

Stage DA3

2007-2008

Dynamique de développement touristique dans la commune de Port de Bouc (13)

Mise en valeur des sites touristiques de la ville
et de leur système de liaison.



Tuteur : M. DEMAZIERE

BELTRAN Adrien



Remerciements

Je tiens à remercier pour leur aide, leurs avis et expérience ou bien le temps consacré, les différentes personnes qui m'ont aidé à mener à bien ce projet :

à Mme Gonzalez, directrice de l'Office de Tourisme de la ville, pour son regard sur le tourisme à Port de Bouc et dans les localités voisines,

à M. Fourneyron, Directeur adjoint des Services Techniques de la ville, pour son regard d'expert sur la ville,

à Mme Salle-Mignot, Responsable du secteur aménagement et Habitat, pour les informations en matière d'aménagement de la ville

à M. Beloued, Responsable de l'urbanisme opérationnel, pour les renseignements fournis en matière d'urbanisme,

à Melle Pombo, hôtesse d'accueil et animatrice de l'Office de Tourisme, pour son regard jeune de professionnelle dans le tourisme,

aux secrétaires de mairie, pour leur gentillesse et leur patience à mon égard,

à mon tuteur, M. Demazière, maître de conférences et directeur du département aménagement de l'école polytechnique universitaire de l'université François Rabelais de Tours, pour le temps passé à relire mon travail et pour ses conseils,

à mon père, pour les mêmes raisons.

Table des matières

Introduction.....	5
I- Une ville moyenne en quête d'un nouveau futur.....	6
1. Une morosité économique.....	6
a. Le secteur maritime.....	7
b. Le secteur industriel	9
c. L'activité des PME.....	12
d. Une ville dortoir.....	13
2. L'état du tourisme à Port de Bouc.....	13
a. Le tourisme dans la ville	14
b. Le tourisme dans les villes voisines de Fos-sur-Mer et de Martigues	18
3. Une image négative persistante.....	20
II- Le tourisme, une solution d'avenir	21
1. Le tourisme, richesse économique des littoraux français.....	21
a. Le tourisme et son impact sur l'économie locale.....	21
b. Certains secteurs d'hébergement plus porteurs.....	22
2. La ville répond aux critères touristiques	23
a. Les attractions	24
b. La promotion	34
c. L'infrastructure	35
d. L'accueil	38
3. La ville possède des atouts sans forcément les mettre en valeur.....	38
4. La recherche d'un nouveau dynamisme par l'aménagement du territoire	42

III- Perspectives d'aménagement	43
1. Des zones touristiques à développer	44
a. Le canal	44
b. Le château de St Gobain et son littoral proche	47
c. Le port de plaisance.....	51
d. Le quai de l'anse Aubran	57
e. Le front littoral Sud.....	62
2. Mise en valeur de la ville et de ses moyens	63
a. L'atmosphère de la ville.....	64
b. L'avenir de l'offre d'hébergement dans la ville	66
3. Une politique de mobilité par la mise en réseau des différents lieux.....	72
 Conclusion	 76
Bibliographie.....	77
Annexes	78

Introduction

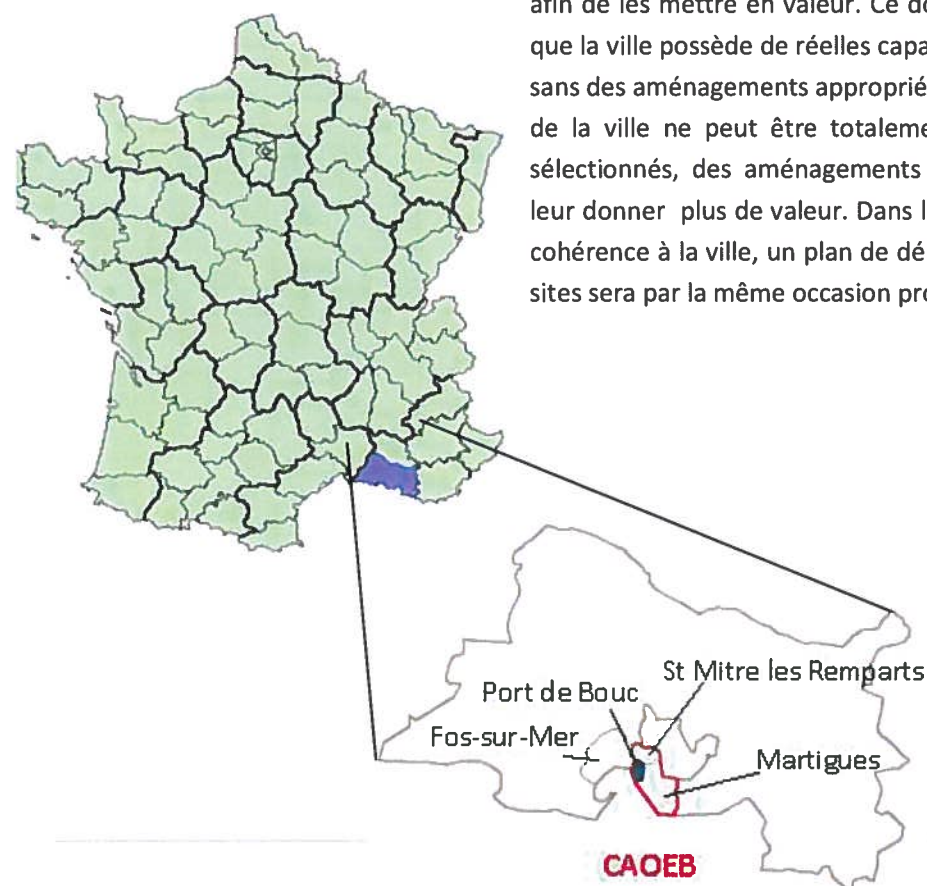
Port-de-Bouc est une commune littorale française, située dans le département des Bouches-du-Rhône (région Provence-Alpes-Côte d'Azur). Elle compte 17900 habitants (données INSEE 2005) pour une superficie de 11,8 km², ce qui en fait une des plus petites communes du département.

Située en bordure de mer, entre Martigues et Fos sur Mer, la ville est à la recherche d'un nouveau dynamisme. Victime de la présence d'industries lourdes à proximité, elle profite peu de leurs effets bénéfiques en comparaison des deux villes précédentes. Pour autant ce ne sont pas les volontés qui manquent. En plein travail sur son image, la ville veut désormais se montrer active et attractive. Attirer les investissements n'est pas cependant chose aisée et avant d'y parvenir la ville doit montrer son potentiel. Des efforts ont déjà été entrepris, grâce notamment à la Communauté d'Agglomération dont la ville de Port de Bouc fait partie (la CAOEB ou Communauté d'Agglomération Ouest Etang de Berre), ce qui permet de travailler à un développement économique efficace à une plus grande échelle et avec de plus nombreux partenaires.

Alors que Martigues et Fos-sur-Mer sont deux communes touristiques importantes, Port de Bouc n'a pas encore développé toutes ses possibilités et de nombreuses actions sont encore nécessaires avant d'y parvenir. Bien que riche historiquement, et du fait des politiques d'urbanisation qui se sont enchaînées depuis 200 ans, la ville ne possède pas, ou ne met pas ou peu en valeur le patrimoine qu'elle possède alors que cela pourrait constituer, comme dans toute la région, une source non négligeable de revenus.

Afin de devenir pleinement une commune touristique, la ville doit donc rechercher quels sont ses points forts, c'est-à-dire les sites touristiques qui pourraient relever d'un certain intérêt auprès des touristes - cela doit bien entendu prendre en compte le type de tourisme que la ville souhaite développer -

afin de les mettre en valeur. Ce dossier est donc là pour montrer que la ville possède de réelles capacités mais qu'à l'heure actuelle, sans des aménagements appropriés, le développement touristique de la ville ne peut être totalement efficace. Une fois les lieux sélectionnés, des aménagements seront donc proposés afin de leur donner plus de valeur. Dans le but de donner de donner une cohérence à la ville, un plan de déplacement reliant ces différents sites sera par la même occasion proposé.



I- Une ville moyenne en quête d'un nouveau futur

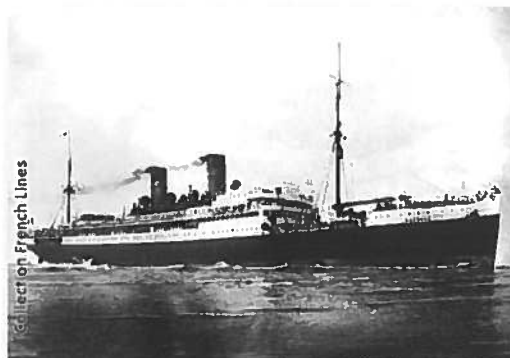
Ville relativement jeune, Port de Bouc est néanmoins une ville qui a déjà été soumise, et cela plusieurs fois, aux aléas cycliques de l'économie en connaissant des périodes où l'économie de la ville avait une portée nationale, et d'autres où au contraire elle était délaissée par les entreprises et les emplois. Si la ville rebondit aujourd'hui face aux problèmes qui l'ont atteinte ces dernières décennies, cela n'a pas été sans conséquences et les stigmates sur le chômage et les infrastructures sont encore bien visibles aujourd'hui. La ville, avec une nouvelle politique résolument tournée vers l'avenir, se doit de réussir certains défis liés aux différents domaines de l'économie.

1. Une morosité économique

Avec un taux de chômage atteignant 27,6% (en comparaison avec les 12,9% de la moyenne nationale, INSEE 1999) et encore près de 20 % en 2007 selon la mairie et avec des revenus moyens par ménages faibles ; 10 740 € / an (contre 15 027 € / an pour la moyenne nationale, INSEE 2004), l'activité économique de la ville semble peu développée si l'on se réfère aux revenus des ménages. Cela peut cependant s'expliquer par la récente histoire de la commune.

Peu après son indépendance de la commune de Fos-sur-Mer en 1866, la commune de Port de Bouc a développé ses activités liées à son port de commerce ainsi qu'aux activités industrielles. Cela s'est traduit au cours au début du XX^e siècle par l'installation de nombreuses usines pétrochimiques (Saint-Gobain, Kuhlmann, Total...) ou bien par l'ouverture des Chantiers et Ateliers de Provence, spécialisés dans la construction navale. Une période prospère a débuté grâce à la présence de ces entreprises et a permis à la commune de croître et au nombre d'habitants d'augmenter (jusqu'à près de 21000 dans les années 60). Mais cette période de prospérité fut brusquement interrompue avec la fermeture des chantiers navals en 1966, entraînant la suppression de 2000 emplois et suivis par l'implantation moins importante que prévue de l'activité sidérurgique dans la commune voisine de Fos-sur-Mer, notamment du fait de la crise pétrolière. Depuis ce moment, plus aucune activité importante (susceptible de créer un nombre important d'emploi) ne s'est implantée sur le territoire de la commune. Celle-ci ne s'est pas réellement relevée de sa subite désindustrialisation même si ce secteur n'a pas totalement disparu.

L'activité économique actuelle de la ville s'est orientée aujourd'hui vers 3 secteurs : le secteur maritime, le secteur industriel et le secteur des petites et moyennes industries. Chacun de ces secteurs occupe une place et induit des contraintes sur l'économie de la ville.



Navire construit par les Chantiers et
Ateliers de Provence

a. Le secteur maritime

Port de bouc possède, comme son nom l'indique, un port d'une superficie approximative de 5 hectares qui accueille des navires de plusieurs catégories. Chose rare en effet à l'heure de la spécialisation portuaire, les navires qui fréquentent la ville sont de plusieurs ordres : plaisance, pêche, navires industriels (supertanker, pétroliers...) ou bien peuvent être affectés à des fonctions de sécurité ou de gestion du trafic maritime. Pour parler de l'activité maritime nous devons donc distinguer ces trois catégories qui n'ont pas les mêmes tenant et aboutissant.

Le port de pêche

La commune développe depuis près d'une cinquantaine d'année son activité de pêche et ce avec quelques succès aujourd'hui. La ville possède en effet la première criée à poisson (ou halle à marée : <http://www.crieeportdebouc.com/>) de la région PACA. Elle est une source d'emploi pour une dizaine de personnes. Plus de vingt chalutiers avec leurs équipages, basés ou non à Port de bouc, l'approvisionnent chaque jour et près de 1500 tonnes de poissons sont vendus chaque année. Elle dessert tout le marché européen (et notamment le marché au gros de Rungis, des villes comme Barcelone, ou l'Italie...).



photographe : Adrien Beltran

Des entreprises spécialisées s'y sont implantés ou créés comme Copemart (<http://www.copemart.com/>), une entreprise regroupant une dizaine de bateaux de pêche de 25 mètres de long pratiquant la pêche au chalut pélagique¹ et disposant d'une station de traitement du poisson bleu (sardine, anchois) aux normes européennes avec centre de congélation pour l'approvisionnement des conserveries (3500 tonnes de poissons pêchés par an). Cette entreprise est d'ailleurs l'un des membres fondateurs de l'association Profilmer (<http://www.profilmer.com/>) qui regroupe les entreprises et les groupements structurés de la filière Mer de la région Provence-Alpes-Côte-D'azur. Cette association a pour but de promouvoir la richesse de cette filière et le dynamisme des entreprises qui y sont liées.

Cependant, du fait des crises actuelles qui touchent le monde de la pêche (augmentation des prix du pétrole, diminution progressif des stocks halieutiques, restrictions de pêche par le Fond européen pour la pêche FEP afin de préserver les ressources naturelles...), l'avenir économique de ce secteur ne s'annonce pas de bon augure.

Même si selon les données de la région PACA en matière pêche, cette activité se maintient globalement dans la région comparée à d'autres, les perspectives de développement restent somme toute limitées. Un patron-pêcheur sur quatre a plus de 50 ans, ce qui est un problème pour un métier difficile physiquement. La relève des patrons pêcheurs est loin d'être assurée puisque les professionnels qualifiés manquent d'ore

¹ Le chalut pélagique est un navire qui permet de pêcher les poissons de pleine eau. Il est surtout employé pour la capture des poissons "bleus" (sardines, anchois, maquereaux, thons).

à présent (il n'y a en effet que 400 diplômés par an en CAP de matelot et BEP maritime : <http://metiers.regionpaca.fr/index.php?id=1923>).

Le développement du port de pêche n'est donc pas à préconiser. La ville conserve cependant des ressources en termes d'espace, dans le cas d'un développement futur, ce qui constitue un gage de sécurité.

Le port de plaisance

La commune possède un port de plaisance réparti sur 2 sites et comptabilisant 650 anneaux (places) disponibles :



photographe : Adrien Beltran

- 450 anneaux dans le port de plaisance du centre ville, gérés par la société SODEPORT
- 200 anneaux dans le port de plaisance de la Lègue, gérés par la société nautique

Comme la plupart des ports de plaisance de France, celui de Port de Bouc est saturé ; s'il devait répondre à toutes les demandes, celui-ci devrait presque doubler ses capacités. On ne peut considérer ce port comme une source importante d'emplois puisque celui-ci est géré à la fois par une association de type 1901 : la Société Nautique de Port de Bouc et par une petite société privée. Cependant il peut

avoir un effet indirect puisqu'il attire des plaisanciers extérieurs qui en passage peuvent accoster et pourquoi pas dépenser dans les services (restaurants...) présents dans la ville.

Les trois quarts des utilisateurs du port n'habitent pas en effet à Port de Bouc : les plaisanciers temporaires ou à l'année sont d'origines diverses (Marseille, Paris, l'Hérault, Vaucluse Pays-Bas, Italie, Espagne, Belgique...). Cette diversité s'explique par la facilité d'accès et les services proposés. La situation stratégique au centre du Golfe de Fos et son accès direct à la mer sans passer par un canal en font un point d'ancrage facile pour tous les plaisanciers.

Infrastructure, maritime et terrestre, complète, le port de plaisance est une carte maîtresse de l'activité touristique locale. Il ressort en effet auprès d'une enquête réalisée par les services du port que les plaisanciers qui s'arrêtent là par hasard sont agréablement surpris, au point de vouloir revenir de temps à autre. Le port de plaisance doit donc être traité de manière bilatérale, en tant qu'objet touristique par lui-même, puisque faisant parti de l'aspect « folklorique » du territoire, mais aussi comme ressource économique puisque permettant d'attirer des touristes « marins » en complémentarité au tourisme plus conventionnel. Il faut cependant nuancer ces propos puisque la capacité d'accueil du port reste très limitée, et car les touristes ne descendent pas forcément de leur navire pour profiter de la ville.

Les activités portuaires

Du fait de sa position centrale au sein du golfe de Fos, c'est à Port de Bouc que sont installées les annexes de contrôle du trafic maritime du Port Autonome de Marseille (le PAM). La station de Port de Bouc (comme celle de l'Estaque) dispose d'une vigie qui assure une veille permanente. Cette vigie est en liaison directe avec la capitainerie du port, les navires, les agents et tout service intéressé. Le pilotage étant obligatoire à l'intérieur d'une zone délimitée par le règlement local de la station pour les navires dont la

longueur est supérieure à un certain seuil, les embarcations nécessaires aux pilotes pour rejoindre les navires (les pilotines) sont installées dans le port. Quatre puissants remorqueurs ont également leur zone d'amarrage dans le port afin de rester à proximité des navires ayant besoin d'aide pour accoster ou se diriger dans le port.

C'est à proximité du port de Port de Bouc que se situe une des casernes du bataillon de marin-pompiers de Marseille. Ce bataillon assure sur Port de Bouc les missions de secours et de défense contre l'incendie ainsi qu'au niveau du complexe industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer et des navires de commerces. Pour faire face à tous risques, le personnel dispose ainsi d'un équipement maritime conséquent :

- un bateau-pompe le Louis Colet : bateau-pompe le plus puissant d'Europe, destiné à la lutte contre les incendies de navires et les installations pétrochimiques portuaires.



Photographe : Adrien Beltran

- un navire équipé pour la lutte contre les pollutions marines (600 m de barrages et réserve de dispersant).

Ces équipements maritimes n'entrent pas dans le cadre d'une activité économique précise, même s'ils font partie intégrante du PAM, mais peuvent être une source d'attractivité puisque la plupart de ces bâtiments sont visitables (avec cependant de sérieuses contraintes de sécurité) et représentent une attraction originale et unique pour la ville.

b. Le secteur industriel

Port de Bouc peut apparaître comme une ville « post-industrielle », puisque la ville a vu de nombreux sites industriels installés chez elle fermer rapidement comme les Chantiers et Ateliers de Provinces, l'usine St-Gobain...il y a voilà quelques décennies, sans vraiment réussir à se reconvertir. Mais cela est cependant inexact ; la ville possède encore des noyaux relativement importants d'industries lourdes pour une ville de sa taille.

Ainsi on peut compter parmi ces poids lourds locaux, l'usine d'Albemarle Chemicals, qui est considérée comme l'une des plus grosses usines de la région en industrie chimique organique avec un nombre d'employés supérieur à cent. Preuve du dynamisme de cette industrie, le groupe américain a progressivement racheté les différentes usines présentes dans le même secteur (appartenant à TOTAL FINAL ELF par exemple) afin d'obtenir une unique unité de production plus importante et plus compétitive. Il est cependant à noter que cette usine est une installation classée AS (soumis à des servitudes publiques) pour la protection de l'environnement selon la directive SEVESO II (décret 2000-258 du 20 mars 2000),

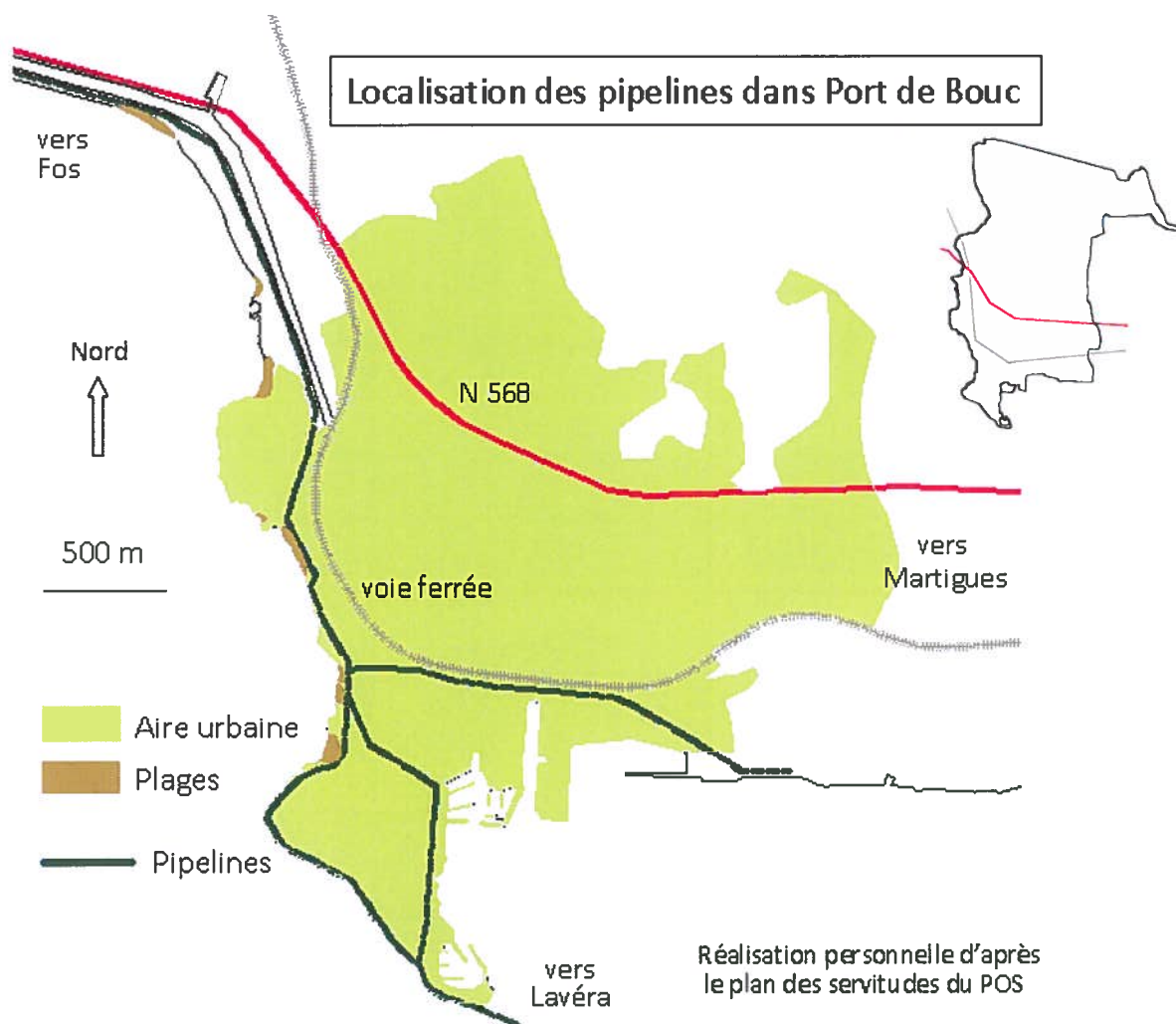
puisque produisant des produits chimiques. Cette usine soumet donc le territoire alentour à certaines contraintes en matière d'aménagement. Les constructions étant interdites à proximité.

Implantation des différentes Zones Industrielles autour de Port de Bouc



Bien que n'appartenant pas au territoire de la commune, la zone industrialo-portuaire de Lavéra est à prendre en compte, puisqu'elle occupe une surface quasiment égale à celle de la ville et du fait de sa proximité physique avec la commune et son impact visuel. Lieu d'implantation de l'industrie lourde avant et après la seconde guerre mondiale, le site industriel de Lavéra, constitue un pôle de développement privilégié pour le pétrole et la pétrochimie française. En effet, avec les zones industrielles de Fos-sur-Mer et Berre, elles forment ce que l'on nomme couramment le "Triangle d'Or de la Chimie", quatre raffineries, et leurs filiales dans la pétrochimie représentant 30% des capacités de raffinage françaises, 30% du chiffre d'affaires national dans le secteur du pétrole et 10% du chiffre d'affaires de la chimie. Le port de Lavéra occupe ainsi une place stratégique au sein du Port Autonome de Marseille, quatrième port européen après Anvers, Rotterdam et Hambourg. La raffinerie Total traite par exemple quinze millions de tonnes de brut par an et l'ensemble des usines chimiques 2 millions de tonnes de produits divers issus de la transformation du pétrole. La filière chimie d'Innovene (ex BP Chemicals) est le seul producteur d'oxyde d'éthylène en France et le premier producteur européen de polybutène. Arkema est le premier producteur de chlore en France et le troisième à l'échelon européen. Les emplois directs sur ce site sont évalués à plus de 3 200.

Afin de relier et d'alimenter les différentes industries en matières premières ou en produits transformés, de nombreux pipelines sont enterrés dans la zone, Port de Bouc ne faisant pas exception. Ces pipelines, utilisés pour le pétrole ou les produits chimiques ne sont pas sans conséquence sur l'aménagement du territoire puisque toute construction durable est interdite de part et d'autre du pipeline sur une distance de 5 mètres.



Bien que cette industrie soit une source non négligeable d'emplois, il convient de signaler qu'elle fait payer à la ville un lourd tribut en matière d'environnement, aussi bien naturel, que sur les aménagements possibles du territoire. Port de Bouc faisant parti d'une communauté d'agglomération (EPCI à fiscalité propre), la ville reçoit donc une partie des taxes professionnelles et autres taxes affectées à ces industries, cependant quasiment aucune de ces usines n'étant installée sur le territoire communal, la compensation financière reste minime. L'argent des taxes professionnelles allant à Fos-sur-Mer pour la zone industrialo-portuaire du Port Autonome de Marseille et à Martigues dans le cas de la zone industrielle de Lavéra.

De même, l'impact visuel engendré, par les usines elles-mêmes, ainsi que par le trafic maritime qu'elles nécessitent, va nous pousser à traiter de manière différente l'attrait et les possibilités touristiques de la côte.



Vue de la Zone Industriale-portuaire de Lavéra depuis le quai de l'anse Aubran (avec zoom)

Photographe : Adrien Beltran

c. L'activité des PME

La ville a cependant su tirer parti des lois d'aménagement territorial en créant des Zones de Redynamisation Urbaine (ZRU), des Zones d'Activités ou des zones industrielles. Ces nouvelles zones offrent un certain nombre d'exonérations fiscales et sociales visant à favoriser l'implantation et le développement d'activités dans les quartiers relevant des politiques de la ville. Cela passe par des exonérations de taxes professionnelles ou d'impôts sur les bénéfices (durée limitée), un allègement des cotisations sociales... Trois zones d'importances sont à mettre en évidence.

- La Zone Industrielle de la Grand' Colle.
Elle est par excellence la zone de services et de maintenance aux grandes industries du pourtour de l'Étang de Berre, et doit sa prospérité en partie à sa localisation géographique qui la met à équidistance des différents sites industriels majeurs. Cette zone industrielle accueille quatre-vingt-quatre d'entreprises et près de 2300 emplois.
- La Zone d'activités de l'anse Aubran
Bordée par le canal à Bouc d'un côté et par le nouveau port de pêche, la zone de l'anse Aubran s'ouvre sur la rade de Port de Bouc et l'entrée du Chenal de Caronte, à proximité de la Halle à la Marée. Avec le service des Douanes, et bientôt les remorqueurs, cette zone abrite deux chantiers navals de plaisance de haute technologie, ainsi que plusieurs unités de transformation des produits de la mer.
- La Pépinière d'entreprises de la Lèque
Installée par la commune dans les anciens locaux de ses Services Techniques, cette petite zone a pour vocation d'offrir une aide à la création d'entreprise. A ce jour, neuf sociétés sont installées pour plus d'une centaine d'emplois.

Cette politique de soutien porte aujourd'hui ses fruits puisque la ville a un taux de création ou d'implantation d'entreprises égal voir supérieur à celui de la ville de Martigues pourtant plus importante et qui pourrait sembler plus attractive.

De ce fait des entreprises de tailles importantes sont également présentes sur le territoire communal :

- Les ateliers de Fos, spécialisés en chaudronnerie et structure métalliques, et qui comptent parmi l'une des dix premières usines dans la région en ce qui concerne la métallurgie et les équipements mécaniques, emploient eux aussi plus d'une centaine de salariés.
- SONI PROVENCE, filiale du groupe international CMI spécialisé dans la maintenance et l'ingénierie de matériel industriel, énergétique et de défense.
- De nombreuses petites ou moyennes entreprises non spécialisées dans le domaine maritime
- ...

d. Une ville dortoir

Paradoxalement, si la ville ne bénéficie pas directement de l'installation d'entreprises, elle bénéficie, en bien ou en mal, de l'installation de leurs employés. Port de Bouc est une ville en pleine urbanisation et de nombreux projets de lotissements (180 pavillons sont actuellement en préparation) ont vu ou vont voir le jour. La conjonction des prix du marché immobilier moins élevés à Port de Bouc par rapport aux communes voisines et la volonté croissante des personnes à devenir propriétaire font que la demande est forte. Beaucoup des employés des activités économiques voisines viennent se loger à Port de Bouc, séduit de même par une fiscalité attractive (taxe d'habitation, gestion de l'eau en régie municipale...). La proximité avec les autres villes, la mer et la « campagne » ainsi que la présence de services rendent la ville « pratique » et attractive sur ce point.

Les secteurs d'activités de la ville, on le voit, sont donc diversifiés, et fonctionnent plus ou moins bien. La ville est attractive comme l'atteste l'arrivée de nouveaux habitants. Il convient donc de rechercher les moyens de remédier à cette stagnation de l'activité.

2. L'état du tourisme à Port de Bouc

Le tourisme ne peut se définir dans une zone restreinte, celui-ci à une emprise plus grande, et Port de Bouc ne fait pas exception à la règle.

Le tourisme est la résultante des décisions prises dans un territoire sur un autre ainsi que de leurs avantages et inconvénients. Ainsi pour mieux comprendre le tourisme à Port de Bouc, il y a nécessité de se placer dans un cadre plus large.

Port de Bouc fait ainsi parti d'un ensemble touristique plus large, que l'on nomme Côte Bleue (ou Marseille-Côte Bleue). Il s'agit d'une côte d'une soixantaine de kilomètres en ligne droite (plus de cent avec les sinuosités) composée de falaises calcaires découpées (types calanques) avec de nombreux promontoires et caps.



Cet ensemble, représentant près du quart du département des Bouches du Rhône est encore trop grand pour avoir une idée précise des tenants et des aboutissants du tourisme auquel la ville est soumise. Une restriction aux villes voisines de taille et de poids notables en matière de tourisme est donc à réaliser. Comme il a été indiqué précédemment, Port de Bouc est localisé entre deux villes importantes (pas forcément en population) par les villes de Fos-sur-Mer à l'ouest et de Martigues à l'est.

L'étude du tourisme dans Port de Bouc et dans ces villes va nous permettre de nous donner une idée plus précise des activités touristiques de la zone.

a. Le tourisme dans la ville

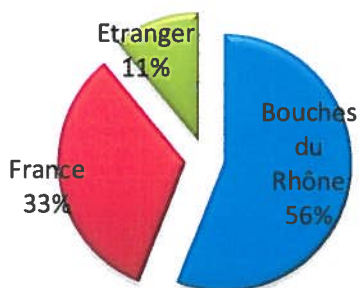
Port de Bouc n'est pas une ville très touristique, compte tenu de son environnement industriel, de son littoral type « crique » et de l'absence de toute une gamme d'activités touristiques. Néanmoins, plus de 12 000 touristes s'y sont arrêtés durant la saison estivale de 2007, provenant de différents horizons.

Il est néanmoins préférable de préciser les types de tourisme qui jouent un rôle dans la commune. On peut en distinguer trois :

Un **tourisme industriel**, car avec la présence des zones industrielles, le tourisme d'affaire est très développé. Les gens qui viennent pour travailler temporairement, pour un séminaire ou un congrès sont logés dans les hôtels des villes voisines. A Port de Bouc, cela concerne l'unique hôtel-résidence, qui par ses services (parking sécurisé, salle de conférence avec vidéo projecteurs...) répond aux critères stricts définis par les industries. C'est ce type de tourisme qui permet aux hôtels de survivre et de réaliser la plus grosse part de leur chiffre d'affaire. Cependant ce tourisme est temporaire puisqu'il n'a lieu que durant la semaine. Pour preuve de son importance pour l'activité hôtelière, certains hôtels pratiquent des tarifs plus élevés en semaine, alors que les tarifs sont généralement plus élevés le Week-end dans les secteurs développant un tourisme de vacances.

Un **tourisme de proximité** ; la ville possède en effet toute une gamme de services capables d'attirer du monde, que ce soit par ses festivités, ses restaurants ou bien la mise en valeur de son patrimoine. Cela a pour conséquence d'attirer les habitants des villes voisines mais aussi des touristes « conventionnels » en vacances résidant à proximité. Ce type de tourisme ne favorise pas bien entendu l'activité hôtelière mais permet le développement et la prospérité d'autres secteurs liés au tourisme. Cette catégorie de tourisme est la plus développée, de nombreuses offres adaptées étant proposées. On peut noter l'importance de cette catégorie puisque c'est elle qui préfigure un développement à plus long terme en consolidant les activités touristiques de la commune avant de permettre le développement économique de l'activité hôtelière et l'arrivée de touristes résidant sur la commune même.

Origine géographique des touristes venant à Port de Bouc



source: bilan touristique juillet/août 2007 OT
Port de Bouc
réalisation Adrien BELTRAN

Un **tourisme classique**, lié à la résidence (hébergement sur place) des touristes dans la commune. Ce type de tourisme n'est actuellement pas le plus développé, même si certains points méritent d'être améliorés.

En conséquence à ces divers types de tourisme, l'offre d'hébergement de la ville est réduit puisque ne comprenant que deux campings municipaux et quelques hôtels allant jusqu'au deux étoiles. Si certains ont su tirer profit de leur situation géographique et/ou de leurs services, d'autres se sont tournés vers une hôtellerie sociale (hébergement de familles en situations délicates sur demande des administrations), se coupant dès lors de l'activité touristique. La situation actuelle n'est donc idéale, et nombreuses sont les fois où les taux d'occupation sont faibles. Les campings, bien situés et malgré le peu de services proposés, s'en sortent beaucoup mieux avec de nombreuses réservations durant l'été. Beaucoup de touristes logent également chez de la famille ou des amis, ce qui limite la demande hôtelière.

Avec le tourisme de passage, la restauration tire mieux son épingle du jeu. Près d'une quinzaine de restaurants sont implantés dans la ville et notamment le long du port de plaisance. La cuisine proposée est très variée allant des « tapas », à la cuisine Marocaine en passant par les plats de poissons et la cuisine moderne. Le choix est donc au rendez-vous, et il y a de quoi satisfaire tous les goûts. Les tarifs s'étalent de même sur une large gamme et rien n'empêche les touristes de prendre s'ils le veulent un take-away (plat à emporter) dans l'un des quelques lieux de restauration rapide (Macdonald, Kebab, Chinois) ou bien de faire eux-mêmes leurs courses dans l'un des trois supermarchés de la ville (Carrefour, Netto ou Super U). L'offre est diversifiée et bien adaptée à la demande, certains restaurants ne sont ouverts que durant la saison estivale, preuve de l'affluence.

Du fait de l'absence de professionnels indispensables liés à l'activité touristique sur la commune, c'est l'office de tourisme, une association type loi 1901 liée à la mairie, en partenariat généralement avec des acteurs locaux, qui prend en charge l'organisation des différentes manifestations et activités, cruciales vis-à-vis du tourisme de passage.

Un choix varié d'offres touristiques est ainsi proposé :

- **Programme de valorisation des « énergies de la mer »**

L'Office de Tourisme a mis en œuvre pour la 4^{ème} saison consécutive un programme d'activités attractif et de qualité, qui valorise l'image maritime de la ville et lui permet d'être reconnue pour ses spécificités. Port de Bouc affiche une certaine originalité dans ses visites, que l'on ne retrouve

pas dans d'autres villes voisines. De plus la majorité des activités proposées sont gratuites ou à un tarif peu élevé compte tenu des prestations.

- Le **bateau « Cisampo »** affrété par la société MSM en partenariat avec l'office du tourisme, située au quartier de l'Anse Aubran à Port de Bouc, propose des balades commentées de 2h ou 4h depuis le mois de juin dernier au départ de Martigues et de Port de Bouc :

- o Côte Bleue
- o Canal de Caronte et Fort de Bouc
- o Zone Industrielle du Golfe de Fos,
- o la Rade de Marseille (et îles du Frioul)

font partis des excursions proposées.



Crédit photographique : croisieres-marseille-calanques.com

La sortie en direction de la Rade de Marseille a été la plus demandée de l'été et la découverte de la Zone Industrielle de Fos a été également très appréciée, en particulier pour ses commentaires techniques.

Ces balades ont bénéficié de l'aide financière de la Région, c'est pourquoi le tarif reste attractif par rapport aux prestations proposées : balades commentées suivies de dégustations des produits de la mer préparés par l'entreprise Lou Mujou avec mûlets, anchois, poutargue ...

Le taux de remplissage du bateau en juillet et août a été de 78 %, ce qui est très satisfaisant, compte tenu de l'offre aujourd'hui plus importante. Près de la moitié des participants sont des Port de Boucains, mais ce taux diminue d'année en année (- 20 % par rapport à 2006) puisque les parcours n'innovent pas tous les ans. Les balades en bateau représentent un produit touristique très intéressant pour la ville, elles permettent une diversification de l'offre touristique d'activités estivales, basée essentiellement sur la valorisation de l'identité maritime de la ville.

- **Visites techniques du secteur tertiaire maritime :**

Halle à marée, tour vigie du Port Autonome de Marseille, bateau-pompe Louis Colet et entreprise Somefil. Ces visites ont pour but de renforcer l'image maritime de la ville en présentant les activités portuaires et de répondre à une recherche d'originalité et d'authenticité, on ne trouve pas ces possibilités ailleurs.

Une moyenne de 10,5 personnes par visite a été atteinte, sachant que le maximum prévu était de 10 par visite, ces visites suscitent un engouement, mais le succès des ces opérations reste à relativiser car le nombre de touristes participant est encore inférieur au nombre de locaux y participant.

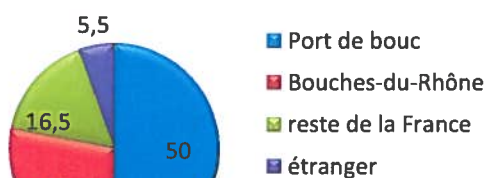
Ces visites ne sont possibles qu'à Port de Bouc, peu d'autres villes possèdent toutes ces caractéristiques réunies. L'entreprise Somefil propose des visites très intéressantes et originales, car il n'y a que deux fabricants de filets de pêche en Méditerranée, un au Grau du Roi et l'autre à Port de Bouc.

- **Nocturnes Artisanales sur le Port de Plaisance**

Tous les vendredis et samedis du 13 juillet au 18 août, l'office de tourisme de Port de Bouc organise un marché nocturne où des artisans viennent vendre leurs productions. Ces exposants varient selon les soirées, ils étaient par exemple 33 durant l'été 2007 répartis sur les différentes dates.

- **Les « Sardinades »**, manifestation « culinaire » et bon enfant présente durant 2 mois sur le port de plaisance. Les produits tout frais pêchés sont cuisinés sur place et l'ambiance chaleureuse qui se met en place, tel un bal populaire, attire volontiers les habitants et les touristes à plusieurs dizaines de kilomètres à la ronde.

origine des participants aux activités touristiques (%)



source: bilan touristique
juillet/août 2007 OT Port de Bouc
réalisation Adrien BELTRAN

Du bilan touristique de la saison estivale 2007 de l'office du tourisme de port de Bouc, il ressort que les activités et les manifestations proposées par cet organisme se sont révélées être de francs succès puisque de très bons taux de participations ont été réalisés. Cela peut s'en doute être dû aux nombreuses initiatives originales et gratuites qui sont venues compléter efficacement l'offre payante. La gratuité des parkings est souvent citée comme un atout, devenu rare dans les autres villes.

Grâce aux informations récoltées lors de l'organisation de ces animations (rapport d'activité juillet-août 2007 de l'OT de Port de Bouc), on peut préciser les personnes qui caractérisent le « tourisme de passage ». Il s'agit d'un public de proximité: Fos-sur-Mer, Martigues, Istres et aussi Marseille... mais beaucoup de Port de Boucains y participent également, pour redécouvrir en quelque sorte leur propre ville.

L'office du tourisme s'est engagé par la même occasion, et ce depuis plusieurs années, dans une promotion touristique de la ville au moyen de différents médias:

- Radio : campagne publicitaire sur Radio Maritima (radio locale), soleil FM, radio France Bleue
- Télévision : reportages sur Canal Maritima
- Journaux : articles dans la presse écrite
- Internet, création d'un site internet
- Tracts publicitaires (prospectus)

Si des efforts sont faits en matière de communication, on constate cependant que la publicité reste restreinte. L'office de tourisme, avant de développer une politique touristique à grande échelle préfère tout d'abord soigner l'image de la commune. L'aire de diffusion est très localisée (en ce qui concerne la télévision et la radio puisque diffusée dans moins d'une dizaine de ville des alentours), ce qui est cohérent vis-à-vis de la volonté de transformer l'image de la ville.

L'attention portée sur le tourisme « maritime » s'est cependant fait au détriment du tourisme de la « typicité » régionale pourrait-on croire. Peu d'animations sont faites pour rappeler que la ville se situe en Provence, ce qui, du fait de l'image ancrée dans les esprits des gens, peut constituer un argumentaire efficace. Mais il faut préciser que même si la ville est géographiquement située en Provence, elle n'en

possède pas réellement les caractéristiques. Bien sûr elle possède certains fondements qui permettent de l'y situer mais pas suffisamment pour en faire un atout touristique.

L'office du tourisme, en partenariat avec la mairie, a développé un tourisme peu onéreux. On peut comprendre ce choix, certainement du fait de la prise en compte de l'environnement industriel et de l'absence d'activités spécifiques à la mer que peuvent proposer de plus grandes stations balnéaires. Ce choix semble judicieux puisque pour le moment, les hôtels peinent à obtenir des taux d'occupations convenables, et car beaucoup des touristes sont des touristes d'affaires. Le choix du développement des activités et la communication qui en est faite, afin d'attirer en premier les vacanciers, semble donc être un choix tout à fait justifié dans l'état actuel des choses.

b. Le tourisme dans les villes voisines de Fos-sur-Mer et de Martigues

Martigues et Fos-sur-Mer sont deux villes bien différentes, aussi bien sur le plan économique, historique... ce qui a eu des répercussions sur le tourisme qu'elles ont chacune développé.



Photographe : Monique CISELLO

Fos-sur-Mer est une commune de 16600 habitants située au fond du Golfe qui porte son nom et à l'extrémité sud de la plaine de la Crau. La ville possède sur son territoire l'une des zones industrialo-portuaires les plus vastes du monde. Elle fait en effet parti du complexe du Port Autonome de Marseille, 1^{er} port maritime méditerranéen. Cela implique donc la présence d'un trafic maritime important et la présence de nombreuses industries (70 km² sur 92,31 km²) : activités sidérurgiques (Sollac et Ascométal), raffinage et stockage de

pétrole (Esso, Dépôts Pétroliers de Fos), chimie (Lyondell, Société du Polyéthylène de Fos...), construction offshore (Eiffel), fabrication de ciment et de granulats (Lafarge). Cette zone est classée à risque puisque dix-sept sites SEVESO sont concentrés sur la ville.

Cela n'empêche pas la ville de développer, efficacement et avec des résultats positifs, ses activités touristiques, car elle possède 6 km de plages de sable, deux étangs, l'Engrenier et l'Estomac, et un important patrimoine historique.

La ville de Martigues est quant à elle la 4^{ème} ville du département des Bouches du Rhône avec une population de 46 200 habitants (INSEE 2005). Elle est située en bordure de l'Étang de Berre, de part et d'autre du canal de Caronte qui relie l'Étang à la Mer Méditerranée. La commune est le centre de tout un bassin touristique qui s'étend le long de la Côte Bleue en passant par les hameaux de Saint-Pierre-les-Martigues, Saint-Julien-les-Martigues, La Couronne, Carro, Lavéra, jusqu'à celui de Croix-Sainte au nord pour un total de 7 144 hectares dont 697 hectares de forêts et 40 kilomètres de linéaire maritime dont 11 sur la côte méditerranéenne. Construite au bord de l'eau, elle est surnommée "Venise Provençale" du fait de la présence des nombreux canaux qui reliaient autrefois les différentes îles au croisement du canal et de l'Étang de Berre, plus grande étendue d'eau salée d'Europe.



Photographe : isa-France.com

La ville de Martigues profite d'un très riche héritage culturel, architectural et organise chaque année de nombreux festivals à portée plus que régionale.



Bien que ces deux villes possèdent des différences notables, elles ne s'adressent pas aux mêmes types de touristes, il convient de signaler que toutes deux sont des communes pleinement touristiques, ce sont des communes où les gens viennent passer leurs vacances. Pour en attester, il suffit de regarder le nombre de plagistes l'été (jusqu'à 4000 l'été à Fos, et 11 000 à Martigues ce qui représente 24 % de la population) ou bien le nombre d'hôtels (deux venant d'ouvrir ce printemps à Martigues pour compléter l'offre). Contrairement à Port de Bouc, ces deux villes n'ont pas de problème pour « remplir » leurs hôtels et les touristes viennent d'un horizon assez large.

Ce constat si réjouissant à première vue se doit néanmoins d'être contrasté. Comme à Port de Bouc, on constate qu'une grande partie des touristes habite la région et le département. Il s'agit donc d'une clientèle de passage comme à Port de Bouc. Le nombre de touristes résidant dans chacune des communes n'est pas négligeable pour autant puisque que beaucoup de touristes proviennent des régions Rhône-Alpes ou île de France, et près de 10% de la clientèle est étrangère (source : Offices de Tourisme de Martigues et de Fos-sur-Mer).

Mais selon le bilan touristique de la saison 2007 de l'office de tourisme de Fos-sur-Mer, les hébergements proposés sont encore en nombre insuffisant ; il y a un manque de campings (la demande d'emplacements pour camping-cars étant en forte hausse et manque de point bleu pour l'accueil des camping car qui est une formule de plus en plus prisée par les français), de chambres d'hôtes, de disponibilités hôtelières et gîtes... Les hôtels sont souvent complets du fait de la clientèle d'entreprise mais également dû à l'augmentation de la fréquentation grâce aux conditions (climatiques notamment) favorables.

Cela fait que la clientèle étrangère, qui a visité par exemple Fos-sur-Mer n'y a pas séjourné, manque d'hébergement. Cela est à mettre en rapport avec l'offre hôtelière qui n'est pas satisfaite sur Port de Bouc.

Les offices du tourisme respectifs sont à l'instigation de nombreuses activités, comme à Port de Bouc. Ainsi des visites de la « côte bleue », de balades dans le golfe de Fos, d'activités nautiques ou d'initiations à la pêche et de baptême de plongée rencontrent un franc succès au point même que les offres touristiques tournées « vers la mer » sont en nombre insuffisants et ne répondent pas à la

demande. Il faut donc s'interroger si un développement d'une telle activité n'est pas envisageable à Port de Bouc et dans quelles mesures.

3. Une image négative persistante

La ville est affligée d'une mauvaise image auprès des communes alentours. En effet, depuis de nombreuses années, Port de Bouc est reconnue comme une ville peu fréquentable et ce jusque dans des villes situées à plus de 50 km (Marseille, Aix...) lorsque les gens en ont connaissance. On peut expliquer cela par la politique de la ville qui a été entreprise dès les années 60. Avec la perspective des emplois industriels « promis » à Fos-sur-Mer et l'arrivée massive de nouveaux immigrants venant notamment du Nord et de l'Est de la France, un programme de construction a été instauré afin de pouvoir loger tous les nouveaux travailleurs. Des cités HLM ont donc vu le jour sur le territoire de la commune. Cependant la mise en place de l'activité sidérurgique à Fos a été un échec, du fait de la conjoncture économique entre autre, et beaucoup de personnes se sont retrouvées sans emploi, et ne sont pas retournées dans leur ville d'origine. La ville a ainsi dépassé le seuil des 40% de logements sociaux, ce qui s'est traduit par la construction de près d'une trentaine de « barres ». Même si elle essaye aujourd'hui de rééquilibrer les types d'habitat, la mauvaise réputation que colportent ces habitats à caractères sociaux, associée à l'idée d'une population immigrée sans travail, ont rapidement eu un impact négatif sur les populations alentours. Impact qui s'est aujourd'hui transformé en une idée fausse très répandue, beaucoup d'idées circulant n'étant que des préjugés persistants.

Il est vrai cependant que Port de Bouc, encore aujourd'hui, n'a pas tout les atouts pour se présenter comme une ville modèle car avec un taux de non-diplômés de 35 %, un nombre important d'étrangers résidant sur la commune (10 %), et la création de trois Zones Urbaines Sensibles et de deux quartiers prioritaires, la ville ne ressemble pas à une ville à la population et au profil « lissé » selon certains standards. Cependant, ces préjugés cessent généralement lorsque les personnes viennent faire un tour en ville pour telle ou telle manifestation. Elles sont surprises par ce qu'elles y voient, qui ne correspond plus du tout à ce que l'on en dit. Beaucoup de ces personnes repartent alors de la ville avec une bonne image.



Port de Bouc dans les années 70

Crédit photographique : mairie de Port de Bouc

Cette vision péjorative de la ville n'est pas un atout permettant de développer son attractivité et donc d'attirer des investisseurs ou de développer une quelconque économie.

La ville de Port de Bouc apparaît donc bien comme une ville riche en ressources mais où toutes les possibilités ne sont pas exploitées. Se pose donc le problème de savoir quels horizons doivent être mis en avant afin de résorber ce manque économique préjudiciable.

II- Le tourisme, une solution d’avenir

Avec un taux de chômage de 27,6 %, il est évident que la précarité dans laquelle se trouve la ville ne peut rester en l’état. De nombreux secteurs des activités primaires et secondaires ayant déjà été développé, certains même à outrance, la voie des activités tertiaires, celle des services, dont le tourisme fait parti, apparait comme une nouvelle option. Dans un contexte favorable, la ville, jouissant d’une situation idéale en bord de mer et de conditions plus que satisfaisantes, pourrait peut être y trouver une solution qui permettrait d’en faire une ville plus en phase avec ses idées.

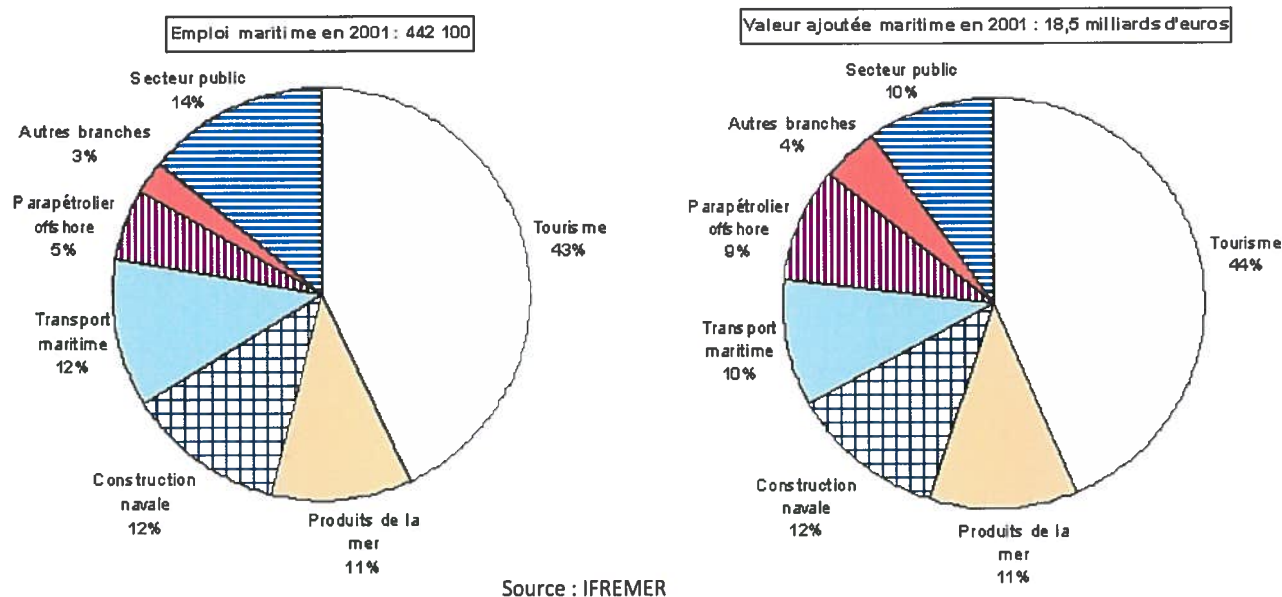
1. Le tourisme, richesse économique des littoraux français

a. Le tourisme et son impact sur l’économie locale

Avec 280 000 000 de nuitées sur 813 000 000 en 2002 pour les touristes français, la mer constitue le premier espace touristique (34,4 % des nuitées). Avec 20 milliards d’euros de chiffres d'affaires et près de 190 000 emplois directs, soit plus de 50% du total des emplois directs, le tourisme constitue la première activité économique du littoral en France, produisant la plus grande part de la valeur ajoutée du secteur maritime.

Selon les Données Economiques maritimes françaises de l’année 2000 publiées par l’IFREMER (Institut Français de Recherche pour l’Exploitation de la MER), la douceur du climat, associée à un environnement naturel diversifié rend la région Provence-Alpes-Côte d’Azur très attractive. Il s’agit en effet de la première région touristique de France, avec 14,6 % de part de marché. Les trois départements littoraux (Bouches du Rhône, Var et Alpes-Maritimes) totalisent à eux seuls les 3/4 des nuitées touristiques de la région. En 2001, ils ont accueilli près de 28 millions de touristes.

De plus, une enquête de la SOFRES en 1992 (« Perception du littoral par les touristes français») a montré que lors de leur séjour sur le littoral en été, les deux tiers des Français séjournaient à moins d’un kilomètre de la mer ce qui fait que l’on y trouve 22% de l’offre nationale d’hébergement hôtelier et 46 % de l’offre nationale d’hébergement en campings.



Le tourisme est donc une activité porteuse des économies littorales, créatrice de valeurs et d'emplois. Port de Bouc étant situé dans le bassin porteur qu'est le département des Bouches du Rhône, il semble que promouvoir le tourisme pourrait être une solution. La fréquentation touristique des Bouches-du-Rhône, deuxième département le plus fréquenté avec un peu plus de 5 millions de nuitées sur l'année, a en effet augmenté en 2006 de 1,2 % par rapport à 2005.

Actuellement à Port de Bouc, le nombre d'actifs dans le tourisme est bien inférieur au 43 % de la moyenne nationale, et même si certains secteurs prédominent par rapport à d'autres villes, le développement de celui-ci doit néanmoins être étudié pour que le nombre d'emplois dans ce secteur augmente. Bien sûr cette augmentation ne peut être qu'indirect. C'est en attirant du monde dans la ville que l'emploi et l'activité pourra décoller.

b. Certains secteurs d'hébergement plus porteurs

La fréquentation hôtelière ou en campings évolue différemment, elles touchent en effet des profils de clients différents qui n'ont pas forcément les mêmes attentes, les mêmes envies ou bien le même budget.

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, la durée moyenne de séjour dans les hôtels est stable : 2,1 nuits. Les séjours sont légèrement plus longs dans les catégories de luxe (2,2 nuits pour les quatre étoiles) mais la fréquentation hôtelière de la région affiche un recul. Développer de nouveaux hôtels ne semble donc pas être actuellement une idée envisageable. La concurrence qu'elle entrainerait serait nocive aux exploitants. De plus, sachant que le tourisme d'affaires représente près de 40 % des nuitées dans les Bouches-du-Rhône, et que ce type de tourisme est déjà fort développé localement dans les environs de Port de Bouc, miser encore plus sur ce type de tourisme ne semble pas être porteur, même à long terme. Le tourisme d'affaire est un tourisme qui se développe uniquement à proximité de bassins d'emplois de zones commerciales ou industrielles importantes... L'extension de la Zone Industrielle de Fos-sur-Mer atteignant bientôt ses limites, les constructions vont donc se ralentir et le nombre d'ouvriers à héberger va aller en

diminuant. Il faudra alors se tenir au tourisme d’affaires des « cols-blancs ». Cette voie semble donc bouchée, mais tout effort permettant de se démarquer vis-à-vis de la concurrence ne doit cependant être ignoré.

Les campings sont eux une valeur sûre dans la région PACA puisque les campings homologués ont enregistré durant la saison estivale, de mai à septembre, plus de 13 millions de nuitées. Il s'agit d'une légère progression par rapport à la saison précédente (+ 0,8 % en 2006, sources INSEE). Le temps de séjour sur place est par contre l’un des plus courts dans les Bouches du Rhône avec en moyenne 5,1 nuits contre 8 par exemple pour le Var. Tenter de prolonger cette durée doit donc être un objectif, puisqu’un touriste qui dort sur place et un touriste qui consomme. De plus la fréquentation des campings dépend également de leur catégorie. La saison 2006 a été particulièrement favorable aux campings trois et quatre étoiles qui regroupent 71,2 % des campeurs et dont la fréquentation progresse de 0,7 %. Le camping bénéficie de nouveau d’une image de marque, et nombreux sont les français (ou étrangers) à retourner à ce modèle de vacances, remis au goût du jour (par des films notamment, *Camping...*). Port de Bouc ne dispose que de campings deux étoiles, un effort doit donc être porté sur ces prestations.

2. La ville répond aux critères touristiques

Depuis les années 90, on observe une évolution des clientèles littorales et de l’évolution du tourisme littoral comme le raccourcissement de la durée des séjours, la désaffection des lieux sur fréquentés, le fractionnement des vacances, une exigence accrue des consommateurs sur l’ensemble des éléments d’un séjour touristique : prix, services, informations.

Cette évolution et les nouveaux types de consommations qu’elle suscite doivent être pris en compte afin de pouvoir adapter le marché et répondre aux attentes des consommateurs. Avant d’élaborer un plan de développement touristique, il faut nécessairement définir les priorités de ce nouveaux types de tourisme pour l’appliquer par la suite à la commune.

Si on s’en tient à une stratégie de promotion touristique comme réalisé par le Ministère du Tourisme du Canada (http://www.tourism.gov.on.ca/french/tourism_strategy/Strategy_French_implementation.pdf), quatre aspects clés du tourisme doivent donc être abordés :

- ✚ **les attractions** : il s'agit des caractéristiques naturelles ou artificielles qui se trouvent dans la collectivité ou dans les environs et qui sont susceptibles d'intéresser les touristes - donc lacs, montagnes et pleine nature, magasins uniques, sites historiques, industries, foires, congrès, compétitions et excursions.
- ✚ **la promotion** : il s'agit des outils de commercialisation, comme des publicités, des foires touristiques, des articles de revue, des dépliants, des cartes, des vidéos, des pancartes commerciales et publicitaires et des kiosques d'information touristique.
- ✚ **l'infrastructure** : routes, aéroports, voies ferrées, aires de stationnement, postes d'évacuation des eaux usées, services d'eau et d'électricité, rampes de mise à l'eau et panneaux de localisation et de distance. Si l'accès à la collectivité est difficile et que les services de base n'y sont pas offerts ou qu'ils laissent à désirer, les touristes pourraient fort bien décider d'aller ailleurs.

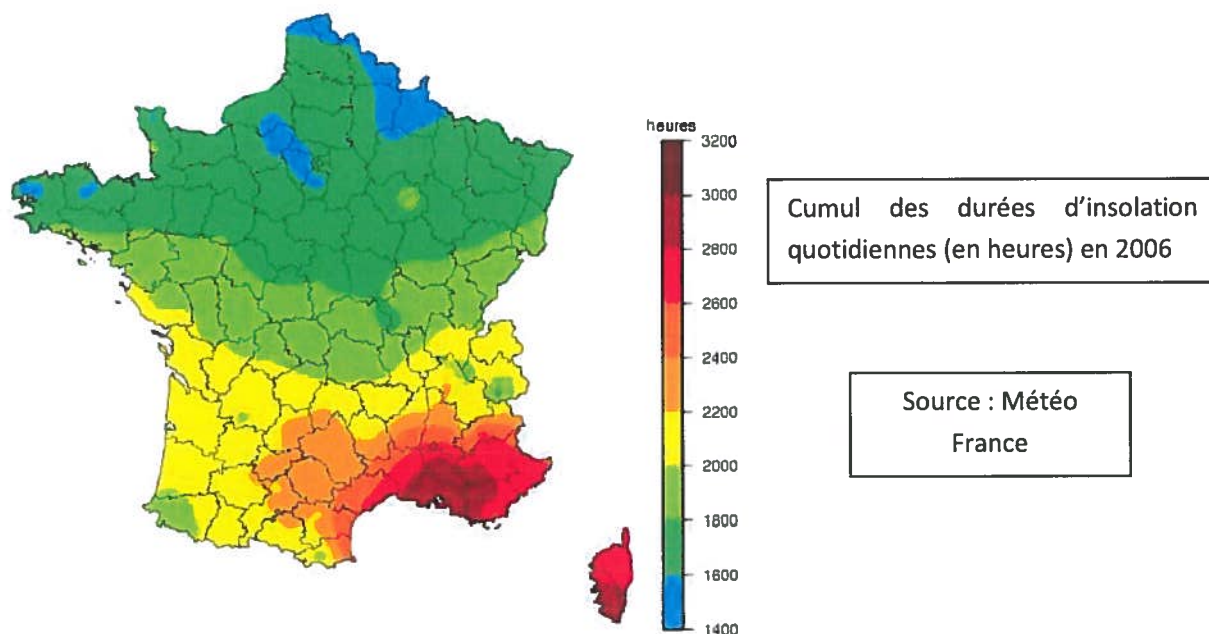
- ✚ **l'accueil** : l'accueil réservé aux touristes est le ciment de l'industrie touristique. Tous les membres de la collectivité ont un rôle à jouer car le plaisir que tirent les touristes de leur visite dépend d'eux. Seuls les touristes qui gardent un bon souvenir de leur séjour voudront revenir et inciteront leurs connaissances à visiter la collectivité.

a. Les attractions

Port de Bouc possède un patrimoine riche et diversifié et ce dans plusieurs domaines.

i. Un climat exceptionnel

Des Saintes-Maries-de-la-Mer à Menton, la côte bénéficie de la douceur de la Méditerranée qui atténue les grands écarts thermiques fréquents dans l'intérieur qui atteignent régulièrement les 30°C. Le soleil brille également généreusement : plus de 2500 heures par an. Avec plus de 2800 à Aix-en-Provence et Marignane situé à moins 40 km, Port de Bouc peut se vanter d'être une ville très ensoleillée. Cette zone est également peu pluvieuse puisqu'il tombe moins de 500 mm autour de l'étang de Berre, de quoi ravir ceux qui fuient la pluie. C'est également une zone soumise aux aléas de vent et notamment du mistral qui souffle du nord dans le couloir du Rhône et tourne à l'ouest sur la côte varoise jusqu'à Fréjus et qui confère à l'air une transparence exceptionnelle.



ii. Son patrimoine environnemental

- la forêt domaniale de Castillon

Cet espace boisé naturel de 240 hectares s'étend sur le plateau calcaire de Castel Veyre à cinq minutes de la ville et abrite une faune et une flore riche de vie; étangs salés, pins parasols, chênes et garrigue sont monnaie courante.



Photographe : Adrien Beltran

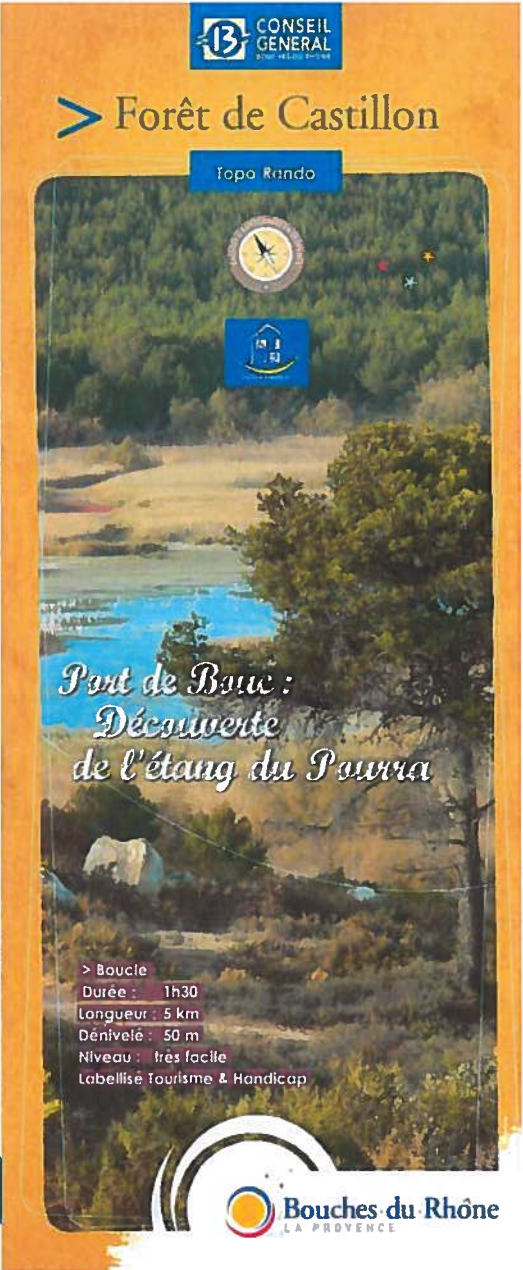
Cette forêt est un lieu très fréquenté pour les activités de détente et sportives. Des parcours de randonnées pédestres, en VTT ou bien équestres sont proposés. Un centre hippique est en effet installé au centre de la forêt (accessible par route).

Un chemin pour personnes à mobilité réduite de 2 km est également aménagé à l'entrée de la forêt, conçu avec un revêtement spécial et avec des points d'eau accessibles tout au long du parcours. Le domaine est également un lieu apprécié des chasseurs notamment de septembre à fin février. Des sentiers balisés existent afin de permettre au randonneur de ne pas s'égarer :

- Sentier balisé Tourisme & Handicap (longueur : 2 km et largeur : 2 mètres minimum)
- Sentier des oiseaux (longueur : 5,2 km)
- Sentier de découverte du Pourra (longueur : 1,6 km)

Ce domaine représente une vraie source de biodiversité, et afin de la protéger que deux Zones Naturelles d'Intérêts Ecologiques Faunistiques et Floristiques (ZNIEFF) terrestres de type 1 et 2 ont été créées en 2003 :

- celle de L'étang du Pourra (162 ha): il s'agit d'un vaste étang temporaire environné de collines recouvertes de garrigues et pinèdes. Ce site renferme dix-huit espèces d'intérêt patrimonial dont cinq sont déterminantes. Il constitue surtout un site d'alimentation important pour l'avifaune en hiver, en particulier pour le Grèbe à cou noir *Podiceps nigricollis* et le Flamant rose *Phoenicopterus ruber roseus* mais aussi pour d'autres espèces (hérons, aigrettes, divers canards...). L'avifaune nicheuse locale recèle également des espèces très intéressantes telles que le Grèbe à cou noir (*Podiceps nigricollis*), Butor étoilé (*Botaurus stellaris*), le Héron pourpré (*Ardea purpurea*), le Busard des roseaux (*Circus aeruginosus*)....



Première de couverture d'un dépliant touristique de l'office de tourisme de Port de Bouc

En ce qui concerne les amphibiens, se reproduisent dans cette zone humide le rare Pélobate cultripède (*Pelobates cultripes*) et le Pélodyte ponctué (*Pelodytes punctatus*).

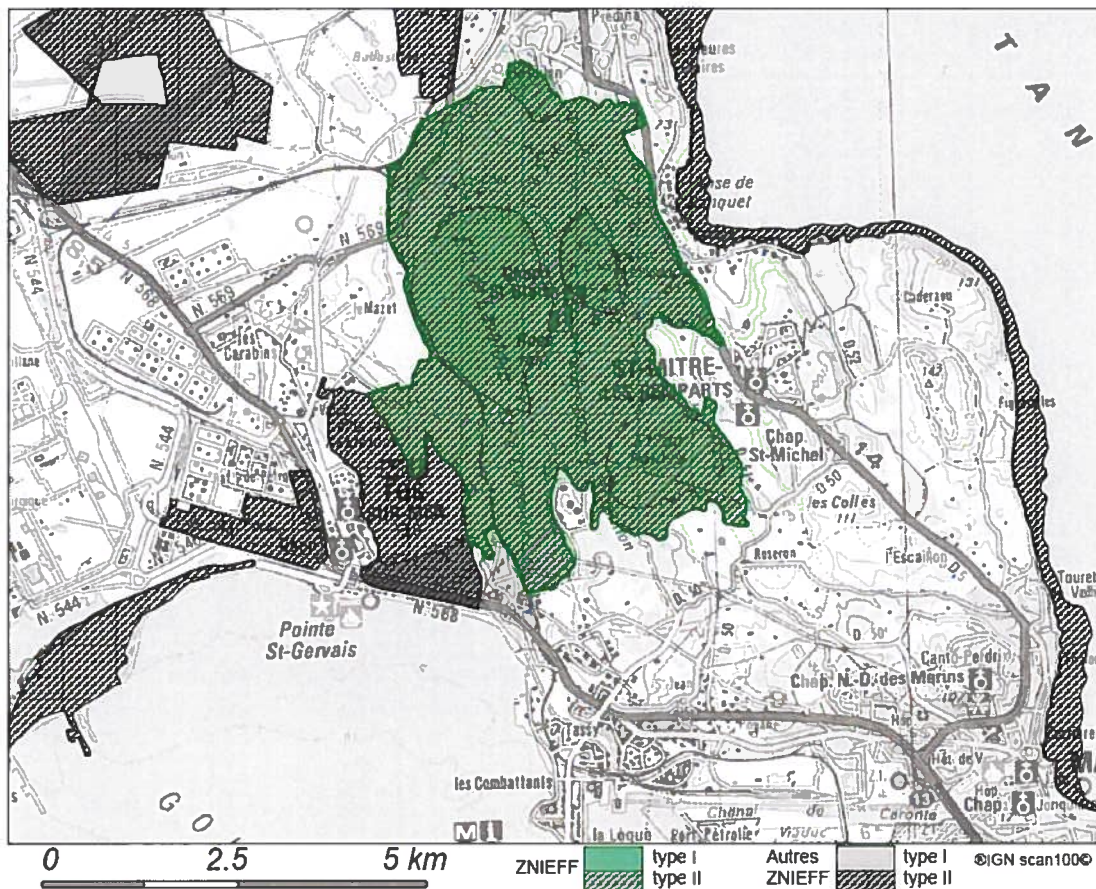
L’essentiel de la flore et des habitats patrimoniaux de la ZNIEFF doit son existence au rythme annuel d’inondation et d’exondation. Ainsi dans les secteurs dessalés et rapidement exondés se développent d’importants peuplements de Bugrane sans épine qui parviennent, les années humides, à pénétrer jusque dans la garrigue à romarin.

- Celle des étangs de Lavalduc, d’Engrenier, de Citis et du Pourra ainsi que les salins de Rassuen (2070 ha) : cette zone rassemble cinq étangs occupants des dépressions d’origine éolienne, dont les anciennes salines de Rassuen. Ces plans d’eaux jouent un rôle relais entre la Crau et l’étang de Berre pour l’avifaune. Ils sont environnés de collines recouvertes de garrigues et pinèdes.

Ce site renferme trente-trois espèces d’intérêt patrimonial dont sept sont déterminantes. Le complexe des étangs intérieurs de l’ouest de l’étang de Berre revêt un très grand intérêt pour l’avifaune aquatique et paludicole, qu’elle soit nicheuse, hivernante ou migratrice de passage. C’est également une zone d’alimentation appréciée du Flamant rose et une zone de halte migratoire très favorable et aussi d’hivernage pour les Grèbes, les Anatidés et les Laro-Limicoles. Les milieux boisés ouverts et rocheux de la Forêt de Castillon renferment quant à eux plusieurs espèces animales d’intérêt patrimonial : Circaète Jean-le-Blanc (*Circaetus gallicus*), Petit-Duc scops (*Otus scops*), Chevêche d’Athéna (*Athene noctua*)...

Les garrigues sont à dominante tantôt argileuse, tantôt sablonneuse et permettent le développement de nombreux peuplements d’Hélianthème à feuille de Marum, en particulier le long des pistes. L’existence de quelques pieds de Chêne pédonculé à proximité est peut-être le témoignage ultime d’une forêt alluviale de type médio-européenne, à bois durs, comme il en subsiste quelques unes en Crau et sur les rives du Rhône. Aujourd’hui, seule la classique ripisylve à Peuplier est connue dans le territoire de la ZNIEFF.

Localisation des ZNIEFF en bordure ouest de l’étang de Berre



Du fait de la rareté de certains de ces oiseaux, des zones de protections prévues par la « directive oiseaux » ont été mises en place et qui attestent de la beauté naturelle du site :

- Une Zone de Protection Spéciale entre les étangs d'Istres et Fos (depuis 2005)
- Une Zone importante pour la Conservation des Oiseaux (depuis 1988) sur les étangs de Citis, Lavalduc, Engrenier, Pourra, l'Estomac, Fos et des Salines de Rassuen et de Fos.

- les plages



Plage de Bottai

Photographe : Adrien Beltran

Port de Bouc, bien qu'étant une commune très littorale, n'est pas une ville offrant de vastes plages. On compte actuellement 6 plages de tailles assez modérées allant de 40 à 120 mètres de long pour 15 à 30 mètres de largeur. La réalisation d'une plage artificielle pour compenser ce déficit a déjà été réalisée pour la plus grande d'entre elles, mais le choix des terrains littoraux restent limité. La ville étant située entre deux pôles pétrochimiques, un nombre important de pipelines transite via son littoral, ce qui par mesure de sécurité, empêche un certain nombre d'aménagement et de déblaiement. (Se reporter à la carte de la localisation des pipelines)

La reconnaissance Pavillon Bleu d’Europe

La ville de Port de Bouc est une commune classée Pavillon Bleu d’Europe, et cela depuis quelques années. Le Pavillon Bleu d’Europe est une campagne de l’Office Français de la Fondation pour l’Education à l’Environnement en Europe qui distingue et valorise les communes et ports de plaisance français qui répondent à des critères d’excellence pour la gestion globale de leur environnement.



La commune possède ainsi deux plages classées : « Bottai » et la petite Plage des Aigues Douces. Cela sous-entend la présence de personnel de mairie chargé de surveiller les plages (aussi bien, les personnes que leurs biens, gratuitement). Sensibiliser les usagers des plages de la signification « pavillon Bleu », en leur offrant, par exemple, des prospectus ludiques, ou bien des cendriers gratuits. Le nettoyage régulier des plages afin de respecter l’environnement, mais aussi le maintien de la qualité des eaux de baignades (les résultats d’analyse des eaux sont d’ailleurs affichés) font partis intégrantes des critères retenus.

L’importance d’un tel type d’engagement doit être mis en avant puisque selon un sondage réalisé pour l’Office Français de la Fondation pour l’Education à l’Environnement en Europe en juin 2007 montre que plus de 4 français sur 10 âgés de 18 ans et plus interrogés (42%) connaissent le Label Pavillon Bleu et ceci en déclaratif. Après une brève définition, ce taux monte à 65%. Sa valeur incitative est importante: 78% ont envie de passer des vacances ou un séjour dans une ville bénéficiant du label Pavillon Bleu (dont 23% certainement et 26% probablement). (<http://www.pavillonbleu.org/divers/sondage07.php>)

iii. Son patrimoine historique

Port de Bouc, bien qu’ayant une longue histoire, n’a pas réellement de patrimoine historique défini. Ayant longtemps été disputée par les deux communes voisines de Fos et Martigues, la ville ne s’est pas forgée une identité architecturale. Pourtant elle a souvent été une actrice involontaire de l’histoire. Port grecque avant notre ère, ville par décision de Napoléon, lieu stratégique pour les Allemands durant la 2nde guerre mondiale, l’histoire de la ville est ponctuée de faits et d’anecdotes qui malheureusement ne se traduisent pas concrètement. Quelques témoignages existent cependant :

- une nécropole grecque vieille de près de 2200 ans

Elle a été découverte récemment en 2003 et elle fut fouillée en 2004 et 2005 et a livré 12 sépultures orientées Est-Ouest. Creusée sur une avancée rocheuse, elle est située en front de mer, à quelques mètres de la plage. Cette nécropole se caractérise par l’exclusivité du rite de l’inhumation primaire, individuelle, en coffrage de pierre sans dépôt ou presque de mobilier dans les sépultures ainsi que par la rareté des dispositifs de signalement extérieur. Les tombes ont livré les restes osseux humains de six adultes et trois enfants. Cette nécropole a pour caractéristique d’être l’une des rares nécropoles grecques connues en Méditerranée occidentale. Par manque de moyen financier, cette nécropole a été remblayée et n’est pas visible par la population ou les touristes.



Photo issue de dam revues

- Le site archéologique de Saint-Blaise

Située sur le territoire de la commune voisine de St Mitre les Remparts, ce site archéologique n’en reste pas moins la preuve d’une colonisation précoce du territoire de la commune de Port de Bouc. Accessible directement avec la route et le parking qui lui sont distants d’une cinquantaine de mètres, le site peut aussi être atteint après une promenade en forêt dont il marque la limite Nord.

Ce site archéologique a été occupé dès la fin de l’époque paléolithique car situé sur un éperon barré juché sur une hauteur dominant l’Étang de Lavalduc. Il semble que se soit le commerce méditerranéen qui ait favorisé l’implantation du premier noyau urbain à Saint-Blaise. Cette cité apparaît dès la seconde moitié du VII^e siècle av. J.-C. comme un comptoir de redistribution des produits à l’intérieur des terres. La cité a connu une grande prospérité à l’époque étrusque et grecque et produisait alors un sel de qualité. Elle a été un moment la concurrente de Marseille. Le site est ensuite abandonné du fait notamment de la chute du royaume étrusque et de la concurrence faite avec le comptoir de Marseille (Massilia). Avec les invasions barbares et la nécessité de se protéger derrière des remparts, ce site retrouvera une seconde jeunesse (une enceinte hellénistique renforce en effet les défenses naturelles offertes par le site), ainsi que durant une courte période du XIII^e siècle, mais sera finalement déserté juste après.



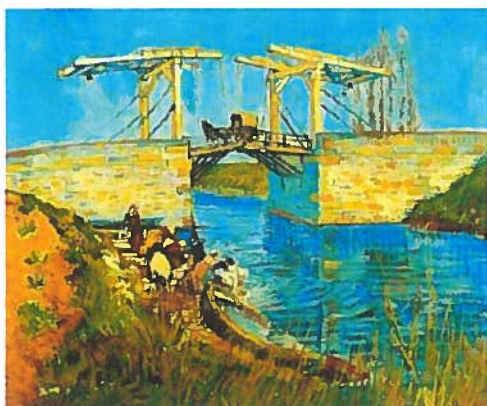
La chapelle Saint-Blaise (qui a donné son nom au site) se trouve à quelques mètres de l’entrée du site archéologique. Celle-ci est un édifice roman construit au XII^e siècle. Remaniée au XVI^e siècle, la chapelle fut restaurée au XIX^e avant d’être classée monument historique en 1939. On peut y admirer des arcs sculptés surmontant les deux entrées, de puissants contreforts verticaux, une abside semi-circulaire, un clocher-arcade et les restes d’un ancien bâtiment intégré à la chapelle. En 1970 y fut enterré l’archéologue Henri Rolland.



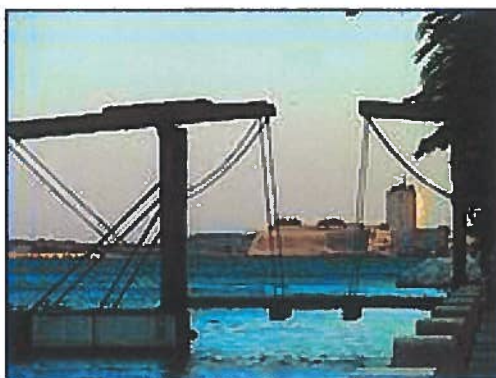
Photographe : Adrien Beltran

- Le canal d’Arles à Bouc

Construit sur le tracé approximatif d’un canal gallo-romain, le canal d’Arles à Bouc est certainement l’un des plus célèbres au monde, grâce à Van Gogh qui peignit un de ses ponts (le pont Langlois). Ce genre de pont était en fait très commun sur ce canal et longtemps à Port de Bouc l’unique moyen de le traverser fut d’emprunter l’un de ses exemplaires.



Van Gogh : le pont Langlois à Arles



Le pont Van Gogh à Port de Bouc
(Photo de la mairie)

Aujourd’hui, une copie de ce pont a été construite afin de permettre l’accostage de navires de tourisme au cours Landrison, en centre ville.

Reliant la Méditerranée au Rhône navigable, il fut décidé par Napoléon et réalisé par ses ingénieurs afin d’éviter les naufrages et ensablement à la sortie du Rhône et afin de relier Marseille en passant par le tunnel du Rove (lorsque celui-ci était encore en activité) sans passer par la mer houleuse. Napoléon avait en effet l’ambition de créer avec l’étang Berre, une nouvelle base maritime, qui mieux que Toulon, aurait pu communiquer avec l’intérieur des terres plus facilement. Port de bouc aurait alors été transformé en port d’entrée fortifié où la construction navale serait devenue l’activité principale. Il fut mis en service en 1834.

Actuellement, le canal se jette dans la mer après la traversée d’une colline creusée afin de permettre son passage. Il est accompagné de deux chemins de halage peu entretenus. Par son aspect atypique et impressionnant, ce canal pourrait devenir une attraction, mais de nombreux problèmes de sécurité devraient tout d’abord être réglés.

iv. Son patrimoine culturel

- Une salle de cinéma

Le cinéma le Méliès est un cinéma art et essai qui propose toutes sortes de films grand public, art et essai et pour enfants. L’accès aux horaires des séances est disponible sur place et sur internet et le prix de la place est relativement peu élevé (moins de 5 euros).

- Un théâtre

Le théâtre « le Sémaphore » propose une quarantaine de représentations toute l’année de plus d’une vingtaine de pièces différentes et qui termine en juillet par un festival d’humour.

(<http://www.theatre-semaphore-portdebouc.com/>)

- Musée Morales

600 sculptures métalliques monumentales (jusqu’à 4 m de haut) de l’artiste Raymond Morals sont exposées dans un jardin de 5.000 m². Il s’agit d’œuvres étranges, souvent énigmatiques et torturées, qui prêtent à la rêverie, un imaginaire incroyable rappelant la condition humaine.

- Une médiathèque (la médiathèque Boris Vian)

La médiathèque Boris Vian est à l’origine de diverses initiatives, telles que des ateliers d’écriture, des rencontres culturelles, des fêtes du livre...



Statut d’entrée du Musée Morals
Photographe : Adrien Beltran

v. Evènements culturels

Durant toute l’année, et plus particulièrement la période estivale (juin-septembre), la mairie de la ville et l’office du tourisme mettent en place toute une série d’évènements à l’intention des concitoyens, des habitants des communes alentours ainsi que des touristes.

- **Fête de la mer et des pêcheurs**, le 24 juin chaque année

La fête de la St pierre, dite des pêcheurs, fait partie des grandes fêtes traditionnelles du solstice d’été. Saint pierre, patron des pêcheurs, est une figure incontournable de la Provence. Il a débarqué sur les côtes provençales pour évangéliser le pays. La procession en mer et la bénédiction des bateaux sont les moments forts de cette fête. Autrefois, la veille, les prud’hommes en grandes tenues, allaient chercher la statue du saint qu’ils amenaient en procession au tribunal de pêche. Devant celui-ci, l’officiant aspergeait d’eau bénite un bûcher auquel il mettait le feu. Le lendemain, tous les pêcheurs organisaient une procession, préludes de réjouissance devant durer trois jours.

De nos jours, la fête se déroule en général sur une journée : levée de la statue de St Pierre à 10h30 à la Prud’homie de Pêche suivie de la profession dans le centre ville.

Chaque année, les patrons-pêcheurs de port de Bouc célèbrent la St Pierre et convient le public à participer à la cérémonie. Avec le temps, les plaisanciers se sont associés à cette manifestation, empreinte de tradition et d’authenticité.

Une célébration religieuse a lieu le matin dans l’église de la ville suivie de l’embarquement à bord des chalutiers et des bateaux de plaisance, d’une cérémonie en mer et d’un jet de gerbes.

- **Sardinades et spécialités méditerranéennes**

Inaugurées en 1988, les « Sardinades » de port de Bouc sont à l’origine d’un nouveau concept de manifestation 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.

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 accueille plusieurs centaines de convives pour un dîner en bord de mer. Au menu des soirées estivales, une gigantesque « sardinade » et des spécialités méditerranéennes : grillades de poissons, crustacés, gambas...

Manèges, jeux d’enfants, marchés nocturnes et animations musicales sont proposés tous les soirs. Des restaurateurs offrent leurs terrasses aux visiteurs, comme une invitation au voyage autour de la Méditerranée.

- **Festival des Agglos**, week-end de la mi-juin depuis 2002 (13 & 14 juin 2008)

Organisée par l’association AVEC LA TETE ASSO avec l’aide de divers associations et commerçants de Port de Bouc, ce festival se veut être une journée citoyenne, avec des animations durant la journée, projections de films, débat, paella géante et pour finir un concert citoyen en soirée, avec des artistes venus de différents horizons. Ce festival est ouvert à tous et propose de réaliser un événement culturel populaire et (je cite leur site internet) « qui rassemble contre toute forme d’exclusion et de racisme » et offre « une



Photographie : mairie de Port de Bouc

ouverture sur les cultures du monde » contre une participation symbolique de 5 € par soir. En 2007 il a attiré jusqu’à 4000 personnes durant près de 2 heures, ce qui en fait la plus grosse manifestation de l’année dans la ville.



Artistes présents lors des deux derniers festivals de 2006 et 2007 :

2006: Oaistar, Mouss & Hakim, Dupain, Lithium...

2007 : Rachid Taha, Massilia Sound System, Fathe d'Eux, Papet J & Soleil FX, Moussu T, Oaistar, M!ura, Original'Occitana, Newborn, NOH13...

- **Le Salon Méditerranéen des Arts Plastiques (47^e édition en mai 2008)**

Il s’agit d’un grand prix de peinture et de sculpture décerné par un comité d’artistes locaux. La ville de Port de Bouc possède de nombreux artistes de talents, dans les différents arts : peinture, sculpture, céramique, arts plastiques... La ville possède même un espace dédié à l’art et à sa découverte, le château de St-Gobain, un grand manoir au milieu d’une petite pinède, qui accueille écoliers et élèves durant l’année. Malheureusement, cet établissement bien que complet sur le point des équipements, aurait besoin d’être mis en valeur.

- **Une fête foraine**

Une fête foraine vient clôturer l’été sur le cours Landrison. Bien que de taille réduite, cette fête foraine propose une dizaine d’attractions et notamment de quoi ravir les plus jeunes.

vi. **Un patrimoine sportif**

Port de Bouc est une ville qui a depuis longtemps choisi de privilégier l’activité sportive comme l’atteste le nombre important de clubs sportifs ainsi que leur diversité. La ville possède donc de nombreux équipements, avec plusieurs stades souvent accompagnés de gymnases, de terrains de tennis...

En plus d’avoir accès au centre équestre de la forêt de Castillon, la ville possède une base nautique. Celle-ci est cependant assez réduite, de ce fait la mairie préfère privilégier les plus jeunes Port de Boucains plutôt que les touristes. Ce choix, politique, est tout à fait compréhensible, mais néanmoins, du fait du bon équipement de ce centre, une ouverture à un public plus large ne doit pas être écartée. Les bénéfices issus de cette ouverture pourraient servir à investir encore plus dans ce centre afin de l’agrandir, de le moderniser et d’en faire un véritable outil politique et touristique pour la ville.

La ville bénéficie d’un véritable engouement maritime, qui peut être influé aux touristes. La société Nautique de Port de Bouc, qui gère le port de plaisance, est aussi l’instigatrice de courses de bateaux, comme le Challenge Maurice Pommé qui part et revient de Port de Bouc en passant par Porquerolles, depuis 24 éditions, ou bien des régates durant l’année qui font parties du programme officiel de la Coupe de Provence de voile. (<http://www.nautique-portdebouc.com/>)

- **Les tournois de Joutes nautiques**

C’est durant la saison estivale que les tournois de joutes battent leurs pleins. La joute provençale est un combat sur l’eau entre deux personnes se trouvant chacune sur un bateau, en haut d’un plateau et le but du jeu consiste à envoyer son adversaire à l’eau au moyen d’une lance. Chaque jouteur est protégé par un plastron en bois et tient dans la main gauche un témoin qui doit l’empêcher d’attraper la lance de son adversaire.



Photographie : mairie de Port de Bouc

La joute provençale est considérée comme la plus violente des cinq méthodes de Joute Française car le joueur n'attend pas le contact, c'est lui qui va le chercher en se jetant sur son adversaire.

Cette méthode de joute est scindée en 3 comités, Port de Bouc appartenant à celui de Provence. Ces joutes ont lieu dans le port et sont l'occasion pour les touristes et les Port de Boucains ne se mélanger pour admirer un spectacle peu ordinaire.

- Les concours de pêches

Au plus fort de la saison touristique, se tient le concours de pêche au thon de l'Écaille d'argent. Les plus beaux thons sont généralement pesés et exposés aux yeux de tous sur le port Renaissance. Cependant, du fait de la disparition progressive des bancs de thon en Méditerranée, l'avenir de ce concours est de plus en plus incertain. Un palliatif devrait être organisé afin remplacer cet événement par un autre, de même nature bien évidemment, mais dont la pérennité puisse être envisagée avec plus d'optimisme.

vii. **Marché**

Un marché a lieu tous les matins sauf le lundi dans le centre ville et regroupe près d'une quarantaine de commerçants durant la semaine et plus le week-end. Ce marché propose bien entendu les produits typiques de la région (olives...) mais également les produits maraichers des alentours ainsi que de vêtements, fleurs et autres objets... Il est l'occasion de se mêler une nouvelle fois à la population, de découvrir une activité typique de la région qu'il visite. Le marché a lieu de plus dans deux places différentes à une semaine d'intervalle, et qui ont été entièrement refaites depuis peu, ce qui leur donne une touche de modernité associée à une touche de typicité.



Photographe : Adrien Beltran

viii. **Un patrimoine culinaire**

La Poutargue ou « caviar de la Méditerranée » est un produit de luxe produit à partir d'œufs de mulets (ou muge, famille des Mugilidae) qui sont salés et séchés. Privilège de quelques pêcheurs et d'entreprises familiales, sa fabrication demeure artisanale. Traditionnellement, c'est au moment où le muge quitte l'étang de Berre pour aller frayer en mer que les poissons sont capturés "au passage" avec un filet horizontal appelé "calen". Actuellement, on estime à trois le nombre de calens en fonctionnement dont un à Port de Bouc, un à Martigues et un aux Saintes-Maries-de-la-Mer.

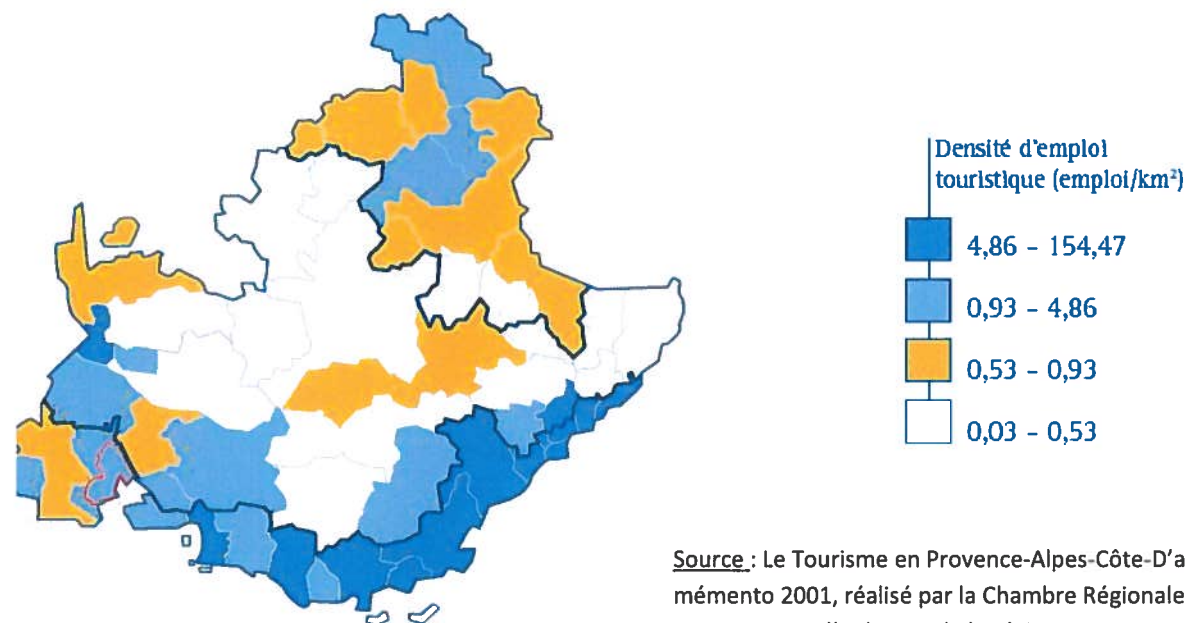


Aujourd'hui produit extrêmement onéreux (160 Euros le kg) et très fin, la poutargue se consomme religieusement, seule et nature pour en apprécier ses saveurs, avec une extrême modération, coupée en lamelles de l'épaisseur d'une Ostie. Une entreprise Port de Boucaine, *Lou Mujou*, en produit de manière industrielle. Ses produits sont mis en vente directement à l'usine et de nombreuses dégustations ont lieu lors des sorties organisées par l'Office du Tourisme.

Crédit photographique : Lou Mujou

ix. Impact des activités touristiques sur l’emploi

Ces attractions ont bien sûr des conséquences sur l’emploi du commerce et de l’hôtellerie. Plus de 250 commerçants et artisans sont implantés sur le territoire et la ville continue d’investir dans ce tissu économique de proximité en mettant au point un programme de redynamisation du commerce local, entre autres, par le biais du FISAC (Fond d’intervention pour les services, l’artisanat et le commerce). La ville sort donc son épingle du jeu en matière d’emploi lié au tourisme en comparaison à d’autres secteurs, mais des investissements plus poussés sont encore à prévoir afin d’améliorer ces chiffres.



Source : Le Tourisme en Provence-Alpes-Côte-D’azur, mémento 2001, réalisé par la Chambre Régionale de Commerce et d’industrie de la région PACA

b. La promotion

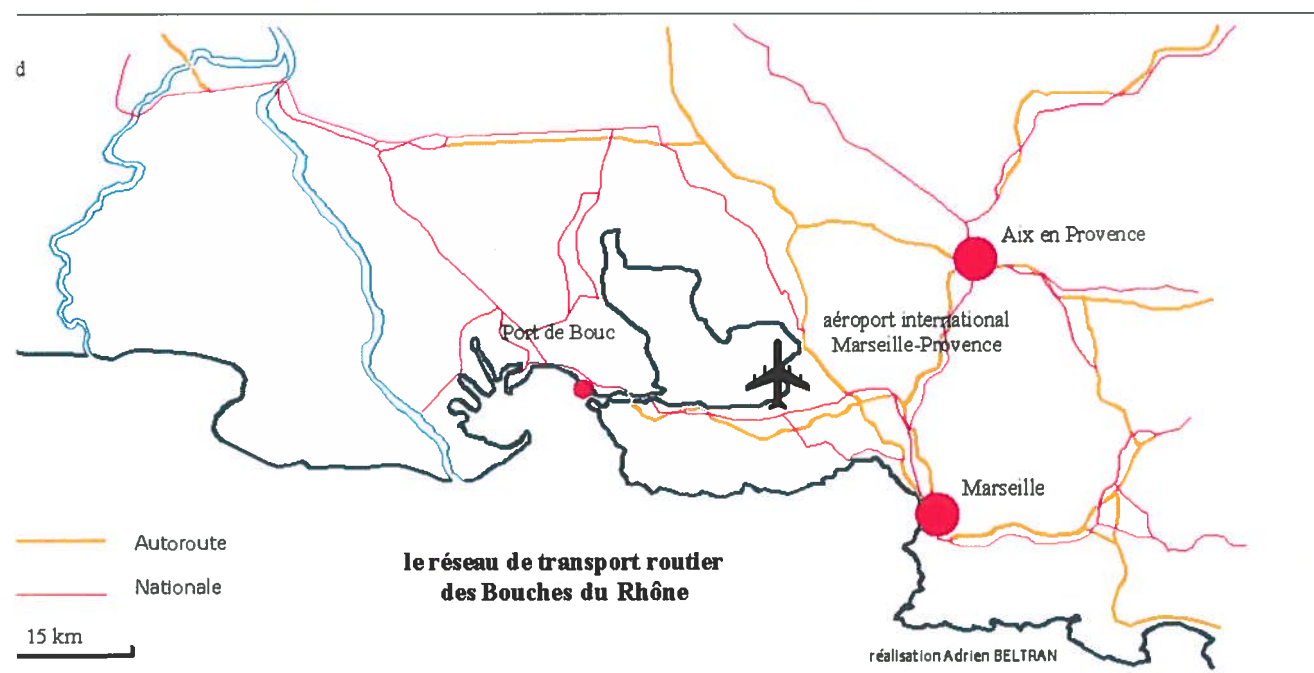
La ville à travers son Office de Tourisme a débuté depuis quelques années la mise en place d’un réel réseau de communication. L’Office de Tourisme participe en effet à de nombreux salons sur le tourisme comme celui qui se déroule à Marseille sur la Provence. Elle envoie tous les ans près de 1500 brochures publicitaires dans différents offices de tourisme francophone (surtout en France) et travaille en partenariat avec les sites spécialisés dans le tourisme des administrations du tourisme (comité Départemental du Tourisme, www.visitprovence.com). Si la publicité était avant uniquement tournée vers la population locale, en communiquant sur les festivités dans les médias locaux, une nouvelle vague d’impulsion s’est engagée et qui doit conduire à terme à une communication dans des langues étrangères. La ville bénéficie en effet de visites de touristes étrangers séjournant régulièrement dans d’autres villes et qui visitent à partir de là toute la région.

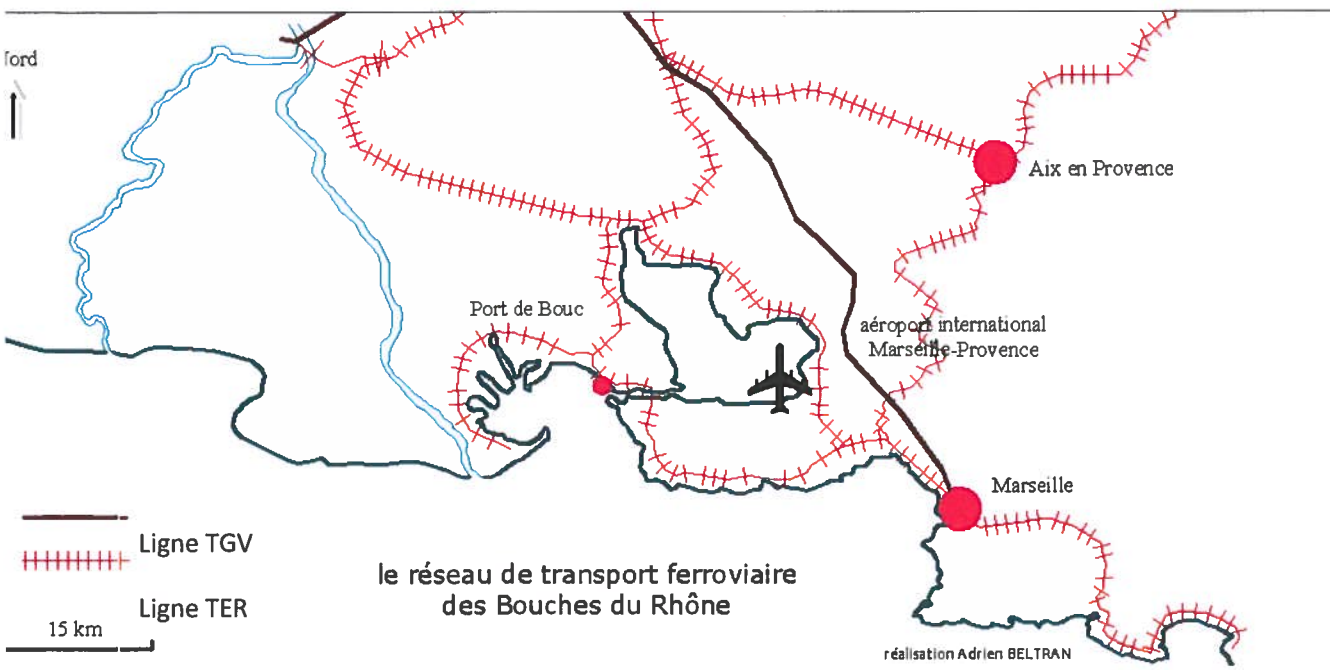
L’office du tourisme fait lui-même différents efforts afin de répondre au maximum aux attentes des clients, elle est ouverte 6 jours sur 7 pendant l’année et 7 jours sur 7 durant la saison estivale grâce à une antenne relais située au port de plaisance. Elle propose également un nombre important de prospectus, de cartes, concernant les activités de la ville et de la région.

Cependant de nombreux points noirs persistent en matière de promotion et de visibilité. Sur internet tout d’abord, de nombreux sites consacrés au tourisme font mention de Port de Bouc mais n’ont aucune information disponible. Même si ces sites ne sont pas principaux, se priver de cette visibilité est regrettable. De plus, autant la ville s’est fortement transformée depuis quelques années, autant la ville n’est pas mise en valeur au niveau de la route nationale qui la coupe et de ses différentes entrées. Certains bâtiments pourraient laisser croire à une ville restée dans les années 60 et sans aucun dynamisme. L’attractivité des personnes doit se faire dès l’entrée de la ville, par un embellissement de ses abords et par la présence d’une information, d’une publicité plus frappante, plus dynamique et plus marquée.

c. L’infrastructure

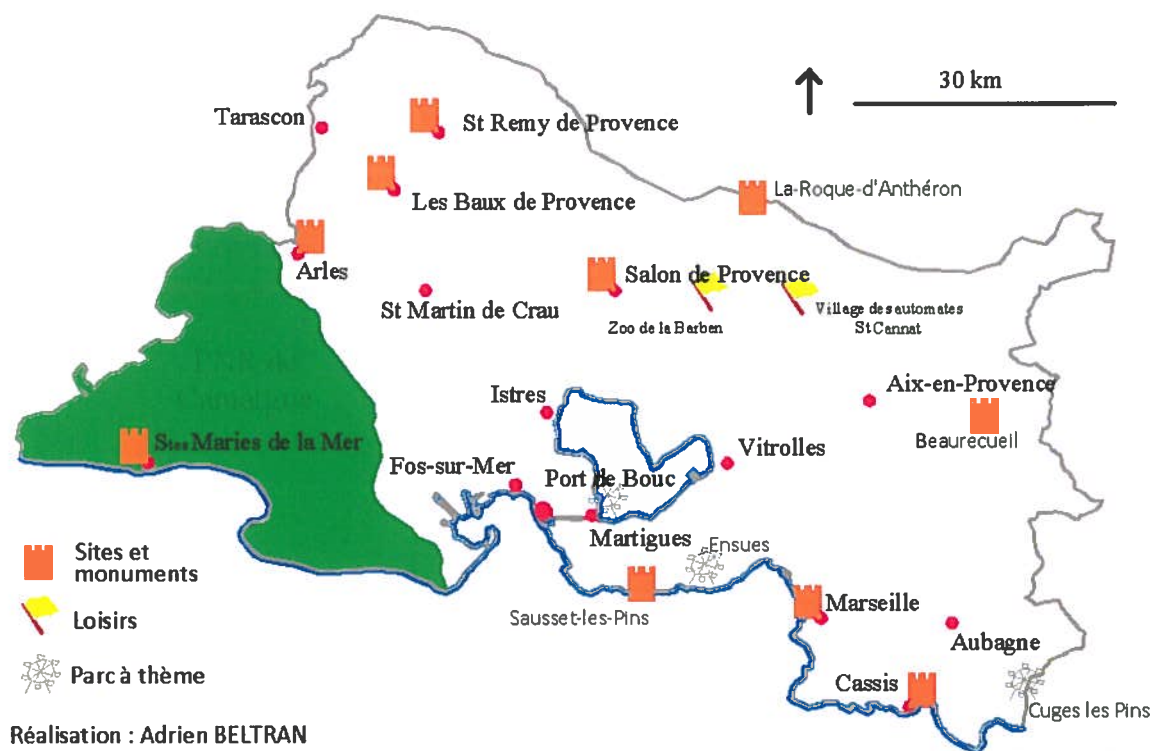
Grâce à la présence de l’industrie, la ville possède de bonnes infrastructures de communication, elle est bien desservie aussi bien par le train que par les routes, est située à proximité de lieux touristiques et même d’un des plus importants aéroports français.





Du fait des nombreuses voies d'accès et de circulation existantes, cela rend la ville idéalement située pour accéder à une majorité des sites ou lieux d'intérêt touristique du département.

Localisation des points touristiques (villes, sites...) important des Bouches du Rhône par rapport à Port de Bouc.



Voici une petite liste de lieux touristiques « incontournables » selon le Comité Départemental du Tourisme des Bouches du Rhône :

- Musée-du-Savon-de-Marseille-(savonnerie-Marius-Fabre) à Salon- de- Provence
- Montagne-Sainte-Victoire à Beaurecueil
- Abbaye-de-Silvacane à La- Roque- d'Anthéron
- Chaîne-de-l'Estaque à Sausset- les- Pins
- Arènes- (ou- amphithéâtre), Musée- de l'Arles et de la- Provence- antiques, Théâtre-antique, Cloître- et- église- Saint- Trophime, Abbaye- de- Montmajour à Arles
- Château-des-Baux-et-la-Cité-morte à Les- Baux- de- Provence
- Glanum à Saint- Rémy- de- Provence
- Calanque-d'En-Vau à Cassis
- Parc-ornithologique-du-Pont-de- Gau, terrasses de l’Eglise aux Saintes- Maries- de- la- Mer
- Château d’If, Notre Dame de la Garde à Marseille

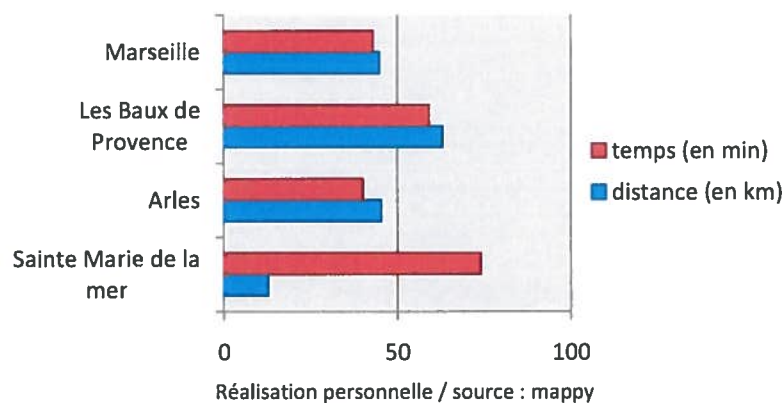
Ainsi que des attractions ludiques ou récréatives

- Zoo de la Barben
- Village des Automates à St Cannat
- Indian Forest à Martigues
- OK Corral à Cuges les Pins
- Magicland à Ensues

Les cinq sites ou monuments les plus fréquentés ^(s)

temps et distance entre Port de Bouc et les villes dont les monuments attirent le plus de touristes

Notre-Dame de la Garde ⁽¹⁾ : Marseille	800 000
Citadelle des Baux : Les Baux-de-P ^{ce}	243 119
Amphithéâtre : Arles	157 805
Terrasse de l’Église : Les Saintes-Maries-de-la-Mer	88 481
Cloître Saint-Trophime : Arles	84 271



⁽¹⁾ Evaluations 2003
^(s) Statistiques
 sources : Comité Départemental du Tourisme – CDT 13

On remarque donc que la commune de Port de Bouc est relativement bien située par rapport à la disposition des différents sites touristiques d’importance, et que le temps de trajet qu’il est nécessaire de consacrer pour s’y rendre n’est pas énorme. La ville peut donc être un lieu de départ pour les touristes séjournant à Port de Bouc qui voudraient à la fois profiter des richesses historiques de la Provence ainsi que de la mer sans dépenser immodérément.

Dans un souci de déplacement plus local, la ville possède également un réseau de transport en commun qui dessert toute la Communauté d’Agglomération Ouest de l’Etang de Berre, qui comprend Martigues, Port de Bouc et Saint-Mitre-les-Remparts. Ce réseau de bus, au nom évocateur de « Bus du Soleil », est composé de neuf lignes régulières, dont trois desservent Port de Bouc.

Cependant on se doit de noter le cafouillis existant au niveau de la signalisation. L’orientation dans la ville n’est pas aisée lorsque l’on ne la connaît pas. Certains endroits sont mal indiqués (comme par exemple l’office du tourisme), ce qui ne contribue pas à ce que les touristes s’approprient les lieux. Bien que cela commence à changer, les plans de la ville ne sont pas disposés dans la trame urbaine de manière régulière, surtout dans les lieux touristiques comme les plages ou les campings. Un réel plan de déplacement urbain pour les touristes doit être envisagé.

d. L’accueil

Du fait de son histoire, et des nombreuses populations qui se côtoient, Port de Bouc est une ville accueillante. Cependant comme dans toute ville, des problèmes d’incivilité existent et il arrive éventuellement que des voitures soient fracturées sur les plages. La mise en place d’une surveillance accrue dans les endroits fréquentés pourrait permettre de limiter ces problèmes.

Vis-à-vis des touristes, le regard des locaux est toujours bienveillant, même si la langue pose parfois problème. L’Office du Tourisme est là en tout cas pour atténuer cette différence.

Le développement touristique doit prendre en compte les différentes causes qui permettent le tourisme dans la ville, mais il semble plus judicieux, lors de la mise en place d’objectifs de ne pas traiter chaque secteur de manière particulière. En effet, le but recherché est en fin de compte le même puisqu’il s’agit d’attirer du monde sur la commune, que ces personnes dépensent, restent ou reviennent le plus souvent possible. Dans le cas du tourisme d’affaire par exemple, les personnes logeant sur la commune pour un séminaire ou bien un congrès ont besoin de se divertir tout comme les personnes venant passer leurs vacances sur place. Dans ce cas les attractions, les activités, les manifestations proposées seront les mêmes puisque ce qui est intéressant pour la commune est que toutes ces personnes consomment les services proposés par les « entreprises » locales.

3. La ville possède des atouts sans forcément les mettre en valeur

Nous venons donc de voir que la ville possède de nombreuses ressources, certaines étant communes à toutes zones littorales touristiques, d’autres étant plus typiques et particulières. Celles-ci sont plus ou moins exploitées, et il n’existe pas vraiment de logique, de liens connecteurs entre les différents lieux susceptibles d’êtres intéressants.

Afin de replacer dans un contexte précis les atouts et les points négatifs que dégage la ville dans différents domaines, un **tableau récapitulatif** a été mis au point :

Services recherchés		Atouts touristiques	Préjudices dont souffrent ces atouts
Authenticité et typicité de la ville Son histoire et la manière dont elle est exposée		Histoire riche : nombreux faits dans le cadre d'événements majeurs de l'histoire de France ou mondiale	Ce riche passé n'est pas exposé. Le fait que les bâtiments ne montrent pas celui-ci ne doit pas être un obstacle à sa mise en valeur. Les quelques monuments dignes d'intérêt ne sont pas exposés (le château de St Gobain ...).
Authenticité et typicité de la ville Artisanat		Artisanat tourné vers l'activité maritime (produit de la mer) et mis en valeur par les sorties de l'office de tourisme.	Certains magasins importants (ex <i>Lou Muijou</i>) sont excentrés. Difficulté pour s'y rendre et s'y retrouver.
Authenticité et typicité de la ville Art		La ville est en plein travail d'embellissement, afin de lui donner une nouvelle image.	Pas d'exposition suffisante des artistes et des talents. Un « secteur » dédié à l'art pourrait être une solution, notamment à proximité du château de St Gobain.
Authenticité et typicité de la ville Manifestations		Manifestations et festivités au cours de l'été : diversité intéressante et nombre suffisant. Manque de place ou de moyen par la suite pour en accueillir de nouvelles et ne pas détériorer les anciennes.	Promotion à accroître afin d'attirer le plus de monde. De nouveaux aménagements sont à prévoir sur le port de plaisance, étant donné que pour l'instant c'est le parking du port qui est monopolisé, entraînant des problèmes de stationnement.
Authenticité et typicité de la ville Zones naturelles		La présence d'une zone forestière à côté est une chance pour la commune avec des équipements ouverts à tous. La ville possède quelques plages de types criques, accompagnées jusqu'à présent du pavillon bleu.	Forêt peu connue du public, promotion nécessaire. Plages « cachées » car de type « calanque », il faut montrer leur présence. Une meilleure information doit être faite et l'accès aux plages amélioré.
Authenticité et typicité de la ville Industries typiques		Installations maritimes portuaires exploitées, le contraste atypique port de pêche/port de plaisance est mis en avant.	Le port de plaisance peut avoir d'autres ambitions : il reçoit la visite de navires particuliers ; bateaux musées, bateaux de courses, voiliers... l'accent devrait être mis sur l'exposition ponctuelle de ce type de bâtiment surtout durant l'été.
Promotion touristique		La ville développe peu à peu sa publicité après avoir développé son image.	L'aspect que donne la ville lorsqu'on s'en rapproche reste rebutant. Il faut charmer au premier abord or rien n'est fait pour montrer ce que vaut réellement la ville.

Infrastructures touristiques	Différentes infrastructures touristiques constituant des atouts touristiques comme sa base nautique, les nombreux complexes sportifs, son littoral...	Equipements pas exploités à leur juste valeur. Le littoral, bien que soumis aux contraintes du passage de pipelines, n'est pas mis en valeur, et c'est tout juste si le chemin est empierré. Ouverture des équipements même aux touristes durant la saison estivale (avec un forfait par ex pour l'utilisation de tout le matériel). Signalétique de la ville à revoir afin de paraître plus claire pour tous les usagers. Multiplication des points d'orientation dans la ville nécessaire.
Services touristiques Hôtels	Nombreux hôtels existants et un projet d'hôtel est en réserve sur le port de plaisance, le terrain étant d'ores et déjà réservés. Les campings répondent à la demande mais il peut être opportun de pourvoir à l'évolution possible du marché.	Développement de nouveaux hôtels à proscrire car taux d'occupations faibles aujourd'hui. Réserver un espace pour un futur hôtel est une bonne chose, l'unique souci technique qui y est associé et qu'il nécessite la présence d'un parking réservé et sécurisé proche. Avec les Sardinades, la présence d'un parking est plus que nécessaire au vu de l'afflux de population.
Restaurants	Divers restaurants disponibles et capables de répondre à la demande locale (habitants et touristes).	Ces restaurants n'attirent pas par leur réputation des clients venus exprès pour eux dans la ville.
Activités	Pas d'activités nautiques (plongée, activités nautiques comme bananes, bouée...) proposées par des professionnels.	Présence régulière de professionnels inenvisageable mais leur prévoir un emplacement particulier avantageux ponctuellement (un jour par semaine par ex) peut être une solution pour débiter.
Déplacement dans la ville		Pas de plan conçu pour la circulation des touristes d'un lieu à un autre. Prévoir des itinéraires types (pas au sens circuit touristique) pour découvrir la ville.

La politique nationale attache aujourd’hui beaucoup d’importance à un développement touristique maîtrisé et à l’augmentation de l’activité en dehors de la haute saison (source : Christine Bouyer d’ODIT² France, durant les rencontres franco-espagnoles du tourisme Arles, 2004). Ainsi, les projets de station doivent privilégier la création de gammes de produits touristiques attractifs pour les clientèles diversifiées, et non plus la réalisation d’équipements lourds. Ils doivent favoriser ainsi la modernisation et la valorisation du bâti existant et la préservation de l’environnement local, ainsi que consolider et stabiliser l’emploi, augmenter le chiffre d’affaires des entreprises locales et renforcer l’identité et la notoriété de la station. De même, si on en croit Michèle Laliberté, analyste en réseau de veille en tourisme à la Chaire de tourisme Transat de l’École des sciences de la gestion de l’Université du Québec à Montréal : « la richesse d’une destination réside dans son caractère authentique Pas besoin des pyramides d’Égypte; chaque collectivité possède une histoire et une culture uniques. Il s’agit d’en faire la mise en scène pour le bénéfice du touriste. »

C’est dans ce cadre que le développement touristique de la ville de Port de Bouc doit se faire en complémentarité avec son développement propre ; ce qui profite aux touristes profite à la population et vice-versa.

A partir de cela, plusieurs objectifs peuvent être mis en évidence :

- Le littoral est un cadre important pour la commune, et celle-ci se doit de le mettre en valeur afin que les concitoyens puissent s’approprier efficacement leur espace public et en faire profiter les touristes.
- Les lieux importants doivent être mis en avant, afin d’attirer les touristes, ce qui suppose aussi une bonne connexion entre eux et une caractérisation spécifique de ces espaces.
- La ville doit avoir une politique d’image osée, elle doit nécessairement se démarquer des autres villes par un style particulier qui se retrouvera partout dans la ville, sans pour autant tomber dans des clichés « types » et inappropriés, du style de lavande disposée à chaque coin de rue, qui l’enfermerait dans un immobilisme par la suite, dans une nouvelle image trop « cliché » ou ringarde.

Concrètement, les aménagements à réaliser doivent toucher l’aménagement de certains lieux ou ensemble de bâtiments, et promouvoir un déplacement cohérent dans la ville afin de créer une fluidité de déplacement.

² Observation, Développement et Ingénierie Touristiques

4. La recherche d'un nouveau dynamisme par l'aménagement du territoire

A l'issue de la mise en avant de ces points forts et de ces points faibles, un certain nombre de lieux, emplacements, de par leurs caractéristiques (originales, surprenantes, pratiques...) ou leur actuelle utilisation touristique doivent être retenus et mis en avant.

Parmi ces lieux qui devraient désormais figurer parmi les incontournables d'une visite à Port de Bouc, nous pouvons noter :

- Le château de St Gobain, qui par sa vocation vers le « monde de l'art », sa proximité avec le littoral, les plages ou bien même des écoles, devrait être un centre artistique plus audacieux.
- Le front littoral Sud proche du centre ville qui s'étend depuis le château St Gobain jusqu'au port de plaisance.
- La place du port de plaisance, véritable outil marketing qui est le lieu d'une grande part des festivités estivales mais qui souffre aujourd'hui d'un encombrement certain, par manque de lieux de stationnements.
- Le quai de l'anse Aubran, qui possède à son extrémité des bâtiments désaffectés mais qui pourtant est en contact avec tout ce qui touche le monde maritime.
- Les hébergements et plus particulièrement le camping de Bottaï, situé devant une plage et au calme, ce camping modeste, souvent bien rempli l'été, pourrait, grâce à la présence de terrain vague à proximité, prétendre à s'étendre et diversifier son offre comme accueillir des camping-cars, qui squattent aujourd'hui les places de parkings à proximité.
- La portion de route nationale traversant la ville, qui reflète une image trompeuse de la ville, comme restée dans les années 60 devrait être modernisée.
- Le canal qui constitue un coin de verdure et de tranquillité peu apprécié par les habitants et encore moins par les touristes. La colline l'encadrant le protégeant du soleil, c'est un endroit où il pourrait faire bon vivre de s'y promener ou d'y faire du vélo.
- La forêt domaniale de Castillon, qui nous offre un cadre naturel très agréable et qui permet de passer très rapidement du cadre maritime au cadre forestier.

De ces différents lieux ressortent plusieurs thématiques que la ville peut aborder si elle souhaite profiter au mieux de ses ressources.

-  Il y a tout d'abord une thématique de mise en valeur ou de création de zones touristiques attractives correspondant à l'association des activités de bases (plages...) susceptibles d'attirer les touristes ainsi que celles plus originales capables de leur donner un cachet plus spécifique.
-  Il y a ensuite une thématique de mise en valeur de la ville, visant à donner une bonne impression de la ville et qui prend en compte les moyens que la ville met en œuvre pour accueillir les touristes (accueil au sens propre, hébergement...).
-  Il y a enfin une thématique de mise en réseau de tous ces lieux et infrastructures, qui doit se caractériser par une circulation dans la ville prévue et organisée reliant ces différentes zones.

Les différents lieux se répartissent ainsi suivant :

- Zones touristiques attractives : château de St Gobain, front littoral, port de plaisance, quai de l'anse Aubran et le canal.
- Mise en valeur de la ville : portion de route nationale, hébergement

III- Perspectives d'aménagement

Il est bien entendu à considérer que les trois thématiques précédemment décrites doivent être développées en parallèle. Sans réel offre de base touristique, la ville ne peut songer à accroître sa popularité et son attractivité. Mais souhaiter attirer des touristes sans pour autant les conserver sur le territoire communal représente alors un investissement sans retour, c'est pour cela que, même si dans un premier temps aucune politique concernant l'hébergement n'est appliqué, puisque l'offre est supérieure à la demande, une vision à long terme dans ce domaine doit être envisagée pour être appliquée au moment opportun. De même, pour prétendre devenir une ville pleinement touristique, les organismes municipaux auront forcément à se désengager de l'activité économique qu'est le tourisme même : des professionnels reprenant le flambeau. Mais pour que cette idée soit applicable, il faut que ces professionnels aient les moyens d'investir et donc que les infrastructures soient adaptées, ce qui passe par une politique de la ville en matière de tourisme qui doit d'ores et déjà être pensée et appliquée. Cette politique doit bien entendu être basée sur une communication efficace entre les différentes zones touristiques de la ville.

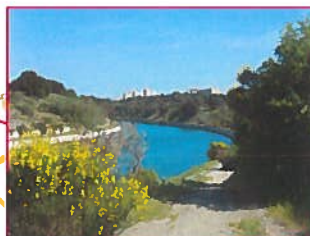
C'est pour ces raisons que la suite de ce document exposera des projets d'aménagements afin de concilier ces différentes contraintes.

1. Des zones touristiques à développer

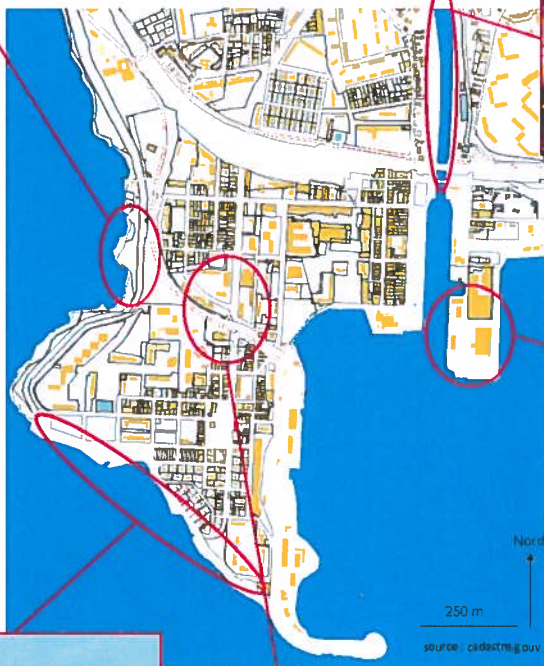
Situation des lieux et sites d'intérêts appartenant à la thématique des aménagements élémentaire



Le château de
St-Gobain



Le canal



Le quai de l'anse Aubran



Une des plages à
proximité du château



Le pont littoral Sud



La place du port de plaisance

a. Le canal

Comme il l'a été présenté précédemment le canal d'Arles à Bouc est une voie d'eau navigable (canal de navigation) qui est aujourd'hui encore utilisé. On y croise de nombreuses péniches ou bien encore des navires de tourisme (visite du canal jusqu'à Fos-sur-Mer puis de la Zone Industrielle).

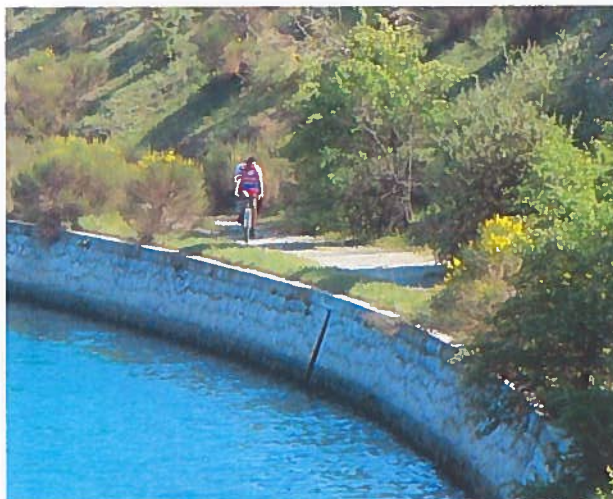
Ce canal possède des chemins de halage praticables d'un diamètre suffisamment intéressant. En effet, dès lors que l'on s'éloigne de l'embouchure du canal où se trouvent un pont routier et un pont ferroviaire qui rétrécissent par leurs fondations ces chemins à 2 mètres, ceux-ci mesurent plus de 5 mètres

en moyenne. Cependant, seul le chemin Ouest possède un sentier qui permet de remonter depuis le centre ville (du cours Landrивон, à proximité du port de plaisance et du quai de l'Anse Aubran) jusqu'au camping de Bottai au niveau de la route qui mène à la plage, soit près de 1400 mètres quasiment à plat. Ce chemin se poursuit le long du canal jusqu'à Fos-sur-Mer, mais il perd beaucoup de son intérêt puisque la verdure disparaît, sa vue donne sur la nationale proche et on ne profite plus de l'ombre des berges.

On voit donc tout l'intérêt de ce chemin qui permet de relier le centre ville aux plages sans avoir pour cela à affronter la route et ses automobiles. Or ce chemin, puisqu'il n'est pas aménagé, n'est pas ou peu emprunté par les locaux, donc encore moins par les touristes.

Puisque des personnes s'y engagent, un aménagement, même succinct, privilégiant l'accès et l'aspect sécuritaire est donc à développer.

Cet aménagement serait destiné à tout type de personne (famille, enfants...) à pied ou à vélo, souhaitant se promener, faire un tour à vélo...



Le chemin de halage Ouest du canal
Photographe : Adrien Beltran

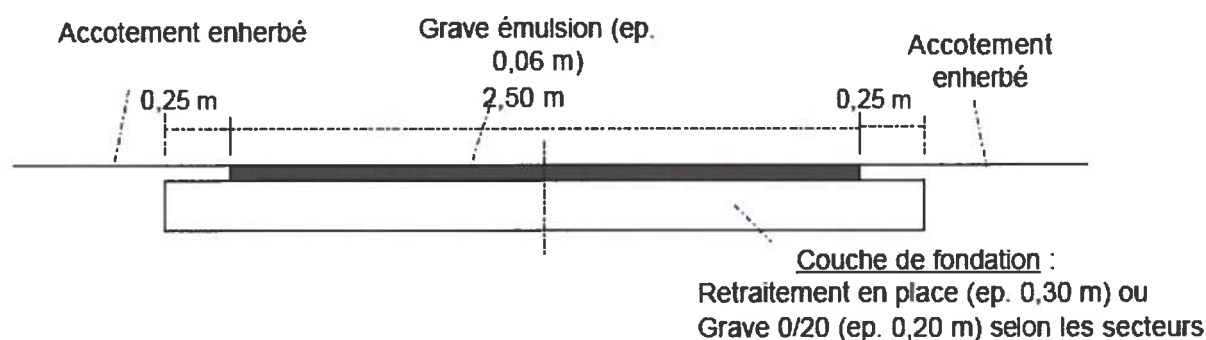
La création d'une voie verte, qui est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non-motorisés et des piétons peut être une idée.

Selon les parties de cette voie, différents aménagements sont nécessaires :

- A l'entrée et à la sortie de voie, des barrières interdisant l'accès aux véhicules motorisés (surtout les deux roues) sont à prévoir afin d'éviter tout accident. L'existence de cette voie verte devra être indiquée clairement aux passants et être à la fois accueillante. On a à l'heure actuelle l'impression de passer dans un « coupe-gorge », tant le lieu est peu fréquenté et pas forcément entretenu.
- Selon la largeur du chemin, des aménagements sécuritaires sont à prévoir. Lorsque le chemin n'est pas séparé du canal par de la végétation par exemple, des barrières proches les unes des autres devraient être à installer. Lorsque le chemin sera séparé du bord des berges par des plantes (petits buissons...), l'idéal sera de renforcer cette végétation afin d'éloigner au mieux d'un mètre les personnes du canal afin d'éviter les risques de noyades.

Le chemin actuel peut actuellement convenir pour des VTT et les piétons, mais n'étant constitué que de terre, la végétation qui s'y développe le rend peu accessible au plus grand nombre (poussettes...). Le rendre praticable peut être à terme une idée d'aménagement en fonction des volontés politiques et des financements disponibles. On peut par exemple proposer comme pour la voie verte qui a été installée le long de berges en Lot et Garonne, une grave-émulsion³.

³ Il s'agit d'un enrobé (ou enrobé bitumineux) qui est un mélange de graviers, sable et de bitume appliqué en une ou plusieurs couches



Les chemins de halage longent les berges où la végétation y est abondante ; y implanter de manière fortuite des espèces régionales en précisant les quelles et en donnant quelques informations dessus par l'intermédiaire de panneaux pédagogiques peut être une idée culturelle à développer, si le canal devient suffisamment attractif. Voici par exemple un panneau d'information designé par Starck et disponible chez JC Decaux.

Afin d'inscrire dans une perspective d'utilisation plus courante et intégrer aux pistes cyclables déjà installée dans la ville, l'implantation d'un mobilier urbain destiné aux vélos (attaches...) dans la ville ou près des plages devra être envisagé. Nous reviendrons sur ce point dans le développement de la thématique de circulation et de mobilité.

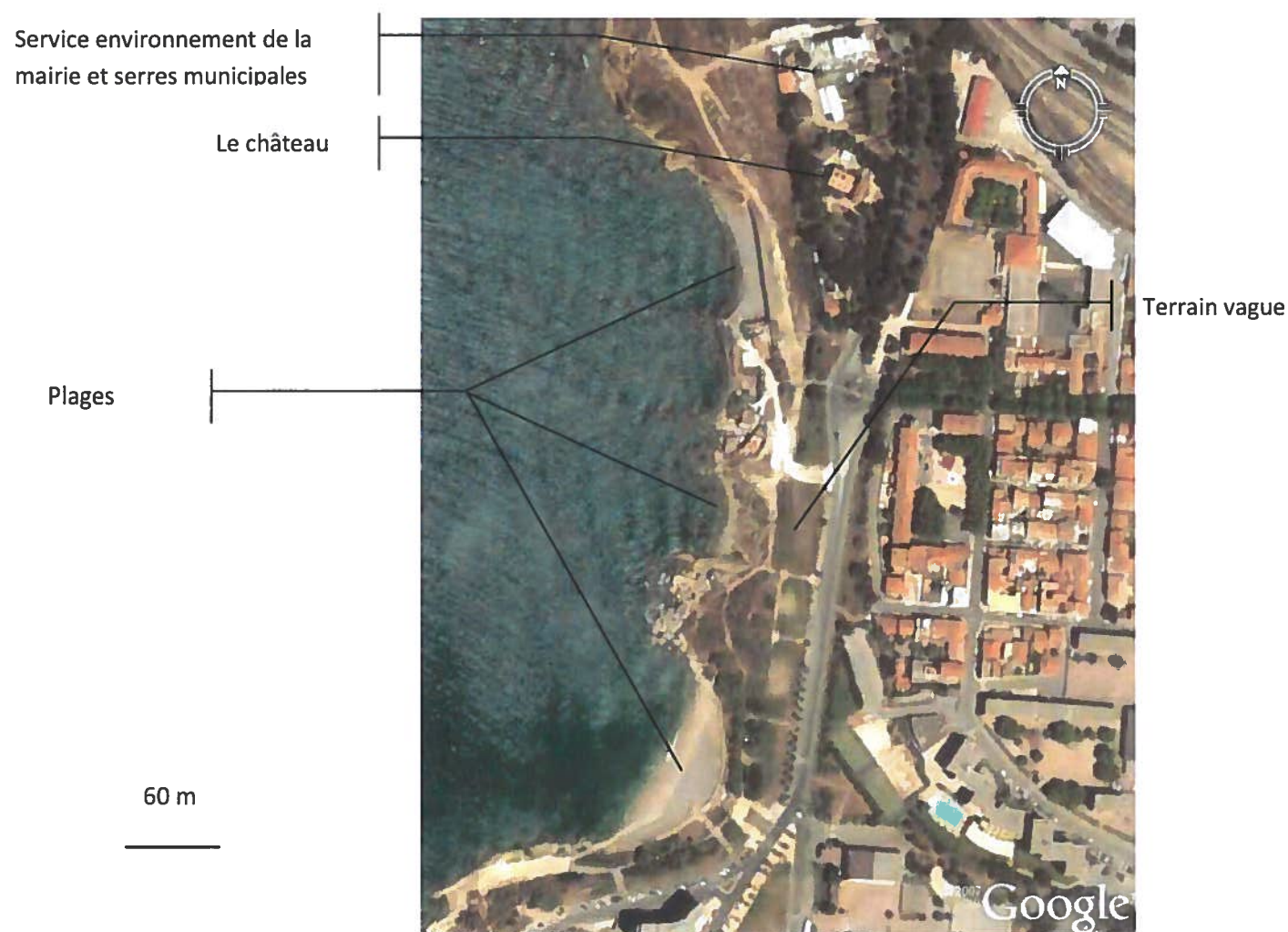
Cet aménagement dont le cout peut être peu onéreux mais se révéler très utile, peut être financé en partie grâce à différentes aides dont voici quelques exemples.

Ministère	Direction	Programmes	Partenaires
Ecologie	Direction des études économiques et des évaluations environnementales	Contrats Etat-Région	
Jeunesse & Sports	Direction des Sports	Mise en œuvre du schéma	
Tourisme	Direction du tourisme ; Voies navigables de France	Réseau national Véloroutes et Voies Vertes	Conseils régionaux et conseils généraux
Equipement, Transports	Direction des routes	Entretien routier	Communes et EPCI



b. Le château de St Gobain et son littoral proche

Situé à proximité du littoral, le château de St Gobain est le « centre artistique » de la ville puisque deux artistes Port de Boucains, M. et Mme Olive y ont leur quartier, et car les cours pour tous âges y sont nombreux. Cependant, à l'entrée de la propriété, rien ne vient rappeler tout ça. Le château est entouré de plus par un grand mur peu esthétique qui l'empêche d'être vu. Aujourd'hui il est possible de le transformer en un endroit beaucoup plus ouvert au public, et plus exposé au regard pour en faire un lieu public où l'art peut être démocratisé.



Son ouverture à la ville peut être réalisée en l'installant au centre d'un petit jardin ouvert à tous (il ne s'agit pas d'un parc ou d'un domaine vu l'étendu de la propriété) ce qui passe par la destruction du mur qui l'entoure ou du moins en le remplaçant par des grilles qui laisseraient un peu plus de visibilité.



Sculpture acquise par la ville
Photo de la mairie

De même, la ville s'est offerte voila quelques années, des œuvres du sculpteur Moralès, œuvre qui sont entreposées là sans être réellement exposées. Une exposition permanente et à ciel ouvert de ces œuvres et d'autres peut être à envisager.

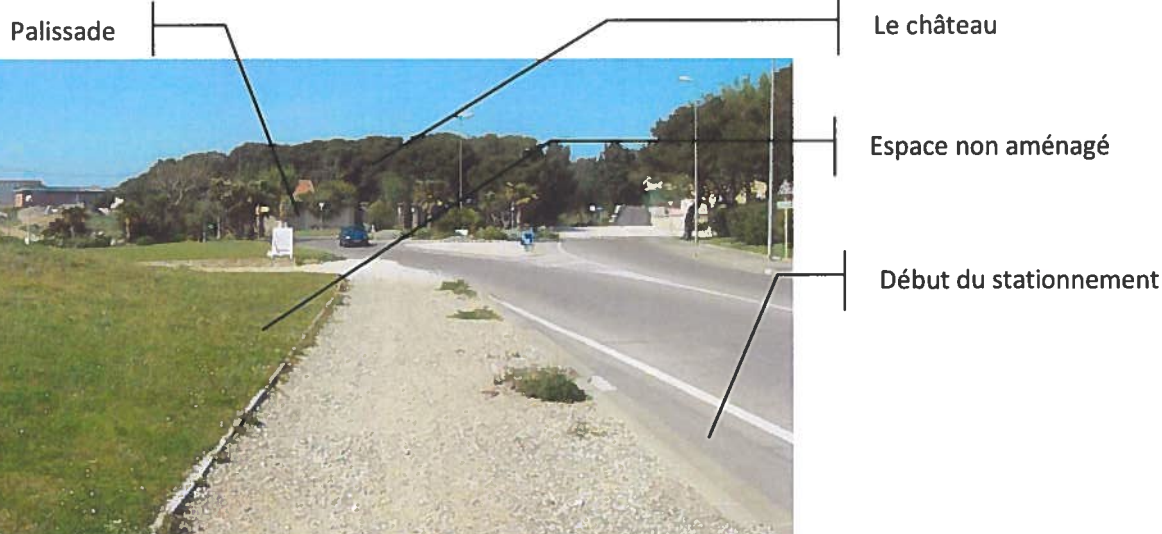
L'installation d'un mobilier urbain moderne et design serait de même du meilleur effet. On imagine aisément ces fauteuils de chez BECKER Brackel orientés vers la vue panoramique maritime.



L'organisation l'été de concours « artistiques » pour les enfants ou même les adultes l'été pourrait être envisagée et les résultats exposés en extérieur.

Une condition toutefois avant la réalisation d'un tel projet, l'intérieur du château est actuellement dans un état de délabrement à certains endroits. Une restauration est donc à mettre en œuvre afin de le mettre aux normes de sécurité pour recevoir du public.

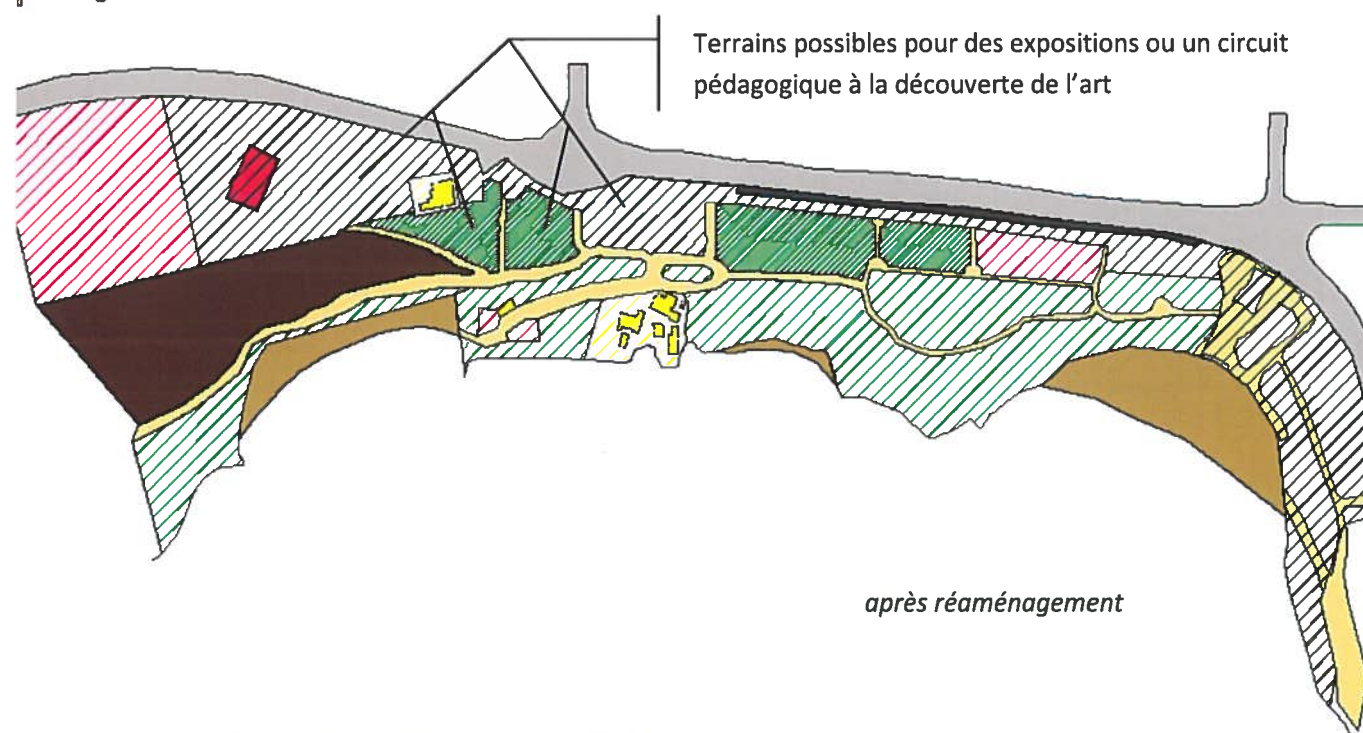
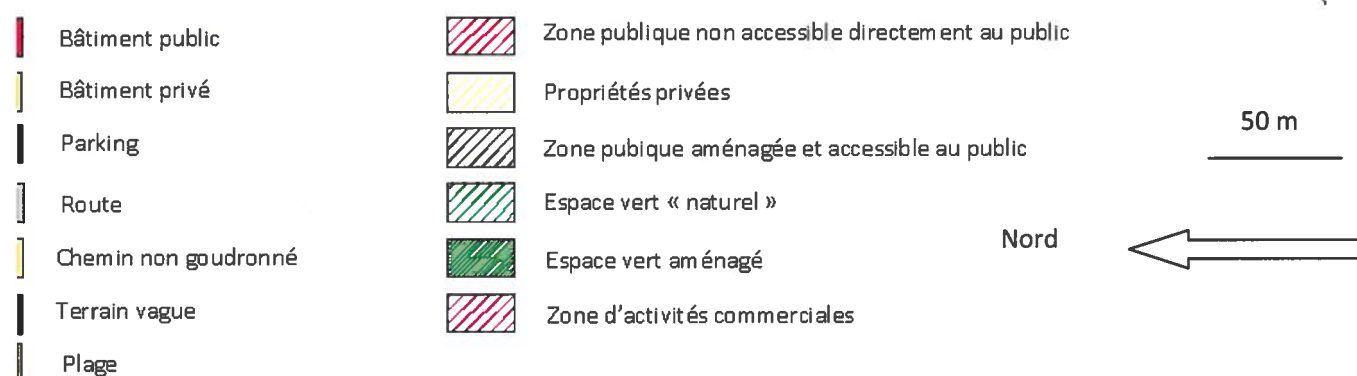
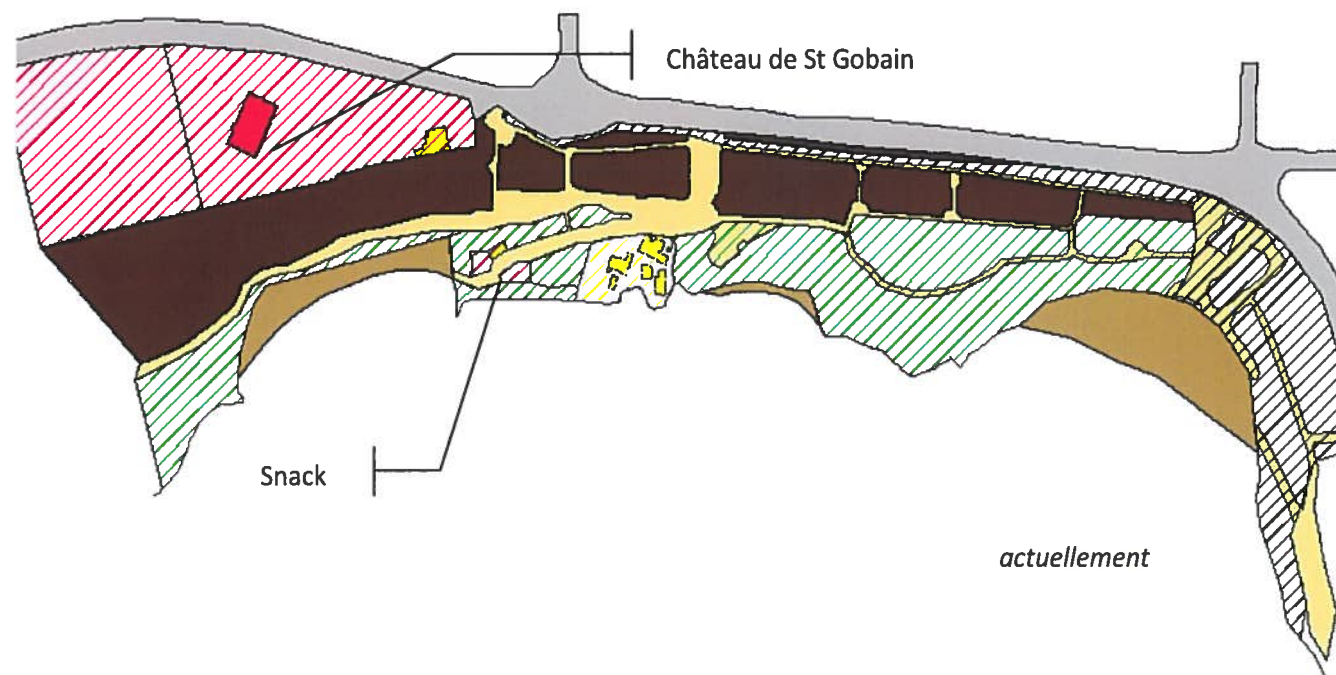
Le château de St Gobain a également la particularité d'être en bordure de littoral, et d'être à côté de plages parmi les plus fréquentées. Cependant, bien que des aménagements aient été réalisés ces derniers temps afin de rendre le cadre plus accueillant, cela ne l'a pas rendu plus dynamique. Il y a en effet plusieurs petits terrains en bordure de voirie qui sont laissés inexploités et notamment à proximité du château.



Photographe : Adrien Beltran

Réaliser une liaison entre le château et les plages pourrait conduire à la création d'un pôle original regroupant art et activités plagistes. Cette originalité viendrait de l'association de deux activités contraires mais qui peuvent être complémentaires. En mélangeant activités de plages et découverte de l'art et du design à travers un petit parcours menant des plages vers le château par exemple, on peut se retrouver avec une aire unique et intrigante qui ne peut qu'attirer du monde. Ce pôle pourrait se dynamiser encore plus par l'implantation de « commerces » (snack, activités nautiques...) à proximité tout en tenant compte de la présence des pipelines.

Les plans suivants présentent donc la manière dont la zone pourrait être envisagée dans sa globalité.



Réorganisation et possibilités d'utilisation de l'espace du château de St Gobain et des plages proches

c. Le port de plaisance

Le port de plaisance constitue l'atout principal de la ville en matière de tourisme et d'image. Si aujourd'hui une grande partie de l'espace a été urbanisé et aménagé, tout ne l'est pas encore. Cette zone est en fait l'ancien emplacement des Chantiers et Ateliers de Provence, et sa restructuration a débuté il y a seulement une vingtaine d'années et n'est pas encore terminée. La place où se tiennent les Sardinades et autres festivités tous les ans est en fait un terrain goudronné très basique situé à proximité de terrains vagues servant de parkings pour l'occasion. Cet endroit a de plus l'inconvénient d'être en pente, ce qui se traduit par une différence de niveau entre les parkings et la place.



La place (à gauche) et le dénivelé avec le parking au dessus vus depuis la route



La place et le port de plaisance vus depuis le parking



Le parking installé
sur le terrain
vague

Même si la convivialité inhibe l'état quelque peu délaissé de la place, l'image de la ville et le lieu en lui-même seront beaucoup plus appréciés si des réaménagements étaient opérés. Cette place est pour le moment coupée en deux par une route non-symbolisée : actuellement elle se démarque grâce à des barrières en plastiques, qui sépare au Nord un espace vide servant pour les festivités en été, et la partie Sud regroupant des activités maritimes (on y trouve la capitainerie du port, un parking non aménagé pour les plaisanciers, un petit entrepôt...).



La partie Sud est difficilement ré-organisable, puisqu'il n'y a pas d'espace disponible à proximité et que l'on ne peut demander aux plaisanciers de garer leurs véhicules à une distance éloignée de leurs bateaux.

La partie Nord est elle beaucoup plus intéressante puisque c'est là que se regroupent les stands et que sont mis en place les équipements (tables....) lors des festivités. Or on constate à l'heure actuelle que très souvent, cet espace est insuffisant ; il faut donc gagner de la place.

Le moyen le plus simple est le moins coûteux est de déblayer une partie du parking qui jouxte la place afin de l'accroître. De même, la vue du port est coupée par la présence d'un mur qui ferme la rue jouxtant la place. Ce mur pourrait être abattu et le petit dénivelé en terre qui aujourd'hui relie la place à cette rue pourrait être aménagé en y plaçant des escaliers entrecoupés de parterres fleuris, ainsi qu'une rampe d'accès pour handicapés, ce qui leur éviterait d'avoir à faire un détour peu adapté par la route actuellement.



Possibilité d'aménagement afin d'ouvrir la place aux rues alentours.

Le problème qui va se poser dès lors est donc bien sur celui du stationnement, puisque si les festivités attirent du monde, et que l'on souhaite en attirer encore plus, il faut être en mesure de réceptionner le flux de véhicules. Les rues qui entourent le port sont en effet très fréquentées durant toute l'année puisque traversant le centre ville, mais les problèmes de stationnement ne surviennent uniquement que durant la période estivale, lorsque les gens se rendent sur le port. Il est possible de palier ce problème à condition de réorganiser le système de stationnement. Cela passe nécessairement par l'aménagement d'un parking cohérent. Actuellement les terrains vagues qui servent de parking sont nivelés avec des bosses d'une amplitude de cinquantaine de centimètres. Il n'y a pas optimisation de l'espace. L'aplatissement du terrain et la création d'un marquage au sol peut être une solution, le goudronnage de terrain étant facultatif si la ville ne souhaite pas investir dans un parking goudronné dans le cas où des constructions seraient envisagées sur le site par la suite.

Si l'espace gagné est par l'organisation du parking insuffisant pour combler la place perdue avec l'extension de la place et résoudre les problèmes de stationnements, alors l'aménagement d'un autre parking, et plus précisément d'un parking à étage ouvert peut être envisagé.

Un parking à étage ouvert est un bâtiment construit en extérieur et dont le mode de fonctionnement ressemble beaucoup à celui du parking souterrain à la différence qu'il ne demande pas de lourds travaux de creusement. Là aussi des rampes permettent de monter ou de descendre les étages en voiture.

Il existe en effet de l'autre côté de la route jouxtant la place, un parking simple qui pourrait recevoir un étage.

Ce type de parking aurait l'avantage d'être le moins coûteux, si l'on ne veut pas que le stationnement soit éloigné, par rapport à des parkings souterrains. Ce type de parking s'inscrirait parfaitement dans la perspective de la rue et il permettrait de plus un accès plus aisé à la place. En effet, l'étage du parking pourrait se situer au même niveau que tout un ensemble de bâtiments en hauteur⁴ de quelques mètres par rapport à la route. Les habitants doivent en effet faire un détour pour accéder au port. Ce parking aurait donc l'avantage supplémentaire de pouvoir créer un lien de connexion supplémentaire dans la ville.

Un exemple de parking a est présenté ci-dessous pour montrer son intégration au paysage urbain.



Parking à proximité du port
Photographe : Adrien Beltran



Parking à étage ouvert dans un immeuble mixte de
Grenoble signé Isabelle Hérault et Yves Arnod

La place en elle-même, pour conserver toute sa fonctionnalité et sa modularité, devra simplement être refaite (goudronnée) avec éventuellement l'installation de bornes eau/électricité pour les stands des manifestations.

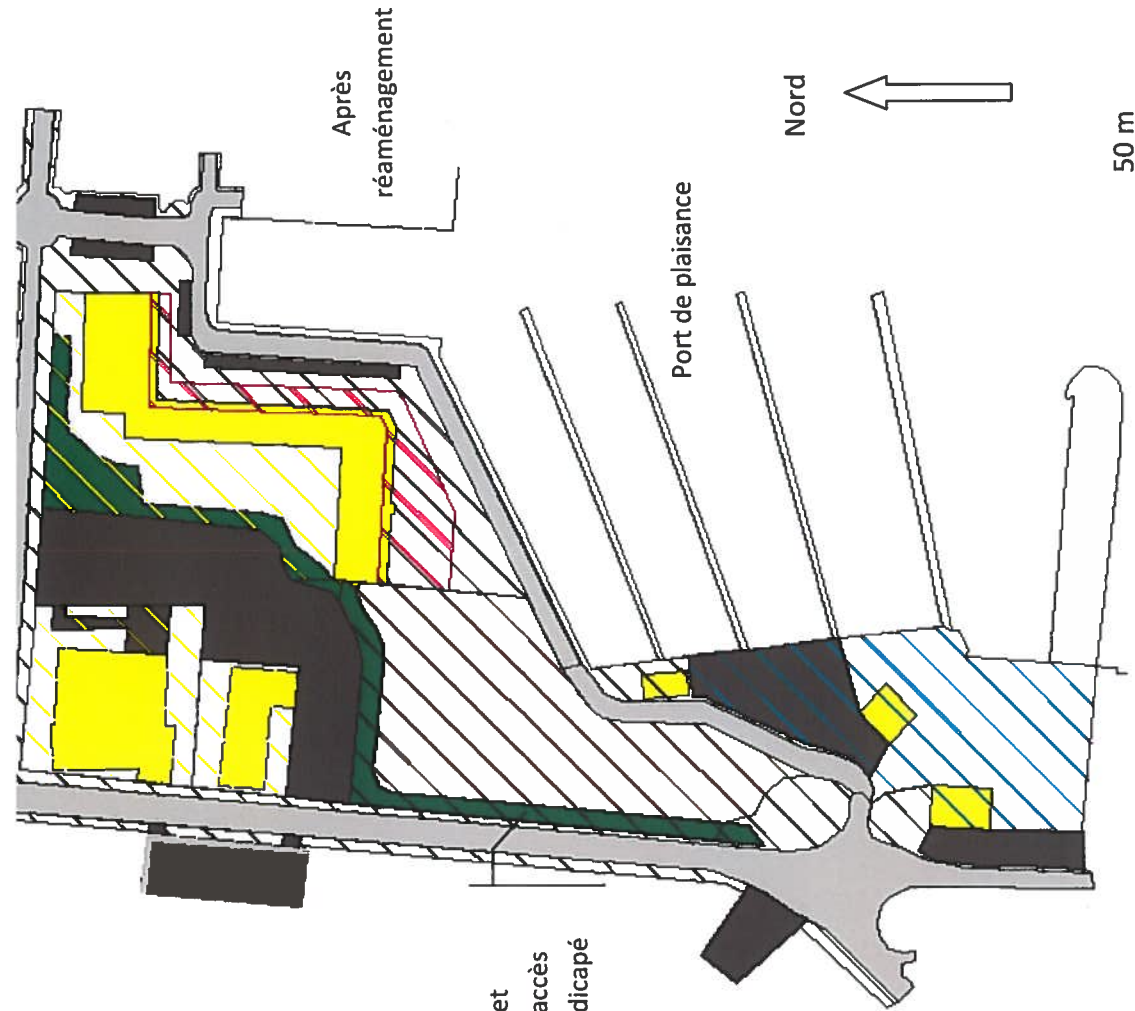
⁴ Le dénivelé se poursuit en effet puisque la ville est construite sur une zone vallonnée et son altitude varie quelque peu (de 0 à 68 mètres).



actuellement

Descente

Port de plaisance

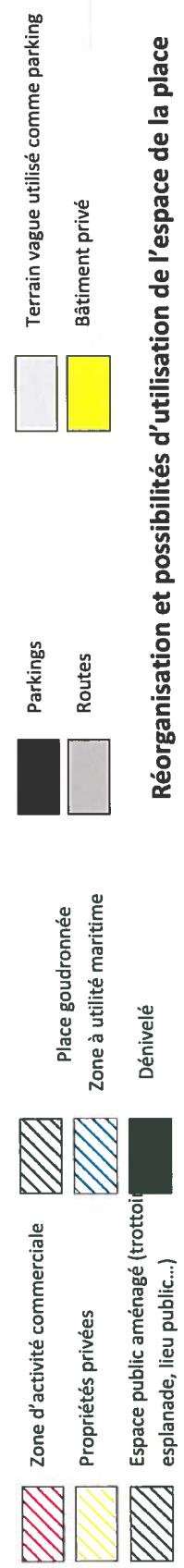


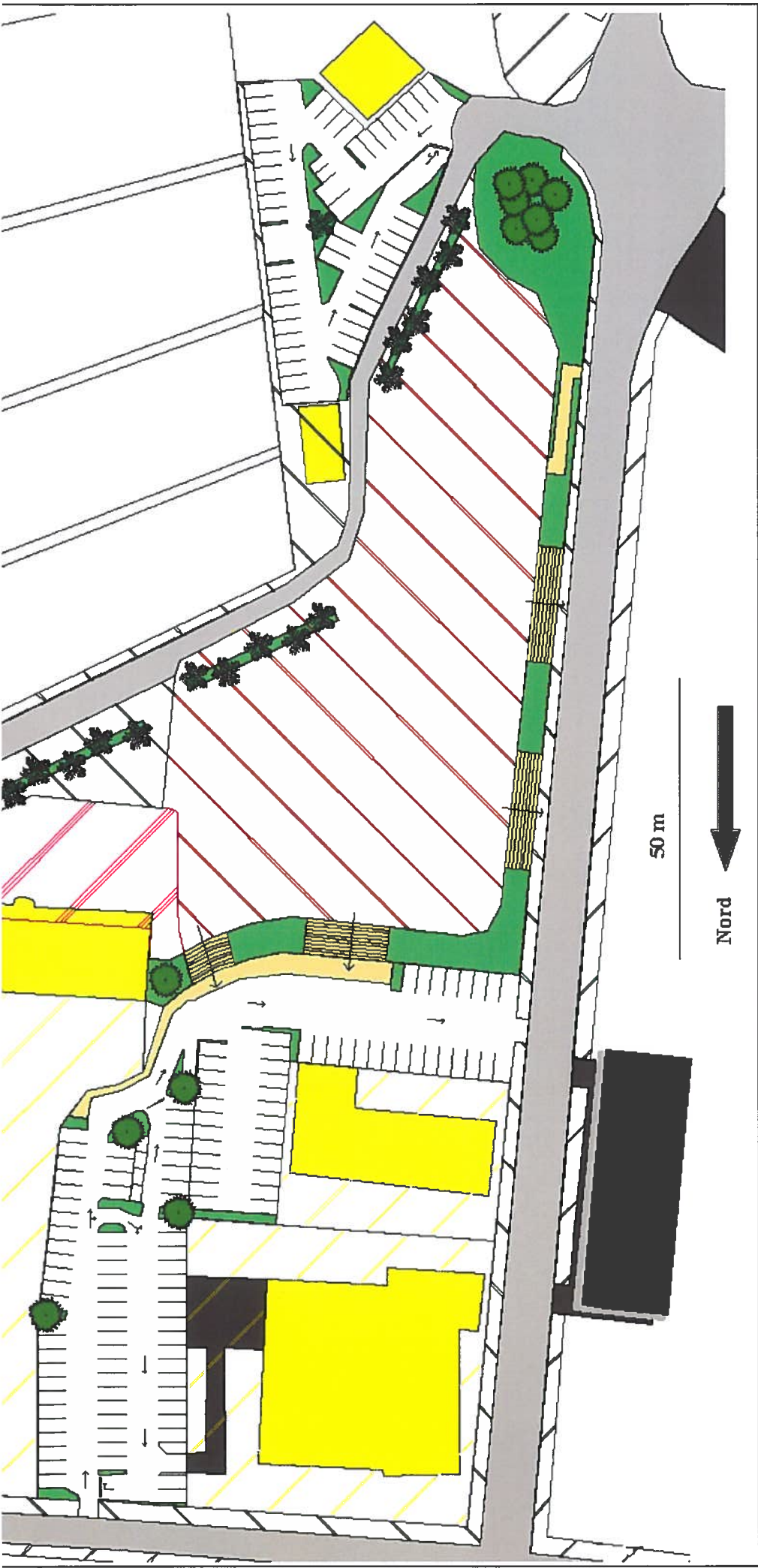
Après
réaménagement

Port de plaisance

Nord

50 m





Bâtiments privés

Parkings

Espaces verts

Routes

Propriété privée

Zone d'activité commerciale
(Bar, restaurant...)

Place goudronnée

Espace piéton aménagé
(trottoir, esplanade...)

Palmier

Autres arbres

Réorganisation de l'espace de la place
du port de plaisance par son
agrandissement et l'aménagement
de parkings fonctionnels.

50 m

Nord

56 | Page

d. Le quai de l'anse Aubran

Ce quai se situe à l'embouchure du canal et de l'anse Aubran où sont amarrés de nombreux chalutiers. Il se situe en face du cours Landrison, grande place Port de Boucaine où se déroule le marché par exemple, et offre une vue exceptionnelle sur le fort Vauban, sur le complexe industrialo-chimiques de Lavéra. Depuis ce lieu on peut observer tous les types de bateaux, naviguant côte à côte sans aucun souci ; il s'agit d'une plateforme d'observation idéale.

Ce quai à la particularité de regrouper de même plusieurs activités différentes puisque sur sa partie Est se regroupent les activités du port sardinier (on peut y observer le déchargement des chalutiers sur le quai des agglomérés), c'est ici que se situent les industries maritimes (création ou transformations de produits liés à la mer), les douanes ainsi qu'un tout petit port de plaisance très sympathique.

Un hangar et une vieille grue désaffectée terminent ce quai, très prisé d'ailleurs par les pêcheurs.

On a vu précédemment que la ville de Port de Bouc n'avait pas de lieu pouvant symboliser sans passé historique riche. Ce lieu semble tout disposé à accueillir ce type d'équipement. L'aménagement d'un « musée » peut y être envisagé, puisque depuis l'étage, les visiteurs pourraient saisir d'un seul regard tout ce qui fait l'histoire et l'activité de la ville ; aussi bien les chalutiers, que les navires de plaisance, les pétroliers, la zone industrielle ainsi que le Fort de Bouc⁵. De même, l'exposition des vestiges gréco-romains (amphores, outils...) pourrait y être envisagée.



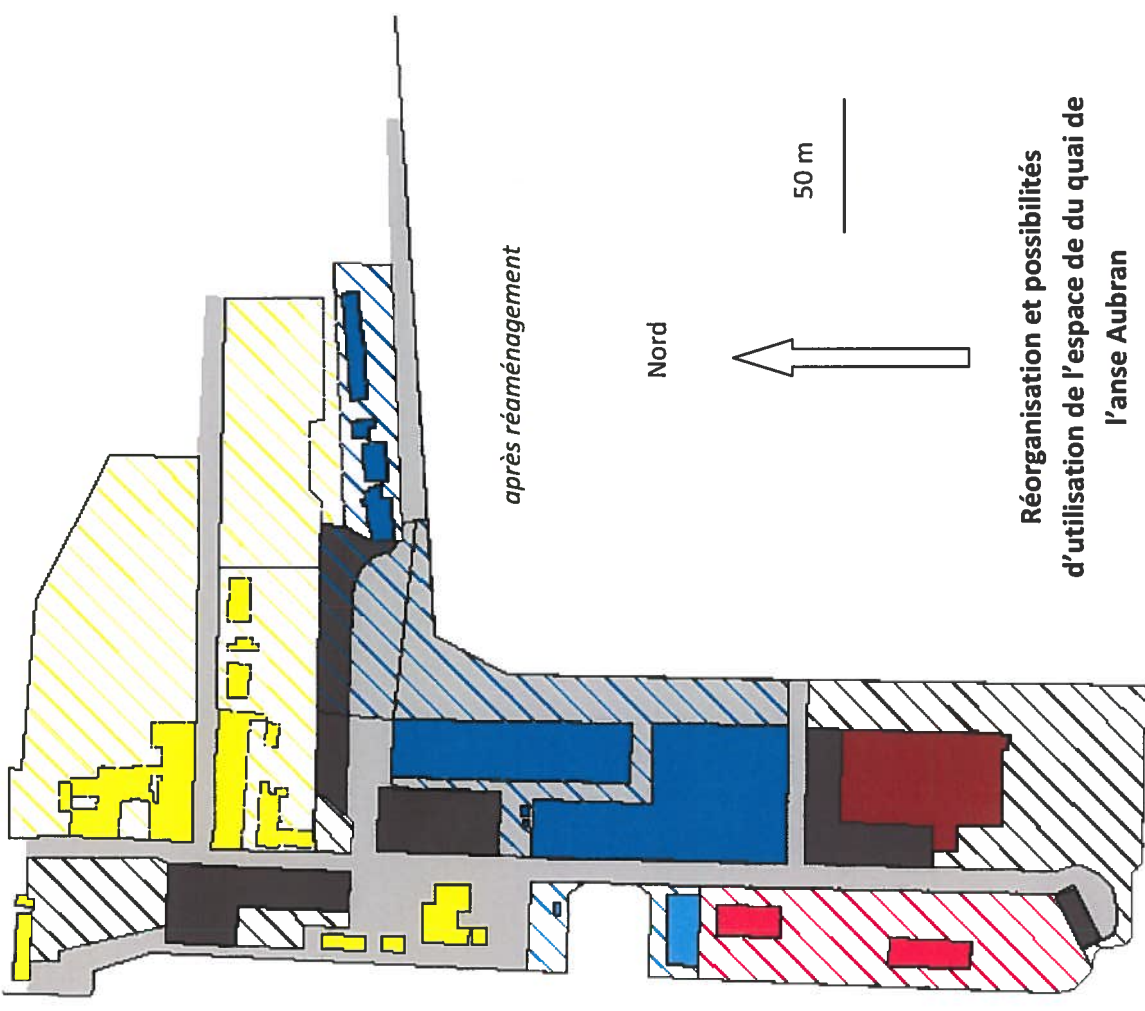
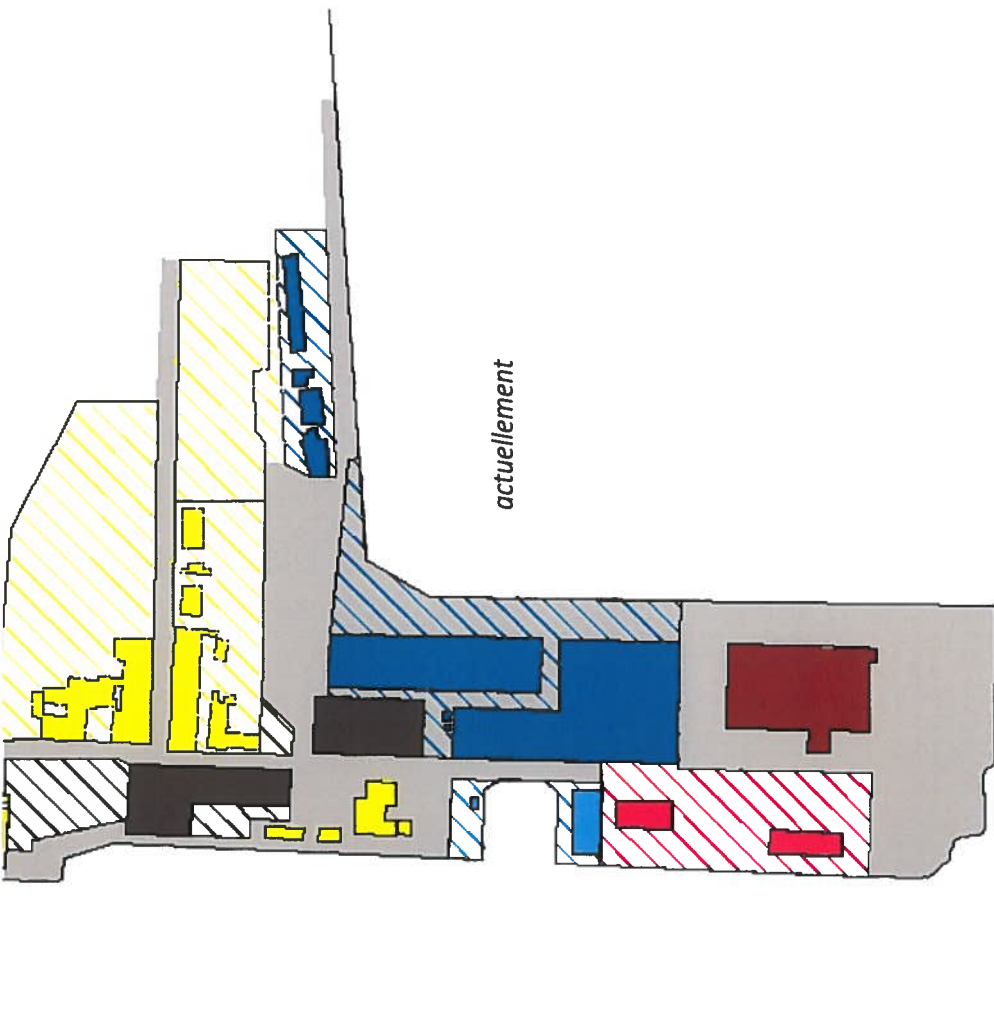
La ville, avec un fort passé ouvrier, s'est longtemps battu pour défendre les droits de ses travailleurs et nombreuses les grèves ont été ; rendre hommage à ces hommes et femmes en ce lieu pourrait de même être possible. Plus qu'un musée conventionnel, c'est une attraction interactive dont la ville a besoin, n'ont pas tournée uniquement vers elle et son passé, mais aussi vers ce qui la rattache au monde et ce dont elle est faite. (Présentation de l'activité maritime, que fait un navire de pêche, comment sont les filets....). Il doit y avoir une interaction entre une partie culturelle et informative et une partie ludique.

Ce type d'infrastructure situé dans ce lieu apporterait du crédit du fait de la présence de professionnels. Des visites s'opérant déjà dans certains d'entre eux, cette coopération pourrait encore se renforcer, tout aux bénéfices de ces activités et des emplois qu'elles supportent.

⁵ Cet édifice, aussi connu sous le nom de Caserne Suffren ou fort Vauban, est situé sur l'ancien îlot de Bouc, à l'entrée du canal de Caronte qui relie la mer Méditerranée à l'étang de Berre. Au XII^{ème} siècle, le fort était une simple tour carrée en pierres veillant sur l'abri naturel de Bouc (ancienne nomination pour l'actuel territoire de Port de Bouc) et de Martigues. Sur ordre de Louis XIV, Vauban améliore l'ouvrage en 1664 en construisant de puissants remparts. Le fort sert aujourd'hui de phare et est ouvert au public.

Cependant, l'arrivée de visiteurs ne doit pas occasionner une gêne trop néfaste à ces activités, il est donc souhaitable que la zone d'activité maritime soit protégée. Cela implique donc que si visiteurs il ya, ceux-ci passent par le côté opposé du quai. Cela n'est possible que si un accord avec les douanes, qui occupent actuellement la route (même si le passage reste souvent ouvert) accepte un échange de terrain (leur portion de route contre une prolongation de leur terrain par exemple. Afin de recevoir convenablement les touristes, la zone devra être aménagée, ce qui se traduit par l'implantation de parking, à l'extrémité Nord de l'actuel hangar concerné, pour laisser la place à l'extrémité Sud du quai de recevoir des aménagement « agréables » (pourquoi ne pas y exposer un vieux bateau par exemple ou des filets de pêches ?) mais surtout pour éviter d'avoir des voitures qui viendraient gâcher le paysage.

On peut laisser cependant quelques places de parkings pour les pêcheurs du coin afin de leur faciliter l'accès et de garder un endroit proche de la population.

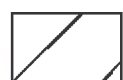
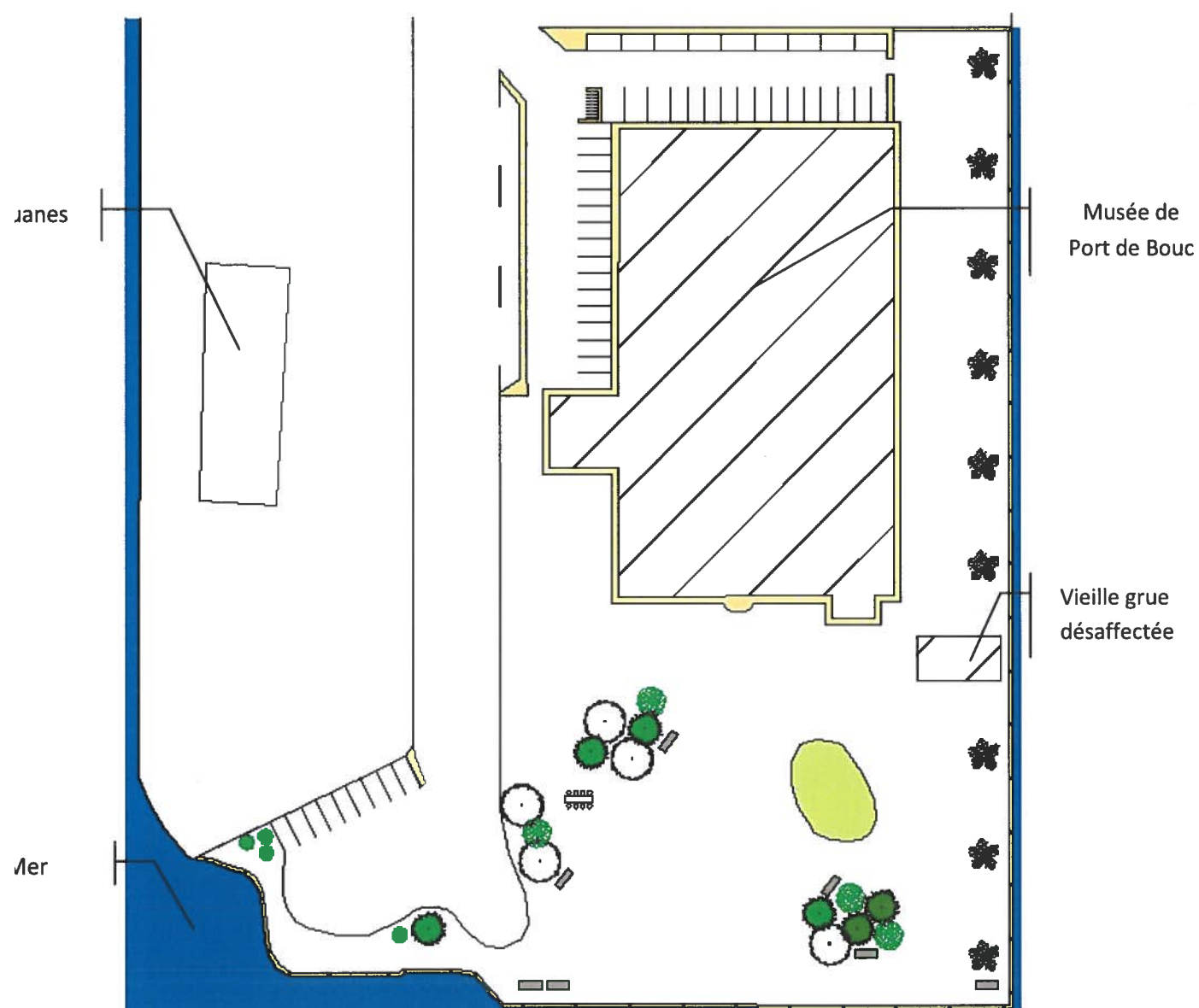


Nord



50 m

Réorganisation et possibilités d'utilisation de l'espace de du quai de l'anse Aubran



Bâtiment



Dallage en pierre



Banc



Zone de jeu ou décoration extérieure

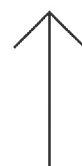


Palmier



Autre arbre

Nord

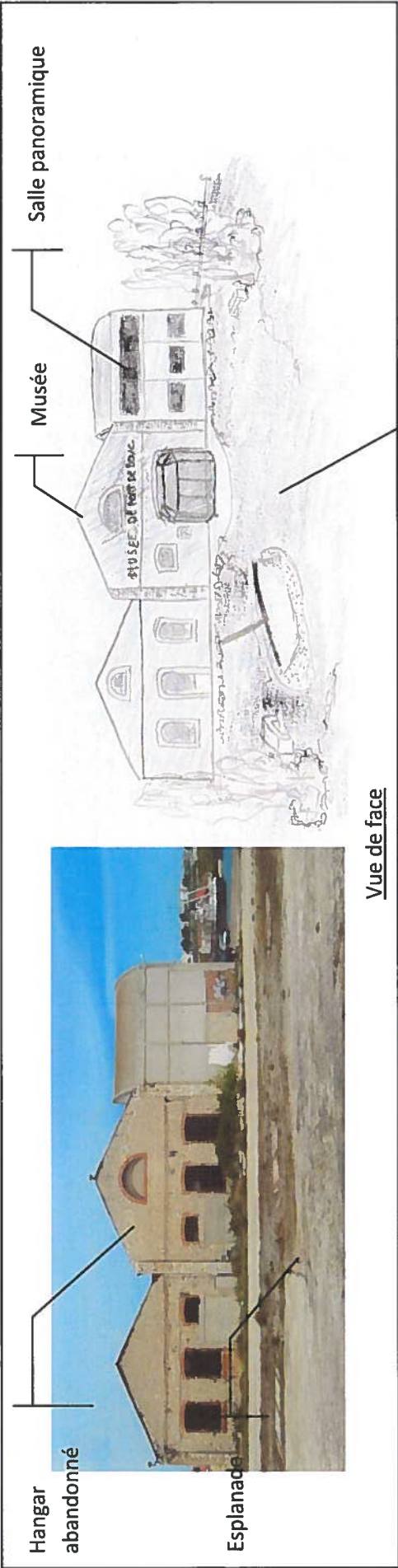


50 mètres

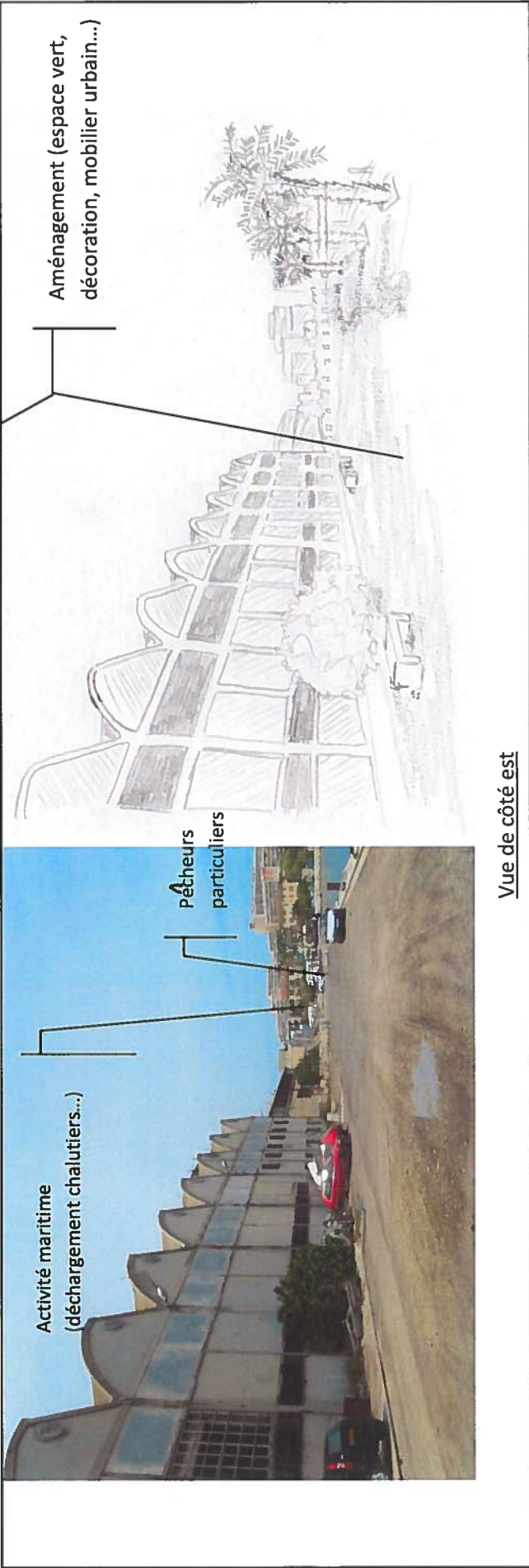


Réorganisation de l'espace du quai de l'anse Aubran par la création d'un musée et de son esplanade

Afin de se donner une idée des aménagements possibles, quelques illustrations personnelles sont proposées à partir de photos :



Vue de face



Vue de côté est

e. Le front littoral Sud

Ce front littoral, qui longe la côte depuis les plages de St Gobain jusqu'à la jetée est un endroit assez problématique puisque soumis à 2 contraintes, il est fortement exposé au vent et est longé par une série de pipelines. Les contraintes sont donc fortes dans un tel lieu.

Il s'agit cependant d'une zone intéressante qui a longtemps été délaissée et qui aujourd'hui est en pleine reconstruction. C'est d'ailleurs à cet emplacement que la nouvelle maison de retraites ou de nouvelles habitations sont créées, dans un style contemporain qui tranche avec le reste de l'architecture de la ville.



Résidences nouvelles en face du bord de mer
Photographe : Adrien Beltran

Si des aménagements sont réalisés dans ce lieu, cela doit se faire en même temps que la construction du quartier, afin de donner une harmonie au lieu. Harmonie qui pourra être exploitée à des fins touristiques, à des fins de promenades par exemple. Il faut en effet rester réaliste, la présence des pipelines, qui empêche toute construction durable dans une bande de 5 mètres de part et d'autres des conduites empêche toute réalisation. L'accent peut cependant être mis sur la circulation des piétons ou des vélos et la côte peut être mise en valeur par des aménagements provisoires, durant l'été par exemple, en mettant en place des plantes (en « pot » ?) pour des expositions, capables de supporter la proximité de la mer et le vent. De même, le littoral offre une vue incomparable sur la mer et sur les navires marchands (pétroliers, supertankers....) qui attendent leur prise en charge par le PAM et leur déchargement à Fos-sur-Mer.



Littoral Sud
Photographe : Adrien Beltran

Des panneaux explicatifs, du type de ceux qui sont en place sur le cours Landrивon et qui présentent les bateaux construits par les anciens chantiers navals pourraient être installés et ainsi permettre de reconnaître les différents types de navires, leurs fonctions, et quelques illustrations, un peu comme les oiseaux dans un parc ornithologique. Cette démarche s'inscrirait en continuité du tourisme industriel promu par la ville.



Bloc d'exposition
Photographe : Adrien Beltran

2. Mise en valeur de la ville et de ses moyens

Lorsque la ville aura développée ses centres touristiques attractifs, elle devra alors se concentrer à donner une image attractive de la ville. Ce n'est pas tout de faire venir du monde dans la commune, il faut encore pouvoir les y faire revenir, et y faire venir leurs connaissances. Cela passe par une politique d'accueil cohérente qui doit se baser à la fois sur des premières impressions de la ville qui doit être jugée agréable au premier abord, puis le rester tout le temps du séjour. Deux thèmes majeurs doivent donc être abordés, celui de l'image de la ville, de son esthétique, et celui de son hébergement.

a. L'atmosphère de la ville

Actuellement la ville est en pleine transformation, beaucoup de rues et de routes ont été refaites et la plupart du temps réaménagé, afin de rendre la ville plus verte ce qui d'ailleurs a été récompensé récemment avec une troisième fleur décernée par Ville et Village Fleuris et afin de ralentir la circulation. Un esthétisme plus abouti a été recherché, et après le béton des années 60, on observe progressivement le retour de la pierre, du métal, ainsi qu'un mobilier très contemporain (banc, lampadaire...). Les « grandes artères » de la ville ont ainsi été les premières réaménagées, mais des rues de taille de plus en plus modeste l'ont été et le sont toujours. Cet embellissement de la ville, qui se met en place depuis quelques années déjà, va se poursuivre dans les années prochaines. Cependant, cet embellissement touche pour l'instant uniquement l'intérieur de la ville, et les personnes qui la traversent en voiture n'ont pas les moyens de s'en apercevoir.



La route nationale RN 568 qui traverse la ville est une route très fréquentée puisqu'elle poursuit l'autoroute A55 qui se termine à Martigues. Elle possède trois sorties au niveau de la ville, lorsque l'on vient de Marseille, la première mène au centre commercial Carrefour, la seconde mène à l'avenue Maurice Thorez, route principale de la ville, la troisième à la zone industrielle de la Grand' Colle. Entre ces trois sorties, rien n'est là pour indiquer la vitalité de la ville, c'est à peine si on trouve un petit panneau à l'arrivée de la ville avec « Port de Bouc, ville maritime... ». Une passerelle recouverte de bois datant des années 60-70 enjambe de plus cette nationale, et son état n'est pas réellement flatteur. De même, si la nationale traverse la ville, lorsqu'on roule dedans, on ne peut voir l'intérieur de la ville, et on doit se contenter des bâtiments postés de part et d'autres.



La RN 568 - photographe : Adrien Beltran

Afin de remédier à ce problème, des aménagements sont donc nécessaires. Il faut bien cependant se rendre compte que ce type d'aménagement n'a pas à lui seul la faculté de rendre la ville attrayante, il

faut voir cela comme un « petit plus » faisant que les gens vont s'arrêter ici ou donner une première image agréable de la ville. Cela est bien entendu préférable d'avoir quelqu'un qui arrive déjà séduit plutôt qu'un sceptique lorsqu'il s'agira de la convaincre. Les aménagements à réaliser ne devront donc pas être excessifs, juste de quoi rendre visible la ville telle qu'elle l'est.

Cela doit passer par plusieurs points :

- La rénovation ou le remplacement de l'actuelle passerelle, afin de la rendre plus moderne. La supprimer ne semble à l'heure actuelle pas possible puisqu'elle constitue l'unique lien entre les deux quartiers séparés par la nationale sans avoir à faire de détour et le plus sécurisé. Une passerelle à l'allure moderne comme celle-ci contre serait à privilégier.



Aire de la Baie - Passerelle piétonne
<http://www.manche.equipement.gouv.fr/route/a84.html>

- Une publicité plus nombreuse ou du moins plus visible et plus explicite doit être mise en place, par l'implantation de panneau publicitaire vendant la ville, ou bien en utilisant par exemple la passerelle comme zone d'affichage. La ville organise régulièrement des expositions, des rencontres, des fêtes... qui sont bien promues dans la ville par des banderoles. C'est ce même type de banderoles que l'on pourrait retrouver attaché sur la passerelle, à condition que celles-ci soient bien visibles.

La compagnie de bloc d'immeubles étant peu esthétique et distinguée, et la vue de la RN étant peu souhaitée de même par les riverains, tenter, dans la mesure du possible, de cacher un maximum leur présence est une idée à développer. Cela existe déjà dans certaines portions de la route, mais revoir l'implantation complète de ce type d'infrastructure ainsi que la manière dont elle est présentée (béton brut...) doit être pensé. Pour conjuguer des coûts d'investissements peu élevés avec des aménagements modernes, on peut proposer quelque chose de très contemporain, des arbres accompagnés de pelouse dans des endroits très carrés mais très simple à réaliser comme l'exemple ci-contre, un banc-grille d'arbre réalisé par les architectes Schemel & Wirtz à condition que les plans soient réalisés en régie,



Donner à la ville une image moderne ne passe pas seulement par les activités qu'elle peut proposer mais par leurs cadres naturels, leurs environnements propres. Adopter une attitude novatrice en matière d'aménagement urbain est ce qui permet de se faire connaître et de se différencier des villes environnantes qui se sont plus centrées sur leur patrimoine riche et qui ont décidés de mettre le contemporain au service de l'ancien. Port de Bouc a donc plutôt intérêt à concentrer ses efforts d'aménagements dans une voie différente.

b. L'avenir de l'offre d'hébergement dans la ville

L'hébergement constitue le deuxième volet de cette thématique. Il ne suffit pas en effet de proposer des activités pour contenter les gens, il faut pouvoir les loger de la meilleure manière qui soit car ils passeront autant de temps dans leur logement et dans son environnement proche qu'à l'extérieur.

La ville consciente de son environnement industriel, n'a pas pour volonté, ni possibilité, de créer une offre touristique haut de gamme. Réalisant cependant les avantages qui sont les siens, elle ne souhaite pas non plus être orientée uniquement vers un tourisme bas de gamme. C'est donc vers le tourisme de moyen-gamme que la ville s'est tournée, puisqu'elle en a les possibilités. Cela doit se traduire par un nombre conséquent d'offres touristiques à tarifs avantageux, voire gratuit. Mais cette voie semble être toute tracée puisque la ville, entretient déjà une telle politique à l'intention de ses concitoyens depuis longtemps.

Le tourisme est une activité très variable d'une année à l'autre, très dépendante de facteurs extérieurs non contrôlables. Etant donné qu'il existe différentes classes de touristes, investir dans une seule de ces classes semble pure folie. Afin de répondre aux plus grands nombres de demandes et d'attentes, la capacité d'hébergement se doit d'être la plus vaste possible. Avec différents hôtels et deux campings, la ville remplit ce rôle, pour l'instant. Il faut bien avoir à l'esprit que les demandes des gens évoluent vite, parfois dû à des phénomènes de sociétés. Il suffit de prendre l'exemple du film « camping » de Fabien Onteniente (2006) qui a donné au camping une nouvelle image, moins ringarde. Dans ce même ordre d'idée, on voit que de plus en plus de familles, de couples (jeunes et seniors) choisissent le camping-car ou la caravane pour leurs vacances. Cette « communauté » est de plus en plus importante et le nombre de sites internet consacrés à leurs voyages et le bouche à oreille qu'ils en font est de plus en plus important. Or dans l'état actuel des choses, la ville ne peut faire face à ce type de demande, ce qui constitue une lacune importante dans son développement.

i. Les hôtels

Les hôtels Port de Bouc sont à l'heure actuelle, capable de recevoir un afflux plus important de touristes, mais dans le cas où le tourisme viendrait à se développer, cette offre deviendrait alors insuffisante. Les hôtels existants, bien que possédant la mention « tourisme », n'ont pas pour la plupart le profil d'hôtels exclusivement réservés aux vacanciers, vu qu'ils accueillent essentiellement des personnes de passage ou pour le travail. Ils ne sont pas de plus forcément idéalement situés (c'est-à-dire à proximité d'un lieu vivant).

Un projet d'hôtel existe sur le port de plaisance, le terrain est même réservé et sa construction est mise en attente en cas de nécessité. Le seul inconvénient qui persiste avant sa réalisation est que selon la loi, tout nouvel hôtel qui se construit doit proposer un nombre minimum de place de parking pour chaque chambre

(parking sécurisé). Or aucun emplacement n'est actuellement préparé à proximité pour accueillir ce stationnement. Trois solutions s'offrent à nous pour prévenir cet inconvénient :

- Le plus simple serait de privatiser le parking (ou une partie) surplombant le port de plaisance situé à faible distance. Ce choix nécessite cependant de recréer de nouvelles places de parkings plus loin afin d'accueillir les personnes souhaitant se rendre sur le port de plaisance durant les festivités. On déplace en fait le problème.
- Afin de conserver le parking à proximité, un aménagement plus complexe peut être envisagé en face de l'hôtel. Le parking d'un supermarché Super U y est installé. Soit la privatisation du parking est réalisée et dans ce cas on se retrouve dans le cas précédent où l'on doit déplacer de nouveau des voitures, soit un parking sous-terrain est réalisé, puisque le parking est situé sur un talus, en hauteur par rapport à l'hôtel. Ce projet est le plus pratique, mais bien entendu le plus coûteux, et risque de ralentir fortement la circulation dans une partie du centre ville pendant de longs mois.
- Une idée qui peut être à développer serait d'implanter le parking sécurisé de l'hôtel en dehors du centre ville, et de le relier à l'hôtel par exemple par un système de navette de type voiture électrique. Un terrain appartenant à la SNCF et traversé en diagonale par une voie ferrée pourrait convenir. Celui-ci est situé à proximité du quai de l'anse Aubran. Un système de surveillance plus poussé devrait cependant être élaboré, puisque le lieu est peu fréquenté.

De même, il existe un autre type de touristes dont il n'a pas encore été fait mention. Il s'agit des marins venant à terre durant le déchargement de leurs navires ou leur attente (à tour de rôle). Les opérations de commandement (capitainerie et la tour vigie) étant installées à Port de Bouc, c'est également de Port de Bouc d'où les navettes chargées de mener et ramener les marins sont amarrées. Les marins profitent de leurs pauses pour aller à terre durant la journée ou pendant quelques jours. Dans ce derniers cas, ils sont logés dans des foyers pour marins, situés à Port de bouc, Fos ou Martigues. Puisque les navettes accostent à Port de Bouc systématiquement, les marins sont souvent dispatchés par la suite dans les foyers alentours et des navettes routières sont organisées. Même si ce type de clients ne représente pas forcément une rentrée d'argent importante, il convient de ne pas négliger cette ressource, d'autant plus qu'une distinction peut s'opérer entre les moyens des simples marins et ceux de leurs encadrements (capitaine...).

Deux foyers sont situés à Port de Bouc, et leur activité est très forte, en moyenne 50 marins par jours, soit près de 17000 en 2005. Ces foyers sont actuellement tenus par l'Association des Amis des Marins de Port de Bouc. Mais cet état pourrait se modifier. Dans le discours prononcé par François Verdier, président de l'association lors des Rencontre des ports d'accueil et assemblée générale de la FAAM⁶ à Lorient les 21 et 22 octobre 2006, celui-ci explique que l'activité de ces foyers se porte bien, même si en tant qu'association, l'équilibre du budget est difficilement atteignable. Je cite : « *Et il semble bien que nous ayons su répondre aux attentes des marins puisqu'en 20 ans, on est passé de quelques marins accueillis par soir à plus de 17000 que nous recevrons en 2005, et pour cela nos minibus font près de 120.000 km.par an. Avec actuellement huit salariés (mais il en faudrait plus) nous sommes dans une véritable PME, mais une PME qui ne peut s'autofinancer, même si le marges que nous faisons sur les services rendus aux marins (bar, boutique, télécartes, change) représentent quand même près de 40% de notre budget. [...] S'il m'est permis de rêver, je souhaiterais que notre association soit liée ,par une convention pluriannuelle, à l'autorité portuaire, avec un cahier des charges définissant les services à rendre, mais aussi avec les moyens financiers correspondants et les bailleurs de fonds, afin que nous ne nous épuisions pas à quémander*

⁶ Fédération des Association d'Accueil de Marins

chaque année le renouvellement des aides, sans savoir si nous pourrions continuer à assurer le service que les marins attendent de nous, et qu'ils sont heureux de trouver ici. »

On peut donc voir ici un moyen de développer l'économie touristique. La création d'un foyer plus important peu avoir lieu sur le territoire de la commune, puisque les marins sont présents. Même si aucun bénéfice n'est réalisé avec le foyer car géré par une association, celui-ci constitue cependant une source d'emplois, et qui dit plus de marins qui dépensent dans la ville, dit plus de recette pour les commerçants de la ville. Bien entendu, une offre plus élaborée est à prévoir pour les officiers des navires qui descendent à terre et qui sont dans une meilleure situation financière.

Une partie du terrain traversée par la voie ferrée peut être utilisé puisque celui-ci possède de nombreux avantages, il est en effet situé à proximité du port et du centre ville, dans un quartier vivant avec des services (commerces et restaurants à proximité).



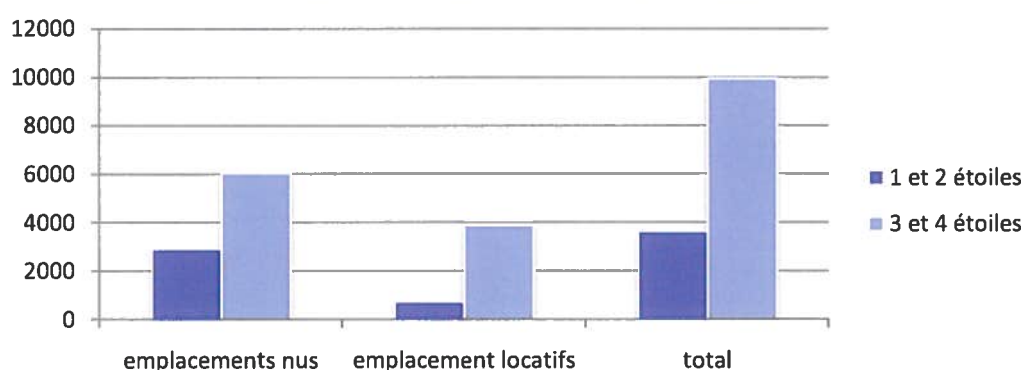
L'offre d'hébergement en hôtel de la ville est donc aujourd'hui suffisante, mais la ville a bien fait de prévoir un élargissement de cette offre en cas de nécessité. Elle peut continuer dans cette voie afin de rechercher toutes les possibilités qui pourraient conduire à la création directe ou indirecte d'emplois.

ii. Les campings

Les deux campings de la ville, celui de Bottai** en proximité de la mer et celui de la Mérindole** en lisière de forêt et facilement accessible depuis la route nationale sont des lieux très importants pour la ville, puisqu'ils témoignent concrètement de la venue de personnes étrangères à la ville, qui ne sont ni là pour le travail, ni de passage, ni pour la famille. Développer ce type d'hébergement est donc essentiel puisqu'il s'agit du type d'hébergement qui induit le plus de dépenses pour les vacanciers (location, nourriture, activités...).

Or, selon les données de l'INSEE en matière de tourisme dans la région PACA, les campings trois et quatre étoiles sont beaucoup plus fréquentés que les un et deux étoiles. Les deux campings municipaux étant classés deux étoiles, des efforts de modernisations pourraient être engagés

nuitées selon la catégories des campings en PACA en 2007 (en milliers)



Ces modernisations pourraient prendre différentes formes selon les campings :

- Le camping de Bottai est situé à proximité d'un terrain vague, terrain coupé cependant par une route et un pipeline. Si le camping réussissait à acquérir sa troisième étoile (selon les normes relatives au classement des terrains aménagés pour l'accueil des campeurs et des caravanes définies par l'arrêté du 11 janvier 1993 - JO du 13 janvier 1993), l'extension de celui-ci sur la moitié du terrain peut être envisagée dans un premier temps.
- Comme le camping de la Mérindole est relativement éloigné de la mer ou du centre ville et nécessite de prendre la voiture pour se déplacer, son passage en trois étoiles ne doit pas être envisagé. On peut cependant tirer parti de sa proximité avec la route nationale. Celle-ci est en effet utilisée par les touristes allant ou venant de Marseille et de Camargue ou tout simplement pour longer le littoral. Il en est de même pour les camping-caristes. Le camping de la Mérindole étant de même situé à proximité de la zone industrielle de la Grand' Colle, l'implantation d'une aire de service pour camping-car est une idée intéressante. Il s'agit d'un investissement lourd lors de sa construction mais qui peut devenir très rapidement rentable si une bonne indication en est faite.



Estimations :

Matériaux seuls,

aire artisanale ACCL de base

décembre 2003

800 € ttc

Tout compris, main d'œuvre et matériaux :

aire artisanale ACCL option de base*

1200 € ttc

aire artisanale ACCL options moyennes**

2400 € ttc

aire artisanale ACCL options supérieures***

4100 € ttc

base ACCL avec

borne industrielle : premier prix

8300 € ttc

borne industrielle : option supérieure

31900 € ttc

* base = mini-dalle, béton banché vernis anti-tag.

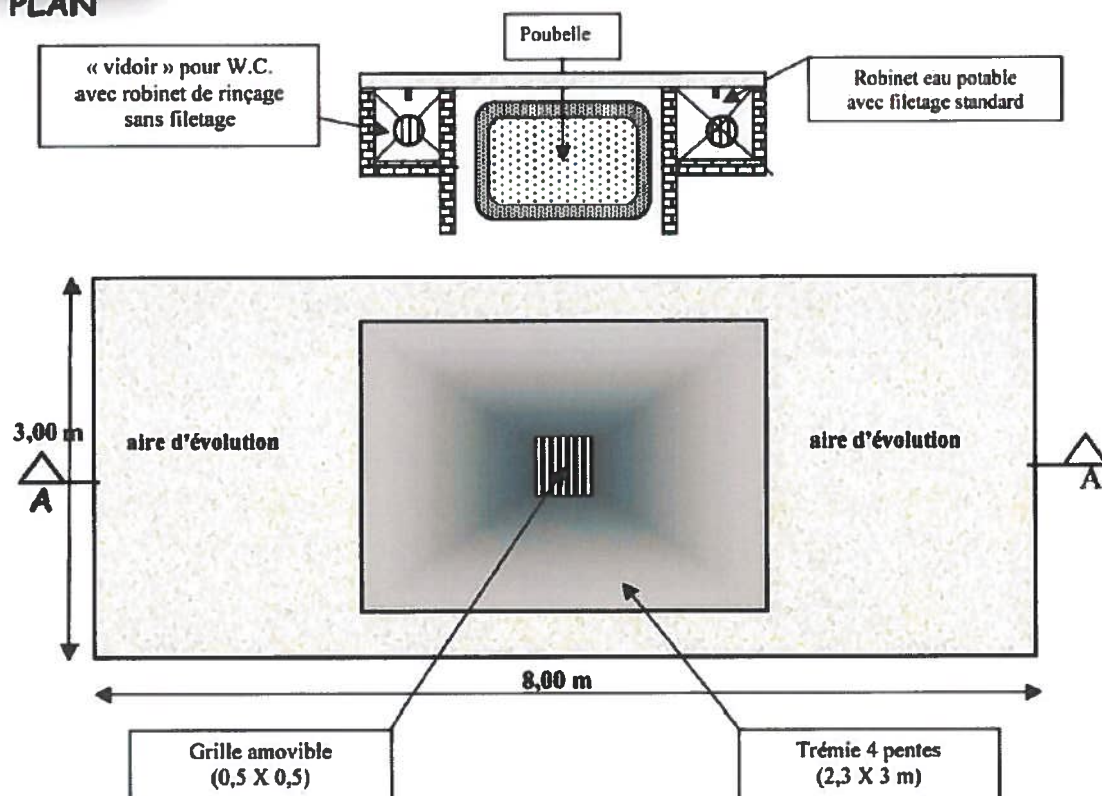
** moyennes = mini-dalle, maçonnerie peinte, briques parement, matériaux régionaux...

*** supérieures = sur dalle complète.

Bien entendu, la création d'une telle aire nécessite certaines contraintes puisque une aire technique pour camping-cars doit offrir 4 services : vidange des « eaux usées grises » (eaux savonneuses de toilette et de vaisselle), vidange des « eaux noires » (cassette WC avec additif pour décomposer et désodoriser), ravitaillement en eau potable, dépôt des ordures ménagères

Il y a donc nécessité de raccorder aux réseaux d'égouts cette aire technique. Le schéma ci-dessous illustre la basicité de cette installation et sa taille réduite qui ne posera pas de problème.

PLAN



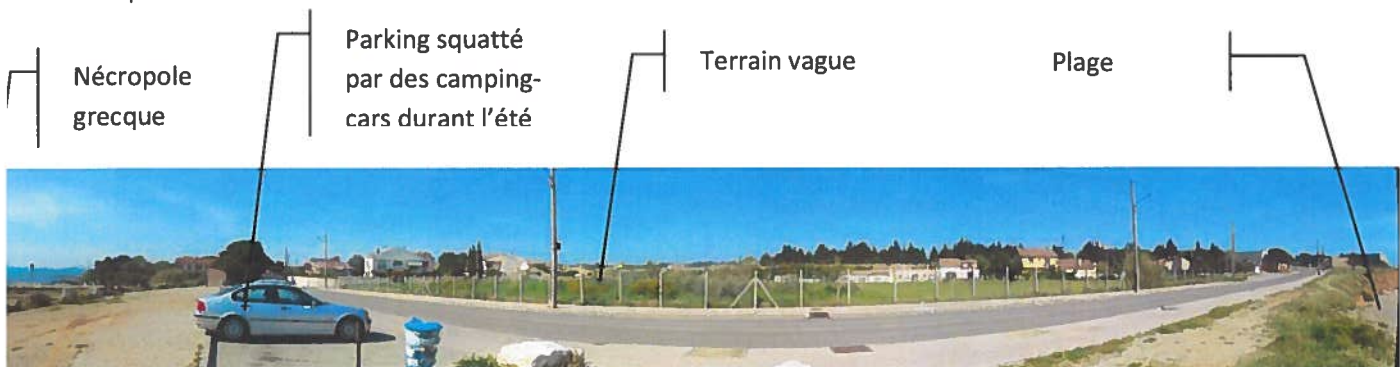
L'intérêt de situer cette aire à proximité ou même en bordure du camping, est qu'elle est susceptible d'attirer une nouvelle clientèle.

Une enquête réalisée par ACCL Association Camping Car Liberté (<http://a.ccl.free.fr/>), une association ayant pour but de promouvoir le camping-car, de donner des astuces ainsi que sensibiliser les communes, a révélé les attentes de ce type de touristes.

Il s'agit de personnes très diverses qui recherchent avant tout de beaux paysages, des sites typiques, des événements festifs, par les caractéristiques et traditions de la localité où ils s'arrêtent. Ils sont très itinérants mais n'hésitent pas à prolonger leur séjour pour profiter d'un lieu agréable où pour assister à une manifestation. Pour les étapes nocturnes, ils privilégient les lieux leur offrant un cadre agréable et tranquille, tout en présentant une certaine sécurité. Selon les circonstances, certains fréquentent également les terrains de camping.

Deux zones d'accueil seraient donc à prévoir pour contenter ces vacanciers, une dans un camping tout d'abord, puis plus proche de la ville mais offrant plus de liberté. Le camping de la Mérindole possède déjà des emplacements pour caravanes, l'équipement en eau et électricité pour des camping-cars de certains de ces emplacements ne devrait pas être un souci.

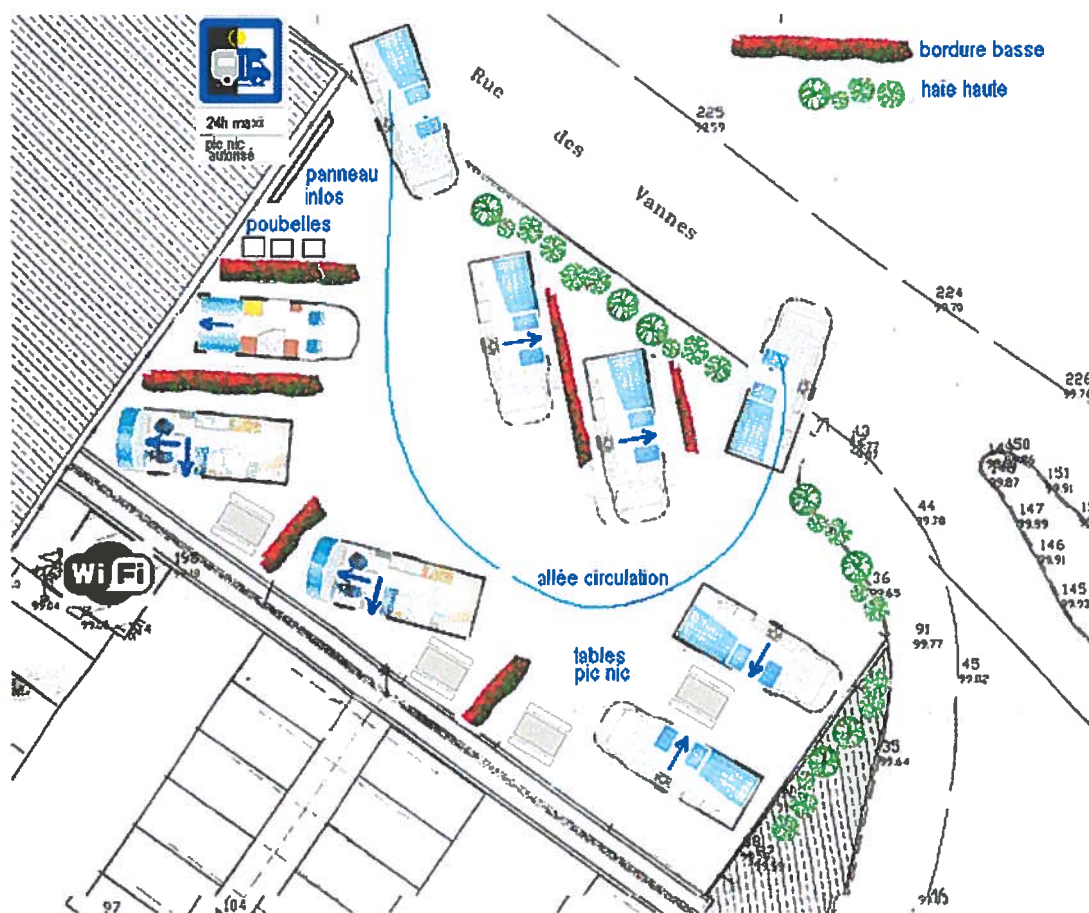
Un autre lieu sur le territoire de la commune est susceptible de recevoir une aire d'accueil ; il existe en effet un terrain vague situé sur le littoral, à proximité d'une plage et à quelques centaines de mètres du camping de Bottaï, ce qui lui confère un cadre rassurant. De nombreux camping-cars (souvent étrangers) viennent stationner durant l'été dans le petit parking qui le jouxte pour profiter de la vue. Puisque cet emplacement est déjà utilisé, autant développer ce lieu. Avec une bonne publicité et un référencement sur les annuaires, ce site pourrait attirer bien plus de monde d'où les conséquences économiques. Ce site se situe de plus sur l'axe qui relie le camping de Bottaï au château de St Gobain, axe qui va être mis en valeur dans la partie suivante.



Photographe : Adrien Beltran

Ce terrain est cependant soumis à deux contraintes puisqu'actuellement la mairie ignore le nom du propriétaire de ce terrain et car il est traversé par un pipeline. Néanmoins, le terrain étant important, une seule partie de celui-ci peut être utilisée afin d'éviter les contraintes d'aménagement liée à la présence du pipeline.

On peut proposer un exemple d'une telle aire de stationnement :



L'offre d'hébergement en camping répond aujourd'hui à la demande, mais une extension de celle-ci afin de l'ouvrir à de nouveaux marchés est sérieusement à envisager. Certains marchés sont très demandeurs et la ville a les moyens de les conquérir.

3. Une politique de mobilité par la mise en réseau des différents lieux

La ville afin de concevoir un « espace touristique complet » se doit de relier de manière efficace les différents sites touristiques et hôtels qu'elle a à développer. Des routes existent bien entendu entre tous ces différents lieux, mais étant donné que la ville n'est pas finalement si grande, l'installation de pistes cyclables et de voies piétonnes peut être une solution aux problèmes de déplacements et de mobilités liés au loisir. Ce mode de transport propre, en plus d'être apprécié par les touristes, peut par la même occasion être utilisé par les habitants. Ce type d'installation peut être prévu dans un plan de déplacement urbain.

Brièvement, on peut rappeler qu'un plan de déplacement urbain est une démarche visant à mettre en place un ensemble cohérent de mesures pour favoriser et mettre en œuvre durablement les moyens de transports alternatifs à la voiture individuelle (transports collectifs, vélo, marche à pied, covoiturage...), la circulation et le stationnement.



La création d'un plan de déplacement urbain n'étant pas le but de ce projet, nous allons nous intéresser qu'à la communication entre les différents sites, ce que l'on pourrait qualifier de plan de mobilité. La ville, en même temps qu'elle réaménage ses routes, crée de nouvelles pistes cyclables, mais celles-ci se retrouvent être isolées, il n'y a pas de réseau cohérent de piste cyclables aujourd'hui. Cela est préjudiciable pour les touristes, qui ne peuvent pas faire le tour de la ville en vélo mais également pour les habitants, sans passer par la route.

On peut ainsi proposer l'implantation de pistes cyclables à travers la ville afin de concilier les deux problèmes. La totalité des routes de la ville possèdent des trottoirs, la circulation piétonne est donc une pratique de longue date dans la ville, c'est pourquoi nous n'en ferons plus mention.

Pour débiter dans cette voie, un réseau basique peut être prévu reliant les différents lieux sans pour autant avoir un coût excessif. En effet, le coût d'une piste cyclable dépend de la route et de la chaussée, à savoir son état, sa largeur... afin de minimiser ses coûts, les routes retenues et proposées possèdent une largeur de voie suffisante pour accueillir des pistes cyclables de part et d'autre de la chaussée sans avoir à y faire de travaux et leur goudron est en bon état. Dans ce cas, seule la signalisation et les marquages au sol seront à réaliser.

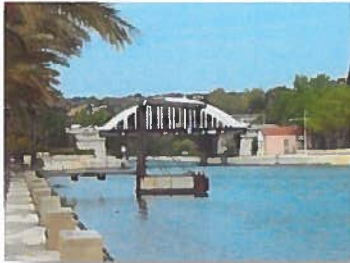
Les routes retenues répondant à ces critères (en vert foncé sur le plan) sont :

- L'avenue du Golfe qui mène depuis le château de St Gobain et ses plages jusqu'à la capitainerie du port
- L'avenue de la République qui mène de la capitainerie jusqu'au port de plaisance.
- Le canal et sa voie verte bien entendu qui part du port et se termine au camping de Bottaï.
- La promenade René Cassin, aujourd'hui accessible aux piétons, mais qui pourrait être ouverte aux vélos et qui mène du port de plaisance à proximité des plages du château de St Gobain.

Bien entendu avec ces voies, le réseau est très mince. C'est pour cela que d'autres routes (en vert clair sur le plan suivant) peuvent venir se rajouter, mais posant certaines problèmes :

- L'avenue Frédéric Mistral qui conduit du château de St Gobain jusqu'au camping de Bottaï. Cette route présente l'inconvénient d'avoir de fortes pentes et de traverser un quartier résidentiel où les voitures sont souvent stationnées le long du trottoir, encombrant ainsi la chaussée. La chaussée étant suffisamment large, si l'on veut y implanter une piste cyclable, cela devra se faire parallèle d'un plan de stationnement. Le trafic durant l'été étant soutenu la journée, on ne peut faire passer une piste cyclable sans un minimum de sécurité.
- Afin de relier le port de plaisance jusqu'au début de la voie verte, une piste cyclable traversant le port ou le contournant peut être envisagé. Puisque la route qui le traverse est à sens unique, on peut préconiser que la piste cyclable se suive les mêmes dispositions de la route, ce qui consiste en une séparation des deux présentes habituellement sur une même chaussée. Dans le sens canal-

port de plaisance, la voie traversera le port de plaisance, dans le sens port de plaisance-canal, elle suivra la route qui la contourne.



Photographe : Adrien Beltran

Il sera alors possible de faire le tour à vélo du littoral et ainsi d'accéder depuis les différents lieux d'hébergements jusqu'aux plages.

Cependant, si l'installation de ces pistes cyclables n'a pas forcément un coût prohibitif, il faut cependant installer le mobilier urbain adéquat comme des attaches-vélos... à proximité des lieux importants (sites touristiques, hébergements, centre ville, plages...) Le coût d'un tel équipement est à prévoir puisqu'un support du type ci-contre vaut près de 300 euros à l'unité

(<http://www.techni-contact.com/produits/1225-6686246-support-galvanise-a-chaud.html#>). Il faut donc qu'il y est une réelle volonté politique derrière ce type d'aménagement.



La politique de déplacement dans la ville doit donc se baser sur ce qui peut être utile et utilisé à la fois par les habitants et à la fois par les touristes, afin bien entendu de rentabiliser les investissements. Elle doit de même se faire dans le cadre du développement durable et des transports propres. La ville vit au sein d'un complexe industriel et tous les moyens sont bons pour le faire oublier.



Conclusion

Port de Bouc se révèle être une commune pleine de possibilités et qui peut améliorer son activité et son attractivité touristique par une volonté d'aménagement de sites aussi ecclésiastiques les uns que les autres, dans le but de donner une âme beaucoup plus forte et une image plus travaillée de la commune. Différents sites permettent de tenir ces objectifs ~~et~~ la ville doit désormais les inscrire dans un programme urbain qui n'aura pas pour seule conséquence d'attirer les touristes. La mise en valeur de ces sites va de pair avec une mise en valeur globale de la ville, ~~de~~ ^{ce} qui ne peut être que profitable aux habitants eux-mêmes. On se rend en effet bien compte que la ville n'a pas, et n'aura pas vraisemblablement l'occasion de pouvoir développer un tourisme de basse ou de haut-standing, au vu de sa situation au sein d'un bassin industriel majeur en France. Son principal atout réside donc dans le caractère festif et dynamique que porte la ville, que portent les habitants. C'est de plus en faisant changer les mentalités et les idées préconçues sur la ville que celle-ci pourra connaître un essor touristique et économique. Or, il est difficile de changer radicalement d'image. Mais lorsque quelqu'un arrive avec une mauvaise image et qu'il en repart avec une nouvelle plus positive, il a une conviction que personne ne pourra plus ébranler. Le travail accompli à commencer à montrer ses résultats mais la commune doit poursuivre dans cette voie. La distinction de la ville doit se poursuivre par la mise en valeur de son patrimoine atypique, patrimoine trop souvent délaissé et qui au premier abord pourrait paraître dénués d'intérêt. Leur intégration en un réseau cohérent menant de l'un à l'autre est l'un des facteurs qui permettra justement de donner une identité forte que la ville pourra exploiter à son avantage. Le tourisme à Port de Bouc est soumis à de nombreuses contraintes, mais c'est en en prenant des choix audacieux, et pas forcément coûteux, au moyen d'une politique volontariste (et d'investissement), que l'économie touristique de la ville pourra prendre une place plus importante dans l'économie en général et dans la vie de la commune.

Bibliographie

Ouvrages

CRETINON (Charles).- *Port de Bouc*.- Vitrolles : Vitrolles Offset, 1981.- 162 p.

Revues

OFFICE DE TOURISME de Martigues.- *Rapport d'activités de l'Office Municipal de Tourisme* : mai 2007

Rapports

OFFICE DE TOURISME de Fos-sur-Mer.- *Bilan de la saison Touristique 2006*.- 8 p

OFFICE DE TOURISME de Fos-sur-Mer.- *Bilan de la saison Touristique 2007*.- 8 p

OFFICE DE TOURISME de Port de bouc.- *Bilan touristique Juillet/Août 2007*.- 9 p.

OFFICE DE TOURISME de Port de bouc.- *Rapport d'activités 2006*.- 10 p.

Sites internet

http://basecommunale.paca.ecologie.gouv.fr/etat_commune.asp?code=13077&source=simple.- site rattaché à la Direction régionale de l'Environnement en région PACA

<http://sig.ville.gouv.fr/symfony/detail/codezone/13077>.- Système d'Information Géographique de la Délégation Interministérielle à la Ville (Ministère du Logement et de la Ville)

<http://www.portdebouc.fr>- site de la mairie de Port de Bouc

http://www.tourisme.gouv.fr/fr/z2/stat/chiffres/chiffres_cles.jsp.- site de la Direction du Tourisme rattaché au Ministère de l'économie, de l'industrie et de l'emploi.

<http://www.visitprovence.com>.- site du Comité Départemental du Tourisme dans les Bouches-du-Rhône (CDT 13)

Annexes

Annexe 1 : contraintes et servitudes des textes de droit en urbanisme s'appliquant sur les aménagements proposés.

Annexe 2 : localisation globale de tous les lieux cités.

Annexe 1 : contraintes et servitudes des textes de droit en urbanisme s'appliquant sur les aménagements proposés.

La ville de port de Bouc, comme chaque ville, possède des documents d'urbanisme qui définissent sa politique en matière d'aménagement et d'urbanisme. Le principal document est son POS, son plan d'occupation des sols, publié en 1978 et modifié dernièrement en 2007 auquel viennent s'ajouter les textes de lois et directives concernant l'aménagement dans les zones classées SEVESO et les zones traversées par les pipelines.

Plusieurs zones définies par le POS définissent des règles qui s'appliquent aux sites choisis pour réaliser des aménagements :

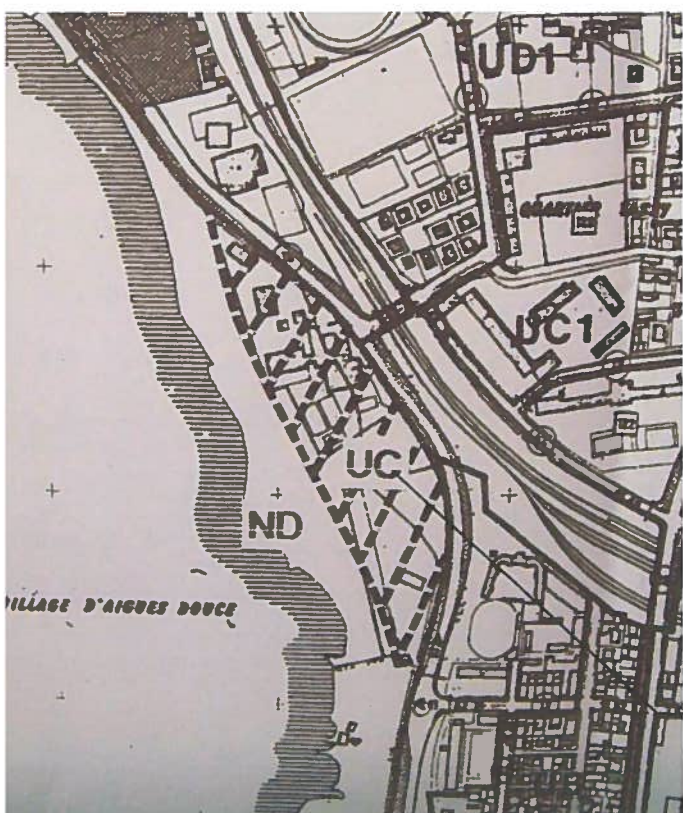
- La zone NA1, relative à une zone destinée à recevoir des activités de loisirs, de sport ou à caractère touristique avec des équipements d'accueil et d'hébergement et d'habitat. Tout aménagement d'équipements publics ou d'intérêt général s'il satisfait aux conditions préalables d'aménagement. En tant qu'équipement publique, le port de plaisance répond aux règles définies et l'aménagement de la place et du parking est donc autorisée.
- La Zone UA, relative au centre ancien comprenant les habitations, les annexes, les commerces et les artisans qu'il comprend. C'est une zone où il est souhaitable de favoriser l'aménagement et la transformation des constructions existantes ainsi que l'intégration des constructions neuves. Le parking à proximité du port qui pourrait devenir un parking à étage ouvert doit donc respecter deux conditions :
 - o La taille des nouveaux bâtiments doit être sensiblement égale à celle des bâtiments existant
 - o Il doit y avoir conservation des perspectives et ne pas porter atteinte au site.
 C'est cette zone qui définit de même le nombre de place qu'un parking d'hôtel doit posséder, celui-ci doit comprendre 1 place pour 10 m² de salle de restaurant
- La zone UC, relative à une zone urbain résidentielle d'habitat mixte (individuels, collectifs...). Dans cette zone sont admis :
 - o les constructions à usage d'habitations collectives et leurs annexes
 - o les équipements publics ou d'intérêt général
 - o fonctionnement des équipements collectifs admis dans le secteur concerné,
 - o les dépôts de matériels et de matériaux à l'air libre,
 - o les affouillements et les exhaussements du sol,
 - o les aires d'accueil des gens du voyage,
 - o les installations classées liées à une opération de construction ou d'aménagement pouvant être autorisée dans le secteur concerné,
 - o les constructions à usage de stationnement,

Cette zone concerne le littoral Sud (partagé entre les zones UC, UA pour les zones de constructions et ND pour le littoral). L'aménagement étant orienté vers de l'habitat, cela ne pose aucun problème.

Les alentours du château de St Gobain sont eux aussi concernés, mais en tant que équipement public, son aménagement est autorisé.

- La zone NAF, relative à l'urbanisation future affectée au tourisme et aux loisirs
La zone autorise la construction/reconstruction mais la limite à 50 m² sur l'ensemble de la zone. Le camping de Bottai est concerné par la réglementation de cette zone. Si un agrandissement est fait, les constructions qui seront réalisées devront être de taille relativement peu élevée et concerné des équipements publics ouverts aux personnes résidant dans le camping. La majorité de l'espace gagné sera cependant dû aux emplacements locatifs.
- La zone ND relative à la protection des espaces naturels
Les d'abri précaires, le camping et le caravanning y sont interdits.

Il y a cependant la possibilité de mettre en place des installations légères liées aux équipements sportifs (pas supérieur à 7 mètres). Les équipements d'intérêt général culturels, culturels, sportifs ainsi que les équipements liés à la voirie et aux réseaux divers sont admis sous réserve que le caractère de la zone naturelle ne soit pas mis en cause et d'une bonne intégration au paysage des constructions ou installations. Tout le littoral de la commune (donc ses plages) étant soumis à cette règle, cela peut permettre l'idée d'installer des équipements pour les activités nautiques (autour de St Gobain notamment).



Château de
St Gobain

- La zone UE1 relative aux zones d'activité (industries et commerces)
Les habitations y sont interdites sauf si leur présence est justifiée pour assurer le fonctionnement des établissements et services de la zone. Le quai de l'anse Aubran est concerné par la réglementation de cette zone puisque des entreprises sont implantées dessus. La réglementation n'interdit pas la construction d'équipements

publics reconnus nécessaire aux activités économiques de la zone. Si l'on considère le musée comme une source supplémentaire d'attractivité, alors dans ce cas il peut être autorisé.

Deux sites qui nous intéressent sont également soumis aux règles dictées par cette zone ; il s'agit de l'usine Albemarle Chemicals (UE1Z1) et du terrain SNCF (UE2Z2) susceptible de recevoir l'implantation du foyer de marin et d'un parking. Ces deux sites sont cependant soumis à de plus forte contrainte avec la réglementation de la directive SEVESO.

Voici un extrait de cette réglementation :

Prise en compte des risques technologiques majeurs dans le plan d'occupation des sols

1

le M : zones d'isolement liées à la mise en œuvre de substances dangereuses pour les activités industrielles
s par la directive SEVESO du 24 juin 1982

- objet et fondement réglementaire des zones d'isolement :

une partie du territoire communal, autour de l'usine Albemarle Chemicals, les occupations du sol autorisées
ent être affectées en raison de risques technologiques majeurs. Afin d limiter les conséquences d'un sinistre
tuel, pour les personnes et pour l'environnement, il convient de réglementer les types d'occupation dans les
s concernées.

Les zones d'isolement retenues sont établies sur la base des textes suivants :

- La loi du 19 juillet 1976 et le décret d'application du 21 septembre 1977 qui assurent l'application de la directive européenne dite de « SEVESO » du 24 juin 1982. Cette directive concerne les risques d'accidents majeurs dans certaines activités industrielles et impose des études de dangers ;

définition et réglementation des zones d'isolement :

Les deux zones retenues – Z1 et Z2- figurent sur les documents graphiques du plan d'occupation des
, dans la zone Z1, la plus proche de l'installation potentiellement dangereuse, il convient de ne pratiquement
augmenter le nombre de personnes présentes, hors de l'activité industrielle qui génère les distances
lement ou des activités voisines qui concourent directement à ses fabrications, à la transformation de ses
uits ou à leur conditionnement ; dans la zone Z2, la plus éloignée de l'installation potentiellement
ereuse, seule une augmentation limitée du nombre de personnes présentes doit être admise.

Les règles définies pour les deux zones retenues s'appliquent concurremment avec celles du règlement
re de chaque zone du plan d'occupation des sols.

ces deux zones - Z1 et Z2 - les constructions, installations et travaux divers, soumis aux règles du code de
anisme, sont interdits à l'exception de ceux définis ci-après :

E 1

ent être autorisés :

- Les constructions ou l'extension des constructions à usage industriel pour l'activité industrielle existante qui génère les distances d'isolement ou pour les activités voisines qui concourent directement à ses fabrications, à la transformation de ses produits ou à leur conditionnement ;
- L'extension mesurée des constructions à usage industriel pour les activités industrielles existantes ne générant pas les distances d'isolement.

- Les constructions ou l'extension des constructions à usage d'habitation, lorsqu'elles sont reconnues nécessaires pour l'exercice des activités industrielles existantes (gardiennage, surveillance,...) ;
- Les constructions ou l'extension des constructions à usage de services, lorsqu'elles sont reconnues nécessaires pour l'exercice des activités industrielles existantes (restaurant d'entreprises, salle de réunions d'entreprise,...) ;
- Les modifications des constructions existantes à usage d'habitation ou de bureau, qui n'entraînent pas d'extension, sans changement de destination.
- L'extension mesurée des constructions à usage industriel pour les activités industrielles existantes ne générant pas les distances d'isolement.
- Les constructions ou l'extension des constructions à usage d'habitation, lorsqu'elles sont reconnues nécessaires pour l'exercice d'activités industrielles existantes (gardiennage, surveillance,...) ;
- Les constructions ou l'extension des constructions à usage des services, lorsqu'elles sont reconnues nécessaires pour l'exercice des activités industrielles existantes (restaurant d'entreprise, salle de réunions d'entreprises,...) ;
- Les modifications des constructions existantes à usage d'habitation ou de bureau, qui n'entraîne pas d'extension, sans changement de destination ;
- Les extensions mesurées et limitées à 20 m² hors œuvre, sans création d'un logement supplémentaire. Ces extensions ne pourront être autorisées qu'une seule fois, sans possibilité de dérogation.
- Les ouvrages techniques d'intérêt public, à condition qu'ils ne soient pas destinés à recevoir du public ou à être utilisés par celui-ci, et qu'ils ne soient pas susceptibles d'affecter la sécurité des installations en place ;
- l'extension mesurée des constructions à usage agricole.

IE 2

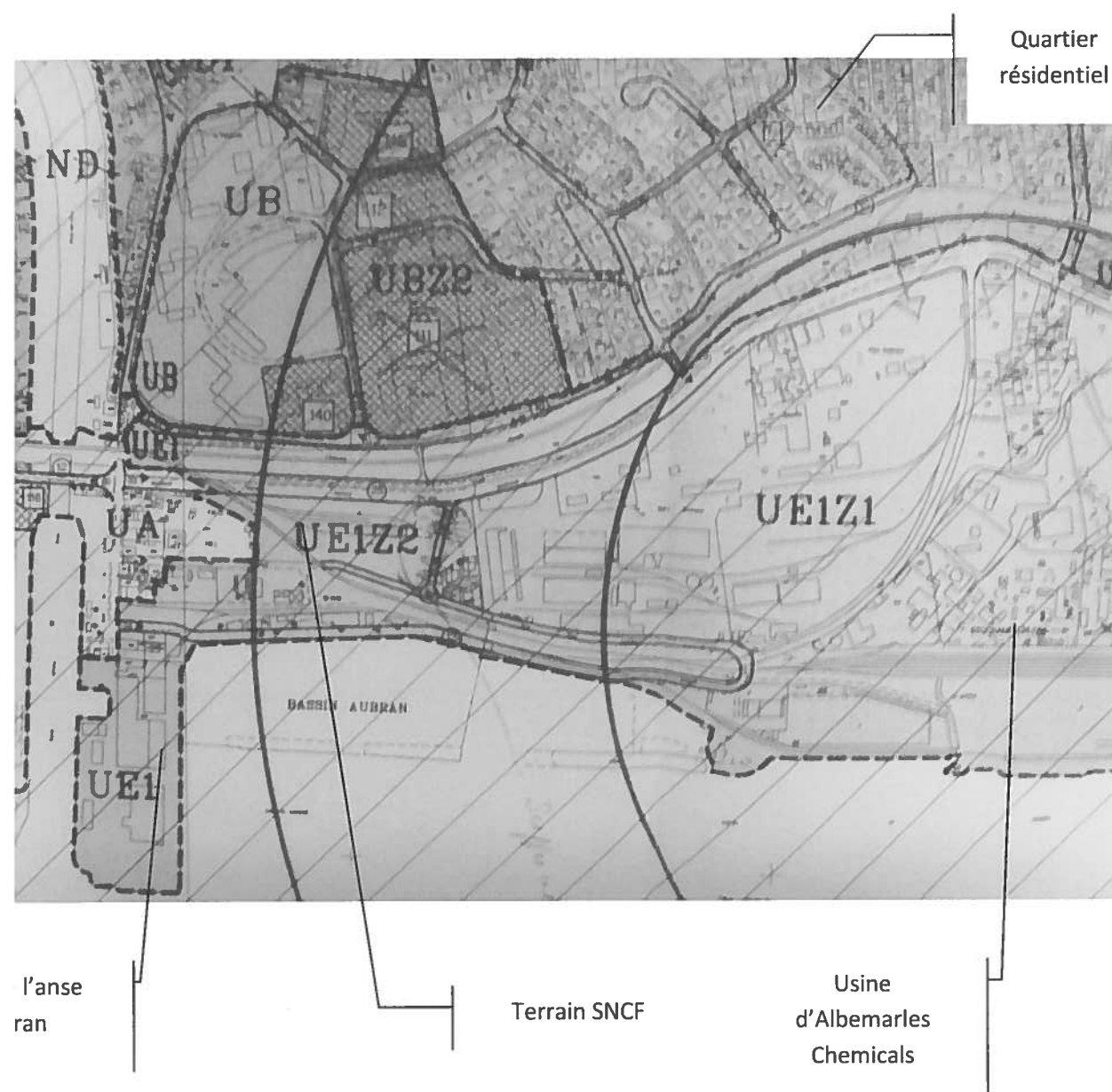
rent être autorisés :

- Les constructions ou l'extension des constructions à usage industriel lorsqu'elles sont soumises à autorisation ou à déclinaison en application de la loi du 19 juillet 1976, ainsi que les constructions ou l'extension des constructions à usage d'entrepôts, conformes à la vocation de la zone ;
- Les constructions ou l'extension des constructions à usage d'habitation lorsqu'elles sont reconnues nécessaires pour l'exercice des activités industrielles (gardiennage, surveillance,...)
- Les constructions ou l'extension des constructions à usage de services, lorsqu'elles sont reconnues nécessaires pour l'exercice des activités industrielles (restaurant d'entreprise, salle de réunions d'entreprises,...) ;
- Les constructions ou l'extension des constructions à usage d'habitation ou de bureau, d'un étage au plus, implantés sur des terrains :
 - o De surface supérieure à 2000 m² avec un COS au plus égal à 0,08 pour les constructions individuelles
 - o De surface supérieure à 1000 m² avec un COS au plus égal à 0,08 pour les constructions édifiées sur les lots d'un lotissement.
 Il ne sera pas fait application de la possibilité de surdensité.
- Les modifications des constructions existantes à usage d'habitation ou de bureau, qui n'entraînent pas d'extension, sans changement de destination ;
- Les extensions mesurées et limitées à 20m² hors œuvre, sans création d'un logement supplémentaire. Ces extensions ne pourront être autorisées qu'une seule fois, sans possibilité de dérogation.
- Les ouvrages techniques d'intérêt public à condition qu'ils ne soient pas susceptibles d'affecter la sécurité des installations en place ;
- Les constructions ou l'extension des constructions à usage agricole
- Les aires de sport, à condition qu'elles ne comportent pas de structures destinées à l'accueil du public.

La création d'un foyer pour marin est-elle plus problématique puisque l'on se situe en effet dans une zone UE, c'est-à-dire réservée aux activités économiques. Cependant les entreprises étant plutôt situées sur le bord de mer, il est donc à voir si cette zone ne pourrait pas être modifiée en zone à urbaniser par exemple. Le second problème qui se pose est que le terrain est compris en zone Z2, les règles de construction sont donc très contraignantes.

Ce terrain étant traversée par une voie ferrée, viennent s'ajouter également les servitudes liées à celle-ci et qui impose une zone non constructible sur une certaine distance de part et d'autre de la voie.

Distances d'isolement autour du stockage de chlore Atochem



Il a été fait question à plusieurs reprises dans ce projet de l'impact que pouvait avoir la présence de pipeline sur l'aménagement du territoire. Voici donc un extrait des servitudes liées aux pipelines :

A- prérogatives de la puissance publique

1- prérogatives exercées directement par la puissance publique

Possibilité pour le bénéficiaire d'enfouir dans une bande de terrain de 5 mètres de largeur une ou plusieurs canalisations avec leurs accessoires techniques et les conducteurs électriques nécessaires, à 0,60 mètre au moins de profondeur (distance calculée entre la génératrice supérieure des canalisations et la surface du sol).

Possibilité pour le bénéficiaire de construire en limite des parcelles cadastrales, les bornes de délimitation et les ouvrages de moins de 1 mètre carré de surface nécessaires au fonctionnement de la conduite.

Possibilité pour le bénéficiaire d'essarter et d'élaguer tous les arbres et arbustes dans la bande des 5 mètres en terrain non forestier et dans la bande des 20mètres maximum en terrain forestier.

Possibilité pour le bénéficiaire et les agents de contrôles d'accéder en tout temps dans une bande de 20 mètres maximum comprenant la bande des 5 mètres pour la surveillance et éventuellement l'exécution des travaux de réparation de la conduite.

[...]

B- limitation au droit d'utiliser le sol

1-obligations passives (article 16 du décret du 16 mai 1959).

Obligation pour les propriétaires de réserver le libre passage des agents chargés de la surveillance et de l'entretien de la conduite, ainsi que des agents de contrôle.

Obligation pour les propriétaires de s'abstenir de nuire au bon fonctionnement, à l'entretien, à la conservation de l'ouvrage et notamment d'effectuer toute plantation d'arbres ou arbustes dans la bande des 5 mètres ordinaire ou celle des 20 mètres maximum en zone forestière.

Interdiction pour les propriétaires d'effectuer dans la bande des 5 mètres des constructions durables et des façons culturales à plus de 0,60 mètre de profondeur ou à une profondeur moindre s'il y a dérogation administrative.

2-Droits résiduels du propriétaire

Possibilité pour les propriétaires de procéder dans la bande des 5 mètres, à des constructions durables ou à des façons culturales de 0,60 mètre de profondeur sauf dérogations.

Possibilité pour le propriétaire de demander dans le délai de un an, à dater du jugement d'institution des servitudes, l'expropriation des terrains intéressés.

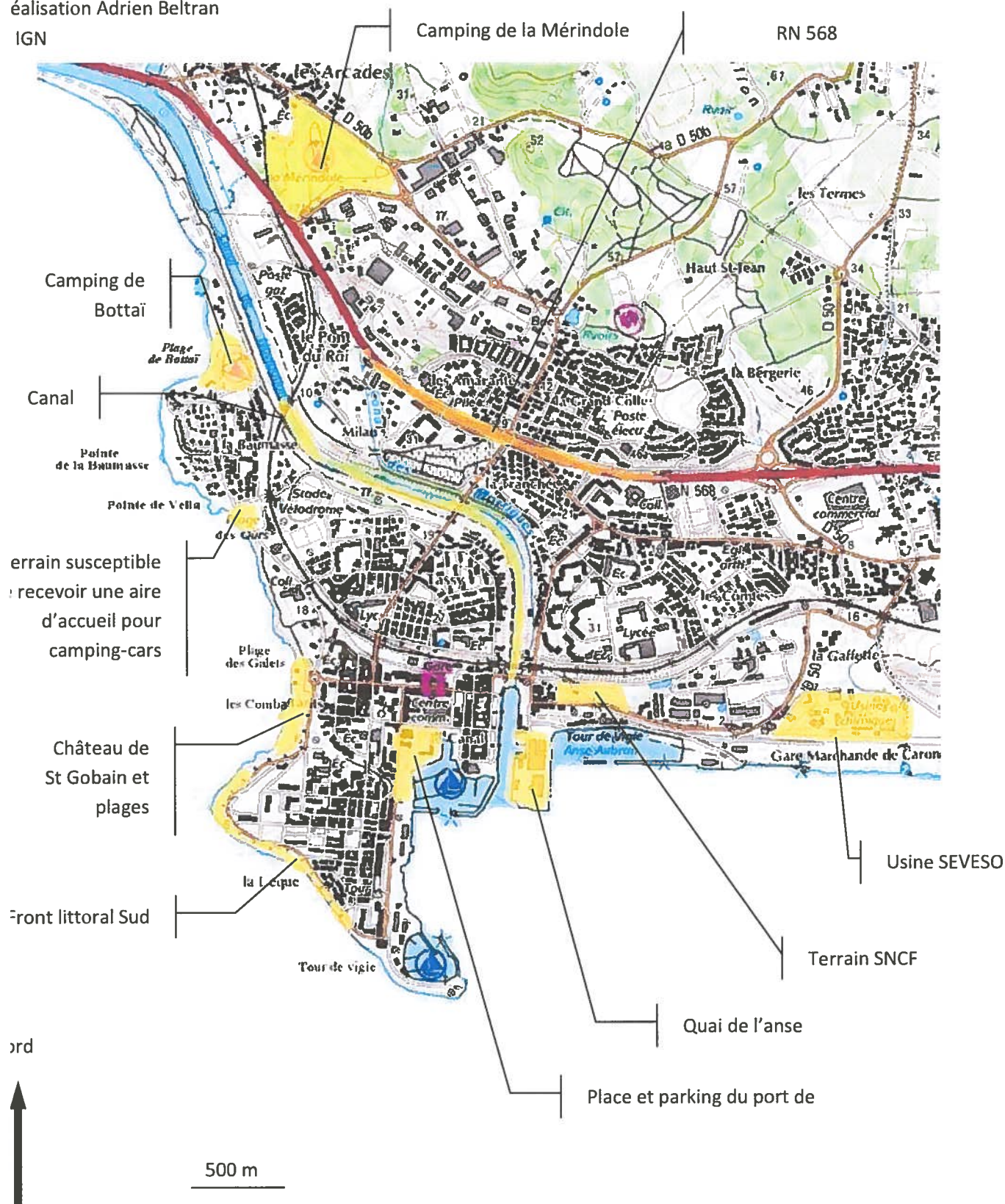
Possibilité pour le propriétaire, si l'institution des servitudes vient à rendre impossible l'utilisation normale du terrain, de demander (sans délai) l'expropriation des terrains.

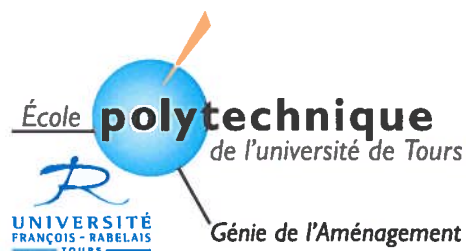
Annexe 2 : localisation globale de tous les lieux cités

Localisation des lieux cités dans ce projet

Réalisation Adrien Beltran

IGN





Ecole Polytechnique Universitaire
Département Génie de l'Aménagement
35 allée Ferdinand de Lesseps
BP 30553
37205 TOURS cedex 3

Tuteur : M. DEMAZIERE

Beltran Adrien

adrienbeltran@msn.com

Stage DA3

2007-2008

Résumé

Port de Bouc est une commune littorale dont les activités économiques, bien que développées, ne suffisent pas à offrir un nombre d'emplois suffisant. L'activité touristique y est également implantée, mais celle-ci, du fait des contraintes industrielles environnantes, n'a pas pris toute l'ampleur qui pourrait être la sienne. L'exemple des villes voisines ayant fait fi de ces contraintes illustrent qu'un développement touristique plus poussé au sein de la commune est possible, ce qui correspond de plus à une volonté politique. La ville a néanmoins besoin de mettre en valeur les sites d'intérêts touristiques qu'elle possède et qui actuellement sont peu ou pas adaptés à répondre à la demande. Une réflexion doit donc être engagée sur les lieux que la commune peut mettre en avant et la manière de les aménager afin de répondre aux objectifs qu'elle se sera fixée au préalable en matière de tourisme (pour qui...). Afin de créer un ensemble unifié et cohérent, la liaison des différents sites devra être assurée, aussi bien par des routes que par des voies plus propres (pistes cyclables, chemins piétonniers...), ce qui contribuera à la fois au bien être des touristes ainsi qu'à celui des habitants.

Mots clés

Tourisme, littoral, développement, mer, Port de Bouc, Bouches-du-Rhône, 13, côte bleue, PACA, Provence Alpes Côte d'Azur, activité économique, mise en valeur de sites, piste cyclable, hébergement.