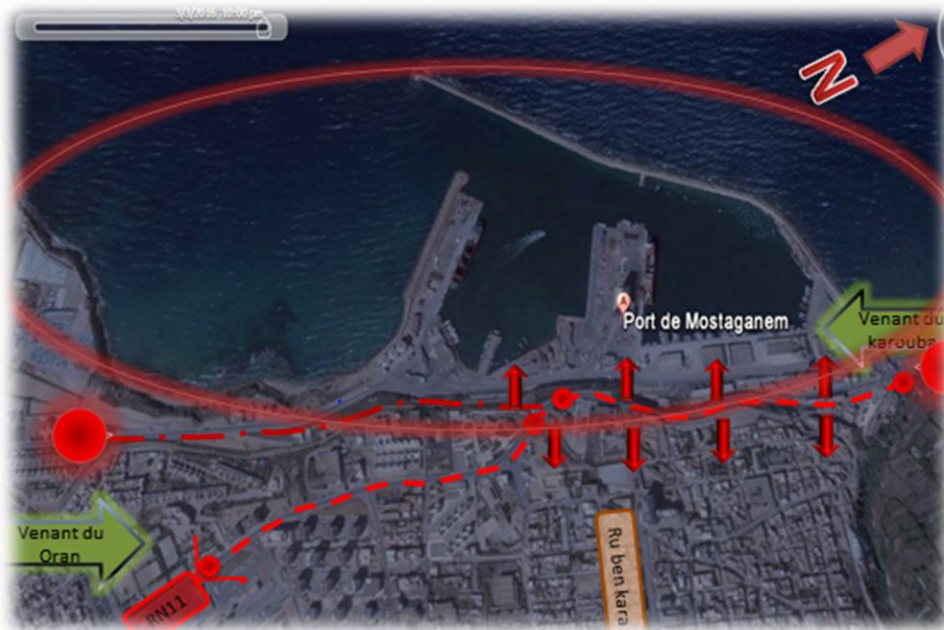


Relation paysagère



Des relations faibles (inexistantes) Regrouper cette relation au niveau fonctionnelle (relation anthropologique) pour revivre notre zone et assurer la relation visuelle

1-8-CIRCULATION / ACCESSIBILITÉ



Zone d'intervention



Axe animé



Axe animé la route
du port

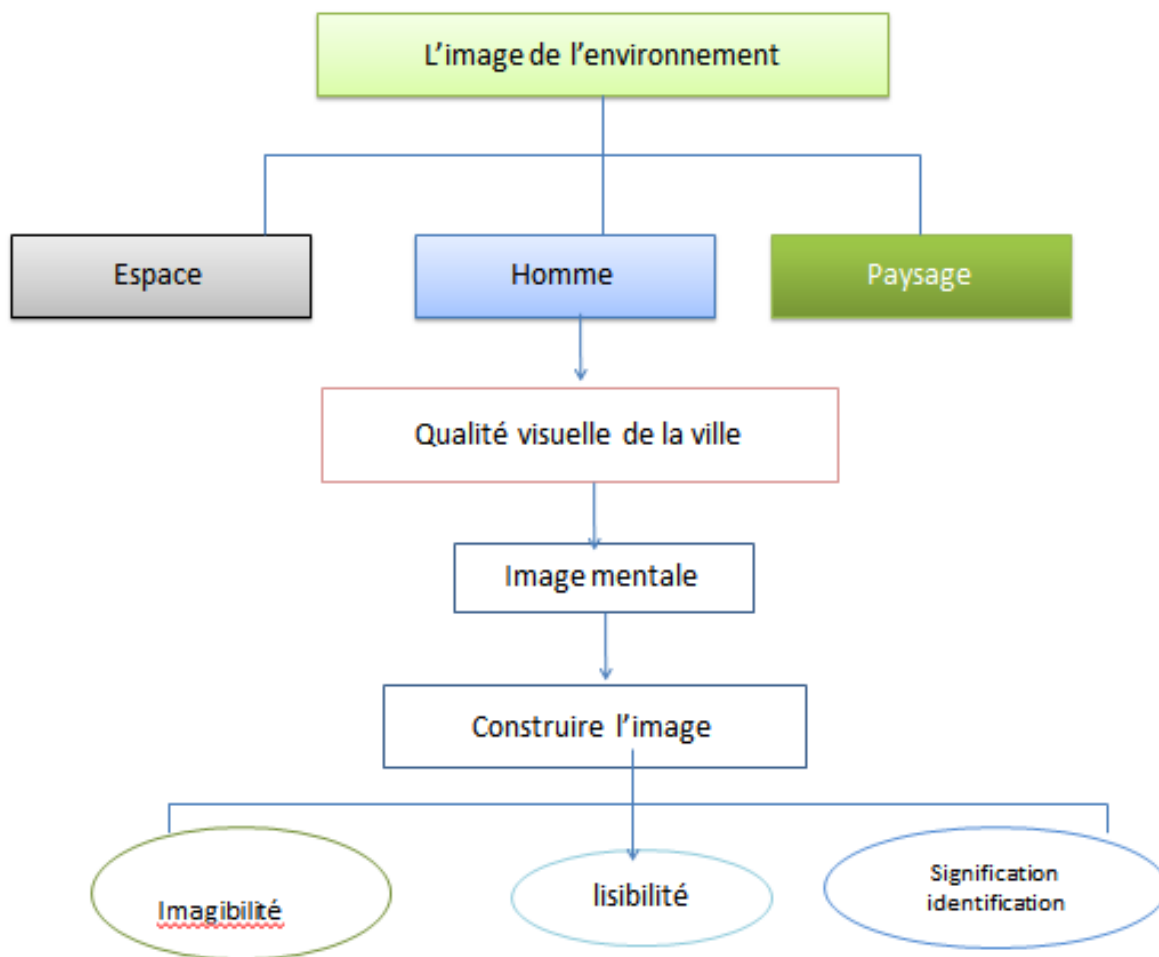
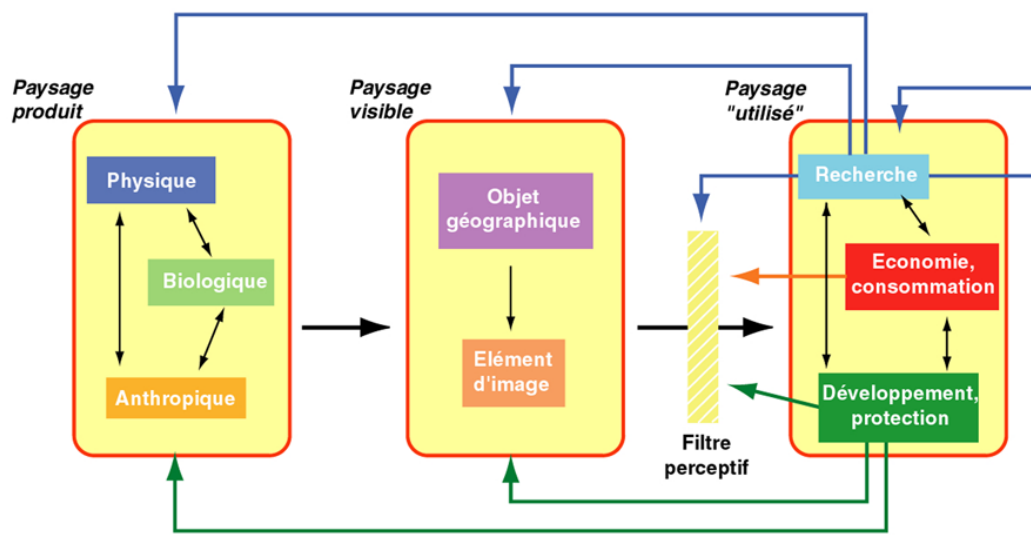
2-ANALYSE PAYSAGERE SITOLOGIQUE : BASES PERCEPTIFS

« Il n’y a rien dans l’esprit qui ne passe à travers les sens » (ARISTOTE).

Objectif de l’analyse : Ce passage du monde réel jusqu’à l’esprit à travers nos différents sens, c’est-à-dire le phénomène de perception, donne lieu à une image mentale ou représentation du paysage, pour renforcer l’identité d’une ville portuaire

La perception paysagère est essentiellement visuelle

- La zone d’intervention représente de part son positionnement géographique un espace d’enjeux stratégique. L’ambition de constituer un espace maritime mobilise le territoire.
- **Développer un urbanisme de sensation**
- **nous avons montré que la mer est une composante fondamentale du paysage, en particulier du paysage visible. Qu’en est-il de sa place dans le paysage perçu ?**
- ***Comment tenir compte de la vocation des espaces en zones portuaire et qui seront aménagés pour en tirer le meilleur parti ?***

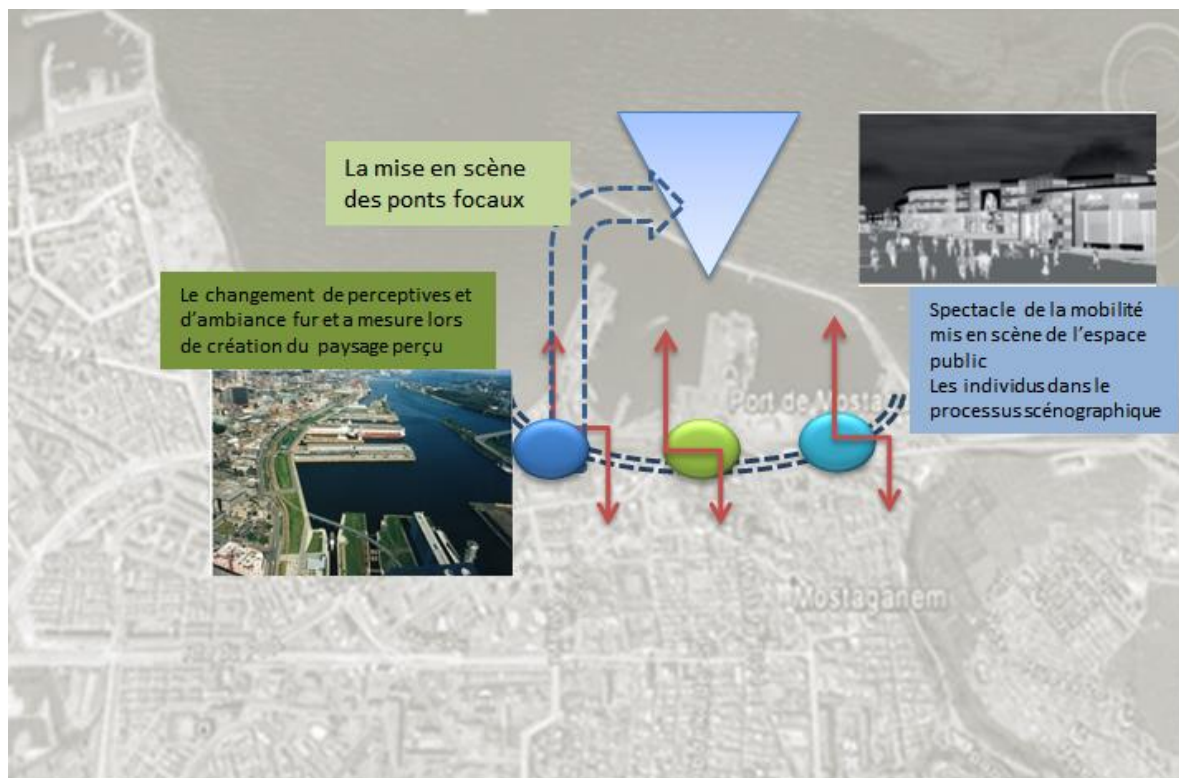


Source : site officiel de la marine de Mostaganem (entreprise portuaire de Mostaganem)

des espaces caractérisé par la vue de la mer plus intimes , des ciels et des lumières immortalisés par le mouvement impressionniste de l'eau des espaces spectaculaires	<u>L'arrière-plan:</u> La vue depuis le port vers le tissu urbain possède une grande <u>imajabilité</u> par ses qualités physiques et architecturales , très distinctes et remarquables, qui lui confère une forte lisibilité.	-la vue sur mer est par conséquent un « objet » symbolise l'espace -cet espace, qu'on limite parfois à sa dimension industrielle, et sa relation avec la mer donne à voir un panel de milieux et une diversité de paysages qui constituent un cadre de vie original.
Une vue sur la mer conjugué avec la scénographie ce Qui donne une identité à l'espace	<u>-l'avant-plan:</u> Cette interface doit être traitée en fonction de la perception de l'image collective de la société et où l'on peut distinguer la relation entre la ville et le port	Sur cette vitrine exceptionnelle, la qualité architecturale et paysagère se doit d'être une exigence majeure.
Les vues ville / port	Les vues port / ville	Observation
une façade maritime impressionnante donne un potentiel de paysage culturel	La conjugaison de paysage naturelle avec le paysage artificiel donne un caractère singulier à la ville	permet de révéler successivement : la réserve naturelle , recelant une grande richesse écologique
Il permet la découverte progressive de plusieurs aspects de la zone portuaire lors d'un parcours séquencé	Faible marquage d'entrée au Port et des écrans urbains déterminé par les équipements qui se trouve au niveau de la terrasse du Port , considéré comme des obstacles visuels.	-le passage maritime permettre de révéler une identité forte et remarquable, de souligner le dynamisme, d'attiser la curiosité et également annoncer le potentiel touristique pour cela il doit être de Changer les usages et les perceptions et la pratique de l'espace
Tableau montre la démarche de l'analyse sitologique		

SYNTHESE :

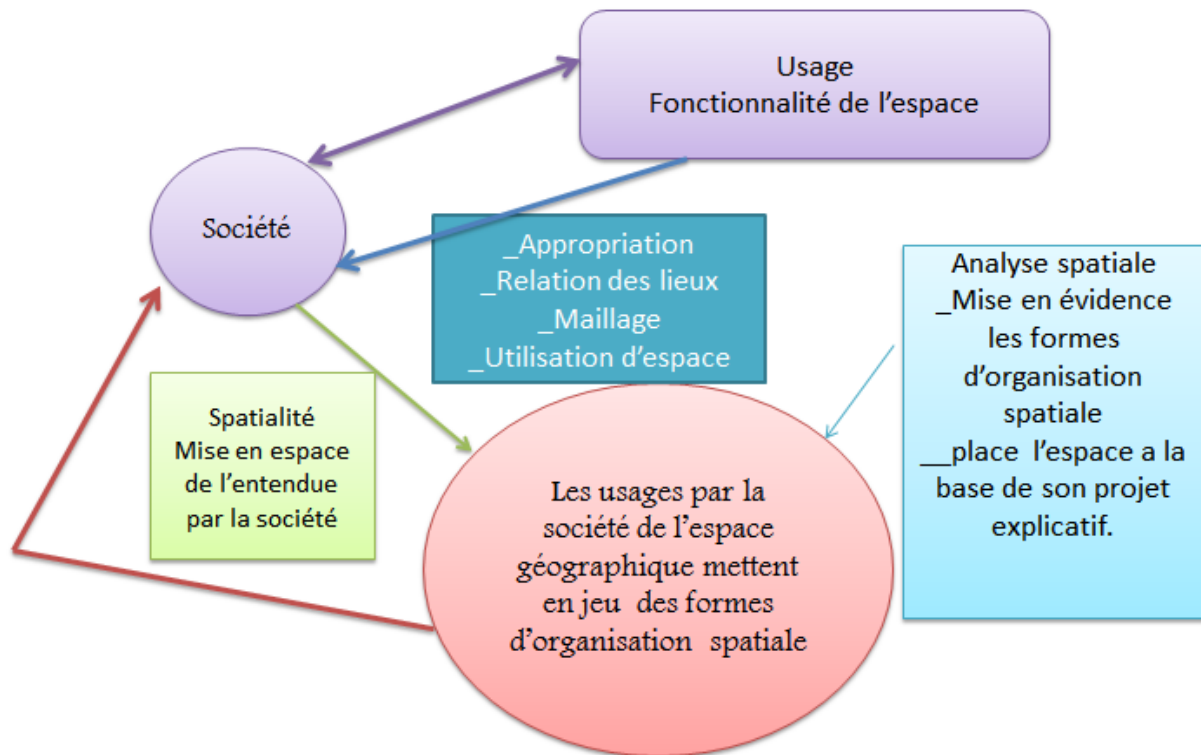
On doit construire une image dont les établissements humains localisés dans un vaste environnement naturel constitué d'eau, . Ces établissements s'élèvent vers un ciel ennuagé à partir d'un sol qui se découpe sur l'eau. La personnalité du lieu est à caractère industriel et paysagère dont le principal symbole, celui de paysage culturel entre l'homme et son espace



Carte montre la synthèse de l'analyse sitologique

L'attractivité doit se jouer dès ce premier contact, en suscitant la curiosité du visiteur (la relation homme/paysage) à travers l'affirmation d'une identité originale et séduisante. Il s'agit aussi de véhiculer une image positive à l'extérieur du territoire, image basée sur des points remarquables, une atmosphère et une ambiance unique par la perception visuelle vitrines lointaine

3-ANALYSE ANTHROSPATIALE :



SCHEMA MONTRE LA RELATION ENTRE L'ESPACE ET L'HOMME

Pourquoi cette analyse ?

- Comprendre comment l'espace est pratiqué
- Comprendre les branches d'Age qui fréquente l'espace et les raisons
- Comprendre les sociétés et ses besoins
- Mise en évidence la diversité des organisation spatial
- Montrer que l'espace est un ensemble des relations qui unissent l'homme à leur enivrement
- Tendre vers une réalisation adapté aux besoin de l'homme et qui a durée long temps

Relation ville / port

l'espace portuaire n'est pas seulement un lieu de transport. Il est l'un des éléments les plus importants de l'inconscient collectif. Le port est avant tout un milieu où se croisent, vivent et, se transforment les hommes et les marchandises.) à l'intérieur du port : que les et les travailleurs, et il y a aucune fréquentation .. qui déterminant la qualité de l'image de la ville. A l'extérieur du port : On trouve que la pratique de l'espace dans le quartier de la Marine pendant la matinée est fortement sollicitée. Il y a un regroupement des jeunes et vieux dans les ,un grand flux causé par les travailleurs et aussi les visiteurs, la prise des photos par ces derniers dans le front de mer. Etc	
à l'intérieur du port : Après l'observation et pré-enquête sur le port, nous avons constaté qu'il y n a pas une mixité des usagers (jeunes, vieux, femmes, enfants... Etc) ,que les voyageurs ,Vu la présence de la gare maritime et des quais(non aménager) avec une belle vu panoramique .. _des grands espaces délaissés .	 
A l'interface de la ville et du port, apparaissent depuis un certain temps déjà des espaces délaissés (des friches). Chaque place et rue à ses spécificités d'attractivité de diffusion et de densité. _On a remarqué une augmentation de flux pendant le soir . la place : les places qui sont donnent sur le port (la mer) ne sont pas aménagé, et même équipées (manque des bancs, des kiosques et une végétation) Les rues : Malgré la vue panoramique sur la mer, le mouvement de cette rue est faible à cause la fermeture sur le Port et le manque d'équipements d'attractivités, considéré comme un espace de passage et aire de stationnement	

Analyse temporelle

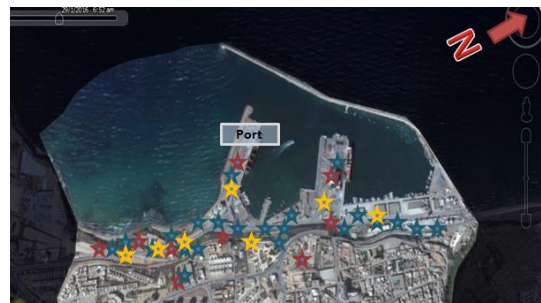
A midi l'intensité des usagers se concentre beaucoup plus dans les rues commerciales telles que (la rue du port ,) à cause des restaurants et pêcheries .
L'après-midi la concentration de ces derniers diminue.

Pratique de l'espace de 12h à 17h:



Le soir après la sortie des travailleurs on remarque que Les rues sont moyennement sollicitées, sauf quelques endroits qui sont actifs la nuit, Cette intensité change pendant les différentes périodes tels que l'été et le mois de Ramadan...Etc.
_ les espace portuaires sont vides a cause de l'absence de la sécurité .

Pratique de l'espace de 17h à 21h:



L usage (appropriation)	_ intensité d'usage	Nulle/faible/moyenne/fort/tres fort	Moyenne
	_ concentration d'usage	Les endroit fréquenté /les endroit préférés Les endroit moins fréquenté/les endroit abandonné	les endroit préférés Les endroit moins fréquenté.
	_ fréquentation		
	_ temps d'ouverture	Quotidienne/hebdomadaire/mensuel le / annuelle Printemps /hiver/été/ automne Matin/midi/apresmidi/le soir	Quotidienne Été Matin
	_ durée de la visite	1H / 2H / 3 H / 4H / plus ..	1H
	_l'accompagnement	Seul/en groupe / famille .. Enfant / jeune /adult ..	Seul/en groupe / famille
	Type d'activités	La marche / le repos / sport/ rencontre / le jeu / la lecture ..	le jeu (bateau)
	Confort et agrément	Visuel / sensoriel / olfactif.. Thermique / physique ..	Visuel/sensoriel / olfactif..

SYNTHESE :

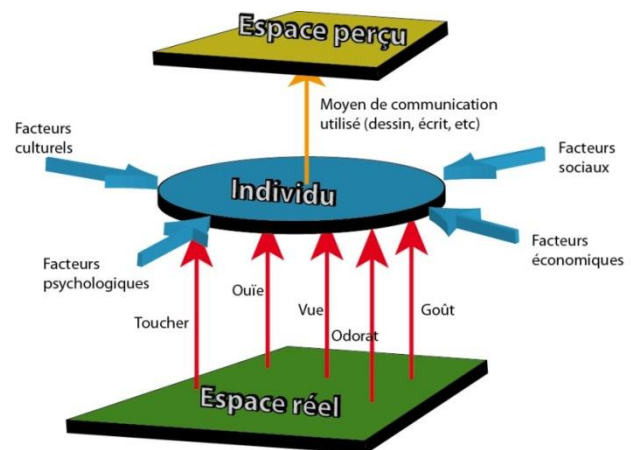
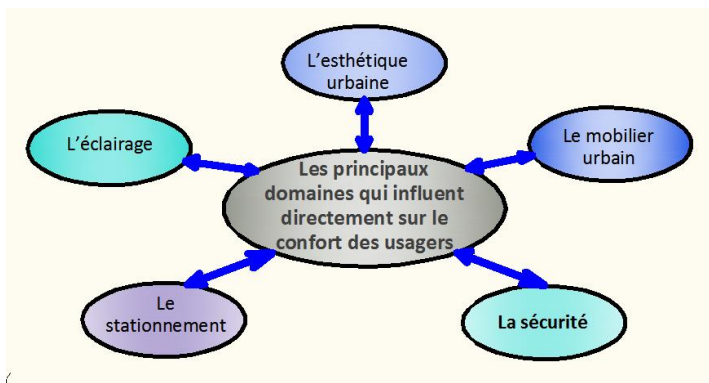
Généralement, dans les villes portuaires, la pratique de l'espace ne concerne pas que ses résidents mais aussi des gens venants de l'extérieur pour les affaires qui les concernant (shopping, détente, passage ou autres).

_Dans notre cas, le port présente une situation privilégiée.

Considéré comme un secteur de transit de par son grand flux de différentes catégories des gens, il change d'intensité selon les horaires. On a remarqué une augmentation de flux

pendant les heures de l'arriver le bateau (balearia) provoquant des regroupements dans les endroits a travers le port.

_On a aussi déduit qu'il n y a pas une pratique de l'espace dans (le port) et le boulevard du port Ce qui est inadéquat.

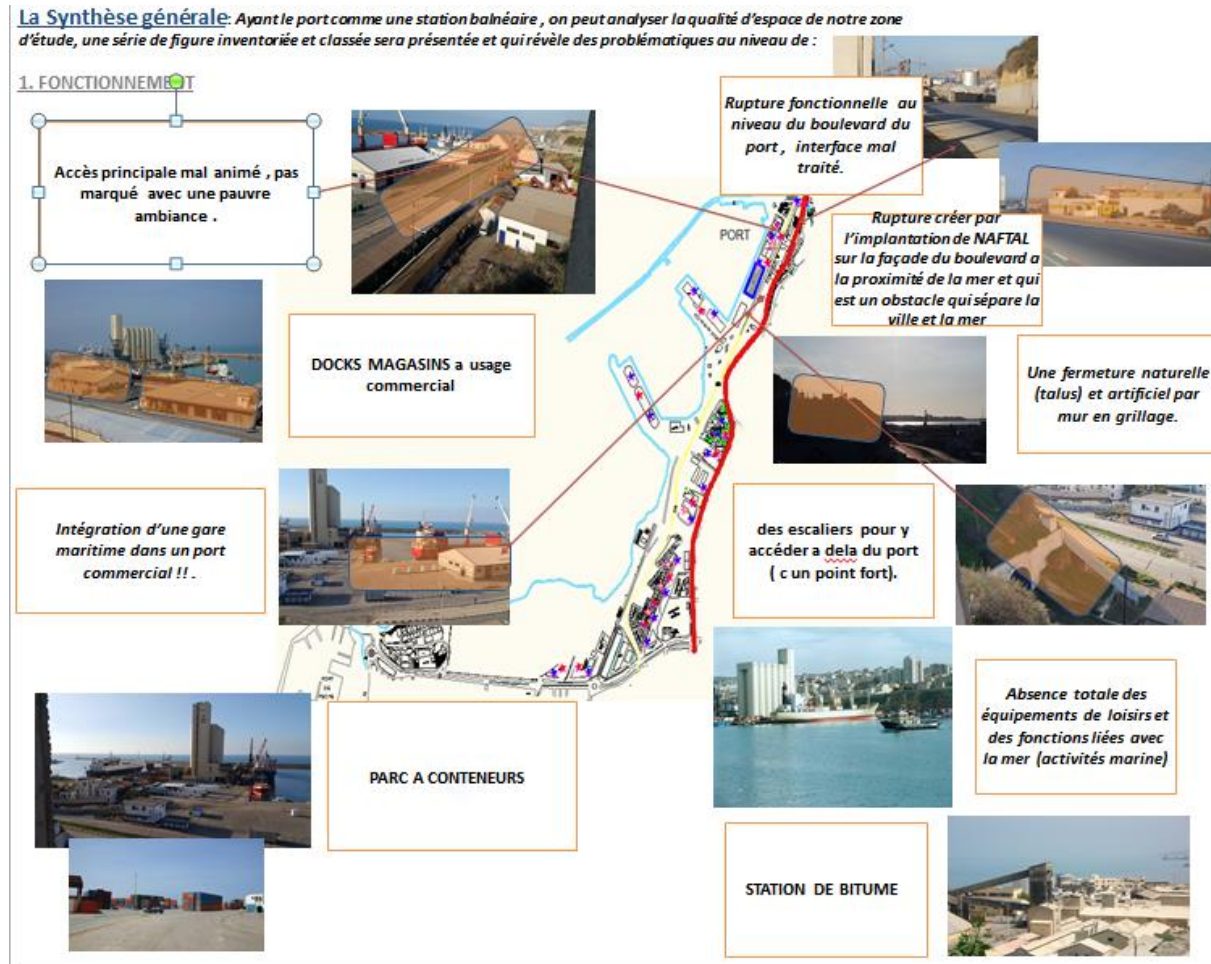


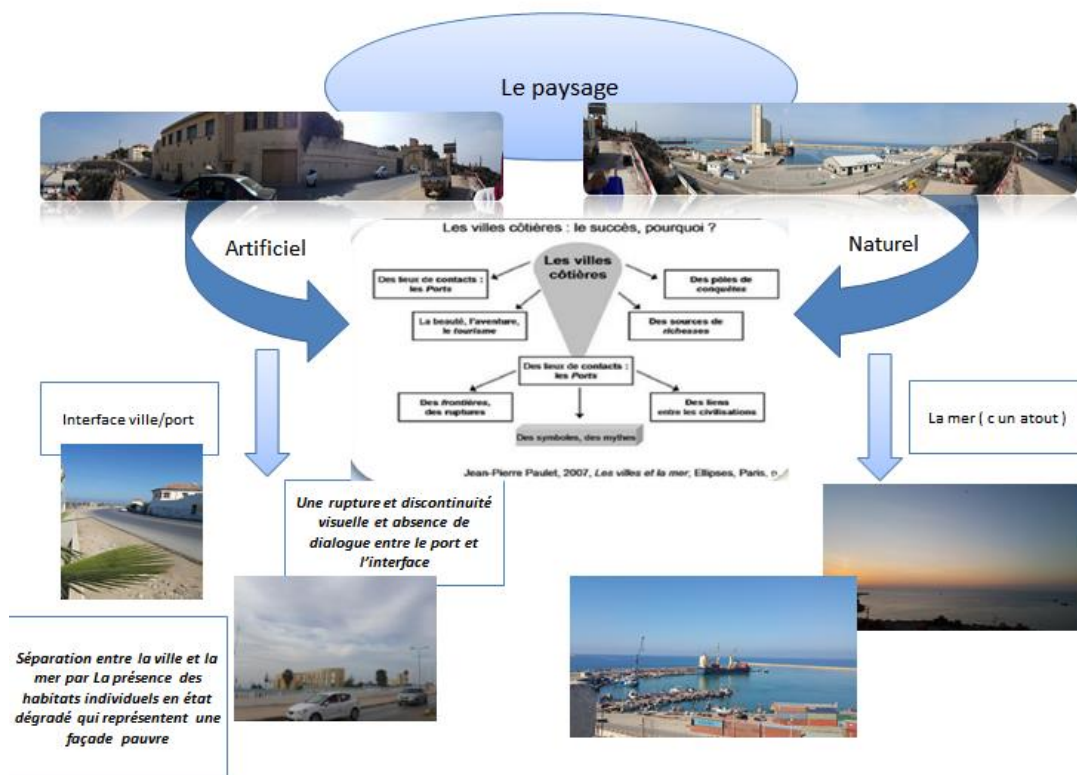
Carte montre les principaux domaines qui influent sur le confort des usagers

SYNTHESE :

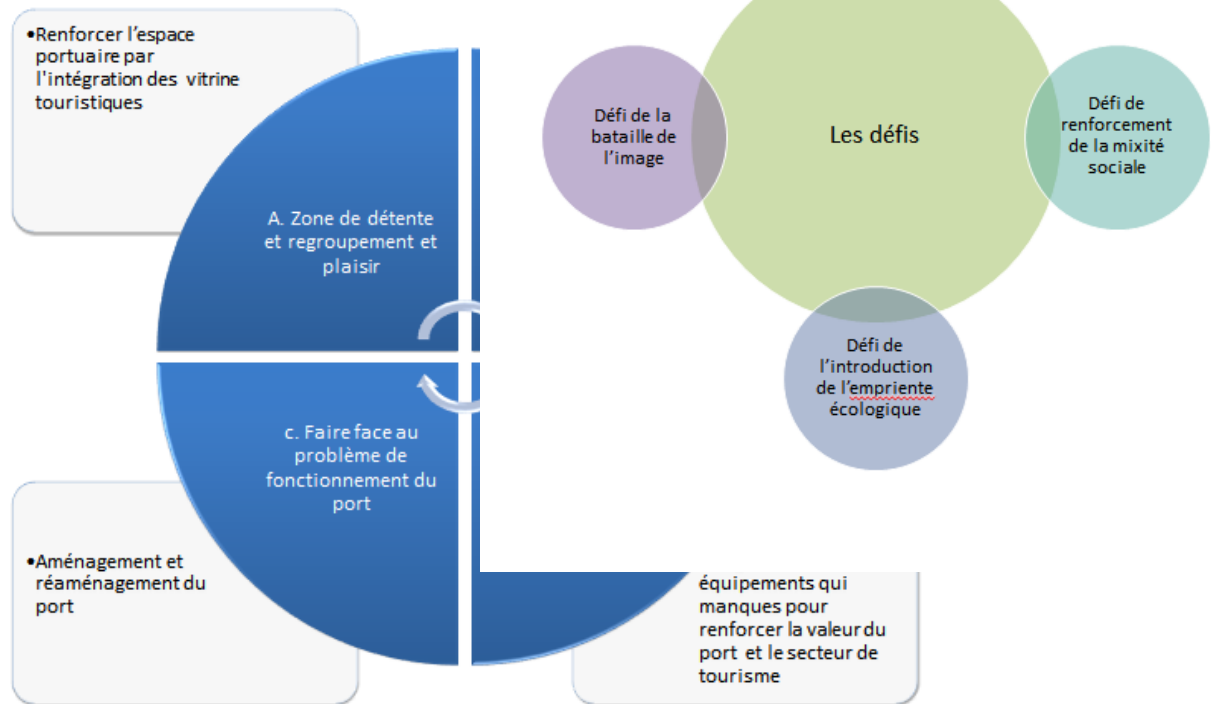
LA SYNTHÈSE GÉNÉRALE: AYANT LE PORT COMME UNE STATION BALNEAIRE , ON PEUT ANALYSER LA QUALITÉ D'ESPACE DE NOTRE ZONE D'ÉTUDE, UNE SÉRIE DE FIGURE INVENTORIEE ET CLASSEE SERA PRESENTÉE ET QUI REVELE DES PROBLÉMATIQUES AU NIVEAU DE :

1. FONCTIONNEMENT

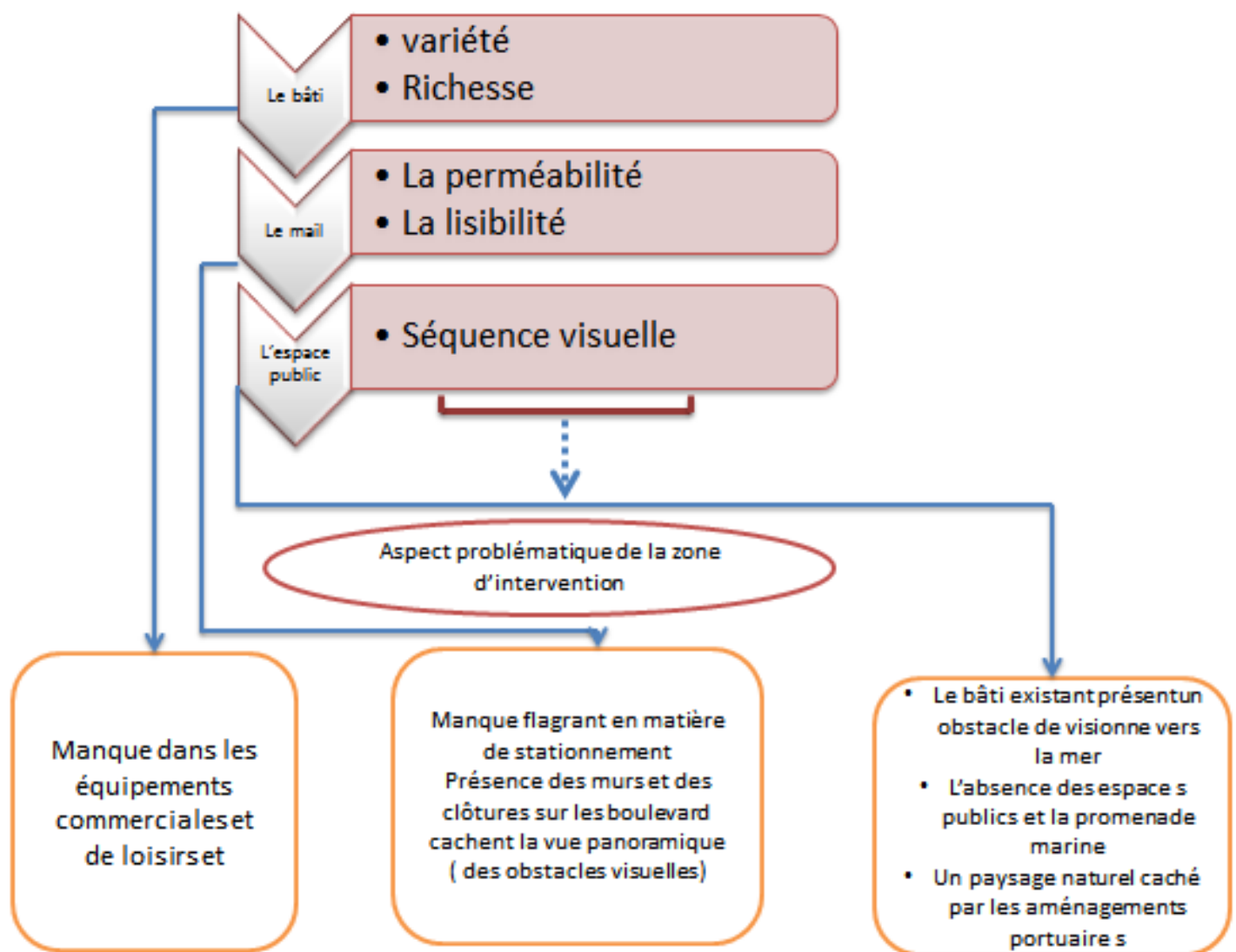




Les recommandations :



LES PROBLEMES

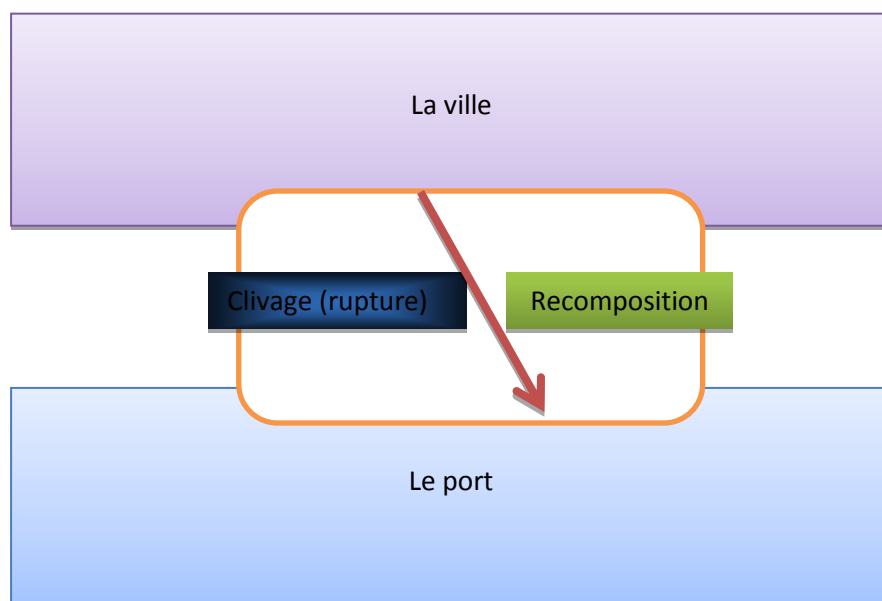


carte montre les problèmes au niveau de la zone d'intervention

1. INTRODUCTION :

L'abandon des anciens territoires portuaires au profit des nouveaux sites, est appelé **le Délaissement** par les spécialistes de la question comme Baudouin, Bird, Collin, Charlier, Chaline,

Ducruet, Hayuth, Hoyle, Vigarié,... . Ce phénomène constitue une phase importante dans les mutations des rapports ville-port, car comme conséquence, il sera suivi par des opérations de réaménagement également appelées '**la reconquête**' qui vise à **une Recomposition ville/port**, et qui vient comme réponse à **la rupture** fissurée par le **Clivage ville/port** depuis le 19^e siècle. De nouvelles perspectives s'ouvrent pour la ville portuaire qui va connaître un nouveau bouleversement, mais cette fois-ci il se fera et depuis bien longtemps, au profit de la ville et de la fonction urbaine.



La clivage ville / port

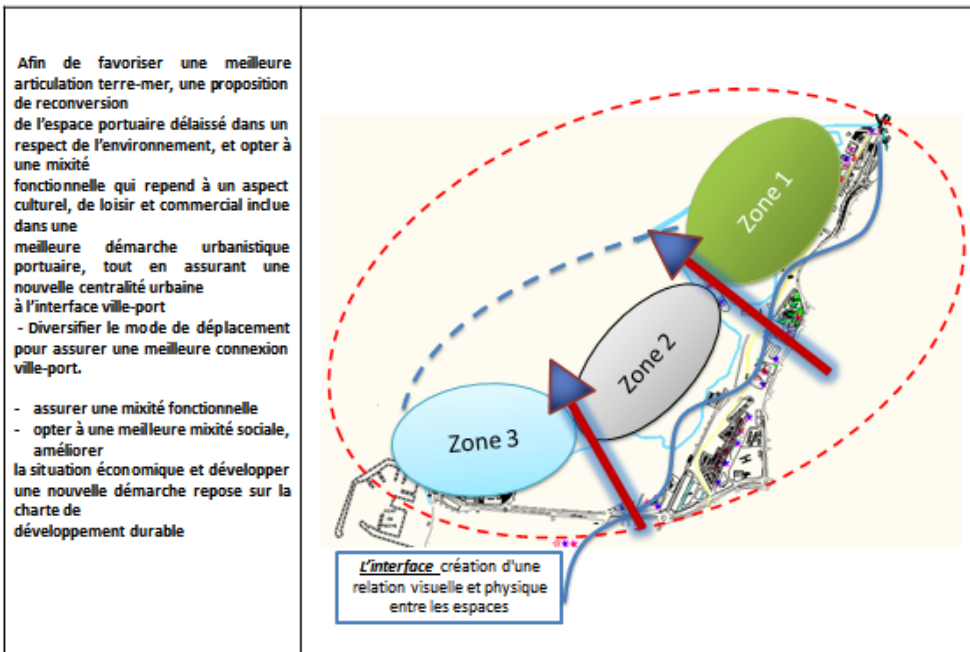
2-SHEMAT DE PRINCIPES :

PHASE INITIALE LE ZONING

Phase initiale : le zoning

Scénarios d'aménagement :

Scénario : Reconversion de l'espace portuaire pour une nouvelle centralité Urbaine



PHASE SECONDAIRE :

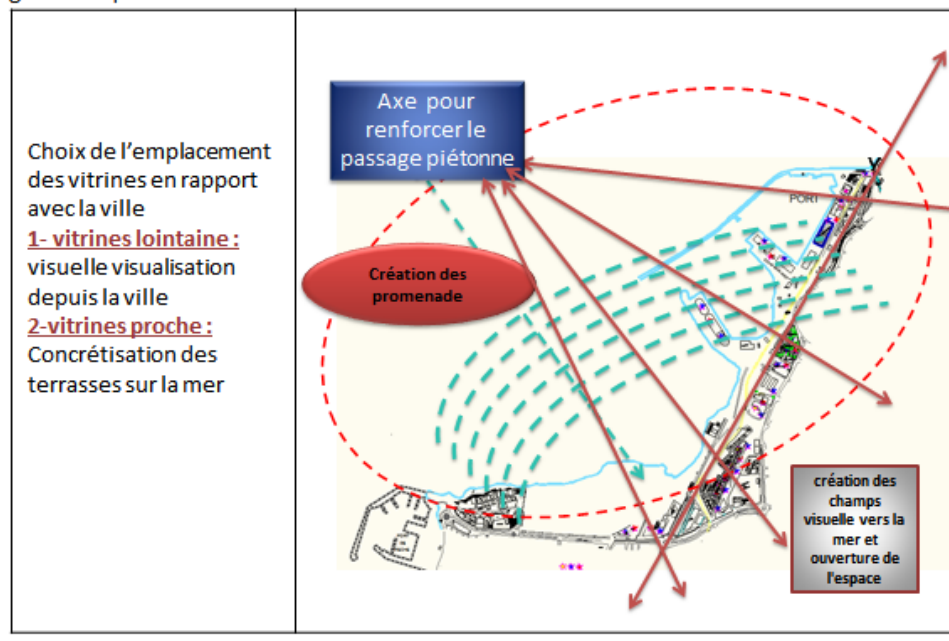
UTILISATION ET PROJECTION DES TRACES GEOMETRIQUE

Phase secondaire :

Utilisation et projection des tracés géométriques

Scénarios d'aménagement :

Scénario : Reconversion de l'espace portuaire pour une nouvelle centralité Urbaine



PHASE FINALE :

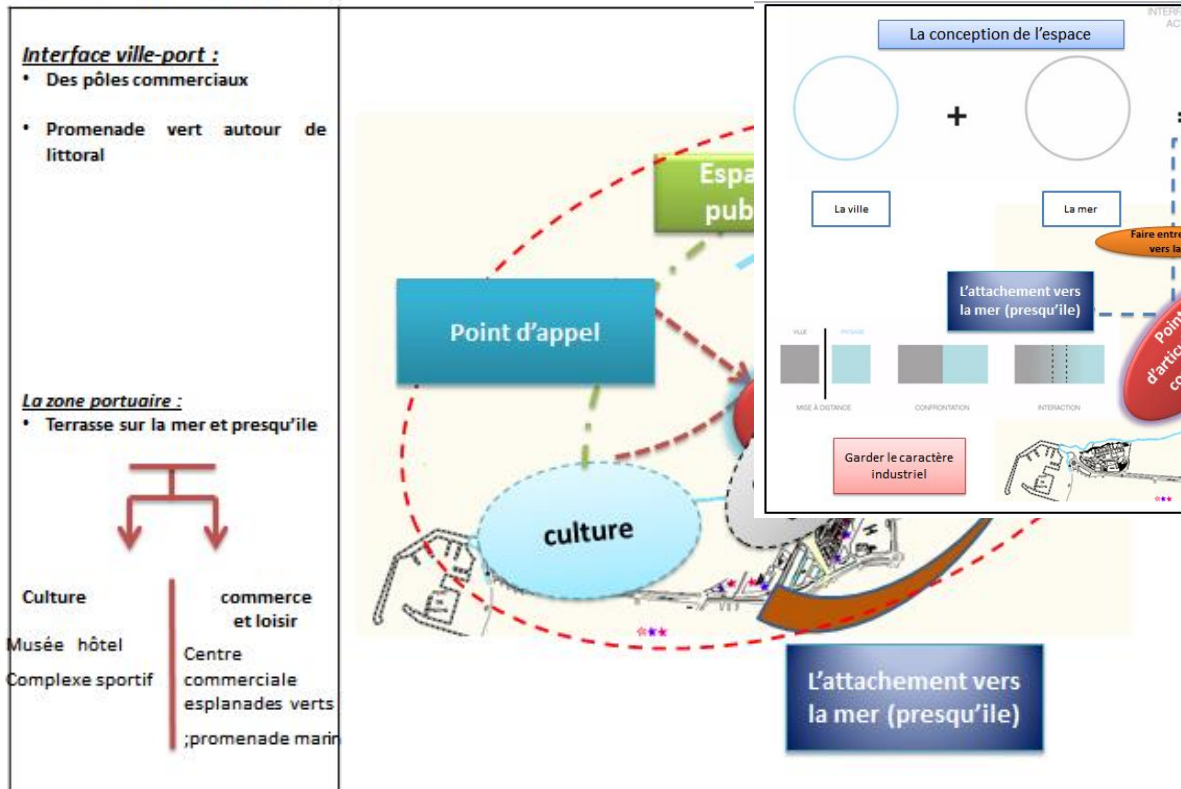
LA PROGRAMMATION DE LA ZONE CONCRETISATION DES ESPACES

Phase finale : la
programmation de la zone
concrétisation des espaces

Scénarios d'aménagement :

Scénario : Reconversion de l'espace portuaire pour une nouvelle centralité
Urbaine

LA



CONCEPTION DE L'ESPACE

