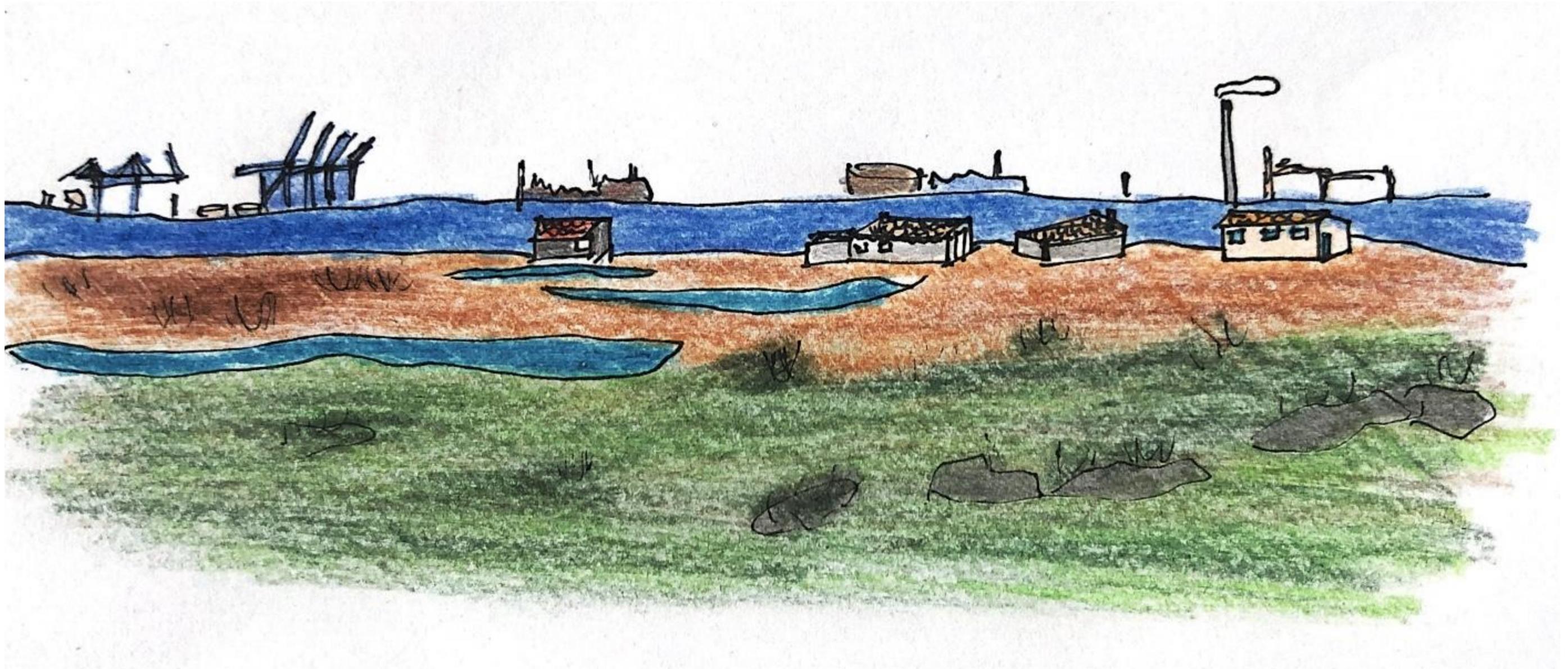


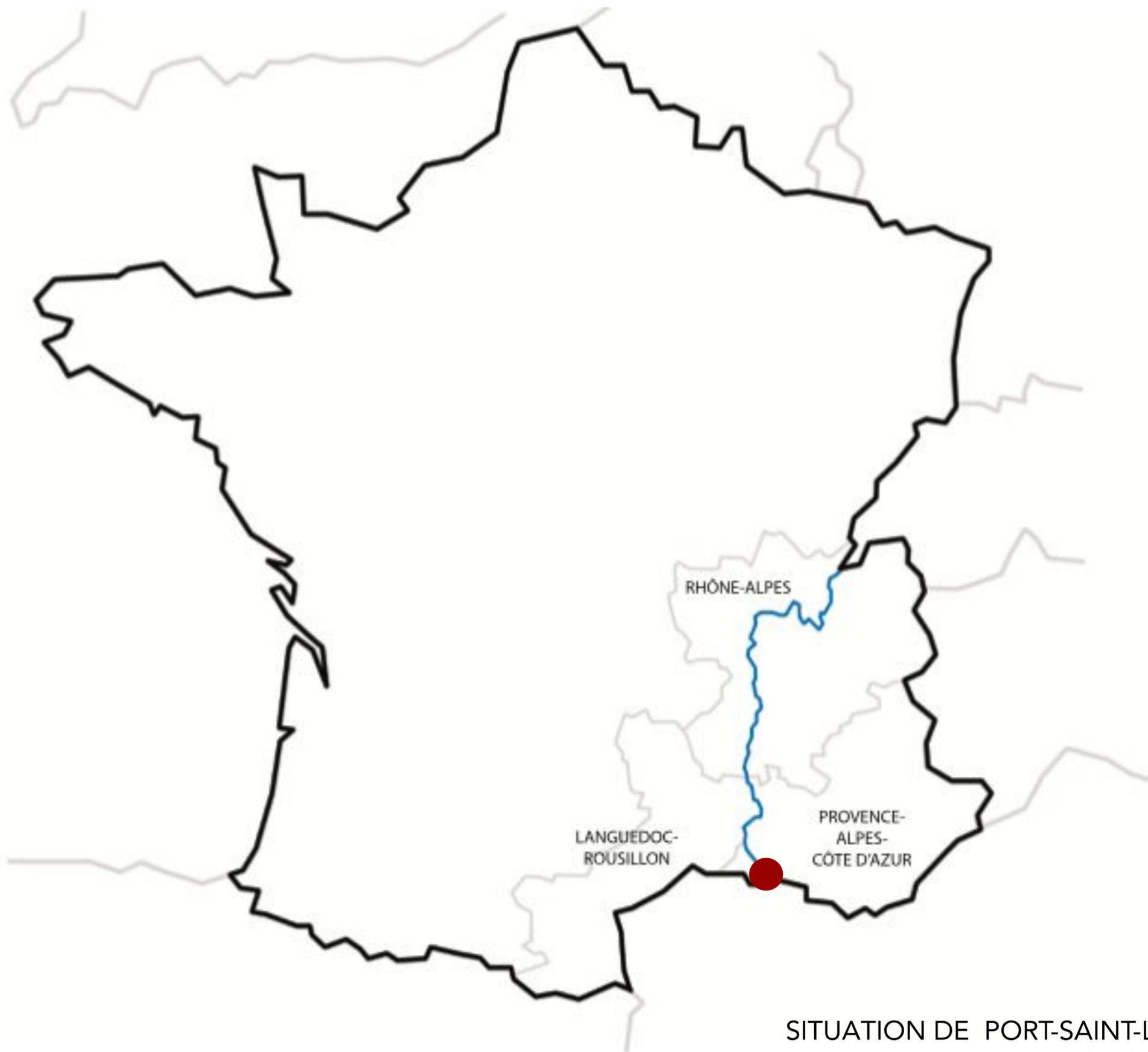
# PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHÔNE



MONTÉE DES EAUX À L'HORIZON 2100

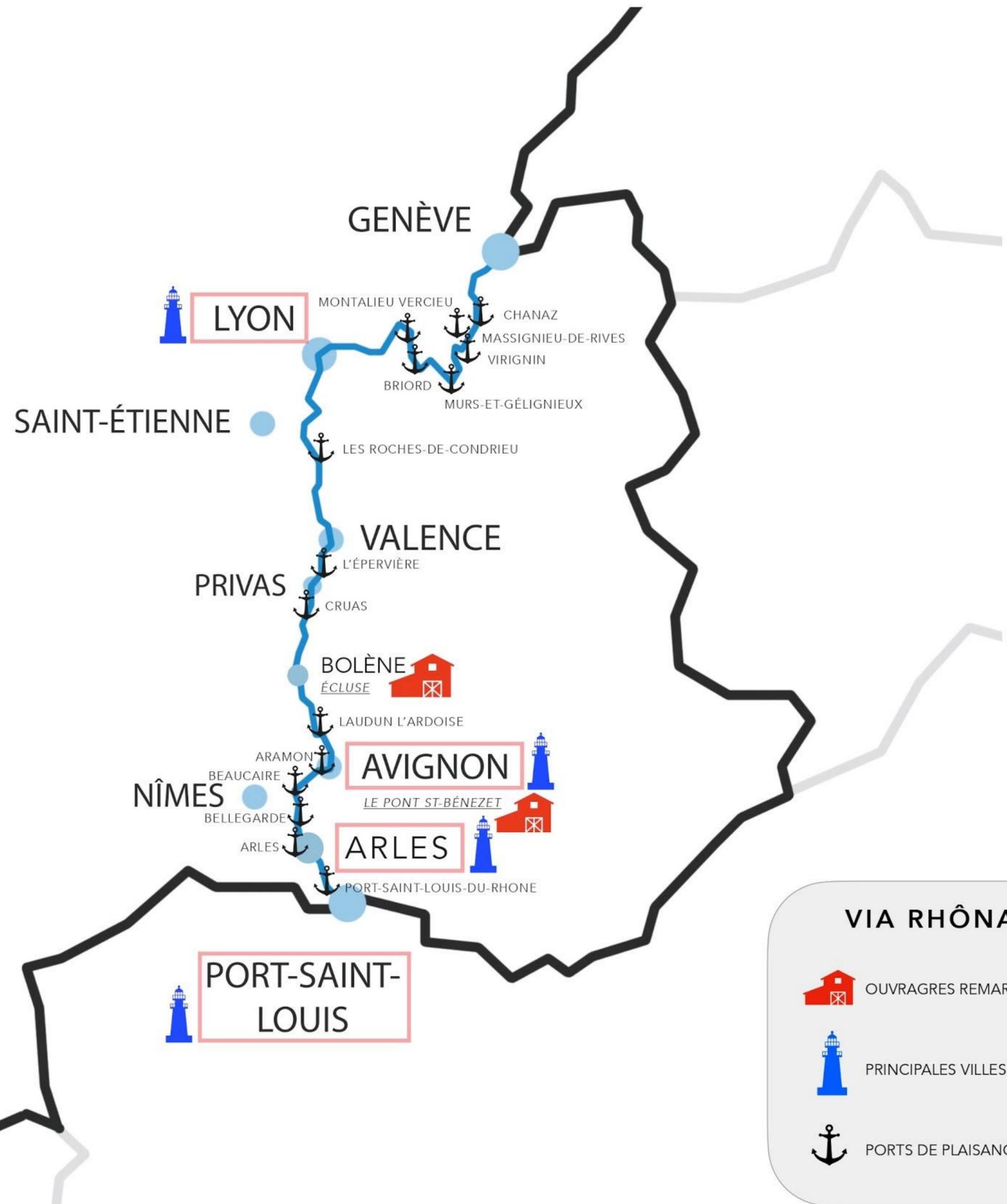
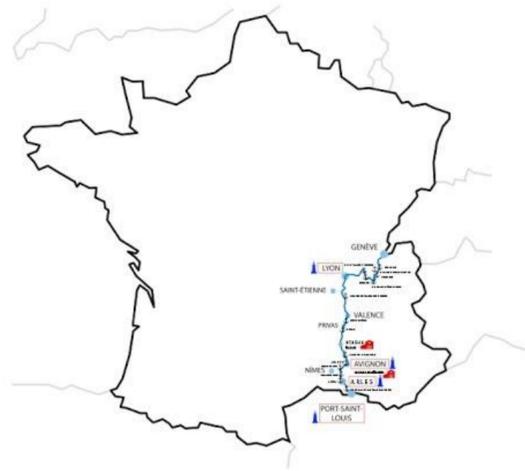
I	SITUATION DE PORT-SAINT-LOUIS .....	(p. 4-10 )
II	EVOLUTION HISTORIQUE .....	(p. 11-15 )
III	ETAT DES LIEUX .....	(p. 16-36 )
IV	MONTÉE DES EAUX .....	(p. 37-47 )
V	ENJEUX .....	(p. 48-54 )
VI	STRATEGIES .....	(p. 55-133 )

- I SITUATION DE PORT-SAINT-LOUIS
- II EVOLUTION HISTORIQUE
- III ETAT DES LIEUX
- IV MONTÉE DES EAUX
- V ENJEUX
- VI STRATEGIES

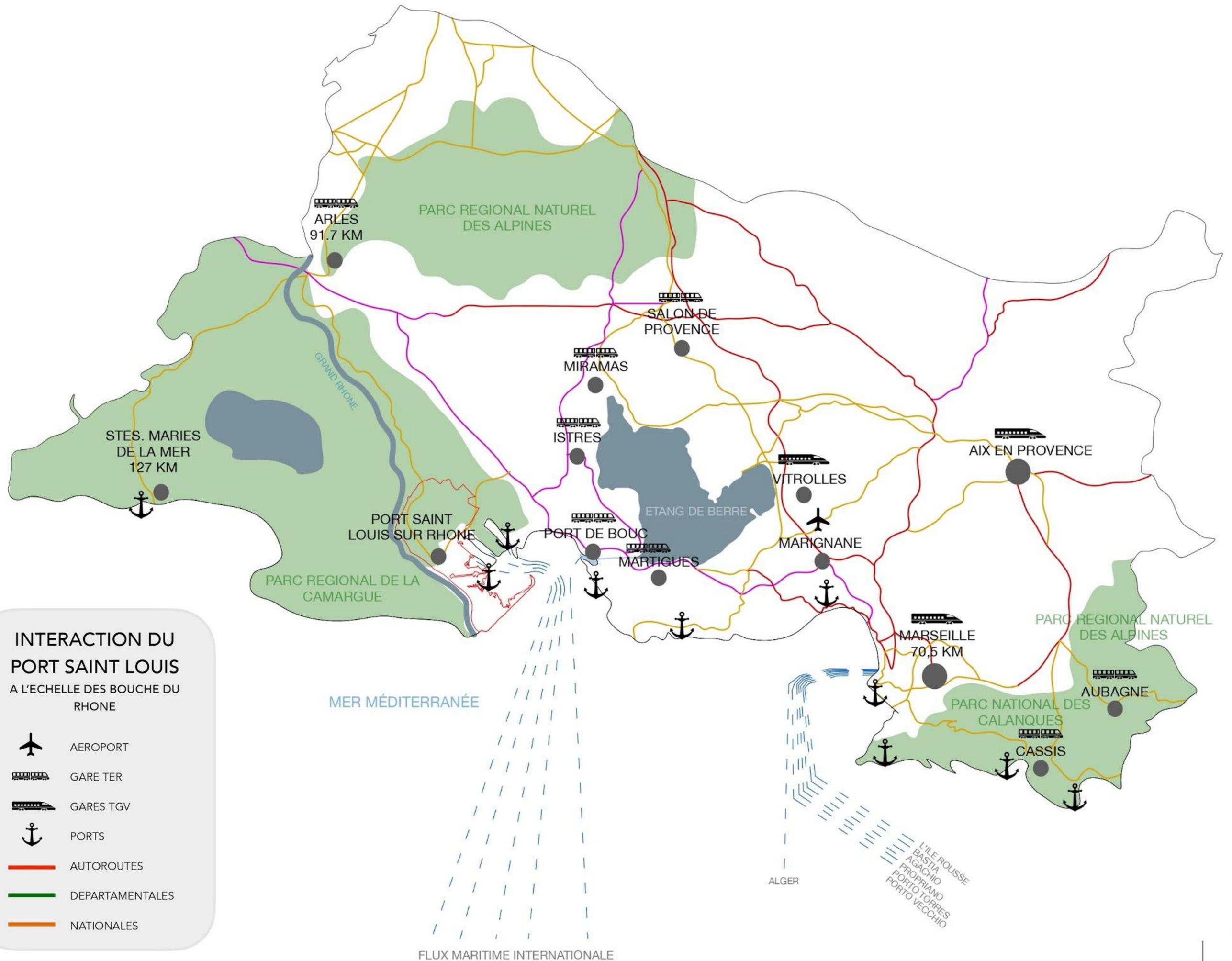


SITUATION DE PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHÔNE  
À L'ÉCHELLE DE LA FRANCE

Port Saint Louis se situe à l'embouchure du Rhône et au bord de la Mer Méditerranée. Le Rhône vient connecter les villes et régions du Nord à la mer.



La Via Rhôna est une voie verte de 815 km qui débute au Lac Léman et arrive à Port-Saint-Louis dans une impasse.



ARLES  
91.7 KM

STES. MARIES  
DE LA MER  
127 KM

PARC REGIONAL NATUREL  
DES ALPINES

GRAND RHONE

PARC REGIONAL DE LA  
CAMARGUE

PORT SAINT  
LOUIS SUR RHONE

SALON DE  
PROVENCE

MIRAMAS

ISTRES

ETANG DE BERRE

VITROLLES

MARIGNANE

AIX EN PROVENCE

PORT DE BOUC

MARTIGUES

MARSEILLE  
70,5 KM

PARC REGIONAL NATUREL  
DES ALPINES

AUBAGNE

PARC NATIONAL DES  
CALANQUES

CASSIS

MER MÉDITERRANÉE

FLUX MARITIME INTERNATIONALE

ALGER

L'ILE ROUSSE  
BASTIA  
AGACCHIO  
PROPRIANO  
PORTO TORRES  
PORTO VECCHIO

1 KM

A l'Ouest de Port-Saint-Louis nous avons le parc de la Camargue très connu pour sa biodiversité ainsi que les Salins-de-Giraud connu pour ses marais salants.

A l'Est de Port-Saint-Louis nous avons le Golfe de Fos connu par son activité portuaire et l'Étang de Berre le second plus grand étang de l'Europe.

- I SITUATION DE PORT-SAINT-LOUIS
- II EVOLUTION HISTORIQUE**
- III ETAT DES LIEUX
- IV MONTÉE DES EAUX
- V ENJEUX
- VI STRATEGIES

# ÉVOLUTION DE PORT SAINT LOUIS



1860



1950



2020

ECHELLE 1 / 50000



**1737**  
Construction de la tour Saint Louis



**1936**  
Apparition des premiers faubourgs



**1963**  
Création de la zone industrielle Carteau



**1999**  
Construction du Distriport



**1864**  
Début des travaux du canal, de l'écluse et du bassin



**1946**  
Plan d'urbanisme avec zoning (extension du port et de la ville)



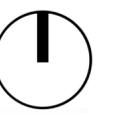
**1992**  
Le bassin portuaire devient un port de plaisance



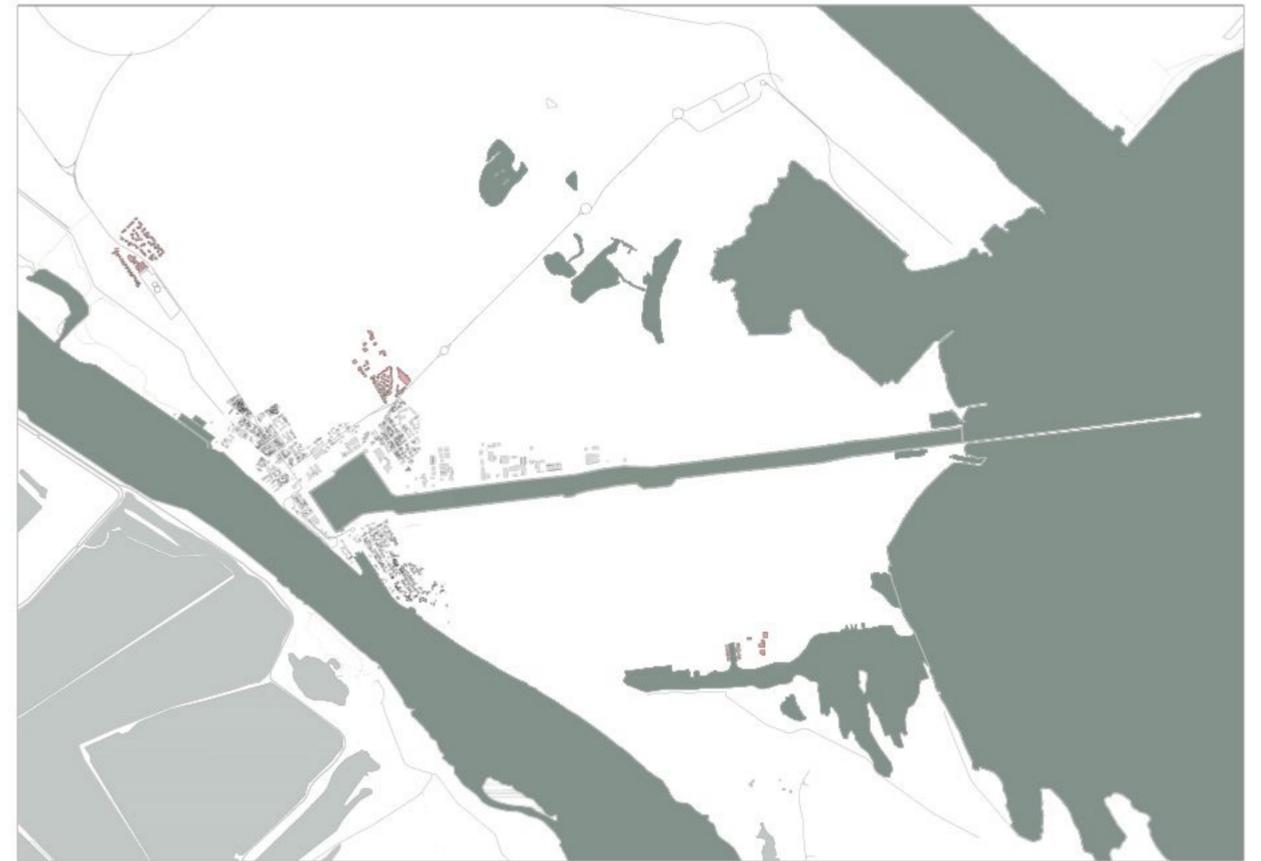
**2002**  
Implantation des premières éoliennes

Les cartes de 1860, 1950 et 2020 permettent de voir comment la ville de Port-Saint-Louis s'est développée ainsi que les modifications du trait de côte et de l'embouchure du Rhône.

La frise chronologique montre quelques dates clefs dans l'histoire de Port-Saint-Louis.



1900



1950



1980



2020

■ Bâti existant  
■ Bâti ajouté

La presqu'île du Mazet est très importante dans le développement de Port-Saint-Louis. C'est un grand espace libre si la ville devait s'étendre et qui fait déjà l'objet de projet aujourd'hui.

- I SITUATION DE PORT-SAINT-LOUIS
- II EVOLUTION HISTORIQUE
- III ETAT DES LIEUX**
- IV MONTÉE DES EAUX
- V ENJEUX
- VI STRATEGIES



# Synoptique progressif

Décomposition cartographique



L'idée de cet état des lieux est de compiler les différents composants de ce territoire si complexe afin de faire ressortir par strates les informations cartographiques.



1 KM



**Port-Saint-Louis-du-Rhône**  
à l'échelle du golfe de Fos  
1 : 50 000

**Limites 'Terre-Mer'**

— Topographie

■ Mer



Le territoire de la commune de Port-Saint-Louis s'est formé par la combinaison d'eau douce, d'eau salée et de terre, donnant ainsi un paysage avec une horizontalité dominante.

L'absence de pente rend l'évacuation d'eau stagnante longue et aléatoire.

On constate la présence d'un relief à l'Est, tandis que la géographie à l'Ouest est à l'inverse très linéaire.



1 KM



-  Délimitation communale
-  Bâti
-  Marécages
-  Salins

**Port-Saint-Louis-du-Rhône**  
à l'échelle du golfe de Fos  
1 : 50 000

### Densités de bâti

Vue aérienne de Port-Saint-Louis  
*orienté Nord*





Le territoire est marqué par l'implantation de polarités urbaines. A l'Est, on retrouve Martigues, Istres, Port-de-Bouc et Fos-sur-mer.

A l'Ouest, Port-Saint-Louis-du-Rhône s'installe sur les rives fluviales et la frange maritime. Elle crée le lien avec la Camargue et permet l'accès à Salins-de-Giraud de l'autre côté de la rive.

Sur la surface totale de la commune, il n'existe qu'une faible part d'urbanisation développé depuis le centre ville historique, autour du bassin et du canal St Louis comme le montre la vue aérienne.



1 KM

**Port-Saint-Louis-du-Rhône**  
à l'échelle du golfe de Fos  
1 : 50 000

### Connexions avec le territoire

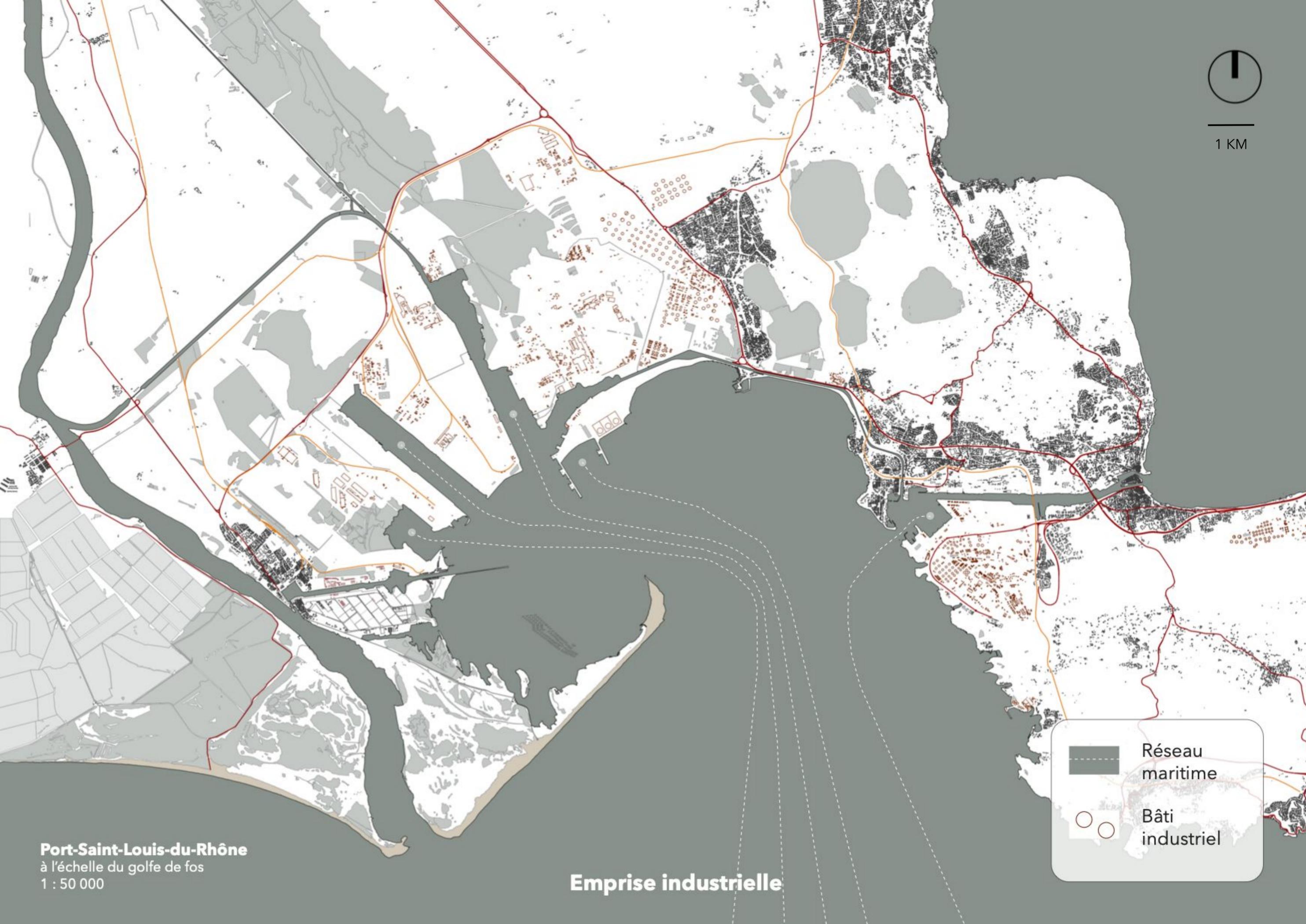
— Réseau routier majeur

— Réseau ferroviaire



Le réseau routier principal se déploie depuis l'étang de Berre, à l'Est, par le biais de l'autoroute, puis d'une route nationale pour enfin desservir la commune de Port-Saint-Louis ( impasse ) par une route départementale. La seconde entrée se fait par le Golfe de Fos. La traversée du fleuve vers Salins de Giraud se fait par l'utilisation d'un bac.

Il existe de même un réseau de voies ferrées se déployant à travers tout le territoire. Autrefois, il reliait Port-Saint-Louis à Arles ou encore Marseille par des lignes "civiles". Aujourd'hui, il ne reste que des lignes dédiées au transport de marchandises.



1 KM

-  Réseau maritime
-  Bâti industriel

**Port-Saint-Louis-du-Rhône**  
à l'échelle du golfe de Fos  
1 : 50 000

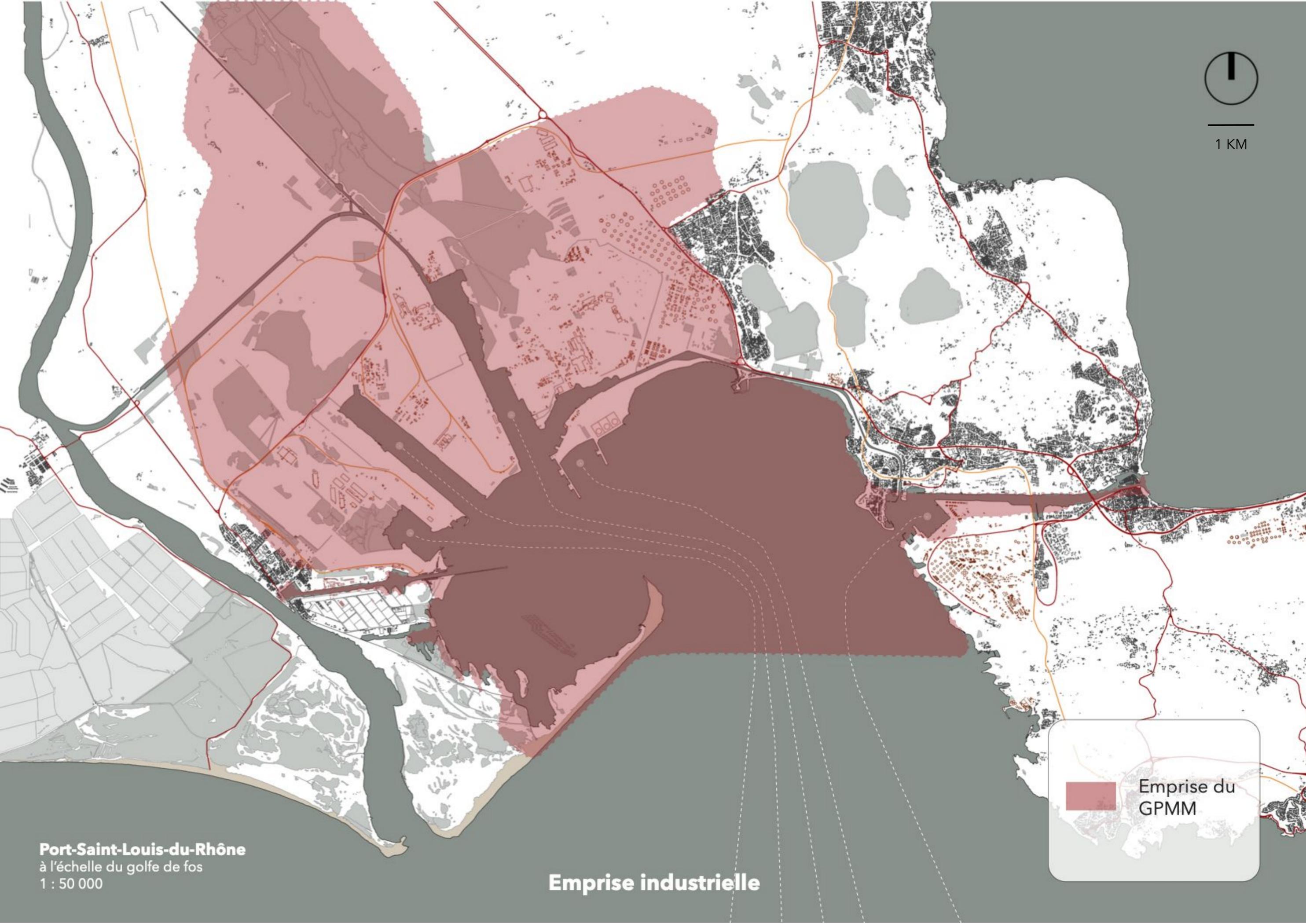
## Emprise industrielle



La part du bâti industriel est représenté ici de couleur rouille. Il en ressort une forte présence de ces structures à travers le paysage. En effet ce secteur a connu un fort développement depuis les années 70'. Le GPMM ( Grand Port Maritime de Marseille ) détenant une partie de cette emprise industrielle représente un pôle d'emploi considérable à l'échelle du département et permet d'ouvrir ces lieux sur la méditerranée et l'international. Le territoire est ainsi parsemé des grosses structures d'industries lourdes, des darses accompagnées des grues à conteneurs et des locaux logistiques.



1 KM



**Port-Saint-Louis-du-Rhône**  
à l'échelle du golfe de Fos  
1 : 50 000

**Emprise industrielle**

 Emprise du GPM



On comprend ici que le GPMM est de fait, un des acteurs principaux de ce territoire et notamment de la commune de Port-Saint-Louis.

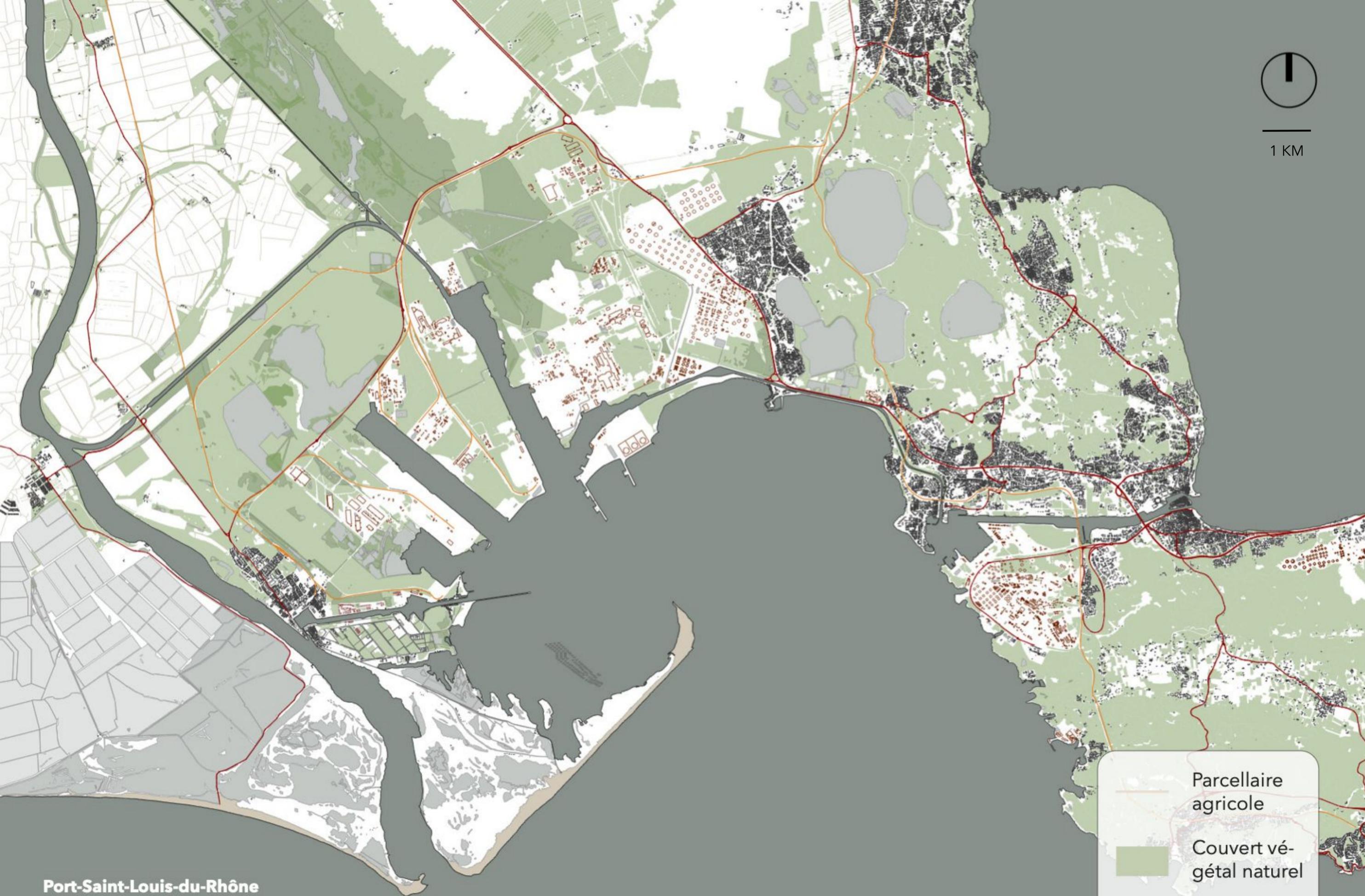




On assiste alors à cette confrontation des usagers ( kite-surfers ) et de la skyline industrielle en arrière plan.



1 KM



Parcelle agricole

Couvert végétal naturel

**Port-Saint-Louis-du-Rhône**  
à l'échelle du golfe de Fos  
1 : 50 000

**Surfaces végétales**

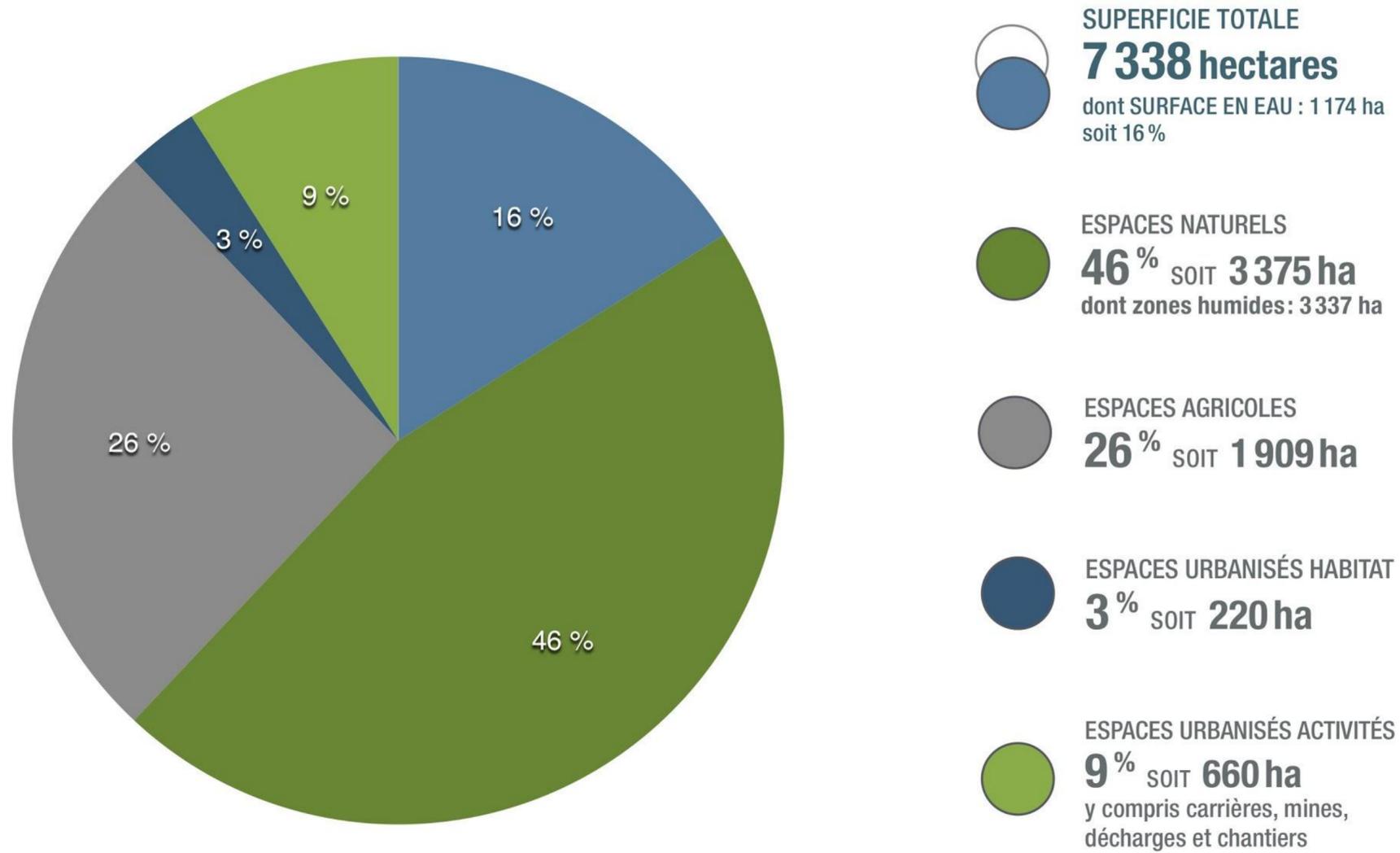


Le territoire de la commune de Port-Saint-Louis comprend une grande partie de surfaces végétales recouvrant à la fois les collines à l'Est comme les étangs, les theys et les marécages en majoritairement présents à l'Ouest.

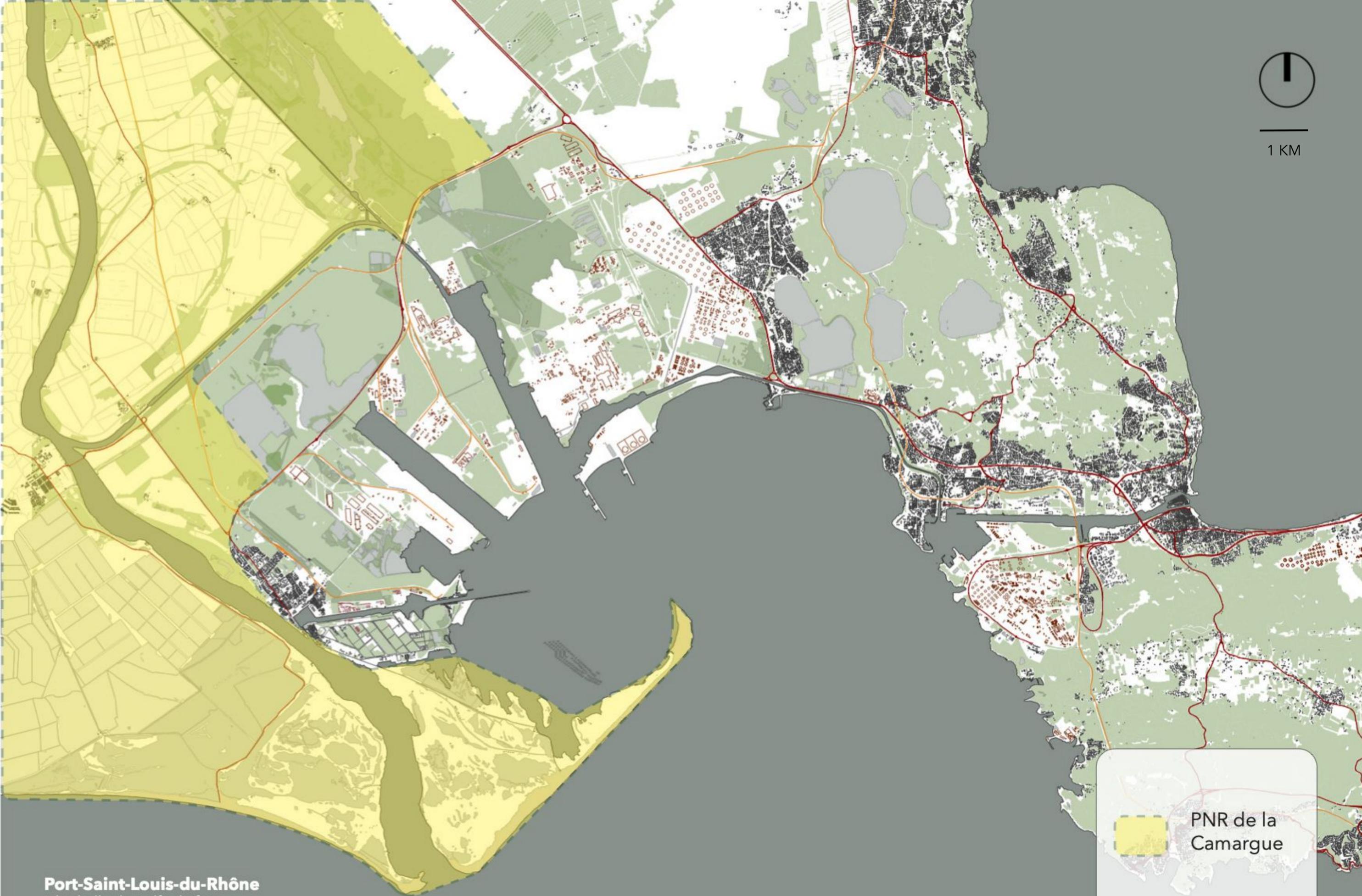
Le végétal recouvre environ 72% du sol de la commune de Port-Saint-Louis, nous pouvons y discerner deux types de surfaces végétales :

- 1) La couverture végétale naturelle (46% de la commune de Port-Saint-Louis)
- 2) Les espaces végétalisés agricoles, constitués des parcelles agricoles au Nord de Port-Saint-Louis, majoritairement de rizières, caractéristique au paysage de la Camargue.

## Occupation des sols de la commune de Port-Saint-Louis



Source : Portrait de Commune de Port-Saint-Louis, AGAM, 06/2020



1 KM

**Port-Saint-Louis-du-Rhône**  
à l'échelle du golfe de Fos  
1 : 50 000

**Surfaces végétales**

PNR de la Camargue



La majorité des espaces végétalisés de la commune de Port-Saint-Louis appartiennent au Parc Naturel Régional de la Camargue.

Créé en 1970, il s'étend aujourd'hui sur un territoire d'environ 860 km entre les deux bras du delta du Rhône à l'Ouest et à l'Est de la Camargue.

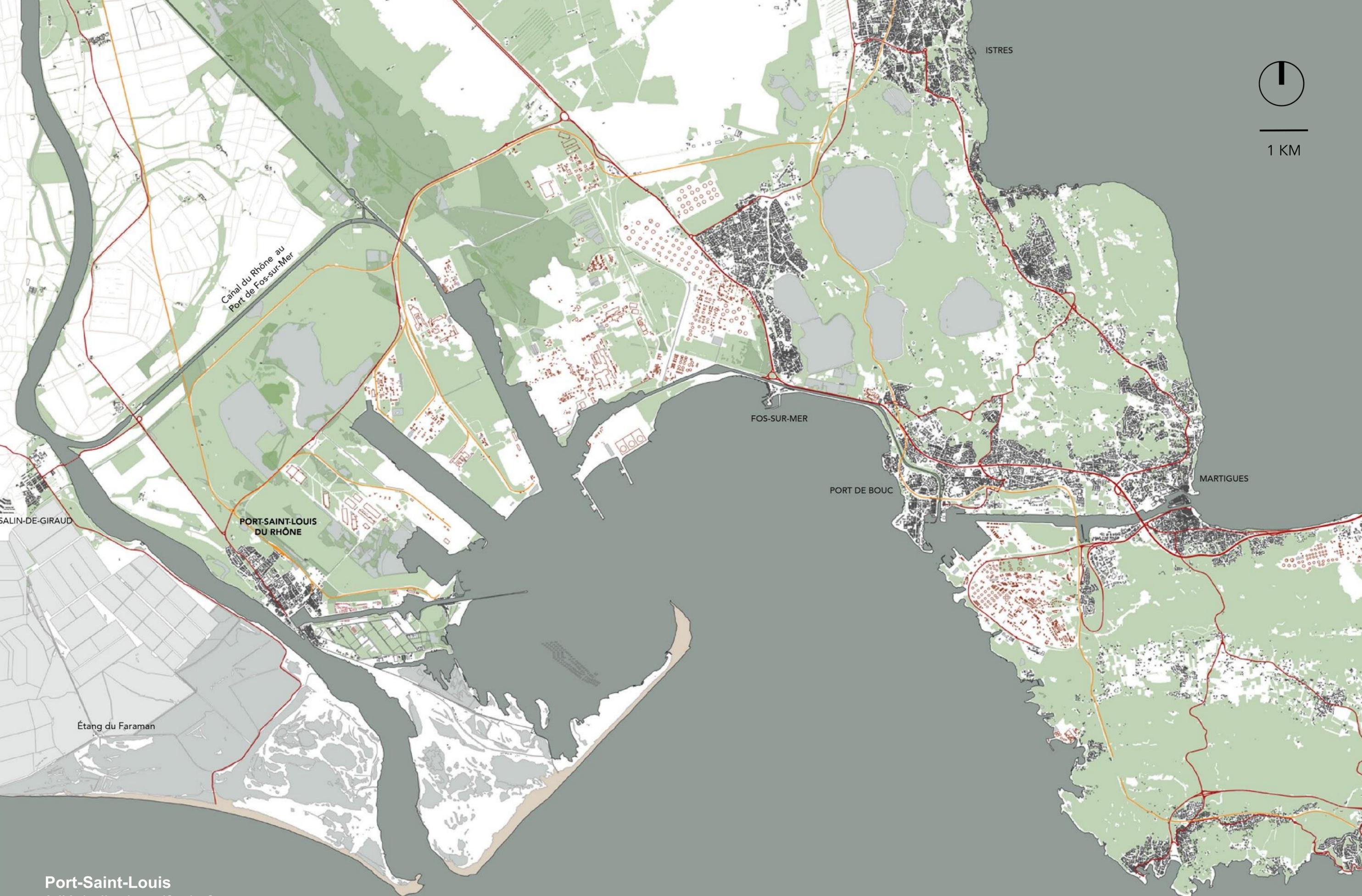
- I SITUATION DE PORT-SAINT-LOUIS
- II EVOLUTION HISTORIQUE
- III ETAT DES LIEUX
- IV MONTÉE DES EAUX**
- V ENJEUX
- VI STRATEGIES





La situation géographique de Port-Saint-Louis expose la commune à deux risques majeurs:

- 1) Le risque de submersion marine par la mer Méditerranée, menaçant d'engloutir le paysages de theys et des marécages au sud de la commune à long terme.
- 2) Le risque de submersion fluviale par le Rhône, menaçant d'inonder l'arrière-pays et les terres agricoles de la commune de Port-Saint-Louis de façon ponctuelle.



ISTRES



1 KM

Canal du Rhône au  
Port de Fos-sur-Mer

FOS-SUR-MER

PORT DE BOUC

MARTIGUES

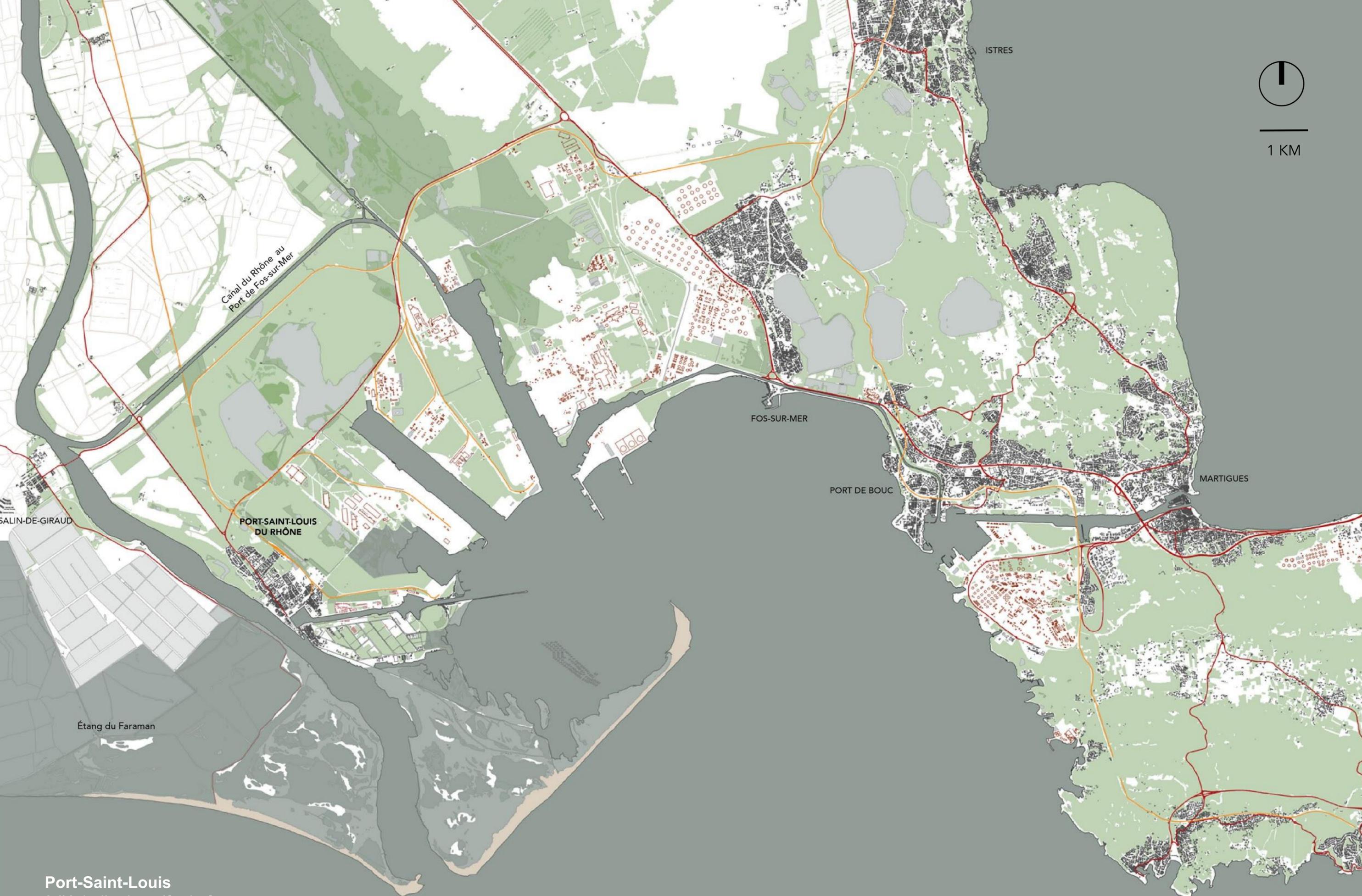
SALIN-DE-GIRAUD

PORT-SAINT-LOUIS  
DU RHÔNE

Étang du Faraman

Port-Saint-Louis  
à l'échelle du golfe de fos  
1 : 50 000

2020



1 KM

Canal du Rhône au  
Port de Fos-sur-Mer

FOS-SUR-MER

PORT DE BOUC

MARTIGUES

ISTRES

SALIN-DE-GIRAUD

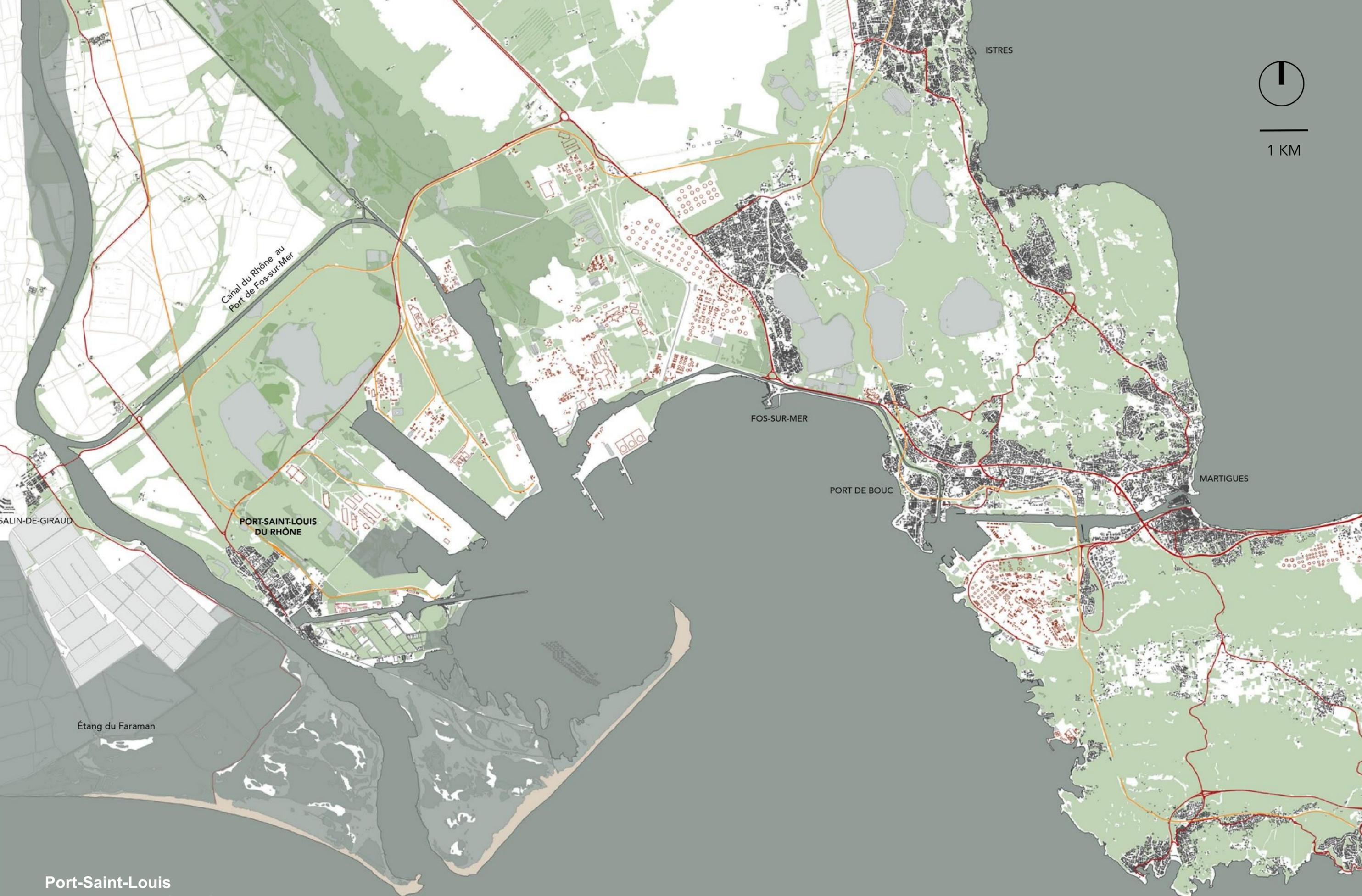
PORT-SAINT-LOUIS  
DU RHÔNE

Étang du Faraman

Port-Saint-Louis  
à l'échelle du golfe de fos  
1 : 50 000

2050, + 1 m

Dans ce premier scénario, nous avons réalisé une application mécanique de la montée des eaux à 1m ( 2050 ), où les zones au Sud sont principalement touchées. En effet, au contact direct de la mer, nous imaginons perdre progressivement ces espaces pour laisser place à l'eau.

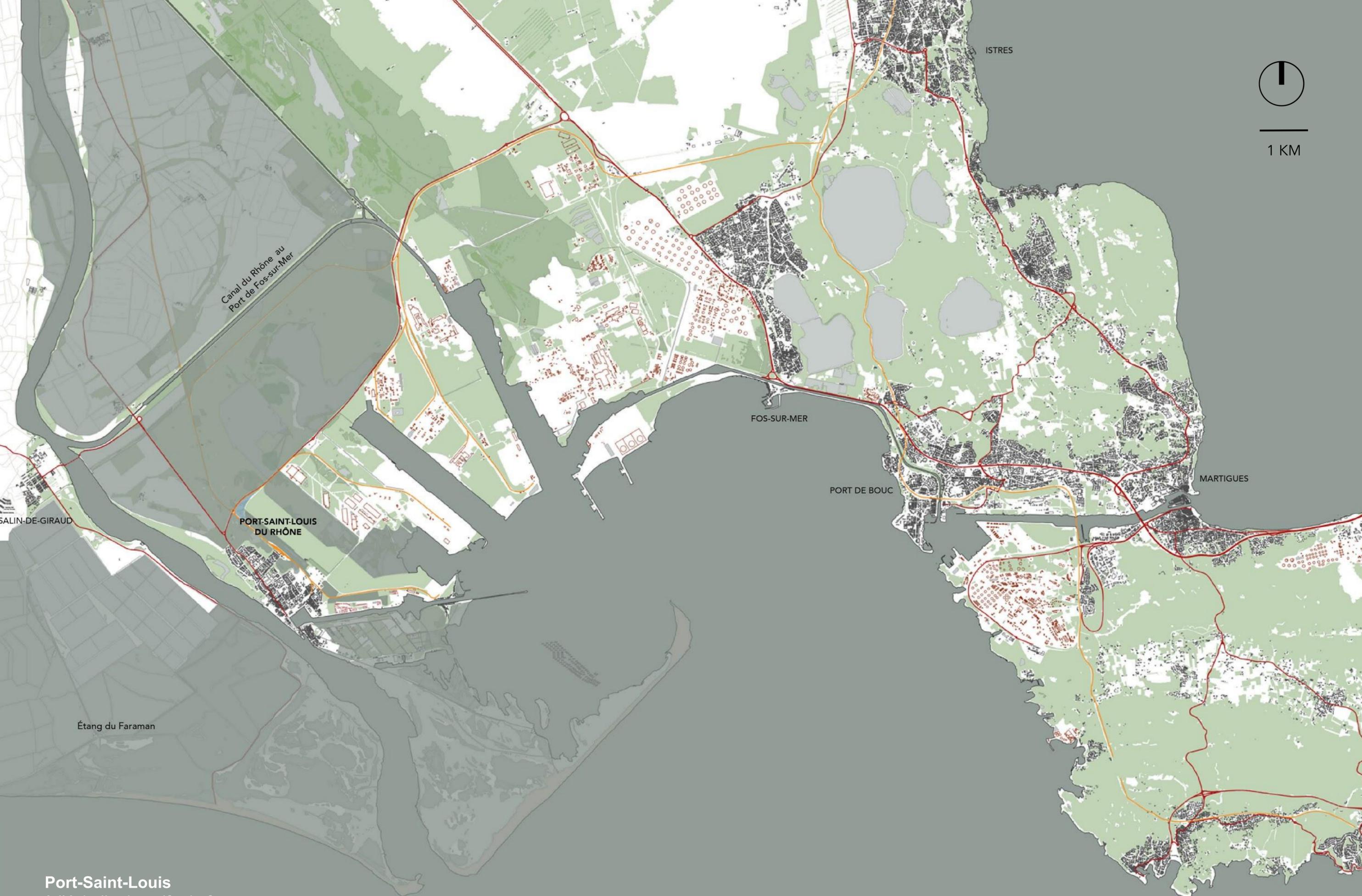


Port-Saint-Louis  
à l'échelle du golfe de fos  
1 : 50 000

2050, + 1 m

Ce site est particulièrement vulnérable face aux intempéries et dérèglements climatiques puisque lors de forts évènements climatiques, on assiste à des inondations causées par le fleuve. La forte présence de zones humides appuie sur les faiblesses géographiques de cette commune.

Lors d'une crue, le Rhône déborde sur les terres non protégés par les digues fluviales à proximité. Durant une crue extraordinaire, les digues fluviales peuvent même submerger et endommager les digues, menant à une l'inondation de l'arrière-pays de la commune de Port-Saint-Louis.



ISTRES



1 KM

Canal du Rhône au  
Port de Fos-sur-Mer

FOS-SUR-MER

PORT DE BOUC

MARTIGUES

PORT-SAINT-LOUIS  
DU RHÔNE

Étang du Faraman

SALIN-DE-GIRAUD

**Port-Saint-Louis**  
à l'échelle du golfe de fos  
1 : 50 000

2100+ 2,40 m

Cette fois-ci, dans l'hypothèse d'un "scénario catastrophe" à l'horizon 2100, suite à une cassure des digues, nous observons toutes les zones impactées : Au Sud, les theys, la presqu'île du Mazet et la plage de Carteau. Au Nord, les parcelles agricoles, les étangs et les rives fluviales.

C'est à partir de cette dernière simulation à l'horizon 2100, que nous avons déterminé les enjeux causés par la montée des eaux à l'échelle de la commune de Port-Saint-Louis. Ces enjeux nous ont servis de base pour déterminer ce qui est à protéger et ce qui peut être abandonné à la mer et ainsi à formuler nos stratégies pour la protection de Port-Saint-Louis face à la montée des eaux.

- I SITUATION DE PORT-SAINT-LOUIS
- II EVOLUTION HISTORIQUE
- III ETAT DES LIEUX
- IV MONTÉE DES EAUX
- V ENJEUX**
- VI STRATEGIES



# ENJEUX

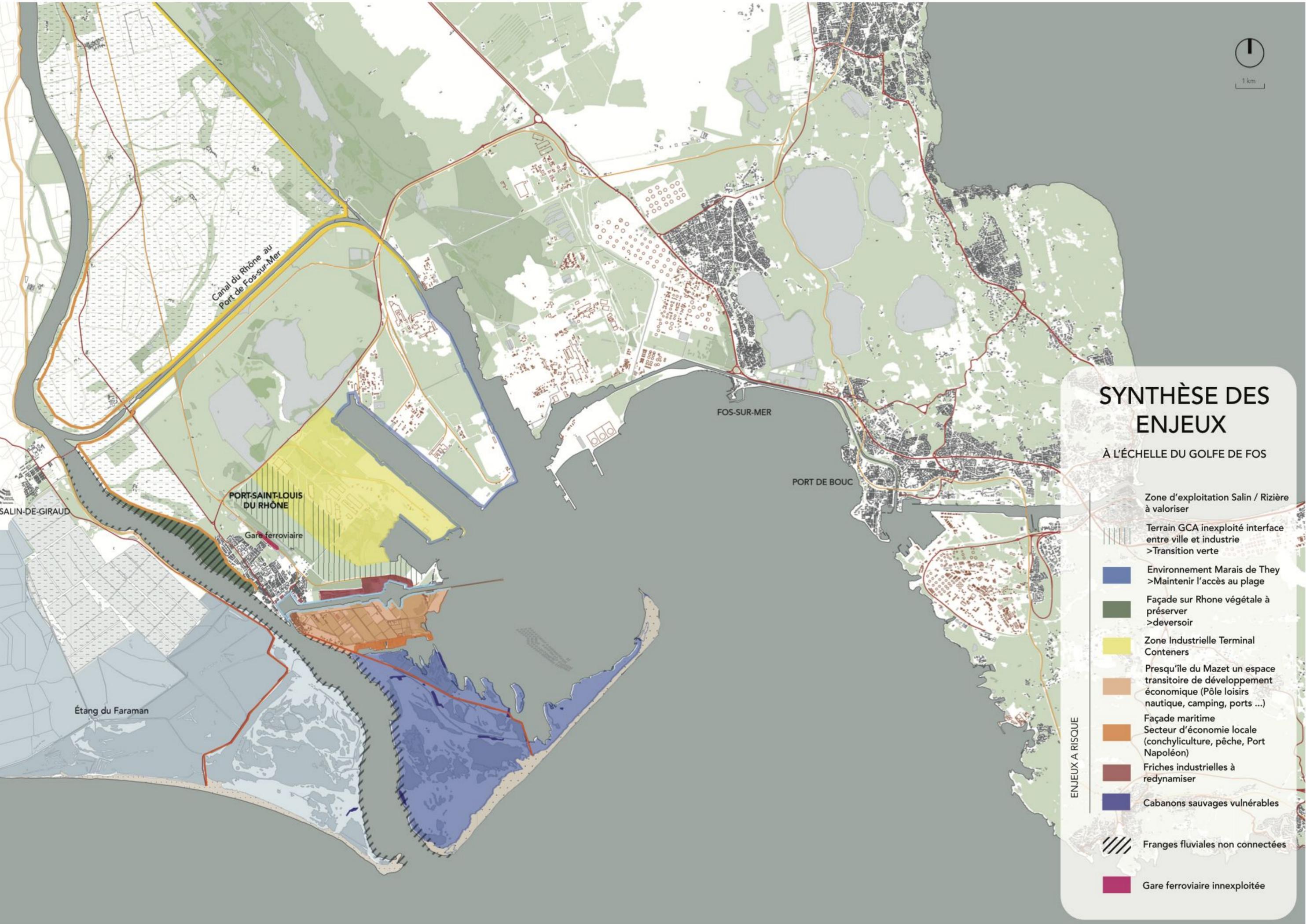
À L'ÉCHELLE DU GOLFE DE FOS

DIGUES & OUVRAGES

- Digues de protection fluviale
- Digues de canal
- Digues route
- Quais de ports industriels
- Quais aménagés et ports de plaisance
- Dunes de sable à préserver



Nous avons répertorié dans un premier temps les digues et ouvrages déjà existantes qui protègent la commune de port saint louis face à la montée des eaux.



# SYNTHÈSE DES ENJEUX

À L'ÉCHELLE DU GOLFE DE FOS

ENJEUX A RISQUE

- Zone d'exploitation Salin / Rizière à valoriser
- Terrain GCA inexploité interface entre ville et industrie > Transition verte
- Environnement Marais de They > Maintenir l'accès au plage
- Façade sur Rhone végétale à préserver > deversoir
- Zone Industrielle Terminal Conteners
- Presqu'île du Mazet un espace transitoire de développement économique (Pôle loisirs nautique, camping, ports ...)
- Façade maritime Secteur d'économie locale (conchyliculture, pêche, Port Napoléon)
- Friches industrielles à redynamiser
- Cabanons sauvages vulnérables
- Franges fluviales non connectées
- Gare ferroviaire inexploitée



Ensuite nous avons synthétisé les enjeux sous forme de carte.  
L'agriculture locale tel que les rizières et les salins sont à préserver.  
Le terrain GCA entre ville et industrie permettrait une transition verte.  
Les theys caractéristiques du paysage si particulier de la camargue permettent d'accéder aux plages.

Le bois françois permettrait de servir de déversoir lorsque l'eau du fleuve monte.  
La protection du centre ville de Port saint Louis est importante car c'est le noyau et le patrimoine de la ville.

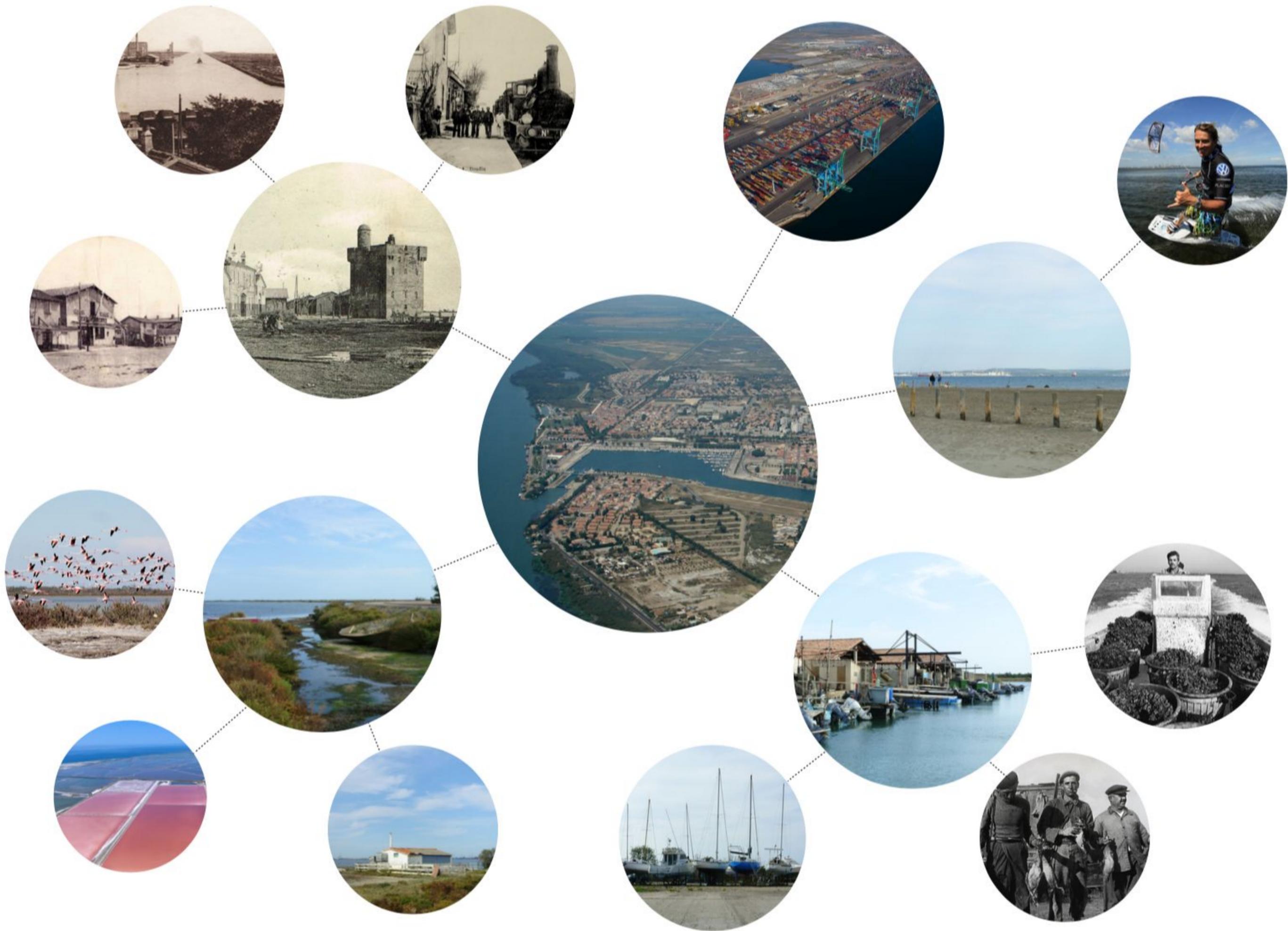
La presqu'île du Mazet qui est un secteur en développement ainsi que sa frange maritime sont des sources à préserver qui pourrait être source d'économie.

Le développement touristique est dû principalement aux activités nautiques comme le kitesurf et la voile entre autres.

Plusieurs friches industrielles sont présentes sur le site et la plupart sont délaissées, nous proposons de les redynamiser.

Les cabanons sauvages sont les plus vulnérables face à la montée des eaux, nous les avons répertoriés comme des enjeux puisque ce sont les premières auto constructions présente à Port Saint Louis qui sont indispensables aux pêcheurs et chasseurs.

Et pour finir la gare qui ne sert plus dans le transport de personne est un enjeux qui pourrait être réutilisé afin de connecter Port Saint Louis à d'autres communes.





- La protection du centre ville de Port saint Louis est importante car c'est le noyau et le patrimoine de la ville. Constitué de faubourgs communautaires ( grecque, italien, ... ) il est le marqueur historique de cette commune.
- Le développement touristique est dû principalement aux activités nautiques comme le kitesurf et la voile entre autres. La conservation et le développement de ces activités est vital pour l'activité économique de la ville.
- Les friches industrielles étaient autrefois le moteur de développement de Port-Saint-Louis. Marquées de cette histoire, elles sont aujourd'hui inexploitées et peuvent faire l'objet de réhabilitation, d'autant plus que leur situation et la surface qu'elles représentent est un atout considérable dans l'étalement urbain de ce centre ville.
- La conchyliculture est très présente sur ce territoire. Producteurs et pêcheurs partagent des ateliers, locaux pour leur activité. Ce commerce permet aussi d'inscrire la ville dans un rayonnement intercommunal ( échange avec des bassins de consommation comme Marseille ).
- Le caractère naturel du site est aussi un enjeu considérable. Les Theys, les plages, les salins sont des zones humides très sensibles face à cette montée des eaux. La présence de cabanons et de flamants roses marque l'authenticité de ce site.

I SITUATION DE PORT-SAINT-LOUIS

II EVOLUTION HISTORIQUE

III ETAT DES LIEUX

IV MONTÉE DES EAUX

V ENJEUX

**VI STRATEGIES**



**Roland Chassain**, maire de Saintes-Maries-de-la-Mer depuis 20 ans:

*« ..le meilleur choix en ce moment, c'est les digues [...]. Regardez le Mont-Saint Michel, ça ne ferait pas une belle station ici? »*

La Camargue menacée par la montée des eaux, un des effets du changement climatique en France, France 24, 2018



**Jean Jalbert**, directeur du centre de recherche « La Tour du Valat »:

*« Bien-sur il faudra perdre du territoire, oui il faudra reculer et même perdre des villages et des villes entières [...] on ne pourras pas tenir la Camargue, il faudra lâcher.. »*

La Camargue menacée par la montée des eaux, un des effets du changement climatique en France, France 24, 2018



**David Grzyb, président Parc Naturel Régional de Camargue:**

*« C'est une stratégie à deux vitesses qui a été adoptée dans le parc. On abandonne les terres à la mer, mais on fait de lourds investissements pour essayer de sauver le plus longtemps possible les zones d'activités économiques et les zones habitées »*

COP 21: La Camargue: Un territoire en sursis face à la montée des eaux, France Bleu, 2015

Il existe plusieurs stratégies de protection vis-à-vis de la montée des eaux. Nous avons compilé les opinions de divers acteurs de ce territoire concernant la question de la montée des eaux sur ce littoral:

1) La défensive: illustré par le maire de Sainte-Maries-de-la-Mer, Roland Chassain. Il s'agit d'une stratégie d'endiguement et de renforcement des protections à la mer.

2) Le recul: illustré par Jean Jalbert, directeur du centre de recherche "La Tour Valat". C'est une stratégie prévoyant le recul et l'abandon de terres à la mer.

3) La résilience: illustré par David Grzyb, président du Parc Naturel Régional de la Camargue. Cette stratégie représente le juste milieu entre protection des zones d'activité économique et résidentielles et l'abandon de terres à la mer.

C'est de cette dernière "stratégie de résilience" que nous nous sommes inspirés pour mettre en place nos stratégies à l'échelle de la commune de Port-Saint-Louis.



1 KM

## SYNTHÈSE DES STRATÉGIES

À L'ÉCHELLE DU GOLFE DE FOS

- DIGUES & OUVRAGES**
- Zone de résilience
  - Digues de protection fluviale (présentes)
  - Digues de canal (présentes)
  - Quais de port industriel (présents)
  - Nouvelles digues maritimes
  - Quais fluviaux réhaussés
  - Aménagement de quais et de ports de plaisance

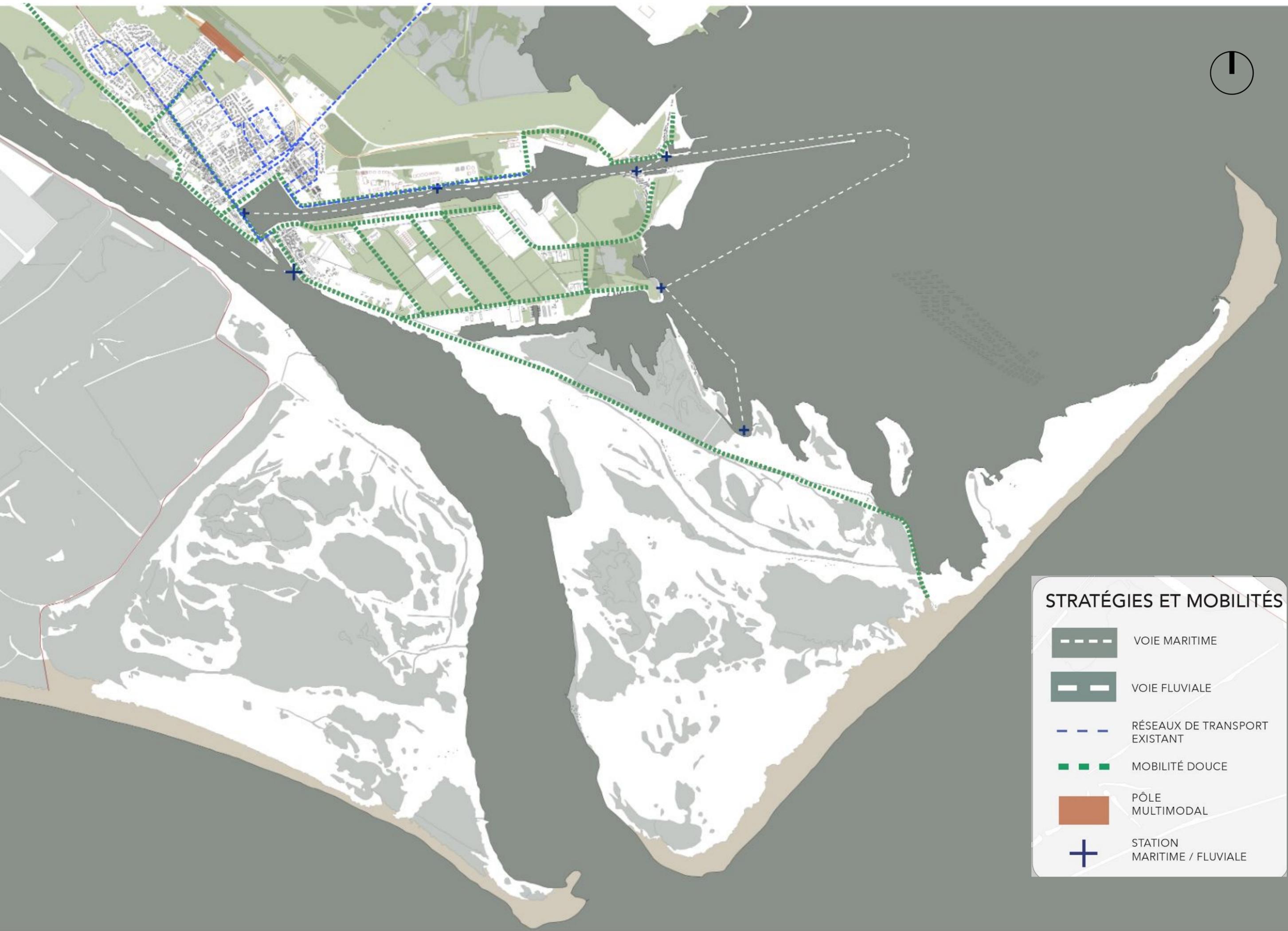
**Port-Saint-Louis**  
à l'échelle du golfe de fos  
1 : 50 000

## STRATÉGIES

Nous

prévoyons:

- 1) D'abandonner le territoire des theys et des marécages à la mer, en préservant le cordon ensablé de la Plage Napoléon pour protéger le Golfe de Fos
- 2) De réhausser les quais fluviaux, en bordure du Rhône, ainsi que les quais du bassin Napoléon et les quais en bordure du Canal Saint-Louis
- 3) La protection du centre urbain de Port-Saint-Louis et de la presqu'île du Mazet par la mise en places de digues maritimes



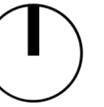
### STRATÉGIES ET MOBILITÉS

-  VOIE MARITIME
-  VOIE FLUVIALE
-  RÉSEAUX DE TRANSPORT EXISTANT
-  MOBILITÉ DOUCE
-  PÔLE MULTIMODAL
-  STATION MARITIME / FLUVIALE

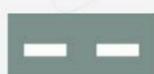
CRÉATION D'UN POLE MULTIMODALE

RECONVERSION DES FRICHES INDUSTRIELLES

REQUALIFIER L'ESPACE PUBLIC ET REHAUSSEMENT DES QUAIS



### STRATÉGIES ET MOBILITÉS

-  VOIE MARITIME
-  VOIE FLUVIALE
-  RÉSEAUX DE TRANSPORT EXISTANT
-  MOBILITÉ DOUCE
-  PÔLE MULTIMODAL
-  STATION MARITIME / FLUVIALE

ORGANISER LES MOBILITÉ ET DÉVELOPPEMENT DE QUAIS ET FLUX

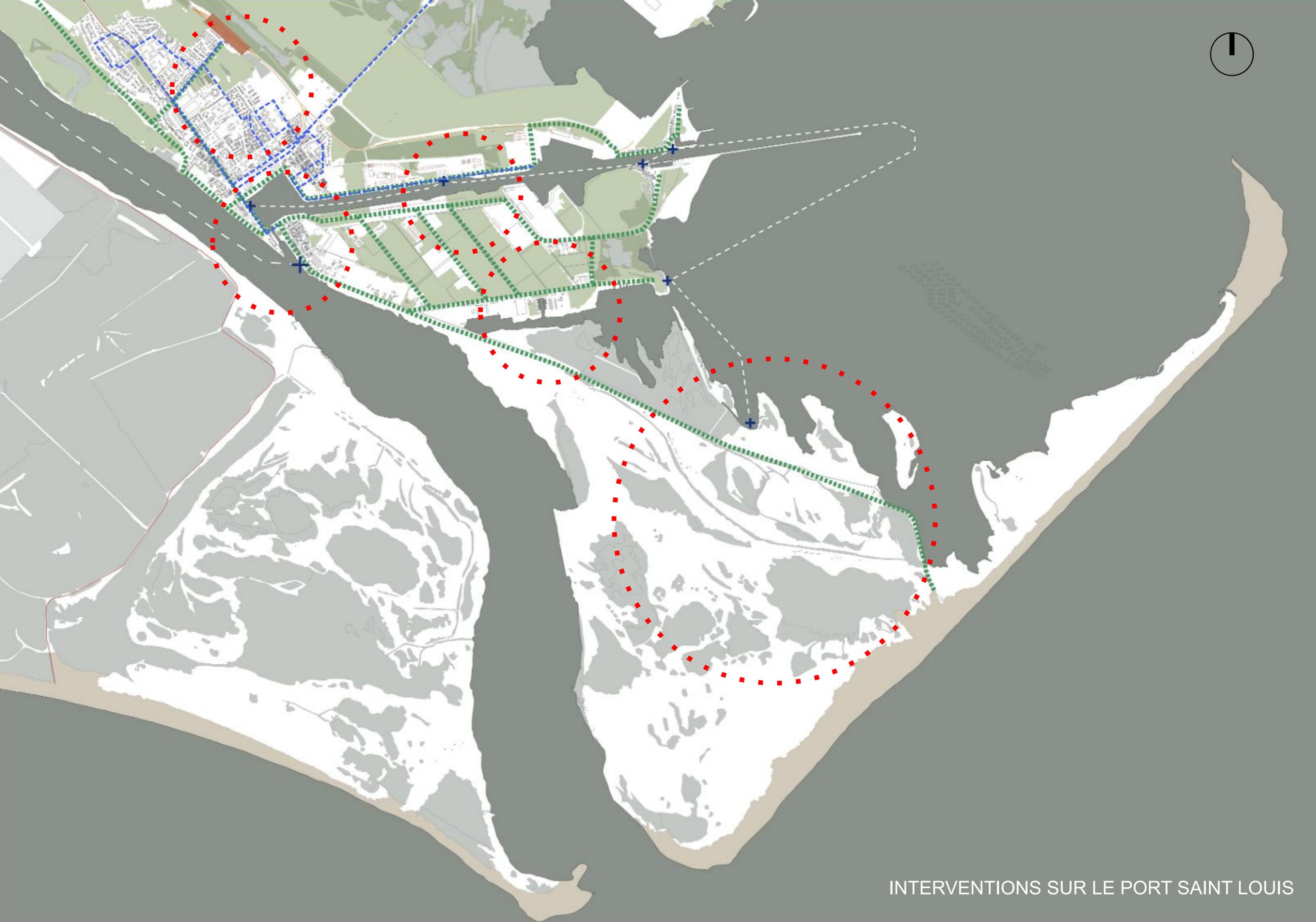
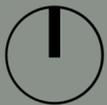
AMENAGEMENT DES VOIES DOUCES

DÉVELOPPEMENT DE L'ILE DU MAZET

RÉAMÉNAGEMENT DU POLE CONCHYLICOLE ET DU PORT NAPOLEON



- 1- Création d'un pôle multimodal dans la gare.
- 2- Aménagement des quais fluviaux et voies vertes au niveau du bassin Napoléon.
- 3-Reconversion des friches industrielles et espace publique au bord du Canal St Louis.
- 4- Développement du Mazet.
- 5- Parcours touristique.



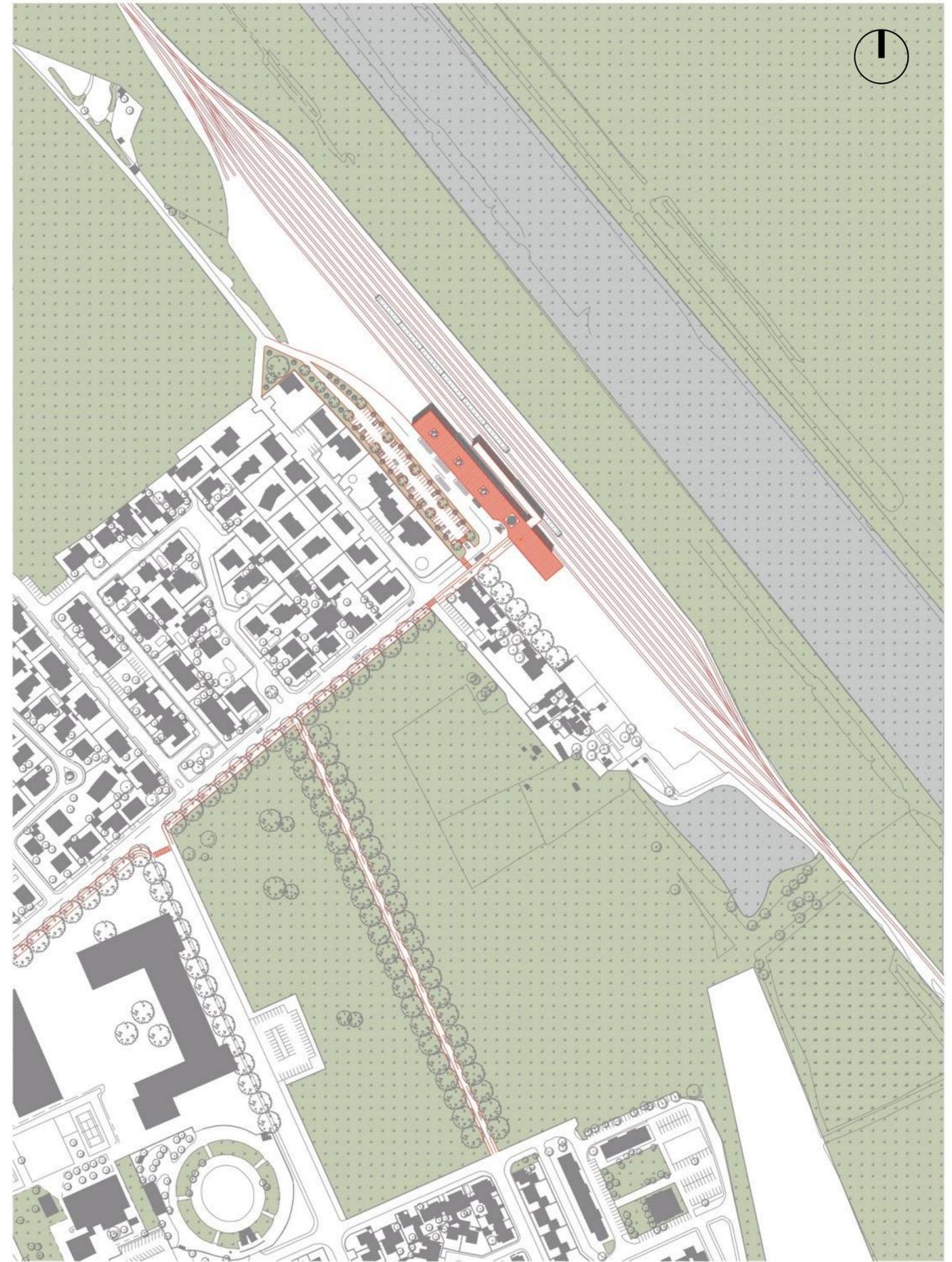
INTERVENTIONS SUR LE PORT SAINT LOUIS



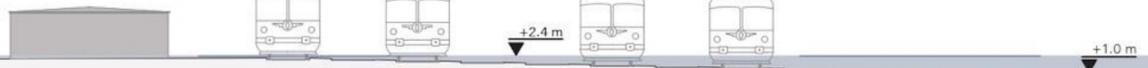
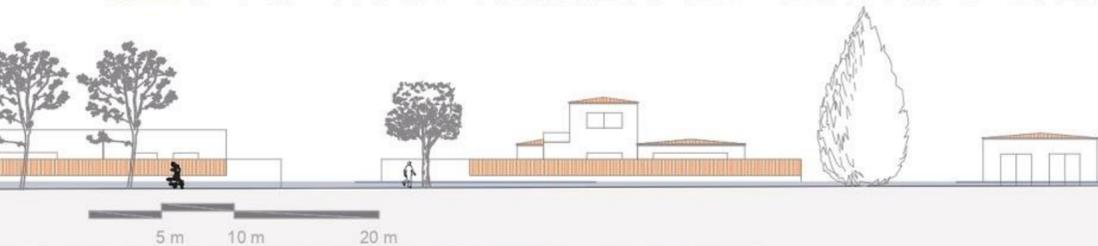
GARE FERROVIAIRE



Plan EXISTANT



Plan PROJET



Coupe EXISTANT

La gare est habilitée uniquement pour le transport de marchandise, nous allons l'habilité pour le transport de voyageurs.

Le pôle multimodal serait le point de départ pour rejoindre la ville à pied ou à vélo à travers l'aménagement des voies douces et du réseau de bus existant.

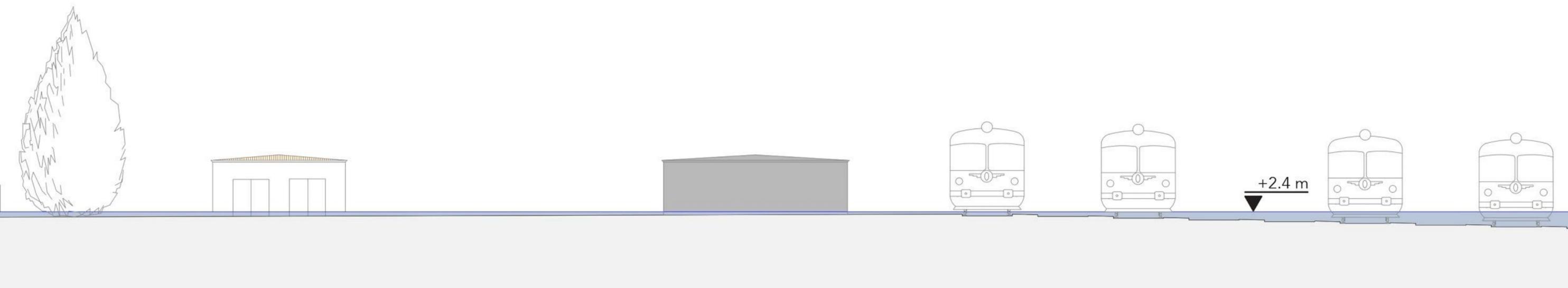
# GARE POLE MULTIMODALE PORT SAINT LOUIS



Plan Projet  
*Gare espace multimodal*



# GARE POLE MULTIMODALE PORT SAINT LOUIS



## ETAT DES LIEUX *Coupe Nord Ouest*



## INTERVENTION *Coupe Nord Ouest*



Le pôle est formé d'un parking à voiture et à vélo ainsi qu'une hall de voyageur avec d'un côté la gare routière et de l'autre côté la gare ferroviaire.

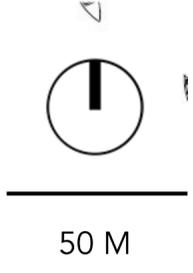
La gare routière permettra de desservir l'intérieur de port Saint Louis à travers une navette et l'extérieure de la ville à travers des bus.



50 M



Plan EXISTANT  
*Quai Ouest bassin Napoléon*  
1 : 1000

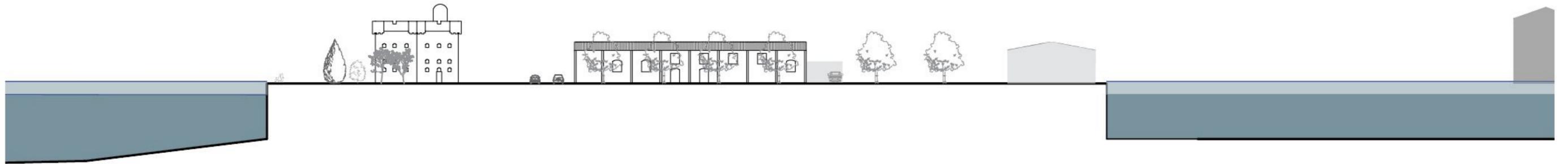


Plan Projet  
*Quai Ouest bassin Napoléon*  
1 : 1000

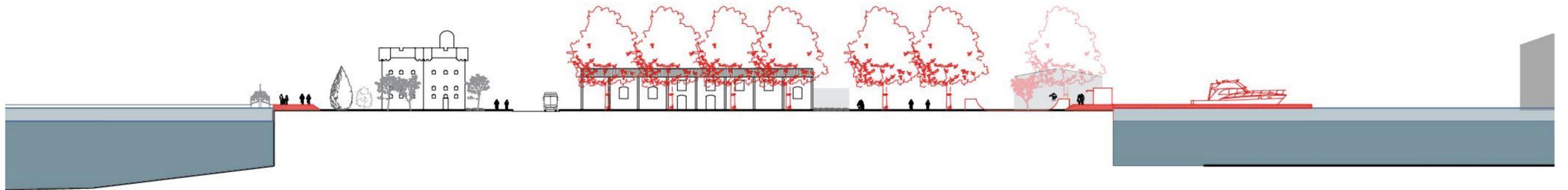
Le réaménagement de cette partie du port de Port Saint Louis est très importante car c'est le seul lien entre le centre ville et la presqu'île du Mazet.

La proposition de projet a été pensée pour créer un nouvel espace public avec des voies de mobilités douces plus développées pour limiter l'accès aux voitures individuelles.

100 M



ETAT DES LIEUX  
*Coupe Quai Ouest bassin Napoléon*  
1 : 500

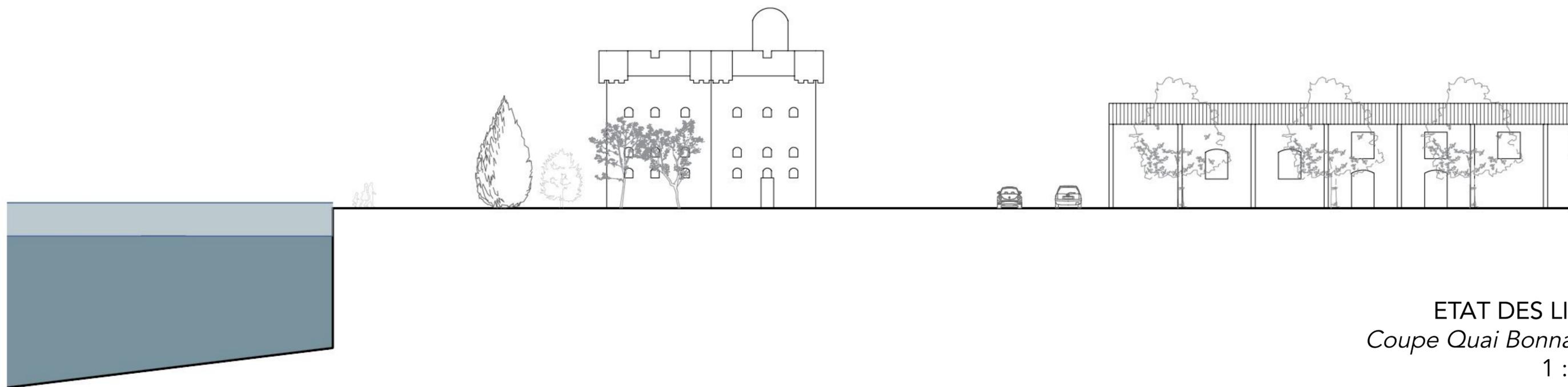


A L'HORIZON 2100  
*Coupe Quai Ouest bassin Napoléon*  
1 : 500

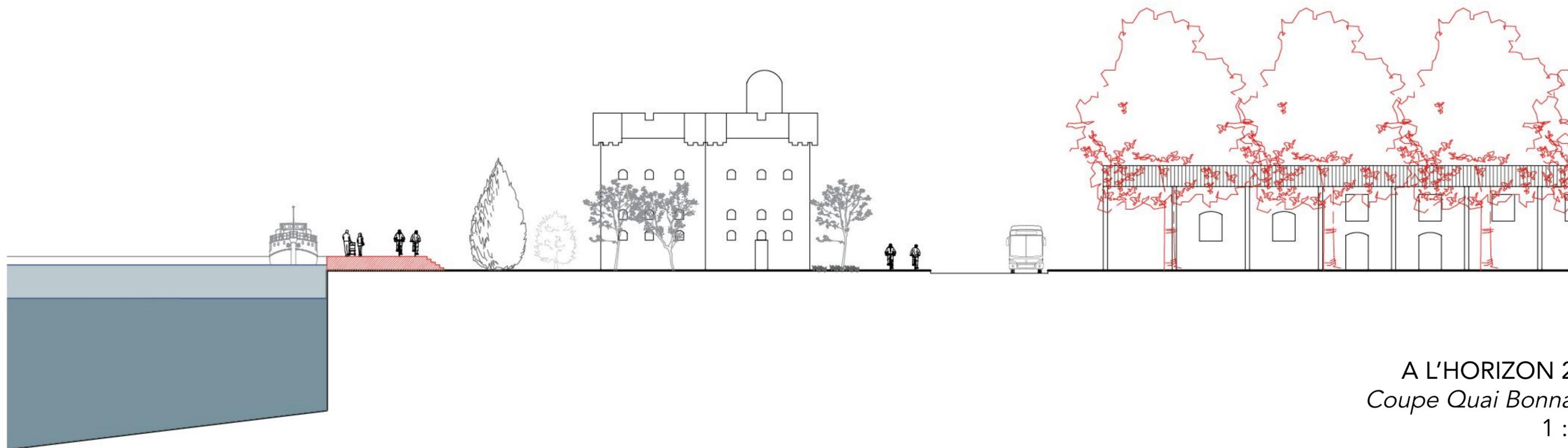
L'enjeu de cet endroit est aussi la présence du Rhône et de voies fluviales de marchandises existantes (péniches) entre Lyon et Port Saint Louis.



QUAI BONNARDEL



ETAT DES LIEUX  
*Coupe Quai Bonnardel*  
1 : 200



A L'HORIZON 2100  
*Coupe Quai Bonnardel*  
1 : 200

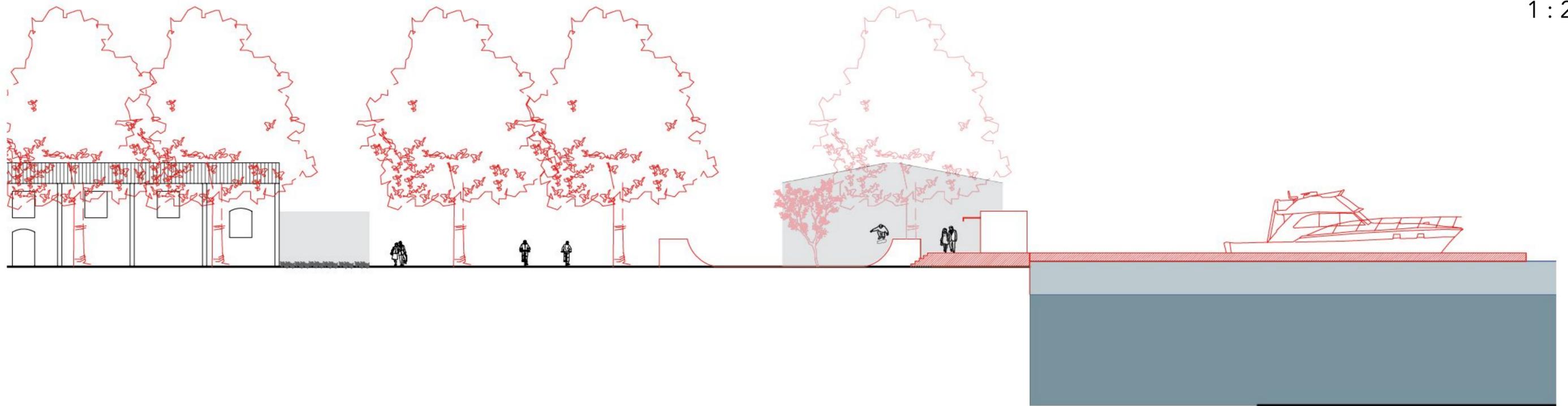
Du côté du Rhône, sur le quai Bonnardel, l'intervention serait plutôt légère avec le rehaussement des quais et des pistes cyclables existants tout en conservant la partie parc/mini-golf déjà existante autour de la tour Saint Louis. La route actuelle serait remplacée par des voies pour la navette venant de la gare et de nouvelles pistes cyclables.



QUAI REYBERT



ETAT DES LIEUX  
*Coupe Quai Reybert*  
1 : 200

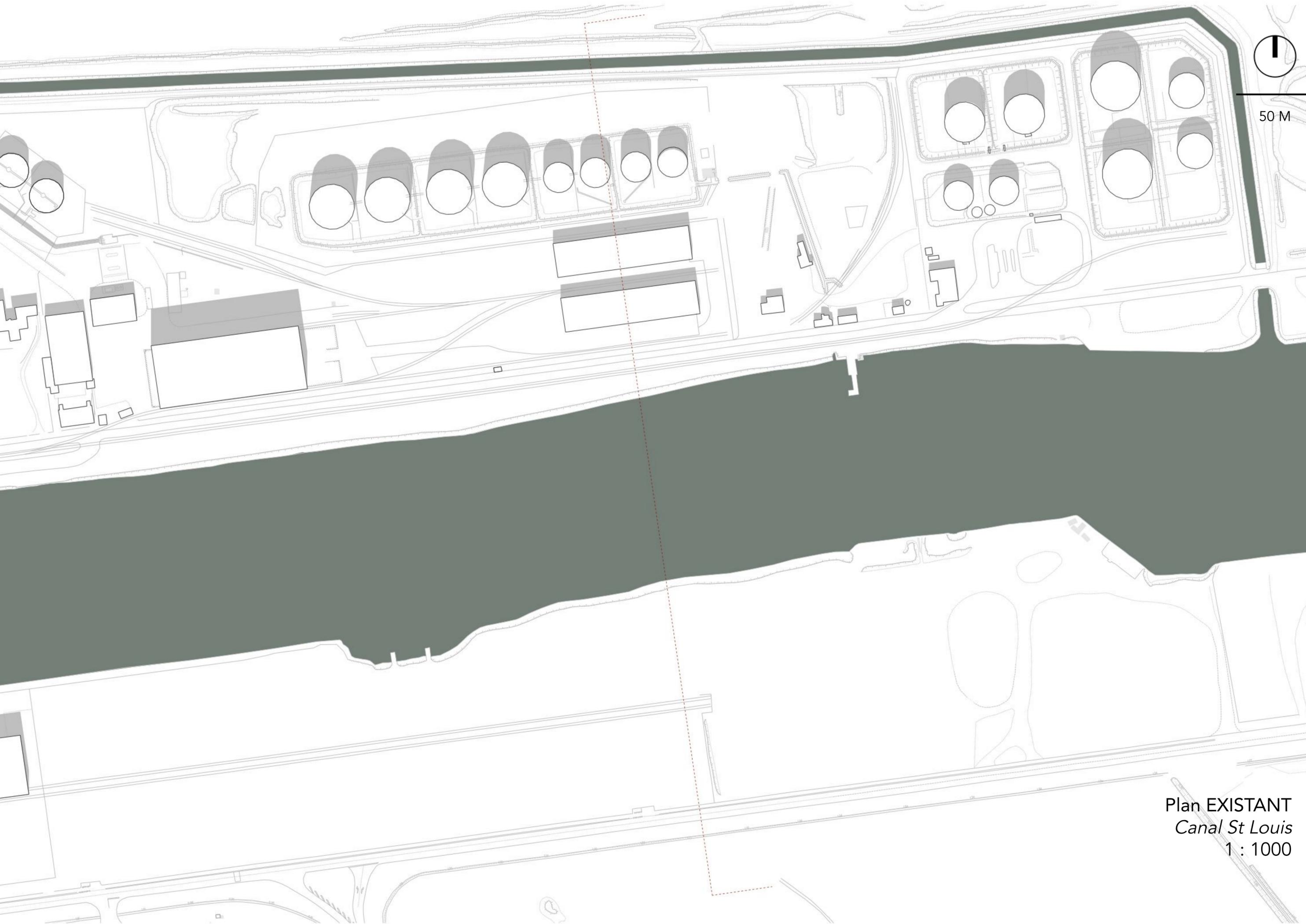


A L'HORIZON 2100  
*Coupe Quai Reybert*  
1 : 200

Du côté du bassin, sur le quai Reybert, l'intervention serait aussi plutôt légère pour protéger les quais. Le rehaussement des quais permet de créer une promenade le long du bassin et accueillera le départ d'une navette maritime permettant de se rendre au sud de la presqu'île du Mazet et jusqu'aux plages Napoléon. L'espace créé entre ce rehaussement et les bâtiments existants sera entièrement réservé aux piétons et aux cyclistes. Cet espace permettra aussi d'accueillir les terrasses des établissements présents et futurs ainsi que des infrastructures de loisir comme des terrains de pétanques ou un skate parc.



Comme identifié précédemment, les friches industrielles représentent une surface bâtie considérable à l'échelle de la commune.



50 M

Plan EXISTANT  
*Canal St Louis*  
1 : 1000

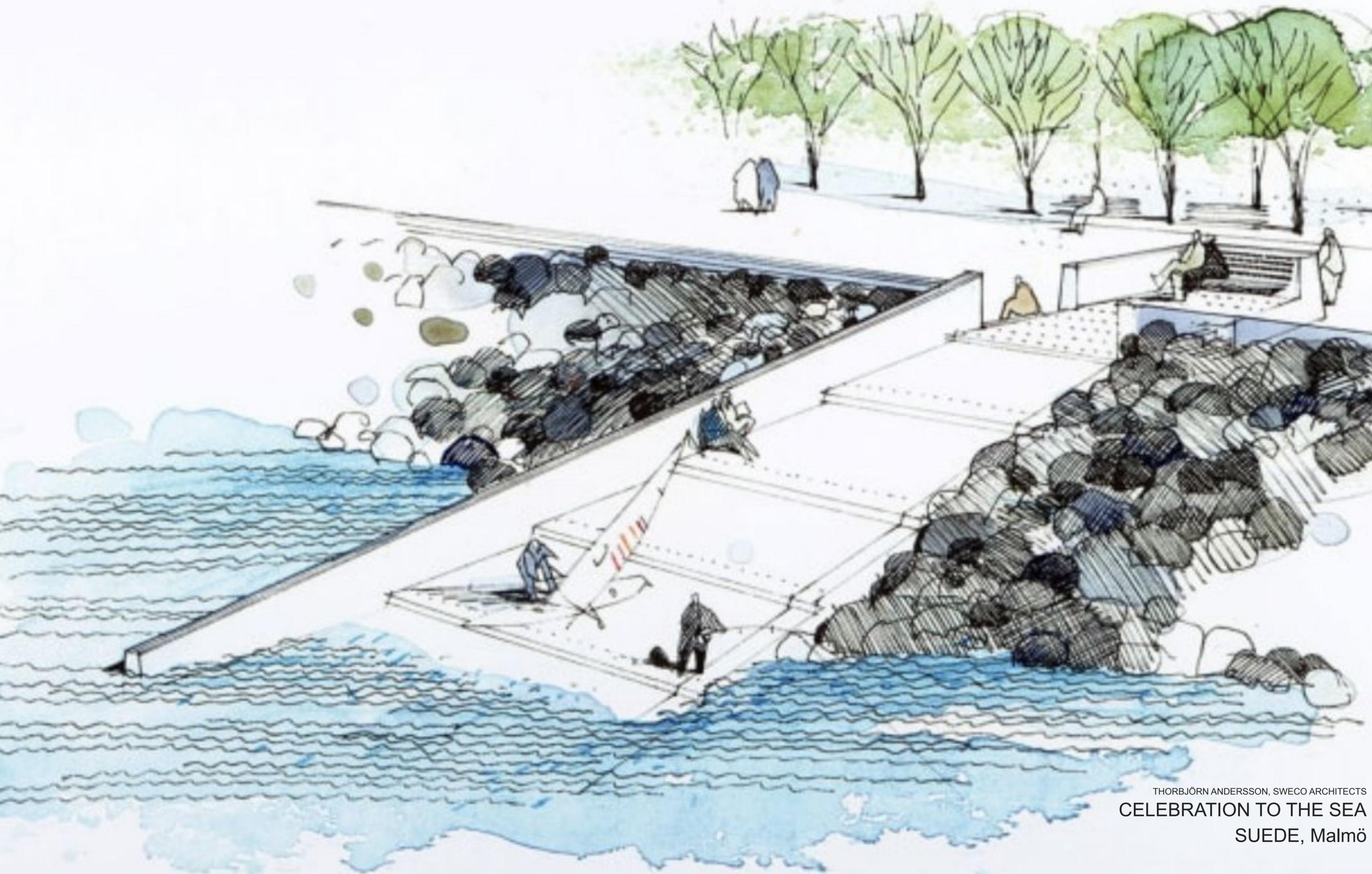
En l'état actuel, les rives du canal St-Louis ne sont pas vraiment aménagées. Au Nord, on remarque la présence de l'ancienne activité industrielle. Au Sud, le quai est actuellement inexploité.



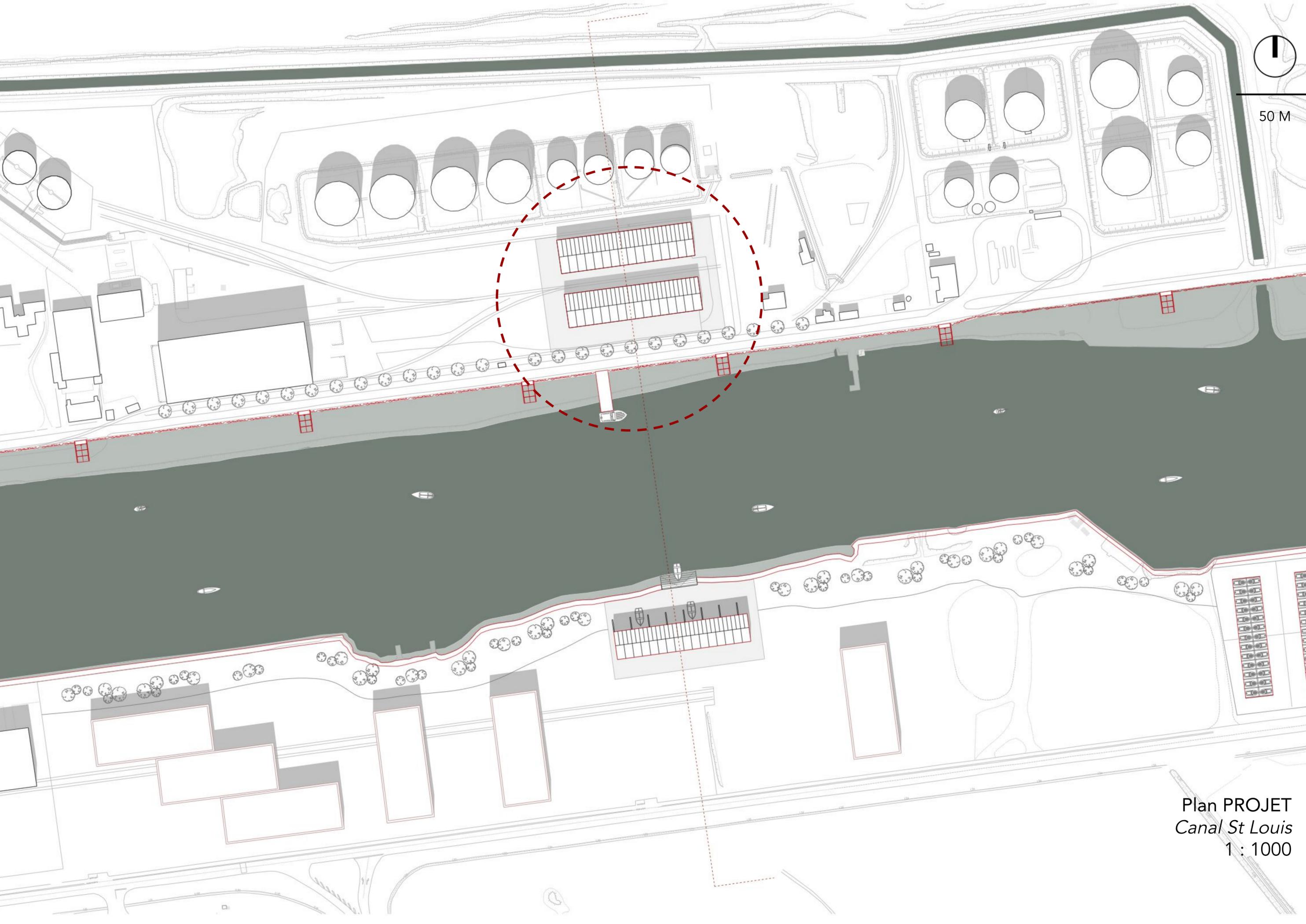
50 M

Plan PROJET  
Canal St Louis  
1 : 1000

A l'horizon 2100, l'idée est d'anticiper la montée des eaux en conservant un lien étroit avec l'eau au fil du temps. Aux vues des changements climatiques, la proximité avec l'eau devient un réel atout et l'on imagine facilement un développement urbain le long de ces espaces. Au Nord, nous proposons une reconversion industrielle en équipement ( musée, salle d'exposition ) en favorisant une mobilité douce, appuyée d'une station maritime. Au Sud, la mise en place d'une balade publique le long du canal desservant différents éléments de programme.



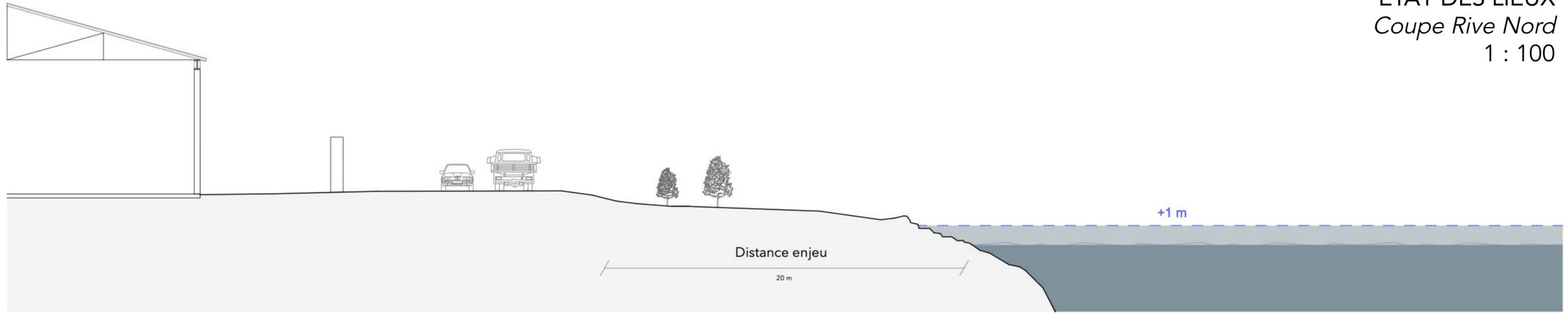
THORBJÖRN ANDERSSON, SWECO ARCHITECTS  
CELEBRATION TO THE SEA  
SUEDE, Malmö



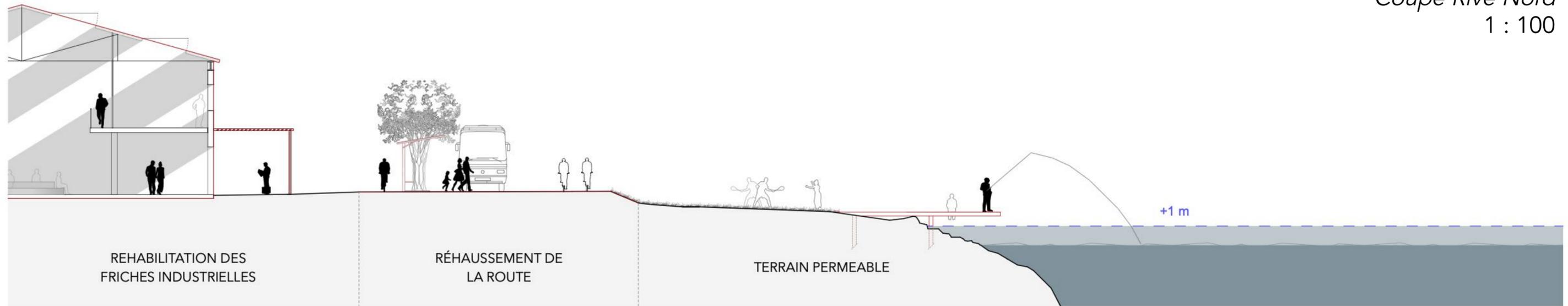
50 M

Plan PROJET  
Canal St Louis  
1 : 1000

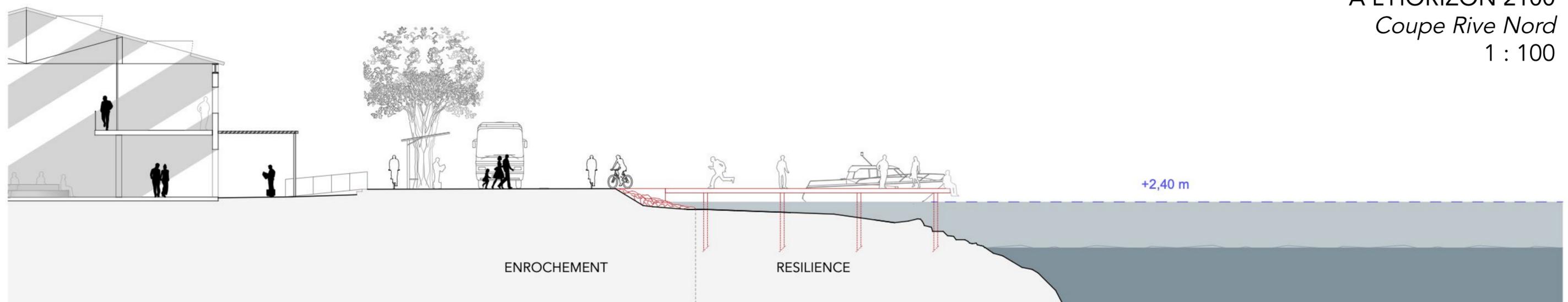
ETAT DES LIEUX  
*Coupe Rive Nord*  
1 : 100



A L'HORIZON 2050  
*Coupe Rive Nord*  
1 : 100



A L'HORIZON 2100  
*Coupe Rive Nord*  
1 : 100

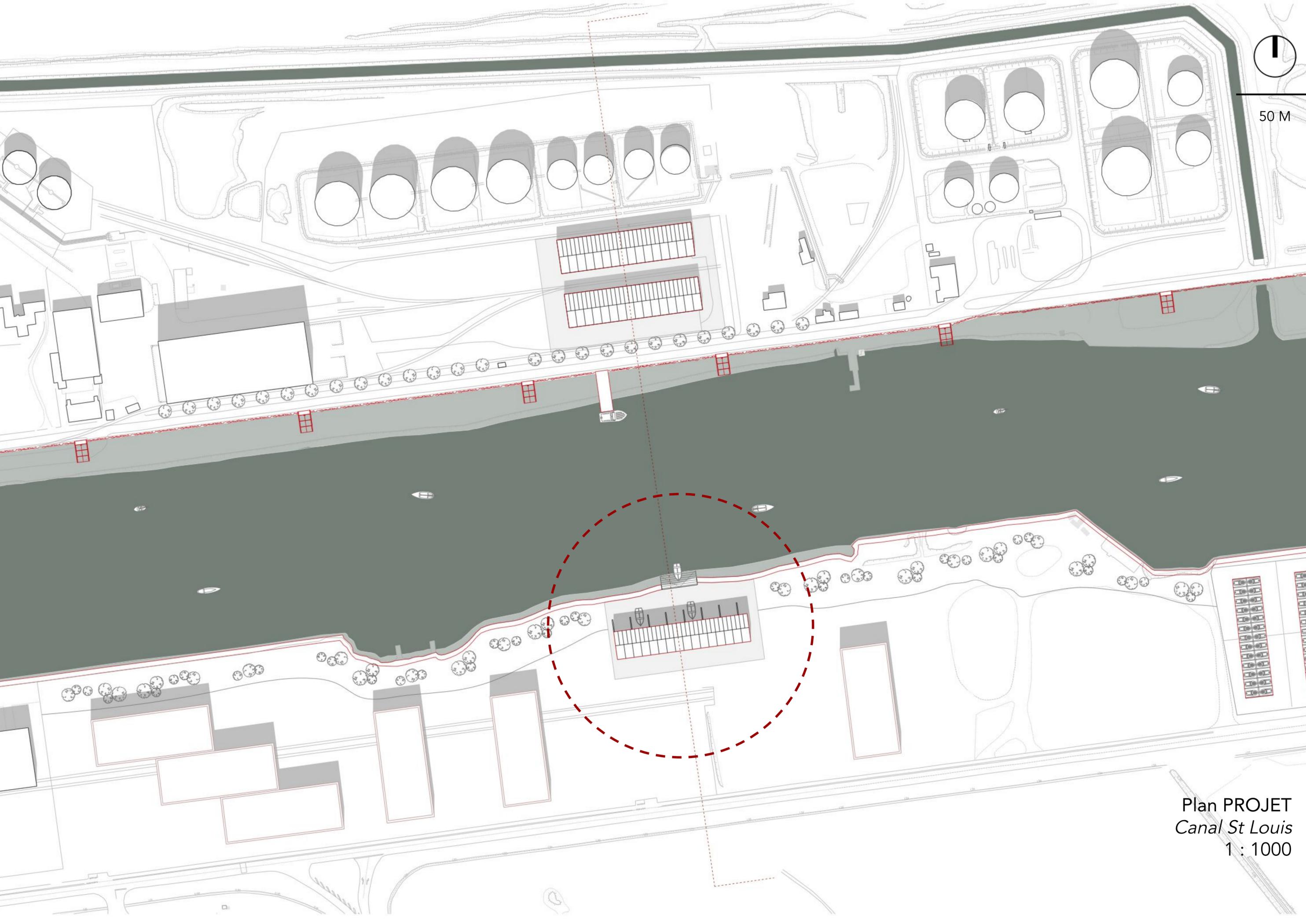


Nous avons pensé la défense de ces enjeux en 2 temps :

- 2050 : en estimant une montée des eaux à 1m, la topographie actuelle permet de retenir l'eau. Par le biais d'installations légères, nous pouvons conserver ce rapport à l'eau si propre aux usages des Port-Saint-Louisiens. De plus, la perméabilité du terrain favorise la protection.
- 2100 : En reprenant les fondations des installations précédentes, nous pourrions mettre en place une forme de ponton, à la fois station maritime et point de vue pour visiteurs. Un enrochement le long de la route assure la protection de cette dernière.



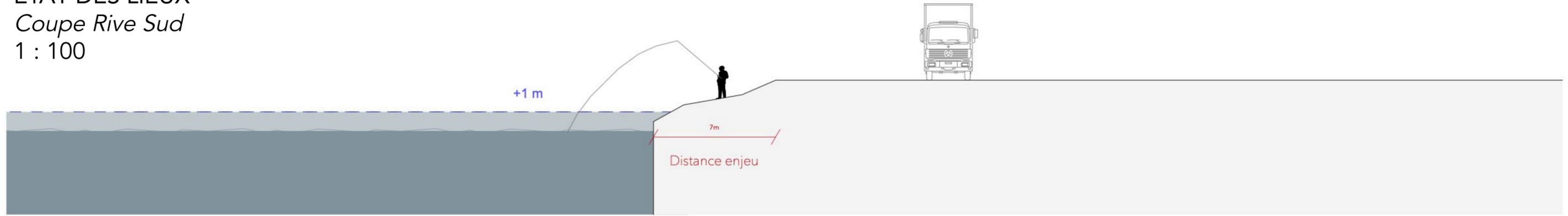
Cette référence illustre la façon dont nous pouvons réinvestir des espaces anciennement industriels, comme c'est le cas sur le site d'étude.



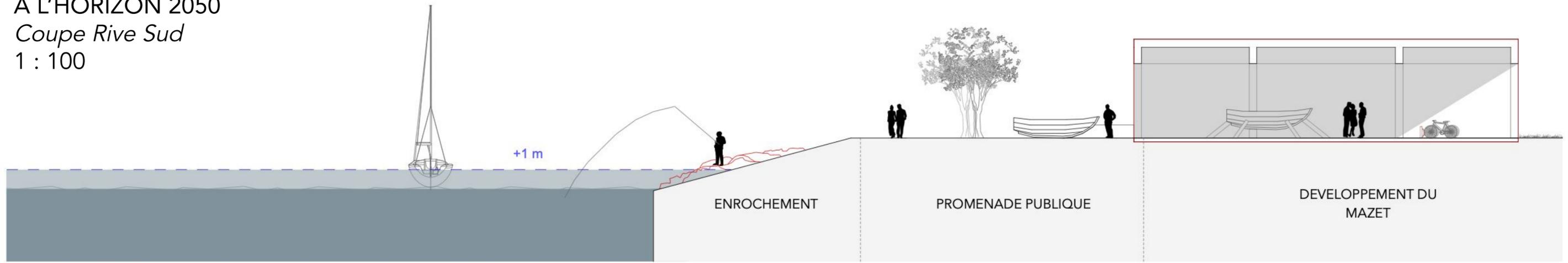
50 M

Plan PROJET  
Canal St Louis  
1 : 1000

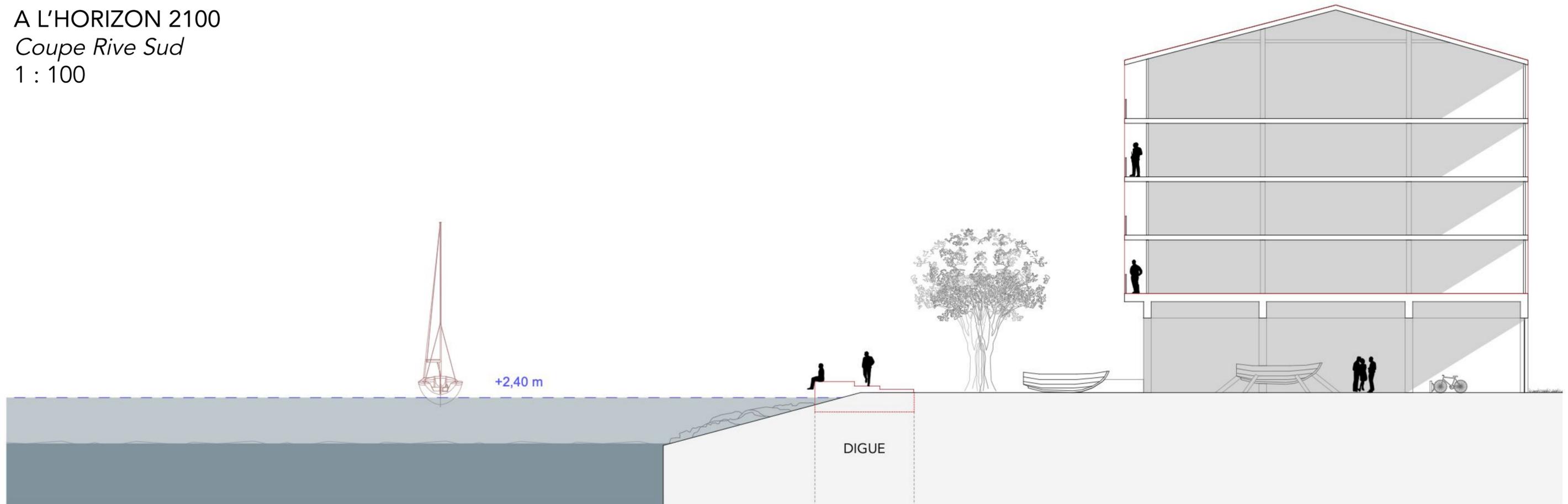
ETAT DES LIEUX  
*Coupe Rive Sud*  
1 : 100



A L'HORIZON 2050  
*Coupe Rive Sud*  
1 : 100



A L'HORIZON 2100  
*Coupe Rive Sud*  
1 : 100



- 2050 : Dans ce premier temps, la balade publique mise en place offre la possibilité de faire rencontrer baladeurs et activité locale. Nous avons pensé ici à mettre en place un RDC inondable en prévision de la montée des eaux sur du très long terme ( au delà de 2100 ). Des locaux à vélos et des ateliers de stockage / réparations navals s'insèrent ainsi dans cette structure.
- 2100 : L'addition de programme de logements met en avant la qualité de vie que peut offrir cette situation, vue sur canal, bordée de verdure.



Port-Saint-Louis, 2100  
*Le Mazet, Theys & Marécages*  
1 : 25 000



500 M



Port-Saint-Louis, 2100  
*Le Mazet, Theys & Marécages*  
1 : 25 000



500 M

Pour assurer la protection de la presqu'île du Mazet vis-à-vis des aléas fluviaux et de la submersion marine, nous proposons de rehausser les quais bordant le Rhône - à l'ouest et les quais du Canal Saint-Louis - au nord, mais aussi de mettre en place une nouvelle digue maritime allant du sud à l'est de la presqu'île du Mazet.

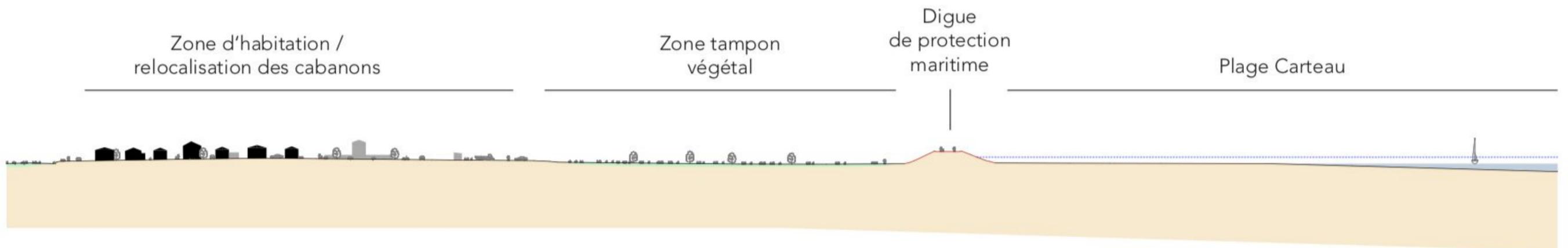
L'exemple suivant illustre le fonctionnement de cette digue maritime au niveau de la Plage Carteau. L'enjeu est ici de conserver un lotissement de plusieurs Cabanons résidentiels, menacés par la montée du niveau de la mer.



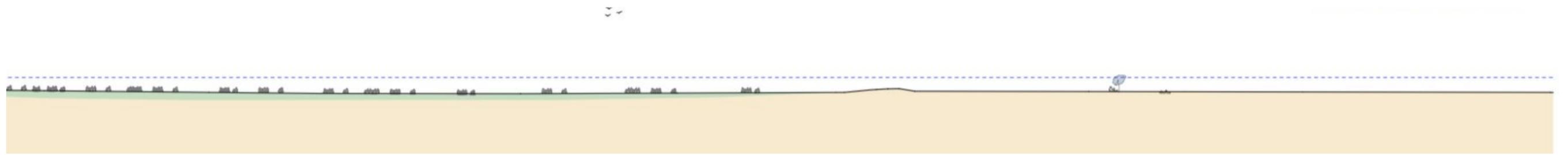




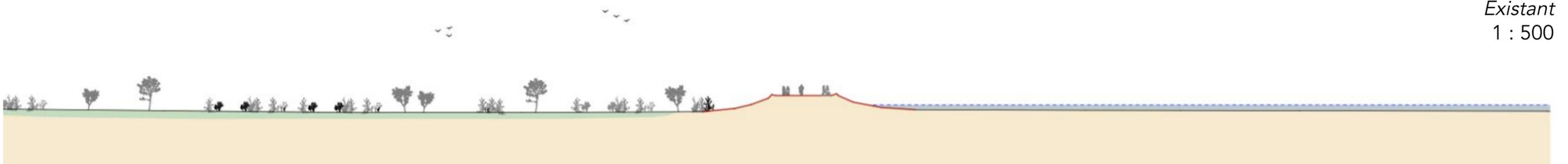
COUPE PLAGE CARTEAU  
*Existant*  
 1 : 2000



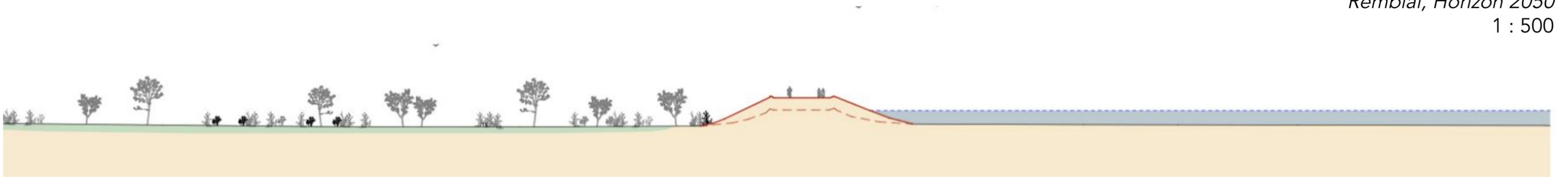
COUPE PLAGE CARTEAU  
*Stratégie d'endiguement*  
 1 : 2000



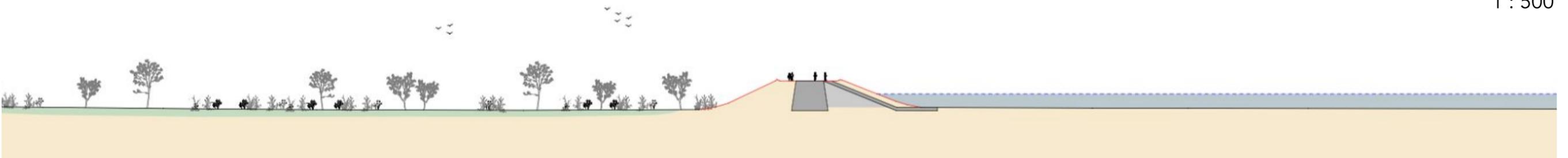
COUPE PLAGE CARTEAU  
*Existant*  
1 : 500



COUPE PLAGE CARTEAU  
*Remblai, Horizon 2050*  
1 : 500



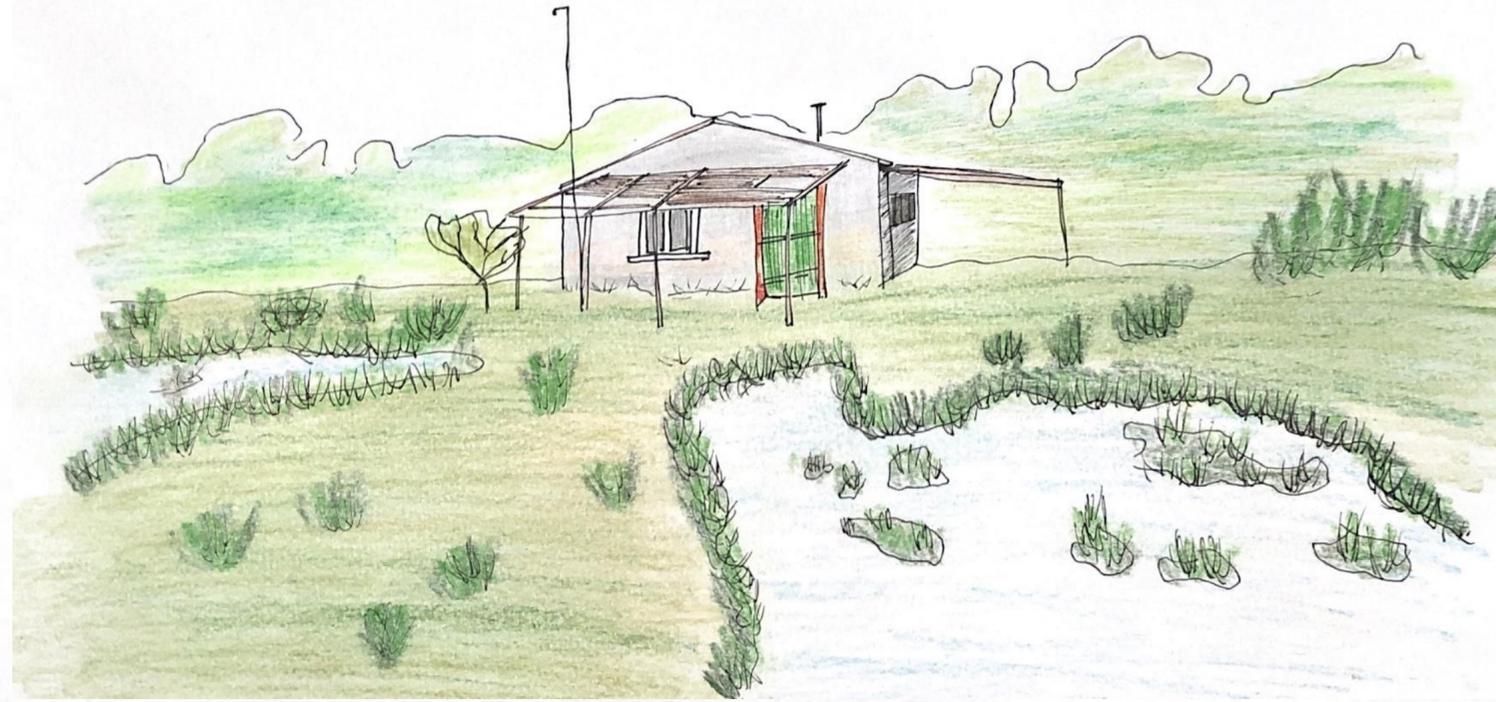
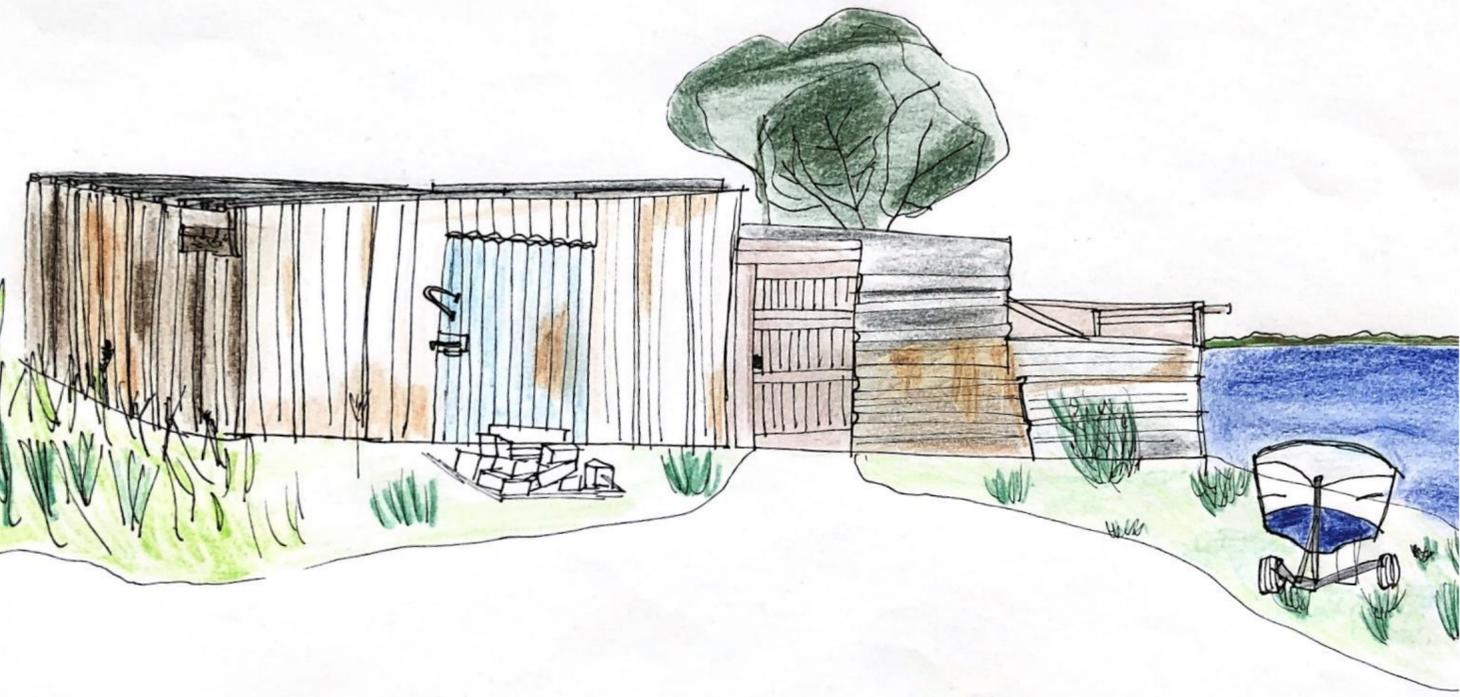
COUPE PLAGE CARTEAU  
*Remblai, Horizon 2100*  
1 : 500



COUPE PLAGE CARTEAU  
*Remblai rigide, Horizon 2100*  
1 : 500

Nous proposons un scénario en plusieurs temps:

- Avec la montée des eaux estimée à +1 m en 2050, toute la Plage Carteau risque de disparaître sous l'eau. C'est ici que nous appliquons une stratégie de recul: Nous cédon la plage à la mer, tout en établissant un remblai homogène en terre et sable, accessible aux piétons et aux cyclistes, pour protéger l'arrière-pays.
- Avec un niveau de la mer à +2,40 m estimé en 2100, il sera nécessaire de développer et de fortifier le remblai proposé à l'horizon 2050. Nous proposons, soit un rehaussement du remblai existant, soit l'aménagement de la digue en remblai zoné, constitué de matériaux rigides, pouvant résister à des aléas plus importants.





MT 733621 MT



500 M

Conchyliculteurs

Port Napoléon

Plan EXISTANT  
Presqu'île du Mazets  
1 : 5000

Plan existant de la presqu'île du Mazet. Nous nous sommes intéressé pour cette stratégie principalement à sa frange maritime.



500 M

Port Napoleon + Port Navy

Habiter sur

Produire sur

Habiter sur

Plan STRATEGIES  
Presqu'île du Mazet  
1 : 5000



La stratégie consiste dans un premier temps à rehausser la digue route déjà existante ce qui engendrerait un nouveau trait de côte, c.a.d qu'en 2100 l'eau arriverait au niveau de la digue. Pour ne pas perdre les activités présentes le projet consiste à relocaliser le port Napoléon afin de le regrouper avec le port navy.

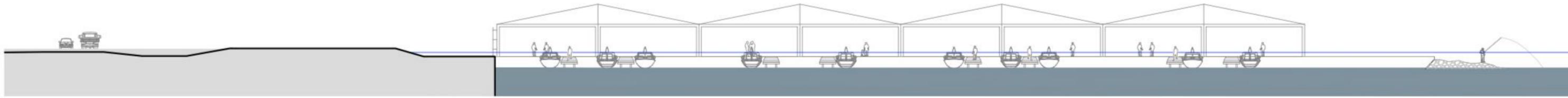
En ce qui concerne les cabanons de pêcheurs et chasseurs présents le long des Theys leur disparition est inévitable nous avons donc décidé de les recenser afin de les relocaliser. Ces nouveaux cabanons seraient des habitats légers sur pilotis facilement démontable et réhaussable. Ils seraient autonomes en eau et électricité, le fait d'être sur l'eau leur permettrait de garder ce rapport à la mer.

Ensuite nous avons mis des structures flottantes afin de redonner aux producteurs des espaces de productions dédiés à la conchyliculture qui permettrait de visiter ces espaces et de déguster les produits locaux.

**Coupe Port Napoléon**

*Existant*

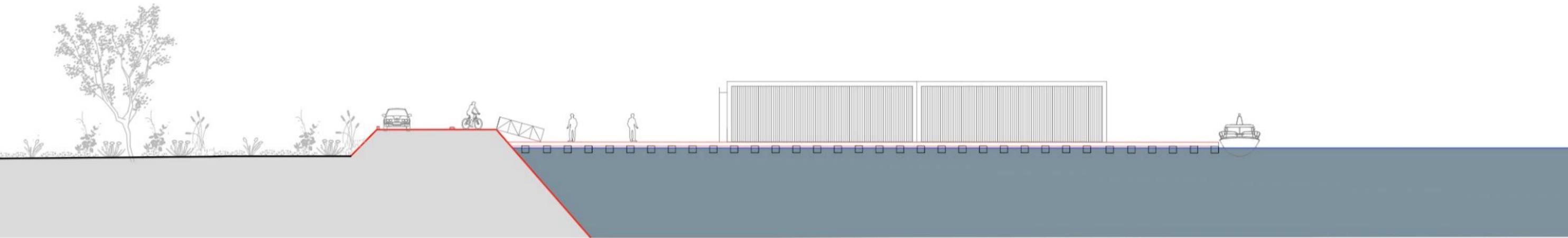
1/500



**Coupe Port Napoléon**

*Stratégie produire sur*

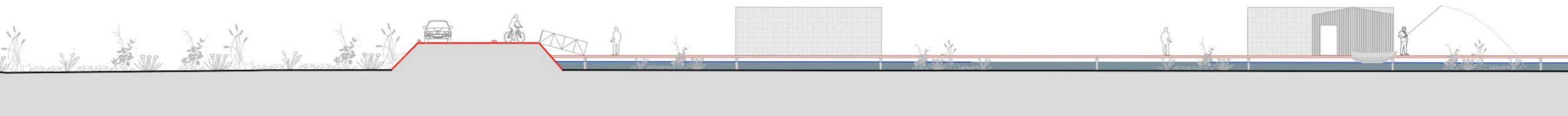
1/200



**Coupe nouveaux cabanons**

*Stratégie habiter sur*

1/200









*Observatorium, Allemagne*



*IJburg, Pays-Bas Ruhr*



Port-Saint-Louis, 2100  
*Le Mazet, Theys & Marécages*  
1 : 25 000



500 M



Port-Saint-Louis, 2100  
*Le Mazet, Theys & Marécages*  
1 : 25 000



500 M

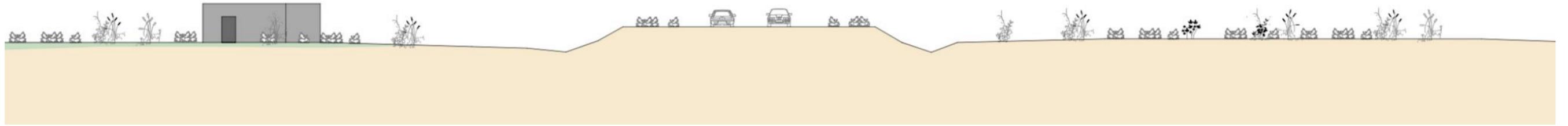
Tout en protégeant et en développant la presqu'île du Mazet, l'objectif est aussi de conserver le lien entre la Plage Napoléon et Port-Saint-Louis.

L'enjeu est de préserver l'accessibilité à la plage, un endroit de pratique du kitesurf qui est mondialement connu. C'est pourquoi nous proposons de maintenir et d'aménager la route Napoléon, déjà existante aujourd'hui, qui risque d'être submergé par la mer à l'horizon 2100.

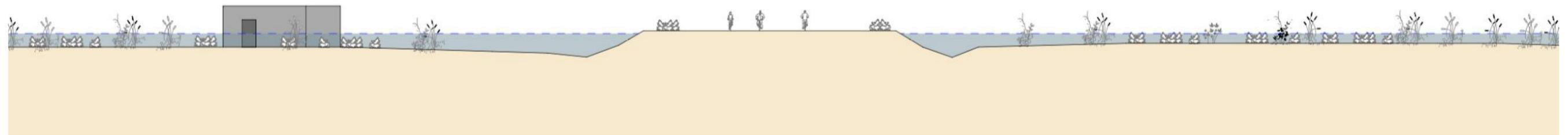
L'exemple suivant illustre le rehaussement de la route en deux temps: À l'horizon 2050, avec le niveau de la mer estimé à + 1 m, et à l'horizon 2100, avec le niveau de la mer estimé à + 2,40 m.



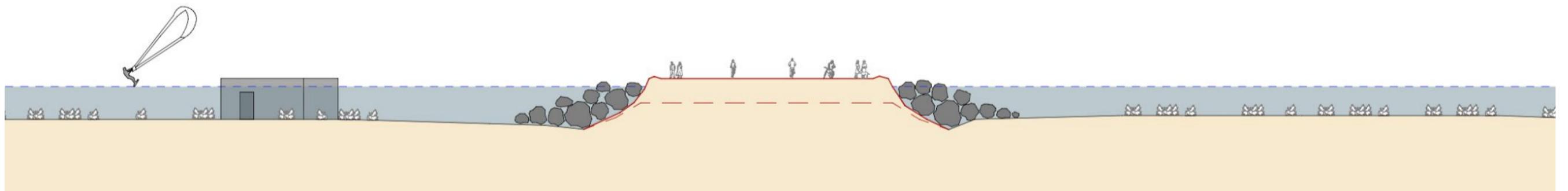




COUPE ROUTE NAPOLÉON  
*Existant*  
1 : 200



COUPE ROUTE NAPOLÉON  
*Horizon 2050*  
1 : 200



COUPE ROUTE NAPOLÉON  
*Horizon 2100*  
1 : 200

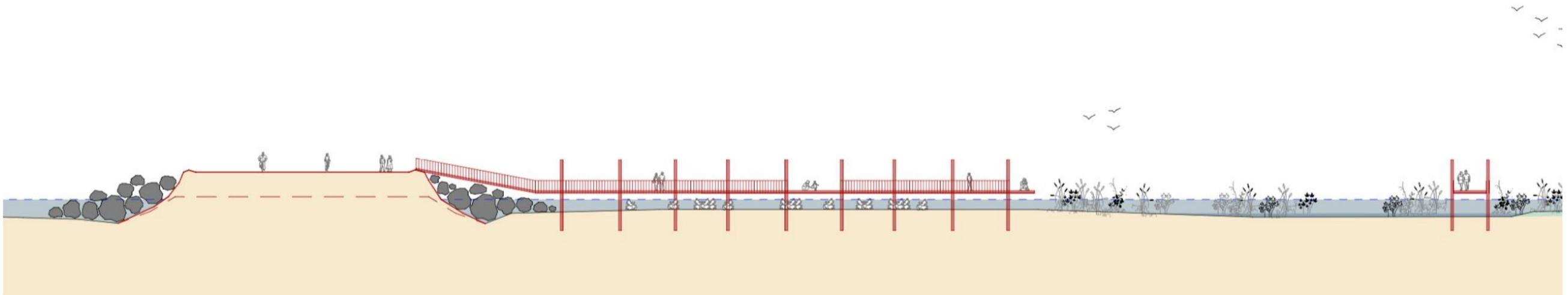
- Avec la montée des eaux estimée à +1 m en 2050, la route Napoléon ne dépassera plus de quelques centimètres le niveau de la mer. Dans les 40 à 70 prochaines années il faudra donc procéder à un rehaussement de la route, pour la protéger face aux aléas marins.
- À l'horizon 2100, avec un niveau de la mer estimé à +2,40 m, nous proposons un aménagement d'une route-digue en remblai homogène, qui sera consolidé par des rochers.



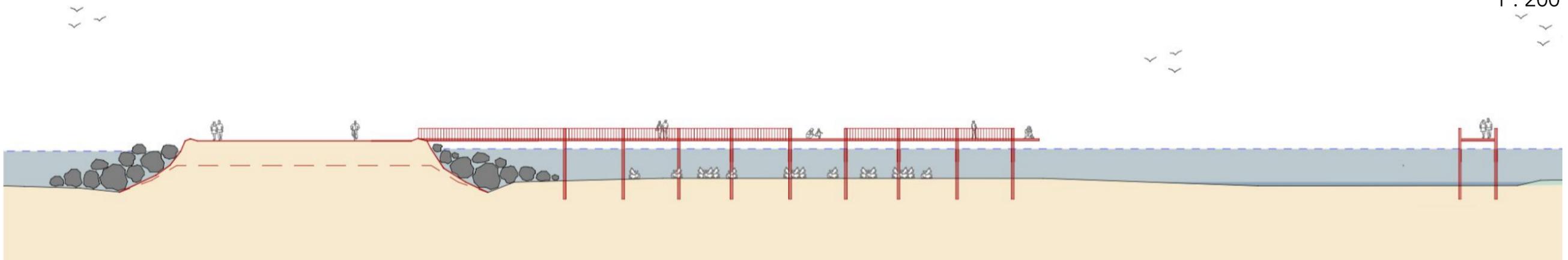


Port-Saint-Louis, 2100  
*Le Mazet, Theys & Marécages*  
1 : 25 000

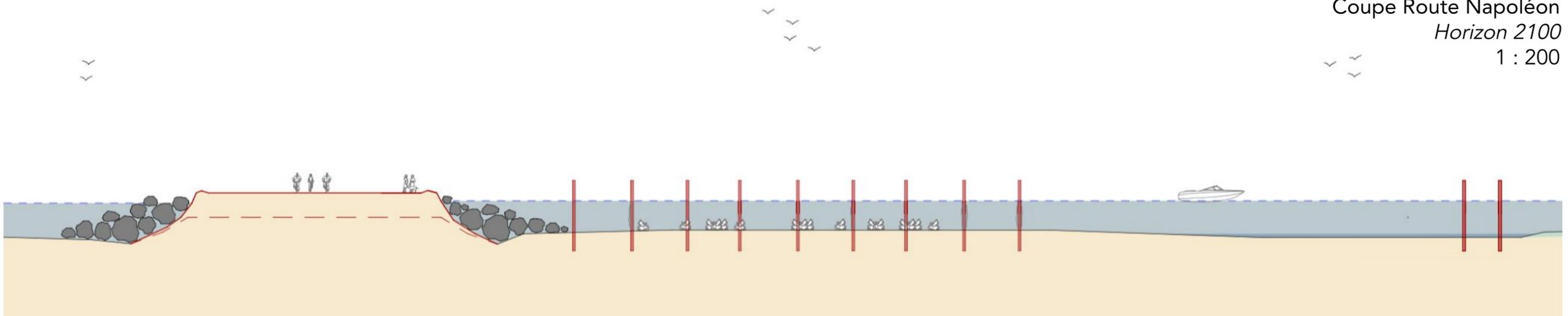




Coupe Route Napoléon  
*Horizon 2050*  
1 : 200



Coupe Route Napoléon  
*Horizon 2100*  
1 : 200



Coupe Route Napoléon  
*Adaptation à la conchyliculture*  
1 : 200

La route Napoléon, d'ici là devenue piétonne permettra la découverte du paysage des theys et des marécages propre à Port-Saint-Louis et à la Camargue.

À l'aide d'un cheminement de randonnée aménagé en structures de bois, adaptable au niveau de la mer, une "visite guidée" de ce territoire remarquable sera possible au grand public.

Au-delà de l'horizon 2100, une fois que ces terres seront submergées par la mer et que le cheminement sera devenu obsolète, les éléments de structure des pieux pourront être re-adaptés à la conchyliculture et servir de "bouchots" (support d'élevage de moules et autres coquillages).

C'est de cette façon, à l'aide de structures légères, flexibles et adaptables, que nous espérons garder l'impact économique et écologique des interventions sur leur environnement le moindre possible, tout en permettant une diversité des pratiques de ces lieux, mettant en avant le patrimoine et le charme de Port-Saint-Louis-du-Rhône.





**Baptiste Manzinali, journaliste:**

**Menacée par la sécheresse, la Camargue risque de finir sous l'eau**

*« La Camargue peut encaisser de très fortes variations comme elle le fait depuis plusieurs millénaires, mais la répétition de ces conditions climatiques extrêmes pourrait lui être fatale.. »*

Menacée par la sécheresse, la Camargue risque de finir sous l'eau, National Géographique, 2020

## *Quelques mots de conclusion ...*

Ce travail d'analyse nous a permis d'identifier des enjeux propres à la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône et de nous rendre compte de ces richesses. En comparant la part d'espace urbanisé par rapport au reste des surfaces comprises dans la commune, il semblait inévitable de concéder des zones naturelles ( theys, marécages ) à la mer. En revanche, nous nous sommes concentrés sur des stratégies de protections sur des lieux à la fois authentiques et porteurs de développement économique pour la ville ( presque île du Mazet, bassin et Canal St Louis ) tout en repensant la mobilité intra et intercommunal de demain.

