

PLAN LOCAL D'URBANISME

COMMUNE DE
PORT-DE-BOUC

02 RAPPORT DE PRÉSENTATION

HISTORIQUE DU PLU

- Approbation par le Conseil Municipal : *le 25 juin 2013*
- Modification n° 1 DU PLU approuvée par le Conseil Municipal : *le 17 novembre 2016*
- Modification n° 2 DU PLU approuvée par le Conseil Municipal : *le 29 juin 2017*
- Modification simplifiée n°3 du PLU approuvée par le Conseil Métropolitain : *le 22 mars 2018*
- Mise à jour n°1 du PLU par arrêté du Président du Conseil de Territoire du Pays de Martigues : *le 29 janvier 2019*
- Mise à jour n°2 du PLU par arrêté du Président du Conseil de Territoire du Pays de Martigues : *le 2 novembre 2020*
- Mise à jour n°3 du PLU par arrêté du Président du Conseil de Territoire du Pays de Martigues : *le 20 janvier 2021*
- Mise à jour n°4 du PLU par arrêté de la Présidente du Conseil Métropolitain : *le 28 août 2023*
- **Modification n°4 du PLU approuvée par le Conseil de la Métropole : le 30 juin 2025**

PLAN LOCAL D'URBANISME

COMMUNE DE
PORT-DE-BOUC

02 RAPPORT DE PRÉSENTATION

2.1 DIAGNOSTIC ET ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DU SITE ET DE L'ENVIRONNEMENT

HISTORIQUE DU PLU

- Approbation par le Conseil Municipal : le 25 juin 2013
- Modification n° 1 DU PLU approuvée par le Conseil Municipal : le 17 novembre 2016
- Modification n° 2 DU PLU approuvée par le Conseil Municipal : le 29 juin 2017
- Modification simplifiée n°3 du PLU approuvée par le Conseil Métropolitain : le 22 mars 2018
- Mise à jour n°1 du PLU par arrêté du Président du Conseil de Territoire du Pays de Martigues : le 29 janvier 2019
- Mise à jour n°2 du PLU par arrêté du Président du Conseil de Territoire du Pays de Martigues : le 2 novembre 2022
- Mise à jour n°3 du PLU par arrêté du Président du Conseil de Territoire du Pays de Martigues : le 20 janvier 2021
- Mise à jour n°4 du PLU par arrêté de la Présidente du Conseil Métropolitain : le 28 août 2023
- **Modification n°4 du PLU approuvée par le Conseil de la Métropole : le 30 juin 2025**

**SOMMAIRE**

PREMIERE PARTIE : DIAGNOSTIC ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION	9
1 La commune dans son environnement supracommunal.....	10
1.1 Localisation	10
1.2 L'environnement administratif.....	10
1.3 L'environnement intercommunal	10
1.4 La DTA	13
1.5 Le SCOT	16
2 Le debut d'un renouveau demographique	18
2.1 Une stabilisation démographique	18
2.2 Une diminution importante du taux de migrants qui n'assure plus un renouvellement suffisant de la population	20
2.3 Le vieillissement des habitants et la diminution de la taille des ménages.....	21
2.4 Enjeux et perspectives	24
3 Des difficultés sociales qui perdurent	25
3.1 Une amélioration du niveau d'études qui reste cependant faible	25
3.2 Un taux d'activité relativement bas.....	25
3.3 Un taux de chômage en forte diminution mais qui reste élevé.....	27
3.4 Une population active encore très ouvrière	28
3.5 Une précarité importante	28
3.6 Des revenus parmi les plus modestes	29
4 Un parc de logements relativement équilibré	30
4.1 Un parc relativement récent	30
4.2 Un rythme de construction modéré	31
4.3 Un parc de logement dominé par « le collectif »	31
4.4 Un habitat collectif social dominant	31
4.5 Une part croissante de logements individuels	32
4.6 Peu de propriétaires	33
4.7 Un parc ancien historiquement peu développé, en cours de réhabilitation	33
4.8 Une réduction significative du nombre de logements sous-utilisés	34
4.9 De nouveaux quartiers en développement.....	35
4.10 Le logement des populations nécessitant un soutien spécifique.....	35
4.11 Enjeux et perspectives	38
5 L'évolution du contexte économique.....	39
5.1 Les zones d'activités	39
5.2 Les activités maritimes	41
5.3 La structure commerciale	42
5.4 Les interventions de revitalisation du centre-ville	43
5.5 Une augmentation du nombre d'entreprises	44
5.6 Une prédominance de PME	45



5.7	Le développement du tourisme	45
5.8	Enjeux et perspectives	50
6	L'agriculture : une activité bien implantée	52
6.1	Une activité bien implantée sur la CAPM	52
6.2	Un terroir à la qualité reconnue	53
6.3	L'agriculture à Plan Fossan	54
6.4	Enjeux et perspectives	59
7	L'espace urbain.....	60
7.1	L'histoire de la commune	60
7.2	Le développement et les formes du tissu urbain	61
7.3	Les équipements publics et les services	65
7.4	La politique de la ville et ses principales actions	70
7.5	Enjeux et perspectives	72
8	Les déplacements.....	73
8.1	Le réseau routier	74
8.2	Le développement des migrations domicile-travail.....	76
8.3	Une très forte utilisation de la voiture et un faible usage des transports en commun	78
8.4	Un réseau de transport collectif satisfaisant.....	79
8.5	Le bruit lié aux infrastructures routières	85
8.6	Enjeux et perspectives	86
DEUXIEME PARTIE : ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE L'ENVIRONNEMENT		88
9	Analyse physique : une topographie contrariee par l'urbanisation	89
9.1	Retrouver la morphologie originelle.....	89
9.2	Le relief.....	90
9.3	L'hydrologie	93
9.4	La climatologie.....	95
9.5	La géologie.....	95
9.6	Enjeux et perspectives	97
10	Diagnostic environnemental, patrimonial et paysager	99
10.1	Les périmètres de protection et d'inventaire.....	99
10.2	Les espaces forestiers.....	103
10.3	Les espaces littoraux.....	103
10.4	Les formations végétales.....	105
10.5	Patrimoine remarquable, historique et archéologique	110
10.6	Enjeux et perspectives	118
11	Analyse paysagère : approche visuelle et composants paysagers	119
11.1	Le grand paysage.....	119
11.2	Les entrées de ville.....	120



11.3	Les perceptions lointaines	125
11.4	Des panoramas singuliers	126
11.5	L'évolution des paysages	128
11.6	Les caractères paysagers	131
11.7	Analyse paysagère : synthèse.....	139
11.8	Enjeux et perspectives	141
12	La gestion des ressources	143
12.1	La gestion de l'eau potable	143
12.2	L'assainissement.....	146
12.3	L'assainissement des eaux pluviales	147
12.4	La gestion des déchets : le Service public de collecte et d'élimination des déchets ménagers	150
12.5	Enjeux et perspectives	153
13	Les risques	154
13.1	Les risques naturels	155
13.2	Les risques technologiques	159
14	Pollutions et nuisances	160
14.1	La préservation de la qualité de l'air.....	161
14.2	La préservation de la qualité des eaux.....	165
14.3	L'assainissement des eaux usées et pluviales.....	167
14.4	La gestion des déchets : le Service public de collecte et d'élimination des déchets ménagers	168



PREAMBULE

Du P.O.S au P.L.U.

Le Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) est l'un des instruments de planification créés par la Loi relative à **la Solidarité et au Renouvellement Urbain (S.R.U.) du 13 Décembre 2000**. Afin d'assurer un développement et un renouvellement urbain cohérents, plus solidaires et durables¹, la loi S.R.U. a profondément rénové le cadre des politiques d'aménagement de l'espace.

Le P.L.U. qui remplace désormais le Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.) sera l'outil principal grâce auquel les communes organisent le développement de leur territoire et encadrent le droit des sols.

Il **précise le droit des sols et permet d'exprimer le projet de la commune** sur l'intégralité de son territoire. Il peut, à cet effet, intégrer, dans une présentation d'ensemble, tous les projets d'aménagement intéressant la commune. Il peut également exposer les actions et opérations envisagées en matière d'espaces publics, de transport, de paysage, d'environnement et de renouvellement urbain.

Véritable plan d'urbanisme, le P.L.U. est **un document à la fois stratégique et opérationnel**, énonçant les règles à court terme inscrites dans une vision prospective à moyen terme. Il se distingue du P.O.S. en privilégiant la prise en compte globale des enjeux et le projet urbain par rapport à une vision uniquement réglementaire.

Selon les dispositions de la loi, le P.L.U. a pour objet² :

- **D'exposer le diagnostic** établi au regard des prévisions démographiques et économiques et de préciser les besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social, de transports, d'équipements et de services ;
- **De présenter le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)** retenu qui peut caractériser les îlots, les quartiers ou secteurs à restructurer ou réhabiliter, identifier les espaces ayant une fonction de centralité existants, à créer ou à développer, prévoir les actions et opération d'aménagement à mettre en œuvre, notamment en ce qui concerne le traitement des espaces et voies publiques, les entrées de villes, les paysages, l'environnement, la lutte contre l'insalubrité, la sauvegarde de la diversité commerciale des quartiers et, le cas échéant, le renouvellement urbain ;
- **De fixer les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols** qui peuvent comporter l'interdiction de construire, délimiter les zones urbaines ou à urbaniser, les zones agricoles ou naturelles et forestières à protéger, et définir en fonction des circonstances locales, les règles concernant l'implantation des constructions.

¹ L'article L.121-1 de la loi SRU, conformément à l'article L.110-1 du Code de l'Environnement, « définit la portée » du développement durable pour les documents d'urbanisme qui doivent respecter les principes suivants : « **l'équilibre** » entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé, la protection des espaces naturels ; « **la diversité des fonctions urbaines** » et « **la mixité sociale** » et « **une utilisation économe et équilibrée** » des espaces naturels, urbains et périurbains et ruraux.

² L'objet des Plans Locaux d'Urbanisme est défini à l'article L.123-1 du code de l'urbanisme.



Les principes d'élaboration du Plan Local d'Urbanisme

Selon les termes de l'article L.123-6 du code de l'urbanisme, le Plan Local d'Urbanisme est élaboré à l'initiative et sous la responsabilité de la commune.

- **L'élargissement du cercle des participants.** Le principe d'association des personnes publiques est affirmé dans les dispositions générales communes au document d'urbanisme. Si le principe demeure, la liste des personnes publiques associées et les modalités de l'association ont évolué.

L'article L.121-4 a ainsi ajouté les autorités compétentes en matière d'organisation des transports urbains et les organismes de gestion des parcs naturels régionaux à l'Etat, la Région, le Département, les Chambres Consulaires (Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre des Métiers et Chambre de l'Agriculture) et sections régionales de conchyliculture pour les communes du littoral.

- **La démocratisation du processus d'élaboration.** Une plus grande participation des citoyens est assurée, outre l'enquête publique, par une concertation systématique avec ceux-ci (conformément à l'article L-300-2) lors de l'élaboration du P.L.U. La délibération prescrivant l'élaboration du document doit préciser les modalités de la concertation (art. L.123-6).

Les associations locales d'usagers agréées peuvent être consultées, à leur demande, pour l'élaboration du P.L.U.

La démocratisation du processus d'élaboration se traduit également par l'instauration d'un débat au sein du conseil municipal sur les orientations générales du projet deux mois au moins avant la présentation du P.L.U.

- **Les nouvelles modalités d'intervention de l'Etat.** Le porter à connaissance du Préfet prend la forme d'une information continue de la commune (suppression du délai de 3 mois). Le Préfet doit fournir à la commune, dès le début de l'étude, les informations nécessaires en matière d'urbanisme. Il doit également fournir les études techniques dont dispose l'Etat en matière de prévention des risques et de protection de l'environnement (art. L.121-2).

Concernant le contrôle de légalité, le Préfet veille au respect de la procédure d'élaboration et à la compatibilité du projet urbain communal avec les principes fondamentaux énoncés à l'article L.121-1 et avec les autres projets d'agglomération, régionaux, nationaux, voire communautaires.

Le rôle de l'Etat est donc recentré sur le fond des documents d'urbanisme plutôt que sur la procédure ; ces principes de fond n'ayant pas pour effet de soumettre la commune à une obligation de résultats, mais d'imposer aux auteurs des documents d'urbanisme d'y faire figurer des mesures pour la réalisation de ces principes³.

Les modalités de concertation

Conformément au code de l'urbanisme, il est prévu de soumettre à la concertation le projet de révision du P.O.S. valant P.L.U à la concertation de la population et des associations locales et aux autres

³ décision du 7 décembre 2000 du Conseil Constitutionnel.



personnes concernées dont les représentants de la profession agricole pendant la durée des études selon les modalités suivantes réunions publiques dans les cinq quartiers de la ville, exposition à l'espace Youri Gagarine et débat sur le thème de la stratégie de développement de la Ville dans le cadre des deuxièmes Rencontres de la Ville ; reportage dans la revue municipale « Port d'Attache ».



PREMIERE PARTIE : DIAGNOSTIC ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION

LA COMMUNE DAN SON ENVIRONNEMENT SUPRA OMMUNAL

1.1 Localisation

La commune de Port de Bouc se situe à l'extrémité Ouest de la région urbaine marseillaise et du Département des Bouches-du-Rhône et selon les critères statistiques, elle appartient à l'Aire Urbaine Marseillaise qui regroupe 1 618 369 habitants au 1^{er} janvier 2007 au troisième rang national après Paris (11 836 970 hab.) et Lyon (1 757 180 hab.).

Port du golfe de Fos, la commune se développe aux entrées du Chenal de Caronte qui relie l'Etang de Berre à la mer Méditerranée et du Canal de navigation en provenance de Fos-sur-Mer.

Positionnée entre les deux pôles industriels de Fos et de Lavéra (Martigues), elle est entourée des communes de Fos-sur-Mer, de Saint-Mitre les Remparts et de Martigues.

Port de Bouc est proche des villes les plus représentatives du Grand Sud :

- A l'Ouest : Arles à 50 km. - Nîmes à 80 km. - Montpellier à 125 km.
- Au Nord : Salon-de-Provence à 37 km. – Avignon à 100 km.
- A l'Est : Marseille à 40 km. – Aix-en-Provence à 45 km. – Toulon à 100 km. - Nice à 220 km.

Le réseau autoroutier qui dessert la ville, permet d'atteindre en moins de 40 minutes les gares d'Aix-TGV et de Marseille Saint Charles TGV, la Gare Maritime et l'Aéroport International Marseille Provence.

Port de Bouc se trouve ainsi à 3h30mn de Paris Gare de Lyon, à 2h 30 de Lyon La Part-Dieu à partir de la Gare TGV de l'Arbois, et à moins d'1h 45 d'Orly ou de Roissy par avion.

1.2 L'environnement administratif

Administrativement, la commune appartient à :

- La Région Provence-Alpes-Côte-D'azur ;
- Le Département des Bouches du Rhône ;
- L'Arrondissement d'Istres :

La commune de Port de Bouc appartenait à l'arrondissement d'Aix en Provence avant d'être rattachée à l'arrondissement d'Istres créé le 23 octobre 1981 (composé de 18 communes la plupart riveraines de l'Etang de Berre).

- Le Canton de Martigues Ouest.

1.3 L'environnement intercommunal

Anciennement dénommée « Communauté d'Agglomération de l'Ouest de l'Etang de Berre » (CAOEB), La « Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues » (CAPM) constitue un bassin de vie de 70 239 habitants répartis sur 3 communes : Martigues, Port-de-Bouc, Saint-Mitre-les-Remparts. L'autoroute A55 permet d'accéder au territoire en provenance des agglomérations aixoise et marseillaise. Trois voies rapides assurent la circulation entre les communes.



Créée le 29 décembre 2000 dans la continuité du Syndicat Intercommunal à Vocations Multiples (SIVOM, géré par les trois Villes depuis plus de trente ans), elle assure les services mis en œuvre par ce syndicat dans le passé : la gestion des Transports Urbains, des Plans Intercommunaux de Débroussaillage et d'Aménagement Forestier, l'Usine de Compostage, la Décharge de Valentoulin, la station d'épuration avec les postes de relevage et les canalisations du transfert des eaux usées vers la station d'épuration, les réserves foncières de la zone d'activité des Etangs à Saint-Mitre-les-Remparts.

Le regroupement intercommunal en Communauté d'Agglomération obéit à la loi relative à la simplification et au renforcement de la coopération intercommunale, n°99-586 du 12 juillet 1999.

Cette loi précise les **compétences obligatoires** que doit mettre en œuvre l'établissement public :

- Le Développement économique,
- L'Aménagement de l'espace communautaire / l'organisation des transports,
- L'Equilibre social de l'habitat,
- La Politique de la Ville dans la Communauté,

Parmi **les compétences optionnelles** listées par la loi, la Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues met en œuvre :

- L'Assainissement
- L'adduction en eau potable
- La protection et la mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie / Mise en place du schéma directeur de collecte, d'élimination et de valorisation des déchets ménagers et assimilés comportant la définition d'une politique globale de tri sélectif, de réalisation et de gestion des déchetteries. Lutte contre la pollution de l'air et les nuisances sonores.

La Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues exerce d'autre part **les compétences facultatives** suivantes :

- Les Plans Intercommunaux de Débroussaillage et d'Aménagement Forestier,
- La valorisation du site archéologique de Saint-Blaises.

L'aménagement du territoire communautaire est l'une des compétences fortes de la Communauté d'Agglomération. En lien avec les orientations politiques exprimées dans le projet de territoire, les dossiers d'aménagement sont des documents prospectifs qui permettent d'anticiper les besoins de nos populations pour les années à venir tant sur le plan des déplacements que du développement économique, de l'emploi ou de l'habitat et parfois dans un contexte plus global, à une échelle géographique plus importante que l'Agglomération.

La Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues a engagé plusieurs grands dossiers sur les questions d'aménagement du territoire :

- ⇒ **le Plan de Déplacements Urbains : le PDU** détermine, dans le cadre du périmètre des transports urbains (PTU), l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Tous les modes de transports sont concernés, ce qui se traduit par la mise en place d'actions en faveur des modes de transports alternatifs à la voiture particulière (VP) : les transports publics (TP), les deux roues, la marche à pied. Ce plan est établi pour une durée de 5 à 10 ans et doit être révisé en cas de modification du périmètre des transports urbains

- ⇒ **le Programme Local de l'Habitat : le PLH** est, en France, le principal dispositif en matière de politique du logement au niveau local. Il est le document essentiel d'observation, de définition et de programmation des investissements et des actions en matière de politique du logement à l'échelle du territoire de l'agglomération. Echelon pertinent retenu par la loi, c'est aux établissements publics de coopération intercommunale d'élaborer le PLH. Il fixe des objectifs et décide des actions visant à répondre aux besoins de logements et de renouvellement urbain. Il est établi pour une période de six ans. Le PLH concerne tous les types d'habitat, mais vise en particulier à répondre à l'objectif de mixité sociale en favorisant une répartition équilibrée des logements sociaux sur tout le territoire de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI).
- ⇒ **le Schéma de Cohérence Territoriale : le SCOT**, issu de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (loi SRU) de décembre 2000, est un instrument à destination des bassins de vie et d'emploi, qui vise à mettre en cohérence les politiques d'habitat, de développement économique, de déplacement et d'environnement. Le SCOT de l'Ouest Etang de Berre réunit au sein d'un syndicat mixte la Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues et le SAN Ouest Provence.

⇒ **Une cartographie du bruit sur le territoire de la CAPM**

Les pays de l'Union Européenne ont pris conscience du problème du bruit et de ces conséquences sur la santé. Ils ont ainsi défini les fondements d'une politique européenne de lutte contre le bruit par la directive N°2002/49/CE du 25 Juin 2002. Cette directive prévoit la mise en place d'un dispositif d'évaluation et de gestion du bruit dans les grandes agglomérations et à proximité des grandes infrastructures de transports. Elle impose l'élaboration de cartes de bruit et la transmission de ces données à la commission européenne.

La transposition de cette directive dans le droit français engagée par l'ordonnance N°2004-1199 du 12 novembre 2004 et ratifiée par la loi n° 2005-131 9 du 26 octobre 2005 a rendu obligatoire l'élaboration pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

La Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues, compétente en matière de lutte contre les nuisances sonores, est comprise dans l'agglomération Aix-Marseille au sens de l'INSEE.

Les cartes de bruit constituent un diagnostic, une représentation des nuisances sonores sur le territoire de la CAPM. Elles permettent à la population d'être informée sur le niveau sonore auquel elle est soumise.

Sur la base de cette cartographie, les autorités compétentes élaboreront le plan de prévention du bruit dans l'environnement.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est en phase d'élaboration. Il recensera les mesures prévues par les autorités compétentes – Etat, Département, communauté d'Agglomération, communes, industriels, ...- pour traiter les situations identifiées par les cartes de bruit et notamment lorsque des valeurs limites sont dépassées ou risquent de l'être.

L'élaboration de la cartographie du bruit sur le territoire de la CAPM engagée au premier semestre 2008 est terminée. Conformément au décret n° 2006-3 61 du 24 mars 2006 les cartes de bruit sont mises à la disposition du public et publiées par voie électronique.

1.4 La DTA

La ville de Port de Bouc est couverte par la Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches-du-Rhône approuvée par décret le 10 mai 2007 (décret n°2007 -779 publié au J.O. du 11 mai 2007).

Elle fixe les orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires. Elle précise certaines modalités d'application de la Loi Littoral.

DTA DES BOUCHES DU RHONE : LES GRANDS OBJECTIFS

TROIS GRANDS OBJECTIFS POUR UNE VISION RENOUVELÉE DE L'AMÉNAGEMENT DES BOUCHES-DU-RHÔNE

Pour renforcer et assurer l'attractivité des Bouches-du-Rhône, soutenir durablement l'ambition d'une grande métropole euroméditerranéenne et assurer un cadre et des conditions de vie durables la D.T.A retient trois grands objectifs :

RAYONNEMENT ET MÉTROPOLISATION

Il convient d'assurer une meilleure place du territoire des Bouches-du-Rhône dans le contexte européen et méditerranéen et de favoriser son développement économique, notamment les fonctions supérieures qui caractérisent les grandes métropoles.

Cet objectif prendra appui sur :

- ✓ la grande accessibilité,
- ✓ l'économie maritime,
- ✓ les fonctions métropolitaines,
- ✓ l'enseignement supérieur et la recherche,
- ✓ le tourisme.

INTÉGRATION ET FONCTIONNEMENT

Cet objectif vise à améliorer le fonctionnement interne de l'aire métropolitaine et de l'ensemble du département pour un aménagement efficace, plus équitable et durable, qui tire parti de l'organisation polycentrique du territoire.

Il implique :

- ✓ un système ambitieux de transports collectifs,
- ✓ la priorité donnée aux politiques d'aménagement fondées sur le renouvellement urbain,
- ✓ l'utilisation et la gestion économe et équilibrée de l'espace

PRÉSERVATION - VALORISATION

Le souci de garantir aux générations futures la transmission des éléments naturels et agricoles qui font l'identité des Bouches du Rhône, la qualité de son cadre de vie passe par :

- ✓ La préservation des éléments constitutifs du patrimoine
- ✓ Le maintien des milieux et ressources naturelles
- ✓ La réduction et la maîtrise des risques naturels et technologiques

Cela impose de construire un territoire qui offre aux stratégies de développement économique et urbain les atouts d'une réelle et durable compétitivité, en terme de qualité du cadre et du mode de vie, et en terme d'organisation et de formes urbaines.

Source : <http://www.bouches-du-rhone.equipement.gouv.fr>

Les plans locaux d'urbanisme et les schémas de cohérence territoriale doivent être compatibles avec la DTA.



DTA DES BOUCHES DU RHONE : CARTE D'ORIENTATION



Source : <http://www.bouches-du-rhone.equipement.gouv.fr>

ETAT EXISTANT

- Réseau routier
 - Autoroutes
 - Réseau routier principal

Réseau ferré

- Ligne à grande vitesse (LGV)
- Réseau ferré (électrifié ou non)
- Gare TGV

Infrastructure aéronautique

- Civile
- Civile (affaires)
- Militaire

Infrastructure portuaire

- Marchand-espaceurs-fluvio-maritimes

Zones affectées à un usage spécifique (militaire, aéronautique)

ORIENTATIONS RELATIVES AU RAYONNEMENT ET A LA METROPOLISATION

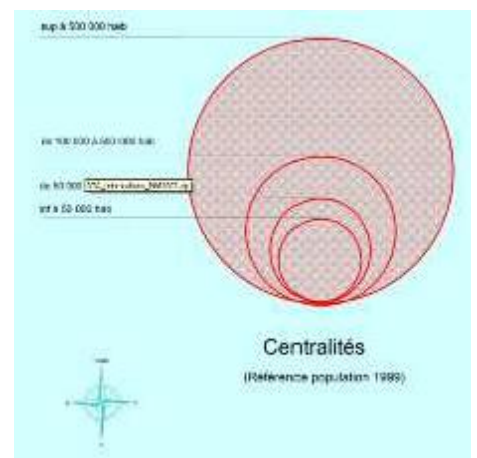
- Grands sites économiques
- Contraintes à renforcer
- Traitement de la continuité Est-Ouest
- Site universitaire
- Site logistique
- Site logistique avec chantier
- Réaménagement du système de pistes de l'aéroport de Marseille-Martigues
- Liaison maritime (cabotage)

ORIENTATIONS RELATIVES AU FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE

- Transports collectifs : aménagements du réseau à organiser
- Principaux pôles d'échanges
- Infrastructures existantes à réhabiliter
- Renouvellement économique
- Développement économique
- Secteurs à enjeux particuliers (cf. modalités d'application de la loi littoral)

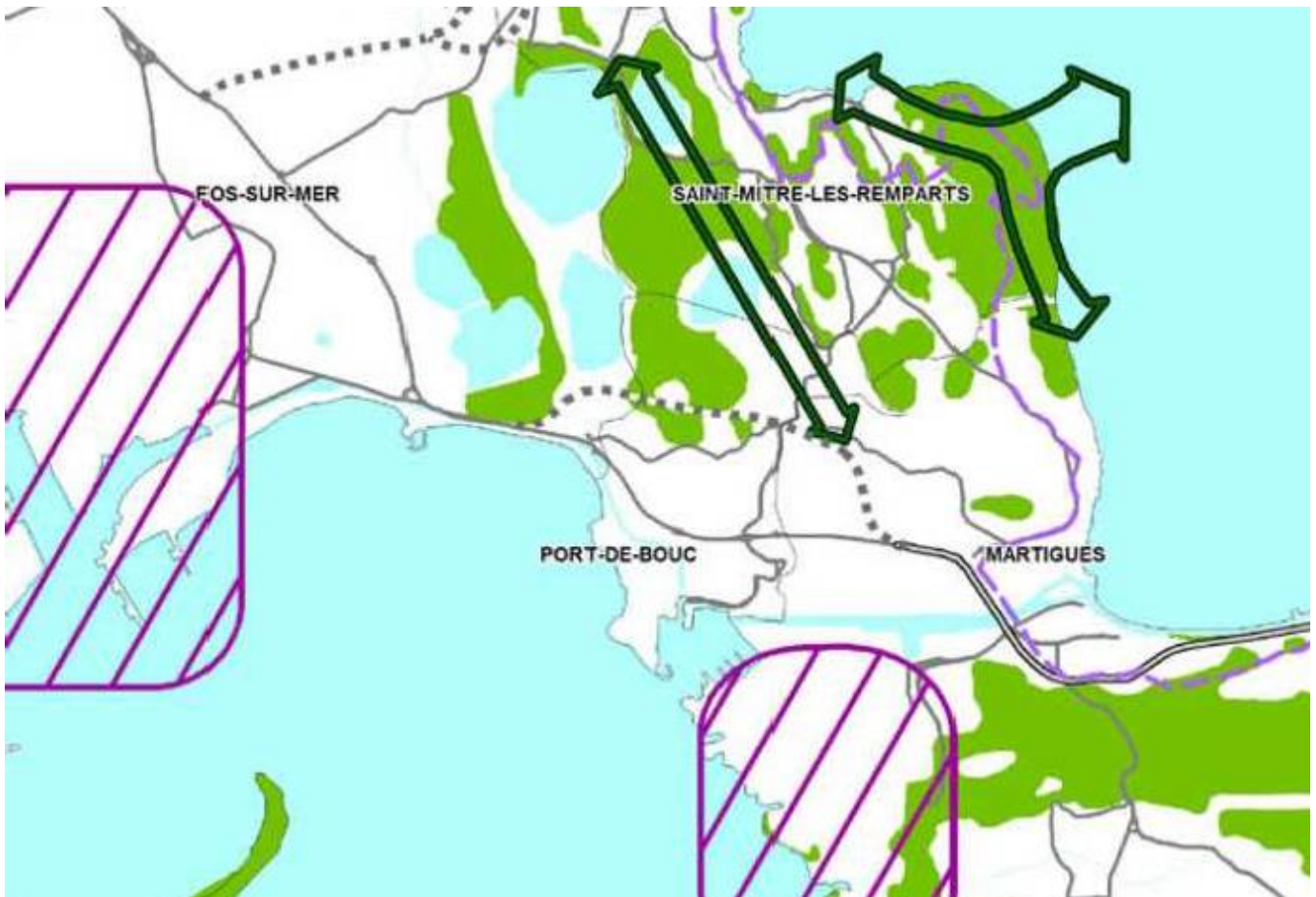
ORIENTATIONS RELATIVES AUX ESPACES NATURELS ET AGRICOLES

- Espaces agricoles de production spécialisée
- Espaces agricoles généralistes d'éco-systèmes et salins
- Espaces agricoles périurbains
- Espaces naturels compris dans les communes littorales
- Espaces naturels, sites, milieux et paysage à forte valeur patrimoniale
- Espaces naturels et forestiers sensibles



DTA DES BOUCHES DU RHONE : LES MODALITES D'APPLICATION DE LA LOI LITTORAL

Source : <http://www.bouches-du-rhone.equipement.gouv.fr>



Sur le territoire de la DTA, à l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires applicables au littoral s'ajoutent des modalités particulières d'application que la D.T.A a compétence pour édicter lorsque des particularités géographiques identifiées permettent de les motiver.

En application de l'article L. 111-1-1 du code de l'urbanisme, les schémas de cohérence territoriale et en leur absence les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales doivent être compatibles avec les modalités d'application des dispositions particulières au littoral, qui par ailleurs s'appliquent aux actes et décisions relatifs à l'utilisation du sol, en vertu de l'article L.146-1 du code de l'urbanisme qui dispose :

« Les directives territoriales d'aménagement précisant les modalités d'application du présent chapitre sont applicables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions, défrichements, plantations, installations et travaux divers, la création de lotissements et l'ouverture de terrains de camping ou de stationnement de caravanes, l'établissement de clôtures, pour l'ouverture de carrières, la recherche et l'exploitation de minerais. Elles sont également applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement. »

Lorsque des modalités d'application particulières sont énoncées par la directive, elles précisent ou complètent les dispositions applicables au littoral. En revanche, si la DTA ne précise aucune modalité particulière d'application, les dispositions législatives et réglementaires restent applicables sur le territoire.

1.5 Le SCOT

La commune de Port de Bouc est couverte par un SCOT de l'Ouest Étang de Berre.

En 2005, les intercommunalités du Pays de Martigues et de Ouest-Provence se sont associées au sein d'un syndicat mixte⁴ pour l'élaboration du SCOT de l'Ouest Étang de Berre.

Le Schéma de Cohérence Territoriale est un document d'urbanisme institué par la loi Solidarité Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000, qui garantit le respect :

- du principe d'équilibre entre développement économique, protection de l'environnement et équité sociale,
- des normes et documents en vigueur sur le territoire : loi littoral, directive territoriale d'aménagement des Bouches-du-Rhône, schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Rhône Méditerranée Corse.

Les orientations qui ont été retenues dans le cadre du SCOT, traduisent la recherche de cohérence et d'harmonie pour le développement d'un territoire élargi aux intercommunalités de Ouest-Provence et du Pays de Martigues. Ainsi, le SCOT s'impose aux documents locaux tels que le PLH (Programme Local de l'Habitat), le PDU (Plan de Déplacements Urbains), le PLU (Plan Local de l'Urbanisme) ainsi qu'aux opérations d'aménagement.

Le SCOT se compose de trois documents :

- Le rapport de présentation expose le diagnostic, décrit l'articulation du SCOT avec les autres documents d'urbanisme ou d'environnement, analyse l'état initial de l'environnement et les incidences prévisibles du schéma, explique les choix d'aménagement et de développement et présente les mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les effets dommageables sur l'environnement ;
- Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (P.A.D.D.) « fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile. » (Code de l'Urbanisme, article R 122-2-).
- Le Document d'Orientations Générales (D.O.G.) détermine, selon les objectifs du P.A.D.D., les orientations d'aménagement et de développement, ce document d'orientations étant assorti de documents graphiques.

Seul le document d'orientations générales (y compris son volet graphique) revêt un caractère normatif et prescriptif.

⁴ Le syndicat mixte est composé de 16 délégués, issus de la CAPM et de Ouest Provence, qui prennent les décisions en comité syndical. Le syndicat mixte est présidé en alternance, tous les deux ans, par le Président de Ouest Provence et du Pays de Martigues.

Le calendrier d'élaboration

2008 Réalisation du diagnostic et de l'état initial de l'environnement

2010 - 22 et 23 février : réunions publiques de présentation du Projet d'Aménagement et de Développement Durable

2010 Mise au point du Document d'Orientations Générales et de l'évaluation environnementale

2010 - Juin 2010 Expositions et débats publics autour du Document d'Orientations Générales.

Septembre 2010 Arrêt du projet de SCoT

2010 - 2ème semestre Démarrage de l'enquête publique

Avril 2011 Approbation du SCoT

Juin 2011 Le SCoT est exécutoire

Source : <http://www.ouestprovence.com/fileadmin/Internet/Actus/2010/scot/scot.pdf>

Le SCoT en chiffres



Source : <http://www.paysdemartigues.fr>

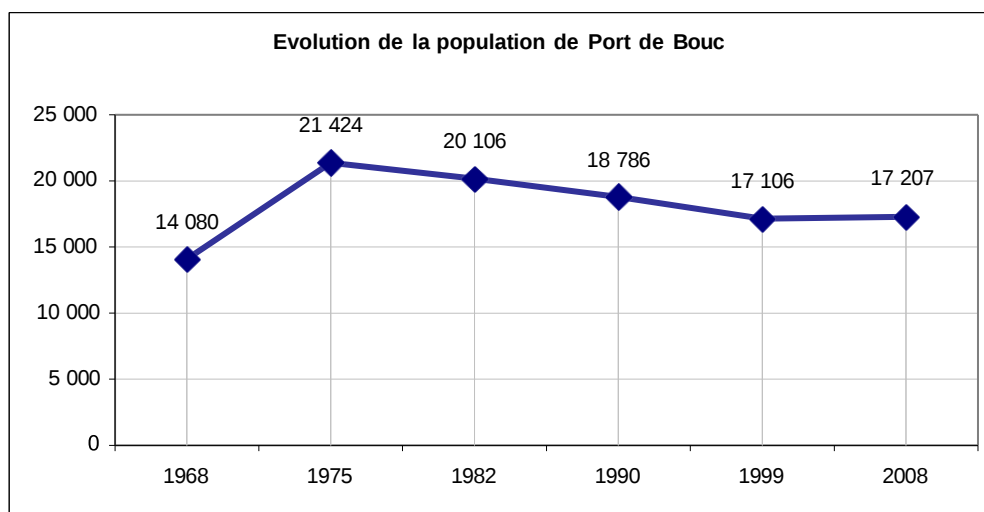
LE DEBUT D'UN RENOUVEAU DEMOGRAPHIQUE

2.1 Une stabilisation démographique

Le recensement de l'INSEE indique pour 2008⁵ un redressement de la situation démographique de la commune. En effet, avec une population municipale de 17 207 habitants en 2008, Port-de-Bouc enregistre une croissance de 0,6%, entre 1999 et 2008 (soit + 101 habitants).

Après une très forte croissance entre 1968 et 1975, générée par les constructions massives des années 70 (développement industrio-portuaire de Fos sur Mer), la commune a enregistré une baisse importante de sa population entre 1975 et 1999 (-20%) en dépit d'une profonde recomposition urbaine.

Elle esquisse aujourd'hui un **renouveau démographique**.



Source : INSEE, RP1968 à 1990 dénombrement⁶ – RP1999 et RP 2008 exploitations principales⁷.

Evolution et variation démographique

	Population						
	1968	1975	1982	1990	1999	2008	Variation 99/08
Port-de-Bouc	14 080	21 424	20 106	18 786	17 106	17 207	0,6%
CAPM	43 436	63 124	66 440	66 603	66 136	69 050	4,4%
SAN OUEST PROVENCE	38110	54427	72459	81490	88550	97716	10,4%
BDR	1 470 271	1 632 974	1 724 199	1 759 371	1 835 407	1 966 005	7,1%

Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombrements - RP1999 et RP2008 exploitations principales.

Le solde naturel⁸ est resté positif tout au long de la période mais, à partir de 1975, la commune a connu un solde migratoire⁹ très négatif.

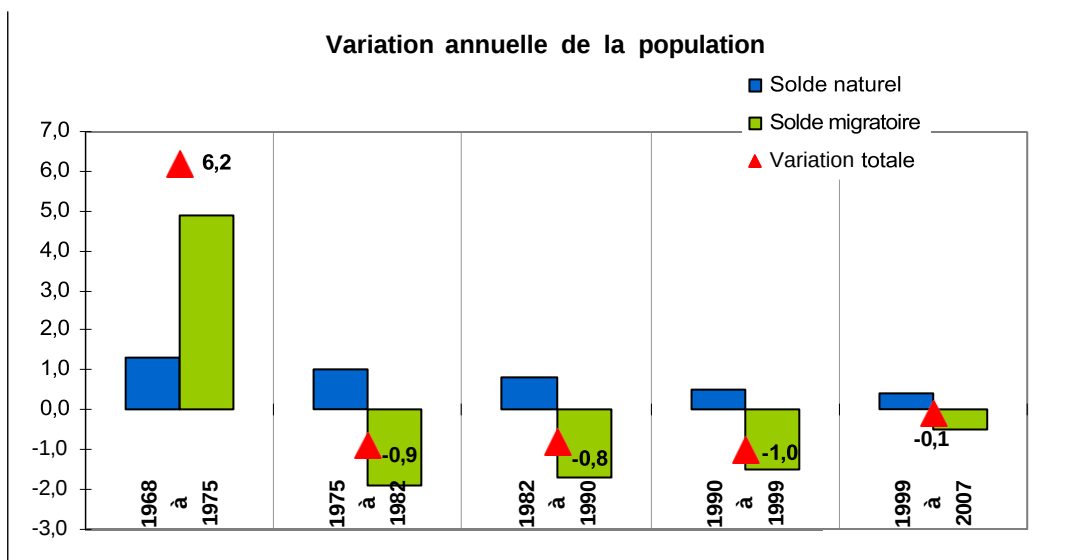
⁵ La population au 1^{er} janvier 2008 est issue des enquêtes annuelles menées de 2006 à 2010. Les résultats 2007 sont issus des enquêtes annuelles de 2005 à 2009.

⁶ Population sans double compte.

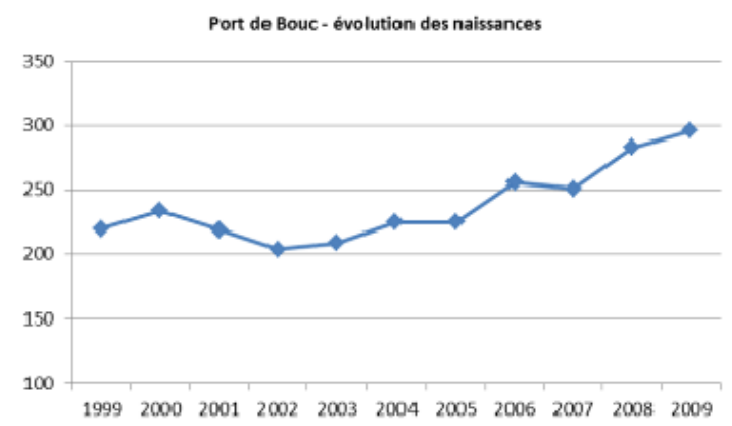
⁷ Population municipale (également sans doubles comptes).

⁸ Le solde naturel est la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès domiciliés sur la commune (source Etat Civil)

⁹ Le solde migratoire est déduit de la différence entre l'évolution de la population et le solde naturel.



Avec le temps, le nombre de naissances s'est réduit. De l'ordre de 350 par an à la fin des années 70, il était proche de 200 en 2002 et 2003. Sur la période récente il est remonté et a retrouvé un niveau de l'ordre de 300 naissances par an (296 en 2009).



2.2 Une diminution importante du taux de migrants qui n'assure plus un renouvellement suffisant de la population

Le nombre de migrants¹⁰ sur Port-de-Bouc en en diminution depuis 1982, passant de 25% de la population totale en 1982 à 12% en 2007 (-13 points).

Sur le territoire de l'Ouest de Etang de Berre, la baisse du taux de migrants a été encore plus soutenue (-15 points pour la CAPM et -27 points pour le SAN) bien qu'il reste en 2007 largement au-dessus de celui de Port-de-Bouc.

Cette diminution du taux de migrants à Port-de-Bouc peut-être interprétée comme **le signe de l'amoindrissement de l'attractivité de la Commune**, mais il faut tenir compte également du nombre de logements disponibles et de l'augmentation du nombre des ménages.

Ainsi, Port-de-Bouc a connu une augmentation du nombre de ses ménages de plus de 40% entre 1975-2007, tandis que le parc de logements a augmenté de moins de 8% sur cette même période et a même diminué (-1%) entre 1990 et 1999, à l'inverse de la plupart des communes du département. Le taux de vacance a quant à lui diminué de près de 60% sur la période 1990-2007, passant de 963 logements vacants à 405 en 2007, soit 0.2% de l'ensemble des logements.

La pénurie de logements disponibles sur la Commune est donc également un élément d'explication de la réduction du nombre de migrants. Port-de-Bouc se trouve, de plus, **en concurrence avec des communes très attractives** et dont le parc de logements s'est accru.

Sur l'ouest de l'Etang de Berre, seule Port Saint Louis du Rhône enregistre en 2007 un pourcentage de migrants plus faible qu'à Port-de-Bouc, soit 11% de la population. Le département, quant à lui, reste toujours attractif et enregistre une baisse moins importante que le territoire de l'Ouest de Etang de Berre (-7 points entre 1982 et 2007).

Evolution du taux de migrants

Nombre de migrants	1982	1990	1999	2007
Port-de-Bouc	25%	21%	19%	12%
Martigues	31%	25%	25%	16%
Saint-Mitre-les-Remparts	39%	43%	35%	22%
CAPM	30%	25%	24%	15%
SAN OUEST PROVENCE	44%	32%	29%	17%
DEPARTEMENT BDR	24%	27%	26%	17%

Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombremments - RP1999 et RP2007 exploitations principales.

¹⁰ En 2007, un **migrant** est une personne (de 5 ans et plus) résidant dans une autre commune 5 ans auparavant. Aux recensements de 1982, 1990 et 1999, c'est une personne qui résidait dans une autre commune au précédent recensement (7 ans, 8 ans et 9 ans).

En 2007, sur les 12% de personnes migrantes (résidant dans une autre commune en 2002) :

- 8% viennent du département des Bouches-du-Rhône (503 personnes viennent de Martigues ; 197 de Fos et 173 de Marseille) ;
- seulement 1% de la région PACA, 2% de France métropolitaine ;
- et le 1% restant de l'étranger.

Ces proportions dans la provenance des migrants restent à peu de chose près les mêmes sur l'ensemble de l'ouest de l'Etang de Berre.

Plus de 75% des Port-de-Boucains n'ont pas changé de logement entre 1999 et 2007 et 13% ont changé de logement au sein de la commune.

Lieu de résidence 5 ans auparavant

Lieu de résidence 5 ans auparavant en 2007	pop	%
Personnes de 5 ans ou plus habitant 5 ans auparavant :	16 036	100%
Le même logement	12 068	75%
Un autre logement de la même commune	2 005	13%
Une autre commune du même département	1 317	8%
Un autre département de la même région	108	1%
Une autre région de France métropolitaine	314	2%
Un Dom	31	0%
Hors de France métropolitaine ou d'un Dom	193	1%

Source : Insee, RP2007 exploitation principale.

2.3 Le vieillissement des habitants et la diminution de la taille des ménages

Au fil des années, la faible attractivité résidentielle de Port-de-Bouc a eu des conséquences :

2.3.1 Un vieillissement marqué de la population qui s'inscrit dans une tendance générale de vieillissement

Si cette tendance est liée « mécaniquement » à l'évolution démographique de la commune, elle s'inscrit dans un contexte général de vieillissement de la population des Bouches-du-Rhône.

Ainsi, avec un âge médian¹¹ de 33 ans en 1990 (35 ans sur les Bouches-du-Rhône), la commune était qualifiée de « jeune ». Ce n'est plus le cas en 2007, quand il est de 42 ans sur la commune pour 39 ans sur le département. La population de Port-de-Bouc en 2007 est aujourd'hui plus « âgée » que celle des Bouches du Rhône.

¹¹ L'âge médian : âge pour lequel on observe le même nombre de personnes « au-dessus et au-dessous » de cette limite médiane

Age médian

	1990	1999	2007
Port-de-Bouc	33 ans	38 ans	42 ans
BDR	35 ans	37 ans	39 ans

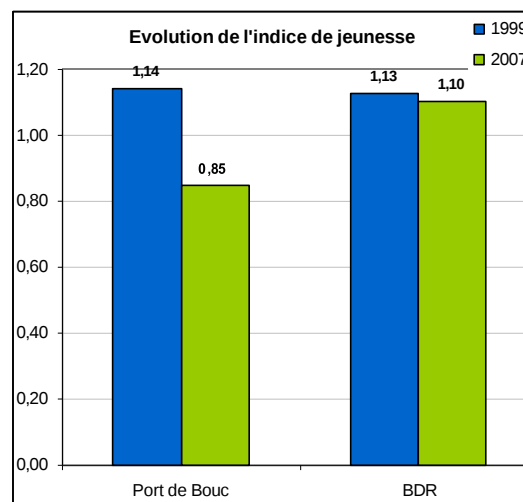
Sources : Insee, RP1990 à 2007 exploitations principales.

La forte baisse de l'indice de jeunesse¹² entre 1999 et 2007 confirme également cette évolution. Il y a aujourd'hui à Port-de-Bouc plus de personnes âgées de 60 ans ou plus (28% de la population) que de jeunes de moins de 20 ans (23% en 2007).

Evolution de l'indice de jeunesse

	Port-de-Bouc		BDR	
	1999	2007	1999	2007
Pop - 20 ans	4 299	3 973	441 359	480 333
Pop 60 ans et +	3 762	4 670	391 770	435 956
Indice de jeunesse	1,14	0,85	1,13	1,10

Sources : Insee, RP1999 et RP2007 exploitations principales.



Non seulement la population de jeunes a diminué sur Port-de-Bouc mais la population âgée de 60 ans et plus s'est accrue de 24 %, à un rythme très supérieur à la moyenne départementale (+11%). L'implantation d'une maison de retraite sur la Presqu'île s'en trouve davantage justifiée (66 places pour 1 436 personnes âgées de 75 ans ou plus, soit un ratio de 46 places pour 1 000).

Le vieillissement marqué observé à Port-de-Bouc peut être qualifié de « mécanique » compte tenu du faible taux de migrants enregistré les dernières années. La population Port-de-Boucaine ne se renouvelle pas et vieillit au fil des années, la descendance ne trouvant pas forcément à se loger sur la commune du fait du faible nombre de logements disponibles.

2.3.2 La diminution de la taille des ménages

Comme sur l'ensemble de la France et des Bouches du Rhône, on observe une diminution de la taille moyenne des ménages depuis les années 70. Autrefois commune de « grands ménages » (3,4 personnes en 1975 et 2,9 pers. en 1990), Port-de-Bouc (2,4 pers. par ménage) s'approche progressivement de la moyenne départementale (2,3 pers. en 2007).

¹² L'indice de jeunesse est le rapport entre le nombre de moins de 20 ans à la population de 60 ans ou plus.

Évolution de la taille moyenne des ménages (nombre de personnes)

	1968	1975	1982	1990	1999	2007
Port-de-Bouc	3,7	3,4	3,1	2,9	2,6	2,4
CAPM	3,4	3,3	3,0	2,7	2,5	2,3
SAN	3,3	3,2	3,1	2,9	2,6	2,5
BDR	3,0	2,9	2,7	2,6	2,4	2,3

Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombrements - RP1999 et RP2007 exploitations principales.

Cette réduction de la taille des ménages s'accompagne d'une augmentation de leur nombre : 6 902 ménages en 2007 (+ 5 % depuis 1999). La répartition par taille des ménages est aujourd'hui proche de celle observée dans les Bouches-du-Rhône et le bassin d'habitat.

Part des ménages de...

	1 personne	2 personnes	3 personnes	4 personnes	5 pers.ou +
Port-de-Bouc	29%	35%	16%	13%	7%
CAPM	31%	34%	17%	13%	5%
SAN	26%	34%	18%	15%	7%
BDR	34%	32%	16%	12%	6%

Sources : Insee, RP2007 exploitation principale

2.4 Enjeux et perspectives

Le recensement de l'INSEE indique pour 2008¹³ un redressement de la situation démographique de la commune. En effet, avec une population municipale de 17 207 habitants en 2008, Port-de-Bouc enregistre une croissance de 0,6%, entre 1999 et 2008 (soit + 101 habitants).

Après une très forte croissance entre 1968 et 1975, générée par les constructions massives des années 70 (développement industrialo-portuaire de Fos sur Mer), la commune a enregistré une baisse importante de sa population entre 1975 et 1999 (-20%) en dépit d'une profonde recomposition urbaine.

Elle esquisse aujourd'hui un **renouveau démographique**.

Mais les résultats du recensement de 2007 confirment que la population ne se renouvelle plus depuis 1982, la faiblesse du taux de migrants indique que Port de Bouc ne bénéficie pas de l'attractivité dont semblent bénéficier les communes voisines.

Le développement de la commune repose sur une **reconquête du tissu existant pour relancer l'attractivité des quartiers et remettre sur le marché des logements vacants** actions entreprises et actées dans le cadre du P.L.H.

¹³ La population au 1^{er} janvier 2008 est issue des enquêtes annuelles menées de 2006 à 2010. Les résultats 2007 sont issus des enquêtes annuelles de 2005 à 2009.

DES DIFFICULTES SOCIALES QUI PERDURENT

3.1 Une amélioration du niveau d'études qui reste cependant faible

En 2007, près de 30% des Port-de-Boucains de 15 ans et plus ne détiennent aucun diplôme. Elevé sur l'ensemble de la CAPM, ce taux de non diplômé est supérieur à ceux enregistrés sur le SAN (20%) et les Bouches du Rhône (22%).

Par ailleurs, Port-de-Bouc détient le taux le plus faible de diplômés d'études supérieures du département (11%) avec Port Saint-Louis du Rhône.

C'est donc à Port-de-Bouc, suivie de près par Port Saint Louis, que l'on observe le niveau d'études le plus faible de l'ouest de l'Etang de Berre.

Néanmoins, on observe une **amélioration du niveau de diplômes** sur Port-de-Bouc depuis 1999 :

- Le nombre de diplômé (CAP, BEP, BAC ou diplôme d'étude supérieure) augmente passant de 42% en 1999 à 54%) ;
- Le nombre de non diplômé diminue, passant de 35% en 1999 à 29% en 2007.

Diplôme le plus élevé de la population non scolarisée de 15 ans ou plus

	Sans diplôme	Titulaire d'un CAP BEP	Titulaire d'un BAC	Titulaire d'un diplôme d'étude supérieure
Port-de-Bouc	29%	30%	13%	11%
<i>Rappel 1999</i>	35%	26%	9%	7%
CAPM	29%	30%	13%	11%
SAN OUEST PROVENCE	20%	28%	17%	18%
BDR	22%	21%	16%	25%
<i>Rappel 1999</i>	22%	23%	13%	19%

Sources : Insee, RP1999 RP2007 exploitations principales.

3.2 Un taux d'activité relativement bas

Avec 6 139 actifs et 5 019 actifs occupés de 15 à 64 ans en 2007, Port-de-Bouc enregistre encore des taux d'activité¹⁴ et d'emploi¹⁵ (respectivement 57% et 47%) inférieurs aux moyennes du bassin d'habitat (CAPM et SAN) et du Département. Le taux d'emploi est 11 points en dessous la moyenne départementale.

Ce faible taux d'activité trouve son **explication dans le phénomène observé de vieillissement de la population de Port-de-Bouc** lié à l'insuffisance du taux de migrants et à la faible activité des seniors de 55-64 ans.

¹⁴ Le taux d'activité est le rapport entre le nombre d'actifs (actifs occupés et chômeurs) et l'ensemble de la population correspondante.

¹⁵ Le taux d'emploi d'une classe d'individus est calculé en rapportant le nombre d'individus de la classe ayant un emploi au nombre total d'individus dans la classe. Il peut être calculé sur l'ensemble de la population, mais on se limite le plus souvent à la population en âge de travailler (généralement définie, en comparaison internationale, comme les personnes âgées de 15 à 64 ans).

Taux d'activité et taux d'emploi des 15 – 64 ans

	Pop 15-64 ans		Taux d'activité		Taux d'emploi	
	1999	2007	1999	2007	1999	2007
Port-de-Bouc	11 103	10 702	62%	57%	44%	47%
Martigues	29 267	30 109	69%	70%	56%	61%
CAPM	44 194	44 316	67%	67%	53%	58%
SAN OUEST PROVENCE	60 119	65 841	67%	70%	54%	61%
BDR	1 023 969	1 090 429	67%	68%	53%	58%

Sources : Insee, RP1999 RP2007 exploitations principales.

Entre 1999 et 2007, on observe une **diminution de ce taux d'activité** à Port-de-Bouc qui semble également **lié à l'allongement de la durée des études et de la retraite à 60 ans**, voire de la préretraite à 55 ans. La diminution du nombre d'actifs de 15 à 64 ans (- 4%) n'a pas empêché l'augmentation du taux d'emploi.

Les taux féminins d'activité et d'emploi restent faibles sur la commune (respectivement 47% et 37% en 2007). Grace à un fort accroissement de ces taux féminins entre 1999 et 2007 (+9 points pour le taux d'activité et +10 points pour le taux d'emploi), Port-de-Bouc rattrape peu à peu le niveau des communes du territoire de l'Ouest de l'étang de Berre.

Taux d'activité et taux d'emploi des 15-64 ans selon le sexe en 2007

	Hommes		Femmes	
	Taux d'activité	Taux d'emploi	Taux d'activité	Taux d'emploi
Port-de-Bouc	68%	57%	47%	37%
Martigues	76%	67%	65%	54%
Saint-Mitre-les-Remparts	77%	72%	66%	58%
CAPM	74%	65%	61%	50%
Fos-sur-Mer	78%	73%	65%	54%
Istres	78%	71%	66%	55%
Miramas	76%	68%	58%	48%
Port-Saint-Louis-du-Rhône	74%	65%	58%	44%
Cornillon-Confoux	77%	72%	69%	61%
Grans	77%	72%	69%	60%
SAN	77%	70%	63%	52%
BDR	72%	63%	63%	53%

Sources : Insee, RP2007 exploitations principales.

Evolution de taux d'activité et taux d'emploi chez les femmes

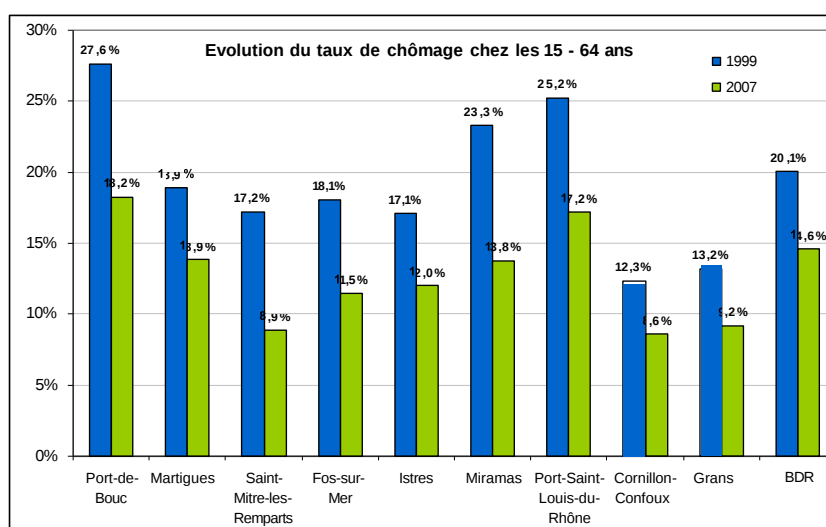
1999		2007	
Taux d'activité	Taux d'emploi	Taux d'activité	Taux d'emploi
38%	27%	47%	38%

Sources : Insee, RP1999 RP2007 exploitations principales.

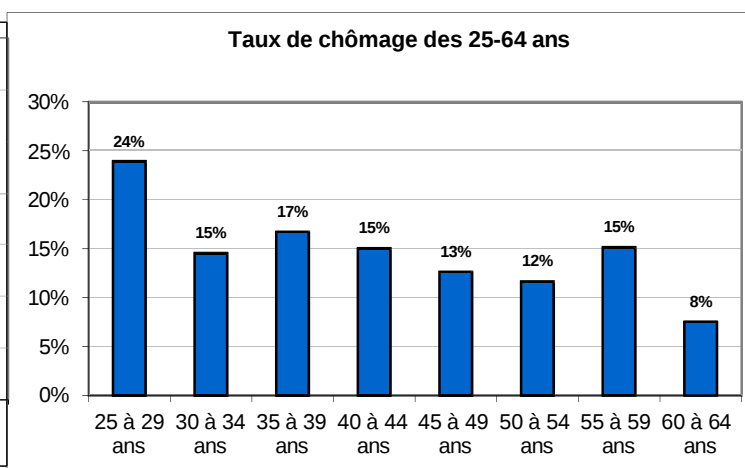
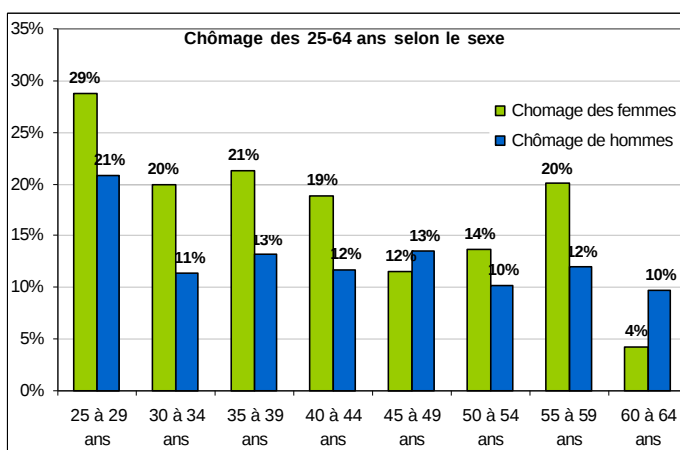
3.3 Un taux de chômage en forte diminution mais qui reste élevé

En 2007, Port-de-Bouc affichait un taux de chômage¹⁶ de 18%, supérieur de 3 à 5 points aux taux calculés sur le bassin d'habitat et le Département.

En forte diminution depuis 1999, le chômage concernait 1 120 actifs de 15 à 64 ans en 2007.



Les femmes et les jeunes de moins de 30 ans sont les plus touchés, avec des taux de chômage supérieurs à 20 %.



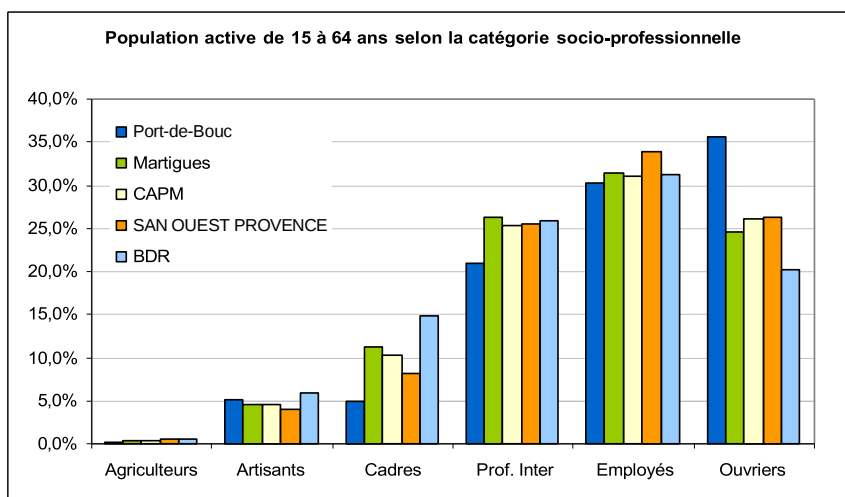
Ce taux de chômage élevé chez les femmes peut s'expliquer par la **forte spécialisation du secteur dans des domaines essentiellement masculins** tels que la sidérurgie, la chimie ou les activités portuaires... générant ainsi un déficit d'emplois féminins et rend plus difficile l'accès à l'emploi pour ce public.

¹⁶ Le chômage calculé au recensement diffère du chômage au sens du BIT mais peut être utilisé pour des comparaisons territoriales.

De même le taux de chômage des jeunes peut trouver sa cause dans une inadaptation aux emplois offerts du fait d'un niveau d'études faible sur la commune.

3.4 Une population active encore très ouvrière

Sur le plan des catégories socioprofessionnelles Port-de-Bouc se distingue nettement des autres communes du bassin d'habitat et du département.



Malgré une diminution relative (- 3 points entre 1999 et 2007), les ouvriers représentent 36% de la population active (+16 points avec le Département...). Au total, les ouvriers et employés représentent les deux tiers de la population active (la moitié sur le Département).

La part des cadres et professions intermédiaires s'est accrue mais reste très modérée (26% pour 41% sur le Département).

Population active de 15 à 64 ans selon la catégorie socioprofessionnelle

	Agriculteurs		Commerçants, artisans...		Cadres		Prof. Intern.		Employés		Ouvriers	
	1999	2007	1999	2007	1999	2007	1999	2007	1999	2007	1999	2007
Port-de-Bouc	0,6%	0,2%	4%	5%	4%	5%	18%	21%	30%	30%	39%	36%
Martigues	0,3%	0,3%	5%	5%	10%	11%	26%	26%	32%	31%	25%	25%
CAPM	0,4%	0,3%	5%	5%	9%	10%	24%	25%	31%	31%	28%	26%
SAN OUEST PROVENCE	0,8%	0,5%	5%	4%	6%	8%	23%	26%	33%	34%	28%	26%
BDR	0,7%	0,5%	6%	6%	12%	15%	23%	26%	32%	31%	22%	20%

Sources : Insee, RP1999 RP2007 exploitations principales.

L'industrie et le bâtiment représentent le quart des emplois occupés par les Port-de-Boucains. Les métiers du port et de la pêche restent une spécificité de la commune, mais les fonctions administratives et publiques occupent aujourd'hui le tiers des actifs.

3.5 Une précarité importante

14 % des actifs Port-de-Boucains ont des statuts « précaires » c'est-à-dire apprentis, stagiaires, emplois aidés, intérim ou CDD. Les hommes et les femmes sont touchés de la même façon par la précarité.

Statuts précaires selon le sexe

	Hommes	%	Femmes	%	Ensemble	%
Port-de-Bouc	426	14%	292	14%	718	14%
Martigues	1 373	14%	1 528	18%	2 901	16%
CAPM	1 936	14%	1 956	17%	3 893	15%
SAN	3 129	13%	2 751	16%	5 880	14%
DEPARTEMENT	47 759	12%	50 838	14%	98 597	13%

Source : Insee, RP2007 exploitation principale.

3.6 Des revenus parmi les plus modestes

L'ensemble des indicateurs sociaux (qualification, CSP, statuts et conditions d'emplois, chômage), reflètent par des revenus sensiblement inférieurs à ceux des communes environnantes qui positionnent Port-de-Bouc dans le bas du classement des 119 communes des Bouches du Rhône.

Cette situation est ancienne et semble stabilisée. Elle fait suite à une forte dégradation de la situation sociale au cours des années 80 et au début des années 90.

La structure du parc de logements (le parc locatif social représente 40% de l'ensemble du parc d'habitat) explique pour une large part ces évolutions.

Revenus des ménages

	Port-de-Bouc	Martigues	CAPM	SAN	BDR
Revenu net imposable moyen par foyer fiscal en 2007, en euros (1)	15 333	20 666	19 830	20 100	22 150
Foyers fiscaux imposés en % de l'ensemble des foyers fiscaux en 2007 (1)	41,2	55,1	52,3	54,4	53,3
Médiane du revenu fiscal des ménages par unité de consommation en 2008, en euros (2)	13 971	18 546	17 658	17 420	17 814

Sources : (1) DGI, Impôt sur le revenu des personnes physiques - (2) Insee - DGFip, Revenus fiscaux localisés des ménages

4 UN PARC DE LOGEMENTS RELATIVEMENT EQUILIBRE

Dans les années 70, pour accompagner le projet industrialo-portuaire de Fos, Port-de-Bouc a été sollicité pour l'implantation de logements sur les réserves foncières liées aux fermetures des industries chimiques et des chantiers navals qui venaient d'intervenir (sites et terrains industriels désaffectés en centre ville et sur la Presqu'île). Port-de-Bouc a alors accueilli une large part des logements sociaux nécessaires à l'industrialisation de Fos et au développement économique du bassin.

L'arrivée massive d'une nouvelle population a bouleversé le fonctionnement urbain et social de quartiers déjà concernés par les difficultés liées aux cessations d'activités et a nécessité la création de toute la palette d'équipements nécessaires à la vie d'une population salariée en expansion.

Au début des années 80, le centre ville et les quartiers d'habitat social souffrent de l'arrêt de l'expansion de Fos et du départ de familles vers d'autres communes, avec une dégradation de la situation sociale (paupérisation, vacance de logements, impayés de loyers, problèmes de cohabitation...et dégradation du bâti et des espaces extérieurs.

En s'inscrivant dans les procédures de Développement Social des Quartiers initiées par l'Etat dès 1984, Port-de-Bouc a saisi dès le début l'opportunité de la mise en œuvre de la politique de la ville pour gérer et tenter de maîtriser les difficultés inhérentes à son histoire heurtée.

4.1 Un parc relativement récent

Entre 1968 et 1975, la commune enregistre une très forte croissance de son parc de logement générée par les constructions massives des années 70 en lien avec la plate-forme industrialo-portuaire de Fos sur Mer et le développement de la sidérurgie (+66%).

De 1975 à 1990, le parc a peu évolué (+2% entre 1975 et 1982 et + 5% entre 1990 et 1999). Port-de-Bouc enregistre une des évolutions les plus faibles des Bouches du Rhône et se situe largement en retrait par rapport aux communes limitrophes qui ont connu de forts taux de croissance.

Après une décroissance de 1% de son parc entre 1990 et 1999 en lien avec des démolitions importantes sur les différents quartiers d'habitat social, la commune retrouve une dynamique positive (liée à la production récente de logements dans les nouveaux lotissements au Nord de la commune : *Les Jardins du Jas, Les Termes, Les Bergeronnettes...*) et enregistre une croissance de 1%.

Evolution du parc de logements entre 1968 et 2007

	Nombre de logements						Evolution				
	1968	1975	1982	1990	1999	2007	68/75	75/82	82/90	90/99	99/07
Port-de-Bouc	4 097	6 805	6 974	7 332	7 233	7 326	66%	2%	5%	-1%	1%
CAPM	15 364	22 477	24 726	27 988	30 286	32 119	46%	10%	13%	8%	6%
SAN	13 346	19 006	26 110	31 434	35 978	41 222	42%	37%	20%	14%	15%
DEPARTEMENT	527 995	626 143	698 835	768 895	840 678	918 410	19%	12%	10%	9%	9%

Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombremments - RP1999 et RP2007 exploitations principales.

Ainsi, le parc de logements de la commune s'est, pour l'essentiel, constitué au cours des années 60 et 70. Sur le plan structurel, cela se traduisait encore en 2007 par :

- **peu de logements anciens**, soit 22% datant d'avant 1949 ;
- **56 % de logements de 1949-1974, essentiellement du début des années 70**, période de mise en place des quartiers d'habitat collectif, où le parc locatif social est souvent prépondérant ;
- **14% datant de 1975-89**, période où la maison individuelle en accession à la propriété a pris son essor et représente 77% de la production ;
- **9% de constructions récentes** (depuis 1990), période d'une production modérée (40 logements /an) mais plus diversifiée, où l'habitat individuel domine cependant (55% de la production).

4.2 Un rythme de construction modéré

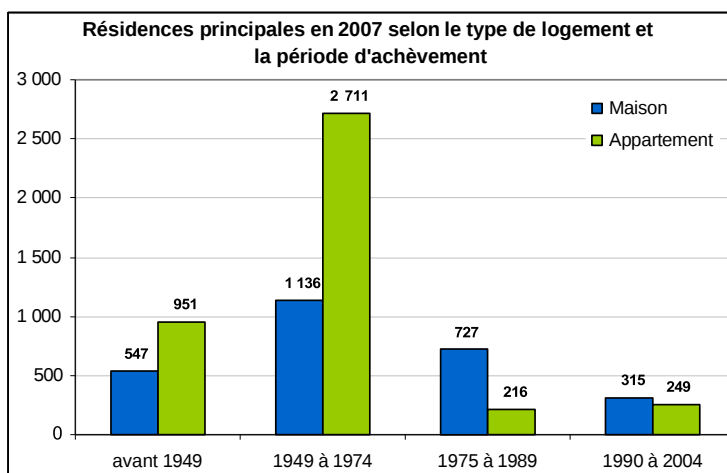
Depuis les années 90, la construction de logements est de l'ordre de **35 logements par an, soit 2 logements/an pour 1 000 habitants**. A titre de comparaison, la moyenne sur le Département des Bouches du Rhône sur la même période est de l'ordre de 5 logements/an pour 1 000 habitants.

Cette **faiblesse de la construction neuve n'a pas permis de renouveler et diversifier l'offre de logements afin de répondre à la demande de parcours résidentiels des ménages**.

4.3 Un parc de logement dominé par « le collectif »

Avec 4 428 logements collectifs en 2007, c'est **60% du parc de la commune qui est en appartements**. Cette proportion correspond à la moyenne départementale mais, à l'exception de Martigues, les autres communes du territoire de l'Ouest de Etang de Berre se distinguent par une proportion de maisons individuelles plus conséquente.

Cette dominante d'habitat collectif est **à mettre en rapport avec le poids important du parc social** de la commune. D'ailleurs, 60% de ce parc collectif a été construit entre 1949 et 1975.



4.4 Un habitat collectif social dominant

Le parc locatif social de Port-de-Bouc, représente près de 3 000 logements (40 % du parc). Ces logements sociaux sont répartis entre 7 organismes, mais trois bailleurs (13 Habitat, Logirem et Domicil) gèrent 90% du parc.

Répartition du parc social

BAILLEUR	Nbre logts	%
DOMICIL	245	8%
ICF SUD-EST	36	1%
LOGIREM	834	27%
13 HABITAT	1657	54%
HABITAT MARSEILLE PROVENCE	3	0%
<i>Sous Total</i>	2 775	91%
ADOMA	205	7%
Association des Foyers de Provence	66	2%
<i>Sous Total</i>	271	9%
TOTAL	3 046	100%

Source : DDTM 13 / S.H.V. - Bureau Habitat social.

Construit pour l'essentiel dans les années 70, le parc locatif social offrait encore en 1990 plus de 3000 logements sur un parc de 7 300 logements.

Aujourd'hui, **après une vingtaine d'années d'un long processus de renouvellement et de diversification le poids du parc social reste important** (41% de ménages locataires d'un logement HLM loué vide, auxquels il faut ajouter les résidents des foyers et résidences sociales).

Les démolitions ont été importantes sur les différents quartiers d'habitat social (La Lèque, Les Comtes, Les Amarantes) ; les opérations de dédensification et les reconstructions ont permis de créer et de développer le centre ville et d'engager une recomposition urbaine de La Lèque.

Aujourd'hui, **l'habitat collectif représente 60 % du parc**.

Sur le plan social, ce sont les quartiers HLM qui concentrent les plus fortes proportions de populations en difficulté, notamment les familles nombreuses et les familles monoparentales.

Evolution de l'habitat à Port-de-Bouc selon la typologie

	Ensemble	Collectif		Individuel	
		Nbre	%	Nbre	%
1 990	7 300	3 750	51%	2 304	32%
1 999	7233	4 161	58%	2 815	39%
2 007	7326	4 428	60%	2 863	39%

Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombremments - RP1999 et RP2007 exploitations principales.

4.5 Une part croissante de logements individuels

Le parc collectif, même s'il est très représenté à Port-de-Bouc, n'est pas exclusif car près de 40% des ménages vivent en maison individuelle et cette proportion a eu tendance à s'accroître (+24% entre 1990 et 2007), notamment sur les nouveaux quartiers situés au Nord de la commune (Bergerie, Saint Jean).

Ce fort accroissement du nombre de logements individuels est le **fruit d'une volonté politique forte de diversification de l'offre d'habitat** afin de rééquilibrer l'offre d'habitat en permettant des parcours résidentiels et ainsi de pallier au déclin démographique et au départ de familles solvables.

4.6 Peu de propriétaires

Autres caractéristiques de la commune en matière d'habitat, Port-de-Bouc est une des communes où :

- **le nombre de propriétaires est faible** : seulement 42% des Port-de-Boucains sont propriétaires de leur résidence principale, soit 9 points de moins que la moyenne départementale ;
- **le logement social concerne 4 habitants sur 10**. Sur l'Ouest de l'Etang de Berre, seule la ville de Port St Louis du Rhône connaît une part de locatifs HLM plus élevée. Il reste cependant que Port-de-Bouc a un taux supérieur de 11 points au taux de la CAPM et 25 points au taux départemental ;
- corrélativement, **la commune se caractérise également par une faible présence de logements locatifs privés** (14 % des résidences principales), situation générale sur le bassin d'habitat.

Statut d'occupation en 2007

	Propriétaire	Locataire HLM	Logement Gratuit	Locataire privé non HLM (*)
Port-de-Bouc	42%	40%	2%	14%
Martigues	47%	28%	3%	19%
Saint-Mitre-les-Remparts	75%	4%	2%	19%
CAPM	48%	29%	3%	18%
Fos-sur-Mer	64%	16%	1%	17%
Istres	54%	24%	2%	14%
Miramas	46%	36%	1%	12%
Port-Saint-Louis-du-Rhône	40%	45%	3%	9%
Cornillon-Confoux	75%	0%	5%	17%
Grans	71%	5%	4%	21%
SAN	53%	27%	2%	14%
DEPARTEMENT	51%	15%	3%	26%

Sources : Insee - RP2007 exploitations principales.

4.7 Un parc ancien historiquement peu développé, en cours de réhabilitation

Peu développé, le parc ancien d'avant 1949 (1 500 logements occupés, 22% des résidences principales) offre parfois un bâti de qualité médiocre dont l'entretien ne répond plus aux exigences actuelles de confort, habitabilité, salubrité et équipement.

Le repérage et l'éradication de l'habitat indigne font l'objet d'une action particulière à l'initiative de la commune. **Cette démarche de remise à niveau du parc privé participe à la revitalisation du centre ville**, par la mise aux normes des logements et la réduction de la vacance, et par le ravalement des façades.

Ainsi, Port-de-Bouc s'est engagée une **politique de l'Eradication de l'Habitat Indigne (RHI)**¹⁷.

La MOUS RHI¹⁸ départementale (phase pré-opérationnelle) lancée en 2005 a donné lieu à une cinquantaine de signalements sur Port-de-Bouc.

La commune s'organise depuis pour relayer la MOUS RHI dans le cadre d'une convention EHI passée entre la ville (CCAS)¹⁹, les services de l'Etat et Agence Régionale de la Santé (ARS).

Une 1ère convention sur 3 ans (de 2008 à 2010) a permis de réhabiliter 104 logements insalubres (dont la cinquantaine repérés par la MOUS RHI départementale).

Cette convention a été renouvelée pour les 3 années à venir. La commune souhaite aujourd'hui intégrer cette action dans le cadre d'une OPAH²⁰.

4.8 Une réduction significative du nombre de logements sous-utilisés

Le nombre de logements vacants et de résidences secondaires permet de déterminer un taux de logements sous-utilisés. Entre 1990 et 2007, ce dernier est passé de 15% à 6% sur la commune, **reflet d'une tension croissante sur le marché immobilier sur le bassin d'habitat et d'un effort important de requalification des quartiers en difficulté** (restructurations, remises sur le marché, démolitions).

Evolution du nombre de logements sous-utilisés

	%			Evolution		
	1990	1999	2007	90-99	99-07	90-07
Res secondaires et logts occasionnels	2,3%	2,1%	0,2%	-40%	-30%	-58%
Logements vacants	13,1%	7,9%	5,5%	-10%	-89%	-90%
Ensemble	15,4%	10,0%	5,8%	-36%	-42%	-63%

Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombrements - RP1999 et RP2007 exploitations principales.

Depuis 1990, la vacance s'est fortement réduite sur Port-de-Bouc (-58%) et le niveau atteint en 2007 (405 logements vacants, soit 6% du parc) semble aujourd'hui incompressible.

Le parc de résidences secondaires est devenu complètement marginal.

¹⁷ RHI : Les opérations de résorption de l'habitat insalubre sont des opérations publiques, sous maîtrise d'ouvrage locale, bénéficiant de financements substantiels de l'Etat (70 à 100 %). Ce dispositif a pour objectif le traitement de l'insalubrité irrémédiable par acquisition publique - principalement sous forme de déclaration d'utilité publique -, de terrains ou d'immeubles impropres à l'habitation, dans une optique de protection, de relogement et d'amélioration des conditions de vie des occupants.

¹⁸ MOUS RHI = Maîtrise d'œuvre urbaine et sociale spécifique insalubrité

¹⁹ Le Centre Communal d'Action Sociale (CCAS) est un établissement public administratif, chargé de mettre en œuvre la politique d'action sociale de la Ville de Port-de-Bouc.

²⁰ Une OPAH (Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat) est une action d'aménagement qui vise à améliorer les logements anciens et leur environnement dans un périmètre donné en coordonnant l'action publique et l'action privée. La procédure existe depuis 1977, elle associe l'Etat, l'ANAH (Agence Nationale de l'Habitat) et une ou plusieurs collectivités locales qui s'engagent, dans le cadre d'une convention, à mobiliser des moyens au service des objectifs de l'OPAH.

4.9 De nouveaux quartiers en développement

La prise de conscience politique de la faible diversification de l'offre d'habitat, de la dégradation sociale et de la paupérisation de la population Port-de-Boucaine (en relation avec le départ des populations solvables), a conduit à **diversifier l'offre d'habitat par la construction de logements individuels**. Cet objectif de mixité vise également à **permettre les parcours résidentiels** au sein du territoire.

Le secteur de la Bergerie a été urbanisé dans cet objectif de diversification (et afin de répondre à la demande), sous forme d'habitat individuel à partir des années 1980 et a contribué par cette offre à freiner l'évasion démographique (environ 400 logements réalisés sous la forme de lotissements et de lots libres).

Sur la période récente, ce quartier ont été ouvert à l'urbanisation sous forme de **lotissements** successifs relativement compacts et denses (*Les Jardins du Jas* 2002, *Les Albizzias* 2003, *Les Fauvettes* 2003, *Le Clos des Santolines* 2005, *Les Bergeronnettes* 2005, *Les Jardins de Louis* 2008).

Parallèlement le renouvellement urbain se poursuit sur la presqu'île de La Lèque.

4.10 Le logement des populations nécessitant un soutien spécifique

Conditions d'accueil offertes sur le territoire aux personnes en difficulté, publics prioritaires identifiés²¹ dans le PDALPD²², aux personnes handicapées et personnes âgées (dont le nombre est croissant), aux jeunes (en formation et insertion sociale et professionnelle) et aux gens du voyage.

4.10.1 L'hébergement temporaire : les logements d'urgence et d'insertion

On comptabilise près de 1 200 places de logements temporaires (principalement en foyers de travailleurs²³ et résidences sociales) sur le territoire de la CAPM.

On compte sur Port de Bouc **2 résidences sociales ADOMA**²⁴ :

- **La résidence Les Comtes** offre aujourd'hui 161 logements (161 chambres de 10 et 15m²) et accueille 156 personnes. La résidence est principalement occupée par une population masculine immigrée vieillissante. Elle accueille également quelques femmes seules et isolée ;

- **La résidence de Saint Jean** offre aujourd'hui 240 logements (224 chambres de 7,5 et 15m² et 16 T1 de 21 et 36 m²) et accueille 229 personnes. Le public est majoritairement masculin, le public féminin isolé est orienté sur la résidence Les Comtes ». La résidence accueille tout public mais le public immigré vieillissant reste majoritaire.

Avec la diminution progressive de la population immigrée dans ces foyers, des capacités sont libérées pour accueillir d'autres publics, relevant davantage du concept de résidence sociale (accès à un logement dans une démarche d'insertion, avec un accompagnement social).

²¹ Sans logement, menacés d'expulsion, logés dans des taudis, habitations insalubres, précaires ou de fortune, hébergés ou logés temporairement, confrontés à un cumul de difficultés...

²² Plan départemental d'aide pour le logement des personnes défavorisées.

²³ Foyers de travailleurs migrants, foyers de jeunes travailleurs.

²⁴ Société d'économie mixte, ADOMA a été créée en 1956 sous le nom de Sanacotra par les pouvoirs publics. A l'origine créée pour loger les travailleurs migrants venus seuls en France, ADOMA a depuis étendu sa mission à tous ceux qui traversent des difficultés et ne trouvent pas leur places dans le logement social traditionnel.

4.10.2 Les personnes âgées et handicapées

Maintien à domicile

La commune a développé des prestations favorisant le maintien à domicile (aide ménagère, portage de repas, télé alarme, soins infirmiers, petits travaux). Des alternatives aux établissements spécialisés sont également recherchées (petites résidences avec services, plus ou moins éclatées dans l'habitat existant, expériences de cohabitation intergénérationnelle avec le CLLAJ).

De récentes études menées sur Port-de-Bouc ont mis en exergue l'inadaptation de nombreux logements et immeubles au vieillissement des occupants et aux handicaps, et justifié des efforts pour adapter le bâti existant, dans le parc privé comme dans le parc locatif social.

L'accessibilité des espaces publics, commerces, services et équipements publics est loin d'être assurée sur l'ensemble du territoire, mais la mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 amène les collectivités à progresser rapidement dans ce domaine.

Etablissements pour personnes handicapées

L'accueil et l'hébergement de personnes handicapées sont abordés dans le cadre de schémas départementaux. Sur la CAPM, c'est le secteur associatif qui accueille enfants et handicapés, notamment La Chrysalide de Martigues et du Golfe de Fos, qui gère sur la CAPM²⁵ :

- un Foyer d'hébergement à Martigues (L'Adret - 40 places) ;
- un Centre d'Aide par le Travail à Port-de-Bouc.

Etablissements pour personnes âgées

Le territoire de la CAPM était particulièrement déficitaire en établissement d'accueil pour personnes âgées (personnes valides et dépendantes), et l'offre s'est renforcée ces dernières années. Sur Port-de-Bouc, on compte :

- Bâtiment S – les Comtes (Port-de-Bouc) : 36 logts ;
- EHPAD Hospitalité – Presqu'île (Port-de-Bouc) : 66 places.

La capacité d'accueil sur l'Ouest Etang de Berre et notamment sur Port-de-Bouc est encore aujourd'hui insuffisante pour répondre à la demande, notamment pour les personnes à ressources modestes, pour lesquels l'accueil en maison de retraite privée est souvent financièrement impossible (plus de 2 000 €/mois).

Le schéma départemental établi par le Conseil Général permet d'envisager la création de nouvelles capacités sur l'Ouest Etang de Berre, et des projets sont en cours d'instruction sur la CAPM.

4.10.3 Le logement des jeunes

Le territoire de la CAPM dispose d'une centaine de places pour les jeunes dans des structures d'accueil spécifiques à Martigues (les Cytises-SEMIVIM, Résidence de l'Ile..).

²⁵ Cette association gère également des établissements sur le territoire du SAN (Foyer occupationnel à Entressen pour adultes handicapés, Maison d'accueil spécialisée à Fos-sur-Mer, Institut Médico-éducatif pour enfants.....)

L'accès à un logement autonome dans le parc privé se heurte cependant aux loyers trop élevés, et divers dispositifs sont développés sur la CAPM : conventionnements CLLAJ / bailleurs ou gestionnaires de foyers pour la mise en place de baux glissants, LOCAPASS...

4.10.4 L'accueil des gens du voyage

L'accueil des gens du voyage est organisé sur Martigues, avec une aire de 17 emplacements sur le site de Bargemont, qui offre également 39 logements adaptés (sédentarisation).

Les dispositions du schéma départemental sont applicables depuis le 1^{er} janvier 2012, l'objectif étant de créer à l'échelle de l'intercommunalité une capacité supplémentaire de 30/50 places en aire d'accueil. Une aire d'accueil de 10 places pourrait être envisagée sur un terrain communal classé en zone NE.

4.11 Enjeux et perspectives

Le parc de logements de Port de Bouc est marqué par un manque de diversité, aux dépens de l'habitat individuel, qui nuit à l'attractivité résidentielle, au maintien de la population et handicape son développement durable.

Le parc de logements qui représente près de 7 326 logements en 2007 a peu évolué depuis 1975 (+521 unités). La part des logements collectifs soit 60% du parc de logements caractérise la commune au sein du bassin d'habitat de l'Ouest de l'Etang de Berre. Le parc locatif social concerne 40% des locataires et un logement sur deux relève de la période des « trente glorieuses ».

La faible diversification de l'offre d'habitat, la dégradation de la situation sociale et la paupérisation de la population a conduit la commune à développer un objectif de mixité de l'offre afin de renforcer la cohésion sociale et de diminuer les phénomènes ségrégatifs.

En effet, l'habitat reste une dimension essentielle des conditions de vie des habitants. Il doit répondre à un double enjeu : satisfaire à la demande de logements dans un contexte de taux d'activité bas, de chômage en évitant d'accentuer les risques de ségrégation spatiale.

C'est dans cette perspective que la commune a engagé avec tous les acteurs de la ville, son projet de reconquête urbaine et de diversification d'habitat : Saint Jean, nord Caronte, quai de la Liberté, centre ville, etc.

Par ailleurs, la requalification de la R.N. 568 en boulevard urbain et de ses abords permettra d'atténuer l'effet de coupure que constitue actuellement cette infrastructure. Le renouvellement urbain opéré sur cette partie du territoire communal pourra prendre la forme d'aménagements, mais aussi de constructions neuves reconstituant les continuités urbaines d'habitats, de commerces, d'équipements d'espaces publics de part et d'autre du boulevard ainsi que des liaisons urbaines sécurisées (rues et cheminements doux confortables et agréables entre les quartiers situés au Nord et le Centre ville).

5 L'EVOLUTION DU CONTEXTE ECONOMIQUE

Située au cœur d'un des plus importants complexe industriel et chimique d'Europe, Port-de-Bouc éprouve néanmoins des difficultés à développer l'offre d'emplois sur son territoire en relation avec la restructuration de certaines filières industrielles et la recomposition globale de l'agglomération marseillaise en termes de développement de zones d'activités.

En 2007, 4 978 emplois étaient offerts sur la commune soit 75 emplois de plus qu'en 1999.

Outre les Port-de-Boucains (38% des actifs de la commune), les emplois recensés sur le territoire communal attirent 3065 actifs résidant dans d'autres communes du Département : 17% habite à Martigues, 8% à Fos sur Mer et 7% à Istres.

Bénéficiant de toutes les actions de reconquête urbaine visant à modifier en profondeur l'image de Port-de-Bouc, la politique de développement économique favorise le renforcement des zones d'activités existantes (voir ci-dessous) et des activités liées à la mer (pêche, agroalimentaire et « tertiaire maritime »).

Cette action sur l'économie s'est appuyée en partie sur le Pacte de Relance et sur la zone de redynamisation urbaine de La Lèque.

5.1 Les zones d'activités²⁶

La zone de La Gafette

La zone de La Gafette, créée en 1916, est située à l'Est de la ville et s'étend jusqu'à la limite communale de Martigues sur la rive Nord du Chenal de Caronte qui aboutit à l'Etang de Berre.

Cette zone connaît aujourd'hui des mutations importantes en relation avec les fermetures des entreprises Albemarle et Azur Chimie ayant pour conséquence la suppression du périmètre de protection SEVESO lié à ces activités (PPRT), mais aussi la vente par l'Etat de ses propriétés. Elle constitue aujourd'hui un espace de friches industrielles à reconvertir.

Une réflexion est en cours sur le devenir de cette zone située en continuité Est de la Ville qui constitue une façade « littorale » qui pourrait accueillir des activités non polluantes liées au maritime comme de l'habitat sur la partie plus au Nord.

L'anse Aubran

La zone de l'Anse Aubran est un site dédié au secteur maritime qui s'ouvre sur la rade de Port de Bouc et l'entrée du chenal de Caronte, à proximité de l'ancienne Halle à marée. Un des deux bâtiments laissés en friche sur la partie Sud de l'Anse a été démoli. Le second a été réhabilité et abrite la gendarmerie Maritime. Il reste encore des potentiels d'aménagement pour des équipements ou pour des entreprises.

Un des deux bâtiments laissés en friche sur la partie Sud de l'Anse a été démoli. Le second a été réhabilité et abrite la gendarmerie Maritime. Il reste encore des potentialités d'aménagement pour des équipements ou des entreprises.

En Janvier 2011, 14 entreprises représentant 236 emplois y sont implantées. En Janvier 2010, ces chiffres étaient respectivement de 16 et 288. La forte baisse de l'effectif sur la zone de l'Anse Aubran s'explique en partie par la liquidation judiciaire de deux établissements représentant 30 emplois.

²⁶ Source : Les zones d'activités de la CAPM - Direction du Service Economique - CAPM - Janvier 2011.

Répartition des entreprises et des emplois salariés par secteurs d'activités

Secteur d'activités	Entreprises		Emplois		Taille moyenne des entreprises
	Nombre	%	Nombre	%	
Industrie	3	21	35	15	12
Construction	1	7	3	1	3
Commerce	0	0	0	0	0
Service	10	71	198	84	20
Total	14	100	236	100	17

Source : Direction du Développement Economique, CAPM, Janvier 2011.

La Zone industrielle de La Grand'Colle

La Zone industrielle de La Grand' Colle réalisée à l'époque de la fermeture des chantiers est un site idéalement placé, accueillant majoritairement les entreprises sous-traitantes des grandes industries du territoire (maintenance en pétrochimie et sidérurgie, plus quelques petites unités de transport routier).

Ces entreprises sont spécialisées dans les différents domaines de la sous-traitance industrielle en liaison plus particulièrement avec le complexe sidérurgique de Fos-sur-Mer et avec le site pétrochimique de Lavera et Berre. L'industrie y est donc majoritaire avec 42,9% des entreprises et 61,4% des emplois.

Cette zone se situe en entrée de ville dans le sens Fos-sur-Mer/Marseille. Elle est desservie par la RN 568 et se trouve à proximité des grands axes autoroutiers.

En Janvier 2001, La Zone de La Grand' Colle occupe 46 hectares et accueille 74 entreprises qui drainent 1 895 emplois (en Janvier 2010, ces chiffres étaient respectivement de 69 entreprises et 850 emplois).

Le secteur des activités industrielles et de construction, compte 29 établissements et 1101 emplois. Les entreprises de services au nombre de 29, ont un poids équivalent, soit 39,2%, mais comptent 688 emplois (36,3). Les différentes formes de commerce représentent près d'un quart des établissements de la zone et 5,6% de l'emploi.

Elle fait l'objet d'une étude de requalification qui devrait conduire à la mise en place d'une signalétique homogène et à l'aménagement et la sécurisation de la voirie (nouveaux giratoires, voirie, mobiliers urbains, création de trottoirs et de stationnement, pistes cyclables...).

En 2010, la CAPM a acquis le site de 3,7 hectares libéré par Endel. Ce site sera entièrement investi dans les prochains mois.

Répartition des entreprises et des emplois salariés par secteurs d'activités

Secteur d'activités	Entreprises		Emplois		Taille moyenne des entreprises
	Nombre	%	Nombre	%	
Industrie	15	20	459	24	31
Construction	14	19	642	34	46
Commerce	16	22	106	6	7
Service	29	39	688	36	24
Total	74	100	1895	100	26

Source : Direction du Développement Economique, CAPM, Janvier 2011.

Pôle commercial Carrefour

Le pôle commercial Carrefour de Port-de-Bouc se situe en bordure de la RN568 reliant Martigues à Port-de-Bouc.

Des aménagements sont prévus autour du pôle Commercial Carrefour visant à réhabiliter et sécuriser les accès depuis les zones pavillonnaires et ainsi améliorer le cheminement piétonnier.

En Janvier 2011, le Pôle Commercial Carrefour compte 224 commerces et établissements de services et 295 emplois. Il s'organise autour de l'hypermarché Carrefour qui emploie 67,8% de l'effectif de ce site (en Janvier 2010, ces chiffres étaient respectivement de 24 et 299).

Les différentes formes de commerce représentent 62,5% des établissements de la zone, soit 15 entité et 82% de l'emploi. Les entreprises de services sont au nombre de 9, correspondant à 53 emplois.

Répartition des entreprises et des emplois salariés par secteurs d'activités

Secteur d'activités	Entreprises		Emplois		Taille moyenne des entreprises
	Nombre	%	Nombre	%	
Industrie	0	0	0	0	0
Construction	0	0	0	0	0
Commerce	15	62	242	82	16
Service	9	37	53	18	6
Total	24	100	295	100	12

Source : Direction du Développement Economique, CAPM, Janvier 2011.

5.2 Les activités maritimes

Les activités maritimes sont représentées par trois secteurs :

- Celui lié au Port de Fos comprenant une quarantaine d'établissements (1 000 emplois) situé au Centre-ville (agents maritimes) sur le port de La Lègue (remorqueurs, pilotes, services portuaires) et à l'Anse Aubran (dockers, réparation et maintenance) ;
- Celui lié à la pêche et au développement de la plaisance : une vingtaine de chalutiers auquel il convient d'ajouter les emplois induits. La Criée a été déplacée vers l'organisation des producteurs de la Copemart, sur l'Anse Aubran, qui rassemble poissons bleus et poissons blancs. Désormais, la pêche du jour ramenée par les 3 ou 4 chalutiers et quelques "petits métiers" (bateaux plus petits) restants, est vendue en direct sur le quai des Agglos, face à la mairie. Bien que la Halle²⁷ à marée de Port-de-Bouc, située sur le port de pêche, ait fermé en décembre 2009, des efforts pour transformer sur place les produits de pêche et amorcer une structuration de la filière sont en cours ;
- Celui lié à la plaisance : depuis le 1er juillet 1985, le port de plaisance, dans sa configuration actuelle, participe à l'intérêt des visiteurs pour Port de Bouc.

Toute l'année, les places réparties sur l'ensemble du port sont occupées, avec une période plus pleine du 1er mars au 31 août, Locataires à l'année, ou locataires passagers, les trois quarts des utilisateurs du port n'habitent pas Port de Bouc (les Port de Boucains possédant un bateau sont, dans leur majorité, adhérent de la Société nautique et y jettent l'ancre).

²⁷ La Criée a été déplacée vers l'organisation des producteurs de la Copemart, sur l'Anse Aubran, qui rassemble poissons bleus et poissons blancs. Désormais, la pêche du jour ramenée par les 3 ou 4 chalutiers et quelques "petits métiers" (bateaux plus petits) restants, est vendue en direct sur le quai des Agglos, face à la mairie.

Les plaisanciers temporaires ou à l'année sont d'origine diverses. Ils sont reliés par la mer jusqu'au port Renaissance depuis Marseille, l'Hérault ou le Vaucluse et la Hollande, l'Italie, l'Espagne, la Belgique ;

La position favorable du port dans le golfe de Fos, à la sortie de la mer en accès direct, son fonctionnement tout le long de l'année sont autant d'éléments attractifs pour les plaisanciers. Ceux-ci bénéficient également de la proximité du centre ville et d'offres de services maritimes.

Autres avantages, le port fonctionne 24h/24 avec une station de carburant, ouverte 24h/24, et un service de tirage à terre opérationnel 7 jours/7. Infrastructure maritime et terrestre, complète, le port de plaisance est une carte maîtresse pour l'activité touristique.

5.3 La structure commerciale²⁸

Au 31 Décembre 2009, la ville de Port-de-Bouc compte 298 rez-de-chaussée commerciaux occupés contre 295 en 2008. En 2009, ce total représente 23,4% de l'offre commerciale des commerces et entreprises de services de la CAPM qui compte 1269 établissements. D'une année sur l'autre, les évolutions portent sur un nombre restreint d'entités.

Le centre ville de Port-de-Bouc accueille 195 commerces et entreprises de services soit 65,4% des activités implantées en RDC.

La zone commerciale de Carrefour représente 26 commerces soit 9% de l'action commerciale. Les quartiers excentrés comptent 77 RDC commerciaux soit 22%.

La ville de Port-de-Bouc compte 44 RDC commerciaux vacants en 2009 (contre 40 en 2008). La majorité de ces locaux se situent en centre ville.

L'offre commerciale du territoire s'articule autour de 13 domaines d'activités, classés dans cette étude par ordre d'importance en terme de nombre d'établissements.

En 2009, les 3 premières catégories représentent 48,6% du tissu commercial soit 145 établissements.

- La catégorie **bars-restaurants** se situe largement au 1^{er} rang avec 68 établissements soit 22,8% (contre 19,2% en 2008). Ce secteur représente un peu plus de 23% de l'activité de la ville. Ces enseignes sont implantés majoritairement en centre ville ;
- Les **services divers** se situent au 2^{ème} rang. Avec 41 surfaces de ventes en 2009 majoritairement implantées en centre ville, ils représentent près de 14% du plateau commercial de la ville. Dans le centre ville, on compte 83,6% d'établissements de ce secteur ;
- Le **commerce alimentaire spécialisé** progresse et se positionne au 3^{ème} rang avec 36 établissements en 2009 soit 12% de l'activité des RDC commerciaux du territoire de l'agglomération r (contre 32 en 2008)). Plus de la moitié se situe en centre ville ;
- La catégorie **hygiène / santé / soins de la personne** est positionnée au 4^{ème} rang avec 34 commerces en 2009 soit 11,4% de l'appareil commercial. Ces enseignes sont en grande partie implantés en centre ville (73,5%) ;



²⁸ Source : *Les commerces et les entreprises de services de Port de Bouc – Situation en 2008 et évolution depuis 2006* – CAPM, Direction du Développement Economique – Juin 2009.

- La catégorie **auto / cycles et services tertiaires** se placent au 5^{ème} rang avec 27 établissements chacune, soit 9% de l'activité commerciale. La première perd 1 établissement et la deuxième en gagne un. La catégorie Auto / Cycles, avec 74% des établissements, se développe hors centre ville et hors zones commerciales. La catégorie Services Tertiaires est implantée à 81% en centre ville.

Les catégories suivantes enregistrent moins de 6% de surfaces de vente :

- 6^{ème} rang : **équipement de la personne** – 16 surfaces de vente représentant 5% des RDC commerciaux ;
- 7^{ème} rang : **culture et loisirs – hypermarchés / supermarchés / supérettes** – 10 surfaces de vente soit 7% de l'activité ;
- 8^{ème} : **équipement de la maison et structures d'hébergements** – 9 surfaces de ventes soit 3^{ème} de l'activité ;
- 9^{ème} rang : **associations** – 8 entités soit 3% de l'activité ;
- 10^{ème} rang : **électronique domestique** – 3 entités soit 1% de l'activité.

Structure de l'offre commerciale par catégorie

Catégorie	Nombre	%	Classement	Dont centre ville	Dont pôle Carrefour
Associations	8	3	10	8	0
Auto/Cycles	27	61	5	4	3
Bar/Restaurants	68	23	1	50	3
Commerces Alimentaires Spécialisés	36	12	4	24	0
Culture et Loisirs	10	3	7	3	2
Electronique Domestique	3	1	11	1	2
Equipement de la Maison	9	3	9	4	1
Equipement de la Personne	16	6	6	9	7
hygiène / santé / soins de la personne	34	12	3	25	4
hypermarchés / supermarchés / supérettes	10	3	8	6	1
services divers	41	14	2	34	2
Services tertiaires	27	9	5	22	1
structures d'hébergements	9	3	9	5	0
TOTAL	298	100		195	26
RDC vacants	44			30	2

Source : Direction du Développement Economique, CAPM, Juin 2010.

5.4 Les interventions de revitalisation du centre-ville

De par leur habitat ancien et la difficulté à y maintenir les commerces, les centres ville sont constamment menacés par la paupérisation. Ils sont en concurrence directe avec les grandes zones commerciales intra muros ainsi qu'avec les zones commerciales situées à moins de 30 minutes en voiture. De ce point de vue, les villes composant la CAPM sont actives avec par exemple l' « opération Martigues en couleur » dont le but est d'inciter financièrement les propriétaires à la réhabilitation et au ravalement de façades de leurs biens et les commerçants à procéder à l'embellissement des devantures de leur magasin. Cette opération existe également à Port-de-Bouc.

Des **actions spécifiques sont en cours**, notamment à Port-de-Bouc avec le **FISAC**²⁹ qui comprend le financement d'actions d'investissements, d'animation et de communication afin de valoriser la géographie commerciale et l'environnement commercial. Une action de ce type avait déjà été menée à Martigues entre 1997 et 2000.

D'une façon générale, les communes sont attentives à l'animation en affectant des budgets importants destinés à l'organisation d'évènement tout au long de l'année. Les villes sont également très attachées à maintenir les Associations et Fédérations de commerçants qui participent activement à l'organisation commerciale.

Le Service du Développement Economique de la CAPM a précisé le contexte dans lequel interviennent les réflexions sur le centre ville :

- il existe un certain nombre d'immeubles inoccupés, dont certains sont dotés d'un RDC commercial, qui pourrait être réhabilités en logements/commerces ou en activités tertiaires/commerce. Ainsi le centre ville contribuerait toute chose égale par ailleurs, à amoindrir les problèmes d'immobiliers d'entreprises et à donner un peu plus de souplesse au marché ;
- Il est urgent de réhabiliter et requalifier des espaces commerciaux centraux comme « la Respelido » à Port-de-Bouc ;
- D'autre part, une étude a été menée concernant la Presqu'île de La Lèque dans le but de définir un périmètre d'aménagement mixte habitat/commerces/équipement de bord de mer.

5.5 Une augmentation du nombre d'entreprises

En 2009, Port-de-Bouc comptait 326 entreprises (qui employaient 3279 salariés), soit une augmentation de 3% par rapport à l'année précédente. Par contre, le nombre de personnes employées par ces entreprises de Port-de-Bouc est en diminution (-5% par rapport à l'année précédente).

Evolution du nombre d'entreprises et d'emplois

Années	Nb d'entreprises	Nb d'emplois
1990	279	3 568
1991	279	3 141
1992	279	3 282
1993	285	3 265
1994	293	3 416
1995	282	3 285
1996	282	3 285
1997	299	3 935
1998	303	4 181
1999	330	3 752
2000	337	3 906
2001	323	3 808
2002	318	3 841
2003	321	3 937
2004	325	3 696
2005	323	3 773
2006	336	3 861
2007	320	3 536
2008	316	3 455
2009	326	3 279

Source : Direction du Développement Economique, CAPM, Juin 2010.

²⁹ FISAC : Fond d'Intervention pour les Services, l'Artisanat et le Commerce.

5.6 Une prédominance de PME

En 2009, il existe une prédominance en nombre des entreprises de moins de 50 salariés (95%) et dans cette classe, les Très Petites Entreprises³⁰ de 1 à 4 personnes représentent 60%. Les entreprises de plus de 50 employés sont très peu représentées sur la commune (5,6%).

En 2009, il existe une prédominance en nombre des entreprises de moins de 50 salariés (95%). Moins de 4% du parc est formé d'entreprises de taille intermédiaire, tandis que les 200 et plus représentent moins d'1%.

En 2009, près de 49% de l'emploi se trouve dans les entreprises de moins de 50 salariés.

5.7 Le développement du tourisme

La Municipalité de Port de Bouc a inscrit dans ses nouvelles orientations, une volonté de développer son secteur touristique, considérant que cette activité participe pleinement au développement économique de la ville.

Dans un premier temps, la politique touristique définie par la Municipalité s'oriente prioritairement vers un tourisme familial et de proximité, dont les principales caractéristiques sont la convivialité et l'accessibilité au plus grand nombre.

5.7.1 Dynamiser le commerce local

Les commerces font partie des structures qui accueillent des touristes ou des visiteurs dans une ville ainsi la qualité de leur prestation est essentielle à la bonne image d'une commune.

Comme dans beaucoup de villes, le commerce de proximité est en difficulté et nécessite un véritable soutien et une dynamisation. Plusieurs études ont été réalisées par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille - Provence et une chargée de mission a été recrutée en janvier 2004 par la Municipalité.

Créer une Association des Commerçants

Dans le but de dynamiser le commerce local et de fédérer des actions communes, une Association des Commerçants a été recréée en décembre 2002, après 10 ans d'absence. Elle compte aujourd'hui 72 adhérents et gère une dizaine d'initiatives dans l'année, favorisant l'animation d'un quartier ou participant à un événement organisé par la ville.

L'association joue également un rôle d'écoute, d'aide aux commerçants et se fait le porte-parole auprès de la Municipalité. Un travail de terrain est en cours, afin de créer une émulation et de les persuader de l'intérêt de se mobiliser autour d'un projet commun.

Présenter un dossier FISAC

Le FISAC (Fonds d'Intervention pour les Services, l'Artisanat et le Commerce) est un dispositif initié par l'Etat, qui permet d'aider financièrement les Collectivités et les Associations de Commerçants et Artisans à maintenir, fortifier ou développer le tissu d'entreprises de proximité.

³⁰ Les « Très petites entreprises » ou « TPE » sont des entreprises indépendantes de moins de 20 salariés. Ces TPE sont un sous-ensemble des « Petites et moyennes entreprises », PME, entreprises indépendantes de moins de 250 personnes, définies par la Recommandation du 6 mai 2003 de l'Union Européenne.

Les aides peuvent concerner la ville (signalétique, achat de locaux, restructuration, aménagement...), l'Association des Commerçants (communication, promotion, animations...) ou les entreprises directement (rénovation de façades, mise en sécurité...).

Une étude a été faite auprès des commerçants dans le but de recenser l'ensemble des besoins et des projets de travaux ou d'équipement sont actuellement étudiés avec la Municipalité.

Actuellement, le FISAC est en dernière et troisième phase de demande de financement.

5.7.2 Valoriser l'existant

Dans le but d'utiliser la notoriété déjà acquise par certaines structures et manifestations, en essayant de les agrémenter pour qu'elles bénéficient de plus d'attractivité.

Il s'agit de varier l'offre de loisirs, proposée à un public déjà intéressé par la destination, afin qu'il prolonge sa visite ou qu'il revienne sur les lieux. C'est une façon de valoriser les compétences professionnelles, les initiatives et le bénévolat, dans un esprit de respect, sans jamais s'emparer des projets déjà créés. Cette démarche permettrait d'orienter davantage les actions vers un public extérieur, dans l'objectif de le fidéliser.

Les structures existantes

- Le Théâtre « le Sémaphore » ;
- La médiathèque « B. Vian » ;
- Le cinéma « le Méliès » ;
- Le conservatoire de musique ;
- Le port de plaisance ;
- Le musée Morales ;
- L'atelier de la Cabane ;
- Le château de St Gobain.

De nombreuses manifestations existantes

⇒ Les Sardinades

Inaugurées en 1988, les « Sardinades » de Port-de-Bouc sont à l'origine d'un nouveau concept de manifestations en plein air, basé sur la convivialité et la valorisation des produits de la mer. Avec le temps la notoriété des « Sardinades » a dépassé les frontières de la Ville, pour en faire un événement régional incontournable de l'été, qui accueille une moyenne de 2000 personnes par soir, avec une affluence particulièrement accrue le week-end et les jours de fête, jusqu'à 3500 personnes.

Dans le cadre pittoresque du Port de Plaisance, un village festif est dressé pendant les deux mois d'été, les restaurateurs de la Ville et l'association « Promomer » y accueillent les convives pour un dîner en bord de mer.

Au menu de ces soirées estivales, une gigantesque « sardinade » et des spécialités méditerranéennes : grillades de poissons, moules, gambas, langouste... Manège, jeux d'enfants, nocturnes artisanales, animations musicales tous les soirs et soirées avec orchestre du jeudi au dimanche soir. Dans le

prolongement de l'espace des « Sardinades », de nombreux restaurants offrent leur terrasse aux visiteurs.

- ⇒ La Fête des Pêcheurs ; la Semaine du folklore provençal ; le Folklore du monde ; Cinéma en plein air ; Carnet de voyage ; Semaine de la solidarité (association France/Bénin) ; Journée champêtre à Castillon ; semaine de Pêche au Tout Gros ; Salon Méditerranéen des Arts Plastiques ; Carnaval ; Joutes Provençales.

En règle générale, un **soutien médiatique** doit être apporté à ces événements, dans le but d'en faire la promotion au-delà des frontières de la ville.

5.7.3 Développer les animations

Créer des activités « touristiques »

Grâce au réseau de partenaires professionnels et associatifs, un programme d'activités a été créé, permettant de proposer une **offre touristique locale de qualité, en matière d'animation**.

C'est ainsi que la ville de Port de Bouc et l'Office de Tourisme se sont orientés vers le « tourisme technique », en proposant des visites d'entreprises du secteur tertiaire maritime, particulièrement bien développé à Port de Bouc : halle à marée, bateau pompe des Marins Pompiers, tour vigie du PAM, entreprise de transformation des produits de la mer.

Dans la construction de l'offre touristique, les différentes identités de la ville sont exploitées et valorisées, en particulier autour de la filière « mer ».

D'autres prestations sont aujourd'hui proposées au public, elles seront développées et complétées dans l'avenir : balades en bateau, dégustation des produits de la mer, stages culinaires...

Par ailleurs des visites guidées ont été programmées, mettant en valeur le patrimoine historique de la ville (chantier naval, canal d'Arles à Bouc, Fort de Bouc), mais également le patrimoine naturel au cœur de la forêt de Castillon (sentier de Pourra). Ce type d'initiative a reçu le soutien de spécialistes, historiens ou archéologue.

Se « réapproprier » la rue

La Municipalité a exprimé sa volonté **d'animer davantage la ville**, par l'organisation de manifestations en plein air, participant à la dynamique globale. Le choix s'est porté sur l'animation de certains lieux stratégiques, porteurs d'une image positive de la ville et susceptibles d'attirer et de séduire un public de touristes ou de visiteurs : le port de plaisance, le Cours Landrивон.

C'est ainsi que plusieurs foires artisanales ont été organisées, avec l'objectif de réunir de véritables artisans, proposant des produits de qualité.

Les nouvelles initiatives viennent souvent compléter une manifestation déjà en place depuis plusieurs années, afin de lui apporter un nouvel élan, un attrait supplémentaire.

Certaines manifestations ont été créées, comme la Fête du Nautisme ou le Marché de Noël, elles participent à l'amélioration de l'attractivité de la ville et attirent un public extérieur.

5.7.4 Améliorer le cadre de vie comme élément de promotion de la ville

Poursuivre la réhabilitation urbaine

Depuis plusieurs années la Municipalité a entrepris un **plan de réhabilitation urbaine**, visant à améliorer le cadre de vie de ses habitants et l'attractivité de la ville. De nombreux quartiers sont concernés par les travaux, qui se poursuivent jusqu'en 2007, avec plus de 7 millions d'euros récemment engagés.

Les travaux consistent à requalifier les espaces extérieurs de certains quartiers, à créer des jardins, des espaces de détente, des parkings, mais également des cheminements piétonniers et cyclables.

La Place Lazzarino, ainsi que les rues adjacentes sont en cours de réfection totale.

Certaines grandes artères de la ville seront également rénovées, avec l'uniformisation du mobilier urbain, le remplacement des candélabres, l'amélioration des espaces verts ou de la signalétique.

Après le Cours Landrison qui a été totalement refait, le Quai de la Liberté, situé sur l'autre rive du Canal d'Arles à Bouc, sera aménagé à l'identique avec une haie de palmiers.

Une diversification de l'habitat est en cours pour rééquilibrer le parc de logements en renforçant l'habitat individuel, notamment par la construction de lotissements au Nord de la ville.

Favoriser les actions environnementales

Plusieurs actions sont engagées dans le but de soigner l'impression générale que le visiteur perçoit de la ville. Les efforts d'embellissement sont poursuivis et soutenus, notamment au niveau de l'entretien et du fleurissement, dans le cadre de l'opération des « villes fleuries ».

Lauréate du Pavillon Bleu Européen des Plages depuis l'an 2000, la ville s'efforce d'apporter une vigilance particulière à l'entretien et aux équipements des plages, dans le but d'améliorer le confort des utilisateurs.

Poursuivre les travaux

Les travaux du Port de Plaisance sont en cours de finition : deux résidences en bord de mer seront prochainement livrées et une dernière tranche complètera l'aménagement des lieux avec de l'habitat, des parkings et des locaux commerciaux ; le site des Sardinades devant être entièrement aménagé et équipé, pour accueillir plus confortablement les très nombreux visiteurs.

Suite à un important incendie survenu en 2000, la réhabilitation de la Forêt de Castillon a débuté en juin 2003, grâce au partenariat financier de la Région et de certains industriels.

Après une campagne de reboisement et une mise en valeur des richesses naturelles et archéologiques, le « sentier du Pourra » a été inauguré en juin 2004. Equipé de panneaux informatifs réalisés par les élèves des écoles primaires de la ville, ce parcours d'1.2 km autour de l'Etang du Pourra, permet de découvrir le riche patrimoine de cette zone.

En projet pour 2005/2006 : la mise en valeur de deux autres sentiers de randonnée, dont un accessible aux personnes à mobilité réduite et l'aménagement de parkings pour faciliter l'accueil du public.

Une ceinture verte « l'anneau turquoise » traversera la ville depuis les berges du Canal d'Arles à Bouc, jusqu'aux plages, avec l'implantation d'une passerelle enjambant la Route Nationale, jusqu'au Camping de la Mérindole et la Forêt de Castillon.

Un chemin piétonnier propice à la balade sera créé et aménagé, bordé de pins, il reliera le Centre Ville aux plages. La promenade en bord de mer, jusqu'à la plage de Bottaï, sera elle aussi aménagée, avec des aires de repos et le cheminement piétonnier sera sécurisé.

5.7.5 Se doter de structures de loisirs et tourisme

A plus long terme la réalisation **d'un Port de Plaisance** supplémentaire est à l'étude, compte tenu de l'incapacité de répondre à la forte demande de places de port à Port de Bouc comme dans toute la Région. Dans ce cadre la base nautique pourrait être agrandie et son activité développée.

En projet également à Port de Bouc, **la création d'un « lieu de mémoire »**, sur le thème de la mer, réunissant des vestiges sous-marins que détient la commune, mais également l'histoire des Chantiers Navals et peut-être les résultats des fouilles archéologiques découvertes à la Pointe de Vella.

L'hébergement de plein air fait l'objet d'une analyse et son évolution est envisagée, au-delà des travaux d'entretien engagés chaque année.

La Ville, propriétaire des deux campings de la Mérindole et de Bottaï, est consciente de l'évolution du secteur et de la nécessité de répondre aux exigences de la clientèle, en terme d'équipements, d'animations et de prestations.

Concernant **l'hôtel-résidence « Les Aiguades »**, dont la ville est propriétaire des murs, des travaux de rénovation ont débuté en début d'année 2006 : peintures, menuiseries, sols et sanitaires.

La rénovation et les nouveaux équipements permettront de déposer une demande officielle de classement 2 étoiles.

L'objectif du développement touristique comme vecteur économique est de faire exister la destination « Port de Bouc », en valorisant ses atouts : secteur des étangs et des collines au nord, tour du port de plaisance, littoral et espaces de promenades, manifestations festives.

La Municipalité a entrepris de nombreux projets, qui concourent à l'amélioration de son image et l'action de l'Office de Tourisme en cours d'évolution participera activement sa promotion.

5.8 Enjeux et perspectives

Située au cœur d'un des plus importants complexe industriel et chimique d'Europe, Port-de-Bouc connaît néanmoins des difficultés à développer l'offre d'emplois sur son territoire en relation avec la restructuration de certaines filières industrielles et la recomposition globale de l'agglomération marseillaise en termes de développement de zones d'activités.

Bénéficiant des actions de reconquête urbaine visant à modifier en profondeur l'image de Port-de-Bouc, la politique de développement économique favorise le renforcement des zones d'activités existantes (voir ci-dessous) et des activités liées à la mer (pêche, agroalimentaire et « tertiaire maritime »).

Cette action sur l'économie s'est appuyée en partie sur le Pacte de Relance et sur la zone de redynamisation urbaine de La Lègue.

Il s'agit aujourd'hui de :

▪ Maintenir et diversifier les activités économiques

La politique de redéploiement économique a visé dans un premier temps à conforter et à développer les activités existantes des zones d'activités de la Grand' Colle au Nord de la R.N. 568 et de la Gafette au Sud-Est (UE au P.O.S), tout en offrant des terrains pour poursuivre la diversification du tissu économique (activités commerciales, artisanales, industrielles et de services).

Les activités maritimes (centre ville, port de La Lègue, anse Aubran) et celles liées à la pêche (halle à marée) et à la plaisance ont été soutenues. Si elles sont aujourd'hui bien représentées, leur pérennisation et leur développement sera poursuivi.

Les activités commerciales du centre ville et des quartiers seront soutenues (hors les aides spécifiques aux commerces et les animations) par la poursuite de l'aménagement des espaces publics en faveur des piétons, l'amélioration des conditions de desserte, de stationnement, l'implantation d'équipements et de services publics. Par ailleurs, la requalification de la RN 568 et de ses abords qui ne constituera plus une coupure destructurante, peut modifier le comportement des habitants-clients qui, avec l'amélioration des liaisons Nord-Sud, pratiqueront plus facilement le centre ville, ses commerces et ses services.

La réalisation du contournement routier de l'agglomération favorisera la desserte et la requalification des espaces d'activités (zone d'activités de la Grand' Colle, activités artisanales de services et commerciales aux abords de la R.N. 568).

La ville souhaite s'ouvrir davantage aux activités liées à l'économie des loisirs et du tourisme en mettant en valeur : le littoral dont l'aménagement a été engagé (port de plaisance, promenade littorale, plages, base nautique), les berges du canal, les collines de la Méridole, le plateau de Castillon selon des modalités adaptées à la nature de chacun des sites et des paysages.

Les activités de loisirs et de plein air seront développées en bord de mer en relation avec les équipements existants (plages, base nautique, camping) ou futurs (lieu festif sur le port de plaisance).

Dans un objectif de valorisation de la Mérindole et du plateau de Castillon, des activités éducatives et de découverte de ces espaces naturels pourront y être développées (parcours piéton, ferme pédagogique, valorisation du patrimoine archéologique...).

▪ **Le Nord du chenal de Caronte**

La valorisation de cette partie du territoire en bordure du Chenal de Caronte qui s'étend d'Est en Ouest sur près de 5 kilomètres entre les centres villes de Port de Bouc et de Martigues constitue l'un des secteurs du développement économique de la ville.

Ce vaste espace d'activités est actuellement caractérisé par l'image de « no man's land » qu'il renvoie (friches, manque d'équipement, de signalisation ...).

L'objectif est de valoriser et d'aménager ce site situé sur les territoires de Martigues et Port de Bouc (130 hectares) comme espace stratégique d'accueil d'activités économiques. Il constitue un élément important dans la stratégie de développement économique, en complémentarité des zones industrielles existantes sur l'agglomération comme de recomposition du territoire.

C'est une stratégie globale de développement qui a été mise en œuvre avec un repositionnement économique visant à mettre en valeur le potentiel maritime : activités liées à la plaisance, à la pêche et aux loisirs.

L'AGRICULTURE : UNE ACTIVITE BIEN IMPLANTEE

6.1 Une activité bien implantée sur la CAPM

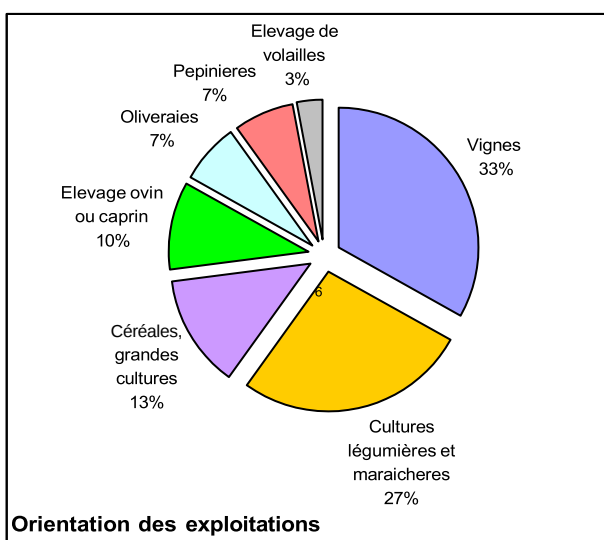
Les zones agricoles de Port de Bouc et de la CAPM sont identifiées dans la DTA comme des « espaces agricoles de productions spécialisées ».

Sur le territoire de la CAPM, 790 ha valorisés ont été repérés. 6 zones agricoles ont pu être distinguées :

- La plaine de Saint Julien – Saint Pierre sur la commune de Martigues ;
- Croix Sainte sur Martigues ;
- Massane sur Saint Mitre ;
- Varage sur Saint Mitre ;
- Le Ranquet sur Saint Mitre ;
- Et **Plan Fossan** sur Martigues, Port de Bouc et Saint Mitre.

Le potentiel agronomique des sols et la présence du réseau du Canal de Provence sur une grande partie du territoire permettent des cultures exigeantes comme les cultures légumières, qui demandent un bon potentiel agronomique et de l'eau, ou la vigne. Hormis les céréales, l'essentiel des productions est vendus en direct sur les marchés locaux ou sur les exploitations, ce qui permet une bonne valorisation des produits et donne à la filière agricole un intérêt économique important.

25 agriculteurs professionnels en activité ont été repérés sur le territoire de la CAPM ainsi que 10 agriculteurs doubles actifs ou retraités.



2 filières prédominent : la viticulture et le maraichage.

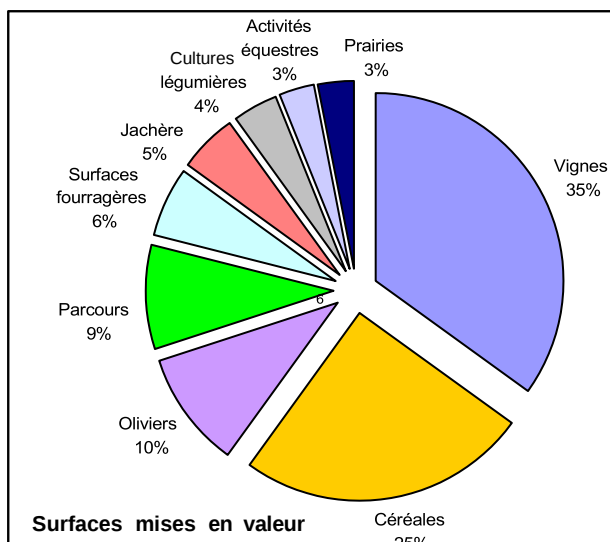
Ainsi, un tiers des exploitations sont viticoles et près d'un tiers sont maraichères. D'autres filières sont présentes : céréales, élevage de volailles, oliviers, pépinières.

Source : Chambre d'agriculture, 2010.

En termes de surface, la vigne domine.

Les céréales occupent également une surface importante : un quart des surfaces repérées.

³¹ Source : « Le mas de l'hôpital – Définition d'un projet agricole », Chambre d'agriculture des Bouches du Rhône, 2010. Cette étude porte sur le territoire de la CAPM. Elle se base sur des enquêtes réalisées auprès des agriculteurs en activité du territoire, sur leur exploitation. Ces enquêtes ont permis de mieux connaître le fonctionnement de leur exploitation : cultures réalisées, surfaces détenues et mode de faire valoir de ces surfaces, main d'œuvre employée, circuit de commercialisation...



Source : Chambre d'agriculture, 2010.

Des surfaces à l'abandon et qui pourraient être remises en culture ont également été repérés. Il s'agit de friches ou de surfaces seulement entretenues : des terres incultes ou manifestement sous exploitées » (appellation données par l'article L125-1 du Code rural).

Située en zone agricole, elles pourraient être remises en valeur sans que cela nécessite de gros travaux. Ce potentiel de remise en culture représente 450 ha.

6.2 Un terroir à la qualité reconnue

La qualité du terroir agricole de la CAPM est reconnue les qualifications AOP et IGP :

Appellation d'Origine Protégée (AOP) viticole Coteaux d'Aix pour le vin, AOP oléicole Huile d'Olive d'Aix en Provence, AOP oléicole Huile d'Olive de Provence, Indication Géographique Protégée (IGP) Miel de Provence.

L'AOP « Coteaux d'Aix en Provence » a été créée en 1985 et occupe une surface de 3000 ha sur le département des Bouches du Rhône. Les vins produits sont en majorité des vins rosés (50% des volumes) et des vins rouges (45%). Différents cépages sont autorisés en AOC. Le rendement est limité à 60hL/ha.

Les parcelles pouvant prétendre à l'AOC Huile d'olive d'Aix en Provence a été créée en 1999 et s'étend sur 750 ha. Le cahier des charges définit les variétés autorisées, la densité de plantation, la fréquence de taille des arbres, le rendement maximal.

L'AOP Huile d'olive est plus récente, elle a été créée en 2007 et s'étend sur plusieurs départements de la région PACA ainsi que dans le Gard et la Drôme.

L'IGP miel de Provence a été créée en 2005 et s'étend sur les six départements de la région PACA, sur le sud du département de la Drôme et la partie orientale du Gard. « Les miels de Provence sont produits par les abeilles à partir du nectar ou du miellat qu'elles prélèvent sur la flore spontanée provençale ou sur des cultures spécifiques à la Provence. » (source : cahier des charges de l'IGP-INAO).

6.3 L'agriculture à Plan Fossan

6.3.1 Une plaine à fort potentiel

La plaine de Plan de Fossan s'étend sur 3 communes : Port de Bouc, Martigues et Saint Mitre les Remparts. Une partie est concernée par Natura 2000. Un projet autoroutier est prévu et devrait toucher la zone agricole de Plan de Fossan.

D'après le Schéma Départemental d'Aménagement Rural, sur Plan Fossan, le climat n'est pas gélif et les sols, très hétérogènes, se prêtent à des cultures à fortes valeur ajoutée. Selon les endroits, on peut y retrouver des vignes ou du maraichage (sols plus profonds).

Le territoire de Port de Bouc est concerné quant à lui par AOP et IGP :

- Une appellation d'Origine Protégée (AOP) viticole « Coteaux d'Aix en Provence » pour le vin ;
- Une AOP oléicole « Huile d'Olive d'Aix en Provence » et AOP oléicole « Huile d'Olive de Provence » ;
- Un IGP viticole « Méditerranéenne et un IGP viticole « Bouches du Rhône » ;
- Un IGP agricole « huile de Provence ».

La présence du Canal de Provence permet d'irriguer la quasi-totalité de ce secteur et permet ainsi la culture de légumes et l'irrigation des oliviers.

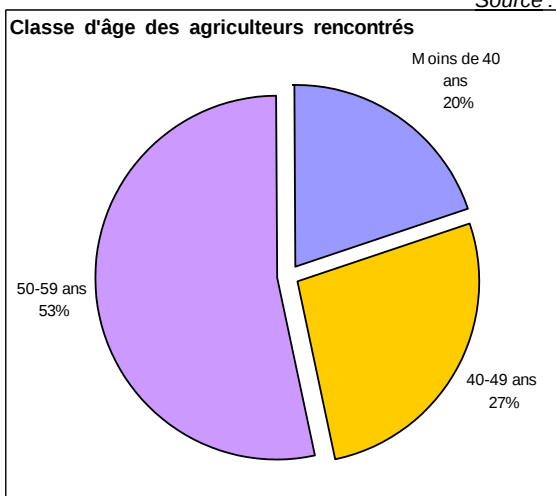
6.3.2 Une filière bien représentée, une agriculture professionnelle

Sur Plan Fossan, on compte 15 exploitants professionnels (12 exploitations).

Classe d'âge des agriculteurs rencontrés

Classe d'âges	Statut MSA des agriculteurs enquêtés		Total	%
	Titre principal	Titre secondaire		
Moins de 40 ans	1	2	3	20%
40-49 ans	4	0	4	27%
50-59 ans	7	1	8	53%
Total	12	3	15	100%

Source : étude Chambre d'agriculture 13, 2010.



Source : Chambre d'agriculture, 2010.

Plus de la moitié des exploitants ont plus de 50 ans. Cependant la moyenne d'âge est de 48 ans, ce qui correspond à la moyenne d'âge départementale des chefs d'exploitation (source : MSA, chiffres repères

2008).

La main d'œuvre est essentiellement familiale ou saisonnière.



Nombre d'ETP ³²	
Chef d'exploitations	15
Main d'œuvre familiale non salariée	5
Main d'œuvre salariée	1
Main d'œuvre occasionnelle	5
Total	26

Source : MSA, chiffres repères 2008

L'orientation et la taille des exploitations ne justifient pas l'emploi de main d'œuvre salariée. La main d'œuvre saisonnière est employée notamment au moment des récoltes (vendanges, récoltes des olives...).

Sur cette plaine, 252 ha cultivés ont été repérés. Sur ces 252 ha, 200 ha (soit 80% des surfaces) sont cultivés par des agriculteurs professionnels. L'agriculture est donc essentiellement professionnelle.

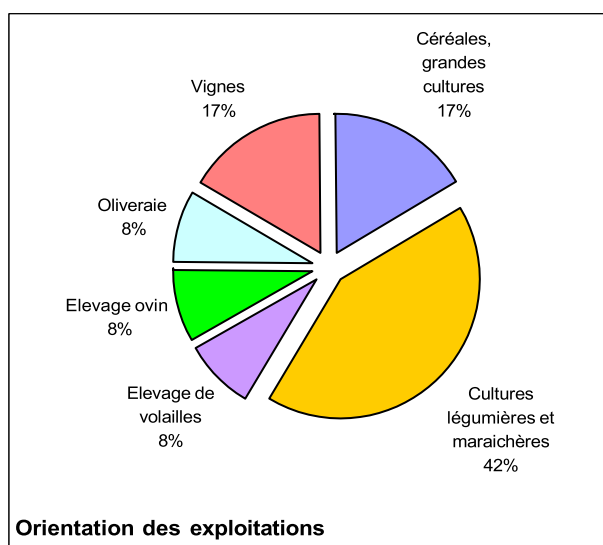
6.3.3 Une agriculture diversifiée, des productions bien valorisées

Sur les 12 exploitations, on note une dominante : 5 exploitations sont en cultures légumières.

Orientation des exploitations

Orientation	Effectifs
Céréales, grandes cultures	2
Cultures légumières et maraîchères	5
Elevage de volailles	1
Elevage ovin	1
Oliveraie	1
Vignes	2
Total	12

Source : étude Chambre d'agriculture 13, 2010.



Source : Chambre d'agriculture, 2010.

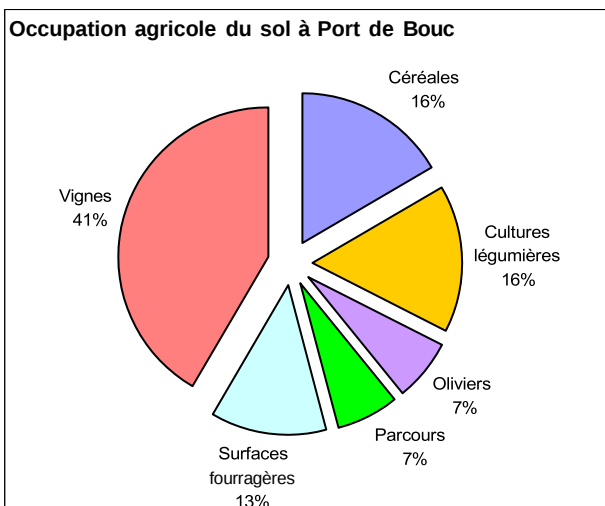
En terme de surfaces, la culture dominante est la vigne.

Occupation agricole du sol

Occupation	Martigues	Port de Bouc	Saint Mitre	Total
Céréales	39	20	9	68
Cultures légumières		19		19
Jachère	10			10
Oliviers	18	8	4	30
Parcours		8		8
Surfaces fourragères		15	19	34
Vignes	32	50		82
Total	99	120	32	251

Source : étude Chambre d'agriculture 13, 2010.

³² Equivalent temps plein.



Source : Chambre d'agriculture, 2010.

Les surfaces en vigne sont cultivées par plusieurs exploitants. L'un d'entre eux vinifie en cave particulière. Il commercialise l'essentiel de sa production en vente directe à la cave. Il dispose également de son propre moulin et commercialise son huile d'olives en direct. Il cultive également quelques terres en céréales qu'il plante peu à peu en vignes afin de développer sa gamme de vins et répondre à la demande grandissante de sa clientèle.

Les céréales et les grandes cultures occupent 68 ha. Ces surfaces sont cultivées par 3 exploitants. Les céréales sont vendues à une coopérative céréalière : Sud Céréales. L'un des exploitants est également éleveur ovin, les céréales lui apportent un complément de revenu. Le deuxième exploitant est double actif. La plupart des terres cultivées en céréales sont mises à disposition des agriculteurs, sans bail. Les propriétaires mettent effectivement plus facilement à disposition leurs terres à un céréalier qu'à un maraicher ou à un viticulteur, car ils savent qu'aucun investissement à long terme n'est nécessaire contrairement aux autres productions. Ces parcelles font l'objet d'un accord verbal qui peut être remis en cause d'une année sur l'autre. Ce système ne permet donc pas de garantir la stabilité des exploitations. De plus, pour être viable, ce type d'exploitation demande des surfaces conséquentes. Sur Plan de Fossan, les céréales sont cultivées en sec.

Les surfaces fourragères servent à l'alimentation du troupeau de l'éleveur ovin. Cet éleveur possède également des **surfaces en parcours** (où pâturent son troupeau). Les autres surfaces en parcours sont détenues par des non agriculteurs qui y laissent des chevaux.

Les oliviers occupent également une part importante de surfaces : 2 exploitants essentiellement cultivent ces surfaces. Chacun d'eux possède son moulin. Ils vendent leur huile en direct ce qui leur permet de bien valoriser leur production.

Six exploitants sont en **cultures légumières**. Ils vendent en direct sur leur exploitation ou sur les marchés locaux (Istres, Martigues, Port de Bouc, Fos). Tous signalent une clientèle vieillissante et une baisse de fréquentation de ce marché. Ils s'interrogent sur la possibilité de changer de système de commercialisation. Un des exploitants est ainsi engagé dans la démarche « Paniers Fraicheurs » mise en place par la SNCF en partenariat avec la chambre d'agriculture. Chaque semaine, il livre plusieurs paniers en gare de Martigues.

Un élevage de volailles a également été repéré sur Plan Fossan, situé au Sud de la zone agricole. Sur cette exploitation travaillent 3 exploitants à titre principal. Par an, ils élèvent et vendent 2500

poulets de chairs, 200 canards, 1000 pintades. Ils élèvent également 7000 poules pondeuses et produisent environ 1 million d'œuf par an. Ils vendent en direct, sur les marchés ou sur leur exploitation.

Les exploitants de Plan Fossan sont bien implantés sur le secteur et ils vendent essentiellement en direct et valorisent aussi leur production

6.3.4 Un problème de friche grandissant

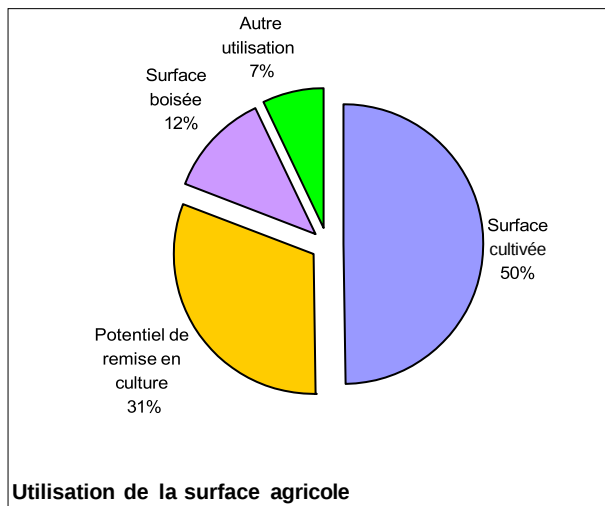
Sur le secteur de Plan Fossan, on relève un potentiel pour la mise en culture de 158 ha. Ce sont des surfaces qui actuellement sont sous exploitées. Situées en zone agricole (au niveau POS), elles sont soit en friches soit entretenues mais ne donnent pas lieu à une production agricole. Ce sont des surfaces qui pourraient facilement être remises en culture.

Ces surfaces appartiennent notamment à d'anciens agriculteurs ou à des propriétaires non agriculteurs.

Utilisation de la surface agricole (en ha)

Zone agricole	508
dont surface cultivée	252
dont potentiel de remise en culture	158
dont surface boisée	63
dont autre utilisation	35

Source : étude Chambre d'agriculture 13, 2010.



Source : Chambre d'agriculture, 2010.

L'une des raisons qui expliquent la présence de friches sur un secteur pourtant très agricole est la présence de l'emplacement réserve pour le barreau routier de liaison de la RD 5 et du projet de contournement autoroutier de Martigues.

En attendant que le projet se concrétise, il pourrait être intéressant de laisser ces surfaces à disposition des agriculteurs du secteur, notamment des céréaliers (cultures annuelles).

Une autre raison est une réticence des propriétaires à mettre leurs terres à disposition d'un agriculteur (bail).

6.3.5 Le Mas de l'Hôpital

En 2009, la CAPM a acheté la propriété du Mas de l'Hôpital. Les terres ont été louées par bail emphytéotique à un jeune agriculteur, salarié de l'exploitation existante. En ce qui concerne les bâtiments, la CAPM souhaite conserver leur vocation agricole et souhaite associer les exploitants agricoles du territoire au projet de réhabilitation du Mas.

Port de Bouc souhaiterait que soit développé un projet agriculture et nature sur le secteur du Mas.



6.3.6 Changement de destination des bâtiments agricoles

D'après l'article L.123-3.1, « dans les zones agricoles, le règlement peut désigner les bâtiments agricoles qui, en raison de leur intérêt architectural ou patrimonial, peuvent faire l'objet d'un changement de destination, dès lors que ce changement de destination ne compromet pas l'exploitation agricole ».

Ont été identifiés au document graphique du P.L.U. (cf. pièce n° 4), 2 bâtiments en zone agricole qui par leur intérêt architectural ou patrimonial participent à l'identité de la ville, et de sa zone agricole :

- le Mas de l'Hôpital (n°1) ; corps de ferme et annexe, témoins de l'activité rurale du 19^{ème} siècle ;
- le Mas de Roseron (n°2) : corps de ferme et annexe, témoins de l'activité rurale du 19^{ème} siècle ;

6.4 Enjeux et perspectives

La commune de Port de Bouc souhaite préserver et valoriser les espaces agricoles situés au Nord-Est du territoire et les quelques exploitations qui y siègent. Outre leur contribution à la qualité du paysage et de l'environnement ces grandes entités de terres agricoles représentent :

▪ Un enjeu économique

La filière agricole est bien représentée à Plan Fossan. Les exploitations sont bien implantées sur le secteur, gérées par des agriculteurs professionnels. Les cultures présentes sont des cultures à forte valeur ajoutée. La zone est donc dynamique et son maintien est important pour les exploitants présents mais aussi pour la vie économique du territoire.

Ce maintien est soumis à une meilleure maîtrise du foncier, un renouvellement des générations d'agriculteurs et à la recherche de nouveaux débouchés.

▪ Un enjeu écologique comme de biodiversité

Une partie des terres cultivées sont en Natura 2000. Les exploitants, s'ils ne sont pas engagés dans une démarche de certification de type agriculture biologique se préoccupent néanmoins de plus en plus de leur environnement et de l'impact de leurs pratiques sur le sol. Ils sont soucieux de préserver le potentiel agronomique de leur sol et de garantir à leurs clients des produits sains.

Ces pratiques respectueuses de l'environnement permettent de favoriser la biodiversité.

Dans le cadre de Natura 2000 et par la mise en place de mesures agro-environnementales, il pourrait être envisagé que les exploitants soient soutenus dans leur démarche.

Par ailleurs la DTA (la directive territoriale d'aménagement) a remarqué cet espace comme une coupure d'urbanisation garante de la protection des potentialités agronomiques ou biologiques.

▪ Un enjeu de défense incendie

Coupure agricole entre Saint Mitre et Martigues, située à proximité de la forêt de Castillon, le maintien de la zone de Plan Fossan permet de limiter le risque de propagation d'un incendie. Il y a donc un enjeu fort de défense incendie. Cependant l'augmentation de friches est problématique.

7 L'ESPACE URBAIN

L'essentiel du développement urbain de Port de Bouc est lié à l'aménagement industriel des rives de l'Etang de Berre et du Golfe de Fos à partir des années 1970. Pour accompagner le projet industrialo-portuaire, la commune a été sollicitée pour l'implantation de logements sur son territoire.

Mais bien avant cette époque, Port de Bouc a toujours été historiquement liée à la mer et à l'industrie.

7.1 L'histoire de la commune

Administrativement, la commune est « récente ». Elle est née en 1866 de la séparation du noyau urbain érigé sur la pointe de La Lèque de la commune de Fos-sur-Mer.

Au début du 19^{ème} siècle, sur ce qui constitue aujourd'hui le territoire de la commune de Port-de-Bouc, on dénombrait une centaine d'habitants dont 22 sur le plan de La Lèque. En 1851 selon le recensement, 990 habitants vivaient sur cette portion de territoire appartenant à Fos-sur-Mer et 1379 au moment de la création de la commune de Port-de-Bouc, en 1866.

Offrant un refuge aux navires et bien situé entre Marseille et le Rhône, Port de Bouc a développé rapidement une fonction commerciale.

Ainsi en moins de 50 ans, sur un espace quasi désertique, à peine occupé par quelques familles d'agriculteurs, naissait de l'installation d'activités portuaires un embryon de ville, fréquenté par des dizaines de milliers de migrants (marins, ouvriers portuaires, manœuvres des grands chantiers de travaux d'aménagements et de construction...)



La mise en service du canal reliant Arles à la commune (livré à la navigation en 1834) accélère son développement économique. Grâce à cela, Port de Bouc et ses environs sont le théâtre d'une formidable éclosion d'établissements industriels (industries pétrolières, chimie, cimenteries...). Malgré cet essor, le développement urbain reste concentré et intègre étroitement les zones d'habitat et d'emplois.

La ville se présentait alors en deux quartiers principaux: La Lèque et le Canal reliés entre eux par un chemin littoral, et un habitat éparé à la Gafette, Aubran, les Comtes, la Baumasse, les Arcades, et Plan Fossan, disséminé le long des voies de communication.

Mais à l'aube du 20ème siècle, l'installation (1899) des chantiers de constructions navales entre La Lèque et le Canal, coupant ainsi le chemin du littoral, constitue l'élément fondateur du développement économique de la ville. Pour satisfaire à leurs besoins, les chantiers feront venir un grand nombre de travailleurs étrangers en particulier des italiens. Par la suite l'implantation des usines de produits chimiques Saint-Gobain (1916), Kulhmann (1917), la Vieille Montagne (1920) et les grands chantiers de travaux (chemin de fer 1910-1916, approfondissement du canal 1920...) vont également attirer une main d'œuvre nombreuse et des emplois induits (douane, gendarmerie...).

Au début des années 20, l'aménagement du chenal de Caronte (reliant le Golfe de Fos à l'Etang de Berre) et du port favorise l'accroissement du trafic maritime et le développement des activités portuaires.

Une première mutation industrielle s'opère après la Seconde Guerre Mondiale avec la fermeture de Saint-Gobain, puis des Chantiers et Ateliers de Provence. Port de Bouc accueille alors plus de 10 000 habitants.

Malgré l'ouverture de la zone industrielle de la Grand'Colle en 1964, la commune continue à perdre des emplois. Mais en décembre 1968, à la suite de gigantesques travaux initiés par l'Etat, les premiers pétroliers accostent à Fos et provoquent une montée en flèche des importations de pétrole au port de Lavéra (Martigues).

Le développement économique de l'Ouest de l'Etang de Berre s'accélère, ainsi que son évolution démographique. En peu de temps, 7 000 personnes viennent s'installer à Port de Bouc et provoquent une transformation sans précédent de son espace urbain.

7.2 Le développement et les formes du tissu urbain

Le territoire de Port de Bouc est morcelé par des coupures physiques (canal, voie ferrée, voies de circulation) qui organise la commune en différents quartiers.

Leur morphologie urbaine s'inscrit dans l'histoire du développement industriel de la commune.

7.2.1 Les quartiers centraux

Le noyau historique (**quartiers du Canal et de La Lèque**), coupé par le site des anciens chantiers navals qui ont organisé la vie sociale et économique pendant plus de 70 ans, a connu ses premières extensions en périphérie immédiate avec une juxtaposition de pavillons, de maisons de ville et de quelques immeubles.

Dans les années 1950-1960, le développement urbain s'effectue sur Tassy, sous forme de logements collectifs (copropriétés et logements sociaux en R+4 et R+6) et de maisons individuelles dans des lotissements, mais aussi sur la presqu'île de La Lèque est caractérisée par des immeubles collectifs construits dans les années 1960 et 1970 (rue Nationale), des villas, des maisons de ville anciennes et ce qui reste d'une cité ouvrière des chantiers navals construite au début du siècle dernier, sur laquelle une opération de démolition reconstruction a été menée.



Ceci donne une trame de petits et de grands îlots plus ou moins perméables avec des difficultés de circulation et de liaisons piétonnes entre ces quartiers centraux et le reste de la commune liés aux coupures et obstacles de la voie ferrée et du canal.

7.2.2 Les quartiers Est

L'urbanisation de ces quartiers (**les Comtes, La Tranchée, Saint-Jean Sud et la Gafette Nord**) est liée à l'arrivée massive de nouvelles populations dans les années 1970. Ces secteurs sont constitués par de l'habitat collectif (copropriétés et logement social), des habitations pavillonnaires et sont complétés par une zone d'activités commerciales (Carrefour).

Outre les problèmes sociaux et de vieillissement du bâti rencontrés dans le parc locatif social qui a donné lieu à la mise en œuvre de réhabilitation, démolition-restructuration, ces quartiers rencontrent des difficultés liées aux nuisances de la route Nationale 568 (bruit, circulation, pollution), aux risques technologiques et à la zone de survol aérien. Enfin, il convient de préciser, que ce secteur est bordé par la voie ferrée et par les friches du Chenal de Caronte.

7.2.3 Les quartiers Sud (Aigues Douces) et du littoral (La Beaumasse)

L'urbanisation du quartier des Aigues Douces a permis de répondre aux besoins de logement liés à l'industrialisation de la zone industrielle et portuaire de Fos en 1970. Plusieurs groupes de logements collectifs sociaux (plus de 700 logements à l'époque, 500 aujourd'hui) ont été construits. Ils constituaient le premier « grand ensemble » de la commune.

Les logements ont récemment fait l'objet, dans le cadre de procédures contractuelles de réhabilitation (démolition-reconstruction). Une requalification urbaine des espaces publics accompagnée de la création d'équipements (médiathèque, Sémaphore, aménagement du littoral) ont permis l'articulation de ces quartiers au reste de la ville.

Limitrophe au territoire de Fos sur Mer et situé sur les rives du Golfe de Fos, **le quartier de la Beaumasse** est un secteur résidentiel (petites copropriétés, lotissements pavillonnaires et maisons isolées) qui bénéficie d'une certaine qualité de vie. Son éloignement géographique du centre ville et la barrière « fonctionnelle » engendrée par la voie SNCF fait de ce quartier un espace périphérique.

7.2.4 Les quartiers Nord (Milan, Amarantes, Bergerie).

Comme les Comtes et les Aigues Douces, Milan Sud et les Amarantes sont représentatifs des grands programmes d'habitats collectifs et sociaux dès années 1970. Ils connaissent des difficultés : paupérisation des habitants, densité d'habitat, faible équipement en commerces et services, éloignement du centre ville, proximité de la RN 568 et de ses nuisances (45 000 véhicules/jour). Ces deux programmes ont fait l'objet d'une vente aux occupants et sont devenus des copropriétés particulières, puisque les anciens bailleurs sociaux restent encore les principaux acteurs (propriétaires principaux et fonction de syndics).

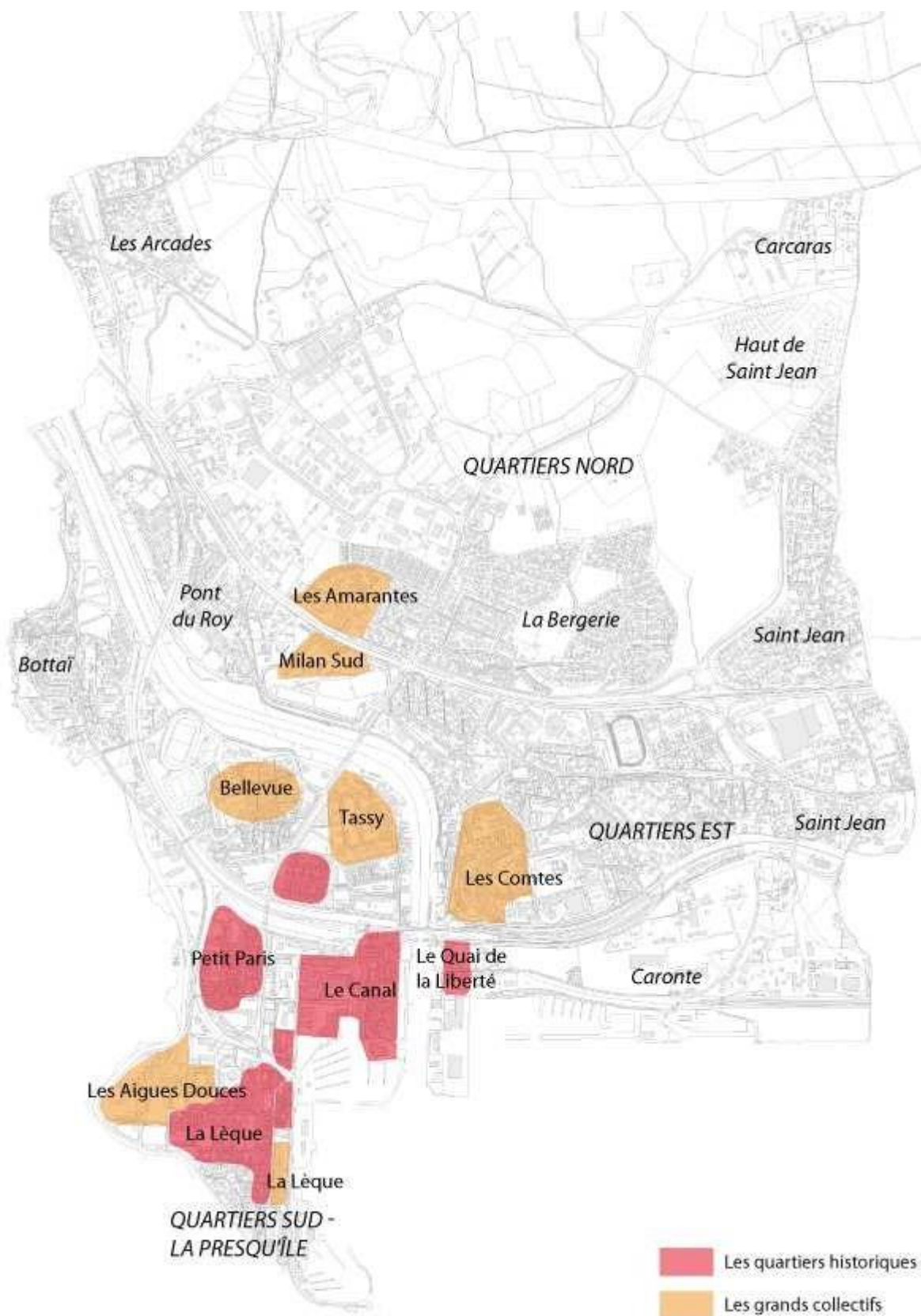
Sur les Amarantes, la copropriété est en grande difficulté avec une dégradation avancée du bâti, une vacance importante. Un programme d'intervention a été engagé dans le cadre d'un plan de sauvegarde en partenariat avec l'Etat, la Région et le Département.



Enfin, le secteur de la Bergerie s'est urbanisé sous forme d'habitat individuel (environ 400 logements réalisés sous la forme de lotissements et de lots libres) à partir des années 1980 et a contribué par cette offre à freiner l'évasion démographique.

Dans son ensemble le tissu urbain port de boucain est fortement marqué par l'habitat collectif des années 1970 où prédomine le logement social. Cette structure du parc d'habitat est à l'origine des phénomènes ségrégatifs aujourd'hui en cours sur la commune, notamment sur les Amarantes et Milan Sud.

LES QUARTIERS DE PORT DE BOUC



7.3 Les équipements publics et les services

7.3.1 Les équipements de superstructure

Dès le début des années 1980, dans le cadre de la politique de la ville, et en collaboration avec divers partenaires, Port de Bouc a poursuivi une politique de renforcement et/ou d'amélioration de l'accès aux services publics.

Equipements administratifs et services publics

- l'hôtel de ville ;
- le syndicat d'initiative ;
- la perception ;
- un bureau de poste situé en centre-ville dont la saturation nécessiterait la création d'un autre bureau de poste dans un autre quartier ;
- un commissariat (dont les effectifs devraient être renforcés) ;
- une caserne des Marins Pompiers ;
- une gare SNCF ;
- le centre de régulation intégré de navigation du golfe de Fos.

C'est au niveau intercommunal, sur la commune de Martigues, que l'on trouve la Caisse d'Allocations Familiales.

Equipements sociaux

La situation sociale et économique de la commune a justifié la poursuite des actions de développement social. En dehors du Centre Communal d'Action Sociale (C.C.A.S.), elles sont portées par les quatre centres sociaux. Ces derniers développent des actions de proximité permettant (1) une assistance administrative (accéder aux droits sociaux, faciliter la compréhension et l'accès aux circuits administratifs), (2) l'alphabétisation, (3) l'insertion des jeunes dans la société (actions collectives visant à développer un comportement citoyen, soit par le sport et les loisirs, soit par des chantiers d'insertion) et des actions liées à la santé (notamment sur les aspects information, éducation, prévention).

L'ensemble de ces opérations a permis de recréer du lien social entre les habitants et de faire naître au sein de la population une identification à leur quartier. Le public jeune et les populations étrangères ont été définis comme publics prioritaires.

Les quatre centres sociaux sont :

- Le Centre Social *Menot* (quartier des Aigues Douces) : Actions d'accompagnement autour de la réhabilitation de la Cité, de la santé. Actions contre l'exclusion, suivi et accompagnement scolaire ;
- Le Centre Social *Mandela* (quartier Tassy-Bellevue) : Accompagnement social des familles et des jeunes, actions concernant la culture et le loisir. Actions concernant la lutte contre l'exclusion des personnes âgées, accompagnement social aux habitants, espace culturel ;
- Le Centre Social *Tichadou* (les Comtes) ;



- Le Centre Social *Jacques Brel* (Les Amarantes) : Actions de communication et de citoyenneté, insertion sociale et remobilisation pour l'emploi, insertion sociale des familles, espace de lecture, soutien scolaire.

Il convient d'y ajouter les équipements sociaux suivants :

- le service social des Dockers ;
- un centre médical *M Borio* ;
- un centre de loisirs sans hébergement (C.L.S.H.) ;
- le foyer des personnes âgées ;
- la Maison des associations ;
- la Maison des Services Publics ;
- un foyer-restaurant *Véran Guigue*.

Equipements culturels et sportifs

Le développement social urbain a permis la création d'équipements structurants indispensables au développement d'une politique culturelle et socio-éducative ambitieuse. Le contrat de ville 1994/1998 a positionné la culture comme un facteur d'insertion et de valorisation personnelle et collective d'identification et de cohésion sociale.

Toutes les actions proposées dépassent le thème culturel en participant à la politique globale d'éducation, d'insertion et d'animation.

Les équipements sont les suivants :

- un théâtre : Le Sémaphore. Né il y a plus de 10 ans, ce théâtre contribue à diffuser la culture en mobilisant la population de manière active (20 spectacles soit 50 représentations par an) ;
- une médiathèque : 5 000 à 6 000 personnes sont inscrites à la Médiathèque dont 3 000 actifs ce qui représente 18 % de la population ;
- une salle des fêtes *Elsa Triolet* ;
- un cinéma : *Le Méliès* ;
- un conservatoire de Musique ;
- un parc des sports *F Billoux* ;
- un stade municipal ;
- une base nautique.

Equipements scolaires

Pour la petite enfance : une crèche et deux haltes garderies

Tous les établissements de Port de Bouc sont classés en Zone d'Education Prioritaire. Les actions éducatives ont visé la lutte contre l'échec scolaire et l'insertion des enfants, et au-delà, des familles à partir d'ateliers éducatifs.



Port de Bouc dispose de plusieurs **écoles maternelles** :

- L'école Maternelle *Josette Reibaut* - Quartier Tassy (environ 120 enfants) ;
- L'école Maternelle *Louise Michel* - Quartier les Comtes (environ 40 enfants) ;
- L'école Maternelle *Andréa Gaultier* - Quartier Les Comtes (environ 70 enfants) ;
- L'école Maternelle *Les Arcades* - Quartier Saint-Louis (environ 80 enfants). Cet établissement comprend une classe enfantine regroupant environ 26 enfants ;
- L'école Maternelle *Victor Hugo* - Quartier les Aigues Douces (environ 80 enfants) ;
- L'école Maternelle *Marguerite Blouvat* - Quartier les Aigues Douces (environ 150 enfants) ;
- L'école Maternelle *Lucia Tichadou* - Quartier La Tranchée (environ 130 enfants) ;
- L'école Maternelle *Marcel Pagnol* - Quartier les Amarantes (environ 100 enfants).

Les Ecoles primaires sont au nombre de 8 et proposent toutes des actions périscolaires et extrascolaires :

- L'école élémentaire *Les Arcades* - Quartier Saint-Louis (environ 60 enfants) ;
- L'école élémentaire *Victor Hugo* - Quartier Les Aigues Douces (150 enfants) ;
- L'école élémentaire *Marcel Pagnol* - Quartier les Amarantes (environ 200 enfants) ;
- L'école élémentaire *Romain Rolland 1* - Quartier les Comtes (220 enfants) ;
- L'école élémentaire *Romain Rolland 2* - Quartier les Comtes (100 enfants) ;
- L'école élémentaire *Anatole France 1* - Centre-ville (150 enfants) ;
- L'école élémentaire *Anatole France 2* - Centre Ville (150 enfants).

Deux **collèges** sont présents sur Port de Bouc :

- Le collège Frédéric Mistral (près de 380 élèves) avec un projet d'extension pour la réalisation d'une S.E.G.P.A (accueil de 112 élèves) ;
- Le collège Paul Eluard (630 élèves).

Deux **lycées** :

- Le lycée d'enseignement professionnel Jean Moulin - Quartier Les Comtes (345 élèves) ;
- Le lycée d'enseignement professionnel Charles Mongrand (650 élèves).

A cela, il convient d'ajouter le Centre de Formation Henry Rol Tanguy.

LES EQUIPEMENTS

Sociaux :

- 1 - Centre social Menot
- 2 - Centre social Mandela
- 3 - Centre social Tichadou
- 4 - Centre social Jacques Brel
- 5 - Service social des dockers
- 6 - Centre médical M. Borio
- 7 - Centre de loisirs
- 8 - Foyer de personnes âgées
- 9 - Maison des associations
- 10 - Maison des services publics
- 11 - Foyer-restaurant V. Guigue

Scolaires :

- 1 - Groupe scolaire V. Hugo
- 2 - Groupe scolaire M. Pagnol
- 3 - Groupe scolaire Les Arcades
- 4 - Maternelle J. Reibaut
- 5 - Maternelle L. Michel
- 6 - Maternelle A. Gaultier
- 7 - Maternelle M. Blouvat
- 8 - Maternelle L. Tichadou
- 9 - Primaire R. Rolland
- 10 - Primaire A. France
- 11 - Primaire J. Jaurès
- 12 - Collège F. Mistral
- 13 - Collège P. Eluard
- 14 - Lycée professionnel J. Moulin
- 15 - Lycée professionnel C. Mongrand
- 16 - Centre de formation H. Rol Tanguy

Administratifs et services publics :

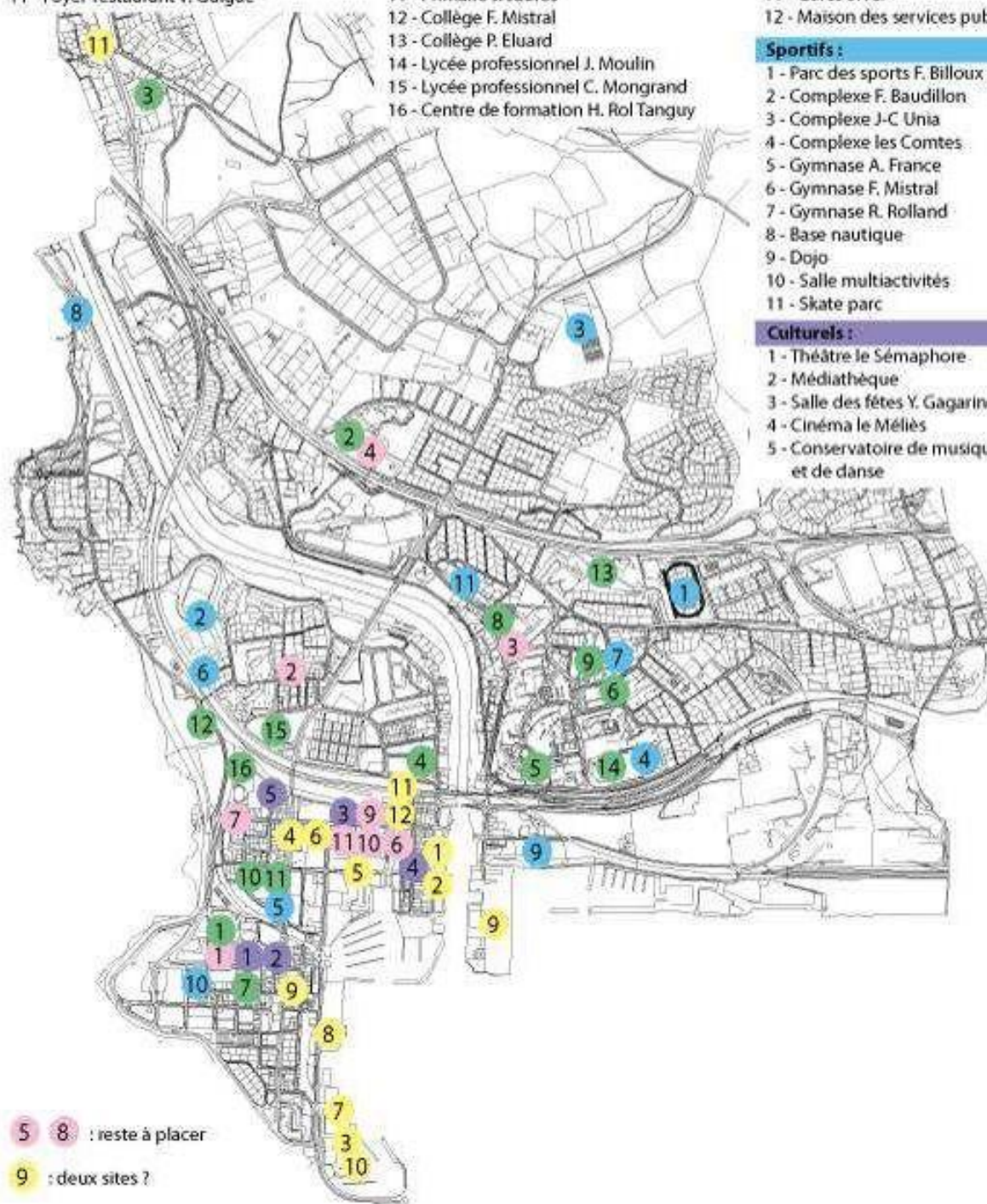
- 1 - Hôtel de ville
- 2 - Office du tourisme
- 3 - Capitainerie du port de plaisance
- 4 - Bureau de poste
- 5 - Poste de Police municipale
- 6 - Poste de Police nationale
- 7 - Gendarmerie maritime
- 8 - Caserne des marins-pompiers
- 9 - Bureau de douane du port d'attache
- 10 - Centre de régulation de navigation
- 11 - Gares SNCF
- 12 - Maison des services publics

Sportifs :

- 1 - Parc des sports F. Billoux
- 2 - Complexe F. Baudillon
- 3 - Complexe J-C Unia
- 4 - Complexe les Comtes
- 5 - Gymnase A. France
- 6 - Gymnase F. Mistral
- 7 - Gymnase R. Rolland
- 8 - Base nautique
- 9 - Dojo
- 10 - Salle multiactivités
- 11 - Skate parc

Culturels :

- 1 - Théâtre le Sémaphore
- 2 - Médiathèque
- 3 - Salle des fêtes Y. Gagarine
- 4 - Cinéma le Méliès
- 5 - Conservatoire de musique et de danse



Source : ORGECO.



Si les actions sociales de proximité ont permis d'accompagner ou d'atténuer des situations complexes, la persistance des difficultés sociales confirme :

- la nécessité de poursuivre toutes les actions en faveur d'un accompagnement adapté par les quatre centres sociaux (avec une redéfinition de leur champ d'intervention et une mutualisation de leurs moyens) ;
- l'accès aux services publics de qualité pour le plus grand nombre reste l'un des enjeux de la commune ;
- la restructuration de l'action sociale en véritable réseau à travers la mise en place d'un pôle de services en centre ville regroupant le Centre Communal d'Action Sociale (C.C.A.S.), l'A.P.D.L. (Association pour le Développement du Pays Martégal), la permanence ASSEDIC, l'Agence Nationale pour l'Emploi, la Caisse d'Allocations Familiales, le centre de documentation sociale, la permanence des associations caritatives...

En ce qui concerne le scolaire, l'enjeu pour la commune est la mise en place d'articulations, de mise en cohérence entre les récents dispositifs plutôt que de la création de nouvelles actions.

Enfin, au niveau culturel, il convient essentiellement d'assurer le fonctionnement et l'entretien des équipements culturels, et de continuer la démocratisation de la culture.

7.4 La politique de la ville et ses principales actions

L'arrivée massive d'une nouvelle population a bouleversé le fonctionnement urbain et social des quartiers déjà touchés par les difficultés liées à la fermeture des chantiers navals et de certaines industries chimiques et appelait la création de toute la palette d'équipements nécessaires à la vie d'une population salariée en expansion.

C'est dans ce contexte qu'au début des années 1980, le centre ville et les quartiers d'habitat social commencèrent à cumuler des phénomènes de dégradation du bâti et des espaces extérieurs, et les signes socio-démographiques de paupérisation (fuite de la population salariée, augmentation de la vacance, impayés de loyers, problèmes de cohabitation ethnique).

Dans la même période, la récession du site de Fos aggravait la situation économique de la commune de Port de Bouc (fermeture d'entreprises sous-traitantes) et limitait encore ses capacités financières.

En s'inscrivant dans les procédures de Développement Social des Quartiers initiées par l'Etat dès 1984, Port de Bouc a saisi l'opportunité de mise en œuvre de la politique de la ville pour gérer et tenter de maîtriser les difficultés inhérentes à son histoire très heurtée.

Dans le cas de Port de Bouc, « la Politique de la Ville » a dû toutefois intégrer le manque évident de moyens financiers de la commune.

7.4.1 Un projet urbain défini dans les années 80

Le projet urbain a été préalablement défini dans le courant des années 80 en concertation avec les acteurs locaux et les habitants. Il visait à doter la ville d'une armature urbaine en recréant un véritable centre ville équipé et attractif, reconquis sur la friche industrielle des chantiers et en relation avec les autres quartiers.

C'est dans ce cadre que s'inscriront toutes les opérations de restructuration et de requalification issues des divers plans et contrats successifs : Développement Social des Quartiers, Développement Social Urbain et Contrat de ville.

7.4.2 Le Développement Social des Quartiers (DSQ)

De 1985 à 1989 le développement social des quartiers a poursuivi les objectifs suivants :

- Restructurer le tissu urbain en donnant une vocation de centre ville à la presqu'île de La Lègue et en requalifiant les quartiers ;
- Développer l'offre d'habitat ;
- Améliorer les conditions de vie quotidienne des habitants ;
- Contribuer au développement économique.

Le cadre de vie des cités s'est amélioré grâce à des réhabilitations ponctuelles (Bellevue, Tassy, Milan Sud) ou à l'engagement de restructurations plus lourdes (Les Comtes).

Au cours de cette période, la résorption des îlots insalubres s'est poursuivie (cité de La Lègue, îlot Tassy, La Gafette, Quai de la liberté), avec des relogements dans les opérations en cours de réhabilitation. La ville s'est également dotée d'équipements de quartier (crèches, halte garderie,



C.L.S.H., centres sociaux), d'équipements culturels centraux (le Sémaphore théâtre et ateliers, le centre de diffusion et de conception de l'image, la Médiathèque) et d'équipements sportifs.

Des actions sociales et des animations sont depuis proposées par quatre centres sociaux, équipements de proximité qui rayonnent chacun sur un secteur de la ville.

Enfin, s'appuyant sur les potentialités du site maritime de Port de Bouc visant à préserver, créer et développer toutes les activités liées à la mer, une politique de redéploiement économique a été engagée (port autonome, pêche, loisirs,...). Un port de plaisance et une halle à la marée ont en autres été créés.

7.4.3 Le Développement Social Urbain (DSU)

De 1989 à 1993, le développement social urbain a poursuivi la démarche de Développement Social des Quartiers et réaffirmé la stratégie globale de développement de la ville et d'amélioration des conditions de vie des habitants par la mise en œuvre de :

- l'axe structurant des Comtes à la presqu'île de La Lèque ;
- la réhabilitation des quartiers des Aigues Douces et des Comtes (traitement des logements, démolition – reconstruction, et aménagements d'espaces extérieurs) ;
- l'amorce de la requalification de la presqu'île de La Lèque ;
- la poursuite de l'amélioration du cadre de vie dans divers quartiers (Tassy, Milan Sud, Bellevue, les Comtes, Aigues Douces) ;
- l'amélioration des services et des équipements.

7.4.4 Le contrat de ville

De 1993 à 1998, le contrat de ville a eu pour objectif la poursuite de la politique globale de développement et de solidarité initiée au cours des années 80, par la mise en œuvre d'actions et de dispositifs qui ont permis de contribuer à lutter contre les phénomènes d'exclusion sociale et urbaine, et d'améliorer la qualité de vie des habitants.

Le projet urbain sur lequel s'est appuyé le contrat de ville se structure autour de la requalification urbaine (presqu'île de La Lèque et des Aigues Douces, le centre ville, les Comtes) et de l'engagement du processus de requalification des Amarantes. La coordination et la cohérence des actions dans les domaines de l'aménagement urbain, de l'économie, du socioculturel, ont toujours été recherchés. Ainsi, en même temps était de développer l'animation et l'action sociale, les actions éducatives et péri-éducatives, l'accès aux pratiques et manifestations culturelles, les actions d'insertion par l'emploi et la formation et des actions de prévention sociale et de la délinquance.

Le projet urbain défini au début des années 1980 a été le support cohérent des interventions publiques tant dans le domaine de la requalification urbaine que dans les domaines économique et social. Aujourd'hui, Port de Bouc a un centre ville dont la rénovation est engagée, des quartiers dans lesquels se localisent des équipements de proximité et de centralité où s'exerce une politique sociale d'accompagnement et de solidarité très fine et adaptée.



7.5 Enjeux et perspectives

Le bilan de 15 ans de politique de la ville sur Port de Bouc montre les limites de l'intervention publique sur un territoire dont les ressources propres ne se sont pas reconstituées après les crises successives qu'ont connues ses bases économiques depuis la seconde guerre.

En effet, les investissements en termes de financements, d'énergie et d'imagination ont contribué en partenariat avec les services institutionnels à enrayer l'image d'un territoire qui apparaissait initialement abandonné des pouvoirs publics et à permettre l'émergence d'un projet d'aménagement plus durable afin de devenir un territoire attractif au sein du bassin d'habitat.

Ainsi, si les bases du projet de ville, le "socle du projet de développement" sont posées, il reste encore :

- à améliorer des liaisons entre les quartiers coupés par de multiples obstacles (RN568, canal, voie ferrée) ;
- à commercialiser des locaux d'activités économiques ;
- à terminer des démolitions et les réhabilitations, à entamer des reconstructions ;
- à améliorer les services de proximité ;
- à pérenniser les nombreux équipements municipaux.

dans un contexte de mutation économique qui a exacerbé les écarts de développement (socio-démographie, économie et habitat) entre les communes de l'Ouest de l'Etang de Berre et notamment au sein de la C.A.P.M.

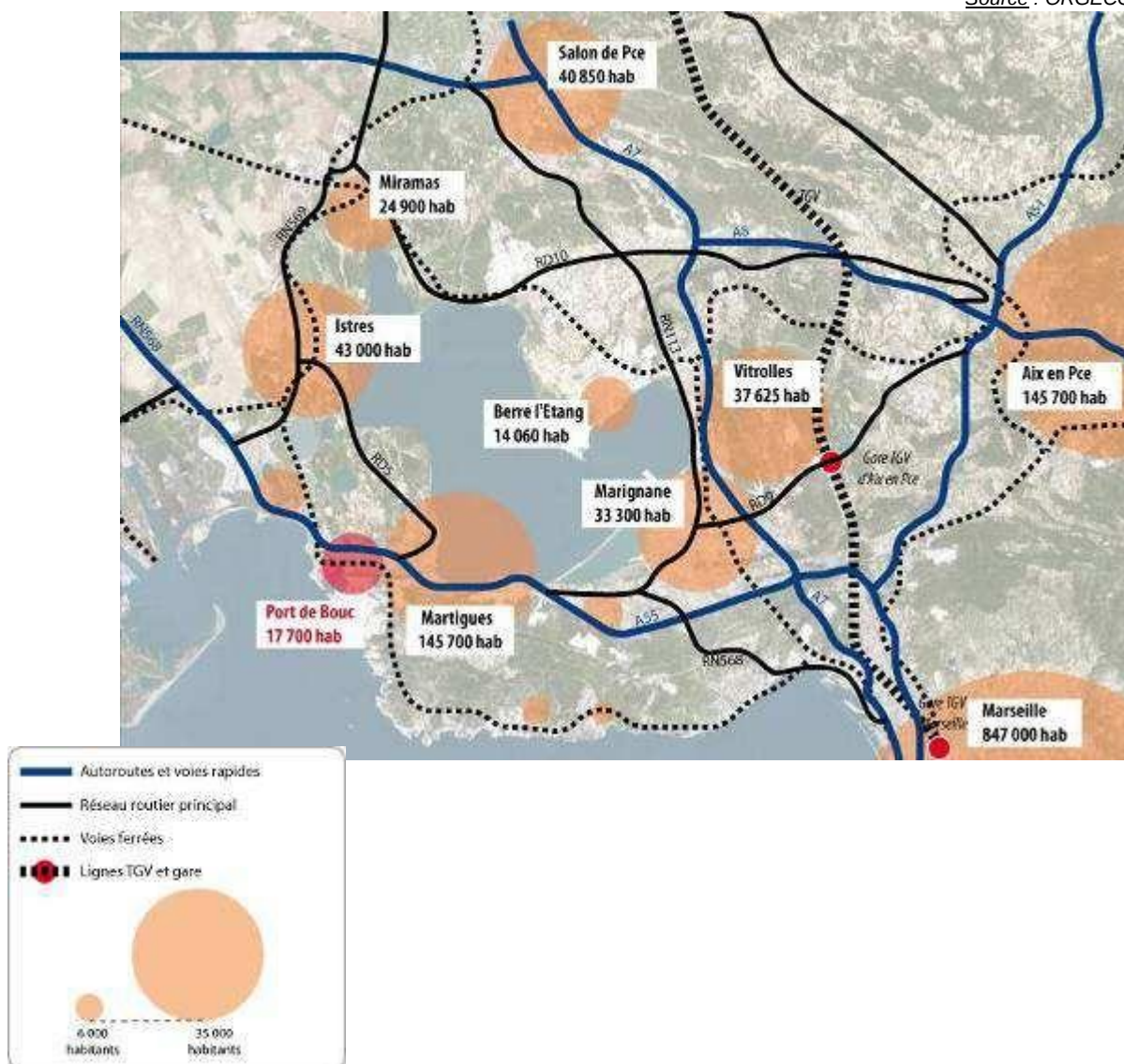
8 LES DEPLACEMENTS

Située sur l'axe Marseille - Montpellier, la Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues est un territoire de transit et un des axes principaux permettant de se déplacer sur l'arc méditerranéen. Elle est aussi un lieu de passage pour accéder au pôle industriel portuaire de Fos-sur-Mer (7 000 emplois), limitrophe de la Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues

Port de Bouc se caractérise, du point de vue de cet environnement spatial par une position géostratégique particulière : à l'entrée de l'Etang de Berre sur l'axe routier Marseille/Montpellier, et par le réseau urbain dense qu'elle constitue avec les villes voisines de taille importante (Martigues, Istres, Vitrolles...).

UN RESEAU URBAIN DENSE

Source : ORGECO.

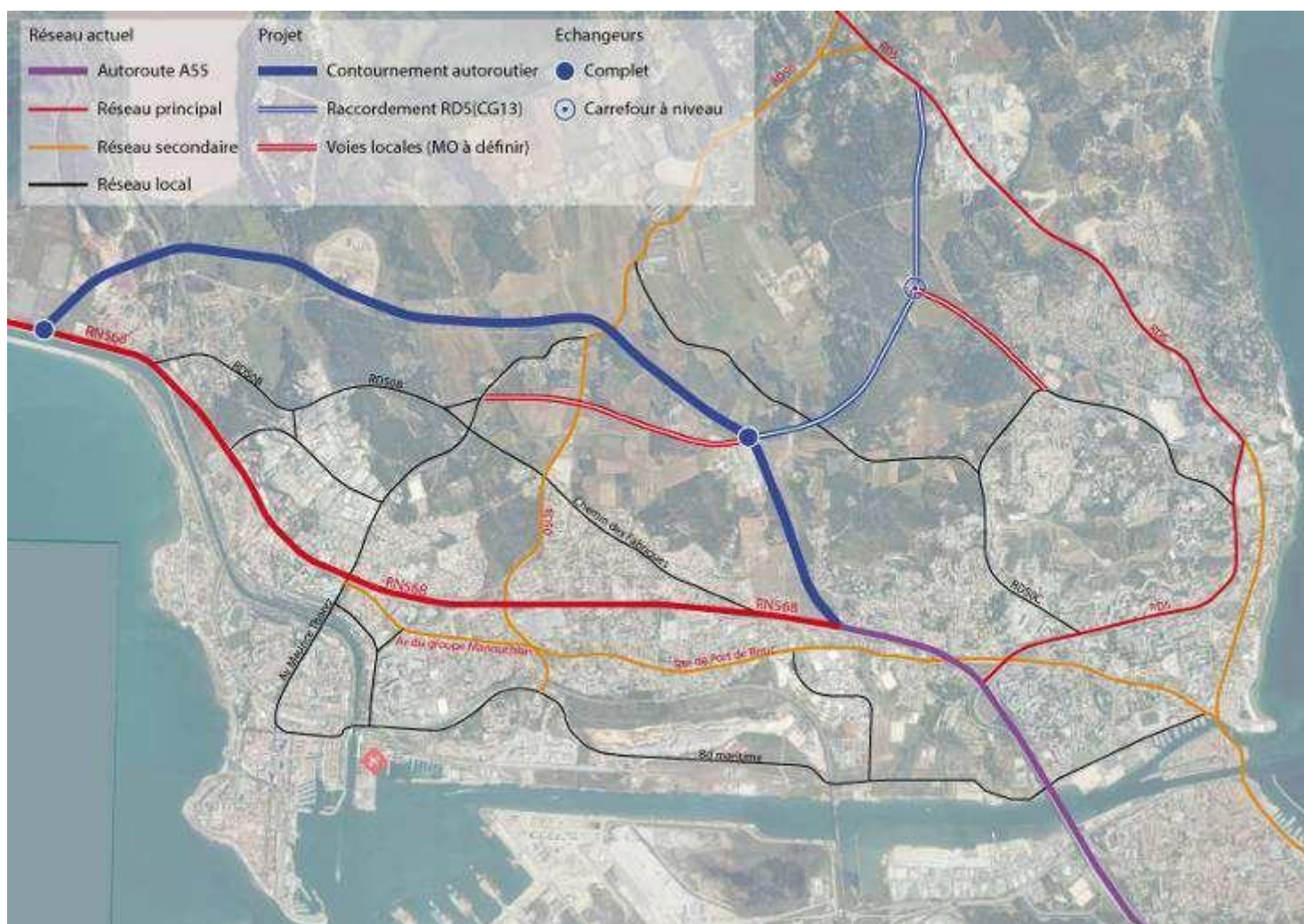


8.1 Le réseau routier

Jusqu'aux années 1970, l'urbanisation dense et continue se développe essentiellement dans la partie Sud du territoire communal. Ainsi le réseau routier principal est constitué par :

- une route nationale (RN 568) reliant Port de Bouc à Martigues (axe est-ouest) ;
- un réseau viaire départemental (D 50 et ses ramifications) raccordant la presqu'île de La Lèque à Saint-Mitre les Remparts (axe nord-sud).

LE RESEAU ROUTIER



Source : ORGECO.

Créée dans le cadre du développement du réseau autoroutier national, l'autoroute A 55 est prolongée après le viaduc autoroutier (chenal de Caronte) par une voie nouvelle : la RN 568 (45 000 véhicules/ jour). Cette dernière est construite en tracé neuf jusqu'à l'emplacement de la trémie actuelle où elle retrouve l'ancien tracé de la RN.

Ce nouvel axe de circulation fragmente aujourd'hui l'espace urbanisé de Port de Bouc. En effet, il a été progressivement aménagé en voie aux caractéristiques autoroutières et son installation dans le site a impliqué la création de talus, de remblais et d'ouvrages d'art qui ont multiplié les effets de coupure.

Si « la logique autoroutière » lui a imposé de se déconnecter de la ville, cette dernière a développé deux types de rapport avec la voie de communication :

- Soit les quartiers se sont détournés de la voie. S'accommodant de l'effet de coupure, ces quartiers ont tenté de se protéger de ses nuisances. Ils fonctionnent aujourd'hui en enclaves limitées par la voie ;
- Soit les quartiers donnent directement sur la voie. Des activités et des zones d'habitations ont ainsi la RN 568 comme seul accès. La dangerosité de cette situation est particulièrement préoccupante dans le secteur du Pont du Roy et dans le quartier Saint-Jean.

Dans tous les cas, la RN 568 constitue une fracture très forte entre les quartiers. Aujourd'hui, le réseau viaire principal s'organise et se hiérarchise selon des directions Est/ Ouest et Nord/ Sud.

Les voies orientées Est/ Ouest sont l'ancienne route nationale, la RN 568 et le boulevard maritime qui traverse la zone littorale du Chenal de Caronte. Ces axes assurent les communications entre Fos sur Mer et Martigues et entre les centres villes de Port de Bouc. Ce sont des axes de circulations interurbains.

Les voies orientées Nord/ Sud sont la route départementale 50 et ses « ramifications » (D50b et D50c), l'avenue Maurice Thorez parcourant le centre ville, et le chemin de Saint Jean. Support des urbanisations, elles donnent une cohérence au réseau de voies et relient les collines qui s'étendent au Nord de la ville, au littoral qui s'étire au Sud.

L'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS



Source :
ORGECO.

La forte densité, caractéristique du tissu urbain port de boucain, pourrait laisser supposer la multiplication des déplacements piétonniers, mais, il n'en est rien. En effet, les contraintes par le site et les infrastructures perturbent de telles pratiques urbaines (si ce n'est dans les quartiers situés au Sud de la RN 568).

La voiture reste ainsi un mode de circulation privilégié, malgré là aussi, les contraintes et coupures liées au franchissement de la RN 568, du canal et de la voie SNCF, à la réduction des points de croisement (interruption des voiries locales) et de l'enclavement de fait de certains quartiers.

8.2 Le développement des migrations domicile-travail

L'augmentation du taux de motorisation des ménages (78% des ménages Port-de-Boucains disposaient en 2007 d'au moins une voiture) et le développement des zones d'activités économiques et industrielles sur l'ensemble du département favorisent la **multiplication des navettes domicile-travail**.

Port-de-Bouc comme l'ensemble des communes de l'ouest de l'étang de Berre s'intègre ainsi progressivement dans un bassin d'emploi élargi.

Lieu de travail des Ports de Boucains

	Nbe	%*
Martigues	1 102	35%
Fos-sur-Mer	814	26%
Marseille	257	8%
Istres	146	5%
Châteauneuf-les-Martigues	114	4%
Vitrolles	106	3%
Aix-en-Provence	90	3%
Port-Saint-Louis-du-Rhône	87	3%
Marignane	78	2%
Berre-l'Étang	26	1%
Rognac	23	1%
Les Pennes-Mirabeau	21	1%
Miramas	20	1%
Arles	14	0,4%
Salon-de-Provence	12	0,4%
Rousset	10	0,3%
Cabriès	10	0,3%

Sources : Insee, RP2007 exploitations principales.

*pourcentage par rapport au nombre des sortants

En 2007, 62% des actifs résidant à Port-de-Bouc travaillent à l'extérieur de la commune (soit 2 960 actifs) contre 57% en 1999. La plupart de ces « migrants » se rendent principalement à Martigues (35%), Fos sur Mer (26%) et Marseille (8%).

Ces mouvements pendulaires s'effectuent en très grande majorité au sein du département des Bouches-du-Rhône, la part des actifs ayant un emploi hors du département dépassant à peine 1%.

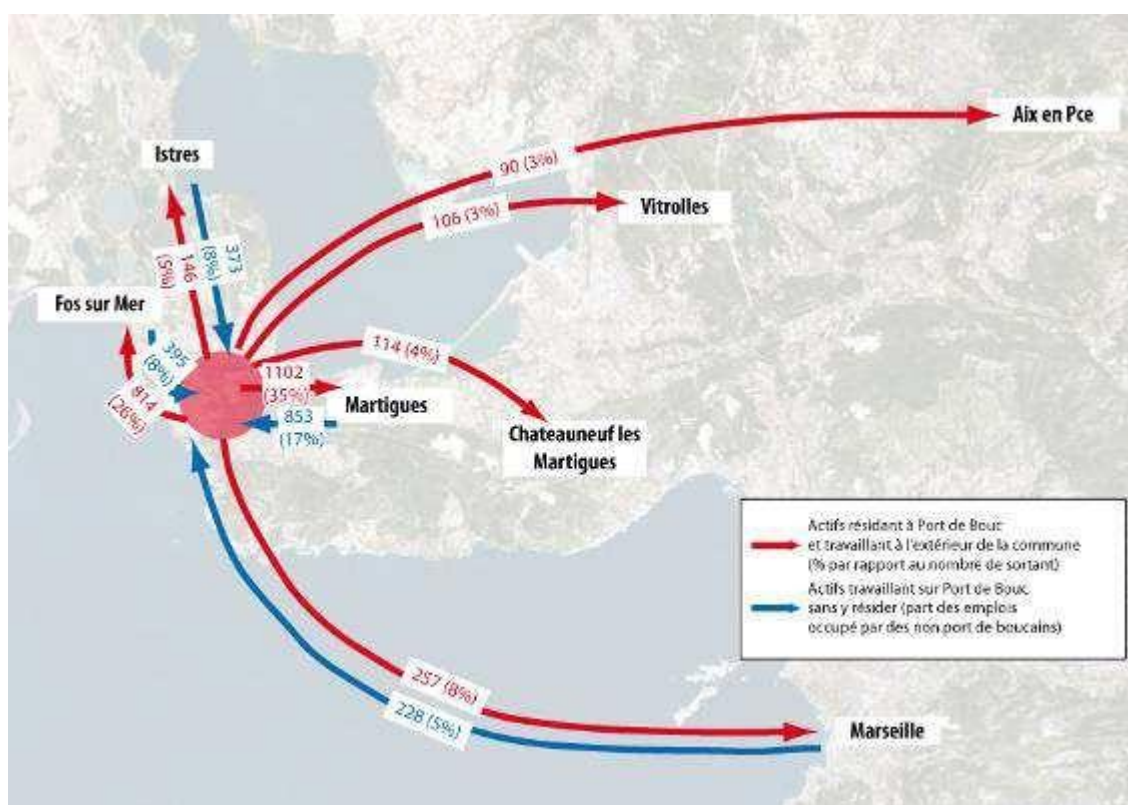
Concernant les actifs travaillant sur Port-de-Bouc sans y résider, ils proviennent principalement de :

- Martigues (853 actifs, soit 17% des emplois de Port-de-Bouc sont occupés par des Martégaux) ;
- Fos-sur-Mer (395 actifs, soit 8% des emplois occupés par des Fosséens) ;
- Istres (373 actifs, soit 8% des emplois occupés par des Istréens) ;
- Marseille (228 actifs, soit 5% des emplois occupés par des Marseillais).

Globalement, **les navettes quotidiennes domicile-travail entre Port-de-Bouc et les communes environnantes sont équilibrées**, y compris avec les pôles voisins de Fos et Martigues.



LES MIGRATIONS PENDULAIRES



Source : ORGECO.

8.3 Une très forte utilisation de la voiture et un faible usage des transports en commun

Le déplacement en voiture particulière domine. Les Port-de-Boucains sont 84% à se rendre sur leur lieu de travail au moyen de leur voiture particulière, soit 4% de plus que la moyenne départementale.

La part des transports en commun dans les moyens de transport utilisés par les actifs Port-de-Boucain pour se rendre sur leur lieu de travail est très faible. **Ainsi 5% des Port-de-Boucains utilisent les transports collectifs contre 14% sur le département.**

Mode de déplacement domicile-travail des Ports-de-Boucain

Pas de transport	121	2%
Marche à pied	400	8%
Deux roues	58	1%
Voiture, camion, fourgonnette	4265	84%
Transports en commun	250	5%
Ensemble	5094	100%

Sources : Insee - RP2007 exploitations principales.

Si l'on différencie maintenant les actifs Port-de-Boucains travaillant sur la commune de ceux travaillant sur une autre commune, on observe deux phénomènes :

- La part des transports en commun pour les actifs travaillant sur la commune est encore plus faible, soit 3% (5% pour l'ensemble) ;
- La part de la voiture particulière pour les actifs travaillant dans une autre commune s'accroît, passant à 84% (70% pour l'ensemble).

Ce faible usage des transports en commun s'explique par le positionnement des zones d'activités et plus généralement **le phénomène spatial d'un bassin d'emploi plus large qui suscite les déplacements en voiture particulière, l'offre en transport en commun étant très peu développée sur le territoire de l'Ouest de l'Etang de Berre.**

Mode de déplacement domicile-travail des Port-de-Boucains travaillant à Port-de-Bouc

Pas de transport	109	6%
Marche à pied	389	20%
Deux roues	22	1%
Voiture, camion, fourgonnette	1330	70%
Transports en commun	64	3%
Ensemble	1914	100%

Sources : Insee - RP2007 exploitations principales.

Concernant, le taux de motorisation des ménages :

- 26% des ménages Port-de-Boucains n'ont pas de voiture en 2007 pour 16% à la CAPM et 11% au SAN. C'est le taux le plus élevé des communes environnantes. Le département enregistre un pourcentage de ménages sans voiture aussi élevé que Port-de-Bouc (23%) qui s'explique par la population citadine des grandes villes (Marseille) qui bénéficie d'un réseau de transports publics développé ;
- 26% des ménages Port-de-Boucains possèdent deux voitures ou plus pour 35% à la CAPM et 41% au SAN. C'est également le taux le plus faible.

Les ménages de Port-de-Bouc sont donc les plus faiblement motorisés de l'ensemble de l'Ouest de l'Etang de Berre, cela alors que les transports en commun sont peu utilisés.

On est donc en présence d'une population captive qui a difficilement accès aux équipements et aux emplois sur un bassin d'emploi élargi où les différents types d'activités et pôles d'habitat sont dispersés.

8.4 Un réseau de transport collectif satisfaisant

Les Transports Interurbains

Les autobus du réseau départemental Cartreize (ou prestataires privés) assurent le transport interurbain.

Les Transports urbains

En matière de transports publics, la Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues et le SAN Ouest-Provence ont mis en place une régie des transports urbains - réseau Ulysse- qui dessert tout le territoire.

Les 20 lignes urbaines dont trois interurbaines du réseau Ulysse répondent aux besoins quotidiens de déplacement des 170 000 habitants de la CAPM et du SAN, et offrent aussi des itinéraires de tourisme et de découverte. Cette offre de transports urbains est aussi complétée par un service de transport à la demande (Taxi bus ou Allo le bus).

La couverture par les transports collectifs de la commune s'avère satisfaisante, seules quelques zones éloignées du réseau routier structurant ne sont pas desservies (Nord de la commune).

De vastes zones restent à l'écart des transports collectifs, notamment les pôles touristiques, qui ne sont desservis qu'en période estivale.

Ces bus sont utilisés pour l'essentiel par une clientèle captive : personnes âgées, personnes non motorisées (22% des ménages de Port de Bouc ne sont pas motorisés en 2007), scolaires.



LE RESEAU ULYSSE



Source : <http://www.lepilote.com>



LE RESEAU ULYSSE- ZOOM CENTRE VILLE

PORT DE BOUC – CENTRE VILLE



Source : <http://www.lepilote.com>



Les Transports scolaires

Les différents collèges de la ville ainsi que les écoles primaires, bénéficient d'une desserte réservée aux scolaires.

Les transports ferroviaires

La commune de Port de Bouc est desservie par la ligne SNCF (TER) n°7 Marseille-Miramas (via Port de Bouc et Rognac) et compte 2 gares SNCF :

- **la gare de Port de Bouc** située en centre ville est bien desservie (30 trains par jour). Cette gare, bien que desservie par un réseau de bus urbains et bien située en centre-ville, est handicapée par sa faible offre de stationnement et son caractère très urbain, qui contraignent son accessibilité automobile.
- **la gare de Fos sur Mer** située sur la commune de Port de Bouc est également bien desservie (23 trains par jour). Au cœur d'une zone résidentielle et balnéaire côtière et éloignée du centre-ville, elle souffre de liaisons insuffisantes avec les zones d'habitat diffus et les pôles touristiques appelés à se développer.

Par contre, il n'existe pas de liaisons avec l'Est de l'Etang de Berre (Châteauneuf les Martigues, Marignane et Vitrolles) mais uniquement vers Istres d'un côté et vers Marseille, via les communes de la Côte Bleue, de l'autre côté.

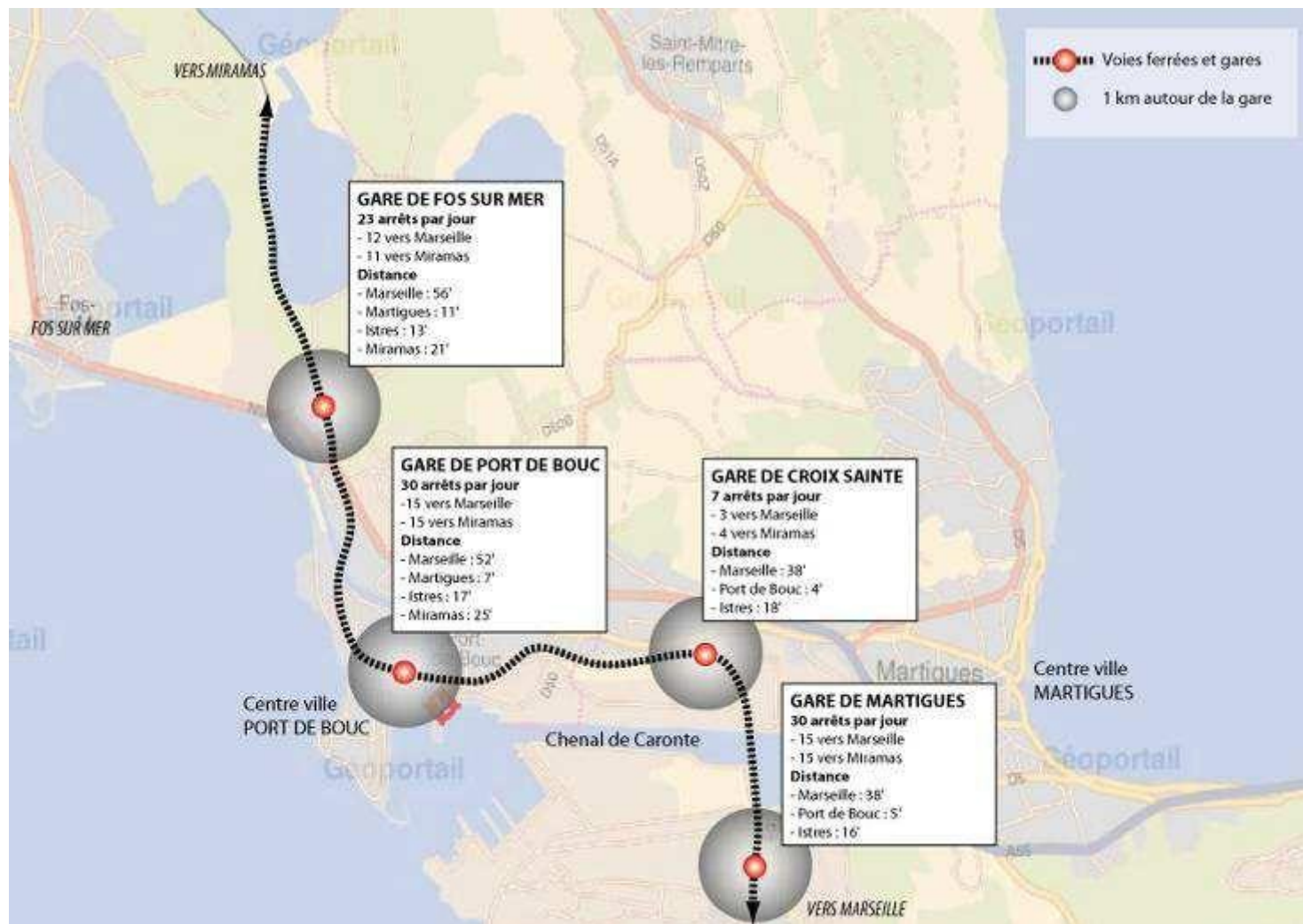
La ligne ferroviaire Marseille-Côte bleue est peu attractive notamment en raison de temps de parcours et de cadencement insuffisants. Une modernisation de la ligne Côte Bleue (augmentation des fréquences et amélioration des temps de parcours) accompagnée de la création d'un pôle d'échanges multimodal sur la Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues pourrait être l'amorce d'un changement de pratique.



LE RESEAU DE TER

Source : http://www.ter-sncf.com/Regions/paca/Fr/Se_deplacer_en_TER/Avant_mon_voyage/Plan_de_ligne/Carte_Flash.aspx?region=paca

L'OFFRE FERROVIAIRE



Source : ORGECO.

Les Modes Doux et les PMR (Personnes à Mobilité Réduite)

Le réseau cyclable port de boucain est peu étendu à l'heure actuelle : il est discontinu et ne concerne que quelques portions de voirie. De plus, il est fortement contraint par la topographie. Les liaisons avec les pôles d'emplois principaux sont absentes.

Les aménagements piétonniers sont quant à eux concentrés dans le Centre-ville mais les coupures fluviales créent une discontinuité Nord-Sud renforcée par la rareté des points de franchissement.

La loi du 11 février 2005 impose la prise en compte de l'accessibilité des PMR. Pour Port de Bouc, le Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports a été lancé début 2008 (sous la responsabilité de l'autorité organisatrice, à savoir la C.A.P.M.) et le Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie est en cours de finalisation.

La voie d'eau : le Canal

La commune est fortement marquée par la présence d'infrastructures portuaires, qu'elles soient à vocation industrielle ou commerciale ou à vocation de loisirs.

Ces différents sites bénéficient d'une desserte satisfaisante, que ce soit par le réseau routier pour le port de plaisance (bien connecté au réseau routier), ou par le réseau ferroviaire, pour le port de Caronte, qui participe de manière importante aux flux de marchandises.

Le chenal de Caronte constitue une voie d'eau offrant de multiples potentialités en matière de déplacements, notamment liés au tourisme.

8.5 Le bruit lié aux infrastructures routières

Le bruit lié aux infrastructures routières constitue une nuisance significative qui affecte une proportion importante de la population. Les axes routiers A55, RN 568 et RD5 sont les principaux générateurs des émissions sonores ; il n'y a actuellement pas d'équipement de protection phonique. Les seuils admissibles sont largement dépassés. La voie ferroviaire, la servitude aérienne de la base d'Istres, et l'ensemble des installations classées constituent également des sources de bruit qui grèvent une partie du territoire. Dans ce contexte, la Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues, compétente en matière de lutte contre les nuisances sonores, a engagé l'élaboration d'une carte de bruit et d'un plan de prévention du bruit en application du décret 2006-361.

Précisions concernant les infrastructures de transports terrestres faisant l'objet d'un classement sonore :

Lors de la construction de bâtiments nouveaux dans les secteurs affectés par le bruit délimités de part et d'autre des voies faisant l'objet d'un classement sonore, des normes d'isolation acoustique s'imposent aux maîtres d'ouvrage des bâtiments concernés (habitations, établissements d'enseignement, de santé, de soin, d'action sociale, de loisirs et de sports, hôtels et établissements d'hébergement à caractère touristique).

Les normes d'isolation acoustique sont fixées :

- Par l'arrêté du 30 mai 1996, pour les bâtiments d'habitation ;
- Par les arrêtés du 30 juin 1999, pour la construction de bâtiments d'habitation nouveaux, les surélévations de bâtiments d'habitations anciens et additions à des bâtiments anciens, dont la

demande de permis de construire ou de déclaration de travaux a été déposée à compter du 1^{er} janvier 2000 ;

- Par les arrêtés du 25 avril 2003, pour les établissements d'enseignement, de santé et les hôtels.

Les arrêtés susvisés sont intégrés à l'annexe 6.3.

8.6 Enjeux et perspectives

Les enjeux liés au contournement de la RN 568

La réalisation du contournement est envisagée depuis plusieurs années. Elle permettra de délester de son trafic de transit l'actuelle route nationale RN 568 principalement dans sa section urbaine et de traiter ses abords afin de rétablir les continuités nord-sud entre les différents quartiers de la ville et le centre ville. Par ailleurs indissociable, le réseau Nord-Sud constitue un vecteur de raccordement de l'espace urbanisé à l'environnement paysager des collines et de l'espace maritime. Dans ce contexte, la requalification urbaine de la RN et son association au tissu urbain environnant sont les principaux enjeux de Port de Bouc dans les prochaines années.

La création de cheminements piétons et de pistes cyclables devrait également permettre des parcours urbains riches et animés participant à l'amélioration des conditions de vie des habitants.

Les enjeux de la couverture par les Transports Collectifs

En ce qui concerne la couverture par les Transports Collectifs, il s'agit :

- d'améliorer l'accessibilité TC des gares ;
- de desservir les pôles industriels ;
- d'adapter la couverture TC aux projets de développement urbain.

Les enjeux liés aux gares sont très dépendants des fonctions que chacune d'elles devrait remplir compte tenu de sa localisation et de son accessibilité :

- la gare de Port de Bouc desservie par un réseau de bus urbains et bien située en centre-ville, est handicapée par sa faible offre de stationnement et son caractère très urbain, qui contraignent son accessibilité automobile.
- la gare de Fos sur Mer située sur la commune de Port de Bouc également bien desservie aurait davantage une fonction locale, à l'échelle du secteur Nord Ouest, et touristique (donc saisonnier), du fait de sa proximité avec plages. Eloignée du centre-ville, elle souffre de liaisons insuffisantes avec les zones d'habitat diffus et les pôles touristiques appelés à se développer.

Les enjeux liés aux cheminements piétonniers

Il s'agit, d'une part de réaliser de nouveaux franchissements des infrastructures (voie ferrée, autoroute, canal) pour atténuer les coupures urbaines et donc réduire la longueur des déplacements à pied pour les rendre plus attractifs.

D'autre part, il apparaît important de réaménager les cheminements piétons existants, notamment

pour l'accessibilité aux gares et au réseau TC. Le changement de vocation de certains axes peut permettre une réaffectation de l'espace public au profit de ce mode de déplacement.

Il conviendra d'être attentif à la prise en compte des Personnes à Mobilité Réduite dans l'aménagement des itinéraires.

Les objectifs

Les objectifs généraux du P.L.U. sont de 2 types :

- des objectifs d'accessibilité à la commune : amélioration de l'accessibilité depuis la Côte Bleue, développement de l'accessibilité par les modes alternatifs à la voiture particulière ;
- des objectifs relatifs aux déplacements internes : desserte multimodale des quartiers et équipements nouveaux, mise en valeur des modes alternatifs à la voiture particulière, extension de la couverture en Transports Collectifs.

Ils sont cohérents avec les grandes décisions intergouvernementales (protocoles de Kyoto et de Copenhague) et nationales (Grenelle de l'Environnement) qui visent à réduire très sensiblement les émissions produites par les Transports. En France, le plan Climat prévoit un soutien aux modes de transport alternatifs à la voiture individuelle (vélo et transport collectif, notamment).

Ces objectifs s'inscrivent dans les CINQ enjeux stratégiques du SCoT qui sont : pour un territoire accueillant et solidaire, pour un territoire valorisant ses atouts économiques et stratégiques, pour un territoire affirmant le droit à la mobilité pour tous, pour un territoire sachant valoriser sa situation et ses sites, pour un territoire se structurant à partir de son patrimoine agro-environnemental.

Ils respectent les orientations affichées par le PDU en cours d'élaboration, à savoir :

- Développer la desserte TC, les pôles d'échanges, les aménagements pour les modes doux, le transport de marchandises autre que routier;
- Contraindre certains flux de desserte automobile, le stationnement des pendulaires, les vitesses, le transport des marchandises et les livraisons par Poids Lourds dans les zones urbaines denses.



DEUXIEME PARTIE : ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE L'ENVIRONNEMENT

9 ANALYSE PHYSIQUE : UNE TOPOGRAPHIE CONTRAIRE PAR L'URBANISATION

Il s'agit dans ce chapitre de retrouver les fondements géomorphologiques du territoire de manière à lire et comprendre l'évolution de son paysage.

La commune déroule son territoire depuis les collines de Castillon au Nord jusqu'aux rivages de la Méditerranée au Sud.

La réalisation d'infrastructures majeures sur son territoire a fortement bouleversé sa morphologie originelle. Il s'agit de la construction de la voie ferrée mise en service en 1913, du creusement du canal achevé en 1834 (*source : CRETINON, Charles. Port de Bouc. Charles Cretinon. P. 73*) et de la réalisation de la RN 568 en 1972.

9.1 Retrouver la morphologie originelle

L'analyse des cartes de Cassini et d'Etat major 1900 permet la lecture de la topographie de la commune avant son développement urbain et économique.

Terre de marais, elle était bordée à l'Est par la forêt. Une vaste zone de plateaux traverse le territoire du Nord vers le Sud. Ces plateaux sont le reflet d'une succession de points hauts, débutant sur les reliefs situés entre les étangs d'Engrenier et du Pourra au Nord pour s'achever vers la Lèque au Sud, dégagant à l'Ouest une vaste plaine littorale marécageuse.

Puis la commune a développé son urbanisation sur les éléments de relief (coteaux et talwegs) les masquant au fur et à mesure de son extension ou de les remodelant.

C'est ainsi que la morphologie du territoire est devenue peu à peu illisible.

L'évolution urbaine de la commune est développée plus loin au chapitre 7.



Source : ORGECO.



Le relief de la commune ne comporte pas d'accident topographique majeur. La colline la plus haute, située au Nord-Ouest, culmine à 70 mètres d'altitude.

Le territoire est constitué de trois grandes unités topographiques :

- Le plateau ;
- les coteaux ;
- Le littoral côtier.

Au Nord, le relief s'organise en une succession de sommets coplanaires, autour de 55 mètres d'altitude composant eux-mêmes une zone de plateau. La ligne de crête ainsi dessinée s'étire depuis le Nord jusqu'aux Hauts de Saint Jean, une ligne secondaire se retourne vers la Bergerie. Le relief s'infléchit au Nord vers les étangs et au Sud vers la mer composant deux lignes de partage des eaux, une vers la Mérindole et l'autre vers les Termes. Les contreforts du plateau composent les coteaux. Au Sud, la topographie s'aplanit pour devenir la plaine littorale.



Sur une ligne Ouest/Est, des sommets secondaires assez proches du rivage côtier culminent à 30 m.

Ces éléments de relief, lignes de crête et sommets secondaires, définissent des espaces sensibles en termes de perception, faisant prévaloir visuellement toute occupation du sol existante ou à venir.

La définition de ces unités topographiques permet de déterminer la structure paysagère de Port-de-Bouc que l'on peut résumer de la manière suivante :

- Une succession de sommets coplanaires qui composent un plateau au Nord ;
- Des coteaux à pente assez douce ;
- Des sommets secondaires proches du littoral ;
- La plaine côtière ;
- Le cordon du littoral ;
- Les talwegs.

L'anthropisation du territoire a façonné de nouvelles morphologies. En effet, le développement économique de la commune au début du XXème siècle a nécessité la construction d'infrastructures majeures que sont :

- Le canal de navigation reliant Fos sur Mer à Port de Bouc (dit « d'Arles à Bouc ») ;
- La voie ferrée ;
- La RN R568.

Ces ouvrages ont dû s'extraire de la topographie naturelle et sont à l'origine de mouvements de terrain ; ils ont nécessité d'importants travaux de terrassements faisant apparaître dans le paysage de nouvelles formes de reliefs.



La voie ferrée



le canal de navigation

Ces ouvrages ont ainsi créé des ruptures paysagères et urbaines, devenant de véritables obstacles tant en matière de continuités écologiques qu'urbaines par les rares possibilités de franchissement qui existent.



Exemple de franchissement sous RN 568

Pour ce qui est des vallons, le territoire ne comporte pas un réseau hydrographique remarquable. Seul le vallon Saint Jean abrite un cours d'eau, les trois autres talwegs repérés sur la carte "structure paysagère" reçoivent les eaux de ruissellement en cas de précipitations restant la plupart du temps à sec. Cependant ils doivent être envisagés dans le futur projet urbain comme exutoires naturels et dans leur potentialité à offrir de possibles continuités écologiques et paysagères.

9.3 L'hydrologie

La commune de Port-de-Bouc n'est pas marquée par un réseau hydrologique de surface conséquent.

Ni fleuves, ni rivières ne parcourent ce territoire, seul quelques ruisseaux intermittents (vallats) se dessinent au Nord Ouest et au Sud Est. Certains de ces vallons sont encore visible au sein de l'urbanisation, notamment le vallon situé à l'Est du chemin de St Jean. Ce ruisseau en limite est de la commune, prend « naissance » sur les Hauts de St Jean pour se déverser dans le canal de Caronte, au passage il récupère le vallon du lieu dit « Pouane » qui arrive de la commune de Martigues.

L'hydrographie de surface est particulièrement révélée par l'ensemble des canaux que l'on retrouve sur les terres agricoles au Sud de l'étang du Pourra. On remarquera également parmi ces ouvrages hydrauliques, le canal de Martigues qui traverse la commune de Port-de-Bouc du Nord au Sud dans un tracé qui se dévoile soit à l'air libre ou disparaît en souterrain.

Parmi ces équipements hydrauliques, on notera la présence d'un grand nombre de réservoirs de stockage (Communaux ou privés, distribution d'eau potable, arrosage, etc.).

Si les cours d'eau superficiels sont quasiment absents de ce territoire, il ne faut surtout pas ignorer ou spolier le rôle, la fonction, le devenir et l'avenir des vallats existants ni compte tenu de la morphologie de l'ensemble du territoire les phénomènes de ruissellement.



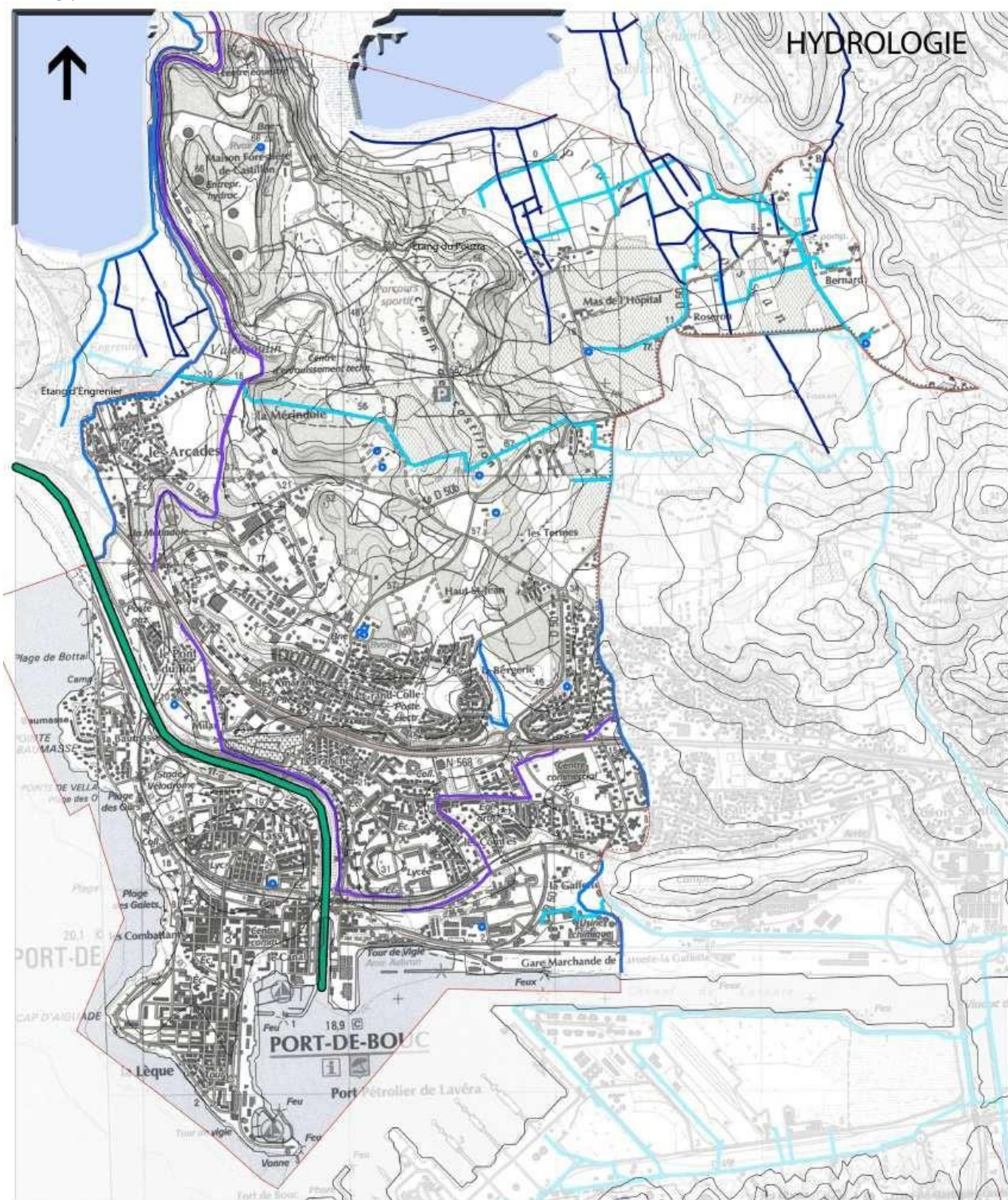
Roy



Le vallon de Saint Jean

En haut à gauche, le vallon du Pont du

En bas à gauche, le vallon de Clément Mille



- cours d'eau
- canaux d'irrigation
- canal de navigation
- canal de Provence
- canal de Martigues
- réservoirs

Source : ORGECO.

9.4 La climatologie

La commune de Port de Bouc est soumise à un climat de type méditerranéen provençal caractérisé par une sécheresse estivale de quatre mois selon Gaussen, par la fréquence du mistral, par un ensoleillement important (forte luminosité), par une température moyenne élevée (aux alentours de 14,5°C) et enfin, par des précipitations annuelles inférieures à 550 mm et réparties de manière très inégale sur l'année. Dans ce contexte climatique, l'eau est un facteur limitant pour la végétation et les cultures, son absence favorise les risques de feu de forêts (sécheresse estivale et mistral).

Cf chapitres 8.2 Pollutions et nuisances – 8.2.1 Qualité de l'air - Les conditions météorologiques.

9.5 La géologie

La géologie de Port-de-Bouc se caractérise par différentes formations superficielles datées sur l'échelle des temps géologiques du Quaternaire au Secondaire. Ces formations sont marquées au Nord par des marnes à lentilles de poudingues circonscrites par des dépôts meubles que sont les colluvions.

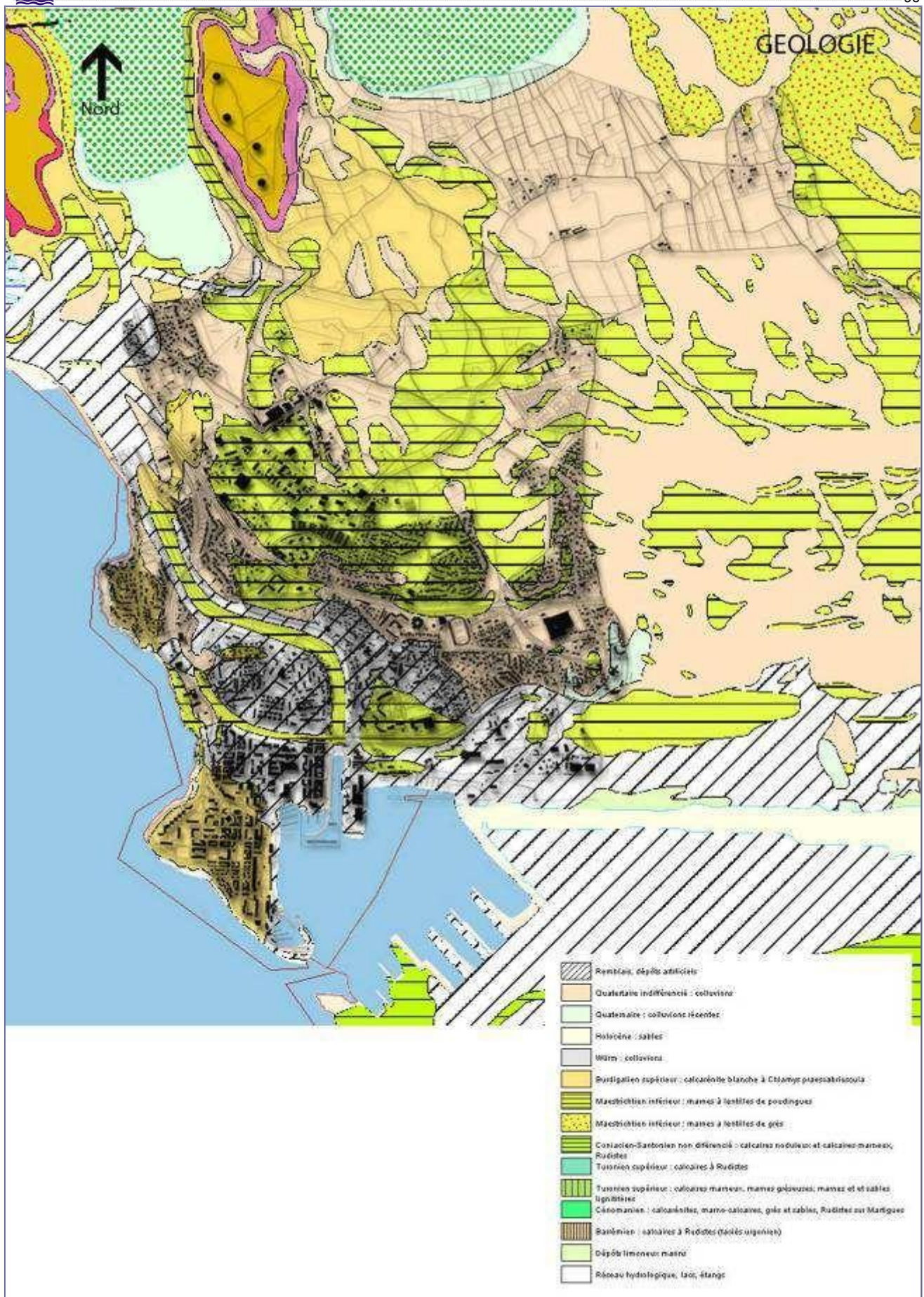
Il est intéressant de voir que l'organisation de ces formations géologiques a quelques part influencée la réalisation de grands travaux du siècle dernier, notamment vis-à-vis de l'implantation du canal de navigation.

On remarquera également l'importante surface de zone de remblais ou dépôts artificiels sur lesquels une bonne partie de la ville s'est installée.

Plus généralement, on retrouve des poches de grès (sable calcaire consolidé) au bord du littoral et sur une large zone entre l'étang d'Engrenier et l'étang du Pourra. Le reste du territoire est nappé par les marnes à lentille de poudingue et par les colluvions.

La géologie de cet espace, raconte bien l'organisation des reliefs et paysages que l'on peut lire d'aujourd'hui (plateaux calcaire, coteaux constitués de marnes et de poudingues, plaines formées par les colluvions).

La prise en compte de cette configuration dans les projets futurs est non seulement une nécessité technique mais également une nécessité physique pour s'installer dans le paysage durablement et appréhender le socle support avec considération.



Source : ORGECO.

9.6 Enjeux et perspectives

La structure du territoire de Port de Bouc est marquée par :

- Un relief en plateau occupé par de vastes espaces naturels et les terres agricoles ;
- Un linéaire côtier conséquent entre Martigues et Fos sur Mer largement ouvert sur le golfe de Fos.

Entre ces deux unités géographiques s'étend une zone intermédiaire de coteaux habités encadrés par deux vallons, le vallon de la Mérindole à l'Ouest et celui de Clément Mille à l'Est.

Le Nord du territoire bien préservé jouxte la grande unité paysagère des Etangs, (étang du Pourra), qui se prolonge sur la commune par les zones naturelles du plateau de Castillon, et les collines de la Mérindole et de Carcaras.

L'identité du territoire port de boucain se réfère à ses espaces collinaires et littoraux qui sont autant de motifs paysagers caractéristiques. Il en est ainsi des éléments de la vie maritime : ports, barques, chalutiers, plages, canal.

La morphologie du territoire est cependant contrariée par des infrastructures majeures qui se sont installées en force dans le relief : la RN 568, la voie ferrée et le canal de navigation. Nécessaires à l'aménagement du territoire et au développement économique, elles n'en sont pas moins de véritables coupures urbaines et paysagères.

L'enjeu du projet urbain est de préserver, conforter et rétablir la structure du paysage port de boucain

La forêt de Castillon est protégée par une réglementation qui ne laisse pas craindre son devenir.

En revanche les espaces encore naturels implantés sur le plateau et ses contreforts composent l'interface entre l'urbain et le naturel et sont aujourd'hui menacés par la pression urbaine qu'ils subissent.

La valorisation du paysage sera mise en œuvre par le maintien ou le rétablissement des continuités paysagères et écologiques conformément aux directives du Grenelle 2 de l'environnement (Trames Vertes et Bleues).

La mise en œuvre de ces continuités passe par la préservation des espaces de nature (littoral, vallons Clément Mille et de la Mérindole) et le traitement des ruptures urbaines et paysagères (la RN 568 et le canal au travers de ses berges).

Il s'agit alors de :

- Créer ou maintenir des "respirations" paysagères évitant ainsi un "nappage" urbain qui aurait comme conséquence de faire disparaître la structure paysagère du territoire :

Maintenir en espace de nature les vallons de la Mérindole et Clément Mille

- Eviter un "isolement" des zones naturelles en périphérie sans accroches et échanges avec la ville

Rétablir des liaisons "vertes" : aménager des espaces de loisirs et de détente, conserver l'environnement végétal et créer des circulations douces.

- Maintenir l'écoulement naturel des eaux de surface

Maintenir en zone non constructible les vallons de la Mérindole et de Clément Mille, y autoriser les activités de loisirs.

- Offrir des supports de modes doux et d'espaces récréatifs imbriqués dans la ville

Aménager des espaces de détente et de loisirs notamment sur les berges du canal.

- Requalifier la RN 568 en boulevard urbain : le remodelage de la R.N. 568 dans sa traversée du territoire est un élément fort de la requalification paysagère de Port de Bouc.
- Traiter les entrées de ville et mettre en valeur leurs atouts paysagers notamment l'entrée Ouest avec ses vues sur la mer, le canal et les espaces boisés.

10 DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL, PATRIMONIAL ET PAYSAGER

La commune de Port-de-Bouc malgré une urbanisation étendue, possède sur son territoire des espaces et des milieux naturels à forte valeur environnementale, écologique et paysagère.

Ces composantes du paysage Port de Boucains se situent plus particulièrement au Nord de la commune et sur son littoral. Certains de ces espaces font aujourd'hui l'objet d'une prise en compte par le biais d'inventaires au titre du réseau Natura 2000, d'autres devront être pris en considération dans le cadre de l'Approche Environnementale de l'Urbanisme appliqué au PLU (le 4^{ème} paragraphe de l'article R123-2. du Code de l'urbanisme prévoit que le rapport de présentation « *évalue les incidences des orientations du plan sur l'environnement et expose la manière dont le plan prend en compte le souci de sa préservation et de sa mise en valeur* ».

10.1 Les périmètres de protection et d'inventaire

10.1.1 Les périmètres de gestion concertée : Réseau Natura 2000

Le réseau a pour objectif de préserver la diversité biologique et de valoriser le patrimoine naturel des territoires. Cette préservation des espèces et des habitats naturels est fondé sur la mise en application de deux directives Européennes :

- La directive « Oiseaux », conservation des espèces d'oiseaux sauvages ;
- La directive « Habitats Faune Flore », conservation des espèces de faune et flore sauvage ainsi que de leurs habitats.

■ Directive « Habitats »

Directive 92/43/CEE du Conseil des Communautés Européennes du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages. Elle prévoit notamment la désignation de Zones Spéciales de Conservation (ZSC).

- **ETAPE 1 Sites éligibles [inventaire des]**

Inventaire scientifique global identifiant les sites susceptibles d'être proposés au réseau Natura 2000 en application de la Directive « Habitats ». C'est, pour partie, sur la base de cet inventaire qu'ont été définies les propositions de Sites d'Importance Communautaire (pSIC). Il n'a plus aujourd'hui qu'un intérêt historique.

- **ETAPE 2 Propositions de Sites d'Importance Communautaire (pSIC)**

Sites proposés par chaque État membre à la Commission européenne pour intégrer le réseau Natura 2000 en application de la directive « Habitats ».

- **ETAPE 3 Sites d'Importance Communautaire (SIC)**

Sites sélectionnés, sur la base des propositions des États membres, par la Commission Européenne pour intégrer le réseau Natura 2000 en application de la directive « Habitats ». La liste de ces sites est arrêtée par la Commission Européenne de façon globale pour chaque région biogéographique. Ces sites sont ensuite désignés en Zones Spéciales de Conservation (ZSC) par arrêtés ministériels.

- **ETAPE 4 Zones Spéciales de Conservation (ZSC)**

Zones constitutives du réseau Natura 2000 désignées par arrêtés ministériels en application de la directive « Habitats ».

■ Directive « Oiseaux »

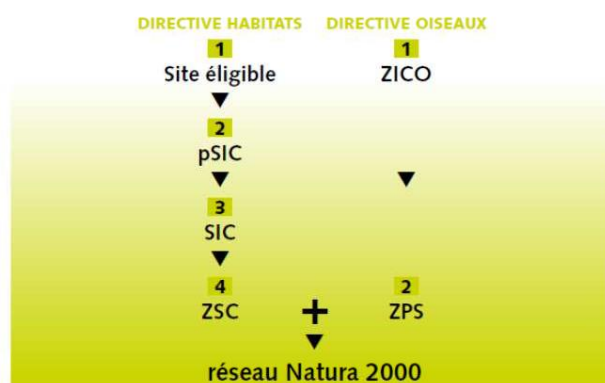
Directive européenne 2009/147/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages. Elle prévoit notamment la désignation de Zones de Protection Spéciale (ZPS).

- **ETAPE 1 Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux [inventaire des ZICO]**

Inventaire scientifique identifiant les zones connues comme les plus importantes pour la conservation des oiseaux en France. C'est, pour partie, sur la base de cet inventaire que sont désignées les Zones de Protection Spéciale (ZPS).

- **ETAPE 2 Zones de Protection Spéciale (ZPS)**

Zones constitutives du réseau Natura 2000 désignées par arrêté ministériel en application de la directive « Oiseaux ».



Source : http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/livretN2000-201001v4_lightVF_DO_cle611bdd.pdf

A ce titre une partie du territoire de la commune est intégré dans une Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux. Il s'agit de la ZICO Etangs des Citis, Lavalduc, Engrenier, Pourra, l'Estomac, Fos et Salines de Rassuen et de Fos. Certains espaces de cette ZICO ont été intégrés dans la Zone de Protection Spéciale des Etangs entre Istres et Fos (ZPS FR9312015).

Cette ZPS englobe la forêt domaniale de Castillon et descend au Sud avec pour limite physique la ligne à Haute tension qui traverse la commune d'Est en Ouest au dessus de Valentoulin.



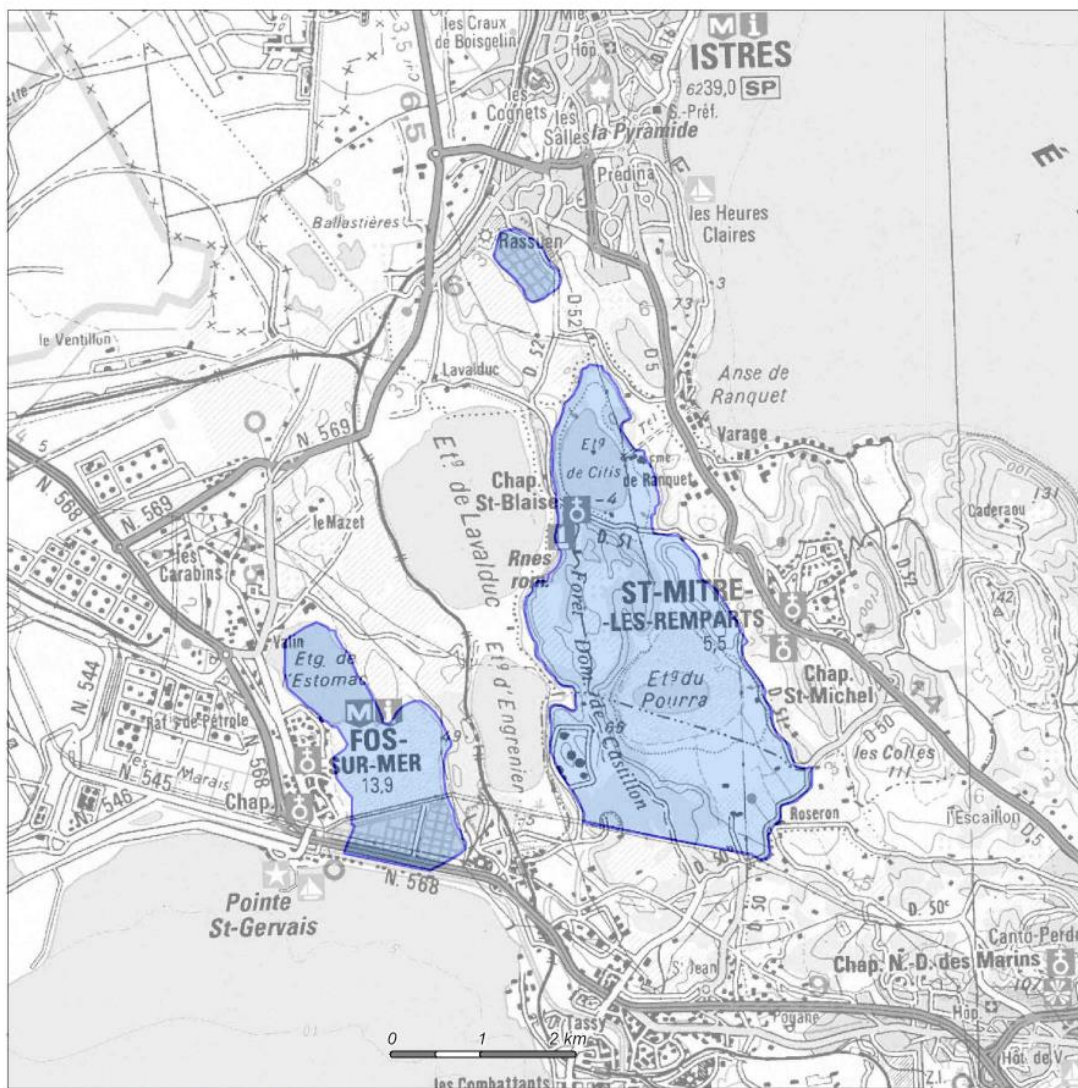
République Française
Préfecture de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur



Zone de Protection Spéciale (ZPS)

FR9312015

Etangs entre Istres et Fos



Source :
<http://www.basecom.munale.paca.developpement-durable.gouv.fr>

Fiche créée le : 26/03/2010

1/60 000 ème

DREAL

Adresse postale : Le Tholonet
DREAL PACA CS80065
Allée Louis Philibert 13182 Aix en Provence cedex 5
Téléphone : 04.42.66.66.00 - Télécopie : 04.42.66.66.01

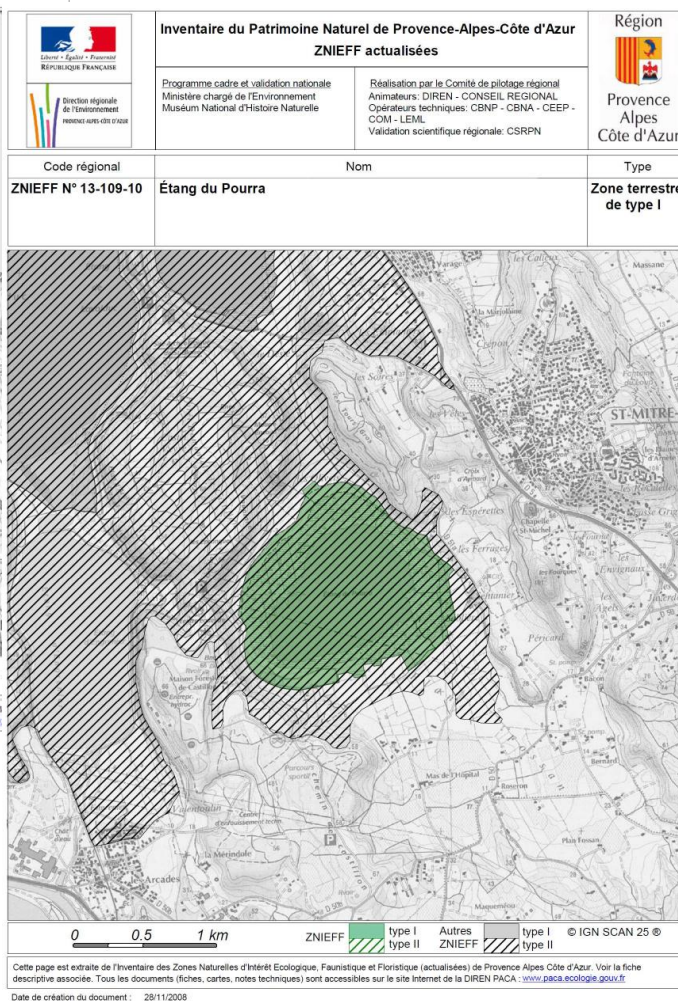
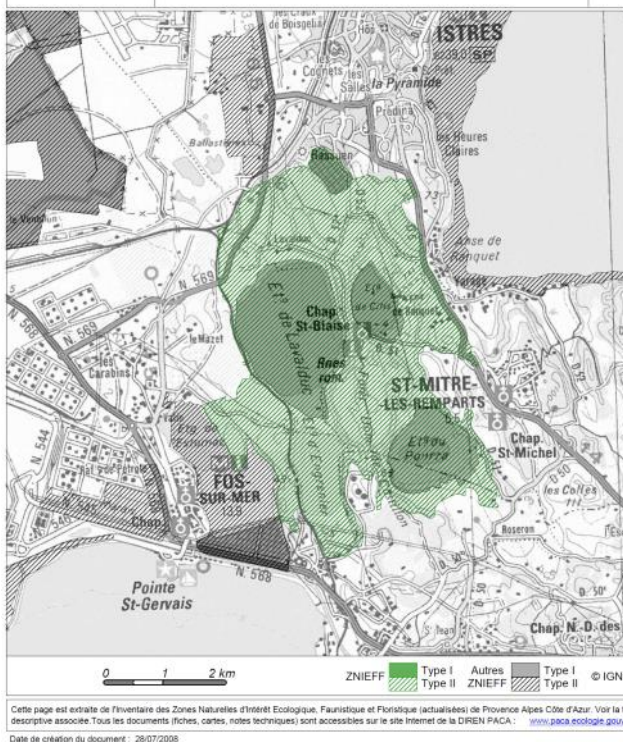
10.1.2 Les périmètres d'inventaire : ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique)

Les ZNIEFF sont des inventaires majeurs dans le cadre de la politique de protection de la nature. Les zones biologiques, écologiques et naturelles doivent être impérativement prises en compte dans l'élaboration des documents d'urbanisme et ou dans l'élaboration des projets d'aménagements du territoire, même si ces inventaires non pas de portée réglementaire.

Deux ZNIEFF sont présente sur la commune : la ZNIEFF n°13-109-10 Etang du Pourra (Zone terrestre de type I³³) et la ZNIEFF N°13-109-100 Etang de Lavalduc, d'Engrenier, de Citis et du Pourra – Salines de Rassuen (Zone terrestre de type II³⁴).

Inventaire du Patrimoine Naturel de Provence-Alpes-Côte d'Azur ZNIEFF actualisées		Région Provence Alpes Côte d'Azur
Programme cadre et validation nationale Ministère chargé de l'Environnement Muséum National d'Histoire Naturelle	Réalisation par le Comité de pilotage régional Animateurs: DIREN - CONSEIL REGIONAL Opérateurs techniques: CBNP - CBNA - CEEP - COM - LEML Validation scientifique régionale: CSRP	
Code régional	Nom	Type
ZNIEFF N°13-109-100	Étangs de Lavalduc, d'Engrenier, de Citis et du Pourra - salines de Rassuen	Zone terrestre de type II

Source : www.basecommunale.paca.developpement-durable.gouv.fr



³³ ZNIEFF de type I : Secteur de grand intérêt biologique ou écologique.

³⁴ ZNIEFF de type II : Grand ensemble naturel riche et peu modifié, offrant des potentialités biologiques importantes.

10.2 Les espaces forestiers

Ces espaces sont particulièrement identifiables dans le massif de Castillon ou des Etangs. Ce massif couvre moins de 4 000 ha et s'étend sur 5 communes dont Port de Bouc. Fortement boisée, cette forêt se compose en majorité de futaies adultes de Pin d'Alep accompagnés localement de chênes verts en sous étage et de zone de garrigues ou de landes.

Véritable poumon vert, cette forêt perdure malgré tout dans des zones fortement urbanisée et industrialisée donnant ainsi un caractère péri urbain à ce massif.

Aujourd'hui, l'unité de ce boisement a par endroit été découpée par l'urbanisation et l'étalement des lotissements, laissant ainsi des poches de bois déconnectées du continuum forestier et environnemental.

Dans une politique de gestion durable et soutenable, ces espaces boisés devront être rattachés au massif forestier de manière à affirmer et conforter une trame verte et bleue à l'Est et à l'Ouest du territoire communal.

L'Office Nationale des Forêts a charge de protéger et de gérer le massif de Castillon, soumis au régime forestier et à un Plan Intercommunal d'Aménagement forestier (PIDAF).

10.3 Les espaces littoraux

10.3.1 La loi Littoral

La commune de Port-de-Bouc entre dans la catégorie des communes littorales définies à l'article 2 de la loi n°86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral, la commune étant riveraine de la méditerranée.

Elle se doit ainsi de définir et de délimiter des espaces à préserver et à protéger nécessaires au maintien ou au développement des activités agricoles, pastorales, forestières et des espaces naturels, du rivage et des équipements qui y sont liés.

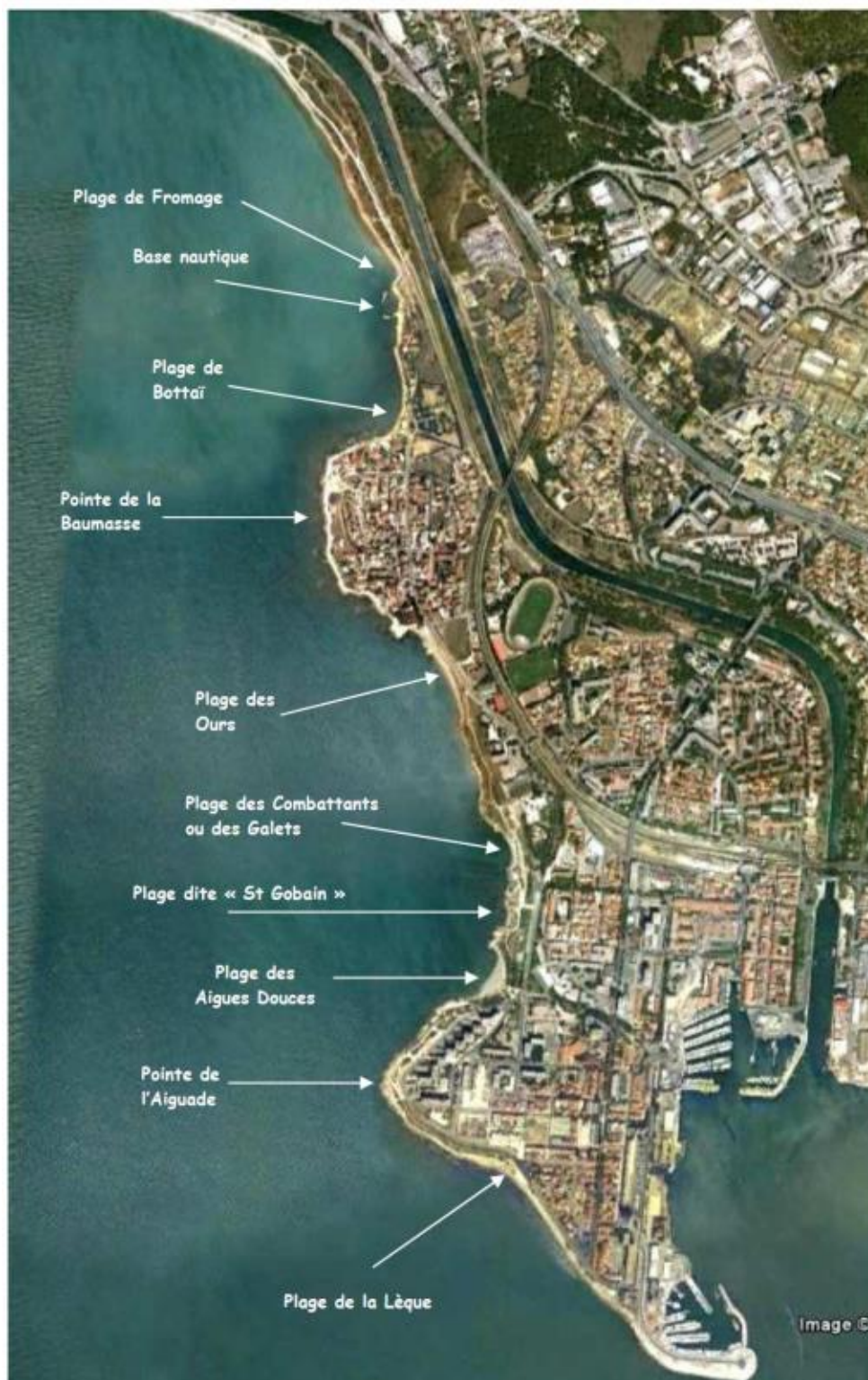
Dans ce contexte, le document d'urbanisme de la commune devra tenir compte de la préservation de ces espaces et milieux littoraux à protéger (Cf. article R 146-1 du code de l'urbanisme).

Pour la commune ces espaces et milieux à protéger et à gérer sont :

- Etang du Pourra, déjà intégré dans différents inventaires (ZNIEFF N°13-109-10 et 13-109-100, ZPS FR 9312015, ZICO PAC15) ;
- Massif de Castillon, faisant l'objet d'une gestion par l'Office Nationale des Forêts ;
- Le plan Fossan et le Mas de l'Hôpital avec leurs espaces agricoles, dernières étendues de terroir dédié à l'agriculture sur la commune (Vignoble en AOC et AOP) ;
- Les zones de collines comme les Arcades, Mérindole, Valentoulin, Carcaras, la Grande Colle, Biscard et leurs strates végétales respectives pouvant aller de la pinède à la garrigue ;
- La bande littorale et côtière qui devrait permettre de rejoindre les communes de Fos sur Mer et Martigues par des aménagements ou un sentier dans le registre du sentier des Douaniers.

10.3.2 Les plages

Les plages de Port de Bouc consistent en des plages « de poche », intimes et proches de la ville : elles sont accessibles à pied depuis la majorité des quartiers.



*Source : Aménagement des
plages du Golfe de Fos sur Mer
– Note de synthèse sur les
aménagement envisageables
côté mer - 17 Mars 2011*

10.4 Les formations végétales

Plusieurs études environnementales ont été réalisées notamment dans le cadre du projet de contournement autoroutier de Port de Bouc.

Ces études détaillent précisément les espèces floristiques et faunistiques présentes dans les espaces naturels de la commune. Ces formations végétales appartiennent à la série du chêne vert typique des sols calcaires sous climat méditerranéen et sont ainsi décrites :

"Les formations du chêne vert en tant que telles sont rares et les collines sont dominées par des pinèdes à pin d'Alep ou sous bois arbustifs (garrigues). Cependant de nombreuses autres formations dites de dégradation de la série du chêne vert sont également présentes sur le secteur ; garrigues et pelouses.

Ces stades sont appelés ainsi car ils constituent les étapes précédant l'étape finale dans l'évolution de la végétation (qui serait ici la forêt de chêne vert). Le terme de dégradation ne doit cependant pas faire oublier que ce sont souvent les milieux les plus riches écologiquement (aussi bien vis à vis de la flore que de la faune). Leur présence est généralement due à une dégradation des milieux après le passage d'un incendie, ce qui s'est encore produit au Sud-Est de la forêt de Castillon" Etude Gaudriot SA réalisée en 2001.

Le secteur des collines littorales est encore bien préservé et bénéficie des mesures d'inventaires et de protection³⁵ (ZNIEFF, ZICO, Natura 2000 et directive de l'Habitat, Plan Intercommunal d'Aménagement Forestier, loi littorale...)

L'étude Gaudriot SA répertorie les différentes formations végétales selon la nomenclature "Corine Biotopes" :

- Groupement chênes verts (*Quercus ilex*) et chênes kermès (*Quercus coccifera*) : strate arborée plus ou moins dense avec une strate arbustive généralement haute et dense.
- Garrigues à chênes kermès : ce chêne est généralement réduit à un type buissonnant très dense formant des touffes impénétrables, accompagné de cistes (*C. albidus* et *monspelliensis*), d'ajoncs, de feuillus (alaternes, filaires) et de lianes (salsepareille, garance voyageuse...).
- Garrigues à ajoncs : colonisent très rapidement les zones incendiées associées au ciste blanc (*Cistus albidus*).
- Garrigue à romarin : formation plus ouverte elle laisse la possible implantation de nouvelles espèces.
- Cistaies
- Fourrés à filaires principalement accompagnés de graminées.
- Garrigues à *Helichrysum* formant une garrigue basse et ouverte.
- Gazon à Brachypode de Phénicle formant des pelouses pérennes, sèches et fermées souvent en situation post culturale constituées de graminées hautes.
- Pelouse de *Brachypodium retusi*
- Pinède de pins d'Alep : premier stade de l'évolution régressive de la forêt méditerranéenne.

³⁵ Les mesures d'inventaire et de protection sont développées plus loin au chapitre 3 : DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL, PATRIMONIAL ET PAYSAGER.

- Chesnaie de chênes verts associée à la viorne, l'alaterne, la filaire et aux lianes salsepareille et garance
- Fourrés de Tamaris.

Dans le cadre de ce diagnostic paysager, l'analyse porte sur l'ensemble de la couverture végétale de la commune. Plus de la moitié du territoire de la commune est encore couverte de zones de nature, espaces naturels ou agricoles principalement implantés dans la moitié Nord de la commune.

La couverture végétale de la commune se répartit en deux grandes catégories :

- La zone naturelle ;
- La végétation "urbaine"

10.4.1 La zone naturelle

Les espaces naturels sont composés de formations végétales décrites plus haut. La forêt porte les traces de l'incendie de 2000; à certains endroits la strate arborescente est clairsemée. L'abandon des espaces cultivés a permis la recolonisation du site par la forêt méditerranéenne et ses espèces arbustives associées (lentisques, cistes, helichrysum, lavande stoechas, genêt, coronille...).

Aujourd'hui ces espaces constituent la forêt domaniale de Castillon, gérée par l'Office National des Forêts. Les espèces arborescentes présentes sont caractéristiques de la forêt méditerranéenne : pin d'Alep, chêne vert, arbousiers, chêne kermès.

Au-delà de ces périmètres de protection et d'inventaire, subsistent aux abords des zones urbanisées, des pinèdes matures sur strate herbacée. Elles sont largement dominées par le Pin d'Alep, ponctuées de quelques chênes verts.



Répartis sur l'ensemble de ces espaces naturels, des groupements de cannes de Provence se développent et racontent la présence de l'eau. Même s'il n'existe pas de cours d'eau majeur sur la commune, cette végétation hydrophile marque la présence de l'eau. Isolés, ils sont aussi associés à une végétation hydrophile que l'on remarque autour de l'étang du Pourra mais aussi ailleurs sur le territoire comme le long du vallon Saint-Jean ou vers le Pont du Roy.



L'étang du Pourra



Les groupements de cannes Provence



Le vallon du Pont du Roy



A l'Est de la forêt de Castillon se trouve la zone agricole. L'essentiel des cultures est composé de vignes. Les différents types de culture présents sont détaillés plus loin dans le chapitre relatif à l'agriculture. Néanmoins l'exploitation des terres a façonné un paysage caractéristique des espaces agricoles en Provence par la présence de haies brise-vent composées soit de peupliers soit de cyprès.

Les haies brise-vent de la zone agricole



Les espaces agricoles

10.4.2 La végétation urbaine

Aux marges de ces espaces de nature, se développe une végétation à caractère ornemental accompagnant l'habitat individuel. Implantée sur de grandes parcelles, elle offre au regard la luxuriance des grands jardins, où le végétal occulte le bâti. Certaines parcelles sont incrustées dans la pinède, celle-ci préservée masque les constructions.



La ville a su créer également son propre paysage. Celui-ci se caractérise par les alignements d'arbres qui soulignent et redessinent la trame urbaine. Les espèces qui les composent sont variées mais caractéristiques des plantations d'arbres des villes de Provence (Pin d'Alep, Pin parasol, platane, micocoulier et tilleul). Ces dernières années ont vu apparaître la plantation d'espèces plus exotiques comme le *Phoenix dactylifera* (palmier dattier) ou plus horticoles comme le poirier pyramidal.

Cet infléchissement encore discret est à relever car il ne faudrait pas perdre le caractère paysager de la commune par l'introduction de variétés étrangères à la Provence et la systématisation de leur plantation.



Alignement de platanes avenue J. Guesde



Alignement de tilleuls du Tassy



Alignement de Sophora avenue Cristofol



Alignement de poiriers pyramidaux avenue Manouchian



Alignement de pins d'Alep avenue J. Guesde

10.5 Patrimoine remarquable, historique et archéologique

10.5.1 Au titre des éléments remarquables du paysage (art L.123-1-5.7 du Code de l'Urbanisme) :

Les éléments remarquables du paysage bâti, paysage végétal, dont la liste figure ci-après ont été identifiés et repérés aux documents graphiques.

N°	IDENTIFICATION	LOCALISATION	OBJET ET JUSTIFICATION DE LA PROTECTION ET/OU DE LA MISE EN VALEUR	BATIMENT - PAYSAGE - VEGETAL
1	Statut du Christ	Eglise Notre Dame de bon voyage Rue Michel Ruiz	Classée au monument historique en 2001. Réalisée entre 1660 et 1680 en même temps que la première chapelle. Positionnée à l'origine sur la jetée en 1855, elle en est retirée en 1960 à l'occasion des travaux des pipelines. Depuis 2003, elle est abritée dans l'église actuelle Notre Dame de bon voyage.	B
2	Théâtre "Le Sémaphore"	Ancien bâtiment Usine Saint Gobain	Dernier bâtiment de l'usine Saint Gobain, XIX siècle, réhabilité en théâtre associatif par l'architecte Emile Pamart en 1989.	B
3	Ancienne Chapelle	Montée Saint Joseph	Ancienne chapelle 1841, sacristie, presbytère, accueillant une congrégation Dominicaine et aujourd'hui les sœurs de Saint Vincent de Paul XIX siècle.	B
4	Copropriété Laparra	Rue de la République / Rue Laparra	Ancien bâtiment lié à la vie ouvrière des CAP accueillant logements des cadres, douches du chantier. Conception remarquable, liée à la vie collective ouvrière. A partir de 1896. L'ensemble était accolé de logements des célibataires.	B
5	Maison des syndicats	Rue de la République Union Locale	Ancienne gendarmerie, bâtiment jardin et clôture à protéger.	B
6	Le Respélido	Avenue Charles Nédelec	Ancienne salle de traçage des CAP Réhabilitation 1983 architecte PLANCHENAU	B
7	Gare	Avenue de la Mer	Façade toiture protégées.	B
8	Cinéma Le Méliès (ancienne Eglise)	Rue Denis Papin	Eglise du canal, inaugurée en 1881. Elle est déplacée en 1975 Rue Michel Ruiz. Le bâtiment est réhabilité par Architecte Emile PAMART en 1989 pour devenir un cinéma associatif.	B
9	Pont Van Gogh (ancien pont-levis)	Cours Landrison	Seul passage du canal d'Arles à Bouc pour la ville, jusqu'à la construction de l'Avenue Maurice Thores en 1966, il est le lieu de tous les enjeux lors des guerres et des afflux de transport fluviaux. Il est déplacé sur le cours Landrison (Architecte paysagiste PITCHERS) en 1990 et sert d'appontage pour les marins. Il sera remplacé par le pont Bow-string.	B
10	La Jetée	Chemin de la Jetée	Ouvrage d'infrastructure portuaire. A l'initiative de Bonaparte en 1794 Achevée vers 1833, selon les plans de M Bondon permet de sécuriser la passe en reliant le rocher Foucard source d'innombrables naufrages. Longue de 448 m environ. En son centre était placée la statue du christ.	B

11	Tassy A : cité-jardin	Ensemble immobilier rue Danton, Robespierre, M lauze, J Ferry	Décidée en 1927 et mise en service en 1993 le projet de quartier est novateur car il propose des appartements groupés en grandes maisons au milieu de jardin planté. Cité jardin, façade toiture et environnement paysagé sont protégés.	V
12	Porche et façade de l'école Maternelle Josette Reibaut	Rue Josette Reibaut	1910 : Porche et façade protégés.	B
14	Maison des Sportifs	Avenue de la Plage	Ancienne piscine municipale, liée au vélodrome, début 1900. Lieu de la vie sociale et sportive emblématique des Port de Boucain. Construit par les ouvriers des chantiers.	B
15	Ferme de la Mérindole	La Mérindole	Signifié dans les textes dès 1269, comme chapelle domestique en 1778, et domaine agricole sur les cartes de 1821 à 1832. Construction la plus ancienne de la ville encore existante. A conserver dans son contexte paysagé.	B
16	Capitainerie et Maison des pilotes	Rue de la République	Construite en 1972 par Gaston JAUBERT, Architecte en Chef pour la direction du Port Autonome de France en 1966. Auteur de nombreux ouvrages au caractère architectural reconnaissable par l'expression du rythme et du volume, et du béton coffré brut.	B
17	Château de Saint Gobain	Avenue Général Gaulle du de	Edifice patronal du XIX siècle, lié à l'activité industrielle Saint Gobain. L'usine de la Presqu'île produit de 1915 à 1958 des produits chimiques dont les acides sulfuriques et divers phosphates. L'usine de la presqu'île produit de 1915 à 1958 des produits chimiques dont les acides sulfuriques et divers phosphates. Façade, toiture, portail et pinède du château et de la conciergerie à protéger.	B
18	Château Vieille Montagne	Commune de Port-de-Bouc Avenue Pablo Néruda	Edifice patronal du XX siècle, lié à l'activité industrielle de la Vieille Montagne. La société des Mines et fonderies de zinc de la vieille montagne s'installe à coté de l'usine kuhlmann pour produire de l'acide sulfurique. La plus performante d'Europe	B
19	Château de la Gafette (Kuhlmann)	Etat service des domaines Rue Paul Lombard	Origine propriété Vidal, construit dans les années 1870. La famille Vidal a développé l'activité des salins sur la ville de 1793 à 1923 sur un domaine de 32 hectares, laissant place à l'usine kuhlmann par la suite.	B
20	Statue des Déportés	Avenue Maurice Thorez, (devant le cimetière)	Sculpteur Francis OLIVE	B
21	Monument aux Morts	Rue Nationale	Inauguré le 27 mai 1922, placé initialement cours Landrion et déplacée rue nationale en 1933, lieu jugé plus propice au recueillement. Ouvre de Paul Gondard.	B
22	Canal d'Arles à Bouc		Ouvrage d'infrastructure portuaire. Sur les traces d'un canal gallo-romain par le général Marius, qui vers 102av. JC fit creuser un canal de dérivation du bas Rhône, la "FOSSA Marina". Il fut creuser en plusieurs passe à partir de 1804; puis agrandi successivement notamment en 1922 avec la pose du pont bow-string suite à la loi du 24/10/19 approuvant un programme d'aménagement progressif du port et du canal de Marseille au Rhône.	B
23	Source des Aigues Douces		Depuis toujours. Seule source d'eau douce connue.	P

25	Façades du port renaissance	Port Renaissance	Architecte Spoliéri, façade des habitations, terrasse, balustrades, toiture, vue depuis la mer.	B
26	Bâtiment municipal	21 Cours Landrивon	Ancien bureau administratif de l'établissement Paumé, amateurs. Fresques murales en relief, Verrière, distribution intérieure du grand hall, façade à protéger.	B
27	Bateau"le Provence"	Avenue de la Mer	Témoin activité maritime	B
28	Fontaine du siège des joueurs-Lavoir	Quai de la Liberté	XIX ème siècle. Le lavoir est l'un des trois dernier de ce type construit par la municipalité suite à l'adjonction de l'eau potable en 1928 grâce à la ligne de chemin de fer PLM. Une autre bâtisse similaire existe encore sur le Lègue. A l'arrière du lavoir	B
29	Statues Morales	Carrefour Morales / RN 568	Ancien ouvrier des chantiers, M Morales a terminé sa vie dans une production prolifique de sculptures monumentales en métal, illustrant son savoir-faire dans la mise en forme de cette matière et dégageant une expression très forte.	P
30	Mas de l'Hôpital	Plan Fossan	Bâti terrain architecturale.	B
31	Espace naturel inséré dans le tissu urbain	Promenade René Cassin		V
32	Alignement de platanes	Rue de la République	Alignement de platanes remarquables par leur âge et leur structure, composante paysagère de la ville.	V
33	Alignement et groupement de pins	Avenue Thorez M.	Alignement et groupement de sujets remarquables par leur âge et leur structure, composante paysagère importante du paysage port de boucain,	V
34	Groupement de platanes	Avenue Thorez J.MILLAT M. et	Arbres remarquables par leur âge et leur structure, composante paysagère de la ville.	V
35	Alignement de platanes	Rue de Turenne	Arbres remarquables par leur âge et leur structure, composante paysagère de la ville.	V
36	Alignement de platanes	Rue Nicotra	Arbres remarquables par leur âge et leur structure, composante paysagère de la ville.	V
37	Alignement de platanes	Cours Landrивon	Arbres remarquables par leur âge et leur structure, composante paysagère de la ville.	V
38	Alignements de platanes	Cours de la Liberté	Sujets remarquables par leur âge et leur structure, composante paysagère de la ville.	V
39	Alignement de pins	Avenue Général de Gaulle	Sujet remarquables par leur âge et leur structure, composante paysagère de la ville.	V
40	Alignements de pins	Rue Jean Jaurès	Sujet remarquables par leur âge et leur structure, composante paysagère de la ville.	V
41	Alignements de pins	Rue Paul Langevin	Sujet remarquables par leur âge et leur structure, composante paysagère de la ville.	V

42	Groupement de pins	Place K. Marx	Groupe ment de pins remarquables par leur âge et leur structure, composante paysagère importante du paysage port de boucain,	V
43	Alignements de platanes	Rue Tuléda et rue J. Gueste	Alignement de platanes remarquables par leur âge et leur structure, composante paysagère de la ville.	V
44	Groupe ment de pins	Devant gymnase	Groupe ment de pins remarquables par leur âge et leur structure, composante paysagère importante du paysage port de boucain,	V
45	Cité des Agaches		Témoin Habitat ouvrier	B
47	Les berges du canal		Ouvrage maritime et espaces des berges structurant paysage urbain	P
48	Vallat du Pont du Roy	Pont du Roy	Verts Vallon humide	P
49	Pinède de Milan Sud	Milan Sud	Groupe ment de pins remarquables par leur âge et leur structure, composante paysagère importante du paysage port de boucain,	V
50	Jardins publics	Rue Joseph Milla		P
51	Espaces libres permettant des continuités écologiques	Le long de la voie ferrée		V
55	Square Pascal	Angle Millat Thorez		P
56	Alignement de micocouliers	Denis Papin	Alignement de micocouliers remarquables par leur âge et leur structure, composante paysagère de la ville.	V
57	Pinède de la merindole	RN 568	Groupe ment de pins remarquables par leur âge et leur structure, composante paysagère importante du paysage port de boucain,	V
58	Groupe ment de pins	Avenue des Pins	Groupe ment de pins remarquables par leur âge et leur structure, composante paysagère importante du paysage port de boucain,	V
59	Groupe ment de pins	Haut du coteau Z.I Grand'Colle	Groupe ment de pins remarquables par leur âge et leur structure, composante paysagère importante du paysage port de boucain,	V
60	Canal de Martigues	Du Nord Ouest au Sud Est au SE territoire	Témoin passé agricole du territoire	P
61	Les Arcades	Chemin des vergers	Seule une arcade est visible, accolée à une maison, au sud-est du passage à niveau. La suite des arcades est incluse dans le corps de certaines maisons. Les piles, larges de 4 m et épaisses de 2, sont espacées de 6 m. Elles supportent des arcs de 3,95 m de hauteur et un tablier de 4 m de large.	B
62	Boisement ouvert	Chemin des Termes	Boisement ouvert à forte présence d'Hélianthème à feuilles de marum.	V
63	Garrigue / pelouses	Chemin des Termes	Garrigue / pelouses d'enjeu local de conservation modéré. Présence potentielle d'espèces à enjeu.	V
64	Garrigue / pelouses	Jardins de Louis Hauts de Saint Jean	Garrigue / pelouses d'enjeu local de conservation modéré. Présence potentielle d'espèces à enjeu.	V

10.5.2 Au titre du patrimoine historique et archéologique

La présence humaine sur le territoire communal est ancienne. Les rives des Etangs d'Engrenier et du Pourra, les environs de la ferme de Valentoulin et de celle de la Mérindole, le plateau de Castillon ont abrité dès l'époque néolithique de nombreux habitants.

La direction Régionale des Affaires Culturelles et le Service Régional de l'Archéologie, dans le cadre de leur mission de conservation du patrimoine archéologique ont identifiés plusieurs sites bénéficiant d'une protection au titre du patrimoine archéologique :

Ils sont datés :

- Du Néolithique récent (Traces d'Occupation³⁶) ;
- De l'Age de Bronze (Traces d'Occupation⁵) ;
- De l'Age de fer pour les Oppidium de Castillon³⁷ et de Castillon-Otan³⁸, pour un entrepôt³⁹ ;
- De l'Antiquité tardive pour une nécropole à inhumation⁴⁰ ;
- Du Bas et Haut Empire pour de l'Habitat « Valentoulin »⁴¹, des établissements ruraux : « la Mérindole »⁴² et « Le mas de l'Hôpital »⁴³, une villa maritime⁴⁴, un entrepôt⁴⁵, la Nécropole du Pont du Roi ;
- Du Haut Moyen-âge pour une tombe⁵, une nécropole rupestre⁵, un établissement rural¹¹, une nécropole à inhumations⁴⁶ ;
- Du XIV^{ème} siècle pour un aqueduc « Les Arcades »⁴⁷ ;
- Du XIX^{ème} siècle pour des bâtiments industriels⁴⁸.

Certains sites ne sont pas datés : une carrière⁵, un habitat troglodytique⁵ et un abri⁴⁹ « Castillon Est ».

Port de Bouc ne comporte pas de monument protégé au titre de la loi de 1913 sur les monuments historiques. Cependant, le rayon de protection de 500 mètres du Fort de Bouc situé sur la commune de Martigues concerne une partie du territoire de Port de Bouc.

³⁶ Parcelles C3 (947), C3 (641), C3 (640), C3 (565), C3 (547), C3 (546), C3 (545), C3 (544), C3 (543), C3 (136) et parcelles C4 (182), C4 (181), C4 (155), C4 (154), C4 (153), C4 (152) pour les traces d'occupation du Castillon Nord

³⁷ Parcelle C4 (653)

³⁸ Parcelle C4 (653)

³⁹ Parcelle C4 (653)

⁴⁰ Numéro de parcelle non disponible

⁴¹ Parcelle C3 (878)

⁴² Parcelle C2 (109)

⁴³ Parcelles C9 (353), C9 (334)

⁴⁴ Parcelle A4 (785)

⁴⁵ Parcelle C4 (161)

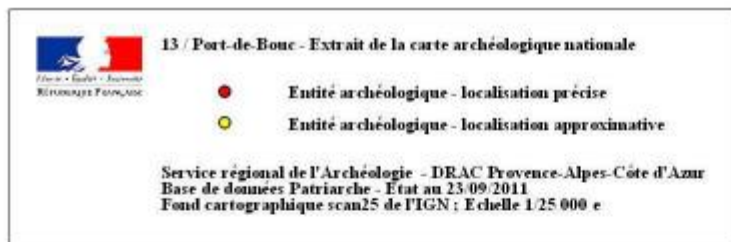
⁴⁷ Parcelle B 1 (2306)

⁴⁸ Numéro de parcelle non disponible

⁴⁹ Numéro de parcelle non disponible

ELEMENTS DU PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE

Source : Service Régional de l'Archéologie- 27septembre2011.



Port-de-Bouc - Extrait de la carte archéologique nationale
Base Patriarche - Etat au 23/09/2011
Service régional de l'Archéologie DRAC PACA

Numero_d_ordre_da ns_la_commune	Nom_et_ou_adresse	Identification_de_l_EA	Parcelles	Precision_de_l_emprise
1	OPPIDUM DE CASTILLON (COTE 65)	3323 / 13 077 0001 / PORT-DE-BOUC / OPPIDUM DE CASTILLON (COTE 65) // oppidum / Premier Age du fer - Second Age du fer	:C4(155);C4(156);C4(157); :C4(653);	
2	Valentoulin	7688 / 13 077 0002 / PORT-DE-BOUC / Valentoulin // habitat / Haut- empire - Bas-empire	1988 C3 (658, 659, 872, 877, 878)	loc. connue et limites supposées
3	OPPIDUM DE CASTILLON- OTAN (COTE 59)	7689 / 13 077 0003 / PORT-DE-BOUC / OPPIDUM DE CASTILLON- OTAN (COTE 59) // oppidum / Premier Age du fer	1988 :C4(156);C4(653);	loc. connue et limites supposées
4	MERINDOLE	7690 / 13 077 0004 / PORT-DE-BOUC / MERINDOLE // exploitation agricole / Haut-empire	1988 :C2(107);C2(109); :A4(2900);A4(2902);A4(785);	
5	POINTE BAUMASSE	7691 / 13 077 0005 / PORT-DE-BOUC / POINTE BAUMASSE // villa / Haut-empire	1988 :C4(161);C4(653); 1988 C3 (136, 543-547, 565, 640, 641, 947)	
6	CASTILLON/VALENTOULIN	7692 / 13 077 0006 / PORT-DE-BOUC / CASTILLON/VALENTOULIN // entrepôt / Second Age du fer		
7	VALENTOULIN/OTAN !!	7693 / 13 077 0007 / PORT-DE-BOUC / VALENTOULIN/OTAN !! // occupation / Néolithique final	1983 :B1(2306);	
8	ARCADES (LES)	16451 / 13 077 0008 / PORT-DE-BOUC / ARCADES (LES) // aqueduc / Epoque moderne ?	1981 :C9(334);C9(353);	localisation approximative
9	MAS DE L'HOPITAL	16452 / 13 077 0009 / PORT-DE-BOUC / MAS DE L'HOPITAL // exploitation agricole / Haut-empire - Haut moyen-âge		localisation approximative
10	La Mérindole	2347 / 13 077 0010 / PORT-DE-BOUC / La Mérindole // nécropole ? / Bas-empire - Haut moyen-âge		localisation approximative
11	NECROPOLE DU PONT-DU- ROI	3321 / 13 077 0011 / PORT-DE-BOUC / NECROPOLE DU PONT-DU-ROI // sépulture / Bas-empire	1988 :A4(?);	localisation approximative
12	Nécropole des Arcades	16454 / 13 077 0012 / PORT-DE-BOUC / Nécropole des Arcades // nécropole / Bas-empire - Haut moyen-âge		localisation approximative
13	STATION DE CASTILLON NORD	16455 / 13 077 0013 / PORT-DE-BOUC / STATION DE CASTILLON NORD // occupation / Néolithique récent ?	:C4(152);C4(153);C4(154) :C4(155);C4(181);C4(182)	localisation approximative
14	Castillon Est	10324 / 13 077 0014 / PORT-DE-BOUC / Castillon Est // carrière / habitat / Epoque moderne - Epoque contemporaine	1989:C6(242, 244)	loc. connue et limites supposées
15	Plan d'Aren	12974 / 13 077 0015 / PORT-DE-BOUC / Plan d'Aren // atelier de verrier ? / Epoque contemporaine	1988 :	localisation approximative
16	VALENTOULIN/OTAN !!	23132 / 13 077 0016 / PORT-DE-BOUC / VALENTOULIN/OTAN !! // occupation / Age du bronze	1988 C3 (136, 543-547, 565, 640, 641, 947)	
17	VALENTOULIN/OTAN !!	23133 / 13 077 0017 / PORT-DE-BOUC / VALENTOULIN/OTAN !! // habitat / Haut-empire	1988 C3 (136, 543-547, 565, 640, 641, 947)	
18	VALENTOULIN/OTAN !!	23134 / 13 077 0018 / PORT-DE-BOUC / VALENTOULIN/OTAN !! // nécropole / Haut moyen-âge	1988 C3 (136, 543-547, 565, 640, 641, 947)	

Source : Service Régional de l'Archéologie- 27septembre2011.



Port-de-Bouc - Extrait de la carte archéologique nationale
Base Patriarche - Etat au 23/09/2011
Service régional de l'Archéologie DRAC PACA

19	VALENTOU LIN/OTAN !!	23135 / 13 077 0019 / PORT-DE-BOUC / VALENTOU LIN/OTAN !! / / habitat / Moyen-âge - Période récente ?	1988 C3 (136, 543-547, 565, 640, 641, 947)	loc. connue et limites supposées
20	VALENTOU LIN/OTAN !!	23136 / 13 077 0020 / PORT-DE-BOUC / VALENTOU LIN/OTAN !! / / carrière / Epoque indéterminée	1988 C3 (136, 543-547, 565, 640, 641, 947)	loc. connue et limites supposées
21	CASTILLON/VALENTOU LIN	23131 / 13 077 0021 / PORT-DE-BOUC / CASTILLON/VALENTOU LIN / / entrepôt / Bas-empire	1988 C4(161);C4(653); A3 (678)	loc. connue et limites supposées
22	Nécropole de la Pointe de Vella	26864 / 13 077 0022 / PORT-DE-BOUC / Nécropole de la Pointe de Vella / Pointe de Vella / nécropole / Haut moyen-âge ?		loc. connue et limites supposées
23	Valentou lin Est 1	29037 / 13 077 0023 / PORT-DE-BOUC / Valentou lin Est 1 / / carrière / Age du fer - Période récente	1989 C7(272)	loc. connue et limites supposées
24	Pourra Sud 1	29040 / 13 077 0024 / PORT-DE-BOUC / Pourra Sud 1 / / carrière / Age du fer - Période récente	1989 C6(245)	loc. connue et limites supposées
25	Pourra Sud 2	29041 / 13 077 0025 / PORT-DE-BOUC / Pourra Sud 2 / / carrière / Age du fer - Période récente	1989 C6(248)	loc. connue et limites supposées
26	Pourra Sud 3	29042 / 13 077 0026 / PORT-DE-BOUC / Pourra Sud 3 / / extraction / Période récente	1989 C6(253)	loc. connue et limites supposées
27	Pourra Sud 4	29043 / 13 077 0027 / PORT-DE-BOUC / Pourra Sud 4 / / carrière / Age du fer - Période récente	1989 C6(250)	loc. connue et limites supposées
28	Pourra 1	29044 / 13 077 0028 / PORT-DE-BOUC / Pourra 1 / / carrière / Age du fer - Période récente	1989 C5(193)	loc. connue et limites supposées
29	Pourra 1	29045 / 13 077 0029 / PORT-DE-BOUC / Pourra 1 / / habitat / Epoque moderne - Epoque contemporaine	1989 C5(193)	loc. connue et limites supposées
30	Pourra 2	29046 / 13 077 0030 / PORT-DE-BOUC / Pourra 2 / / carrière / Age du fer - Période récente	1989 C5(193)	loc. connue et limites supposées
31	Valentou lin Est 2	29047 / 13 077 0031 / PORT-DE-BOUC / Valentou lin Est 2 / / carrière / Epoque moderne - Epoque contemporaine ?	1989 C7(272)	loc. connue et limites supposées
32	Valentou lin Est 3	29048 / 13 077 0032 / PORT-DE-BOUC / Valentou lin Est 3 / / habitat / Haut-empire - Bas-empire	1989 C7(270)	loc. connue et limites supposées
33	Castillon	29049 / 13 077 0033 / PORT-DE-BOUC / Castillon / / habitat / Haut- empire	1989 C4(576)	loc. connue et limites supposées
34	Pointe de Vella	29565 / 13 077 0034 / PORT-DE-BOUC / Pointe de Vella / Pointe de Vella / occupation ? / Néolithique	A3 (678)	loc. connue et limites supposées
35	Valentou lin nord	33077 / 13 077 0035 / PORT-DE-BOUC / Valentou lin nord / / habitat / Age du bronze final - Premier Age du fer ?		loc. connue et limites supposées
36	Valentou lin nord	33078 / 13 077 0036 / PORT-DE-BOUC / Valentou lin nord / / occupation / Bas-empire		loc. connue et limites supposées
37	Pointe de Vella	33976 / 13 077 0037 / PORT-DE-BOUC / Pointe de Vella / / habitat ? / Epoque hellénistique		loc. connue et limites supposées

10.6 Enjeux et perspectives

La qualité de la vie (les paysages, les aménagements urbains, les modes de déplacements) est considérée par les habitants comme une nécessité que les collectivités et les pouvoirs publics doivent prendre en compte, et qui participe au développement durable.

▪ Préserver et valoriser les espaces naturels

La commune possède, au Nord de son territoire, un patrimoine naturel de grande qualité paysagère qui bénéficie de mesures d'inventaires et de protection liées aux secteurs des étangs intérieurs et à la loi littoral. Ces espaces constituent à la fois un atout écologique mais aussi stratégique pour le développement des loisirs et du tourisme sur le territoire.

Dans le respect des grands équilibres et au titre de l'article L.111.1.1 du Code de l'Urbanisme (Loi Littoral), la protection sera maintenue sur cette partie du territoire par un classement en zone naturelle. Il convient de protéger l'environnement de l'étang du Pourra, du plateau de Castillon, des collines de la Mérindole, de la Grand' Colle et de Carcaras, des Arcades.

La « coulée verte » située à l'Ouest sera prise en compte et confortée afin d'assurer la relation entre les vastes espaces naturels du Nord du territoire et le littoral Ouest, l'activité de loisirs tourisme qui y fonctionne actuellement sera prise en compte.

La ville projette l'aménagement des berges du canal, qui constitue aujourd'hui une césure dans le territoire. Ceci rétablira à l'occasion d'une pratique promenade-loisirs, le lien entre cet espace de qualité et les territoires habités qui le jouxtent et au delà. Cet aménagement viendra compléter les espaces verts de détente et de loisirs de proximité réalisés ou projetés dans les zones d'habitat des quartiers.

En outre, la requalification de la R.N. 568 « entrée de ville Nord » améliorera la qualité paysagère de cette partie du territoire et au-delà la qualité résidentielle et le cadre de vie des habitants.

La séquence « verte » Ouest, assurera une continuité de la trame verte depuis la Mérindole et une ouverture vers le canal et la mer.

▪ Mettre en valeur le littoral

Port de Bouc se caractérise par un littoral urbanisé sur sa quasi-totalité : centre ville, occupations denses d'habitat collectif, zones pavillonnaires continues, équipements, zones d'activités.

Une étroite bande littorale qui est libre de toute occupation sera maintenue en zone naturelle de protection stricte au P.L.U. Une mise en adéquation ponctuelle du zonage avec l'occupation urbaine des sols sera opérée dans les secteurs urbanisés. La variété de ses paysages justifie ces orientations. Depuis plusieurs années, la ville s'est engagée dans un programme de valorisation de son littoral avec l'aménagement de la plage des Aigues Douces, et du boulevard littoral promenade plantée en bord de mer.

11 ANALYSE PAYSAGERE : APPROCHE VISUELLE ET COMPOSANTS PAYSAGERS

La commune de Port-de-Bouc est une ville de contrastes où les espaces naturels côtoient l'urbain, où des grands ensembles collectifs s'imbriquent dans la trame de l'habitat individuel, où l'industrie compose l'arrière plan des paysages maritimes.

L'Atlas des Paysages des Bouches du Rhône installe la commune dans l'unité paysagère du golfe de Fos, en limite de l'unité paysagère "de l'étang de Berre".

Le territoire de Port-de-Bouc assure la liaison entre la vaste dépression de l'étang de Berre aux ambiances contrastées et celle du golfe de Fos qui s'étend jusqu'aux paysages de Camargue.

Dans l'atlas des paysages Port-de-Bouc se découvre ainsi :

"Annoncé par les cheminées dominant la masse rouge sombre de l'ancienne usine Lafarge à l'Est de Fos, le tissu urbain se densifie progressivement d'Ouest en Est, occupant l'ensemble de la presqu'île de Port de Bouc, paysage minéral sans repère visuel marquant : longues barres de collectifs, supermarchés et parcs de stationnement, pavillonnaire dense sur les versants, dominé vers Caronte et le port des masses sombres des usines. Les versants de garrigue et pins d'Alep ferment le paysage au Nord " Port-de-Bouc a l'image et la réputation d'une ville industrielle, elle possède cependant un vrai patrimoine paysager à faire connaître et reconnaître.

11.1 Le grand paysage

La commune de Port de Bouc appartient à 2 grands territoires des Bouches-du-Rhône : à l'**Etang de Berre**, le plus vaste plan d'eau salée d'Europe (env. 155 km²), dont les rives s'étendent sur 75 km, ainsi qu'au **Golfe de Fos**, où l'étang se déverse via le chenal de Caronte.



Source : Rapport de présentation du P.L.U. de la Ville de Martigues –

Décembre 2010 – Tome 01 : Evaluation environnementale

11.1.1 L'Etang de Berre

Synclinal recreusé par les eaux de la Touloubre et de l'Arc, l'étang de Berre est entouré de collines calcaires peu élevées, mais généralement escarpées : au nord, la chaîne de La Fare (200 m); à l'est, celle de Vitrolles (270 m); au sud, celle de l'Estaque (150-280 m) qui le sépare de la Méditerranée; à l'ouest, les collines d'Istres et de Saint-Mitre (100-150 m) qui le séparent de la Crau.

D'une superficie de 155 km² et d'une profondeur maximum de 9 mètres, il a été partiellement comblé par les apports alluviaux des fleuves s'y déversant et qui ont constitué, au nord-est, la plaine basse de Berre avec ses salines, et, au sud-est, celle de Marignane avec les Salins du Lion et le long cordon littoral du Jaï, qui enferme l'étang de Bolmon. Entre les deux, s'amorce un nouveau cordon, la Pointe, qui tendrait à fermer sur lui-même l'étang de Vaïne où la profondeur est rarement supérieure à cinq mètres.

Le bassin versant de l'Etang de Berre à une étendue de 1400 km², il est drainé par quatre rivières : la Touloubre, la Durançole, la Cadière et l'Arc, qui trouve sa source dans le département du Var.

En outre, et s'il ne s'agit pas exactement, du même "*grand*" territoire, le bassin versant Nord-Ouest de Martigues, qui s'ouvre comme une fenêtre sur "*Les Etangs*" (de Citis, du Pourra, de l'Engregnier, de Lavalduc, de l'Estomac ...) révèle néanmoins à partir de quelques points de vue précis, une grande diversité paysagère, partagée entre terres agricoles, salins, landes et étangs ; ce secteur constitue, malgré la densité des réseaux de pipe-line et de transport d'énergie qui le sillonnent, un territoire de qualité dont la fragilité doit être prise en compte dans les projets d'aménagement à l'amont du bassin versant.

11.1.2 Le Golfe de Fos

Le Golfe de Fos baigne le contrefort occidental de la Chaîne de l'Estaque et s'étend à l'Ouest jusqu'à Port-Saint-Louis et l'embouchure du "*grand*" Rhône, de laquelle il est toutefois séparé par les They de Roustan – de la Balancelle et de la Gracieuse, qui constituent la "Plage Napoléon". C'est une zone semi fermée d'une profondeur moyenne de 8 m, dont la partie Ouest (anse de Carteau) est dédiée à la mytiliculture, tandis que ses rivages Nord et Est ont fait l'objet d'une industrialisation lourde, planifiée par l'Etat dans les années soixante.

A l'Ouest, Port-Saint-Louis-du-Rhône se positionne comme la porte d'entrée sur la Camargue, où l'on accède par bac. Cette commune née au début du siècle de l'activité portuaire, est directement confrontée au paradoxe du territoire : l'opposition sans aucune transition de la ZIP de Fos, face à la Camargue et la Plage Napoléon.

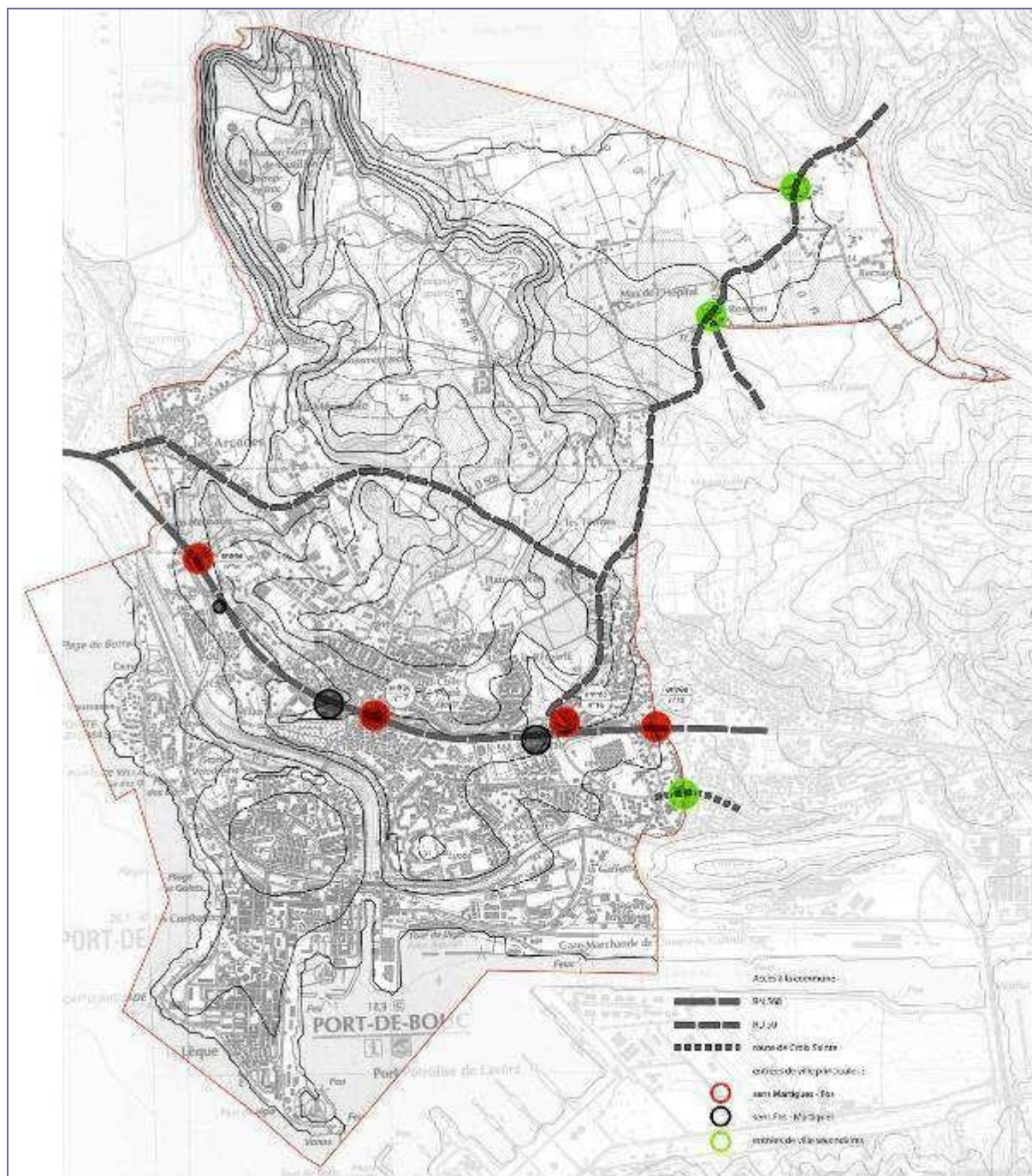
A l'Est, Port-de-Bouc et Lavéra, témoins de la rapidité des mutations industrielles, croissance, reconversion ou déclin, qui ont suivi les premières exploitations des salins du chenal de Caronte pour l'industrie chimique.

11.2 Les entrées de ville

L'accès à la commune de Port-de-Bouc se fait principalement par la RN 568. Voie rapide aux allures d'autoroute, elle en a tous les profils y compris les accès aménagés sous forme de voies de dégagement.

Les accès à la ville desservent différents quartiers. Selon le caractère de ces quartiers, l'approche visuelle de la commune est différente.

LES ENTREES DE VILLE



Source : ORGECO.

On peut classer ces entrées en deux catégories :

- Les entrées principales depuis la RN 568 ;
- Les entrées secondaires depuis le réseau routier secondaire.
-

11.2.1 Les entrées principales : l'entrée au cœur de la ville

La sortie n°17 "centre ville" marque clairement l'entrée de la ville. Une voie de sortie débouche sur un rond-point en dénivelé aménagé distribuant les circulations soit vers le Nord (quartiers des Amarantes et de la Grand Colle, ZI de la Grand Colle) soit vers le Sud en empruntant l'avenue Maurice Thorez, artère centrale depuis laquelle s'organise la ville. Cet axe est le seul à relier l'extrémité sud de la ville au Nord de la commune. L'environnement urbain est composé de grands collectifs, de collectifs plus bas, continu et d'habitat individuel dense.

11.2.2 Les entrées principales : les entrées depuis la RN 568

Elles se matérialisent depuis l'Est en venant de Martigues :

- Sortie n°15 "St Jean" : elle fait entrer dans une zone d'habitat individuel en périphérie est de la ville. La rue Saint Jean rejoint au Nord sur la RD 50, bordée de part et d'autre de bâti individuel déroulant ces clôtures plus ou moins transparentes avant de déboucher sur des espaces agricoles. Un passage sous voirie permet de rejoindre la ville vers le Sud ;
- Sortie n° 16 "Port-de-Bouc Est – St Mitre – zone commerciale – ZA de la Gafette" accède à un grand giratoire recouvert d'une végétation spontanée au débouché d'un vallon naturel encore recouvert de garrigue basse. C'est la rencontre des espaces naturels avec la ville dense. La ville est ici encore faite d'habitat individuel. Un passage sous voirie permet l'accès au centre commercial et plus loin la densité de l'habitat annonce le centre ville ;
- Enfin, la sortie ZI permet l'accès à la ZI de la Grand Colle mais aussi au camping de la Mérindole et au quartier des Arcades.



Le trajet le long de cet axe emprunte des typologies variées. La perception de la ville selon que l'on vienne de Fos sur mer ou de Martigues est très différente :

- Depuis Martigues, le regard porte sur un continuum urbain d'habitat individuel ;
- Depuis Fos sur mer, c'est un contact direct, presque brutal, avec les grands gabarits de Milan Sud et les volumes imposants et colorés des espaces commerciaux.

Depuis Martigues, l'espace est assez ouvert, les vues sont cadrées par le végétal ou un bâti bas. Au niveau de la sortie n°16, le paysage s'ouvre au Sud vers les silhouettes industrielles de Lavéra. Puis l'espace se resserre ; les talus au Nord et les haies de cyprès au Sud ferment les perceptions. Au sortir d'une courbe, la ville apparaît, volumes bâtis et talus encadrent le parcours. La voie passe en trémie sous le giratoire d'accès au centre ville puis l'espace s'ouvre à nouveau sur la baie de Fos sur mer et ses industries.

*Vers Fos sur mer**vers Martigues*

Depuis Fos sur mer, les abords sont hétérogènes ; friches, bâti commercial, individuel alternent en une succession désorganisée. La voie s'enfonce entre les murs d'une trémie pour retrouver les paysages de continuum urbain.

*Vers Port de Bouc**vers Fos sur mer*

Le projet de contournement de la commune par le Nord verra la requalification de cette route nationale en boulevard urbain et les qualités d'entrée de ville pourront être données à ces espaces de bord de voie.

11.2.3 Les entrées secondaires

L'accès à la commune est aussi possible par des voies secondaires :

- La RD 50 : c'est la seule entrée en dehors de tout contexte urbain. Depuis Saint Mitre les Remparts, la voie traverse les espaces agricoles des trois communes Saint Mitre, Martigues et Port de Bouc. Elle offre une approche au travers des paysages naturels de la commune par les espaces agricoles et boisés qu'elle traverse pour rejoindre plus au Sud les zones d'habitat individuel. Vers le "mas de l'hôpital" elle se scinde en deux branches :
 - Une vers le Sud fait l'interface entre les espaces naturels en mutation et les zones d'habitat individuel existants ;
 - L'autre devient la RD 50b et traverse les pinèdes pour desservir à la zone industrielle de la Grand Colle et au-delà le quartier des Arcades.



Interface entre espaces naturels et habités



Traversée des pinèdes



Premier regard : les espaces agricoles

- La route de Croix Sainte depuis Martigues traverse le continuum urbain. Seuls les panneaux routiers d'agglomération renseignent l'utilisateur sur son entrée sur la commune de Port de Bouc. Cet axe permet l'accès à la ZA de la Gafette et de Caronte.
- Depuis l'Ouest, une voie d'accès (à peine aménagée) après la station service Agip renvoie sur le quartier du Pont du Roy.

11.3 Les perceptions lointaines

Les perceptions lointaines de Port-de-Bouc depuis Fos sur mer ou Martigues se caractérisent par deux silhouettes urbaines singulières :

Depuis la "Grande Plage" de Fos sur mer ce sont les volumes bâtis des grands collectifs de Milan Sud, les Comtes, les Aigues Douces et La Lèque qui dessinent l'horizon.



Depuis Lavéra à Martigues, la ville se présente dans son hétérogénéité avec ses espaces de nature en crête, ses coteaux urbanisés et la ville dense hérissée de ces grands collectifs.



Ces vues lointaines définissent les espaces fortement perçus et donc sensibles pour les aménagements futurs, repères visuels à préserver et à mettre en valeur ainsi que le rapport entre les espaces naturels et construits qui composent aujourd'hui la structure paysagère de Port de Bouc.

11.4 Des panoramas singuliers

L'analyse physique a mis en évidence des éléments de relief sur lesquels la ville s'est implantée. Ainsi certains lieux offrent des panoramas sur la mer et les paysages industriels de Lavéra et Fos sur Mer.

Bien qu'il soit difficile, dans l'imaginaire collectif, de les qualifier de remarquables, ces vues font partie de la ville et de son caractère. Des lieux privilégiés existent sur le territoire, où les échanges visuels sont possibles avec l'environnement urbain et paysager de la ville ; les plus représentatifs sont :

- L'avenue Marcel Cachin et le boulevard Jean Cristofol implantés en belvédère surplombent la voie ferrée et offrent des panoramas sur Lavéra et le fort de Bouc ;
- Les terrasses du Port, le cours Landrивон, la zone Nord de Caronte ont cette proximité visuelle avec le fort de Bouc et les activités portuaires qui sont l'histoire de la ville ;
- La bande littorale depuis la plage du Bottaï au Nord jusqu'à La Lèque permet un rapport direct à la mer et l'arrière plan industriel de Fos sur mer avec sa silhouette si singulière de Sollac.

Ailleurs ce sont des dégagements ponctuels dans l'axe de rues et depuis les habitations installées à flanc de coteaux ou sur des points de relief.

Ces lieux de panoramas seront à prendre en compte dans le projet urbain afin de traduire et de définir des gabarits pour les futures zones à urbaniser afin de ne pas en occulter les vues.



Les vues depuis l'avenue M. Cachin



Les vues depuis le boulevard Cristofol



Les paysages de Fos sur mer depuis la plage du Bottai

Le rapport à la mer depuis l'avenue du Golfe



Les dégagements visuels ponctuels dans la ville

11.5 L'évolution des paysages

L'étude d'anciennes photographies aériennes permet d'établir la manière dont la ville s'est étendue.

La carte d'Etat Major de 1900 apporte des indications plus précises quant à la topographie et à l'occupation du sol. Port de Bouc se situe à la charnière entre une zone de collines assez marquées à l'Est sur la commune de Martigues et la plaine marécageuse de Fos sur mer à l'Ouest.

CARTE D'ETAT MAJOR DE 1900





L'occupation du territoire est encore essentiellement agricole et la succession de sommets coplanaires composant la zone de plateaux se lit aisément. Les espaces agricoles occupent les zones les plus planes ou à proximité des lieux humides comme au Sud de l'étang du Pourra et le long du vallon de Saint Jean, affirmant ainsi la topographie du site. Un habitat diffus se développe directement lié à l'activité agricole.

Sur la Presqu'île et de part et d'autre du canal, l'habitat s'organise autour des premières activités industrielles. Ainsi la relation intime de l'urbanisation de la commune avec son activité industrielle se confirme.

L'extension urbaine suit le développement industriel de la commune jusqu'en 1972. Cette date marque la construction de la RN 568 et le changement qui s'opère dans son rapport au sol et plus généralement à son territoire. En effet, la carte de 1974 montre la diffusion soudaine des zones urbaines au Nord de cette RN. Cette colonisation des coteaux se poursuit encore aujourd'hui et justifie qu'une réflexion sur le devenir de ces espaces périurbains encadre et organise leur extension.

EVOLUTION DES PAYSAGES : DE 1938 A NOS JOURS



Photo aérienne de 1938



Photo aérienne de 1955

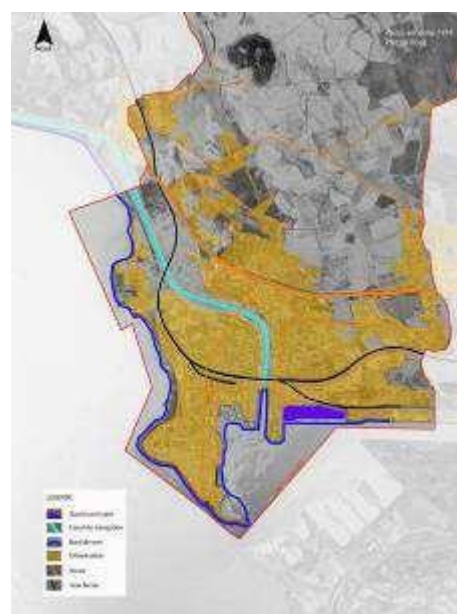


Photo aérienne de 1974

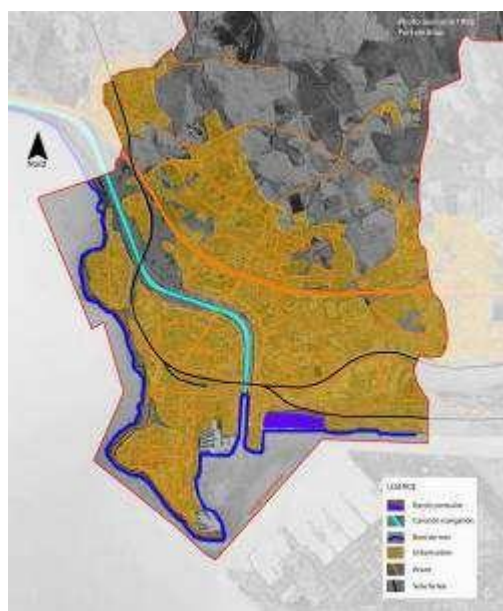


Photo aérienne de 1992



**ETAT DES ZONES IMPERMEABILISEES A CE
JOUR (2009)**



Source : ORGECO.

11.6 Les caractères paysagers

Cette phase qualifie les différents paysages de Port de Bouc. Pour ce faire, l'analyse des différents composants paysagers s'est faite sur la base des typologies rencontrées sur le territoire.

Port-de-Bouc garde encore cette image de ville industrielle malgré les mutations engagées depuis plusieurs années.

On ne peut pas parler d'un seul paysage ; la ville présente cette particularité de présenter plusieurs silhouettes où se côtoient, voire s'affrontent, un système industriel et des espaces de nature, un habitat individuel plus ou moins dense à celui de grands collectifs.

L'arpentage du territoire, indispensable pour l'établissement des caractères paysagers, a révélé un véritable patrimoine paysager. Il se compose à la fois de vastes étendues notamment des friches herbacées mais aussi d'espaces préservés, protégés sinon oubliés ; certains recèlent un fort potentiel pour créer de nouveaux paysages.

De cette diversité, deux typologies de paysage ont été définies :

- Les paysages de nature regroupent les paysages où le végétal domine ;
- Les paysages urbains que l'on pourrait aussi appeler anthropiques.

11.6.1 Les paysages de nature

Ils regroupent les espaces non imperméabilisés, à savoir :

- Les espaces naturels ;
- La zone agricole ;
- Les friches herbacées ;
- Les friches humides ;
- Les grands jardins ;
- Les parcs et jardins publics ;
- Le bord de mer ;
- Les berges du canal.

Les espaces naturels

Le paragraphe sur les formations végétales a développé plus haut les différents types de végétation rencontrés. L'objectif de ce chapitre est de qualifier ces espaces de nature et de définir le rôle qu'ils jouent dans la composition paysagère de la commune.

La forêt domaniale de Castillon est gérée par l'Office National des Forêts. Celle-ci fait partie aujourd'hui du site Natura 2000 « Etangs entre Istres et Fos » avec une Zone de Protection Spéciale (ZPS FR9312015). Cette ZPS intègre également une partie d'une Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO PAC15 Etangs de Citis, Lavalduc, Pourra, l'Estomac, Fos et Salines de Rassuen et de Fos).

A l'Est du domaine de Castillon, s'étend la zone agricole jusqu'aux limites avec les communes de Saint-Mitre-les-Remparts au Nord et Martigues à l'Est. Aux confins de la zone agricole se trouvent des



jardins familiaux. Il apparaît que cette zone agricole est, à certains endroits, mitée par de l'habitat individuel. L'agriculture tient un rôle important dans la préservation des paysages. Cette occupation des espaces agricoles par un bâti dont la vocation est celui de l'habitat et non agricole révèle leur fragilité face à la pression urbaine.

Cependant les espaces de nature, qui requièrent une attention toute particulière, sont ceux situés au-delà des périmètres réglementaires d'inventaire et de protection. En effet ils subissent fortement la pression de l'urbanisation. Espaces remarquables, ils le sont parce qu'encore végétalisés mais surtout par le rôle important qu'ils tiennent dans la structure paysagère de la commune. Espaces menacés par l'urbanisation, ils sont les derniers à pouvoir contenir l'étalement urbain, à offrir un cadre de vie de qualité et à maintenir des continuités écologiques et paysagères.



Ce sont :

- Les pinèdes, dans les quartiers Hauts de Saint-Jean, Carcaras, la Bergerie ou au Nord de la Grand-Colle. Installées sur une strate herbacée, offrent de belles transparences ;
- Les friches herbacées ;
- Les garrigues comme celle du vallon de Clément Mille.



Les friches humides

Le réseau hydrographique de la commune n'est pas très développé. Constitué de cours d'eau non pérennes, la présence de



l'eau est signifiée par une végétation hydrophile composée de cannes de Provence, de phragmites, d'ormeaux...

Les grands jardins

Déjà décrits dans le paragraphe sur les formations végétales, ce sont les jardins qui accompagnent le grand parcellaire. La végétation qu'ils renferment est aussi bien subtropicale que méditerranéenne.

Répartis sur le territoire de la ville, des parcs et jardins publics jalonnent le parcours urbain, haltes et lieux de vie, de lien social et intergénérationnel.

Pour finir, deux entités complètent ces paysages de nature : **les berges du canal et le bord de mer**. Elles ne couvrent pas une grande surface mais sont remarquables par la qualité des lieux et leurs ambiances particulières. Enfin ils offrent un potentiel rare pour la création d'espaces de loisirs et de promenade au cœur même de la ville. Ils sont la possible liaison entre la ville et ses espaces de natures.

Les berges du canal

Espaces préservés de l'agitation urbaine, ils traversent la ville en son centre offrant des lieux de promenade privilégiés qui devront être valorisés. Ils composent une vaste bande de respiration urbaine.



Des ambiances variées : entre espaces ouverts et dominés par la pinède



Le bord de mer

Le long du trait de cote se succèdent des lieux linéaires où alternent rochers, affleurements rocheux composant de petites falaises puis s'évasent en criques et plages. Un sentier, interrompu à certains endroits parce que non aménagé, permet la découverte de ces lieux, il se termine au Sud de la

Presqu'île par une promenade urbaine. Ces lieux sont autant d'espaces à reconquérir.



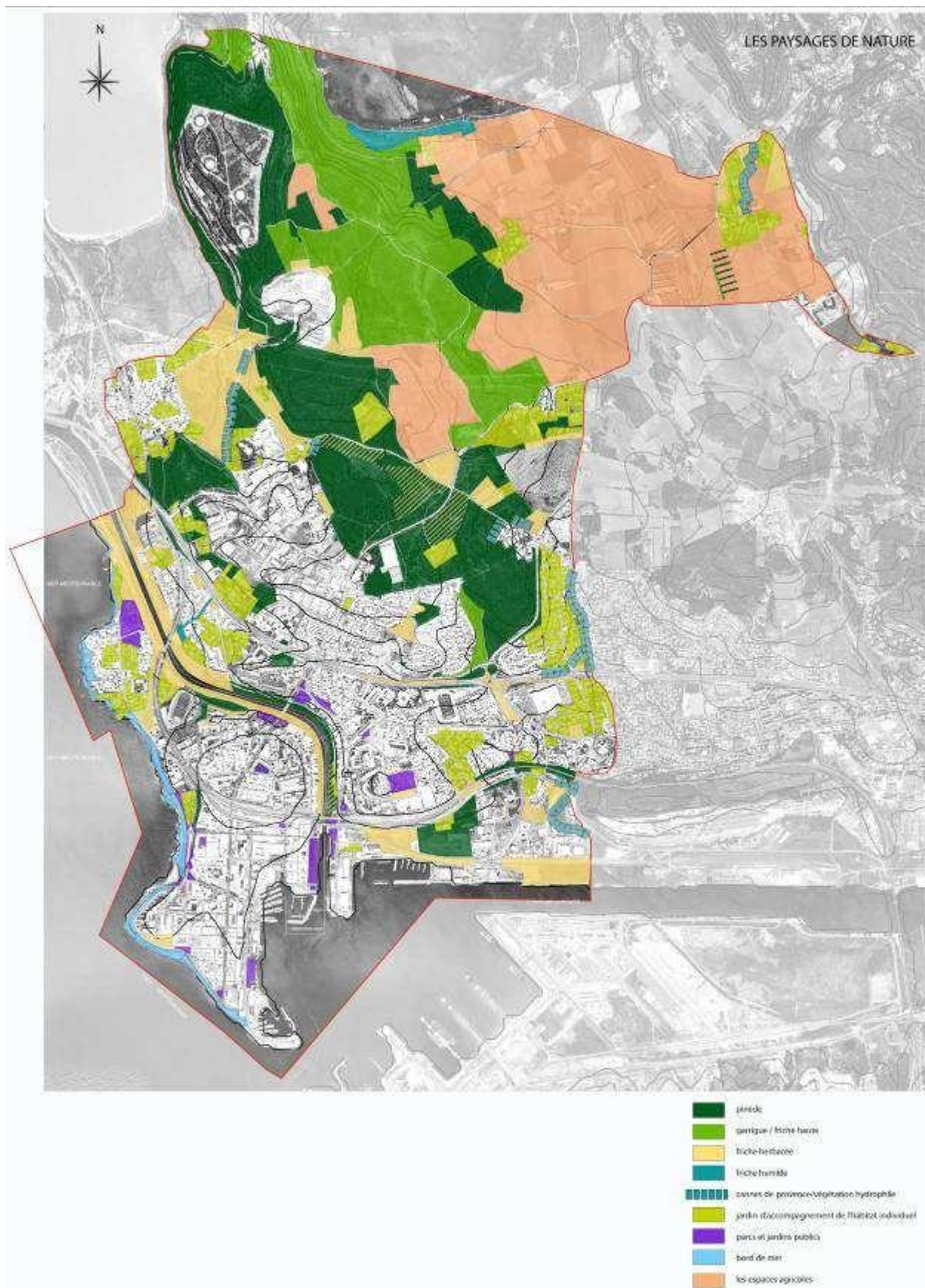
Il convient de rappeler que la présence d'un faisceau de pipelines le long du littoral contraint fortement tout projet d'aménagement.

La ville a entretenu longtemps un rapport "industriel" avec la mer. Les premières activités économiques se sont implantées en bord de mer et le littoral était le point d'échanges et d'approvisionnement ; le privé s'appropriant du même coup les espaces littoraux. Depuis les activités ont cessé délaissant ces espaces. La commune a entamé depuis plusieurs années une reconquête de ces lieux pour qu'ils deviennent espaces de loisirs. La variété de leur morphologie en font des lieux à part.



Toute la variété du cordon littoral

LES PAYSAGES DE NATURE



Source : ORGECO.

11.6.2 Les paysages urbains

L'urbanisation, par ses typologies de bâti, constitue un paysage. Ce paragraphe ne développe pas à proprement parler les formes urbaines mais s'attache à ce que ces typologies induisent pour le regard et leur effet dans le paysage.

C'est la juxtaposition de volumes bâtis très différents qui dessine la silhouette de la ville, silhouette bien particulière à Port de Bouc. En effet, la ville a ce caractère hétérogène où les grands collectifs s'imbriquent dans un habitat individuel. Certains de ces grands bâtiments deviennent emblématiques comme la tour de La Lègue, véritable point de repère visuel, les Aigues Douces qui dessinent la façade urbaine ouest. Ailleurs, Les Comtes constituent également un repère visuel marquant non par la hauteur des bâtiments mais par leur implantation sur un promontoire.

Les cartes d'évolution des paysages montrent que les premières constructions se sont faites sur la Presqu'île. Aujourd'hui elles sont composées d'un bâti continu bas R+2, ponctuellement R+3. Ce tissu homogène est incrusté d'éléments hauts, R+8 et même R+10.

Ailleurs s'est implanté selon le développement économique de la ville un habitat individuel plus ou moins dense. Les formes urbaines de cet habitat renseignent sur leur époque de construction. Le plus ancien a donné des formes urbaines ouvertes sur la ville tandis que les formes récentes ont vu la construction, sous forme de lotissements, d'espaces refermés sur eux-mêmes avec des circulations en boucle et en impasse.

L'habitat individuel groupé ancien s'est implanté sur des parcelles de taille moyenne où la juste proportion entre la construction et le jardin est encore respectée. Les extensions urbaines récentes ont vu la construction de maison sur des parcelles encore plus petites (300 m² environ) avec un COS rendant possible l'utilisation quasi totale de la parcelle par la construction.

Les paysages anthropiques sont marqués par les alignements d'arbres qui composent une véritable trame paysagère en centre urbain. Ils appartiennent au vocabulaire de la ville provençale et se localisent dans la partie la plus ancienne de la commune. Ils soulignent la composition urbaine en créant des perspectives plus ou moins magistrales et donnent une vraie qualité paysagère aux rues et avenues. L'axe Nord/Sud de l'avenue Maurice Thorez est encadré par un double alignement de pins. Majeur en termes de circulation puisqu'il relie la ville haute à la ville basse, il l'est aussi en termes de paysage par ses pins qui le bordent. Le long des autres avenues, plutôt orientées Est/Ouest, les alignements sont faits de platanes. De façon plus ponctuelle, on trouve le tilleul, le micocoulier ou le sophora. Les façades maritimes sont récemment agrémentées de palmiers.

Le cours Landrison est remarquable par le triple alignement de platanes qu'il reçoit.

Autre paysage urbain, la zone industrielle. Peu perceptible, elle est implantée sur les coteaux tournant le dos à la ville. Espaces dégradés, ils font aujourd'hui l'objet d'une requalification.

Les parcs et jardins d'accompagnement des collectifs participent aux paysages urbains, souvent ouverts sur l'espace public, ils offrent des espaces de rencontre et participent à la qualité urbaine.

Quelques délaissés de voirie existent et peuvent devenir des réserves foncières.



La zone Nord du canal de Caronte est un espace à part. Aujourd'hui friche industrielle, demain espace en devenir elle sera l'objet de projets majeurs à l'échelle de la ville par leur vocation à être urbanisée.



*L'habitat individuel groupé ancien
l'individuel en bande*



Les alignements remarquables



L'habitat ancien en zone naturelle

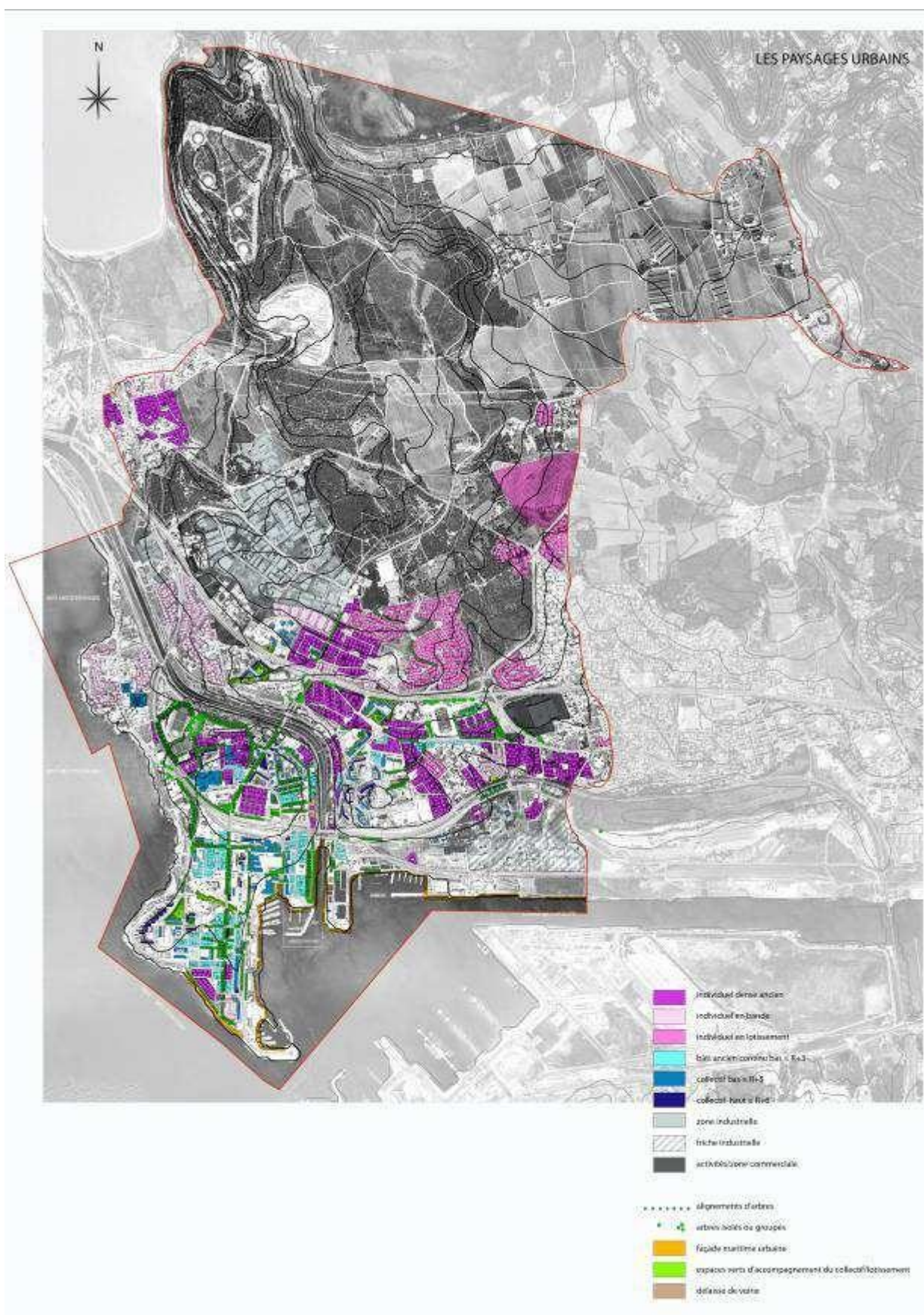


la difficile maîtrise des clôtures dans les lotissements



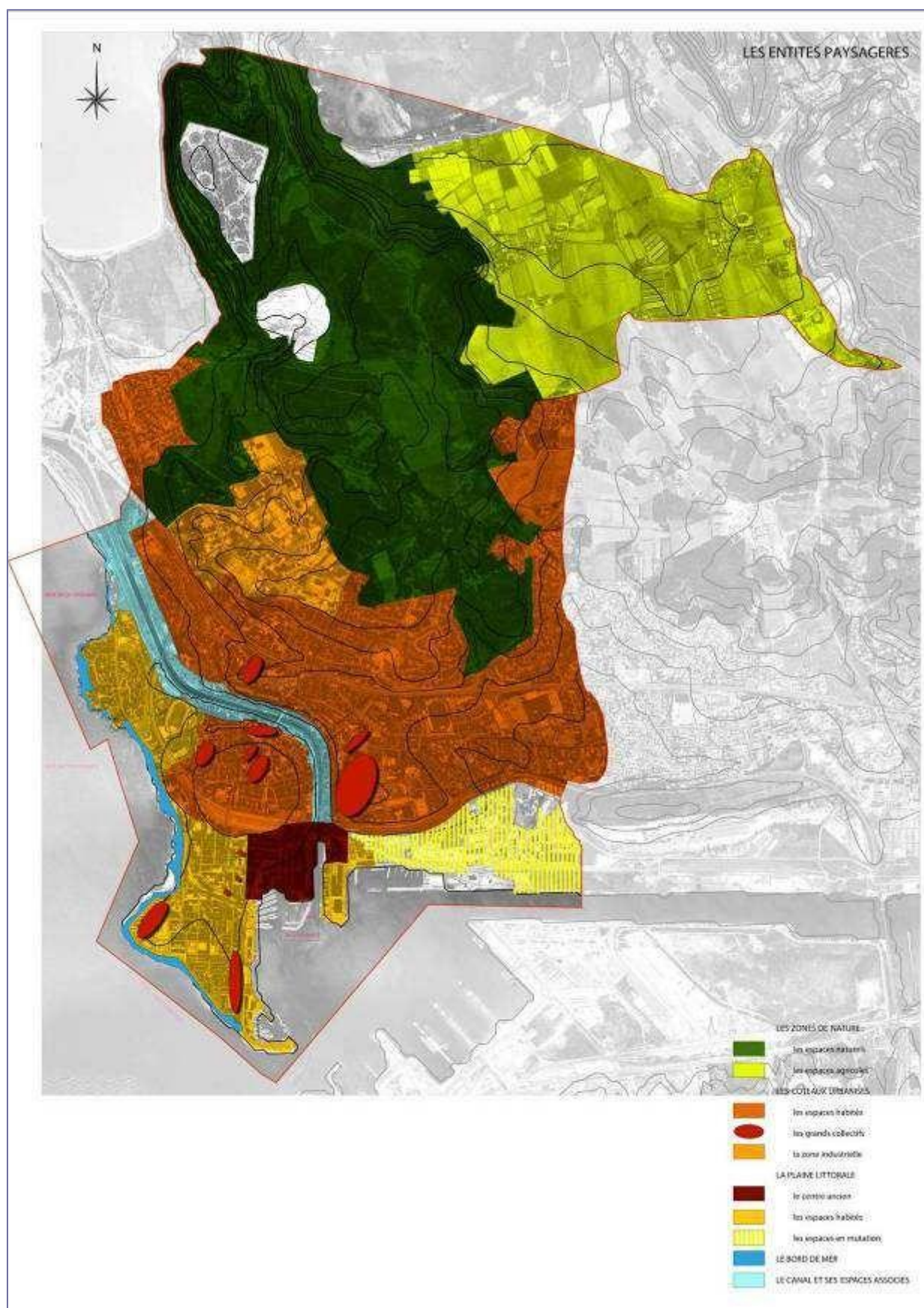
*la tour de La Lèque : repère
visuel*

LES PAYSAGES URBAINS

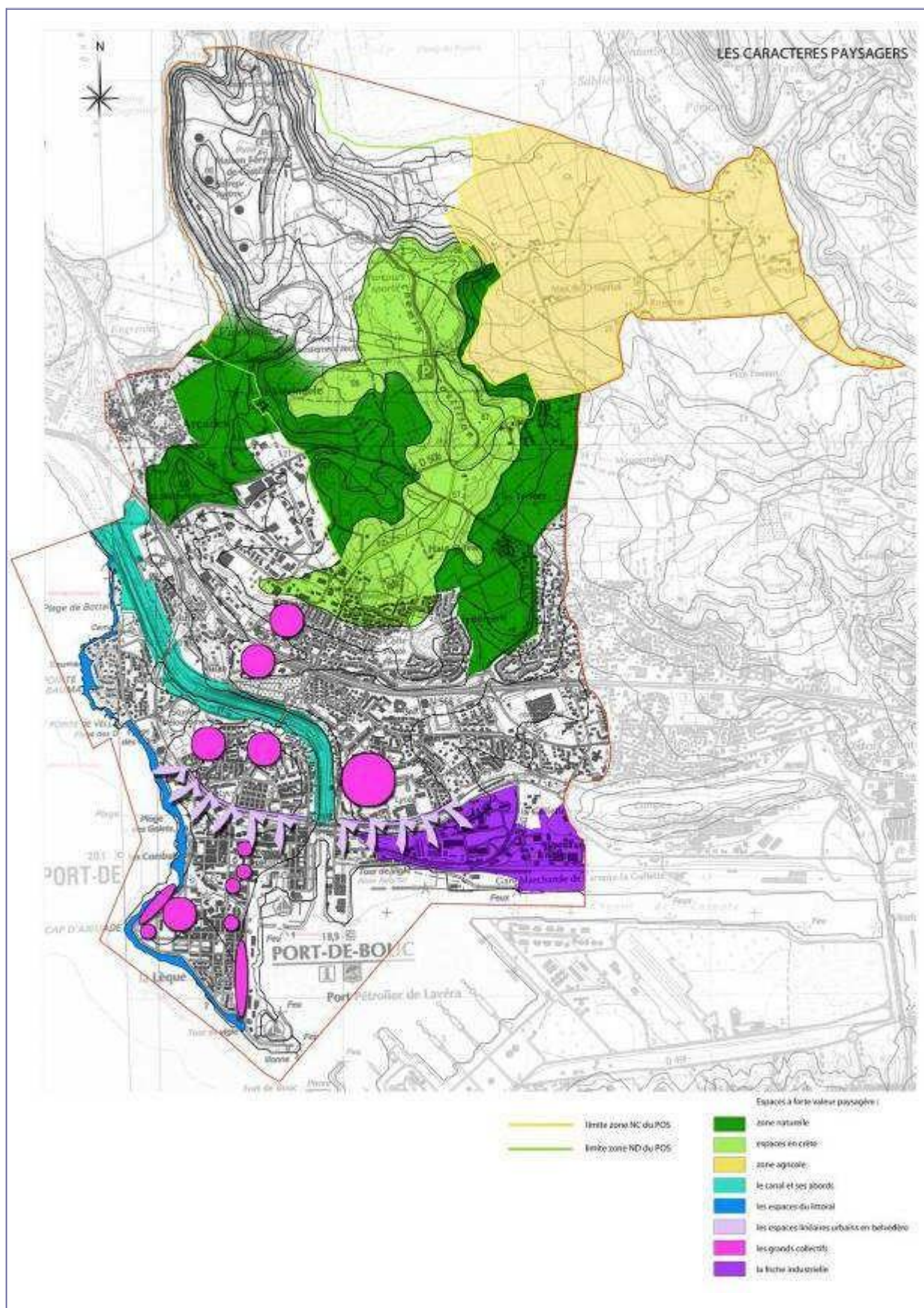


Source : ORGECO.

11.139 Analyse paysagère :



Source : ORGECO



Source : ORGECO

11.141 Enjeux et

Le diagnostic paysager du territoire qui a identifié des entités paysagères diversifiées, des caractères propres au territoire communal comme de noter des dysfonctionnements paysagers : la RN 568 en tant que rupture urbaine et paysagère ; la friche industrielle de Caronte ; les circulations douces discontinues ; un littoral « isolé » de la ville à se réapproprier dans sa globalité.

Des atouts et potentialités se dégagent :

- Les vastes espaces naturels en plateau, support d'activités de loisirs et de promenade ;
- Des vallons encore préservés, possibles continuités paysagères et écologiques ;
- Une bande littorale généreuse dans son linéaire « anneau turquoise », ponctuée de plages en « bord de ville » ;
- Les éléments de patrimoine naturel, paysager, historique et culturel (repérés au titre du L.123.1.7) ponctuent le territoire ; les éléments d'architecture singuliers dessinent la silhouette urbaine particulière à Port de Bouc : la tour de La Lègue, les Comtes ;
- De nombreux parcs et jardins publics espaces verts de proximité répartis sur le territoire de la commune ;
- Les berges du canal une séquence de l'anneau turquoise, « parcours » vert dans la ville ;
- Des espaces en belvédère (l'avenue Marcel Cachin et le boulevard Jean Cristofol) au cœur de la ville offrant des panoramas sur les horizons maritimes et leurs activités (équipements portuaires, navires...).

Des enjeux de préservation, de valorisation où de requalification

La requalification des secteurs de la RN568 et de Caronte constitue l'un des éléments forts du projet urbain : la RN 568 traitée en boulevard deviendra une voie urbaine structurante accompagnée d'habitat, services, commerces activités et équipements à l'échelle de la ville au même titre que l'avenue Maurice Thorez.

La friche industrielle de Caronte offre quant à elle les potentialités d'une nouvelle urbanité notamment en matière économique et de continuités urbaines entre les quartiers et les territoires voisins au sein de l'intercommunalité.

L'aménagement des berges du canal, le confortement du caractère de coulée verte des vallons de la Mérimole et Clément Mille permettront appuieront la création à l'échelle de la ville de circulations douces continues des collines jusqu'au littoral en fédérant les quartiers entre eux jouant en faveur du cadre de vie des habitants et ainsi du développement durable sociétal.

La préservation et la mise en valeur du littoral par des aménagements spécifiques rendra cet espace à la ville.

Maintenir les paysages naturels et agricoles du nord du territoire

- Pérenniser la continuité des espaces naturels qui formalisent la limite d'urbanisation nord ;
- Préserver de toute urbanisation les parties sommitales constituant le grand paysage.

Préserver l'identité fondatrice de l'urbanité tout en préservant la morphologie du territoire

- Respecter les principes d'organisation du contexte bâti existant pour assurer l'homogénéité urbaine ;
- S'inscrire dans la morphologie propre des différents espaces urbains et naturels qui se sont constitués tout au long de l'histoire communale ;
- Optimiser le développement urbain par le renforcement du centre ville, la recomposition urbaine (secteurs du centre ville, de La Lègue, de Caronte, du Bd urbain ...) et des pôles de quartiers ; l'utilisation des espaces libres existants dans le tissu urbain.

Renforcer la protection des structures ou entités paysagères remarquables

- Accompagner et mettre en valeur le réseau hydrographique par la protection des axes des vallons et des milieux humides ou la valorisation des cheminements doux le long de ces axes (canal de Martigues, d'Arles à Bouc... ;
- Pérenniser les espaces, éléments patrimoniaux formant des ensembles cohérents et représentatifs.

La valorisation de ces caractères et enjeux qu'ils soient naturels (forêts, bois et terres agricoles) ou urbains (les silhouettes si particulières de La Lègue, des Comtes, les activités portuaires...), leur mise en relation, c'est affirmer la silhouette urbaine et paysagère de Port de Bouc et inscrire le territoire dans un développement durable sociétal comme environnemental.



LA GESTION DES RESSOURCES

12.1 La gestion de l'eau potable

12.1.1 Le réseau d'adduction d'eau potable

La Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues regroupe les villes de Martigues, Port-de-Bouc et Saint-Mitre-les-Remparts, pour une population de 66 000 habitants.

Le service est entièrement géré en régie.

Production - adduction

La Ville de Port-de-Bouc est alimentée en eau brute par 3 puits de forages en nappe de Crau, au lieu-dit les Tapiés sur la commune de Fos-sur-Mer.

Le réseau est busé sur 11 km par des Ø 700 et 400 pour rejoindre le réservoir de la Grand Colle puis 1 km supplémentaire pour rejoindre le réservoir des Termes.

Les travaux de sécurisation sur l'ensemble du territoire ont consolidé les ressources de la ville et amélioré considérablement le confort de la distribution actuelle et à venir.

Ces travaux ont permis de palier une carence éventuelle de la ressource actuelle issue des forages de Fanfarigoule.

L'interconnexion des différentes ressources du territoire communautaire pérennise de manière durable la distribution d'eau potable sur les 3 villes.

Le traitement de l'eau brute est réalisé par simple chloration directement depuis les 3 pompes des 3 puits de forages.

- Production annuelle forage de Fanfarigoule 2010 : 2 202 782 m³

Distribution – qualité de l'eau

L'eau distribuée au cours de l'année 2010 était de très bonne qualité bactériologique ; elle est restée conforme aux normes réglementaires fixées pour les substances indésirables, les substances toxiques, les pesticides et la microbiologie.

Capacités de développement

Il s'agit de comparer la capacité de production de pointe à la demande de pointe, la demande de pointe étant égale à la consommation de pointe actuelle augmentée de la consommation de pointe des futurs abonnés et des pertes futures.

12.1.2 Ressources à l'horizon 2020

On recense 3 ressources distinctes :

- l'usine du Ranquet (propriété de la CAPM, alimentation du réseau de Martigues et de Saint-Mitre). Capacité 25 000 m³/jour,
- les puits de Fanfarigoule (propriété de la CAPM, alimentation du réseau de Port-de-Bouc). Capacité 13 200 m³/jour,



- les compteurs (ex) SIEOM (achat d'eau, 3 points de livraison (Giraudets, St Julien et Grand Vallat, pour l'alimentation de Martigues)). Autorisation pour un prélèvement annuel de 2 430 000 m³, soit 6 650 m³/jour.

Pour une capacité totale théorique de production de 44 850 m³/jour.

12.1.3 Perspectives d'évolution de la population à l'horizon 2025

Port de Bouc : taux de variation annuel

En 2010 le recensement général donnait 17 207 habitants à la ville. Antérieurement, La ville a eu jusqu'à 21 000 habitants.

La commune de Port-de-Bouc va connaître une augmentation de sa population de l'ordre de 300 habitants supplémentaires d'ici à 2015 sur l'opération des Hauts de Saint Jean.

La commune de Port-de-Bouc va connaître une augmentation de sa population de l'ordre de 1190 habitants supplémentaires d'ici à 2025 selon le potentiel d'urbanisation suivant :

- Presqu'île : 300
- Centre ville : 80
- Quai de la liberté : 80
- Hauts de Saint Jean : 1000

Au delà de 2025, deux secteurs importants seront en cours d'urbanisation

- RN 568 requalifiées: 600 logements
- Caronte : 200 logements

Pour un total de 2260 logements soit environ 5650 habitants.

- Soit à terme 22 857 habitants.

12.1.4 Fonctionnement du réseau en situation actuelle

L'analyse du fonctionnement du réseau AEP en situation actuelle et future permet un certain nombre de constations en ce qui concerne la situation de Port-de-Bouc :



PORT DE BOUC	
Situation actuelle et améliorations à apporter au réseau	
CONDITIONS ACTUELLES	AMELIORATIONS A APPORTER
- Volumes distribués : 6 035 m³/jour. - Pertes : 43 % du volume mis en distribution. - Marnage des réservoirs limitant les temps de séjour. - Pressions de distribution entre 1 et 8 bars. - Vitesse > 1m/s sur la conduite d'adduction de Fanfarigoule vers réservoir Grand Colle et réservoir des Termes. - Résiduel de chlore détectable sur l'ensemble de la commune. - Sécurisation de la distribution par l'interconnexion des ressources de la CAPM.	- Amélioration du ratio/rendement. - Sectorisation par la mise en place de débitmètres à insertion. - Analyse des données enregistrées par télégestion. - Campagne de recherches de fuites. - Réparations.

Solutions techniques pour le fonctionnement à l'horizon 2020

Les solutions techniques pour le fonctionnement en situation future (à l'horizon 2020), ont porté sur la sécurisation de l'approvisionnement et du transfert ainsi que sur un certain nombre d'aménagement réalisé ou à réaliser.

Pour la satisfaction du bilan besoins/ressources par l'augmentation de la production du Ranquet (ajout d'une file à 100 l/s) :

- travaux sur le canal d'eau brute afin d'augmenter le débit capable de l'ouvrage et extension de Ranquet (horizon 2020 si nécessaire).

Cependant, des travaux ont déjà été réalisés :

- connexion PDB/Martigues (Termes vers R6/R7)/Saint Mitre (pompage CD5),
- nouvelle station de pompage et 4 400 ml de DN 400. Pourra fonctionner dans les 2 sens.

➤ Pour la sécurisation de la production :

- les infrastructures existantes et les travaux de sécurisation réalisés permettent aujourd'hui d'assurer un fonctionnement normal à l'horizon 2020/2025.

➤ Pour l'amélioration de la distribution

Les aménagements ont permis de faire face à l'évolution des besoins, mais également de satisfaire la demande de pointe en cas de défaillance de l'une des 3 ressources ; cette dernière configuration conduit, tout de même, à l'instauration de mesures de restrictions, notamment l'arrêt des arrosages publics (100 000 m³/an).

Amélioration du rendement sur la ville de Port-de-Bouc par l'intermédiaire d'une sectorisation en cours, la mise en place de débitmètres d'insertion, l'analyse des données de télégestion sur les années à venir.

Campagnes de recherches de fuites et réparations.

SCENARIOS ETUDIES	SOLUTIONS A APPORTER
Fonctionnement en pointe future avec des projets urbanistiques.	L'évolution des consommations aura peu d'impact sur les conclusions du fonctionnement actuel pour le réseau de distribution.
Cas de la rupture de l'alimentation depuis Fanfarigoule (casse, pollution, etc.).	Mise en service de l'interconnexion des ressources CAPM par le biais des travaux de sécurisation réalisés.

12.2 L'assainissement

Les zones urbaines et industrielles de Port de Bouc sont, dans leur grande majorité, desservies par un réseau d'assainissement collectif.

En effet, l'espace situé au Nord de la Route Départementale 50b n'est pas couvert par le réseau d'assainissement. Même s'il est peu urbanisé, deux hameaux de quelques maisons individuelles occupent une partie de cet espace. Il ne peut être envisagé de raccorder l'ensemble de ces habitations isolées au réseau d'assainissement et à la station d'épuration : des difficultés techniques liées aux distances importantes et donc aux importants linéaires de canalisation à mettre en place ; des coûts élevés qui en découlent, tant pour les particuliers que pour la commune.

Pour cet ensemble de raisons, il ne peut y être envisagé qu'un assainissement autonome. Toutefois, la carte d'aptitude des sols à recevoir ce mode d'assainissement (et donc l'urbanisation) fait apparaître un zonage assez complexe dont les idées principales sont les suivantes :

- une partie réduite du territoire communal apparaît non favorable ou inapte à l'assainissement individuel, cela est dû en particulier à la présence d'eau en partie supérieure des profils qui constitue un facteur limitant strict à la percolation des effluents. Le secteur concerné est à proximité de l'Etang du Pourra ;
- a contrario, plusieurs zones favorables s'étendent sur la commune à l'Ouest au niveau du terrain de camping ainsi qu'au niveau des hauteurs de Castillon et en limite Est de la commune ; sous réserve de vérification parcellaire, l'assainissement y est possible, sans grandes difficultés particulières ;
- Plusieurs grands secteurs assez favorables apparaissent : la Mérintole, les Arcades à l'Ouest, ainsi que la vaste plaine du Mas de l'Hôpital et de Roseron.

Pour chacune de ces zones, des informations techniques relatives aux caractéristiques du dispositif d'assainissement ont été données dans le cadre de l'« Etude de l'Aptitude des Sols à l'Assainissement Individuel », (cf. annexes n°6.2.2 : étude ANTEA Juillet 1997).

Enfin, il convient de préciser qu'une vingtaine de postes de relèvement permettent de conduire les eaux usées vers la station d'épuration intercommunale située sur Martigues et d'une capacité de 100 000 « équivalent/ habitants ».

Depuis, le 1^{er} Mars 2001, c'est la Communauté d'Agglomération Ouest Etang de Berre qui gère le réseau d'assainissement de Port de Bouc et aussi de l'eau potable.

Si aucune extension des réseaux n'est envisagée prochainement, de nombreux travaux devraient être engagés sur les installations actuelles (remise en état des conduites, renforcer l'étanchéité, travaux sur les postes de relèvement, télésurveillance...). Il sera important de prendre en compte la montée des eaux du Canal de Caronte.

12.3 L'assainissement des eaux pluviales

La ville de Port de Bouc a réalisé un schéma directeur d'eaux pluviales, annexé au PLU en pièce 6.2.3.

12.3.1 Zonage d'assainissement pluvial

L'article L.2224-10 du Code Général des Collectivités Territoriales oriente clairement les aménagements et les interventions vers une gestion des eaux pluviales à la source, en intervenant directement sur les mécanismes générateurs et aggravants des ruissellements. Cet article tend également à mettre un frein à la politique de collecte systématique des eaux pluviales.

Le zonage d'assainissement des eaux pluviales a pour objectif :

- la maîtrise des débits de ruissellement et la compensation des imperméabilisations nouvelles et de leurs effets, par la mise en œuvre de bassins de rétention ou d'autres techniques alternatives,
- la mise en œuvre de mesures préventives et conservatoires sur les vallons et collecteurs secondaires situés dans le domaine privé, pour ne pas aggraver les conditions d'écoulement des crues,
- la préservation des milieux aquatiques, avec la lutte contre la pollution des eaux pluviales par des dispositifs de traitement adaptés, et la protection de l'environnement.

Parmi les modalités applicables concernant la gestion des eaux pluviales on distingue la gestion groupée de la gestion individuelle, chacune pouvant être collective (prise en charge par la collectivité) ou privée.

En pratique les zones d'assainissement collectif doivent être équipées par la Commune en ouvrages de collecte, transport, stockage et évacuation des eaux pluviales. La collectivité prend donc le relais des aménageurs afin d'assurer une gestion d'ensemble à l'échelle d'un bassin versant ou sous-bassin versant.

La commune a souhaité mettre en place des bassins de rétention collectifs de limiter les débits à l'aval. Ainsi ces rétentions sont dimensionnées pour compenser l'imperméabilisation des urbanisations futures mais également pour casser le débit de pointe et le limiter en fonction de la capacité du réseau aval.

Cette gestion collective peut-être assurée par des techniques classiques (bassin de rétention) comme alternatives (noues, bassin paysager, plan d'eau,...) et présente l'intérêt de garantir une pérennité des ouvrages dans le temps.

12.3.2 Diagnostic et/ou Schéma Directeur des eaux pluviales

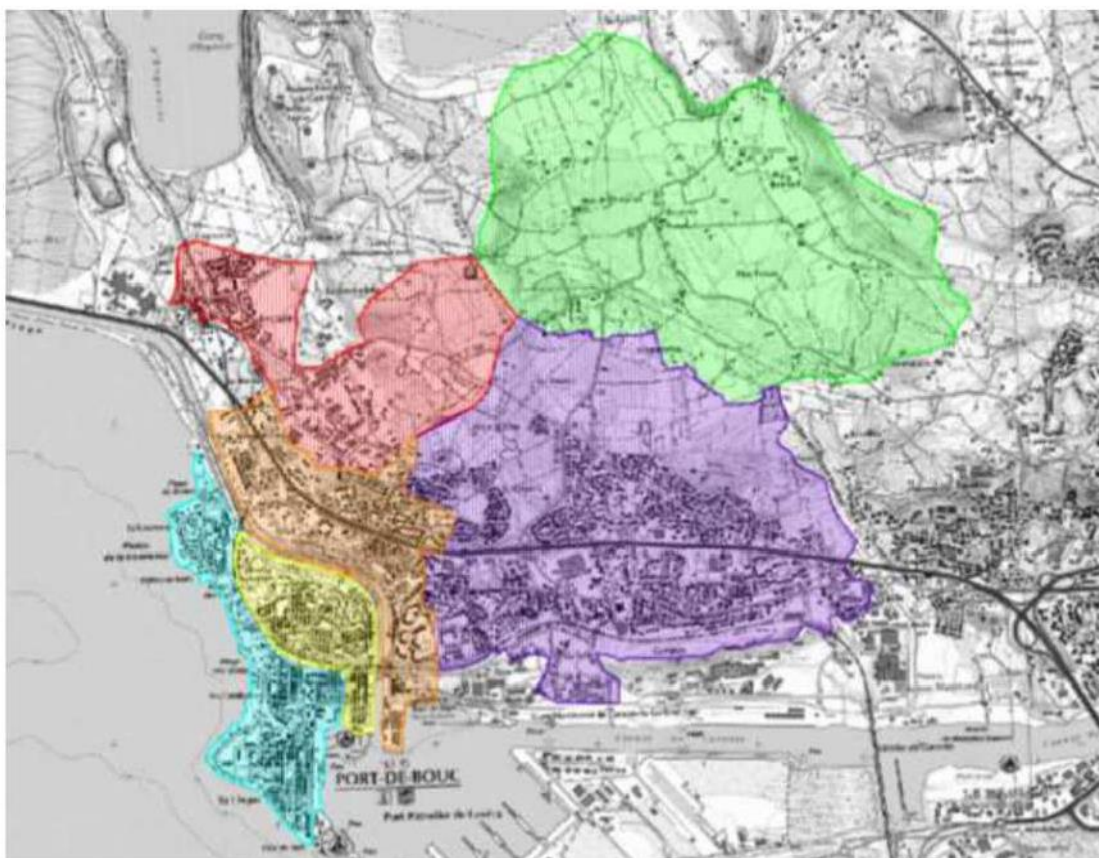
La commune est traversée par des infrastructures qui peuvent faire obstacle aux écoulements naturels (canal de Martigues, canal de navigation de Fos sur Mers, autoroute et la voie ferrée).

Le réseau hydrographique concerne deux cours d'eau situés en limites de commune :

- Le Vallon de Saint Jean en limite de commune avec Martigues
- Le canal de Rassuen en limite de commune avec Fos su Mer.
- Les exutoires des ruissellements naturels et des réseaux d'eau pluviale sont multiples : mer, Canal de navigation, vallon de Saint Jean, étang du Pourra.
- La commune de Port de Bouc est une commune dont l'urbanisation est orientée sur le littoral. Ainsi, la partie sud de la commune présente une urbanisation dense alors que la partie Nord est encore rurale.

On distingue donc 3 types de bassins versants :

- Bassin versant à dominance urbaine (bassin versant du centre-ville : BV bleu, jaune et orange)
- Bassin versant mixte (quartier de la ZI de la Colle et La Mérindole : bassin versant rouge, bassin versant du vallon de saint Jean : BV violet),
- Bassin versant à dominance rural qui ne présente pas de réseau pluvial structuré (secteur de Plan Fossan, Mas de l'hôpital : BV vert).



Bassin versant de la zone d'étude

Ainsi le diagnostic fait apparaître les problèmes suivants :

- Encombrement des réseaux par des détritiques ou des feuillages
- Problème d'évacuation lié au niveau de la mer
- Fonctionnement des grilles manuelles en amont des réseaux enterrés : ces ouvrages demandent un entretien régulier pour éviter les embâcles mais ils demandent également une action humaine pour leur fonctionnement par temps de pluie (si la grille reste baissée, des débordements sont à prévoir)
- Point de franchissement des autoroutes, voie ferrée et route, les ouvrages seraient insuffisants
- Le Vallon de Saint Jean recueille les eaux amont de son bassin versant mais il est également l'exutoire des réseaux pluviaux des quartiers limitrophes des communes de Port de Bouc et de Martigues, il est donc saturé lors d'un événement pluvieux majeur.
- Réseau inexistant ou insuffisant pour une période de retour décennal

Globalement, l'analyse montre que le territoire communal présente une bonne densité de réseau par rapport aux bassins versants drainés, à l'exception de certains secteurs dépourvus de réseau. Les solutions de gestion des eaux pluviales sont :

- Aménagement de rétention,
- Reprise localisée et totale de réseau.

12.3.3 Gestion des imperméabilisations nouvelles

L'objectif est de ne pas aggraver les conditions d'écoulement des eaux pluviales en aval des nouveaux aménagements.

Concrètement l'ouverture d'une zone à l'urbanisation ou sa densification est accompagnée par la réalisation d'un équipement public ayant vocation à compenser les effets négatifs de cette urbanisation. Rien n'est demandé aux aménageurs, si ce n'est l'obligation de s'y raccorder d'une part et le respect des règles en matière d'urbanisme d'autre part.

Sans concentrer les eaux de façon systématique, la gestion des eaux pluviales doit privilégier un stockage par regroupement de zones de collectes. En particulier les opérations individuelles devraient voir leur bassin d'apport collecté vers un système qui intègre d'autres entités pour former une zone de stockage commune. Ce schéma permet ensuite plus de facilités d'intervention et permet au gestionnaire une plus grande visibilité quant à la pérennité et l'efficacité des ouvrages. Il permet aussi de marquer un espace libre comme réservé à un équipement dont le rôle est de stocker des eaux pluviales. L'idée fondamentale est d'éviter une multitude d'ouvrages de faible importance disséminés sur le territoire sans véritable indication de leur existence avec un risque de perte de « mémoire » quant au rôle des ouvrages et un changement probable de leur vocation à long terme.

Concernant les opérations plus importantes et marquées comme opérations d'ensemble (lotissements, ZAC, ZI,...) le même schéma apparaît davantage s'imposer car il ne s'agit plus d'opérations isolées.

12.4 La gestion des déchets : le Service public de collecte et d'élimination des déchets ménagers

Créée le 1^{er} janvier 2001, la Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues a pris comme compétence optionnelle la collecte et le traitement des ordures ménagères. Les compétences d'enlèvement des déchets ménagers assimilés (type encombrants et déchets verts) sont restées de la compétence des communes :

- la CAPM assure la collecte des ordures ménagères et la collecte sélective,
- la CAPM assure le traitement de l'ensemble des déchets ménagers et assimilés des trois villes,
- la Ville de Port-de-Bouc assure la collecte des déchets verts, des encombrants ainsi que l'ensemble des déchets de la voirie (balayage, etc.).

Avec le SIVOM puis la Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues, les villes de Martigues, Port-de-Bouc et Saint-Mitre-les-Remparts ont regroupé leurs compétences pour gérer au mieux leurs déchets ménagers.

Bien gérer les déchets aujourd'hui, c'est d'abord essayer d'en produire le moins possible. C'est le volet prévention auquel chacun peut contribuer à son échelle.

Bien gérer, c'est aussi récupérer les matières premières qu'ils contiennent. C'est le volet valorisation que nous allons développer en généralisant la collecte multi-matériaux et en créant une unité de compostage des déchets verts et des déchèteries.

Bien gérer, c'est enfin transporter, stocker et traiter, en polluant le moins possible, les déchets que l'on ne peut valoriser à ce jour.

La production d'ordures ménagères croît sans cesse en poids, mais surtout en volume dû à la présence prépondérante d'emballages de toutes natures.

A ce titre, la Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues a signé un contrat programme de durée avec la société Eco-Emballages le 22 mai 2002, pour une durée de 6 ans renouvelable.

Evolution du service :

C'est dans ce contexte que le Conseil Communautaire a défini sa politique globale de collecte et de traitement des déchets urbains.

Cette politique traduit une volonté forte de :

- tenir pour objectif majeur, l'élimination des pollutions et la non formation de nuisances nouvelles, fut-ce à l'occasion du traitement,
- maîtriser l'économie des déchets,
- convenir de « règles du jeu » exprimant une effective unité et solidarité communautaires,
- organiser les conditions de la transparence sur le fonctionnement des installations.

Trier mieux et plus

L'ensemble du territoire communautaire, qui regroupe 66 000 habitants, est entièrement couvert par les collectes sélectives depuis 2004.

En plus des emballages ménagers, la Communauté d'Agglomération effectue la collecte et le tri des journaux, revues, magazines et sacs plastiques. Cette première étape vise à valoriser 20 % des tonnages des ordures ménagères.

Afin d'optimiser les rendements de collecte, la collectivité effectue des collectes en porte à porte sur la quasi-totalité des habitations (20 000 conteneurs individuels de 140 litres distribués gratuitement). Seuls les quartiers ayant certaines particularités sont équipés en points d'apports volontaires (hyper-centre historique).

La valorisation des déchets ménagers et assimilés est également présente dans le réseau de déchèterie. Ainsi, la déchèterie de La Couronne, dimensionnée pour 15 000 équivalents habitants, a été renforcée par la création de deux nouvelles unités :

- une unité de 40 00 équivalents habitants située dans le quartier de Croix-Sainte à Martigues,
- une unité de 15 000 équivalents habitants située dans le quartier de Lavéra.

Ce réseau de déchèterie est entièrement réservé aux habitants. Les industriels et commerçants ne sont pas autorisés.

En ce qui concerne la valorisation biologique, la Communauté d'Agglomération a mis en service une plate-forme de compostage pour les déchets verts situés sur le quartier de Lavéra. Cette plate-forme valorise les déchets verts issus des trois déchèteries, des services des espaces verts des communes. De plus, la collectivité distribue, sous certaines conditions, des composteurs individuels dans les zones pavillonnaires.

Ce principe de valorisation permet de réduire les tonnages collectés et valorise directement à la source les déchets fermentescibles.

En ce qui concerne les déchets et DIB issus des activités industrielles, commerciales et artisanales, la Communauté d'Agglomération a favorisé et aidé à l'implantation d'un centre de tri sur son territoire (Delta Recyclage).

Traiter mieux

Aujourd'hui, les déchets ultimes, après valorisation, sont acheminés vers le ISDnD (Installation de Stockage des Déchets non Dangereux) du Vallon du Fou. Cette installation d'enfouissement a été mise en service le 1^{er} octobre 2008 en remplacement du CET de Valentoulin réhabilité.

Comme pour les services de collecte, la gestion du Vallon du Fou est assurée en Régie pour offrir aux citoyens le meilleur service, au meilleur prix et dans la plus grande transparence.

La volonté des élus communautaires est de traiter les déchets sur son territoire. Pour ce faire, ce centre de traitement est positionné au lieu-dit du Vallon du Fou, et comprend :

- une aire de compostage,
- une déchèterie,
- une ISDnD.



Le centre de traitement ne reçoit que les déchets ménagers et assimilés des villes de Martigues, Port-de-Bouc et Saint-Mitre-les-Remparts. Ceci exclue les déchets industriels spéciaux, les déchets hospitaliers ou radioactifs. Aucun déchet dangereux n'y est admis. Une part significative des déchets qui entre sur le site est transformée, recyclée ou réutilisée sur place. Les besoins annuels de stockage sont les suivants :

- 27 000 tonnes de déchets municipaux et déchèterie dont 30 % seront valorisés sur site,
- 27 000 tonnes de déchets urbains dont 20 % seront recyclés et 15 % transformés en compost,
- 3 000 tonnes de déchets verts dont 90 % seront compostés sur place,
- 10 000 tonnes de déchets des entreprises et artisans locaux,
- 75 000 tonnes de déchets inertes (gravats) dont 80 % seront réutilisés dans le cadre de l'exploitation du site.

L'ISDnD est située au Sud de Martigues, entre la ZI Sud et le quartier Saint-Pierre, en bordure de la voie rapide de Lavéra (D9). Cet emplacement a été choisi, après une étude approfondie des possibilités offertes sur la commune, en fonction de la facilité d'accès par la route et de l'éloignement des habitations.

Le centre de traitement est implanté au lieu-dit « Le Vallon du Fou ». Il est masqué à la vue car situé sous la ligne des crêtes. Il est dominé par plusieurs lignes de haute et très haute tension.

La surface totale du site est de l'ordre de 25 ha pour inclure les équipements suivants :

- locaux de réception / contrôle / pesée, etc.,
- déchèterie pour les habitants de la Communauté d'Agglomération,
- aire de compostage des déchets verts,
- bassin de stockage des eaux de pluie,
- dispositifs de lutte incendie et de sécurité.

La durée de vie du centre sera fonction de l'évolution des technologies de valorisation des déchets.

Le site accueille uniquement les déchets qui sont produits sur nos trois communes durant les quinze à vingt ans à venir ; ce qui représente 1,5 million de tonnes de déchets sur la période. Il pourra également évoluer pour s'adapter aux nouvelles réglementations et notamment la mise en place du nouveau plan départemental.

Pour réaliser ce centre de traitement des déchets, la Communauté d'Agglomération s'est engagée dans une démarche d'information et de sensibilisation des citoyens, avec notamment la mise en place d'une commission de concertation qui a joué un rôle prépondérant dans les choix et orientations de cet aménagement.



12.5 Enjeux et perspectives

En matière d'eau potable, l'ensemble de la commune est raccordée. Dans les années à venir, les seules modifications concernent l'amélioration et la préservation de la qualité de l'eau distribuée, de la ressource en eau et de la sécurisation de la distribution de l'eau.

En matière d'assainissement, l'ensemble des zones urbaines du territoire est actuellement desservi par les réseaux collectifs. Ceux-ci feront l'objet de travaux et remises à niveau dans les prochaines années. La gestion de l'assainissement est assurée par la CAPM depuis mars 2001. En matière d'assainissement eaux usées, le zonage prend en compte l'aptitude des sols à l'assainissement autonome.

Dans le domaine des déchets, la collecte des déchets est assurée par l'E.P.C.I. Ouest Etang de Berre, sur la commune ; une collecte sélective est en place depuis 2002.

L'amélioration de l'ensemble de ces infrastructures fait partie de la politique environnementale et d'amélioration du cadre de vie de la ville et de la C.A .P.M.



13 LES RISQUES

La prévention des risques constitue une composante majeure dans l'expression du PADD. Leur prise en compte est de nature à garantir un cadre de vie de qualité, une préservation du patrimoine naturel et doit conduire à penser le développement urbain dans une logique de gestion économe de l'espace et de maîtrise de l'urbanisation.

D'après le Dossier Départemental des Risques Majeurs de Bouches du Rhône, un risque majeur est la possibilité d'un événement d'origine naturelle ou anthropique, dont les effets peuvent mettre en jeu un grand nombre de personnes, occasionner des dommages importants et dépasser les capacités de réaction de la société. Un risque majeur est caractérisé par sa faible fréquence et par sa gravité.

L'existence d'un risque majeur est liée :

- d'une part à la présence d'un événement, qui est la manifestation d'un phénomène naturel ou anthropique,
- d'autre part à l'existence d'enjeux, qui représentent l'ensemble des personnes et des biens pouvant être affectés par un phénomène. Les conséquences d'un risque majeur sur les enjeux se mesurent en terme de vulnérabilité.

La commune de Port de Bouc est soumise aux **risques naturels** suivants : risque sismique, mouvement de terrains, inondation. Un PPRn "Mouvements de terrain" est en vigueur sur la commune.

Par ailleurs, le tissu industriel présent sur la commune et les communes avoisinantes rend le **risque technologique** particulièrement important sur le territoire. Parmi les risques technologiques, on distinguera le risque industriel et le risque « transport de matière dangereuse ».

13.1 Les risques naturels

Le tableau ci-après regroupe l'ensemble des événements naturels qui ont fait l'objet d'un arrêté préfectoral de catastrophe naturelle sur la commune de Port de Bouc depuis 1982.

Type de catastrophe	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
Tempête	06/11/1982	10/11/1982	18/11/1982	19/11/1982
Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols	01/01/1991	30/06/1991	27/12/2000	29/12/2000
Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols	01/01/1992	30/06/1993	27/12/2000	29/12/2000
Inondations et coulées de boue	08/09/1994	16/09/1994	06/12/1999	17/12/1999
Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols	01/01/1998	30/06/1998	27/12/2000	29/12/2000
Inondations et coulées de boue	07/09/1998	07/09/1998	29/12/1999	13/01/1999
Inondations et coulées de boue	01/12/2003	02/12/2003	12/12/2000	13/12/2000
Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols	01/07/2007	30/09/2007	07/08/2000	13/08/2000
Inondations et coulées de boue	21/10/2009	21/10/2009	10/12/2000	13/12/2000

Source : <http://macommune.prim.net>

13.1.1 Séisme

Depuis le 22 octobre 2010, la France dispose d'un nouveau zonage sismique divisant le territoire national en cinq zones de sismicité croissante en fonction de la probabilité d'occurrence des séismes (articles R563-1 à R563-8 du Code de l'Environnement modifiés par les décrets no 2010-1254 du 22 octobre 2010 et no 2010-1255 du 22 octobre 2010, ainsi que par l'Arrêté du 22 octobre 2010) :

- une zone de sismicité 1 où il n'y a pas de prescription parasismique particulière pour les bâtiments à risque normal (l'aléa sismique associé à cette zone est qualifié de très faible),
- quatre zones de sismicité 2 à 5, où les règles de construction parasismique sont applicables aux nouveaux bâtiments, et aux bâtiments anciens dans des conditions particulières.

Les nouvelles règles de construction parasismiques ainsi que le nouveau zonage sismique (qui modifient les articles 563-1 à 8 du Code de l'Environnement) entreront en vigueur à compter du 1er mai 2011.

La commune de Port de Bouc est en zone de sismicité 3, c'est-à-dire modérée. Par conséquent et conformément à l'article R431-16 du code de l'urbanisme, le dossier de permis de construire doit comprendre un document établi par un contrôleur technique attestant qu'il a fait connaître au maître d'ouvrage son avis sur la prise en compte, au stade de la conception, des règles parasismiques dans les cas prévus par les 4° et 5° de l'article R111-3 8 du code de la construction et de l'habitation.

13.1.2 Mouvement de terrain « chutes de blocs et glissement »

L'étude de cartographie régionale réalisée en 2005-2007 ainsi que celle concernant la prise en compte des risques liés aux falaises côtières réalisée en 2004-2006 par le Bureau de recherches Géologiques et Minières (BRGM) a conclu à deux types de phénomènes ont été recensés :

- Eboulement : Les éboulements sont des phénomènes rapides ou événementiels mobilisant des éléments rocheux plus ou moins homogènes avec peu de déformation préalable d'une pente abrupte jusqu'à une zone de dépôt. Les secteurs de chutes de blocs sont localisés sur le littoral ouest de la commune au niveau de la plage des Bottai ainsi que celle des Galets.
- Glissement : Il correspond au déplacement de terrains meubles ou rocheux le long d'une surface de rupture. Le secteur exposé au glissement concerne la berge du canal au nord du passage du chemin de fer.

Des études de stabilité doivent être effectuées sur les secteurs concernés et des dispositions doivent être mises en œuvre pour s'assurer d'une mise en sécurité des sites vis-à-vis des personnes et des biens éventuels (cf. annexe 6-12).

LE RISQUE MOUVEMENT DE TERRAIN



13.1.3 Le PPRN « retrait - gonflement des argiles »

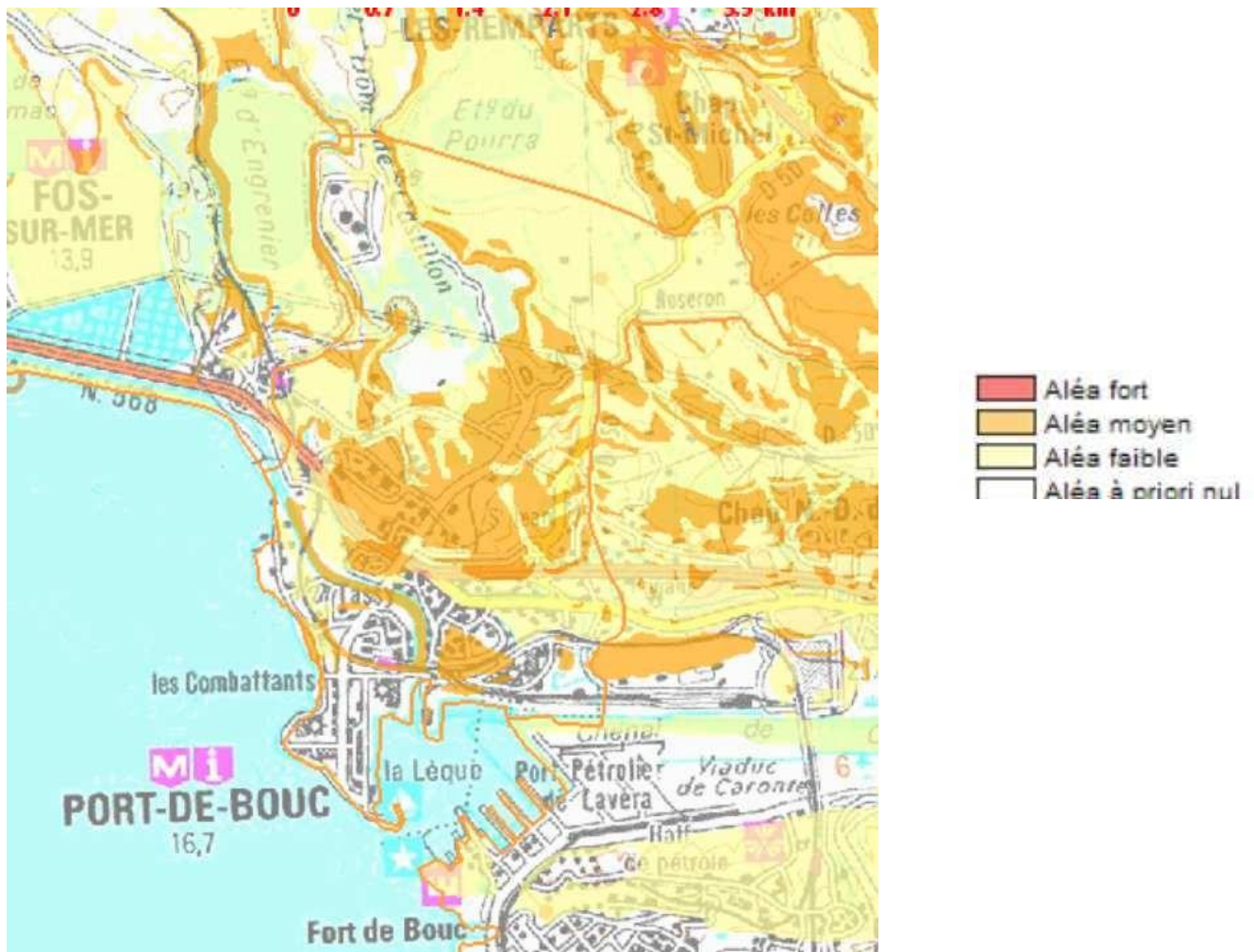
Port de Bouc est concerné par l'**aléa retrait/gonflement des argiles**.

La commune a bénéficié de 4 arrêtés de reconnaissance de catastrophe naturelle depuis 1990.

Depuis, une étude d'aléa a été réalisée par le BRGM en 2004 sur l'ensemble des communes des Bouches du Rhône. Ce zonage a fait l'objet d'un **Plan de Prévention des Risques naturels « retrait-gonflement » des argiles**, approuvé le 8 février 2010, qui couvre le territoire de Port de Bouc (cf. règlement et annexe 6.1.2).

LE RISQUE RETRAIT – GONFLEMENT DES ARGILES

Source : <http://www.argiles.fr>



13.1.4 Inondation

Le territoire n'est pas concerné par un PPRI.

La connaissance du risque hydraulique résulte de l'établissement, par le Préfet des Bouches du Rhône, de l'Atlas départemental des zones inondables érigés en projet d'intérêt général, complété par des études réalisées pour le compte de la commune, ayant permis de préciser et d'affiner les risques liés notamment aux crues centennales.

Le schéma directeur des eaux pluviales pour ce qui concerne l'aléa inondation a confirmé dans son diagnostic l'absence de zones à enjeu sur la commune en s'appuyant sur les événements pluvieux majeurs et sur l'approche hydrogéomorphologique de l'atlas départemental des zones inondables (cf. ARTELIA 2012 et annexe 6-2-3).

13.1.5 Incendies et feux de forêt

Les espaces naturels et les zones boisées représentent une partie importante du territoire communal. Ces zones boisées sont situées au niveau du massif des Etangs.

Le climat méditerranéen, la position par rapport au vent dominant et la présence de végétaux particulièrement combustible (garrigue, pinède) induisent des aléas « feux de forte » relativement important.

Afin de limiter les risques induits par les feux de forêt, une réglementation locale a été mise en place :

- arrêté préfectoral n°1271 du 7/05/2003 réglementant le débroussaillage dans les espaces sensibles du département,
- arrêté préfectoral n°1272 du 7/05/2003 réglementant l'emploi du feu et le brûlage de végétaux,
- arrêté préfectoral n°1273 du 7/05/2003 interdisant le passage et la circulation dans les espaces sensibles du département,
- arrêté préfectoral n°2007163 du 29/01/2007 réglementant le débroussaillage dans les espaces sensibles du département,
- arrêté préfectoral n°2007389 du 19/02/2007 réglementant l'emploi du feu
- arrêté préfectoral n°2008127 du 6/05/2008 réglementant l'accès dans les espaces sensibles du département.

Le massif des étangs fait l'objet d'une gestion intercommunale via le PIDAF (Plan Intercommunal de Débroussaillage et d'Aménagement Forestier).

Le PIDAF est un document de planification relatif à l'aménagement des massifs forestiers en vue de prévenir les risques d'incendies et de lutter contre eux de manière efficace. Les zones portant obligation de débroussaillage et de maintien en l'état sont définies, pour le département des Bouches du Rhône, par l'arrêté préfectoral du 29 janvier 2007.

Le choix retenu d'urbaniser de nouveaux espaces devra dès lors s'accompagner de mesures de prévention, de protection et de sauvegarde pris en fonction du niveau de l'aléa et de la nature des constructions (projetées ou existantes).

13.1.6 Risque climatique

Les vents violents et tempêtes n'ont pas été identifiés au niveau départemental comme un risque majeur. Une attitude vigilante est cependant recommandée au niveau du DRM.

Un arrêté préfectoral de catastrophes naturelles de type « tempête » a d'ailleurs été pris en 1982 sur la commune.

13.2 Les risques technologiques

13.2.1 Le risque industriel

Le risque industriel est un événement accidentel se produisant sur un site industriel et entraînant des conséquences immédiates graves pour le personnel, les populations avoisinantes, les biens ou l'environnement. Il peut se développer dans chaque établissement dangereux. Les installations les plus dangereuses dites SEVESO sont assujetties à une réglementation spécifique (loi de juillet 1987).

On distingue les installations de haut seuil des installations de bas seuil selon les quantités et la dangerosité des matières manipulées et stockées.

Le **risque industriel** est présent sur le territoire communal :

- des canalisations de transports de matières : gaz, hydrocarbures, produits chimiques,
- La proximité du complexe industriel de Lavéra qui regroupe 11 établissements SEVESO, dont 9 de seuil haut.

Le territoire était concerné par le PPRt Azur Chimie qui a été abrogé par arrêté préfectoral en date du 4 octobre 2010 en relation avec la cessation d'activité. Ceci devrait induire la suppression des périmètres (POS) inscrivant le secteur nord chenal Caronte dans une nouvelle dynamique urbaine de requalification à vocation d'habitat et d'activités économiques.

Le PPRt de Lavéra lié aux implantations industrielles situées sur la commune de Martigues est en cours d'élaboration.

13.2.2 Risque « transport de matières dangereuses »

Le transport des matières dangereuses représente un risque potentiel lié aux possibilités de réactions physiques et/ou chimiques des matières transportées en cas d'incident (perte de confinement, dégradation de la structure de transport...).

Le pôle pétrochimique Berre-Fos-Martigues est un lieu d'échange intense de marchandises dangereuses (notamment les hydrocarbures).

Quatre modes de transports sont utilisés pour le TMD (par ordre d'importance) : les canalisations (pipe-line), le transport maritime, les wagons citernes et les citernes routières.

La commune est traversée notamment au Nord et à l'Ouest de son territoire par des pipe-lines : hydrocarbures, produits chimiques, gaz...

Le tableau ci-dessous rappelle les dispositions réglementaires à respecter dans ces zones :

Zone de dangers très graves pour la vie humaine	Zone de dangers graves pour la vie humaine	Zone de dangers significatifs pour la vie humaine
Proscrire les constructions et extensions d'immeubles de grande hauteur ainsi que les ERP pouvant recevoir plus de 100 personnes	Proscrire les constructions et extensions d'immeubles de grande hauteur ainsi que les ERP relevant de catégories 1 à 3	Prendre l'attache de l'exploitant pour définir les mesures compensatoires permettant un projet urbain avec une densité compatible avec les risques



En conséquence sur l'ensemble du territoire, il convient d'être attentif à la bonne prise en compte du risque « Transports de matières dangereuses par canalisations » et de veiller à la bonne application de l'article R111-2 du code de l'urbanisme, au regard des indications mentionnées précédemment.

Concernant plus particulièrement la zone allant de la plage du Bottai au quartier des Arcades, il conviendra, en raison de la présence d'un couloir de canalisations le long du canal « d'Arles à Bouc », de consulter les différents transporteurs lors de l'instruction des dossiers d'autorisation d'urbanisme.



14 POLLUTIONS ET NUISANCES

La prévention des nuisances constitue une composante majeure dans l'expression du PADD. Leur prise en compte est de nature à garantir un cadre de vie de qualité, une préservation du patrimoine naturel et doit conduire à penser le développement urbain dans une logique de gestion économe de l'espace et de maîtrise de l'urbanisation.

14.1 La préservation de la qualité de l'air

Les actions du P.L.U. sont destinées à protéger et à améliorer la qualité de l'air et poursuivent l'objectif de développement durable.

La pollution atmosphérique est surtout présente dans l'environnement des grandes villes et des centres industriels, souvent confondus dans un même processus de développement, et les éléments climatiques peuvent être significatifs dans la production et la répartition spatiale des émissions polluantes.

La commune de Port de Bouc est soumise à un transit routier important et supporte de nombreuses activités industrielles. L'analyse des émissions atmosphériques polluantes représente donc un enjeu majeur vis-à-vis de l'environnement et de la santé publique.

14.1.1 Les conditions météorologiques

La concentration des polluants dans l'atmosphère est fortement dépendante des conditions météorologiques.

Les vents

Le vent est un facteur essentiel expliquant la dispersion des polluants. Dans la région de Berre et de l'ouest des Bouches-du-Rhône, trois situations caractéristiques prédominent :

- des vents modérés à forts en provenance du secteur Nord/Nord-Ouest,
- des vents modérés à faibles de secteur Est/Sud-Est, voire Sud-Est au cours des années 2009 et 2010,
- des périodes anticycloniques avec vents faibles à nuls.

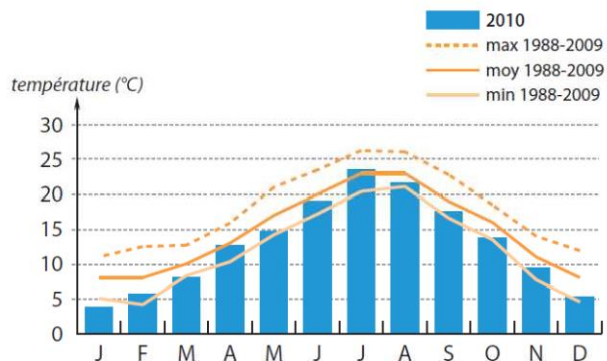
Constat 2010 : Les vents forts ont été plus nombreux en 2010 que durant les cinq années précédentes. Ils proviennent essentiellement du secteur Nord/Nord-Ouest.

La température

La température agit sur la chimie des polluants. Le froid diminue la volatilité de certains gaz mais peut augmenter la durée de présence de certains polluants dans l'atmosphère (comme les COV). La chaleur favorise, quant à elle, la formation de l'ozone.

Constat 2010 : l'année 2010 a été parmi les plus froides relevées depuis 1988, avec une moyenne de température de l'ordre de 13 °C. Les températures mensuelles sont inférieures aux valeurs moyennes 1988-2009, hormis pour avril et juillet.

Source : AIFOBEP - QUALITÉ DE L'AIR région de l'étang de



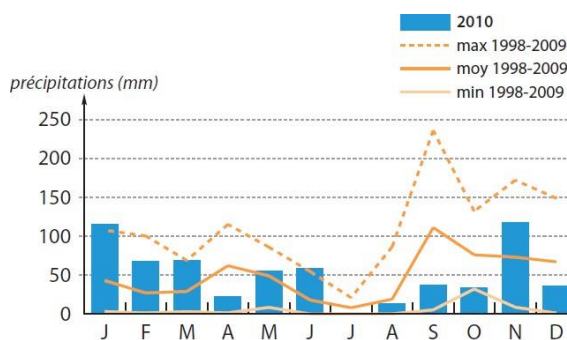
Comparaison des températures mensuelles en 2010 mesurées à Martigues / La Gasse avec celles de ces vingt-deux dernières années

Berre
et de l'ouest des Bouches-du-Rhône - Bilan 2010

Les précipitations

Les gouttelettes d'eau peuvent capter ou dissoudre certains polluants gazeux ou certaines particules. Ainsi, lors de précipitations, les composés vont être transportés vers le sol : on dit que l'atmosphère a été « lessivée ».

Source : AIFOBEP - QUALITÉ DE L'AIR région de l'étang de Berre et de l'ouest des Bouches-du-Rhône - Bilan 2010



Comparaison des hauteurs de précipitations mensuelles en 2010 mesurées à Martigues / Notre-Dame des Marins avec celles de ces douze dernières années.

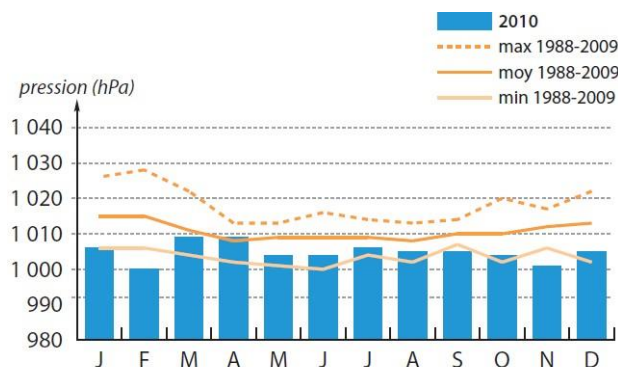
Constat 2010 : l'année 2010 a été parmi les plus pluvieuses depuis 1998. Les hauteurs de précipitations relevées sont excédentaires d'environ 45 mm par rapport à la moyenne 1988-2009. Cet excédent concerne plus d'un mois sur deux. En janvier, la hauteur de précipitations enregistrée bat des records en dépassant les maxima observés depuis 1998.

La pression atmosphérique

Les dépressions atmosphériques correspondent généralement à des perturbations météorologiques (vents, précipitations, orages...) facilitant la dispersion de la pollution.

Par contre, les situations de fortes pressions caractérisent une stabilité atmosphérique propice à l'accumulation des polluants.

Constat 2010 : en 2010, la pression moyenne annuelle est parmi les plus basses mesurée depuis 1988 (1 005 h Pa), ce qui signifie que les récurrences de situations dépressionnaires ont été importantes durant l'année. Aussi, hormis pour avril, toutes les pressions mensuelles sont faibles, largement en dessous de la moyenne 1988-2009.



Comparaison des pressions mensuelles en 2010 mesurées à Port-de-Bouc / Castillon avec celles de ces vingt-deux dernières années

Source : AIFOBEP - QUALITÉ DE L'AIR région de l'étang de Berre et de l'ouest des Bouches-du-Rhône - Bilan 2010

14.1.2 Dispositif de surveillance de la qualité de l'air

Le suivi de la qualité de l'air pour le territoire « Etang de Berre - Ouest des Bouches du Rhône » est assuré par l'association agréée pour la surveillance de la qualité de l'air AIRFOBEP. Elle est née en 1972, suite au regroupement des nombreux industriels qui s'installent dans la région, afin de mettre en commun leurs moyens pour lutter contre la pollution industrielle. Aujourd'hui, ses missions sont multiples : surveiller, prévoir, informer sur la qualité de l'air, déclencher les procédures de réduction des émissions soufrées et réaliser des actions et études pour la connaissance et l'amélioration de la qualité de l'air.

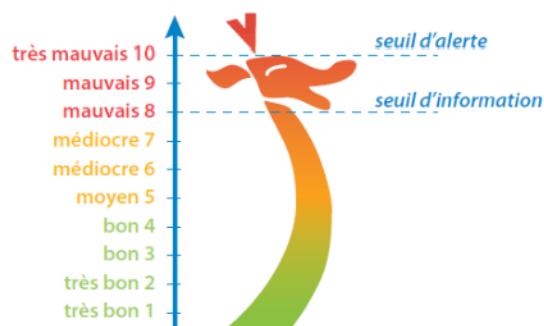
A Port de Bouc, l'association dispose de **3 stations de mesure permanentes** qui enregistrent les données en continu :

- La station « Port-de-Bouc La Lèque » située au niveau de la caserne des Marins-Pompiers, mesure le dioxyde de soufre SO₂ et les particules en suspension PM₁₀,
- La station « Port-de-Bouc Castillon » située dans le domaine de Castillon mesure le dioxyde de soufre SO₂,
- La station « Port-de-Bouc EDF » située avenue Maurice Thorez mesure le dioxyde de soufre SO₂.

14.1.3 L'Indice de la Qualité de l'Air

L'Indice de la Qualité de l'Air (IQA) permet de caractériser chaque jour et de manière synthétique la pollution atmosphérique globale d'une zone géographique définie.

Cet indice se décline sous forme d'une échelle à dix niveaux : l'échelle croît de 1 (IQA « très bon ») à 10 (IQA « très mauvais »).



Principe : L'indice est construit à partir des concentrations des quatre principaux polluants réglementés

- le dioxyde de soufre (SO₂),

- les particules en suspension (PM 10),
- l'ozone (O₃),
- le dioxyde d'azote (NO₂).

Pour chacun de ces polluants, un sous-indice de la qualité de l'air est attribué en fonction de la concentration observée (cf. tableau ci-dessous).

L'IQA correspond au plus élevé de ces sous-indices.

Sur le territoire d'AIRFOBEP, 11 zones ont été délimitées, chacune ayant son propre Indice de la Qualité de l'Air.

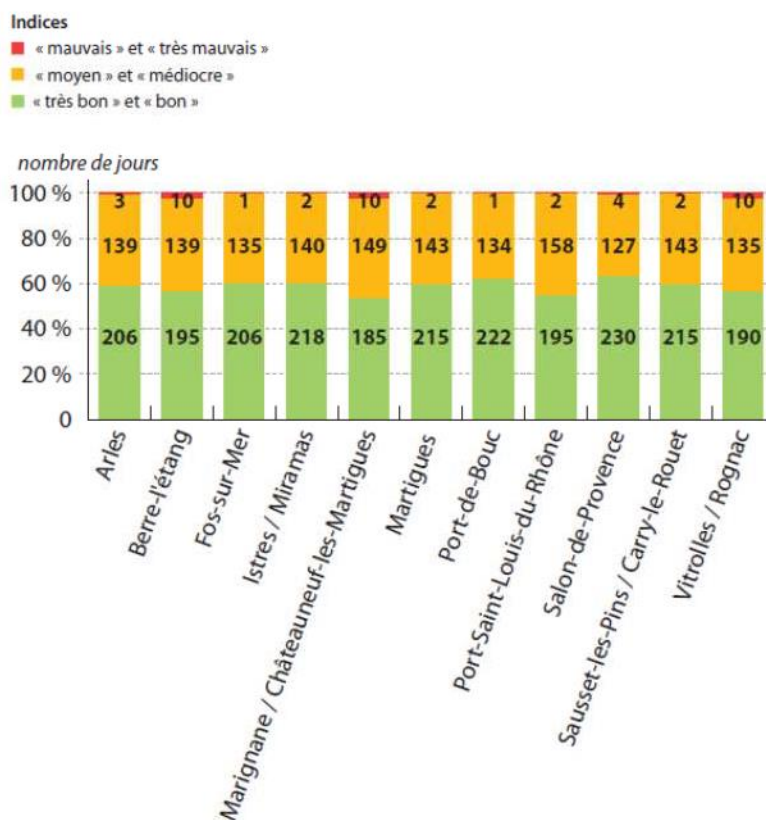
sous-indices de la qualité de l'air		concentrations en polluants (µg/m ³)			
		SO ₂	PM 10	NO ₂	O ₃
très bon	1	0 à 39	0 à 9	0 à 29	0 à 29
	2	40 à 79	10 à 19	30 à 54	30 à 54
bon	3	80 à 119	20 à 29	55 à 84	55 à 79
	4	120 à 159	30 à 39	85 à 109	80 à 104
moyen	5	160 à 199	40 à 49	110 à 134	105 à 129
	6	200 à 249	50 à 64	135 à 164	130 à 149
médiocre	7	250 à 299	65 à 79	165 à 199	150 à 179
	8	300 à 399	80 à 99	200 à 274	180 à 209
mauvais	9	400 à 499	100 à 124	275 à 399	210 à 239
	10	≥ 500	125	≥ 400	≥ 240

Mode de calcul des IQA.

14.1.4 Fréquence des IQA sur l'année 2010

D'après les indices, la qualité de l'air a été bonne durant plus de la moitié de l'année, entre 54 % et 64 % selon les zones géographiques. La qualité de l'air a été moyenne à médiocre durant l'autre partie de l'année, 35 % à 45 %.

Seules quelques journées ont relevé une qualité de l'air mauvaise à très mauvaise : entre 1 et 10 jours selon la zone concernée. Ces dernières sont dues à des hausses de concentrations en ozone au cours de la période estivale (juillet-août).

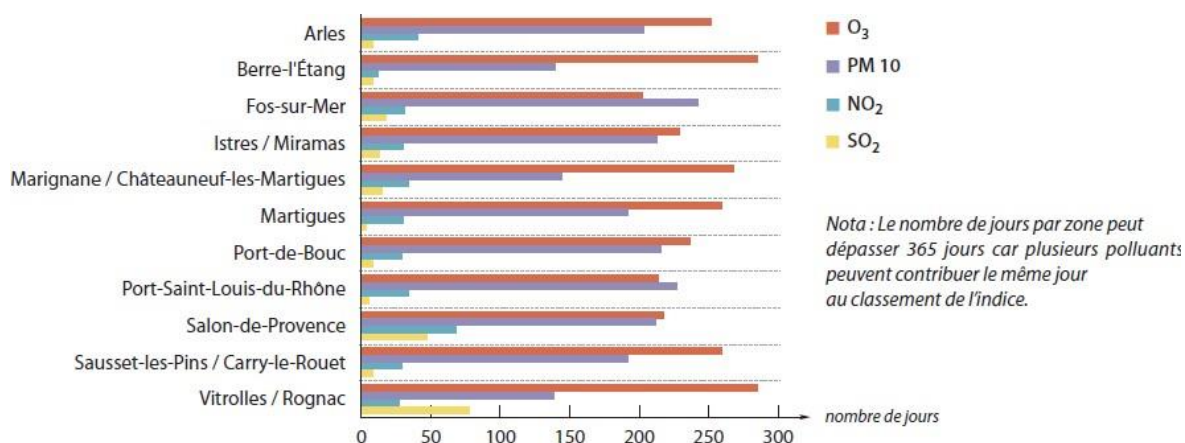


Fréquence des IQA en 2010.

14.1.5 Contribution des différents polluants pour l'année 2010

L'ozone et les particules en suspension (PM 10) sont les principaux responsables de la valeur de l'indice.

Le dioxyde de soufre et le dioxyde d'azote n'en sont que ponctuellement responsables et cette responsabilité est souvent partagée avec celle d'un autre polluant.



Contribution des différents polluants au classement de l'IQA journalier en 2010.

14.2 La préservation de la qualité des eaux

La commune de Port de Bouc est marquée par une forte présence de l'eau. En effet, elle se développe aux entrées du Chenal de Caronte qui relie l'Étang de Berre à la mer Méditerranée et du Canal de navigation en provenance de Fos-sur-Mer, et est bordée au Sud par la mer Méditerranée (Golfe de Fos et Côte Bleue).

Les actions du P.L.U. sont destinées à protéger et à améliorer la qualité des différentes ressources et poursuivent l'objectif de développement durable.

14.2.1 Le SDAGE Rhône Méditerranée Corse

Institués par la loi sur l'eau de 1992, les Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) sont des instruments de planification qui fixent, pour chaque bassin hydrographique, les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau dans l'intérêt général, ainsi que des objectifs environnementaux pour chaque masse d'eau (plans d'eau, tronçons de cours d'eau, estuaires, eaux côtières, eaux souterraines).

La loi sur l'eau oblige les programmes et les décisions administratives dans le domaine de l'eau à être compatibles, ou rendus compatibles, avec les dispositions des SDAGE.

Les dix orientations fondamentales du SDAGE RMC 2010-2015 sont :

- Poursuivre la lutte contre la pollution,
- Garantir une qualité d'eau à la hauteur des exigences des usages,
- Réaffirmer l'importance stratégique et la fragilité des eaux souterraines,
- Mieux gérer avant d'investir,
- Respecter le fonctionnement naturel des milieux,
- Restaurer ou préserver les milieux aquatiques remarquables,
- Restaurer d'urgence les milieux particulièrement dégradés,
- S'investir plus efficacement dans la gestion des risques,
- Penser la gestion de l'eau en termes d'aménagement du territoire,
- Renforcer la gestion locale et concertée.

14.2.2 Qualité des eaux superficielles : l'étang de Berre et le chenal de Caronte

L'étang de Berre, d'une superficie de 155 km² (75 km de linéaire de côte environ) et d'un volume estimé à 0.98 Gm³, est l'une des plus grandes lagunes méditerranéennes d'Europe. Il est constitué de deux parties séparées par un haut-fond : le grand étang, à l'Ouest et l'étang de Vaïne, à l'Est. La communication de l'étang de Berre à la mer (golfe de Fos) se fait par le canal de Caronte, agrandi au début du 20^{ème} siècle à 9 m de profondeur et sur plus de 6 km de long, qui débouche dans l'étang au niveau de Martigues.

Le chenal de Caronte est un passage maritime aménagé entre l'étang de Berre et le golfe de Fos, qui fait communiquer l'étang de Berre avec la mer Méditerranée. Le canal est long de 6,5 kilomètres et large de 250 mètres ; sa profondeur est actuellement de 10 mètres.



LES CHENAL DE CARONTE

Source : <http://commons.wikimedia.org>

Comme pour tout milieu lagunaire, l'écosystème de l'étang de Berre est largement conditionné par la nature et la quantité des apports en provenance de son bassin versant : eau douce, limons, nutriments, contaminants. Les apports d'eau douce proviennent à la fois des eaux de pluies qui arrivent jusqu'à l'étang via le bassin versant et ses tributaires mais aussi des apports de la Durance via le canal usinier EDF.

La surveillance des communautés aquatiques de l'écosystème est une des missions fondatrices du Gipreb au travers de l'Observatoire du milieu. Il s'agit de témoigner de l'état de vitalité de l'écosystème et mieux comprendre sa dynamique, de fournir un outil d'aide à la décision permettant d'orienter les actions de gestion en fonction de la réponse des milieux, d'informer sur l'évolution du système.

Le suivi écologique porte sur :

- des indicateurs physiques : salinité, température et courantologie,
- des indicateurs chimiques et biologiques : sels nutritifs, contamination, populations phytoplantoniques, algues et phanérogames, macrofaune benthique, moules, poissons,
- des indicateurs de la qualité bactériologique des eaux (pour la pratique des usages nautiques).

14.2.3 Qualité des eaux marines

Sur le secteur du Golf de Fos, **la qualité des eaux marines est fortement impactée par l'urbanisation, les activités industrielles et portuaires** (rejets d'effluents industriels et urbains).

Sur le secteur Côte Bleue, la DDASS effectue des contrôles pour s'assurer de la bonne qualité des eaux. Toutes les plages font l'objet de ces contrôles à Port de Bouc.

D'après les résultats 2006 de la DDASS, ces plages ont qualité des eaux moyenne. Ce secteur est lui aussi soumis aux pressions anthropiques engendrées par les activités industrielles et portuaires adjacentes. Les pressions sur la Côte Bleue ont cependant diminué car les effluents domestiques collectés sur la zone littorale sont traités par la station d'épuration intercommunale de Martigues qui est aux normes.

14.3 L'assainissement des eaux usées et pluviales

La Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues regroupe les villes de Martigues, Port-de-Bouc et Saint-Mitre-les-Remparts pour une population totale de 66 000 habitants. Le service d'assainissement collectif est entièrement géré en Régie.

La loi sur l'eau du 3 janvier 1992 fait obligation aux communes de définir les zones d'assainissement collectif et non collectif. Ce choix s'effectue en fonction des enjeux environnementaux et du coût du raccordement au réseau collectif. La définition de ces zones oblige la collectivité à inscrire l'assainissement dans une démarche prospective d'aménagement du territoire. Les plans de zonage ont été réalisés et approuvés lors du conseil municipal du 21 janvier 1999. Cependant une révision des zonages d'assainissement est prévue courant 2012.

Concernant les eaux pluviales, compétence communale, la commune s'est dotée d'un schéma directeur des eaux pluviales, annexé au PLU (annexe n°6.2.3).



14.4 La gestion des déchets : le Service public de collecte et d'élimination des déchets ménagers

Créée le 1^{er} janvier 2001, la Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues a pris comme compétence optionnelle la collecte et le traitement des ordures ménagères. Les compétences d'enlèvement des déchets ménagers assimilés (type encombrants et déchets verts) sont restées de la compétence des communes :

- la CAPM assure la collecte des ordures ménagères et la collecte sélective,
- la CAPM assure le traitement de l'ensemble des déchets ménagers et assimilés des trois villes,
- la Ville de Port-de-Bouc assure la collecte des déchets verts, des encombrants ainsi que l'ensemble des déchets de la voirie (balayage, etc.).

Avec le SIVOM puis la Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues, les villes de Martigues, Port-de-Bouc et Saint-Mitre-les-Remparts ont regroupé leurs compétences pour gérer au mieux leurs déchets ménagers.

Bien gérer les déchets aujourd'hui, c'est d'abord essayer d'en produire le moins possible. C'est le volet prévention auquel chacun peut contribuer à son échelle.

Bien gérer, c'est aussi récupérer les matières premières qu'ils contiennent. C'est le volet valorisation que nous allons développer en généralisant la collecte multi-matériaux et en créant une unité de compostage des déchets verts et des déchèteries.

Bien gérer, c'est enfin transporter, stocker et traiter, en polluant le moins possible, les déchets que l'on ne peut valoriser à ce jour.

La production d'ordures ménagères croît sans cesse en poids, mais surtout en volume dû à la présence prépondérante d'emballages de toutes natures.

A ce titre, la Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues a signé un contrat programme de durée avec la société Eco-Emballages le 22 mai 2002, pour une durée de 6 ans renouvelable.
