



© Signes Paysages

UNITÉ PAYSAGÈRE



26 • LE GOLFE DE FOS



© Signes Paysages

Contraste de l'urbain dense et du littoral encore naturel, la cité des Aigues Douces à Port-de-Bouc en bord de mer

CHIFFRES CLÉS

Dimensions : 14 km d'est en ouest et 10 km du nord au sud.

Altitude maximale : 72 m à Geineverte, village de Lavéra Martigues

Altitude minimale : 0 m niveau de la mer

Superficie : 84 km²

Population : 32 476 habitants*

Relief : collines et littoral

Communes : Fos-sur-Mer, Port-de-Bouc (1)

* source INSEE dec. 2020

(1) Partiellement : Martigues et Port-Saint-Louis-du-Rhône

L'IDENTITÉ DE l'unité paysagère



Les textes en italique, sont repris de l'atlas réalisé en 2006 par l'agence Architecture Environnement Cordoléani.

C'est dans ce golfe que la plaine de la Crau, ancien delta de la Durance, rencontre la mer Méditerranée. Cette plaine deltaïque et sa façade maritime ont donné les opportunités à l'industrie pour s'installer. Dès le XIXe siècle, la pêche, le sel, la soude ont été les bases de l'activité industrielle. Puis ce fut au tour des chantiers navals de Port-de-Bouc. Viendront ensuite les activités pétrochimiques et métallurgiques à Fos-sur-Mer.

Le développement industriel ne cessera alors de marquer les paysages par ses installations, certaines monumentales comme l'usine d'ArcelorMittal, dont la silhouette est identifiable depuis les contreforts des Alpilles. L'horizon de la plaine littorale se hérissé de cheminées et de structures métalliques qui, la nuit, composent des constellations de lumières. Aux cheminées s'ajoutent aujourd'hui les éoliennes.

Les villages de pêcheurs de Port-de-Bouc et Fos-sur-Mer sont devenus des agglomérations denses. Quand Fos-sur-Mer est plutôt composée d'habitat individuel, l'habitat collectif domine à Port-de-Bouc. Certains ensembles sont des points de repères comme la cité des Comtes implantée sur un promontoire ou celle des Aigues Douces en bord de mer, dont les percées créent des jeux de lumière.

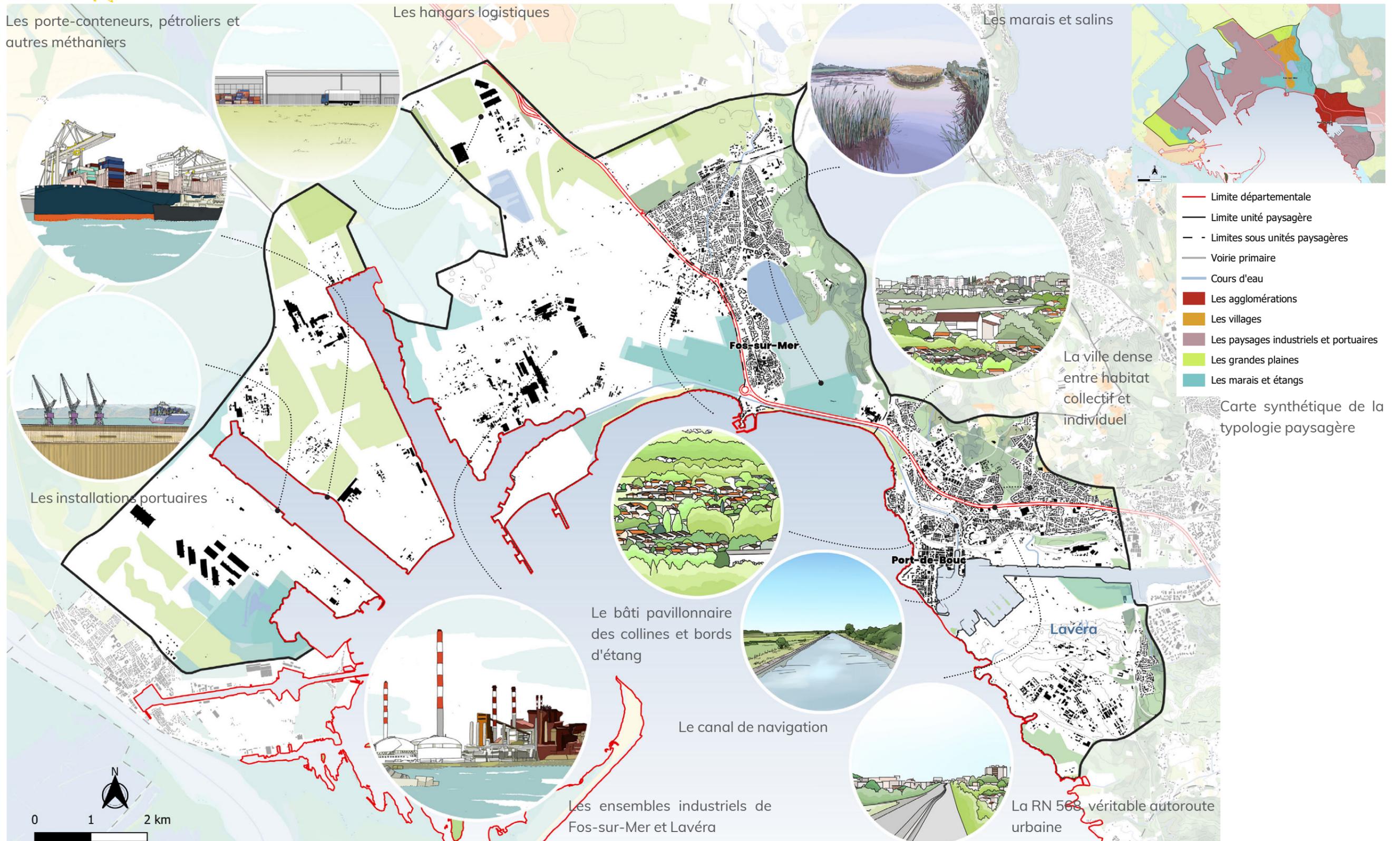
L'unité paysagère est celle de la rencontre entre un habitat traditionnel, patrimonial et les formes modernes d'habitat. À côté de la *skyline* industrielle de Fos-sur-Mer, le vieux village se dresse sur son rocher, reconnaissable par l'église Saint-Sauveur et son clocher qui pointe vers le ciel. Les marais salants et l'étang de l'Estomac composent le socle paysager de son centre historique. Port-de-Bouc, hameau de Fos-sur-Mer jusqu'en 1866, est une ville portuaire. Ici encore tradition et modernité se font face : le fort de Bouc, ouvrage du XVIIe siècle devenu propriété de la ville de Martigues, "répond" à la tour de la Lègue érigée dans les années 1970.

L'atlas des paysages de 2006 en fait cette description :

Entre Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône, le littoral de la Crau s'est industrialisé autour des darses creusées entre les marais et les salines du site originel. Cette unité, calée sur les structures construites du port de Fos, s'articule entre les espaces urbains et industriels de l'étang de Berre et les paysages naturels de Camargue. Elle s'ouvre largement au nord sur l'immensité de la plaine de Crau.



LES PAYSAGES DE l'unité paysagère



Cartographie : Signes Paysages



Pierre Ambrogiani, navires dans le golfe de Fos - Collection particulière



Bleu du ciel, des étangs, des salins et du golfe ; gris, vert et blanc des eaux stagnantes ; vert sombre, brun et rouge des sansouires ; jaune, gris et ocre des sables ; blanc, gris, bleu et rouge des structures métalliques et des façades ; gris sale et noir des fumées ; jaune éclatant des torchères...

LES PREMIÈRES impressions



Source : atlas des paysages 2006.

Au sud, l'horizon se peuple d'ombres, paysage étrange, évanescant comme un mirage...

A l'approche, masses grises et noires, cheminées enfumées se distinguent peu à peu...

Odeurs de soufre et de naphte dispersées par les vents...

La nuit, l'ensemble vit encore par ses scintillements. De rares points de vue perchés permettent de lire ce paysage : le vieux village de Fos et les collines de Castillon à l'est.

Le regard embrasse alors les marais et les salins jusqu'à la mer, tout en découvrant l'organisation en plans étagés des voies ferrées, des canaux et des voies rapides. Le profil des usines se découpe sur un ciel immense, couronne discontinue autour du golfe semé de navires en attente.

De beaux panoramas sur une économie prégnante...

REGARDS SUR LE GOLFE DE FOS

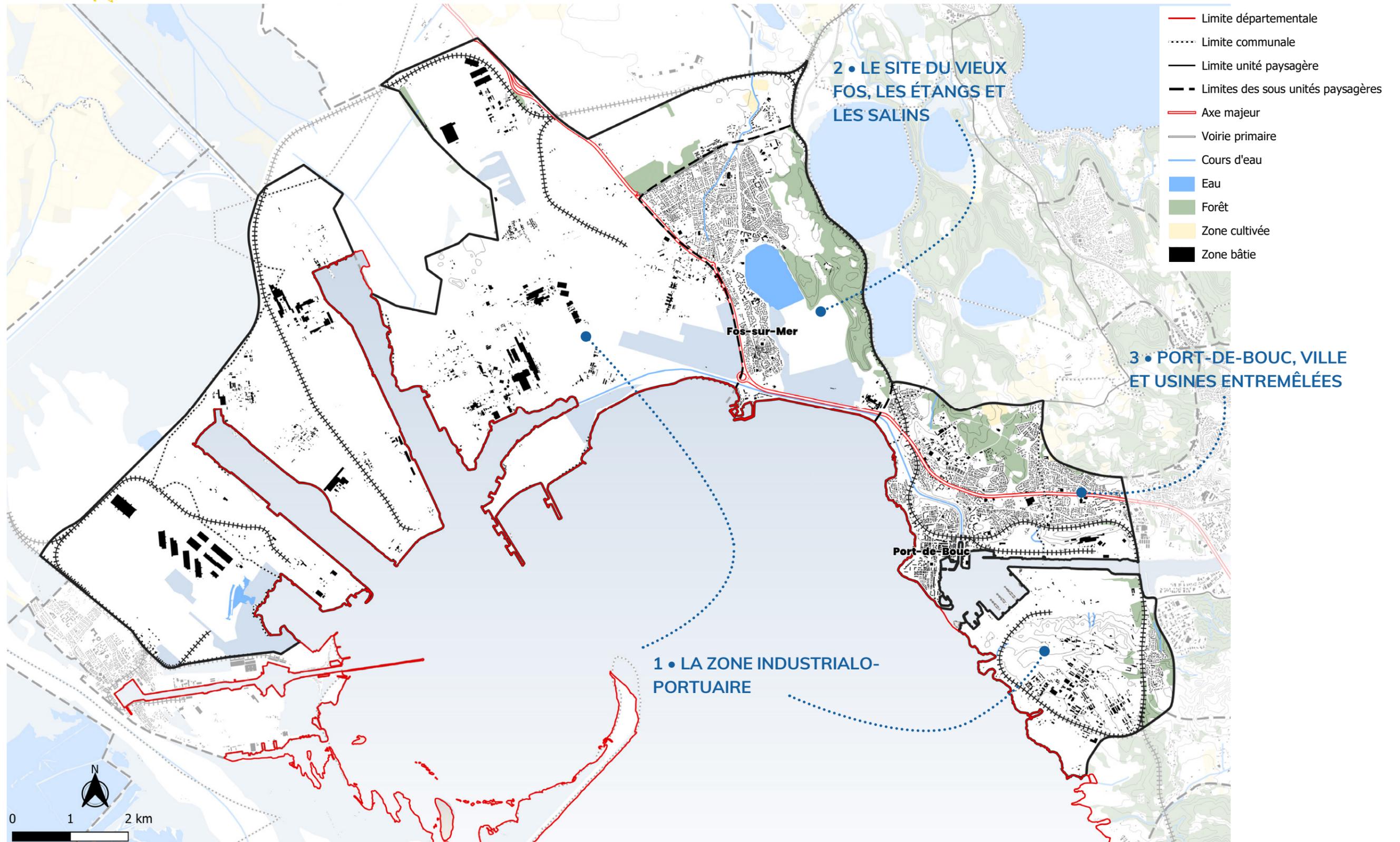
Au même titre que la Camargue voisine, les paysages originels du golfe de Fos ont inspiré peintres et écrivains.

Ainsi au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, Félix Ziem, Paul Guigou et Auguste Chabaud ont peint le vieux village de Fos et les marais voisins.

Pierre Ambrogiani a su exalter par la magie de ses couleurs ce paysage en mutation.



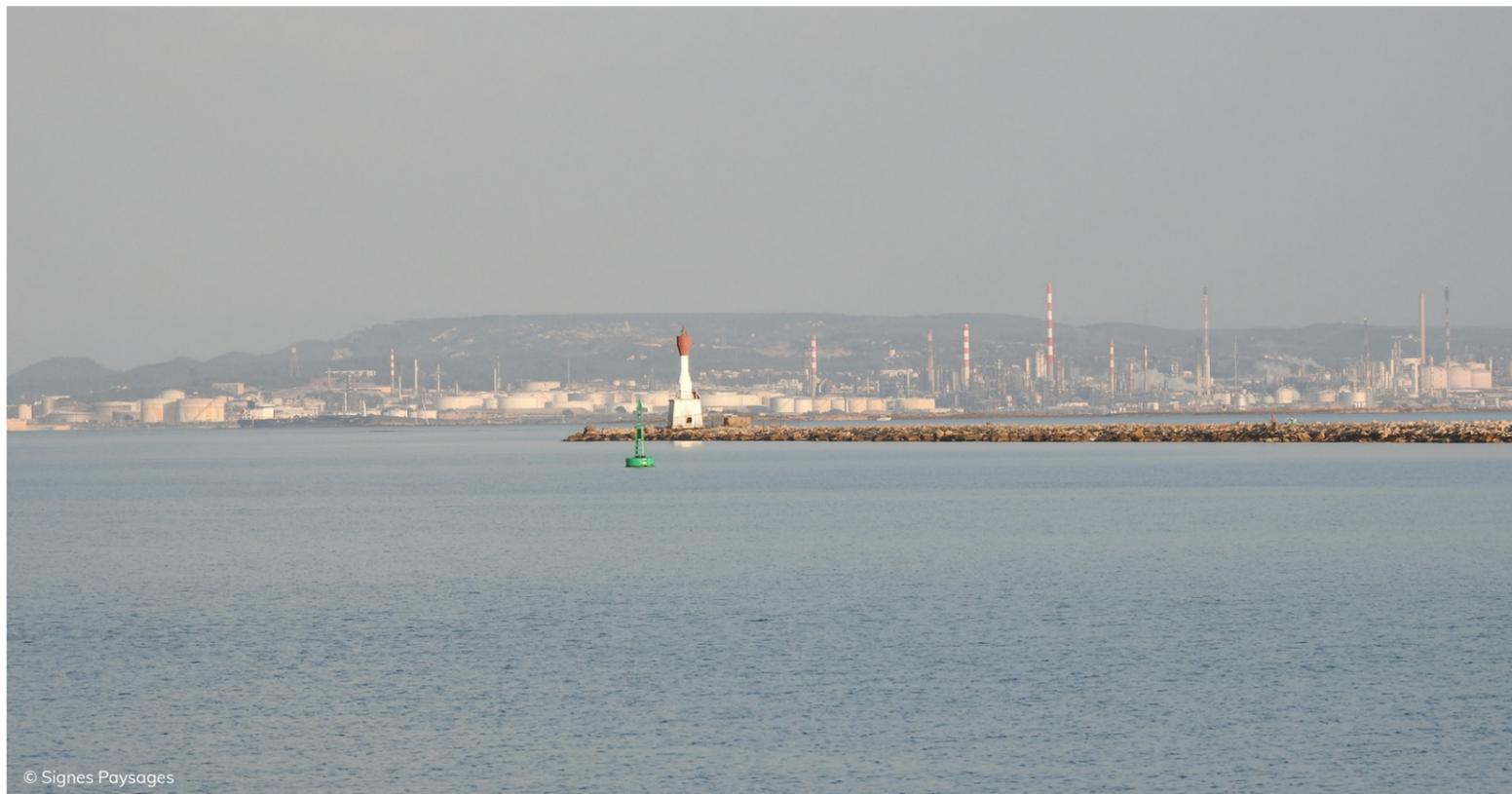
LES SOUS-UNITÉS paysagères



Source : BD Topo 2019 - Cartographie : Signes Paysages.



La zone industrielle de Fos-sur-Mer et la silhouette caractéristique d'ArcelorMittal, depuis les collines de Castillon



Le complexe industriel de Lavéra depuis la plage Olga à Port-Saint-Louis-du-Rhône

LES SOUS-UNITÉS paysagères



Source : atlas des paysages 2006.

Les sous-unités paysagères individualisent des paysages qui composent une unité paysagère et font valoir des spécificités au sein de l'unité.

La ville de Port-Saint-Louis-du-Rhône puise ses racines historiques et culturelles dans celles de la Camargue. Cette sous-unité paysagère inscrite dans l'atlas des paysages de 2006 au sein de l'unité paysagère du golfe de Fos est rattachée, dans la version réactualisée, à l'unité de la Camargue.

1 • LA ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE

Les masses de béton et d'acier des usines disséminées sur l'horizontal du rivage émergent sur les larges étendues de végétation rase et de plans d'eau des étangs, des darses et des canaux. Couleurs froides, odeurs prenantes, peu de bruit. Les hommes sont peu visibles, à l'exception de quelques pêcheurs le long des quais. Les activités semblent cachées : aucun spectacle ni effervescence tels qu'on les imagine dans un port.

Le paysage paraît inachevé : se confondent et s'interpénètrent les usines et les marques d'un passé récent, celui des mas et des cabanons en sursis, des sansouires et des marais où les flamants roses côtoient encore réservoirs et hangars... Les usines barrent l'horizon et paraissent faussement ramassées, concentrées. L'immensité du site sans relief, l'absence de repère, ne laissent pas d'appréciation possible de la taille des constructions ni des distances.

Au nord, le littoral est un espace industriel gagné sur l'ancien étang de Caronte par remblaiements successifs : des entrepôts et le stockage à sec de bateaux de plaisance occupent les rives sud du chenal de Caronte. Au sud-ouest, le port pétrolier de Lavéra, créé en 1922, compose un paysage dantesque dans une atmosphère aux effluves soufrées : bassins du port pétrolier, enchevêtrement des conduites, cylindres des réservoirs de pétrole, sphères de stockage gazeux, tours des raffineries, lignes électriques...

Les cités ouvrières et les usines chimiques s'étagent sur les versants littoraux jusqu'à la dépression de Saint-Pierre. Au cœur de cet univers, le fort de Bouc du XVII^e siècle apparaît comme un havre dégradé, en promontoire au-dessus de l'eau.

LES SOUS-UNITÉS paysagères

Source : atlas des paysages 2006.

2. LE SITE DU VIEUX FOS, LES ÉTANGS ET LES SALINS

Ce paysage "relique" d'avant l'industrialisation se découvre depuis la route côtière et les collines de Castillon.

La vue offre une succession de plans contrastés, avec la plage, le canal, les salins et l'étang de l'Estomac, dominés par le rocher de Fos, les ruines du château et le vieux village.

Les versants collinaires de garrigue piquetée de bosquets de pins ferment l'horizon au nord-est.

3. PORT-DE-BOUC, VILLE ET USINES ENTREMÊLÉES

Au-delà des salins, la ville de Port-de-Bouc occupe la presqu'île qui referme le golfe à l'est.

La masse rouge sombre et les cheminées de l'ancienne usine Lafarge forment l'avant-scène de la ville.

Le paysage bâti, hétérogène, combine les longues barres de collectifs, les supermarchés, les parcs de stationnement et un pavillonnaire dense sur les versants des collines de Castillon.

Vers Caronte, les masses sombres des usines sont le signal de la zone portuaire.



© Signes Paysages

Le vieux village de Fos-sur-Mer et les salins de l'Estomac



© Signes Paysages

Le centre de Port-de-Bouc, le cours Landrison et la réplique du pont Van Gogh sur le canal d'Arles à Bouc



© Signes Paysages

La rencontre des milieux humides et des activités industrielles, depuis la route du bassin du Gloria à Port-Saint-Louis-du-Rhône



© Signes Paysages

Les parcelles de vignes depuis les collines de Castillon à Port-de-Bouc, en fond la ZI de Fos-sur-Mer

LES STRUCTURES paysagères



Source : atlas des paysages 2006.

À l'est, l'horizon s'arrête aux collines tabulaires de molasse et de grès qui dominent Fos-sur-Mer, en lisière de l'étang de Berre.

TRANSITION ENTRE CRAU ET CAMARGUE

Le paysage végétal des coussouls et des étangs s'interpénètre.

Dans cette unité où tout semble hors d'échelle, les dimensions des aménagements industriels répondent aux vastes étendues de végétation naturelle, reliques du paysage initial du littoral de la plaine de Crau.

Au nord-est, les chênes verts, les pins d'Alep et les pins pignons pointent dans l'ultime avancée des coussouls. À l'est, en limite de l'unité, la pinède et la garrigue habitent les versants calcaires de Castillon.

UN PAYSAGE AGRAIRE MARGINAL

Quelques bribes d'un paysage rural de manades et de riziculture composent une frange agraire au nord-ouest : les mas des Bannes, de Gonon, des Platanes et de l'Audience s'insinuent dans la zone industrielle.

UN PAYSAGE BÂTI EN CONSTANTE ÉVOLUTION, CONQUÉRANT ET HORS D'ÉCHELLE

LE PAYSAGE DES INDUSTRIES

L'aménagement de "l'Europort" s'est traduit par un remodelage du site

- Les darses, plans d'eau rectilignes, aux dimensions difficiles à estimer sans cartographie, sont creusées dans les anciens marais et pénètrent à l'intérieur des terres sur 4 à 4,5 km de long et 600 m de large.

- Les linéaires des voies ferrées et des canaux, des réseaux aériens et des nouvelles éoliennes tissent une toile prégnante.

- Les structures élancées des pylônes, des grues et des éoliennes semblent alléger les masses compactes des usines et des réservoirs.

- Le volume de l'aciérie ne s'apprécie pas aisément : pour se rendre compte de son gigantisme, il faut s'en approcher.

LES STRUCTURES paysagères

Source : atlas des paysages 2006.

LA TRAME DES SALINS

L'exploitation des salins a cessé. Les planches aux bords rectilignes, les lagunes saumâtres aux formes souples, structurent un paysage géométrique. Les couleurs sont éclatantes avec des reflets, une brillance, sur le blanc des prismes immaculés des camelles de sel. La netteté des contours et des couleurs va peu à peu s'estomper.

LES CITÉS

- Fos-sur-Mer

L'urbanisation autour du village ancien contraste avec les arrière-plans industriels : le village perché domine les cylindres des réservoirs d'hydrocarbures, les tours et les cheminées des raffineries proches.

Des secteurs jusqu'alors vacants ont été affectés à l'accueil des employés du complexe industriel. Une kyrielle de lotissements a surgi dans l'urgence, sans organisation spatiale, à partir du village jusqu'aux abords de la zone industrielle, espace hybride sans centre ni fonctions urbaines autres que le logement.



Les salins de Fos-sur-Mer depuis les bords de la RN568



Le tissu urbain de Fos-sur-Mer entre pavillonnaire, petits collectifs et les dépôts pétroliers à l'horizon



© Signes Paysages

Le canal de navigation de Fos-sur-Mer à Port-de-Bouc, en arrière-plan les bâtiments du quartier Milan Sud à Port-de-Bouc



© Signes Paysages

Le quartier de la Lèque sur la presqu'île de Port-de-Bouc, à gauche la tour de la capitainerie

LES STRUCTURES paysagères



- Port de Bouc

D'abord hameau de Fos-sur-Mer, Port-de-Bouc prend son indépendance en 1866. De tous temps, le port de Bouc a suscité un intérêt, voire une certaine convoitise, par sa situation stratégique aux portes de l'étang de Berre et sa longue façade maritime. La construction de la jetée en 1815 et le percement du canal d'Arles à Bouc en 1834 marquent le début de son développement économique. La ville s'est bâtie autour des Chantiers et Ateliers de Provence spécialisés dans la construction de paquebots et cargos. Les Chantiers de Provence ont fonctionné comme une formidable machine d'intégration de populations d'origines très diverses, issues du pourtour méditerranéen notamment, associée à un fort syncrétisme syndical. Ces deux dimensions marquent l'histoire de Port-de-Bouc et de sa population.

Ses activités industrielles se sont partagées entre la chimie, la pêche et la construction navale. Quelques années après l'installation des Chantiers de Provence, la ville a accueilli plusieurs usines chimiques (Saint-Gobain et Kuhlman) et la raffinerie de pétrole la Phocéenne. Ces usines toutes implantées à proximité d'habitations ont été à l'origine de drames qui ont marqué la commune. À la suite de plusieurs accidents, la raffinerie ferme puis ce sera le tour de Saint-Gobain.

La ville est aussi fortement marquée par son industrie avec l'important réseau de pipelines qui innerve son sous-sol. Avec la fermeture des chantiers navals de Provence en 1964, la ville de Port-de-Bouc doit faire face à la perte brutale d'emplois. La crise pétrolière de 1975 aura aussi des conséquences importantes en termes de déclin socio-économique.

Conjointement à l'installation de ces activités industrielles se construisent les cités ouvrières autour des sites de production. Le paysage de la commune ne cessera de se transformer au fur et à mesure de son occupation par des activités industrielles puis de leurs fermetures.

Cette histoire générale n'est autre que la genèse des différents quartiers qui ont spatialisé Port-de-Bouc, entre cités ouvrières, grands ensembles collectifs et plus récemment un habitat pavillonnaire, témoin de l'abandon de son statut de ville industrielle.



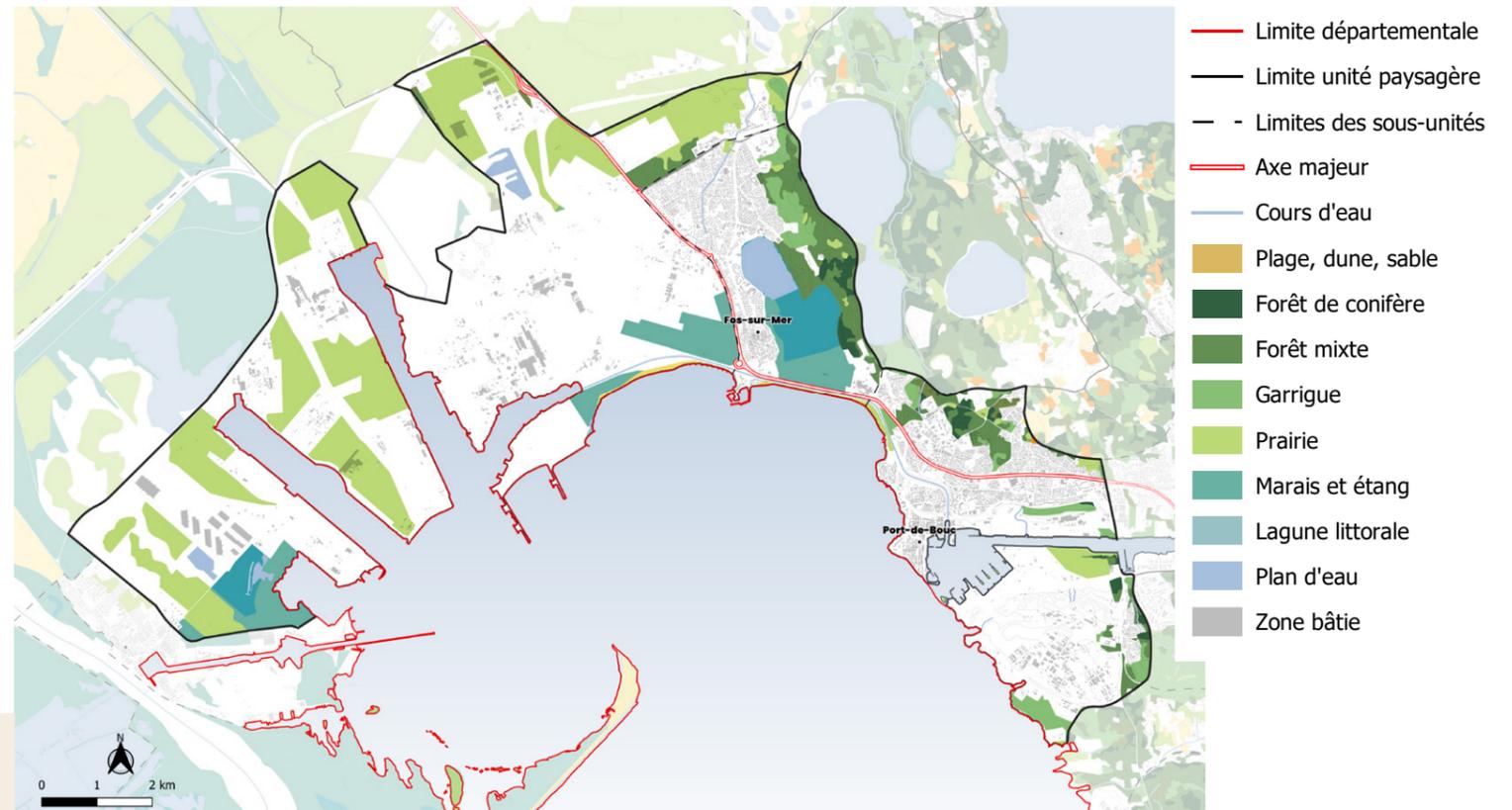
FOCUS SUR les milieux naturels

Le golfe de Fos constitue une partie de la basse Crau et de la Camargue laguno-marine très largement remaniées par le complexe industrialo-portuaire. Sur ce secteur, le creusement de profondes darses et le comblement des lagunes, à la fin des années 1960, ont complètement redessiné le trait de côte du golfe et entraîné la perte de vastes surfaces d'espaces naturels à très forts enjeux. Environ 7 000 ha de lagunes et autres zones humides ont ainsi disparu (étang de Gloria, étang de la Roque, marais du Galéjon, marais et arrières dunes du Cavaou,...).

Aujourd'hui, chaque espace encore laissé en état, dans ce complexe industrialo-portuaire, est susceptible de renfermer des enjeux écologiques notables, similaires à ceux décrits dans l'unité paysagère "La Camargue et l'embouchure du Rhône". Les zones qui restent les plus riches, sur le plan écologique, sont notamment les marais résiduels de Fos, le site du Cavaou qui correspond au reliquat du littoral sableux de Fos-sur-Mer, les restes des dunes arasées de la Roque.

Ces secteurs relictuels de dunes abritent la trilogie des plantes typiques de ces milieux (chardon des dunes, lys de mer et échinophore épineuse - *Eryngium maritimum*, *Pancratium maritimum* et *Echinophora spinosa*) et des pelouses sèches sablonneuses où abonde le liseron rayé (*Convolvulus lineatus*). Le raisin de mer (*Ephedra distachya*) se maintient sur l'ancien cordon dunaire de la Roque.

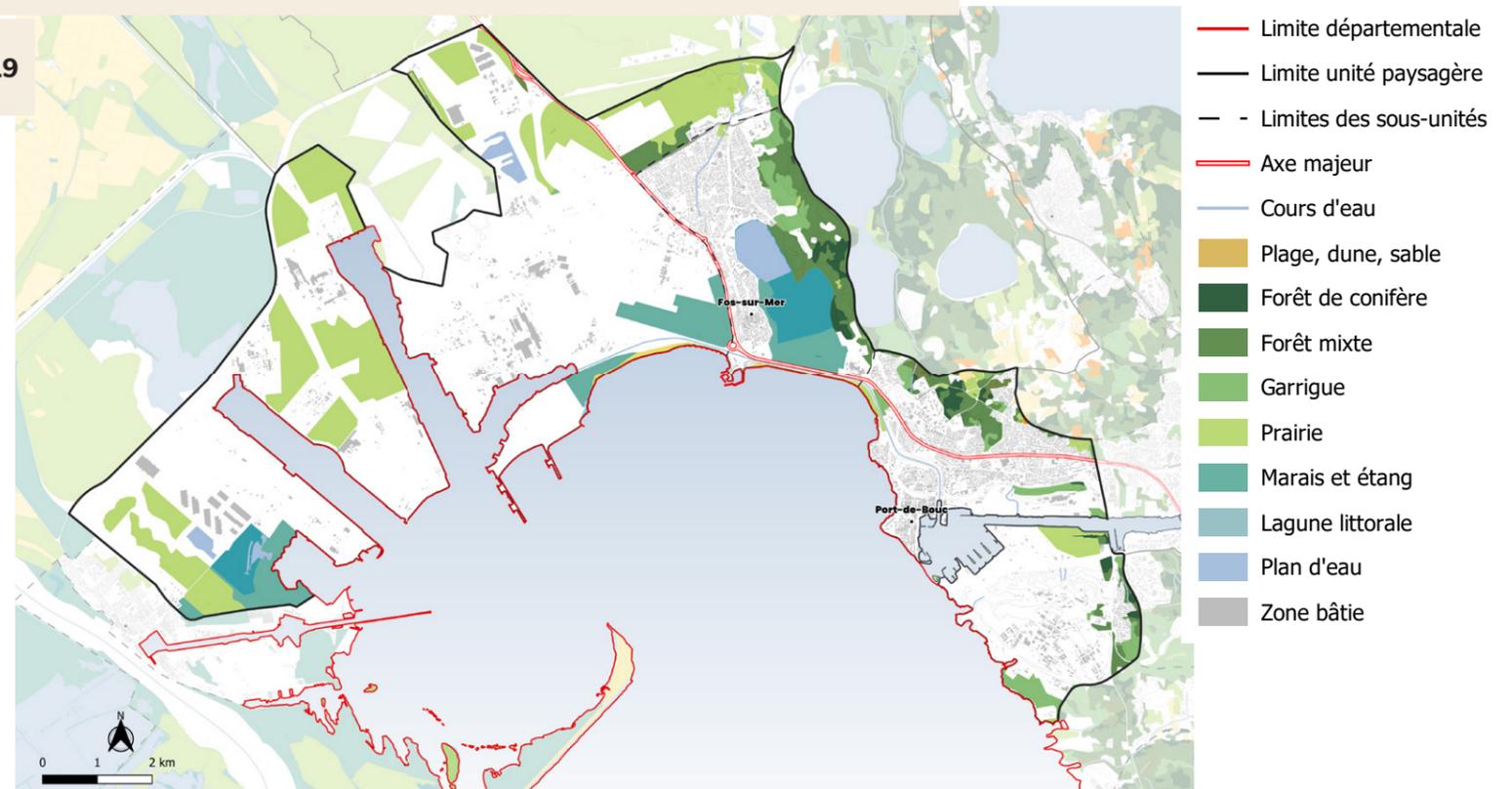
Les secteurs remaniés ont vu se développer des sansouires et de remarquables steppes à saladelles avec des populations numériquement importantes d'espèces rares : *Limonium girardianum*, *L. densissimum*, *L. duriusculum*... Ces milieux ouverts et bas (sansouires, pelouses et autres zones de remblai) accueillent une avifaune riche en espèces patrimoniales : alouette calandrelle (*Calandrella brachydactyla*), alouette calandre (*Melanocorypha calandra*), guêpier d'Europe (*Merops apiaster*), œdicnème criard (*Burhinus oedicnemus*), cochevis huppé (*Galerida cristata*)... Ils abritent également encore le rare pélobate cultripède (*Pelobates cultripipes*), crapaud méditerranéen associé aux mares temporaires, et le lézard ocellé (*Timon lepidus*), le plus gros lézard d'Europe, typique des écosystèmes ouverts et semi-ouverts à affinité méditerranéenne.



2006

LA COUVERTURE VÉGÉTALE

2019



Sources : Occupation du sol 2014 - Centre de Ressources en Information Géographique en Provence-Alpes-Côte d'Azur (CRIGE PACA) Registre parcellaire graphique 2019 (RPG) - L'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN). Cartographie : Signes Paysages



L'étang de l'Estomac à Fos-sur-Mer, depuis l'église Saint-Sauveur

FOCUS SUR les milieux naturels



Mais ces secteurs voient également la dynamique très envahissante de l'herbe de la Pampa (*Cortaderia selloana*), graminée ornementale qui présente ici une menace sérieuse pour les écosystèmes relictuels présents.

Les roselières hébergent une avifaune spécifique mais on notera surtout la présence des derniers pieds provençaux de la scammonée de Montpellier (*Cynanchum acutum*) dans le secteur de la Feuillane.

Enfin, les anciens salins de Fos possèdent une flore encore mal connue mais probablement très riche : y ont été déjà trouvées l'orchis des marais (*Anacamptis palustris*) et le cranson à feuilles de pastel (*Ionopsidium glastifolium*). Le marais de Fos, constituant l'extrémité sud du marais de la Coustière de Crau, est fortement envahi par le séneçon en arbre (*Baccharis halimifolia*) espèce exotique originaire des États-Unis.

Au niveau de la faune, les anciens salins de Fos offrent un panel très intéressant d'oiseaux inféodés aux milieux saumâtres à salés. C'est le cas de plusieurs espèces de laro-limicoles nicheurs telles que l'échasse blanche (*Himantopus himantopus*), l'avocette (*Recurvirostra avocetta*), le petit gravelot (*Charadrius dubius*), le chevalier gambette (*Tringa totanus*), l'huîtrier pie (*Haematopus ostralegus*), la sterne pierregarin et naine (*Sterna hirundo* et *S. albifrons*),...

La nette rousse (*Netta rufina*) se reproduit au nord de l'étang de l'Estomac.

Ce site présente également un intérêt pour de nombreuses espèces en migration ou en hivernage, avec parfois des effectifs importants : le flamant rose (*Phoenicopterus ruber*) jusqu'à 900 individus, la mouette mélanocéphale (*Larus melanocephalus*) jusqu'à 1000 individus en dortoir et le grand cormoran (*Phalacrocorax carbo*) présent en dortoir comptant jusqu'à 100 individus.

Pour finir, on mentionnera également la présence de la tortue aquatique, cistude d'Europe (*Emys orbicularis*) dans les marais de Fos.

LES ATOUTS & fragilités

Les atouts et fragilités posent les bases des enjeux et des pistes d'actions. Il s'agit de mettre en avant tel composant de paysage ou telle structure dont les transformations pourraient porter atteinte à la qualité et à la valeur des paysages de l'unité paysagère.

LES ATOUTS

- Une façade littorale qui présente des paysages d'une grande variété : petites falaises, plages de sable, dunes...
- Des milieux naturels contrastés entre marais, étangs et pinèdes.
- Le charme de l'Hauture de Fos-sur-Mer, dominant les marais salants.
- Une histoire industrielle qui laisse des éléments bâtis, témoignages de l'histoire des hommes.
- Un fort du XVIIe siècle, sentinelle de l'entrée du chenal de Caronte.

LES FRAGILITÉS

- Une urbanisation qui se diffuse au détriment des espaces boisés.
- Une proximité entre habitat et pinèdes qui expose au risque incendie les biens et les personnes.
- La proximité de sites industriels et toutes leurs incidences : pollution, risques, désagréments olfactifs...
- Les conséquences du changement climatique sur les milieux naturels : marais, étangs, dunes... et sur la zone littorale : submersion marine, coups de mer...



© Signes Paysages

La diffusion de l'habitat individuel toujours plus près des espaces forestiers, les Hauts de Saint-Jean à Port-de-Bouc



© Signes Paysages

La proximité de l'habitat et des installations industrielles



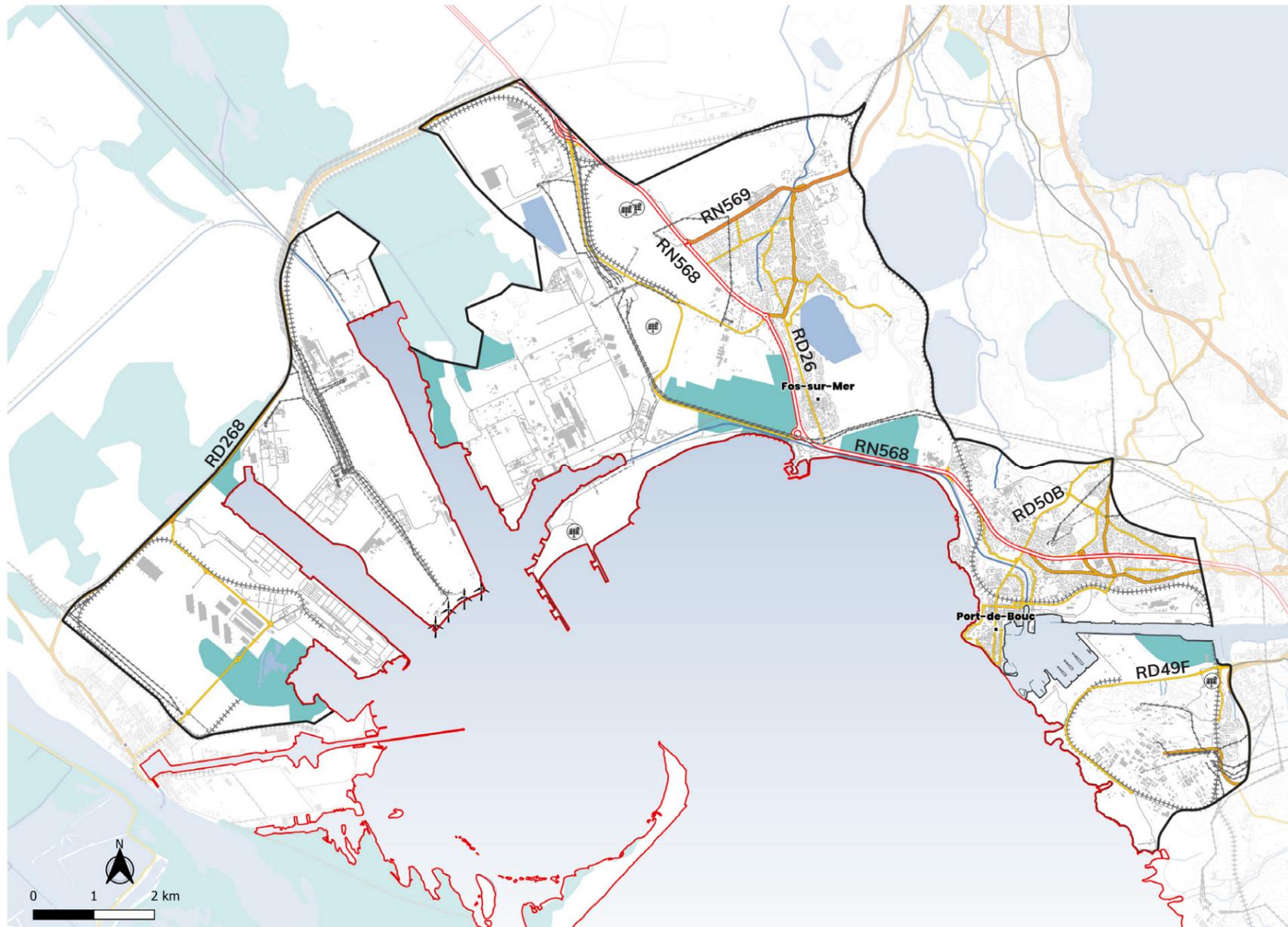
© Signes Paysages

La variété des paysages littoraux, les falaises ocre de Port-de-Bouc en contrebas du collège Frédéric Mistral



© Signes Paysages

La silhouette du Fort de Bouc à l'entrée du chenal de Caronte



Sources : L'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN).
 Cartographie : Signes Paysages

- | | |
|--------------------------|---------------------|
| — Limite départementale | — Voie rapide |
| — Limite unité paysagère | — Voirie primaire |
| — Cours d'eau | — Voirie secondaire |
| Énergie | — Voirie tertiaire |
| ☀ Parc photovoltaïque | ++++ Voie ferrée |
| ⚡ Éolienne | — Canaux |

LA CARTE DES infrastructures



À l'image de son statut d'unité paysagère industrielle, le golfe de Fos est sillonné de nombreuses voies de communications, qu'elles soient routières ou ferrées. A ces axes de déplacement, il faut ajouter les voies navigables avec le canal de navigation du Rhône au port de Fos-sur-Mer qui traverse la zone industrialo-portuaire. Le canal de Fos-sur-Mer à Port-de-Bouc assure la liaison jusqu'au chenal de Caronte, ce dernier étant la porte d'accès à l'étang de Berre.

C'est ensuite aux voies ferrées d'assurer le transport des marchandises. Elles sont aussi à l'origine d'ouvrages remarquables comme le pont Eiffel du chenal de Caronte qui dessert le site pétrolier de Lavéra. Les voies ferrées ne servent pas exclusivement au transport des marchandises. Celui des voyageurs est encore assuré de Marseille à Miramas via Port-de-Bouc. La voie ferrée au cœur de la ville de Port-de-Bouc et le nombre de faisceaux compose une véritable coupure urbaine.

C'est ensuite un maillage dense de voies de tout gabarit. Certains sont imposants en raison du trafic des poids lourds qui assurent la desserte de la zone industrialo-portuaire. La largeur des voies, leur registre de voies rapides et les dimensions des ouvrages connexes, comme les ronds-points, sont à la mesure de ces sites industriels monumentaux. Les villes de Fos-sur-Mer et Port-de-Bouc supportent ce trafic dense et l'aspect avant tout fonctionnel de ces axes à grand gabarit nuit à la qualité des paysages des routes. La RN568 traverse Port-de-Bouc et cisaille la ville en deux. Sur cet axe, aucun élément de vocabulaire n'évoque la ville. Tandis qu'au cœur de la commune, de longs alignements de platanes accompagnent les axes structurants comme l'avenue Maurice Thorez, axe central nord/sud. La prolongation de l'A55 devra améliorer le confort de Port-de-Bouc mais il interroge sur les impacts de l'ouvrage sur les paysages collinaires. Fos-sur-Mer est plus épargnée. La RN568 contourne la ville. En son centre, la RD26 est bordée de pins d'Alep, dont l'âge se lit par les dimensions impressionnantes des sujets. Le point commun de ces infrastructures routières consiste en leurs longues portions rectilignes.

Un réseau de pipes-lines traverse l'unité paysagère. Bien que ces ouvrages soient enterrés, ils se lisent dans le paysage par les bandes déboisées qu'ils nécessitent sur leur tracé.

Les infrastructures sont aussi énergétiques. Les éoliennes, installations somme toute récentes et en développement, s'ajoutent aux cheminées d'usine pour redessiner les lignes d'horizon.

LES FACTEURS d'évolution

L'évolution des paysages s'est en quelque sorte ralentie après l'installation des grands sites industriels. Leurs corps d'usines ont radicalement transformé la plaine littorale et l'industrialisation s'est accompagnée d'une urbanisation spécifique, particulièrement lisible à Port-de-Bouc. Les grands ensembles (Tassy, les Comtes, les Aigues-Douces...) sont nés du besoin d'accueillir les populations ouvrières de Fos-sur-Mer. Les plans de l'État prévoyait l'abandon du village de Fos en raison des risques de pollution.

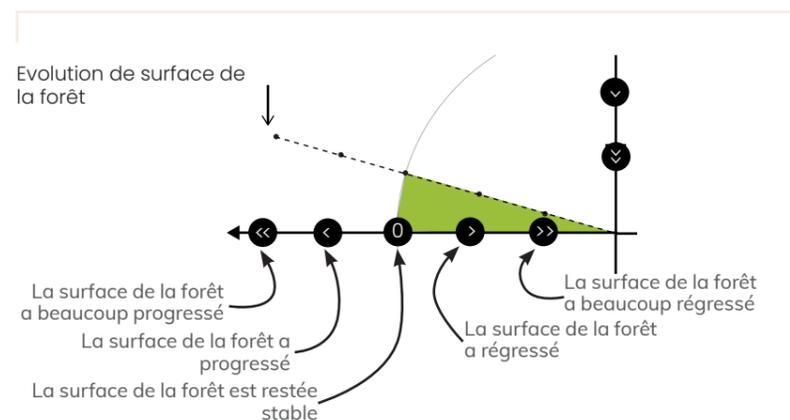
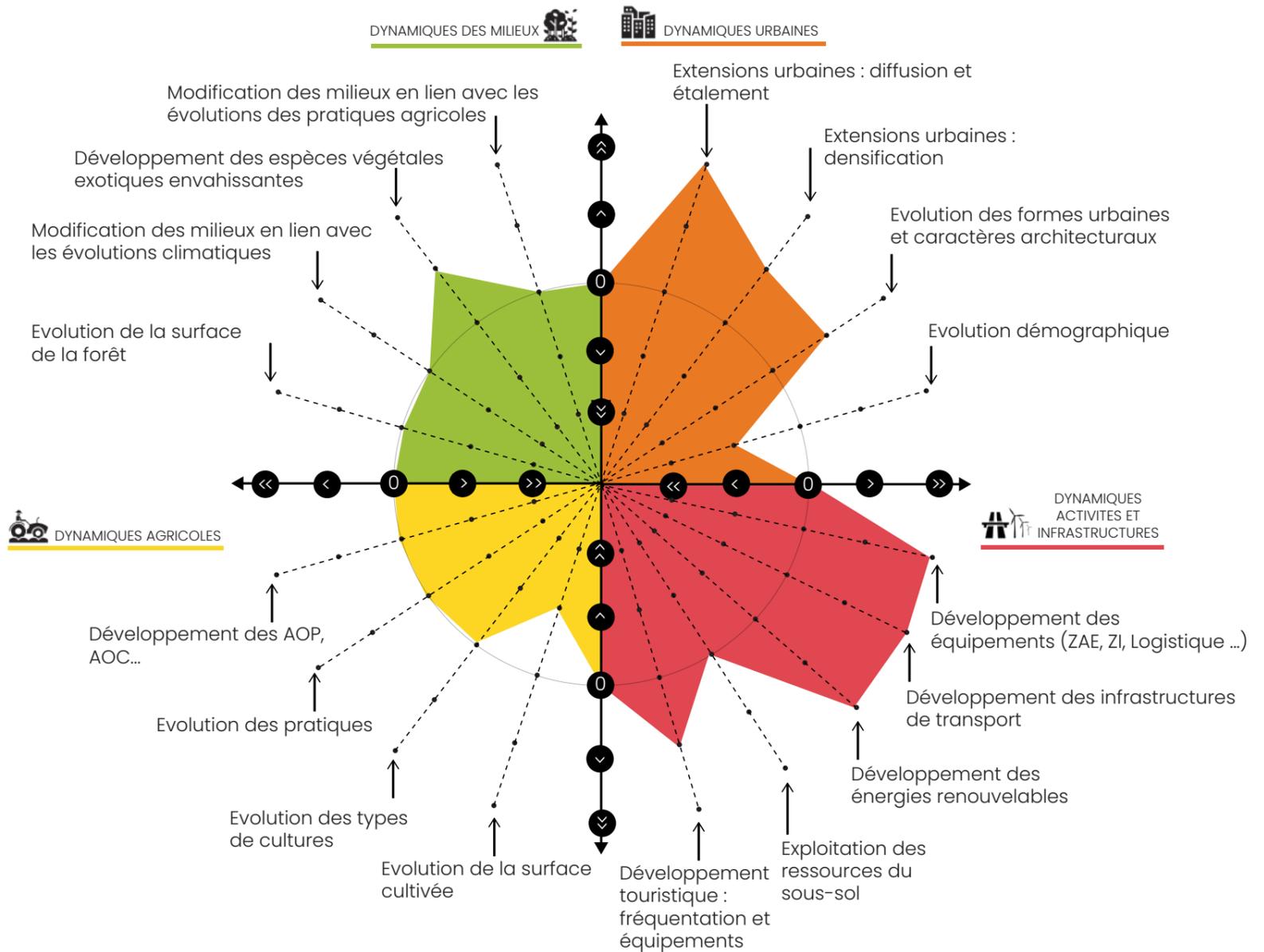
Ces formes d'architectures ne répondent plus aux attentes des nouvelles populations. En conséquence s'est développé un habitat individuel pavillonnaire. Cette tendance se poursuit depuis 2006 et les communes sont engagées dans un travail de reconversion suite aux fermetures successives de certaines usines. Elles travaillent à effacer leur image industrielle et à valoriser la qualité de leurs espaces de nature, notamment.

Le prolongement de l'A55 transformera la ville de Port-de-Bouc mais également ses paysages car le tracé est prévu sur les collines de Saint-Jean et rejoindra la RN568 au carrefour du Pont du Roy.

Les conséquences du changement climatique seront particulièrement visibles sur ces espaces en littoral : recul des terres avec la montée du niveau marin, infrastructures submergées, hausse des températures, assèchement d'étangs, tempêtes plus fréquentes etc.

LES FACTEURS D'ÉVOLUTION SONT :

- 🔥 L'urbanisation résidentielle.
- 🔥 L'activité industrielle et portuaire.
- 🔥 Les dynamiques naturelles liées au changement climatique.
- 🔥 Les grandes infrastructures routières.
- 🔥 Le développement des énergies renouvelables.



Dans l'exemple de cette clé de lecture, la surface de la forêt n'a pas évolué.

CLÉ DE LECTURE •

Le graphique ci-dessus exprime les évolutions paysagères et urbaines de l'unité paysagère, entre 2006 et 2021.

Il rend compte d'une manière synthétique des évolutions que porte l'unité paysagère. Le gradient attribué à chaque item est le fruit d'observations de terrain, d'analyses cartographiques et de données. L'analyse est quantitative.

L'ÉVOLUTION DE l'occupation des sols



Les cartes ci-contre montrent un accroissement notable des activités industrielles et manufacturières. Fos-sur-Mer a offert les opportunités foncières à ce développement (3).

La croissance se porte, en toute logique, également sur les activités portuaires (4).

Quant à l'urbanisation, elle s'est effectuée en continuité et à la marge du tissu urbain existant sur les deux communes (1).

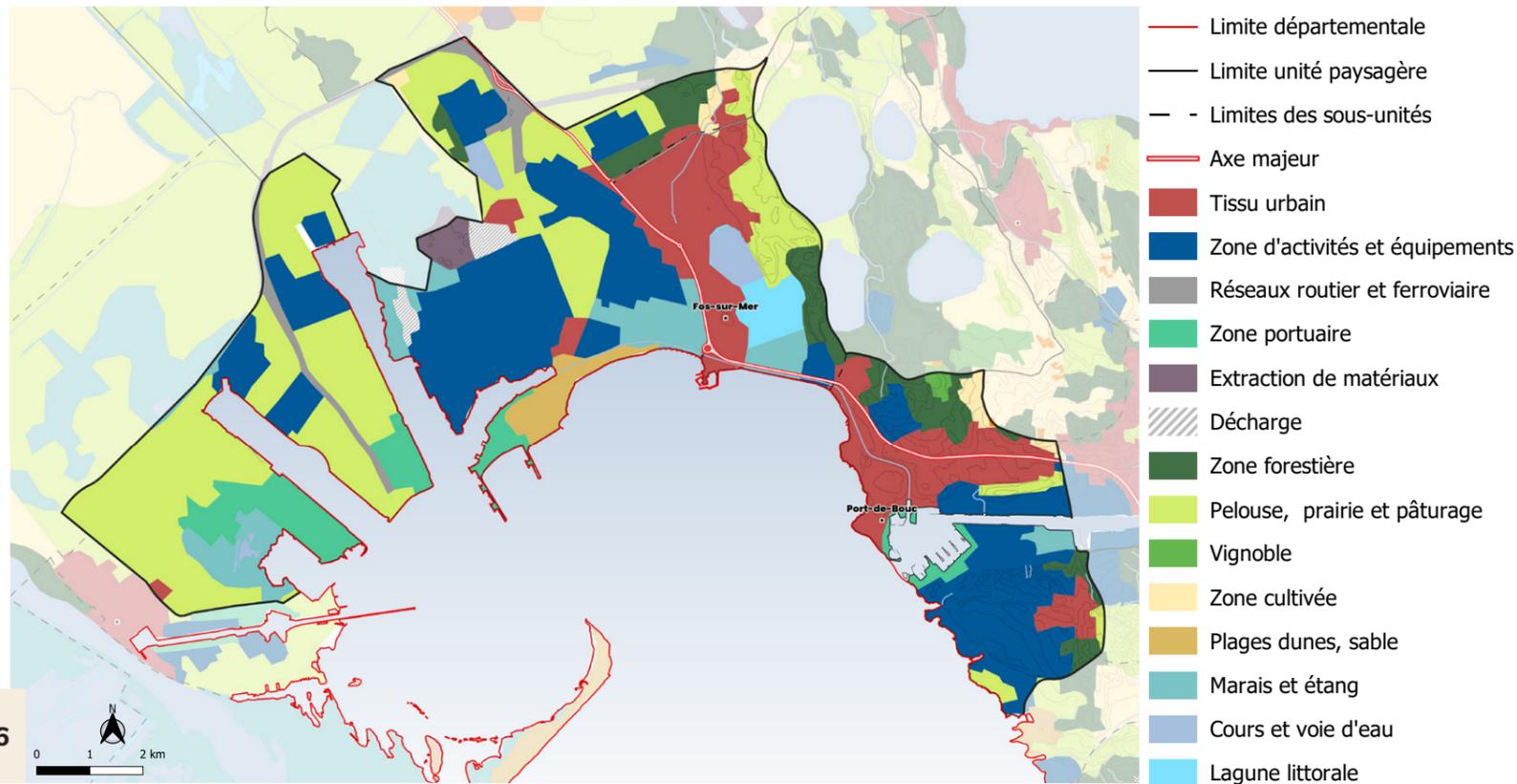
Les espaces agricoles sont réduits à quelques surfaces sur les hauteurs de Port-de-Bouc. L'évolution tient dans la disparition de parcelles viticoles (2).

Autour de Lavéra, aucune évolution ne s'est produite.

En 2020, le port de Marseille-Fos a su résister à la baisse du trafic maritime mondial, conséquence de la crise sanitaire du Covid 19, bénéficiant d'une assise financière confortable et permettant la poursuite de ses engagements en termes d'aménagement. Le GPMM engage des actions visant l'excellence environnementale au travers du projet PICTO et de l'OAZIP 40 :

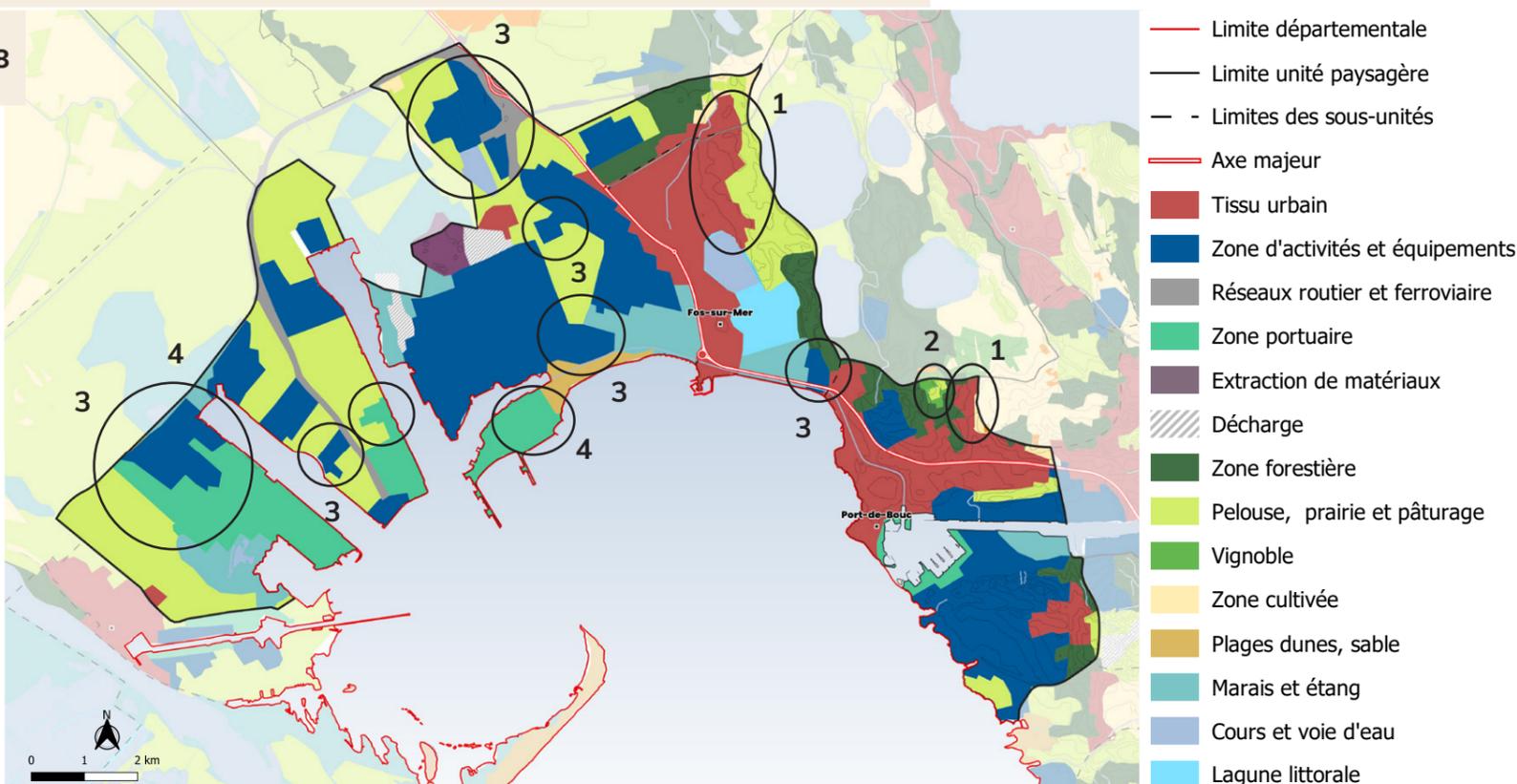
- ♦ Transition énergétique : branchement électrique des navires à quai pour réduire les émissions de CO₂ et des particules fines,
- ♦ Lutte contre la pollution : carburants désulfurés, réduction de la vitesse en entrée de port...
- ♦ Engagement auprès des populations riveraines en concertation avec elles : charte bleue
- ♦ Développement du report modal.
- ♦ Préservation de l'environnement et renaturation d'espaces : mise en herbager de zones portuaires, plan de gestion des ENS (espaces naturels sensibles)...

Ce sont quelques unes des actions définies pour réduire l'impact environnemental des activités maritimes et préserver les milieux humides et littoraux.



2006

L'OCCUPATION DES SOLS



2018

Source : base Corine Land Cover 2006 et 2018, Registre Parcellaire Géographique 2010 et 2019. Cartographie : Signes Paysages

LES DYNAMIQUES d'évolution

LES DYNAMIQUES URBAINES

L'urbanisation s'est faite à la marge de la trame existante. Les villes de Fos-sur-Mer et de Port-de-Bouc ont leur profil actuel depuis de nombreuses décennies, occupant l'espace disponible à leur développement. La tache urbaine est circonscrite par les étendues d'eau (littoral ou étangs) et les activités industrielles.

Port-de-Bouc se distingue car la commune est encadrée, au nord, par un ensemble de collines qui ont offert de nouvelles opportunités foncières. Les évolutions les plus notables se sont réalisées sur ces collines. Les modes d'habiter ont évolué. Les grands ensembles collectifs ne séduisent plus et le choix se porte sur la maison individuelle.

Malgré une baisse de sa population (17 529 habitants en 2006 contre 16 693 en 2020*), l'habitat pavillonnaire s'est largement diffusé sur les collines de Saint-Jean au détriment des parcelles cultivées ou en prairies, se rapprochant également des espaces boisés de Castillon. Cette proximité fait peser un risque sur les espaces forestiers, pour les riverains mais aussi pour les boisements eux-mêmes. Pour preuve, le feu qui a touché la forêt de Castillon en août 2020 était aux portes des habitations. La diffusion de l'habitat à proximité des forêts augmente le risque pour les riverains et leurs biens mais aussi celui d'accident domestique se propageant en feu de forêt.

Fos-sur-Mer a connu une légère augmentation de sa population, passant de 15 734 habitants en 2006 à 15 783 en 2020*. Cette très faible augmentation n'a pas empêché la consommation d'espaces encore libres au cœur du tissu urbain (au nord de la commune, le long de la RN569).

– Impacts :

- 🔥 Consommation de foncier agricole.
- 🔥 Colonisation des collines par l'habitat individuel sous forme de lotissements.
- 🔥 Occupation d'espaces libres dans le tissu urbain.
- 🔥 Diffusion de l'habitat en périphérie à partir des axes routiers.
- 🔥 Imperméabilisation des sols.
- 🔥 Artificialisation des sols.

* source INSEE 2006 avec mise à jour en 2009 et chiffres de décembre 2020



2006

L'URBANISATION DE SAINT-JEAN À PORT-DE-BOUC



2019



© Signes Paysages

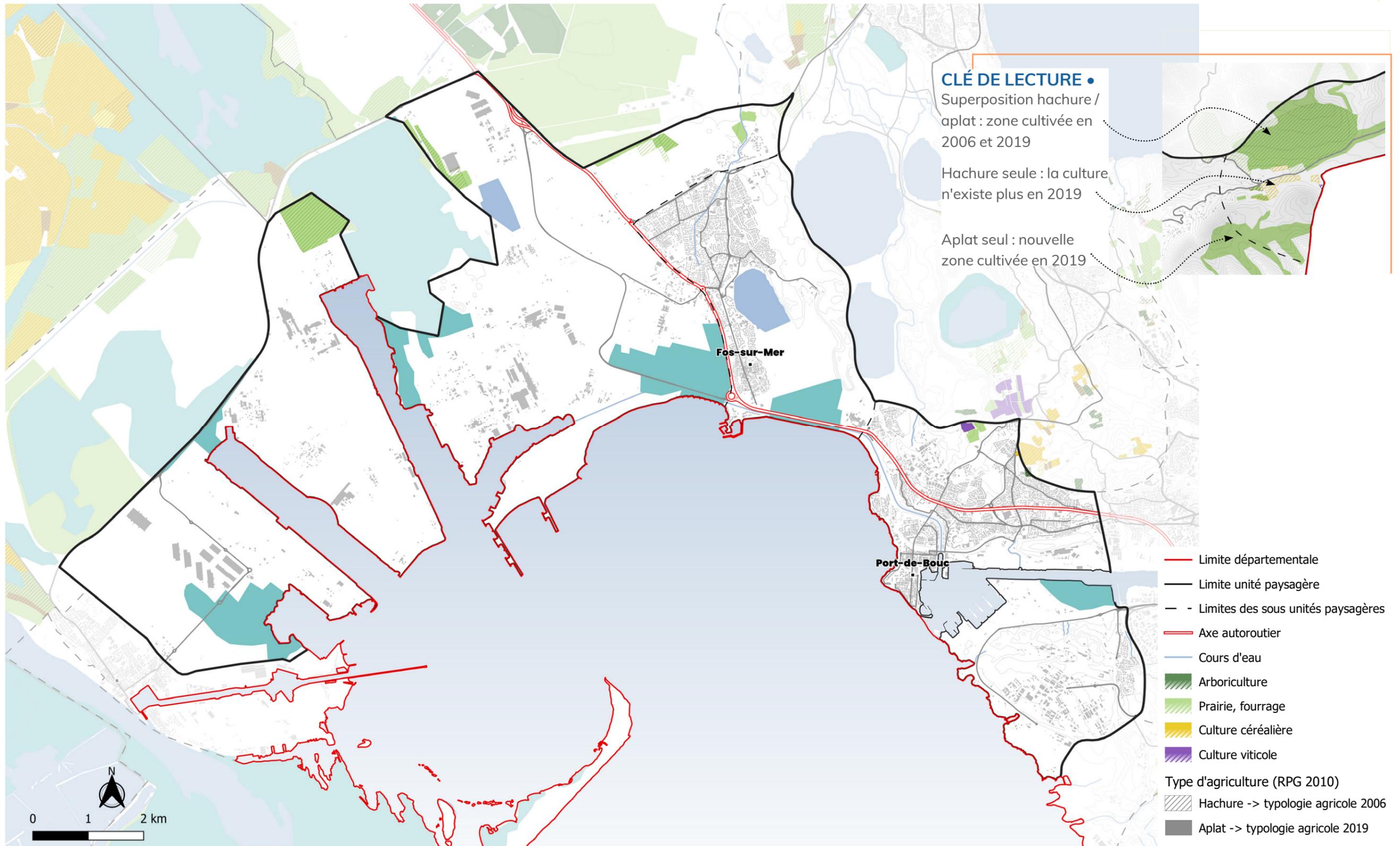
L'habitat individuel sur les collines de Saint-Jean à Port-de-Bouc, depuis Lavéra



© Signes Paysages

Les Hauts de Saint-Jean à Port-de-Bouc, depuis l'avenue de Provence

L'ÉVOLUTION DES espaces agricoles



Source : Registre parcellaire graphique 2019-2010 (RPG) - L'Institut National de l'Information Géographique et Forestière (IGN). Cartographie : Signes Paysages.

LES DYNAMIQUES d'évolution

LES DYNAMIQUES ÉCONOMIQUES

L'agriculture •

L'activité agricole est, pour cette unité paysagère, plus que résiduelle. Seules quelques parcelles sont maintenues en vignes sur le plateau de Castillon, au nord de Port-de-Bouc et d'autres en prairie. Beaucoup de surfaces agricoles ont été dévolues à l'urbanisation.

– Impacts

- 🔥 Perte de surface par l'urbanisation.

Les activités artisanales, commerciales et manufacturières •

La RN568 a capté une multitude d'activités le long de son tracé depuis la zone des Vallins au nord de Fos-sur-Mer. Ces zones s'étirent de part et d'autre de l'axe routier dans ce qui ressemble avant tout à un opportunisme foncier. Les formes rudimentaires s'alignent et affichent des couleurs disparates et vives. Elles s'accompagnent de panneaux indicateurs et publicitaires. Au nord-est de Fos-sur-Mer, le long de la RN569, une nouvelle zone d'activités s'est créée (ZA de Lavalduc).

Port-de-Bouc dispose, depuis la fin des années 1960, de sa zone industrielle (ZI la Grand'Colle) qui rassemble des structures manufacturières de taille moyenne.

Ces zones sont, ici encore, dénuées de toute composition et chaque bâtiment affiche une couleur qui lui est propre dans un matériau très souvent rudimentaire. Il s'entoure de zones de stockage et/ou de stationnement avec une absence totale de traitement.

Ces zones répondent à la seule logique fonctionnelle.

– Impacts

- 🔥 Désordre visuel : couleurs, formes et volumes.
- 🔥 Accumulation d'enseignes et de panneaux publicitaires
- 🔥 Impact visuel négatif des constructions par leur forme rudimentaire et leurs abords non aménagés avec perception directe sur les zones de stockage et de manutention.
- 🔥 Dégradation des paysages des routes et des entrées de ville.



© Signes Paysages

Les abords de la RN568 à Port-de-Bouc



© Signes Paysages

La zone des Vallins à Fos-sur-Mer



2006

LA NOUVELLE ZONE D'ACTIVITÉS LAVALDUC À FOS-SUR-MER



2019



© Signes Paysages
Industries et éoliennes sur la darse 2 de Fos-sur-Mer



© Signes Paysages
Les grues d'Eurofos depuis la plage Olga



2006

**LES NOUVELLES INSTALLATIONS
DE LA DARSE 2 À FOS-SUR-MER**



2019

LES DYNAMIQUES d'évolution



L'activité industrielle et portuaire •

C'est indéniablement l'activité qui a transformé de façon notable les paysages du golfe de Fos. Les activités sidérurgiques sont encore dynamiques. Le géant mondial de la métallurgie voit son activité reprendre en 2021. De nouveaux terminaux ont été créés dans la zone portuaire de Fos-sur-Mer, le long de la darse n°2.

Ces bassins ouest du Grand Port Maritime de Marseille (les bassins est sont ceux de Marseille) occupent près de 10 000 ha et sont dédiés au trafic international (en particulier avec l'Extrême Orient et l'Amérique du Nord), avec ses terminaux conteneurs, pétroliers, minerais et roulage. Le site de Lavéra se situe à l'entrée du chenal de Caronte, ouvrage qui assure la liaison vers l'étang de Berre et ses activités industrielles.

Le transport maritime de marchandises est un vecteur essentiel du dynamisme économique départemental. Avec lui, l'activité logistique est en pleine expansion. Elle porte environ 40 000 emplois dont près de 12 000 pour la logistique portuaire*. Le développement du trafic maritime mondial, et plus précisément celui méditerranéen (+40 %) place le port de Marseille dans une position stratégique. Il est encore en 2021 le premier port de France et de Méditerranée.

Les effets de l'activité industrielle ne sont pas que paysagers. La pollution de l'air, le développement des structures et infrastructures connexes ont des impacts sur les paysages et le cadre de vie des riverains. L'augmentation du transport maritime de marchandises enclenche le développement de grandes zones logistiques (Saint-Martin-de-Crau, Clésud à Miramas entre autres, unité paysagère de la Crau) et l'augmentation du trafic routier qui nécessite de nouveaux axes routiers.

– Impacts

- ◆ Impact visuel des installations portuaires et industrielles.
- ◆ Développement de grandes zones logistiques.
- ◆ Création de barreaux routiers (projet de liaison Salon-de-Provence / Fos-sur-Mer).
- ◆ Augmentation de la pollution de l'air.
- ◆ Exposition des populations riveraines au risque industriel.

* source : SCOT de la métropole Aix Marseille Provence

LES DYNAMIQUES d'évolution

Les énergies renouvelables •

Le potentiel éolien et solaire est élevé et les surfaces industrielles ont été mises à profit. L'unité paysagère du golfe de Fos porte plusieurs parcs éoliens majeurs à l'échelle du département. Les éoliennes se sont inscrites dans le tissu industriel ou le long du canal du Rhône à Fos-sur-Mer. En 2021, un débat public a été lancé pour le développement du projet de parc éolien offshore au large de Port-Saint-Louis-du-Rhône, à l'issue duquel l'expérimentation a été autorisée. Une ferme pilote serait ouverte en 2023, suivie par l'ouverture de deux parcs d'envergure d'ici la fin des années 2020. Le 28 octobre 2021, le préfet des Bouches-du-Rhône a donné son aval au projet, signant une dérogation au titre des espèces protégées et des sites Natura 2000.

Les toitures des installations industrielles et portuaires sont mises à contribution pour le solaire.

– Impacts

- Association des éoliennes aux structures industrielles.
- Utilisation des surfaces en toiture pour le solaire.
- Alignements d'éoliennes transformant les horizons de la plaine et fonctionnant comme élément de repères paysagers.

LES PROJETS FUTURS IDENTIFIÉS EN 2006 QU'EN EST-IL EN 2021 ?

Non réalisés :

- Prolongement autoroutier de l'A55 de Martigues à Fos-sur-Mer. En cours. Voie de contournement de Port-de-Bouc vers les salins de la Marronède.
- Création programmée de la ZAC du Caban, extension de la zone industrialo-portuaire vers le nord avec prolongement de la grande darse de Fos-sur-Mer.
- Variante sud du projet de dérivation vers le Rhône du canal EDF de Saint-Chamas.

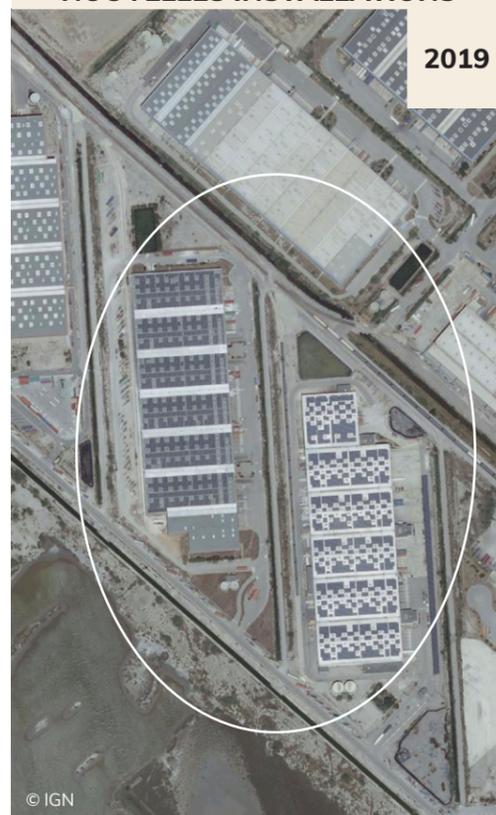
Réalisés :

- Parc éolien de Port-Saint-Louis du-Rhône avec 12 éoliennes en construction : 25 éoliennes le long du canal.
- Projet "Opale" : parcs éoliens dans la zone industrialo-portuaire sur les sites du Caban, de la Fossette, de la Feuillade, du Ventillon, du Tonkin. Réalisé en partie.
- Projet de port méthanier à Cavaou, Fos-sur-Mer.



2006

LE SOLAIRE EN TOITURE DES NOUVELLES INSTALLATIONS



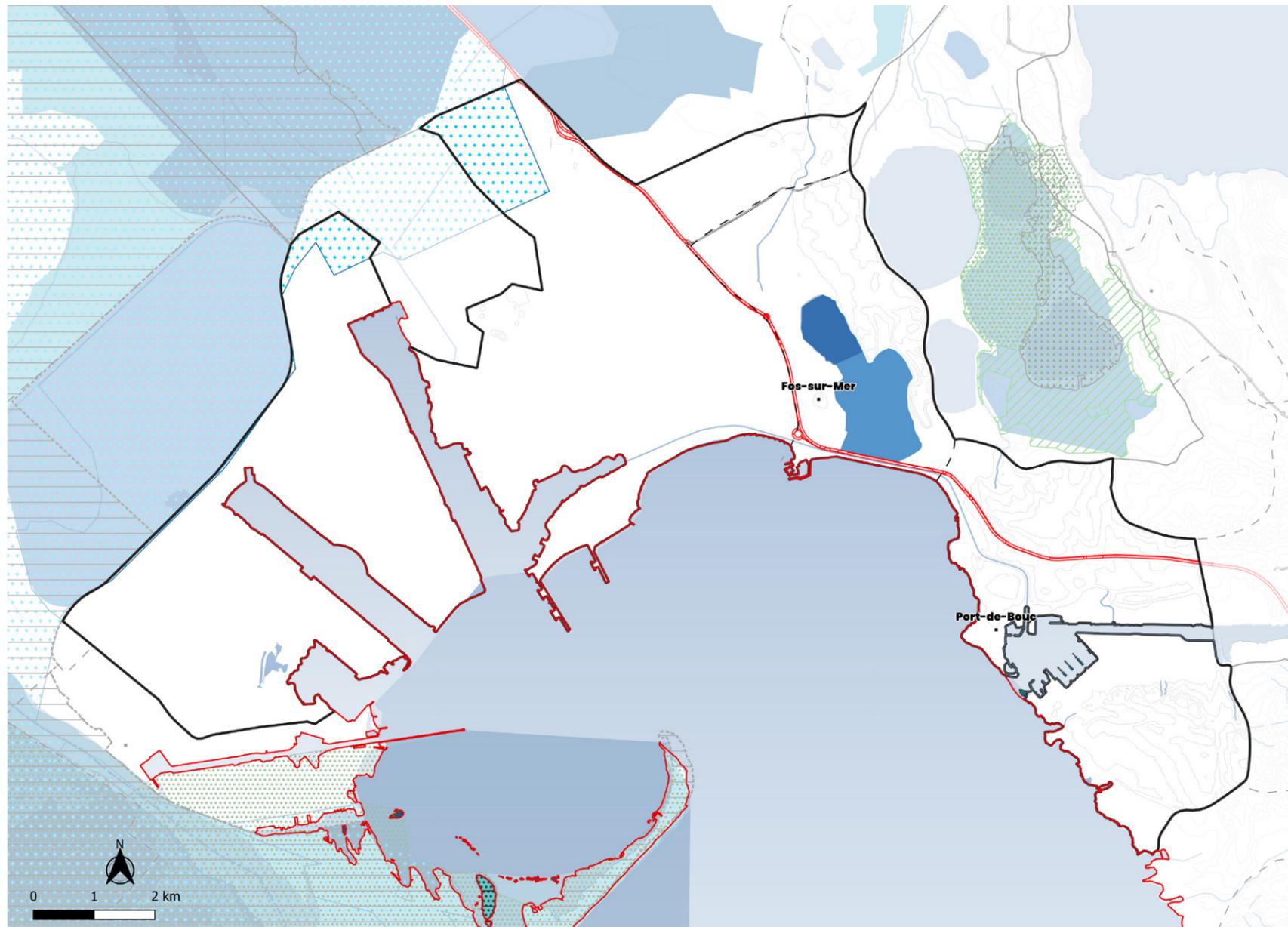
2019



Les éoliennes le long du canal du Rhône à Fos-sur-Mer, dans la plaine de la Crau mais visible en arrière-plan du golfe



Les éoliennes au cœur du tissu industriel à Fos-sur-Mer



Source : Géo-Ide, DREAL PACA. Cartographie : Signes Paysages.

- Limite départementale
- Limite unité paysagère
- Limites des sous-unités
- Axe majeur
- Cours d'eau
- Réserve de biosphère Camargue Delta du Rhône
- Natura2000 - ZPS FR9312015 - étangs entre Istres et Fos

PÉRIMÈTRES DE PROTECTION EN 2021

LES ENJEUX en 2006



Source : atlas des paysages 2006.

LA SENSIBILITÉ VISUELLE

La grande ouverture du paysage et sa planéité lui confèrent une forte sensibilité visuelle. Tout aménagement ou toute construction élevée sur cette horizontale est très visible, comme l'atteste la forte perception visuelle des installations industrielles.

Le Guide Éolien PACA a inscrit :

- En zone de sensibilité majeure les étangs et les theys, espaces a priori incompatibles avec l'implantation d'éoliennes,
- En zone de sensibilité très forte les secteurs entre les étangs et le Rhône au nord de Port-Saint-Louis-du-Rhône où la faisabilité d'un parc éolien est fonction d'un parti d'aménagement prenant en compte les enjeux paysagers de l'unité de paysage,
- En zone de sensibilité forte le reste de l'unité où les parcs éoliens peuvent être cohérents avec le paysage sous réserve de mesures d'optimisation et d'accompagnement du projet.

LES STRUCTURES PAYSAGÈRES IDENTITAIRES

L'interpénétration des secteurs résiduels des étangs, des anciens salins et des sansouires avec les espaces industriels crée des effets de contrastes caractéristiques du paysage du golfe de Fos. L'ouverture du paysage, avec ses panoramas étendus, met en valeur les franges des espaces aménagés. Les évolutions des espaces sur ces franges présentent ainsi un enjeu paysager majeur.

LA SENSIBILITÉ ÉCOLOGIQUE ET LES MILIEUX NATURELS

En marge de la Camargue, les franges de l'unité au sud-ouest comme au nord présentent un intérêt écologique de premier ordre avec en particulier une riche avifaune. Les theys et les étangs sont des espaces fragiles, en équilibre précaire entre la mer, l'embouchure du fleuve et la terre. Ces espaces sont très sensibles à la surfréquentation.

LE PROBLÈME DES CABANONS.

La nature et la densité de cette occupation "sauvage" dépassent la capacité d'intégration des sites fragiles des theys. Cette occupation prend des proportions inquiétantes l'été avec le développement du caravaning et du camping sauvage sur la plage : surfréquentation accompagnée de piétinement, problèmes d'assainissement, de pollution organique et de pollution visuelle... Les conflits résultants ont nécessité différentes actions de l'État pour limiter leur développement et supprimer les plus problématiques.

LES ENJEUX en 2021

Les évolutions constatées permettent d'établir les enjeux. Les enjeux sont les aspects des évolutions qui préoccupent les acteurs du territoire, les gestionnaires et/ou les populations. Il s'agit d'articuler la connaissance avec les actions* et d'inviter les acteurs à se positionner.

LE DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS PORTUAIRES ET INDUSTRIELLES

La vocation première du golfe de Fos est industrielle et portuaire. Les nouvelles installations s'inscrivent dans une enveloppe existante. Les paysages se transforment avec l'apparition de nouveaux motifs (grues, empilement de conteneurs...) mais tous appartiennent à ce vocabulaire industriel et portuaire qui a ses propres qualités.

Le développement industriel induit de nouvelles infrastructures, notamment routières, qui auront des impacts sur les paysages. Le projet de liaison entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence traversera la plaine de la Crau. Les impacts de ces activités sont autant sur les paysages que sur les personnes en raison de la pollution qu'elles génèrent.

Les enjeux se portent sur les transformations qui seront imposées aux sites industriels, relatives à la transition écologique et au changement climatique. Certaines entreprises ont été condamnées suite à des émissions polluantes. Elles sont contraintes à prendre les mesures nécessaires de lutte contre la pollution et se sont engagées à atteindre la neutralité carbone en 2050. Il y a les émissions polluantes directement issues de leurs productions mais s'y rajoutent celles des transports maritimes et routiers.

La désindustrialisation (Azurchimie à Port-de-Bouc par exemple). crée des friches industrielles à dépolluer.

- 🔥 Ruptures paysagères et écologiques par les ouvrages connexes imposants : voies à grand gabarit, giratoires gigantesques, création de barreau routier...
- 🔥 Occasions de sites de production d'énergies renouvelables évitant la consommation de sols naturels.
- 🔥 Apparition de nouveaux motifs paysagers : grues, éoliennes...
- 🔥 Volumes bâtis de plus en plus démesurés.

* selon la méthodologie des atlas des paysages 2017



Le chenal de Caronte, ses ouvrages de franchissement et les activités industrialo-portuaires de Lavéra



Les paysages industriels, une permanence dans les vues, ici depuis la plage de Bottai à Port-de-Bouc



Les grues du port de Fos et les conteneurs, un assemblage des paysages portuaires



© Signes Paysages

À force d'étalement, la ville de Fos-sur-Mer s'étire autour de l'étang de l'Estomac



© Signes Paysages

Le tissu urbain hétérogène de Port-de-Bouc devient confus



© Signes Paysages

Les quartiers récents et leur nouveau vocabulaire, les Hauts de Saint-Jean à Port-de-Bouc

LES ENJEUX en 2021



LA LISIBILITÉ DE L'ENVELOPPE URBAINE

L'urbanisation des commune de Fos-sur-Mer et Port-de-Bouc est pour beaucoup contrainte par des éléments intangibles : littoral, marais et zone industrialo-portuaire. Les communes ont, dès les années 1950, occupé une grande partie de leur foncier.

Si Fos-sur-Mer a occupé la capacité maximum de la surface à vocation urbaine, Port-de-Bouc possède encore des réserves foncières sur les collines de Saint-Jean et des Termes. Le Plan Local d'Urbanisme de la ville maintient à l'urbanisation les espaces encore libres. C'est ainsi que la tache urbaine va continuer à se diffuser dans une logique d'opportunités foncières. Le développement observé entre 2006 et 2021 montre une urbanisation qui s'opère sous forme de cellules pavillonnaires indépendantes les unes des autres. Ce processus déconstruit la trame urbaine et rend confuse la lecture de l'enveloppe urbaine.

- ◆ Perte de lecture des limites urbaines par la diffusion, plus ou moins dense, de bâti.
- ◆ Complexification du réseau viaire avec des rues en boucle ou en impasse.
- ◆ Perte de la qualité du paysage urbain avec une succession de clôtures hermétiques rendant "arides" les rues.
- ◆ Disparition de respirations urbaines.
- ◆ Banalisation des caractères architecturaux avec la répétition d'un modèle standardisé de maisons sur catalogue. Apparition de nouveaux caractères architecturaux étrangers aux caractères locaux : enduits blancs, ouvertures et volets anthracites...

LES ENJEUX en 2021

L'EXTENSION DES ZONES D'ACTIVITÉS

L'extension et/ou la création des zones d'activités est un processus encore en cours. Leur développement répond aux besoins d'accueillir des activités artisanales, d'offrir des emplois et à la nécessité d'une offre commerciale fournie pour les populations. Mais le préjudice porté aux paysages tient dans l'absence de qualité architecturale et de gestion économe du foncier. Les installations répondent avant tout à des impératifs de fonctionnalité.

- 🔥 Dégradation du paysage par l'absence de qualité architecturale des bâtiments et d'aménagement des abords.
- 🔥 Désordre visuel par l'hétérogénéité des formes, des couleurs et l'accumulation d'enseignes.
- 🔥 Artificialisation et imperméabilisation des sols.
- 🔥 Désorganisation des paysages périurbains.



La Zone Industrielle de la Grand Colle à Port-de-Bouc et la complexité des abords



La multiplication des panneaux d'affichage le long de la RN568



Vue depuis les collines de Castillon, la ZI de la Grand Colle une zone hétérogène et désorganisée



© Bardinal Consultant

Le salin de Fos-sur-Mer, rares espaces naturels de cette unité paysagère industrielle



© Signes Paysages

Le golfe de Fos, ce sont aussi des plages prisées par les habitants, ici les Aigues Douces à Port-de-Bouc



© Signes Paysages

Un littoral aux faciès variés, les rochers plats de la pointe de Vella à Port-de-Bouc

LES ENJEUX en 2021



LA SAUVEGARDE DES MILIEUX HUMIDES ET LA VALORISATION DES LITTORAUX

Les milieux humides du golfe de Fos ont payé un lourd tribut suite à l'industrialisation. Plusieurs marais ont été asséchés. Mais leur valeur paysagère et écologique est aujourd'hui reconnue. Plusieurs outils réglementaires ont été mis en place pour assurer leur préservation et leur gestion : zonages PLU, zone Natura 2000 (FR9312015, Étangs entre Istres et Fos) pour l'étang de l'Estomac et les salins de Fos-sur-Mer. Pour pallier l'invasion d'espèces exotiques, des campagnes d'arrachage sont régulièrement menées pour éradiquer les quelques repousses de *Baccharis* et de *Cortaderia* sur le salin de Fos et les rives de l'étang de l'Estomac.

Ces milieux humides ont aussi une valeur paysagère. Ils sont le socle du vieux village de Fos-sur-Mer, paysages incongrus au cœur des masses industrielles. Les rives de l'étang de l'Estomac offrent un cadre de vie agréable aux riverains et des lieux promenades très appréciés. Huit kilomètres de sentiers ont été aménagés sur les digues et les rives de l'étang.

Le golfe de Fos c'est aussi un littoral dont la diversité des faciès est d'une rare richesse : plage de sable, dunes, criques et petites falaises. Longtemps les communes, plus particulièrement Port-de-Bouc, ont occulté leur façade maritime associée à une activité industrielle plus qu'à celle de loisirs. Aujourd'hui la commune mise sur ce capital naturel pour développer une activité touristique. Des aménagements valorisent ces espaces balnéaires et engagent la commune dans une nouvelle économie.

- ◆ Conservation de la diversité écologique des milieux par les outils réglementaires.
- ◆ Richesse des paysages grâce à la diversité des formations végétales et des faciès littoraux.
- ◆ Agrément de paysages littoraux comme lieux de promenade et de loisirs.
- ◆ Transformation, voire disparition d'écosystèmes conséquences du changement climatique et des phénomènes de submersion.
- ◆ Développement touristique balnéaire.



Composer un paysage valorisant pour les zones d'activités économiques et rompre les logiques marchandes, commerciales et fonctionnelles :

Assurer un traitement qualitatif des abords (parkings, aires de stockage et de manutention) et des interfaces.

Travailler les marges de recul tout en conciliant le besoin d'être vu.

Gérer la signalétique (enseignes et pré-enseignes, panneaux publicitaires), par un Règlement Local de Publicité.

Avoir une exigence architecturale pour les bâtiments afin d'éviter le prototype et concilier les chartes des enseignes.

Structurer le développement des plateformes logistiques, des installations industrielles et portuaires à travers une réflexion sur l'organisation spatiale pour éviter la juxtaposition de volumes monumentaux, la recherche de respiration avec le maintien d'espaces non imperméables et végétalisés, la composition de structures paysagères à l'échelle de ces zones.

Organiser le développement des énergies renouvelables et des infrastructures énergétiques :

Tenir compte des impacts sur les paysages : impact visuel des alignements d'éoliennes.

Encourager le solaire en toiture.

Composer avec des paysages très anthropisés comme les sites industriels.

Tendre vers l'enfouissement des lignes HT et THT les plus prégnantes dans les perceptions : en crête, en plaine...

LES PISTES d'actions en 2021

Maîtriser et accompagner le développement de l'habitat individuel :

Avoir une gestion économe des sols et encourager des formes urbaines compactes.

Limiter l'effet "mitage" des collines en pensant densité et forme.

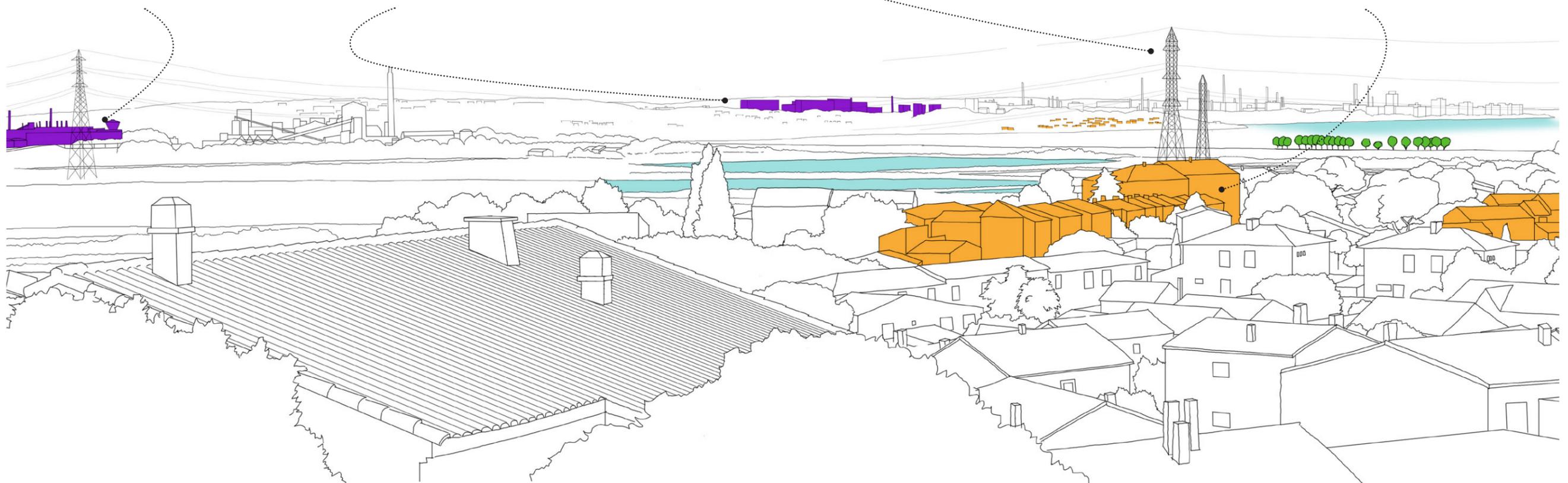
Assurer l'inscription des nouvelles constructions dans la pente pour éviter des terrassements "cicatrices".

Promouvoir une qualité architecturale conforme à l'identité locale pour éviter la répétition d'un modèle standardisé.

Assurer la continuité avec la trame urbaine existante et penser des espaces publics continus comme élément de structure urbaine (rues, places, évasement...) et non en "poches" (voies en boucle).

Composer les façades des nouvelles rues.

Aménager les interfaces avec les milieux forestiers pour assurer leur préservation et limiter les risques pour les biens et les personnes.



Croquis : Signes Paysages

Assurer la préservation et la valorisation des milieux humides (marais, étangs, littoral...)

Assurer l'entretien des ouvrages nécessaires à leur fonctionnement : digues, martelières, canaux.

Maintenir / composer une zone tampon entre milieux humides et urbanisation

Proscrire toute action d'assèchement à des fins d'urbanisation.

Valoriser les espaces littoraux : accès aux populations, organiser les aires d'accueil, gérer le stationnement...

Anticiper les effets du changement climatique et s'en préserver : submersion des zones côtières, érosion des côtes, coups de mer...

Préserver les paysages des routes :

Adapter les gabarits aux usages, ne pas surdimensionner les voies.

Veiller à la qualité des ouvrages connexes : voies d'insertion, giratoires, murs anti-bruit, équipements de protection...

Encourager des accotements enherbés.

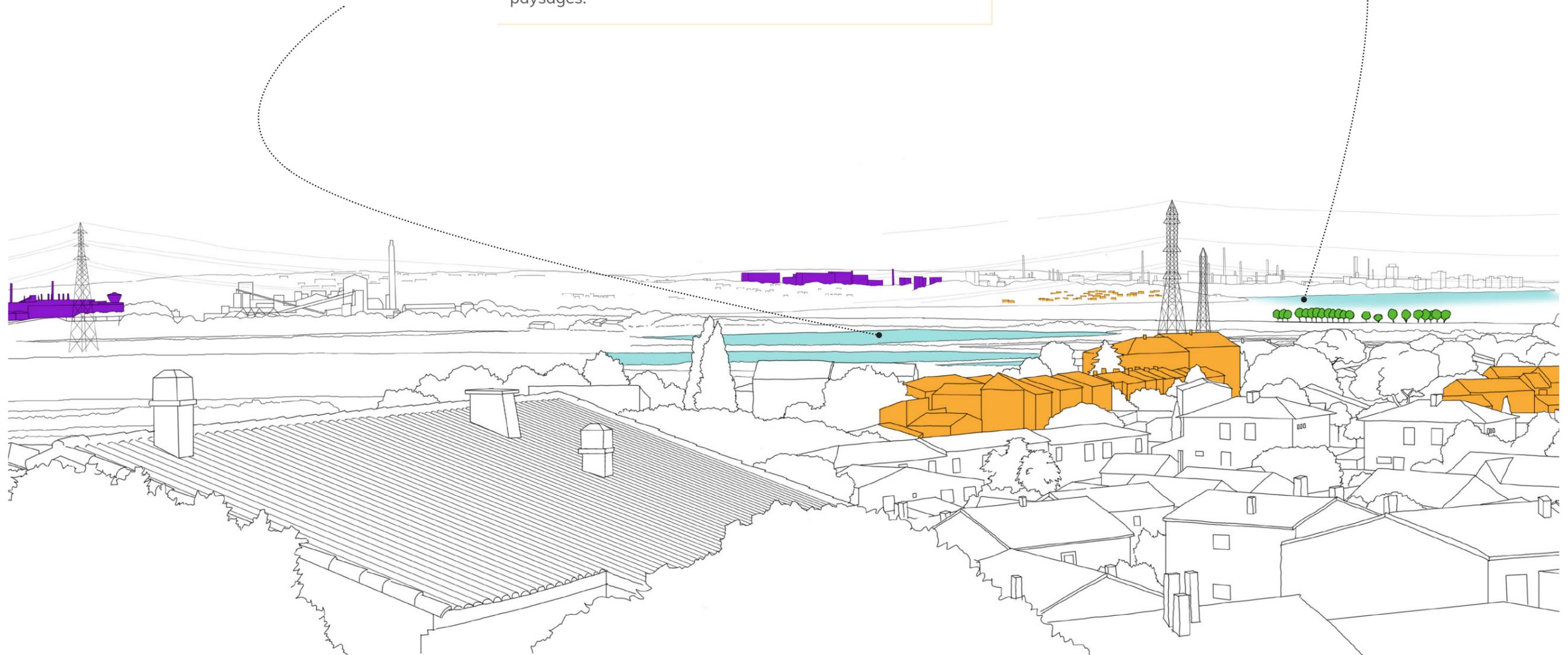
Protéger les alignements d'arbres et engager leur replantation en cas d'abattage.

Envisager des espèces alternatives au platane en anticipant le changement climatique et en considérant le sol.

Qualifier le paysage des routes en mettant en scène les paysages traversés : axes de vue, cadrages, alignements...

Conforter le rôle de la route dans sa fonction de découverte des paysages.

LES PISTES d'actions en 2021



Croquis : Signes Paysages