

# PORT de PORT-La NOUVELLE

## MISSION D'ASSISTANCE AU MAÎTRE D'OUVRAGE

### POUR L'AGRANDISSEMENT DU PORT



## Note sur la relation Ville-port

24 septembre 2012

**CATRAM**  
CONSULTANTS



COM UNE EXCEPTION  
Agence Conseil en Communication



INTERVIA Etudes  
Groupe MERLIN



Avec la participation de : EURYECE, SCP BOILLOT, SOFID et EGSA

<b>N° d'identification qualité du document</b>	Affaire	Emetteur	Domaine	Nature	Chrono	Indice
	<b>PLN</b>	<b>DDL</b>	<b>TFM1P2</b>	<b>NT</b>	<b>009</b>	<b>C</b>
<b>Objet de la révision par rapport à l'indice précédent</b>	Troisième version après seconds commentaires MOA du 12/09/2010 - -					
<b>Visas Avant Diffusion</b>						
<b>Etabli par</b>			<b>Date d'émission</b>			
D. Dubreuil			30/08/2012			
<b>Contrôle interne par</b>		<b>Contrôle externe par</b>		<b>Approbation du chef de projet</b>		
L. Garot				C. Torchon		
Date : 24/09/2012		Date :		Date :		

# TABLE DES MATIERES

1	Les principes d'analyse	5
1.1	Le périmètre couvert	5
1.2	Les grandes étapes	7
1.3	Les sources utilisées	7
2	Les thématiques composant la relation ville port	8
2.1	Les formes urbaines	9
2.2	La trame dense du vieux bourg	9
2.3	Les « maisons de pêcheurs »	10
2.4	L'occupation des rives de l'étang	11
2.5	L'habitat collectif	13
2.6	Le tissu des résidences individuelles	14
2.7	Les quais et leurs aménagements	15
2.8	La perception de l'activité portuaire et industrielle	16
2.9	Les loisirs, les pratiques récréatives et la plaisance	18
2.10	L'activité commerçante	20
2.11	La gestion des véhicules	21
2.12	Le patrimoine naturel et paysager	22
2.13	Les grandes séquences	24
2.13.1	Les plages	25
2.13.2	Les salines et l'Île Sainte Lucie	26
2.13.3	L'entrée de ville	27
2.13.4	Le chenal	28
2.13.5	Le front de mer et la digue	29
3	Le positionnement des acteurs	30
3.1	Les collectivités	30
3.2	Les services de l'Etat	31
4	Les principaux enjeux	32



# 1 Les principes d'analyse

## 1.1 Le périmètre couvert

Etant donné la configuration des sites urbains et portuaires, l'interface ville-port est multiple et couvre des échelles très différentes. A ce stade, il a été envisagé une analyse qui comprend trois dimensions qui se recouvrent.

L'emboîtement des différents espaces comprend :

➔ **La zone de part et d'autre du chenal et la façade urbaine (1)** : il s'agit de la zone d'interface la plus directe et la plus évidente. Elle comprend à la fois des espaces mixtes ou très proches.

- ⇒ Elle est à la fois visuelle, puisque le port et ses équipements sont une composante importante du paysage urbain de Port la Nouvelle,
- ⇒ elle est physique puisque des emprises qui se recouvrent,
- ⇒ elle se perçoit également à travers un fond sonore particulier, propre aux ports, qui est surtout sensible à proximité.

On peut considérer que cette zone comprend, depuis l'Ouest, la jonction assez complexe des différentes infrastructures avec la ville, l'étang de Bages, le canal de la Robine et les premiers terre-pleins portuaires. A l'Est, elle se termine à l'autre extrémité du chenal, coté port, au niveau du casino.

Cette zone est également à l'échelle des potentiels impacts (cercles de danger) liés aux risques technologiques et industriels des sites de stockage portuaires.

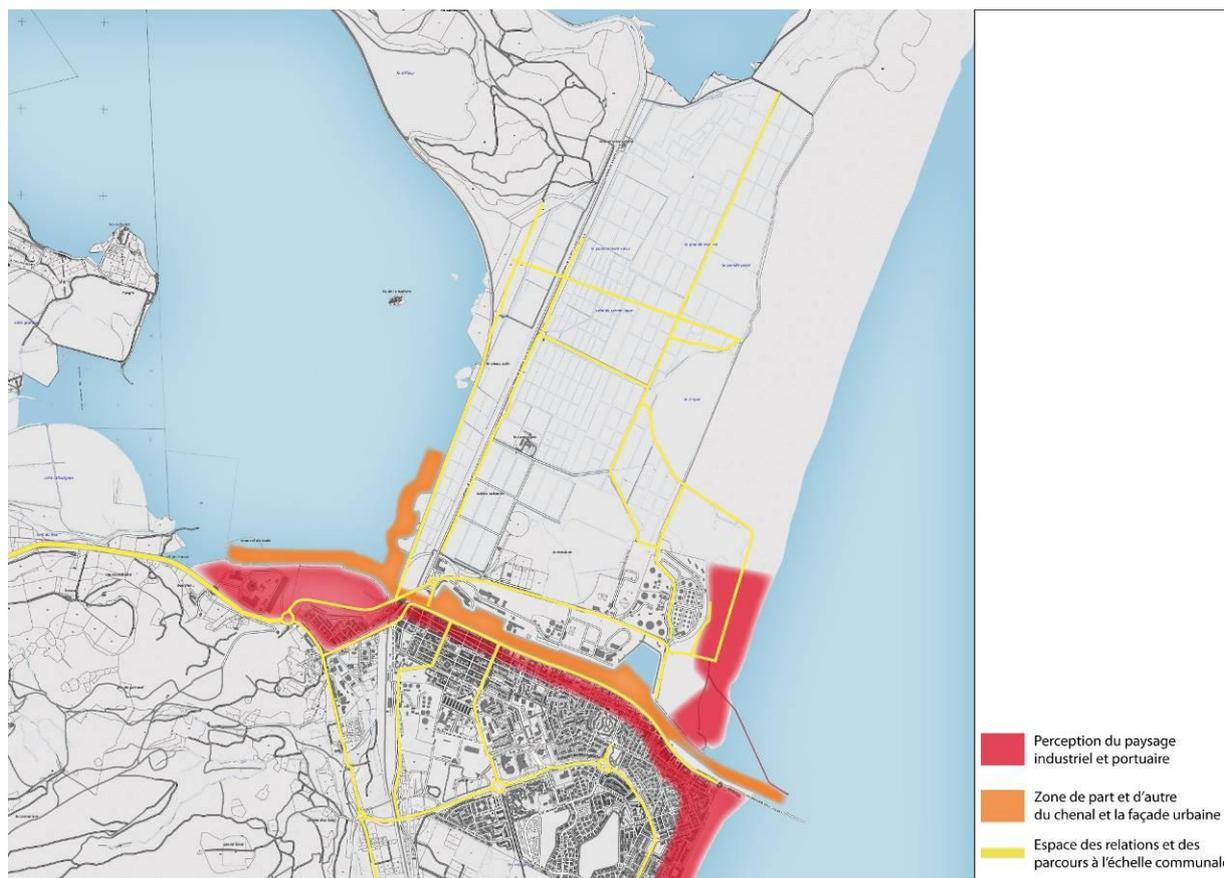


Figure 1: les différentes échelles de la relation ville-port, source CATRAM

- **La perception du paysage industriel et portuaire (2)** s'étend à l'intérieur du tissu urbain par un biais visuel essentiellement. Cette zone est plus large que la précédente et elle correspond globalement à l'ensemble des points à partir desquels les installations portuaires sont visibles, qu'il s'agisse des zones résidentielles, des plages, des sites des anciennes salines. Un certain nombre de ces points sont particulièrement sensibles car davantage fréquentés, par exemple le front de mer et la promenade de la digue qui sont deux sites très fréquentés et essentiels dans l'offre touristique de Port la Nouvelle,
- **L'espace des relations et des parcours à l'échelle communale (3)** est plus large et se définit plutôt comme un réseau que comme une zone ou un espace déterminé. Un certain nombre de cheminement et d'itinéraires, à pied, à vélo ou en véhicules sont directement touchés par les équipements portuaires, soit parce que les trafics liés au port empruntent les mêmes voies et infrastructures, soit parce qu'ils traversent les espaces portuaires.  
Parmi ces différents niveaux de relation, on peut mentionner :

- ⇒ L'accès au port et au centre ville qui empruntent une bretelle commune (le pont de la RD6139),
- ⇒ L'accès à la plage de la Vieille-Nouvelle (au droit des stockages de vrac liquides du port) par le réseau viaire interne au port<sup>1</sup>,

<sup>1</sup> Cet accès a été interdit par arrêté par la Région, autorité portuaire.

- ⇒ L'accès à l'île Sainte Lucie et à l'étang de Bages, le long du canal de la Robine ou à travers les anciennes salines,
- ⇒ La gestion des circulations au niveau de l'embranchement vers la voie ferrée principale.

Le plan (Figure 1) permet de situer ces différentes échelles de l'interface ville-port.

---

## 1.2 Les grandes étapes

---

L'analyse de l'interface ville-port s'est déroulée suivant

L'analyse des fonctions, des pratiques et des composantes qui est plus particulièrement centrée sur la zone d'interface directe mais qui prend en compte les points singuliers. Il s'agit d'un inventaire des principaux thèmes, usages ou formes urbaines qui constituent cette zone de contact,

Le travail sur les séquences consiste à reconstituer les unités ou les moments cohérents de la zone d'interface: il peut s'agir d'un quartier, d'un cheminement, d'un espace défini par ses fonctions, ses équipements, etc. il s'agit ici de retrouver les continuités et, du même coup, de mettre à jour les discontinuités de la relation ville-port.

Le positionnement des acteurs locaux est ici abordé à travers des documents de planification, d'orientation stratégiques ou des éléments règlementaires. On s'est ici concentré sur les éléments liés à l'aménagement de la zone, aux aspects règlementaires en ce qui concerne les risques.

Les enjeux constitue une conclusion et une synthèse et rappelle les problématiques principales sous la forme d'une carte de situation.

---

## 1.3 Les sources utilisées

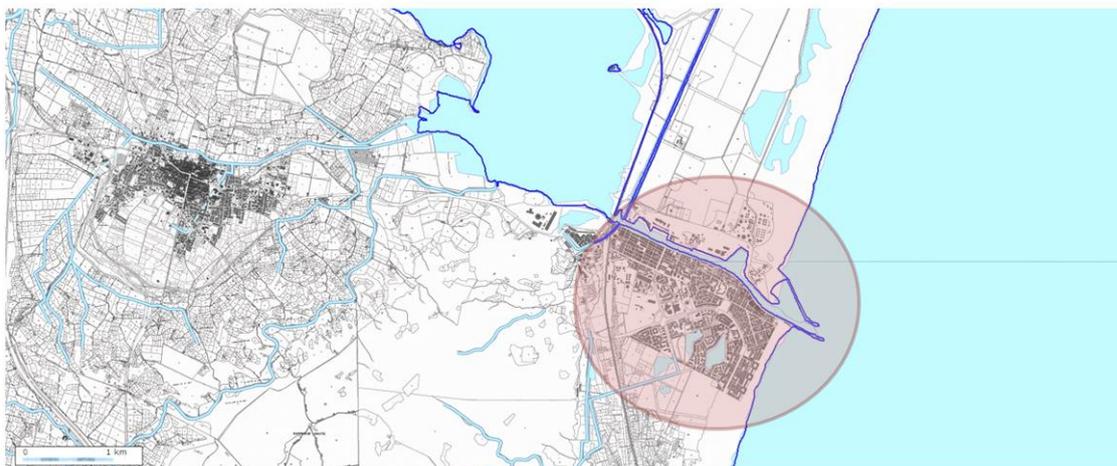
---

Les études de terrain : les sites ont été visités à deux reprises au printemps 2012. Une visite en période estivale peut s'avérer utile et permettra de compléter l'analyse en l'état.

Les documents de planification ou d'orientation disponibles comme le SCOT et le PADD ont été utilisés.

## 2 Les thématiques composant la relation ville port

La situation de la ville et du port dans son contexte maritime et lacustre omniprésent a conduit à multiplier des situations d'interface multiples. Alors qu'ils sont spatialement distincts (et non pas imbriqués), le chenal et le linéaire des quais le long du chenal permettent de nombreux points de contact, qu'il s'agisse d'occupation mixte, de recouvrement, de superposition des emprises sur un même espace ou de mise en relation visuelle.



## 2.1 Les formes urbaines

La diversité du bâti le long du chenal contraste avec la rigueur du réseau viaire. Le quadrillage des voies est systématique le long du chenal et assure une certaine cohérence à un tissu urbain sinon très hétérogène.



## 2.2 La trame dense du vieux bourg





Dans le **vieux bourg** – qui date seulement du XIX<sup>ème</sup> siècle pour l'essentiel de ces activités, on voit se succéder des **petits immeubles** et des bâtiments anciens - dont certains de qualité - sur un parcellaire dense et selon un plan en damier très strict. Les rues restent assez étroites et les trottoirs sont parfois inexistantes ou plutôt étroits.

Quelques **places et placettes** viennent s'insérer dans le damier comme devant l'église mais restent de taille modeste.

Les hauteurs ne dépassent pas R+4 et les tailles des bâtiments sont modestes.

## 2.3 Les « maisons de pêcheurs »





Un habitat individuel en implantation mitoyenne se retrouve à plusieurs endroits de Port la Nouvelle et toujours en contact avec un canal ou les quais.



A l'entrée de la ville, sous le pont qui rejoint le site du port de commerce, des petites villas sont regroupées sur un petit îlot triangulaire, seulement accessible aux bateaux et aux piétons.

A l'autre extrémité du chenal, derrière la première rangée d'immeuble en bord à quai, on retrouve ce même type de mini-villas, sur une trame aussi dense.



Là aussi les hauteurs des maisons ne dépassent pas R+1 et sont souvent de plain pied. Les ruelles, trop étroites pour les voitures, restent piétonnes.

Ces maisons forment un ensemble plutôt pittoresque et attrayant.

## 2.4 L'occupation des rives de l'étang





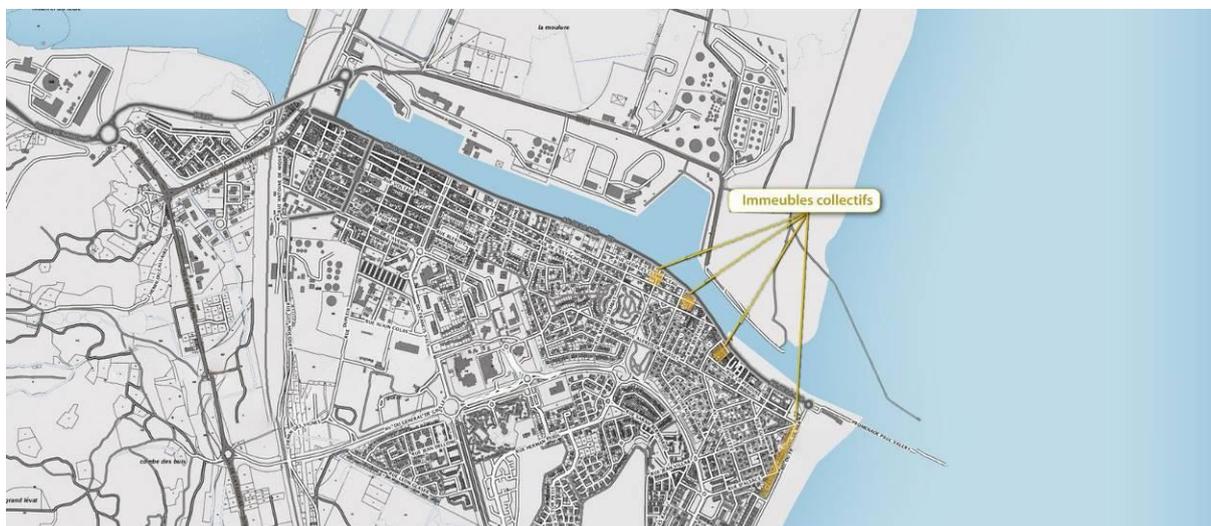
Une forme d'occupation informelle des rives des canaux et des étangs est liée à la pratique de la plaisance et de la pêche amateur. Elle est appelée « cabanisation », est récurrente et fréquemment relevé dans les documents de planification du Grand Narbonne.

Selon leur état d'entretien, ces constructions, de qualité très médiocre, dégradent plus ou moins les rives. Proches des infrastructures (embranchement des voies ferrées, bretelle d'accès au port, ponts, etc.) elles sont très visibles lorsqu'on accède à la ville et participe de son image.

Mieux entretenues et organisées, ces embarcadères et baraquements pourraient alors contribuer à renforcer l'attrait de l'entrée de la ville, insuffisamment mis en valeur, en raison en particulier de la présence de la cimenterie qui la marque fortement.

Le chemin d'accès vers l'île Sainte Lucie et un premier parking sont localisés le long du canal de la Robine à proximité de ces constructions.

## 2.5 L'habitat collectif



Les immeubles collectifs sont assez peu nombreux et restent de taille modeste. Ils sont présents sur le front de mer et le long du chenal, coté mer.

Les faibles hauteurs de bâtiments, règlementées, sur l'ensemble de la commune contribuent à restaurer une certaine homogénéité dans ce quartier du front de mer, particulièrement divers.

L'impact de nouvelles installations portuaires sur le paysage urbain en sera également diminué puisque les vues depuis les immeubles d'habitation sont de faible portée et ne devraient pas être perturbées par le nouveau projet.

## 2.6 Le tissu des résidences individuelles



L'essentiel des extensions du vingtième siècle de Port la Nouvelle est constitué de villas de taille moyenne, mitoyennes pour la plupart, parfois sans jardin ou avec de simples terrasses. La plupart d'entre elles ne dépassent pas R+1.

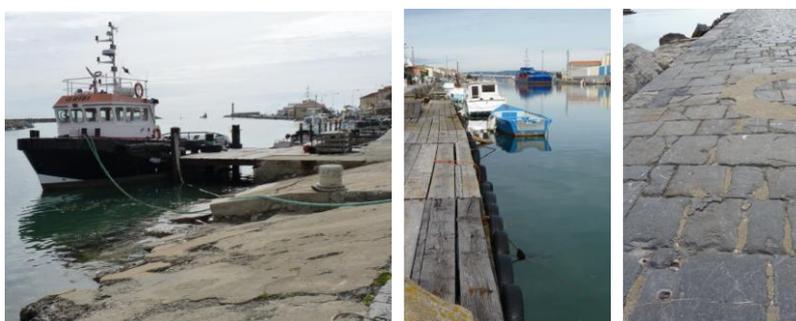


Ces zones pavillonnaires sont organisées sur le même modèle de damier prolongé depuis le bourg pour la partie le long du chenal et sur une grille diagonale pour la partie en front de mer. Les rues sont souvent assez larges, bordées de pins parasols et forment un ensemble très aéré et là aussi, très disparate.



La plupart de ces villas sont en retrait des quais ou du front de mer, l'interface avec le port se faisant à travers les ouvertures des rues. Aujourd'hui, l'impact visuel des équipements portuaires est relativement faible pour ces zones résidentielles.

## 2.7 Les quais et leurs aménagements



Les quais le long du chenal forment un linéaire accessible sur l'ensemble du parcours. La partie aménagée est limitée à la section au droit du bourg, dans la continuité du port de plaisance.

L'essentiel du linéaire ne fait pas l'objet d'aménagement urbain spécifique : on peut y circuler à pied sans problème mais il n'y a pas de cheminement continu pour modes doux par exemple. Une grande partie des quais est occupée par des places de stationnement de véhicules pour la partie proche de la chaussée tandis que la partie en bord de chenal est affectée au stationnement des petits bateaux, aux réparations légères des bateaux de plaisance, etc. et est équipée d'appontement ou d'anneaux.

Certaines sections sont en mauvais état tandis que d'autres ont conservé leurs dallages d'origine comme du côté de la digue.

## 2.8 La perception de l'activité portuaire et industrielle



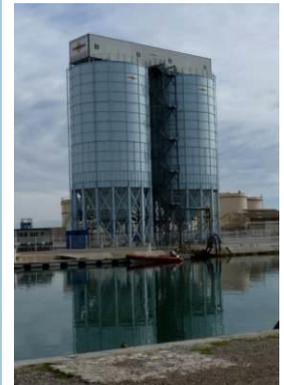
La vue sur le port depuis le chenal forme un long travelling le long des terminaux.

Les équipements de manutention, les entrepôts ou les silos sont espacés et ne forment pas un linéaire continu. La façade portuaire s'interrompt régulièrement et laisse entrevoir l'horizon sans obstacle. La distance entre les quais coté ville et les équipements portuaires est telle que les bruits ou les envols sont limités.

Les hauteurs restent également modestes. Par ailleurs, les équipements sont relativement récents. Contrairement à certains ports, les installations en cours d'utilisation et les quelques sites non exploités (les cuves de stockage inox pour les liquides éthyliques par exemple) sont en bon état et entretenus.

L'ensemble compose un paysage minéral, à caractère industriel évident mais plutôt harmonieux. Il n'y a pas de conflit entre les installations portuaires et la façade urbaine, ni de juxtaposition choquante. La modestie de l'ensemble urbain opposé au port est un avantage en ce sens. La petite criée, coté ville, et ses étals, présente un autre aspect des activités portuaires.

Cette cohabitation réussie offre un contraste évident avec l'impact de la cimenterie Lafarge dans le paysage d'entrée de ville à quelques centaines de mètres.



## 2.9 Les loisirs, les pratiques récréatives et la plaisance

Sans connaître la densité d'activités des grandes stations balnéaires, Port la Nouvelle offre un certain nombre d'activités de loisirs comme la promenade, la baignade, la pêche, des activités liées au nautisme (plaisance, aviron, etc.). Une partie de ces activités se fait à proximité directe des activités et de l'enceinte portuaire. C'est par exemple le cas de la plaisance, dont le principal site se trouve au fond du chenal mais aussi des activités comme l'aviron, et la promenade sur la digue, etc.

L'accès à la plage de la Vieille Nouvelle, la plus proche du site portuaire, suit aujourd'hui un accès à travers les installations portuaires. La route est normalement fermée mais la barrière bloquant l'accès est régulièrement ouverte et les véhicules stationnent à proximité des sites de stockage. L'accès à l'île Sainte Lucie se fait le long du canal de la Robine, à côté de l'entrée du port. Certains chemins, parallèles au chemin de halage, traversent les anciennes salines et certains terrains portuaires. A noter que la plage principale de Port la Nouvelle est située sur le front de mer, de l'autre côté du chenal et en lien direct avec la ville et les équipements hôteliers.

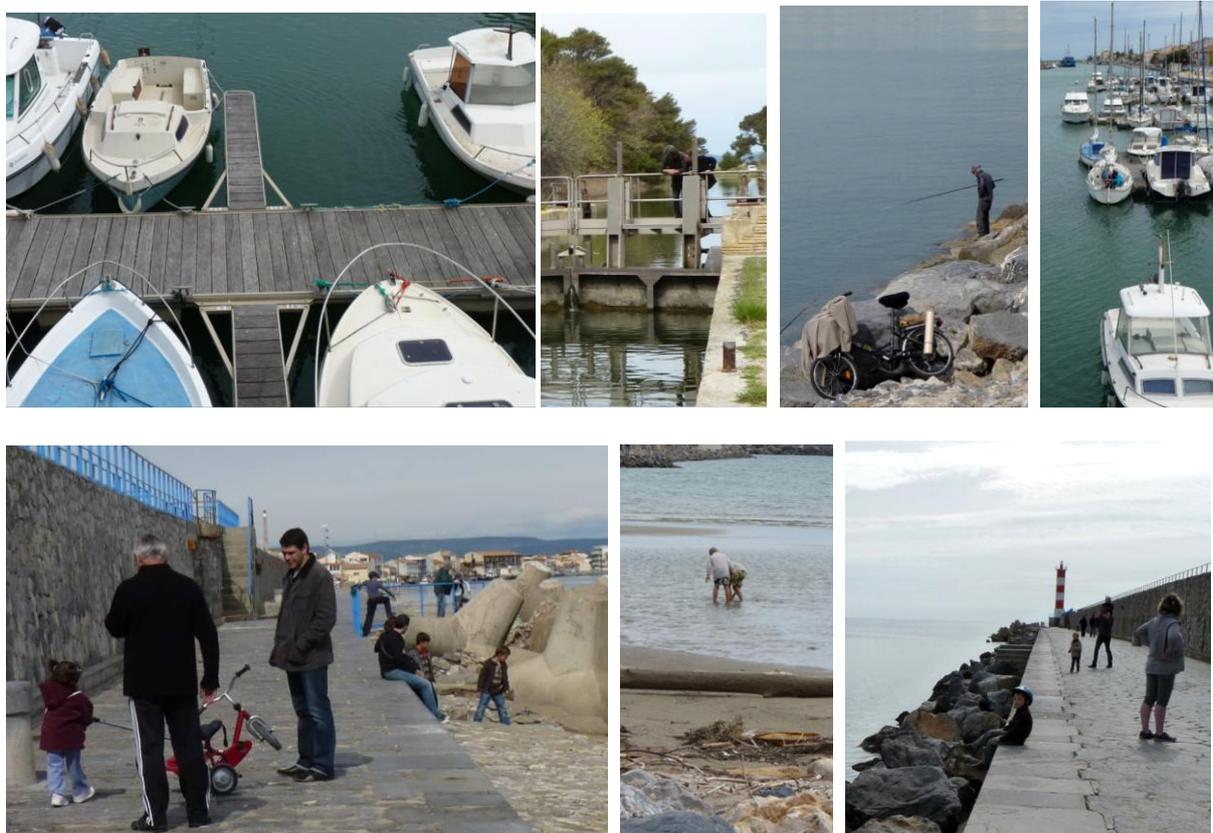




Figure 2: Sites des activités récréatives, source CATRAM

## 2.10 L'activité commerciale



La plupart des activités commerciales et de la restauration prend place soit au niveau du front de mer soit dans le bourg.



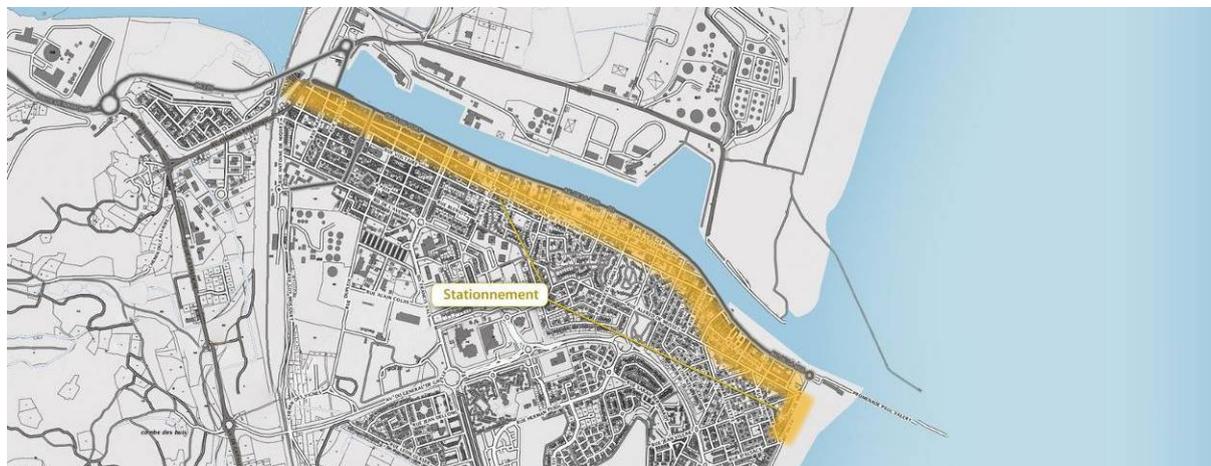
Sur le front de mer, on trouve des commerces spécifiques aux activités balnéaires, des établissements hôteliers, des résidences et des restaurants divers. Dans le bourg, des commerces de proximité sont implantés, plutôt le long des voiries internes qu'en bord de chenal.



La partie centrale du chenal ne comporte quasiment pas de commerce, à part quelques sites spécialisés sur l'entretien et la réparation de plaisance.

Globalement, les activités sont peu touchées, positivement ou négativement par la proximité du port, exception faite du casino, qui est situé à l'articulation du chenal, du front de mer et de la digue.

## 2.11 La gestion des véhicules



Davantage que la proximité du port, les éléments qui impactent le plus l'ambiance urbaine sont liés aux véhicules routiers.

La voie le long du chenal est la principale voie qui permet de relier le front de mer et le bourg. Elle est fréquentée et les vitesses sont plutôt élevées.



Les stationnements de véhicules qui sont aménagés dans le cadre d'aménagements urbains sont limités au bourg sur une section assez courte. Se succèdent des aménagements purement routiers de stationnement en épis sur la chaussée. Pour les zones non goudronnées, le stationnement est plus libre et l'espace peut aussi être occupé par d'autres activités.



Le stationnement en épi sur chaussée prévaut également sur le front de mer. Les revêtements de chaussées et de trottoirs sont principalement en asphalte.

## 2.12 Le patrimoine naturel et paysager



Les espaces d'interface avec le port de Port la Nouvelle offrent une grande variété de sites, qu'il s'agisse d'environnements naturels ou de paysages en grande partie façonnés par l'homme. On peut ainsi citer

- ⇒ l'île Sainte Lucie qui offre entre terre et mer, des espaces naturels boisés préservés,
- ⇒ les rives des étangs de Bages et de Sigean,
- ⇒ les longues plages au Nord des installations portuaires
- ⇒ les anciennes salines et le maillage des anciens carreaux et des canaux.



Il s'agit de sites très fréquentés et qui participent de l'attractivité de Port la Nouvelle comme destination touristique mais aussi à son cadre de vie.

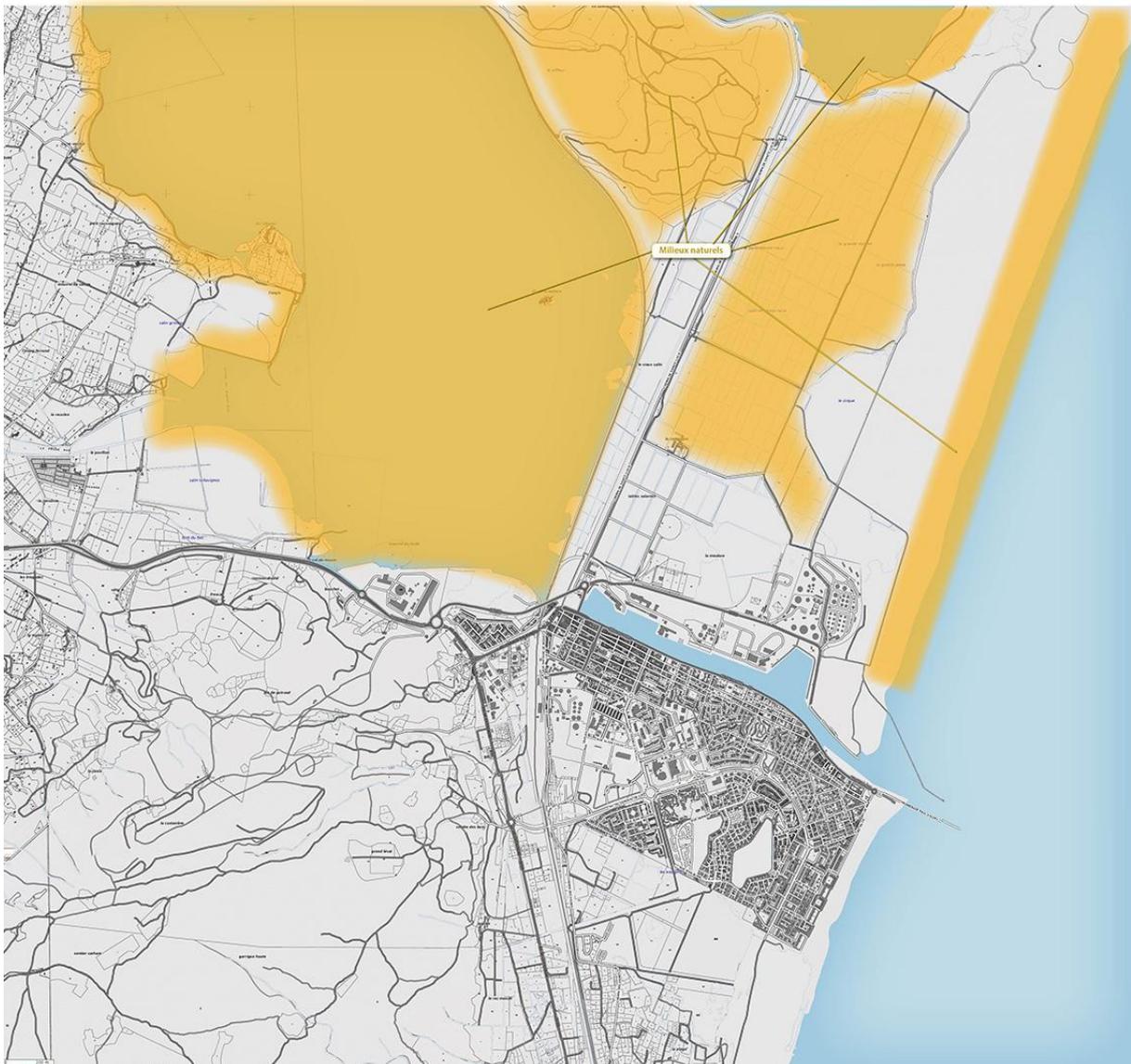


Figure 3: localisation des éléments de patrimoine, source CATRAM

---

## 2.13 Les grandes séquences

---

Pour les cinq grandes séquences identifiées, il s'agit de reconstituer les itinéraires et la succession des ambiances, des paysages urbains ou naturels.

### 2.13.1 Les plages



L'accès à la plage de la Vieille-Nouvelle se fait par la bretelle d'entrée au port et à travers les installations de stockage. La route qui dessert les installations portuaires reste une route publique : si une barrière ferme l'accès aux plages, celle-ci est régulièrement enlevée et un parking informel s'est implanté à proximité. Les installations portuaires sont très présentes, mais en arrière plan et le lieu reste à l'écart de toutes autres activités (commerces, circulation), ce qui lui confère une certaine qualité. A partir du nord de la digue, on accède alors au cordon qui ferme l'étang de Bages et qui reste jusqu'ici inoccupé jusque Gruissan. A noter que l'accès à la plage nord via le port est interdit par arrêté. La circulation en véhicule motorisé se fait en infraction à la loi et la baignade est non surveillée



### 2.13.2 Les salines et l'île Sainte Lucie



Comme pour les plages, l'accès aux sites de Sainte-Lucie, au canal de la Robine et aux salines emprunte la bretelle d'accès routier. Deux itinéraires sont possibles, soit le long du canal de la Robine soit à travers les Salines. L'accès via le chemin de halage se fait à partir du parking, en contrebas d'un rond point et d'un bâtiment industriel. Cet accès, qui n'est pas mis en valeur et qui ne comporte aucune signalétique, mène ensuite par un chemin goudronné à l'entrée de la réserve de l'île Saint Lucie. L'itinéraire est facilement carrossable mais reste étroit, les piétons et cyclistes empruntent ce même chemin. L'itinéraire à travers les salines se fait par des chemins de terre et est moins emprunté. Le paysage très ouvert est caractérisé par une végétation très basse, typique des zones littorales et méditerranéennes et des milieux halophiles puis fait place à la forêt de l'île Sainte Lucie sur la rive Ouest du canal.



### 2.13.3 L'entrée de ville



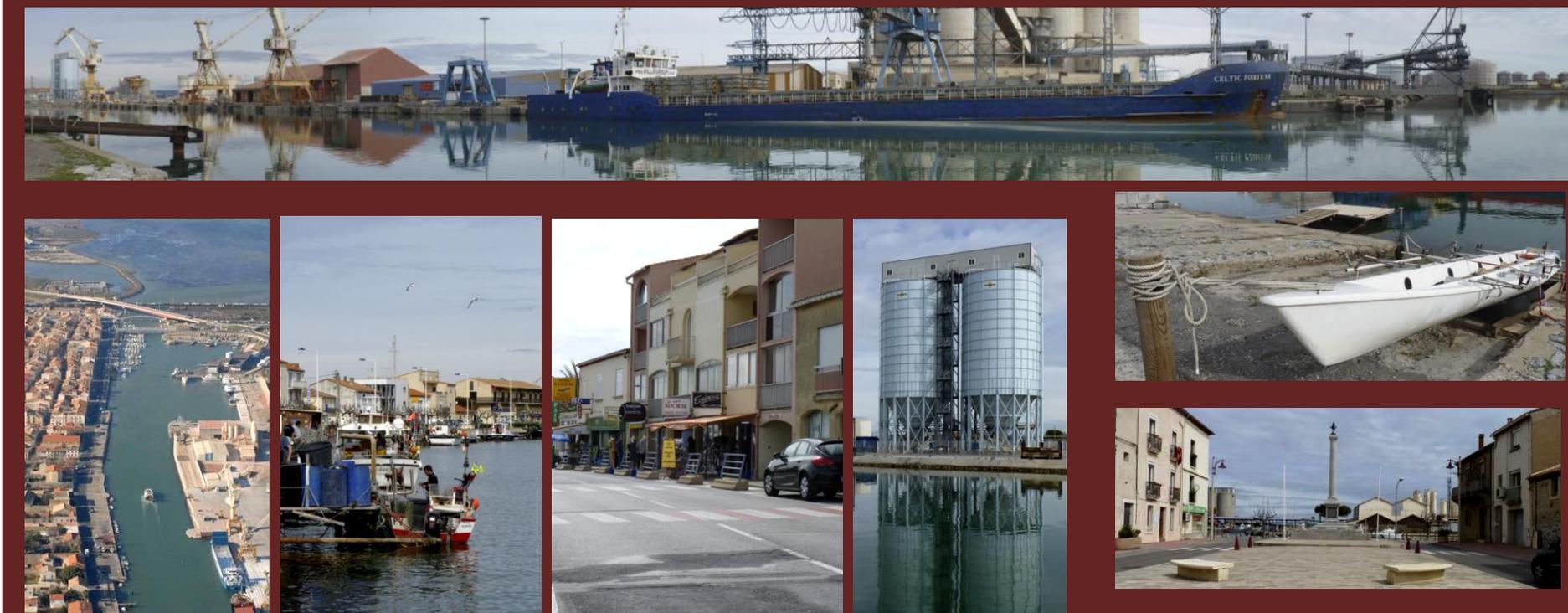
L'entrée de la ville de Port la Nouvelle constitue une séquence assez conflictuelle. La première image de la ville est donnée par la cimenterie qui occupe tout l'espace entre les collines puis la route mène aux premières maisons du bourg. Les échelles des petits pavillons d'une part et celles des infrastructures d'autre part offrent là-aussi un fort contraste. L'empreinte des différents niveaux de voirie est particulièrement marquante dans le paysage : la bretelle d'accès au port, le pont ferroviaire sur le chenal, la passerelle piétonne et le pont au dessus du chenal se télescopent au-dessus et entre les blocs de résidences. De la même façon, les différents niveaux de trafic et de circulation se superposent ou se juxtaposent. D'une manière générale, la circulation reste aisée mais des zones interstitielles subsistent et constituent des lieux d'occupation informelle. Il s'agit en particulier des rives de l'étang.



#### 2.13.4 Le chenal



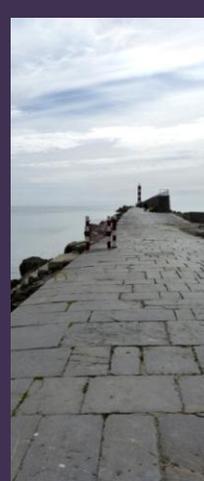
L'itinéraire le long du chenal s'étire sur plus de deux kilomètres et constitue une longue séquence rythmée par la succession des équipements portuaires. Sur le premier segment de ce cheminement, qui correspond au bourg, des commerces et les emplacements du port de plaisance offrent une certaine animation des deux côtés de la voie sur quai, qui a fait l'objet d'un aménagement spécifique. Le segment central est une succession de bâtiments résidentiels et de parkings coté quais. On y trouve aussi des sites de stationnements pour les bateaux de plaisance et les canoés-kayaks. Le dernier segment est constitué par les commerces liés au tourisme balnéaire et devient plus animé à mesure que l'on s'approche de la mer. Les équipements portuaires sont toujours très présents sans être gênants et constituent une des animations de cette séquence. Les voitures qui forment un trafic assez dense et rapide ont un impact plus fort sur l'ambiance.



### 2.13.5 Le front de mer et la digue



Le front de mer et la digue forment un espace à l'ambiance très différente de la précédente séquence du chenal. Les espaces y sont d'une toute autre échelle et les activités portuaires deviennent presque secondaires, composant un arrière-plan plus distant. Le point focal de la séquence est constitué par la promenade de la digue qui offre à la fois un double panorama sur la côte, les plaisirs et sensations d'une promenade sur une jetée maritime et l'agrément d'un cheminement sur un ouvrage ancien et de qualité. La bonne largeur de la digue et les enrochements permettent des usages variés : piétons, vélos, pêche. Le front de mer proprement dit constitué de la plage, de la voirie, de la façade urbaine est moins spectaculaire, en raison en particulier d'aménagements urbains simples. La façade urbaine est, quant à elle, du même niveau que les autres sections commerçantes de la ville avec une plus forte présence d'établissements de restauration.



## 3 Le positionnement des acteurs

### 3.1 Les collectivités

Port la Nouvelle fait partie de la communauté d'agglomération du Grand Narbonne qui regroupe 37 communes et un peu plus de 120 000 habitants. Les compétences déléguées (de manière obligatoire) à la structure intercommunale sont les suivantes :

- ⇒ Développement économique (Zones d'activités économiques, prospection, promotion, tourisme, enseignement supérieur et recherche, les politiques contractuelles)
- ⇒ Aménagement de l'espace communautaire (Schéma de cohérence territoriale (SCOT), Transports urbain et interurbain, pistes cyclables)
- ⇒ Equilibre social de l'Habitat,
- ⇒ Politique de la Ville

Le Grand Narbonne est donc la structure de référence en ce qui concerne l'aménagement du territoire et le développement économique et portuaire. Les documents consultés ont été les suivants :

- ⇒ Le projet du Grand Narbonne,
- ⇒ Le SCOT,
- ⇒ Le volet littoral du SCOT

Les documents de planification sont parfaitement cohérents et réaffirment le potentiel de Port la Nouvelle et définissent les grandes lignes du projet de développement portuaire associé à une plateforme multimodale route / rail / mer, d'échelle régionale. Le PADD note en particulier que le projet donne l'opportunité « d'expérimenter de nouvelles formes d'aménagement du littoral,

conciliant exigences environnementales, risque de submersion marine et développement économique : le pari de la Région et de la Commune de Port la Nouvelle de faire cohabiter un port industriel et une réserve Naturelle régionale est de ce point de vue emblématique de cette nouvelle ambition ». Le projet estimé aujourd'hui à 200 millions d'euros est conjointement porté par la Région Languedoc-Roussillon, département de l'Aude, communauté d'agglomération du Grand Narbonne.

## 3.2 Les services de l'Etat

Un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) est en cours d'élaboration à Port La Nouvelle (DREAL, 2010). Il organise la cohabitation des sites industriels à risques (Antargaz, Frangaz, France-Agrimer, EPPLN). Deux périmètres et deux PPRT ont été définis sur la commune de Port la Nouvelle, l'un concernant les sites pétroliers à l'intérieur de la zone résidentielle, qui sont destinés à être déplacés prochainement et l'autre les sites de stockage et sites industriels à proximité de la zone portuaire, qui sont, eux, pérennes. Le PPRT a vocation, par la mise en place de mesures préventives sur les zones habitées et sur les sites industriels, à protéger les vies humaines en cas d'accident.

La carte des aléas (enveloppe des aléas confondus) est déjà arrêtée et fait apparaître que les installations industrielles actuelles générant le risque ne touchent pas directement la zone résidentielle : les cercles de dangers ne vont pas au-delà du chenal. Par contre des activités nautiques ou des bateaux stationnant sur le chenal coté port sont susceptibles d'être inclus dans la zone d'aléa faible. Une étude complémentaire sur la vulnérabilité des bâtiments, effectuée par l'INERIS, est en cours.

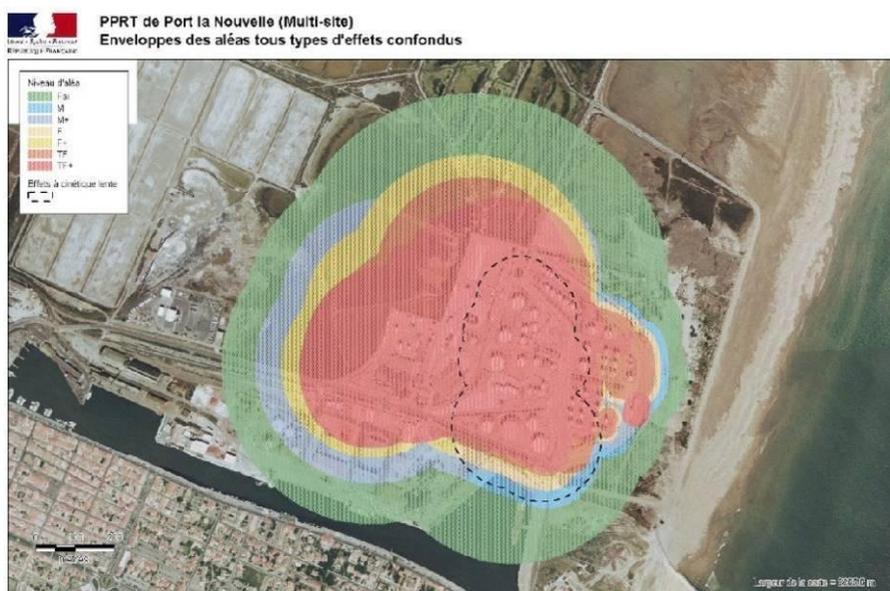


Figure 4: Enveloppe des aléas tous types d'effets confondus, source DREAL, présentation 12 janvier 2012, CLIC, PLN

## 4 Les principaux enjeux

Pour la façade urbaine qui est en relation avec le port, on peut faire les constats suivants :

Il s'agit d'un tissu très homogène par son gabarit et par son réseau viaire mais plutôt hétérogène par la qualité des bâtiments et leur typologie. Le tout forme un ensemble assez cohérent car ne connaissant pas de rupture ni dans son organisation ni dans les fonctions présentes.

Malgré sa proximité avec les infrastructures portuaires, les relations entre la zone urbaine le long du chenal sont limitées et avant tout visuelles. En raison de la qualité moyenne du tissu urbain, on peut difficilement attribuer un impact négatif aux équipements portuaires. **Au contraire, ils participent positivement au caractère industriel et portuaire de la petite ville et la distinguent d'autres stations balnéaires.**

L'impact des infrastructures portuaires sur la zone urbaine en contact avec le port est donc globalement limité en ce qui concerne les éventuelles nuisances ou risques et plutôt positif en termes d'ambiance et de paysage et peut même constituer une attraction. Mais plusieurs éléments sont à considérer avec attention car ils constituent de futurs points durs qui peuvent entraîner des conflits d'usage avec le futur projet portuaire ou qui présentent déjà des aménagements dégradés, des fonctionnements ou des proximités problématiques. Cinq points durs ont été retenus et sont représentatifs de chaque séquence explorée précédemment :

### ➤ L'accès à la plage de la Vieille Nouvelle

Il s'agit sans doute de l'impact du futur projet qui sera le plus direct sur usages des habitants de la station balnéaire, permanents ou occasionnels. Les conséquences du projet sur les pratiques en cours sont les suivantes :

- ⇒ suppression de la section de plage comprise dans le périmètre du projet portuaire,
- ⇒ suppression de l'accès à travers l'emprise actuelle du port.

Il faudra organiser un nouvel accès aux plages Nord, sachant que l'itinéraire sera nettement rallongé.

### ➤ La mixité des usages sur le chenal :

Avec une intensification globale du trafic lié aux navires de commerce (y compris les services portuaires et l'entretien), la cohabitation des usages devra être organisée dans le chenal et au niveau de la passe d'entrée, même si les manœuvres des bateaux se feront au niveau de la nouvelle passe d'entrée, donc hors du chenal.

### ➤ La promenade et le paysage perçus depuis la digue :

Il s'agit d'une des principales attractions de la station balnéaire qu'est aussi Port la Nouvelle. La promenade sur la digue permet d'embrasser le front de mer dans son ensemble, et présente un réel intérêt dans la perception du paysage qu'elle offre.

### ➤ L'entrée de ville et la superposition des flux :

Il s'agit d'un site urbain particulièrement complexe en raison de la convergence de grandes infrastructures et de la multiplicité des accès qui doivent y prendre place. Aujourd'hui la circulation se fait aisément pour les véhicules routiers mais laisse peu de place aux autres types de modes de déplacement. La récente bretelle d'accès au port marque fortement le paysage et peut, à terme, marquer négativement le quartier résidentiel. Par ailleurs, les rives de l'étang ne sont pas, aujourd'hui, prises en charge et sont occupées par des cabanes ou des embarcadères plutôt dégradés. Le projet portuaire, en réorganisant la rive Nord et les berges peut avoir un effet positif sur cette entrée de ville, à la fois en termes d'image et aussi pour une meilleure gestion des flux.

### ➤ L'accès à l'île Sainte Lucie et aux salines :

Aujourd'hui l'accès aux salines et à l'île Sainte Lucie se fait par le chemin de halage, le long du canal de la Robine, à partir du parking à côté de la bretelle d'accès ou par les chemins entre les bassins. Dans tous les cas, ce réseau sera impacté par la future organisation portuaire. A noter que le réseau de voies entre les anciens marais salants, le maillage des petits canaux, des écluses en bois et de la végétation constituent un des attraits de ce site et peuvent servir l'image du futur port et de sa zone d'activités, conciliant exigences environnementales, risque de submersion marine et développement économique : le pari de la Région et de la Commune de Port la Nouvelle de faire cohabiter un port industriel et une réserve Naturelle régionale est de ce point de vue emblématique de cette nouvelle ambition ». Le projet estimé aujourd'hui à 200 millions d'euros est conjointement porté par la Région, le département et la communauté de communes.



**La relation avec les zones des Salines et l'île Sainte-Lucie et la valorisation du patrimoine naturel**

- - Des aménagements aujourd'hui insuffisants et peu adaptés
- + + Une image à valoriser, des sites à fort potentiel

**L'articulation de l'entrée de ville**

- - Circulations et Accès piétons pas très bien gérés, Rives de l'étang mal aménagées
- + + Opportunité de gérer globalement le site, d'en valoriser les atouts et de faciliter les accès

**La mixité du chenal d'accès**

- - Un chenal mixte qui associe des usages amateurs et professionnels, touristique et industriel
- + + Cohabitation des fonctions confortée

**L'accès aux plages**

- - Un accès à la plage de la Vieille Nouvelle modifié
- + + Un nouvel accès simple et sécurisé aux divers visiteurs du site

**La promenade de la digue**

- - Un paysage qui peut être modifié et un accès limité
- + + Un élément fort du tourisme balnéaire à préserver et valoriser.

## Les cinq grands enjeux de la relation ville-port