Cerema

Direction territoriale Méditerranée

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA CORSE-DU-SUD

Démarche de projet urbain et conseil en aménagement durable
Commune de Bonifacio

DDTM 2A

Démarche de projet urbain et conseil en aménagement durable

Bonifacio, Corse du Sud

date : Janvier 2015

auteur : Direction Territoriale Méditerranée du CEREMA

responsable de l'étude : Julien Peron

participants : Claire Galleyrand, Alain Guglielmetti, Emilie Perret et Clémence Durand (vacataire)

sous-traitants : Daniel Rodriguez, Direction Technique Territoires et Villes du CEREMA

résumé de l'étude :

La déclinaison des ambitions du Grenelle de l'Environnement et du Plan Ville Durable, et notamment l'impulsion générée par la démarche Écoquartier, rencontrent aujourd'hui sur les territoires une volonté croissante, mais également des questionnements et incertitudes, pour produire un développement urbain plus durable.

Face à ces questionnements, sur l'ensemble du territoire, les services de l'État se mobilisent auprès des collectivités pour contribuer à une construction collective de réponses, pragmatiques et concertées, à ces questionnements communs. Traduction visible et opérationnelle de cet engagement, le conseil en aménagement durable prend, de conserve avec les autres actions conduites à différents niveaux (formation et animation, échanges et mutualisation) une part croissante dans cette mission.

La présente proposition, qui pose les principes et modalités d'un accompagnement conjoint, par la DDTM 2A et la Direction Territoriale Méditerranée du Cerema, de la volonté de la Commune de Bonifacio pour conduire une démarche d'aménagement durable pour son territoire, en lien avec la DREAL de Corse et dans un objectif d'expérimentation, de capitalisation et de diffusion des pratiques, s'inscrit pleinement dans cette dynamique.

zone géographique : Corse du Sud, Commune de Bonifacio

nombre de pages : 61

n° d'affaire : 12A000136
maître d'ouvrage : DDTM 2A (M. DAUPHIN Olivier)
référence : devis n° AO 2012 D 160 du 11/10/2012

SOMMAIRE

1 INTRODUCTION.....5
1.1 Contexte de l'étude.....5
1.2 Cadrage de l'étude.....5

2 DIAGNOSTIC THÉMATIQUE.....7
2.1 Le territoire bonifacien.....7
2.2 Domanialité publique et potentialités.....11
2.3 Patrimoine naturel et urbain.....13
2.4 Économie.....15
2.5 Commerces et services.....20
2.6 Déplacements.....22
2.7 Démographie et logement.....25

3 LES ENJEUX SPATIALISÉS.....28

4 LES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT.....31
4.1 Scénario A.....31
4.2 Scénario B.....33

5 LES ATELIERS.....35
5.1 Groupe de travail A : "Au fil de l'eau".....36
5.2 Groupe de travail B : « Développement dynamique ».....46
5.3 Points de consensus.....56
5.4 Spécificités des scénarios.....57
5.5 Points restant à débattre.....58

1 Introduction

1.1 Contexte de l'étude

Afin d'expérimenter puis de diffuser de nouvelles pratiques en matière d'aménagement durable sur le territoire Corse, la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Corse du Sud (DDTM 2A) a missionné la Direction Territoriale Méditerranée du Cerema pour conduire une démarche de programmation urbaine, en appui d'une collectivité volontaire.

La Ville de Bonifacio, porteuse d'une volonté de développement territorial durable, et confrontée à de forts enjeux de préservation de son cadre exceptionnel, s'est portée candidate pour cette expérimentation.

La méthode de programmation urbaine qui sera menée dans le cadre de cette étude obéira à trois phases :

- la première phase se matérialisera par un diagnostic du site et par une étude des besoins pouvant concerner le site et son environnement ;
- la deuxième phase portera sur un conseil en aménagement du site par un travail de spatialisation des enjeux, l'élaboration de scénarios et un travail en atelier avec les acteurs ;
- la troisième sera finalisée par le rendu, à la DDTM 2A et à la commune, d'un rapport complet ainsi qu'un document synthétique et communiquant.

L'intervention du CETE Méditerranée dans le cadre de cette mission a pour objectif d'expliciter à l'échelle du site les enjeux du développement urbain, et de définir des orientations pour la mise en œuvre d'un projet urbain répondant à ces enjeux.

1.2 Cadrage de l'étude

Au cours d'une première rencontre intervenue fin octobre 2012, entre la Commune (Élus et techniciens), la DDTM (siège et service territorial) et l'équipe Cerema, une présentation de la démarche par le Cerema et un échange sur la situation communale ont permis de clarifier un certain nombre de points pour la suite de la mission.

Parmi ces éléments de clarification, qui portent à la fois sur les modalités

(méthodologiques) de réalisation de la mission et sur le statut des productions réalisées, doivent notamment être retenus :

- que la mission du Cerema est réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de la DDTM (objectif : montée en qualité des missions de conseils en aménagement de celle-ci, via l'expérimentation sur un cas réel), mais que la Commune qui accepte de se livrer à cette expérimentation devra bénéficier des enseignements / résultats produits pour conduire ses propres réflexions et actions ;
- que le discours du Cerema ne saurait se substituer à celui des services de l'État (et ne saurait être interésidences principales rété comme tel), en particulier sur la question sensible de la compatibilité avec les dispositions de la Loi Littoral ; cette notion sera en revanche intégrée, au même titre et avec la même neutralité que les autres paramètres s'appliquant aux démarches d'aménagement (financement, contraintes techniques…), dans l'appréciation de l'opportunité et des conditions de faisabilité des opérations ;
- de même, conformément aux attendus de la mission (aider la collectivité à définir et hiérarchiser les besoins auquel son développement urbain aura à répondre, puis déterminer et préparer les conditions optimales de la réalisation de ce développement), il est apparu nécessaire de ne pas restreindre l'étude, dans un premier temps, aux 2 terrains pressentis par la collectivité, mais bien d'avoir une approche plus globale (et comparative, à différentes échelles de temps) des sites constituant un potentiel de réponse à ces besoins de développement.

Une fois ces éléments clarifiés, le Cerema a réalisé une première lecture, au travers d'une analyse cartographique dans un premier temps, des grandes composantes et dynamiques actuelles du territoire, et d'esquisser les grands objectifs auxquels auront à répondre les démarches d'aménagements futures (sous différentes formes et temporalités).

2 Diagnostic thématique

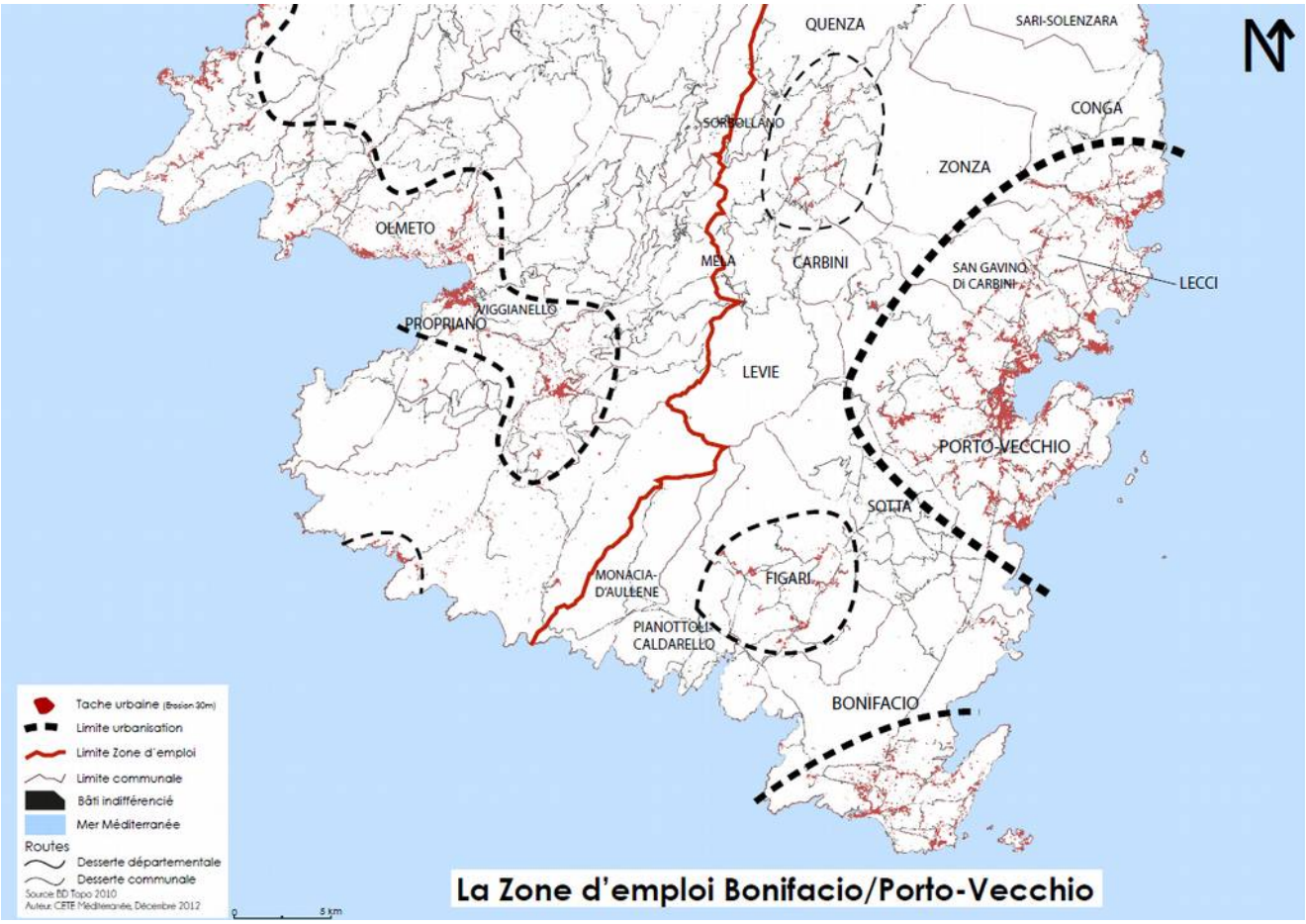
2.1 Le territoire bonifacien

Le bassin d'emploi

Définition INSEE du « bassin d'emploi » :

Une zone d'emploi est un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent, et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts.

La zone d'emploi à laquelle appartient Bonifacio se déploie sur une moitié est – sud-est du micro-territoire de l'extrême Sud, et s'avère nettement plus développée en terme d'urbanisation, de population, d'emploi…que son pendant ouest.



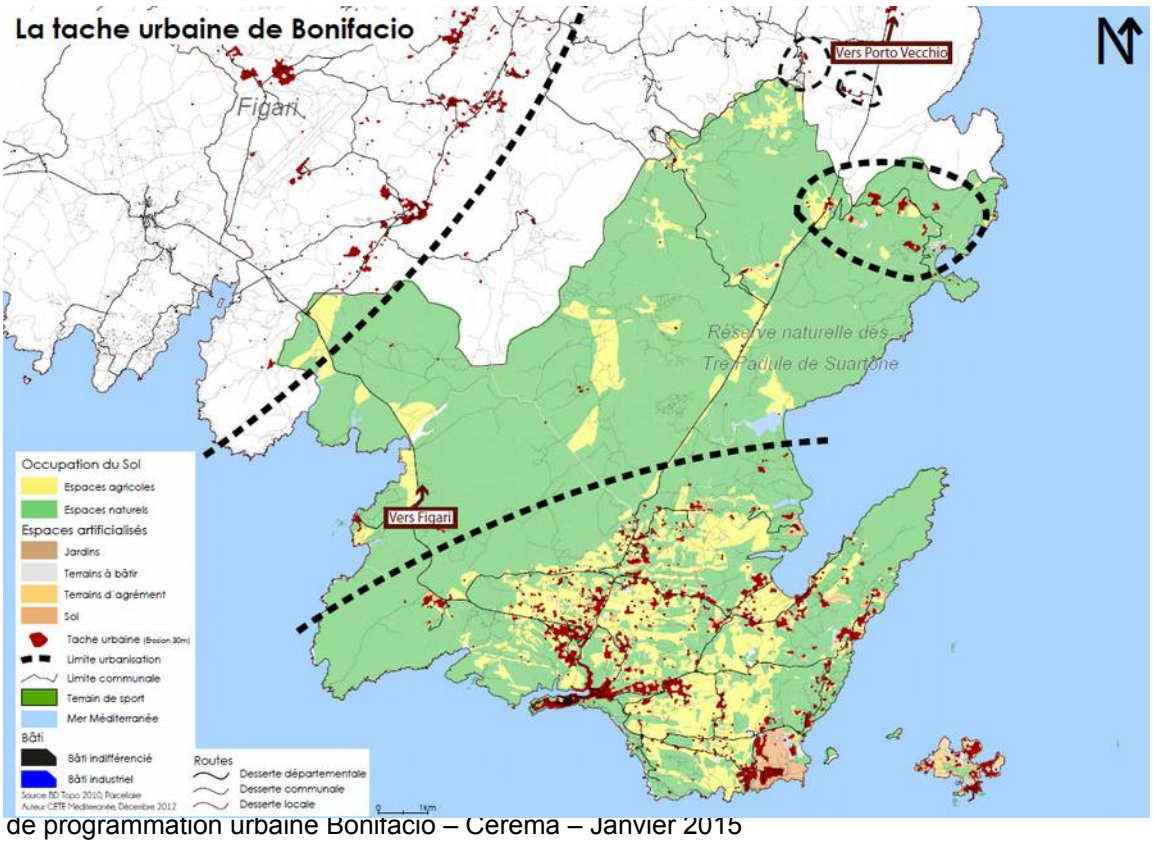
Ce fonctionnement nord-sud du bassin d'emploi se structure autour d'un pôle principal et deux pôles secondaires, séparés par le relief et / ou de vastes espaces à vocation naturelle ou agricole concentrent l'essentiel de l'urbanisation :

- Le Pôle de Porto Vecchio monopolise non seulement la majeure partie de la population de la zone d'emploi et aussi celle des emplois, et connaît le plus fort développement
- La Commune de Bonifacio, à l'extrémité Sud de l'île, présente malgré une taille réduite l'ensemble des fonctions inhérentes à une polarité secondaire, et jouit d'un rayonnement de premier plan en matière de tourisme
- Le secteur de Figari, accueillant l'aéroport, constitue la troisième composante structurante de la zone d'emploi

Le territoire communal

L'analyse du territoire communal de Bonifacio permet d'identifier une urbanisation et des espaces agricoles regroupés sur la partie sud – sud est du territoire communal, dont une large moitié reste occupée par des fonctions naturelles.

Le centre historique de Bonifacio est structuré autour de la presqu'île, principalement au sud. Il est tributaire d'une **topographie contraignante** mais qui participe de façon remarquable à la qualification du site avec la présence de la Citadelle.



Deux vecteurs lisibles de développement ont pu être identifiés :

- vers le Nord, autour du collège, pôle majeur pourtant excentré mais conservant une bonne accessibilité
- L'axe majeur Bonifacio – Porto-Vecchio se densifie (bâti, réseaux), vers l'est , le développement d'opérations LLS, aidée par la structuration naturelle de la vallée, représente une potentialité de report de fonctions présentes en centre-ville (stationnement notamment).

Il existe également des secteurs touristiques "purs" grâce au littoral et au cadre naturel, qui pose un enjeu de maîtrise du développement et de la fréquentation. Il faudra également se poser la question de leurs connexions avec la ville.

Enfin, on observe un mitage qui se développe sur deux secteurs principalement, le long des voies de circulation secondaires, vers Porto Vecchio et les plages.

La lecture du foncier public potentiellement mutable (données géomatiques et entretiens préliminaires), croisée avec la commande initiale permet d'identifier 4 sites de développement potentiel à plus ou moins long terme.

Deux terrains communaux relativement excentrés (situés à 2 km du centre-ville environ) :

- **Santa Reparata** , un terrain sur colline à proximité d'une chapelle, avec une absence quasi-totale d'urbanisation environnante, et desservi par une voirie secondaire (en retrait et contrebas par rapport à la route) qui boucle par le Nord l'axe principal Bonifacio – Figari.

  Ce site est donc un secteur dont l'environnement et la localisation plaident moins pour un aménagement urbain « dans le sens de la ville ».

- **Cannettu** : terrain relativement plan en triangle le long d'une voie secondaire (menant au littoral touristique) connectée à l'axe Bonifacio – Porto Vecchio, comprenant plusieurs dizaines de logements (a *priori* habités à l'année) dispersés dans le voisinage immédiat (accès via chemins de terres, habitat individuel assez opulent) et une station électrique à proximité.

  Il s'agit d'un secteur qui prend sens au regard de la dynamique de développement urbain aujourd'hui constatée, mais son aménagement paraît plus envisageable à moyen voire long terme (10 à 20 ans) pour des raisons de

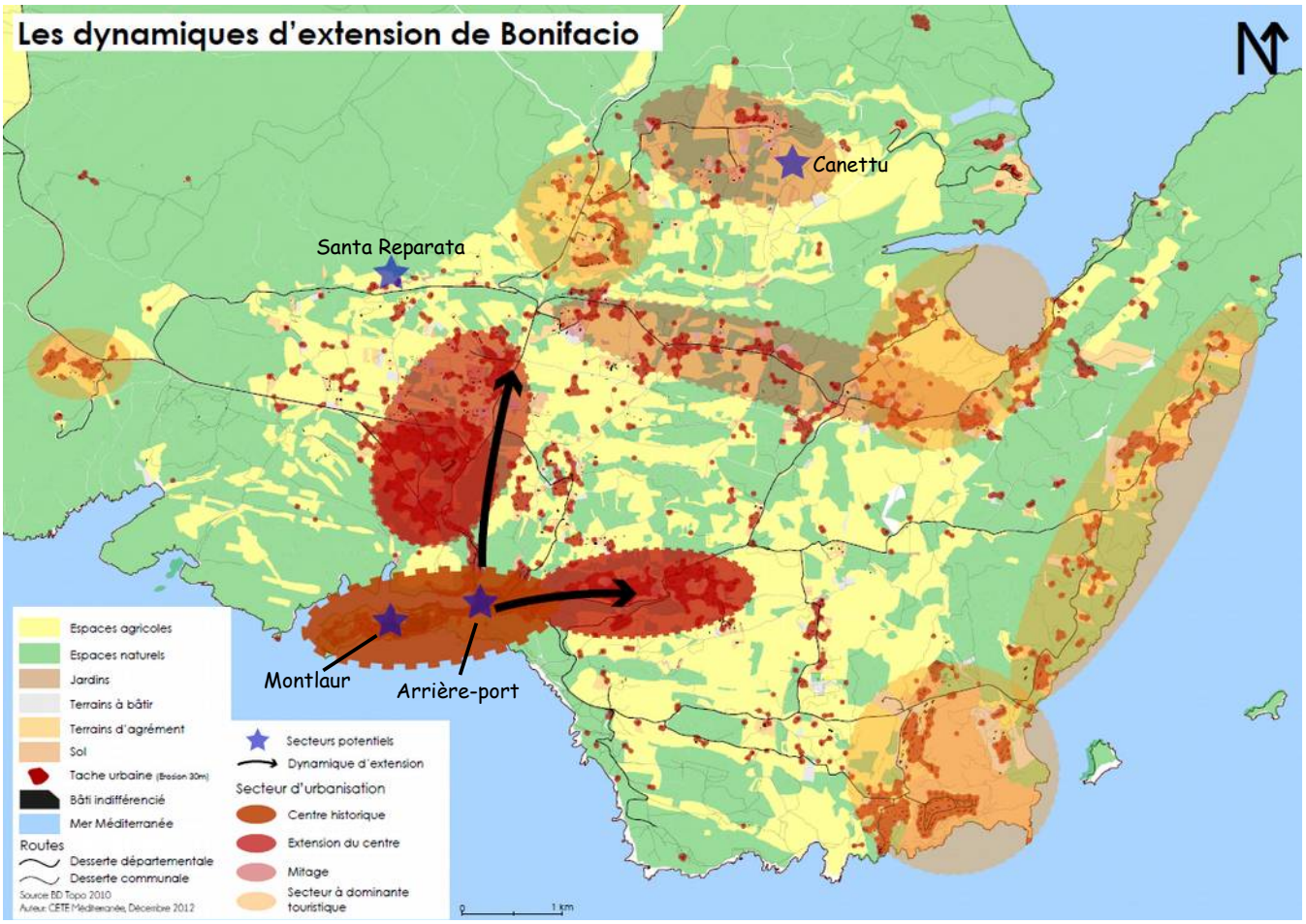
sécurité juridique mais surtout d'insertion urbaine.

Par la suite, il a semblé opportun de soumettre à l'analyse deux autres secteurs de renouvellement urbain potentiel, aux situations et états de projets très divers :

- Le site de **Montlaur**, ancien ensemble de terrains et bâtiments militaires, qui est passé dans le domaine privé de la CTC en 2004. Une démarche de projet est largement avancée sur ce site (étude avril 2012), et des orientations programmatiques, notamment en matière de réponses aux besoins locaux (logements en particulier), ont été esquissées.

  Ce site présente donc une opérationnalité imminente et une capacité de réponse à court terme, cependant, des attentes restent à préciser vis à vis du porteur de projet.

- Le site de **l'arrière- port** (terrains situés dans le prolongement à l'Est de l'anse, et dans l'axe de développement Est précité), actuellement occupé par un assemblage de terrains (notamment parkings) et bâtiments publics (pour l'essentiel désaffectés ou ré-affectés), sur lequel plusieurs réflexions au niveau de la trame viaire et du stationnement ont été esquissées par le passé.

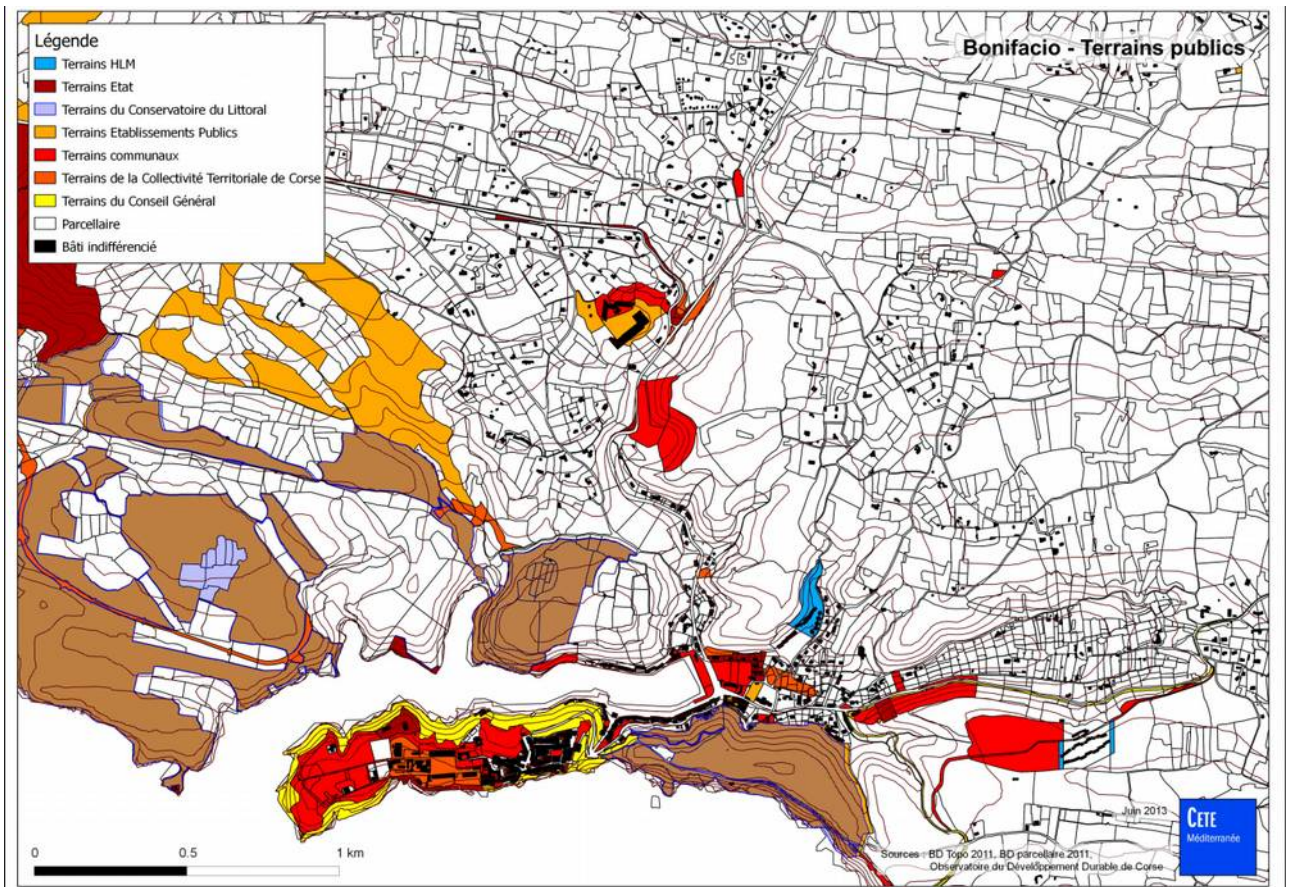


Ce site apparaît comme un secteur stratégique, adapté à l'accueil des besoins multiples (logements, commerces, équipements, activités, déplacements) du développement communal à moyen terme (5 à 10 ans). Il représente une réelle opportunité de déployer une méthodologie de programmation urbaine exhaustive.

(Cf. Annexe N° 1 : Tableau de comparaison des sites)

2.2 Domanialité publique et potentialités

Globalement, la commune de Bonifacio comprend une importante domanialité publique mais la diversité des acteurs peut compliquer les initiatives en matière d'aménagement.

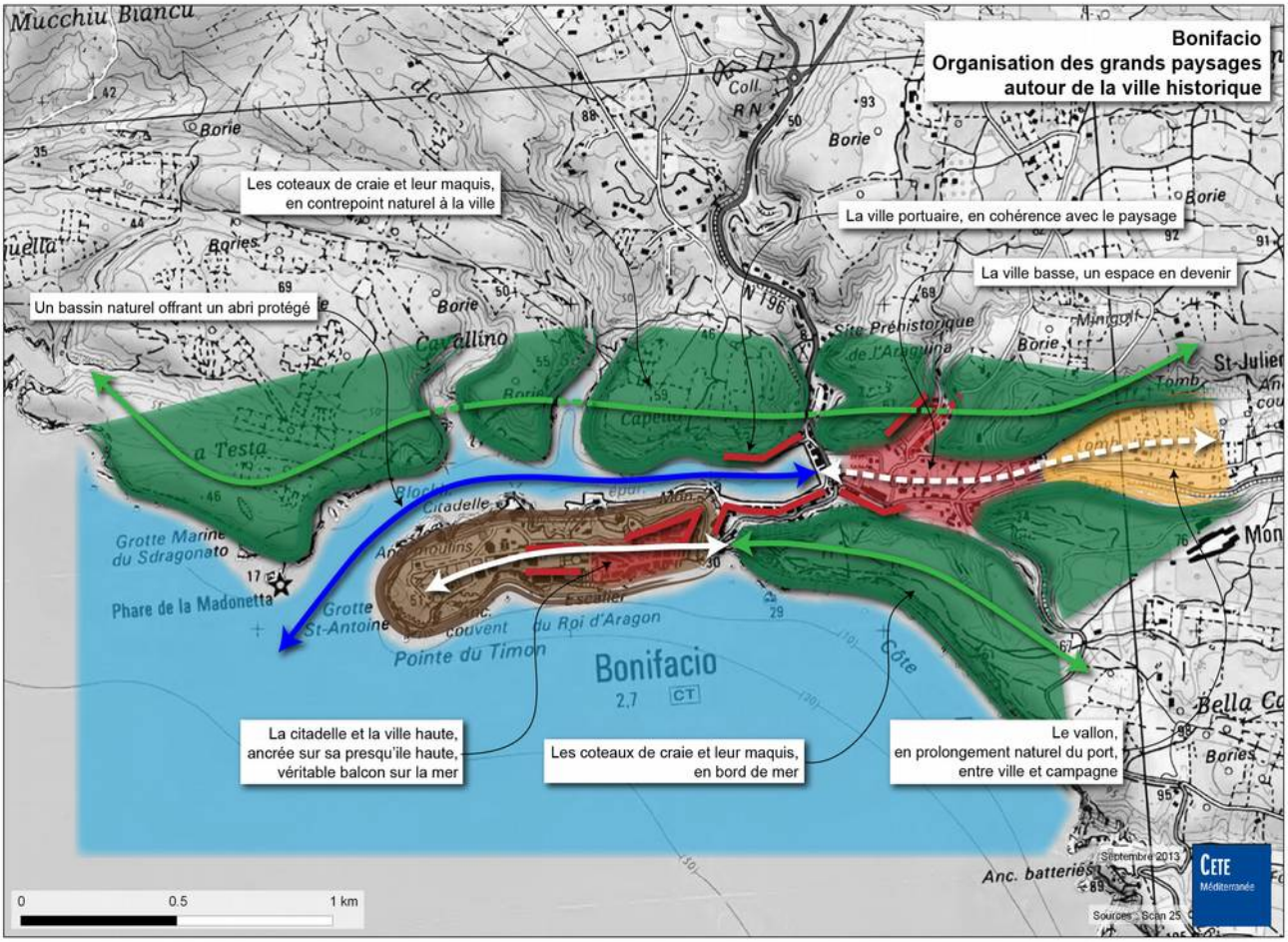


Plus particulièrement sur le site de l'arrière port, cette **domanialité publique** reste **importante** bien qu'ayant une **forte imbrication** avec des **parcelles privées**. Il sera donc nécessaire de **prendre en compte dans la réflexion les différents acteurs et la diversité des usages** déjà en place sur le site pour parvenir à l'élaboration d'un **projet global et cohérent**. En effet, **certaines parcelles pourraient bénéficier du projet pour se densifier et se réorganiser**, d'autres constituent des niveaux de dureté foncière à prendre en compte également. De plus, un certain nombre d'initiatives privées commencent à structurer un axe depuis l'arrière port vers l'est. Dans le cadre d'un futur projet, il sera nécessaire de faire avec ces « coups partis » et prendre appui sur cette dynamique en place.

Bonifacio bénéficie d'un **cadre paysager naturel et urbain remarquable** permettant son **développement touristique**. Ce dernier porte un rayonnement sur l'économie mais pas seulement puisqu'il impacte les autres fonctions : logement, déplacement, commerces, services, etc. Toutefois, ce développement génère des contraintes et sensibilités sur son site.

2.3 Patrimoine naturel et urbain

Bonifacio dispose d'une **diversité de paysages** autour de son centre-ancien, situé sur la presqu'île formant un véritable « balcon » sur la mer. Les éléments naturels se trouvent à proximité immédiate du bâti offrant ainsi un cadre atypique mais largement structuré, avec des contrastes forts entre espaces de nature et patrimoine urbain historique.

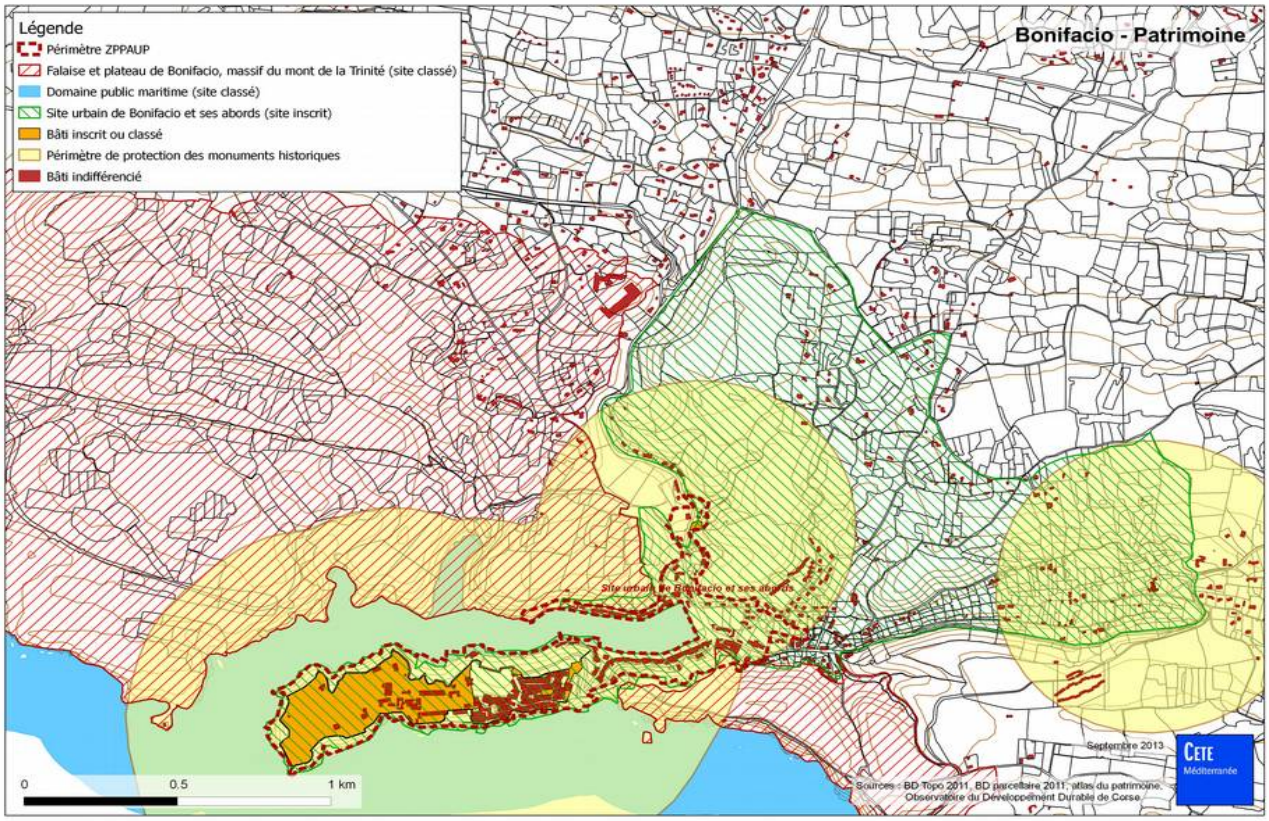


Un patrimoine bâti et naturel remarquable et protégé

Vue remarquable sur la citadelle depuis l'arrière port

Par la présence de nombreux sites classés emblématiques tels que la citadelle et les remparts, le patrimoine bâti fait la renommée de Bonifacio.

La majeure partie du patrimoine bâti et naturel est protégé, notamment le site de l'arrière-port et de la presqu'île, inscrit dans le périmètre de la **Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager** (ZPPAUP) (travail d'élaboration de l'AVAP en cours).



Des aléas à prendre en compte

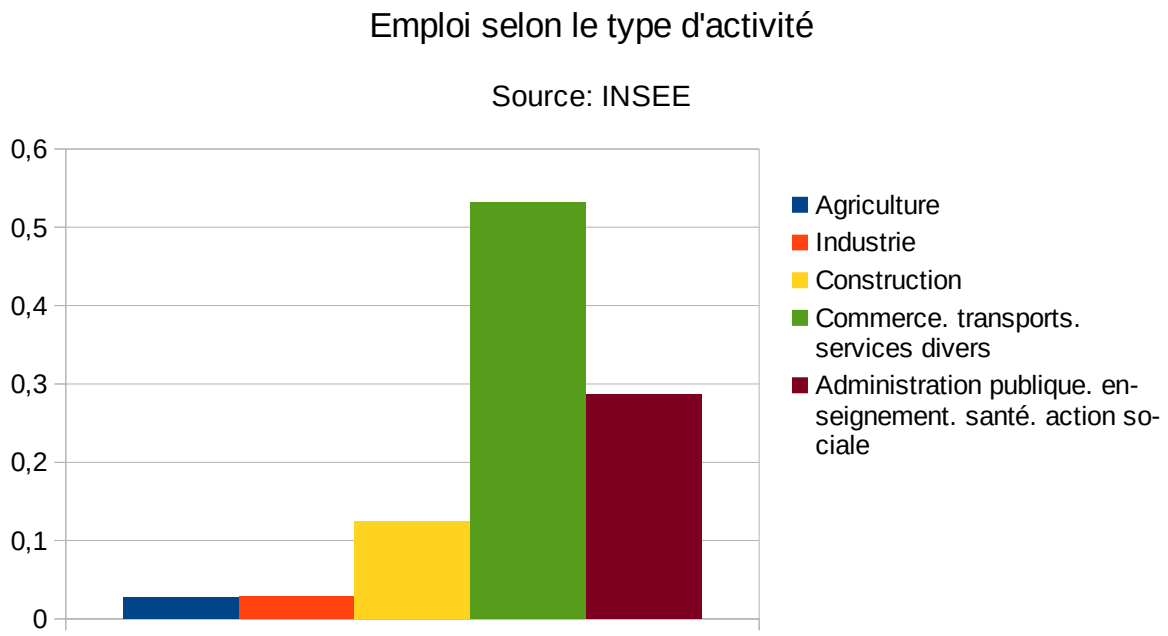
Le contexte géomorphologique est déterminant puisque la commune est soumise à :

- **des aléas mouvements de terrain**
- **des vents violents** dans l'axe du territoire

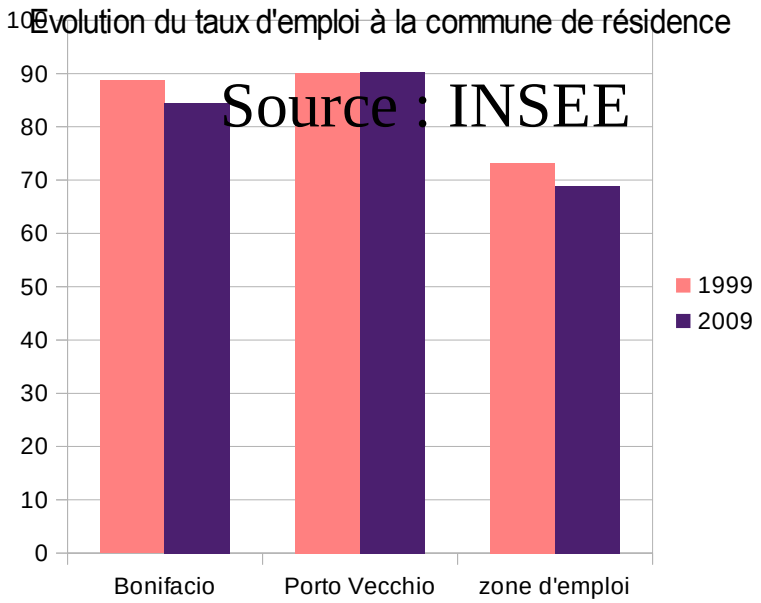
À cela s'ajoutent des **fonctionnements hydrauliques**, mal connus actuellement, en état instable (retenue artificielle par la présence d'un pont dans le vallon de Saint-Julien par exemple). Ces derniers constituent des aléas à prendre en considération et **à intégrer dans l'aménagement du site** (afin de ne pas bloquer totalement la situation). L'enjeu est ici de concevoir un **projet d'aménagement capable de gérer**, y compris réglementairement, des **contraintes** qui ne peuvent pas l'être par la seule construction.

2.4 Économie

Concernant le tissu économique, Bonifacio se caractérise par une **prédominance des activités présentielles** puisqu'elles représentent 70 % des emplois totaux. À travers celles-ci, on observe une **sur-représentation des activités de commerces et de services**.



Le graphique d'évolution du taux d'emploi à la commune de résidence montre que la part d'actifs résidents ayant un emploi et travaillant à Bonifacio est de 84.5 % en 2009 soit en net recul (- 4 points) par rapport à 1999. Ce taux est très nettement supérieur à celui de la zone d'emploi mais inférieur à Porto Vecchio (taux stable de 90%)

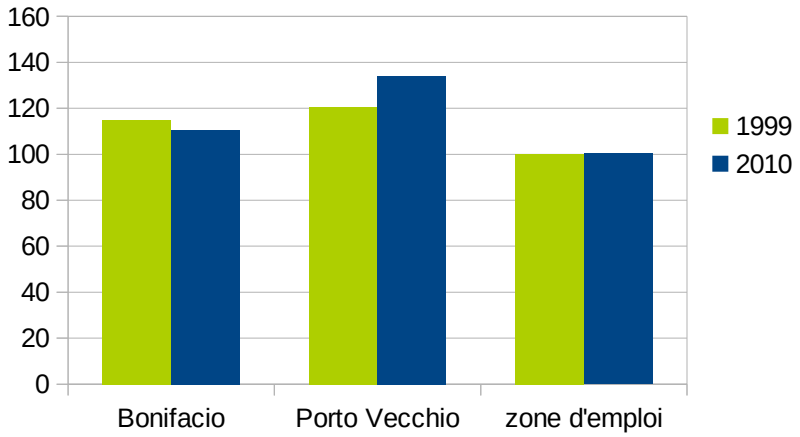


Taux d'emploi : C'est le pourcentage des actifs ayant un emploi, résidant dans la zone et travaillant dans leur commune de résidence.

En 2010, pour 100 actifs travaillant et résidant à Bonifacio, on a 110 emplois (soit 10 emplois occupés par des actifs qui résident à l'extérieur de Bonifacio).

Evolution du taux de concentration de l'emploi

Source: INSEE



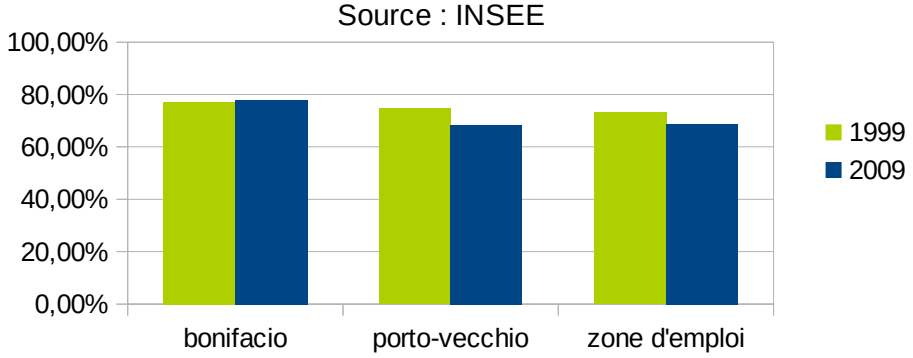
Taux de concentration d'emploi : C'est le nombre d'emplois offerts dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi et résidant dans la zone.

En conclusion des deux graphiques précédents, on peut conclure que Porto-vecchio et Bonifacio sont des polarités car ont un taux supérieur à 100. Cependant entre 1999 et 2010, Porto-Vecchio a créé plus d'emplois qu'elle n'a accueilli d'actifs ayant un emploi. A l'inverse, Bonifacio a créé moins d'emplois mais a accueilli plus d'actifs ayant un emploi.

Sur le graphique suivant « Evolution du taux de résidents occupant un emploi de la commune » on observe qu'une grande majorité des actifs ayant un emploi travaillent dans leur commune respective. En 2009, sur 100 emplois bonifaciens, presque 80 sont occupés par des actifs résidant à Bonifacio. Ce chiffre est constant pour Bonifacio et en baisse pour Porto-Vecchio, cela signifie que la hausse d'emplois créés ces dix dernières années n'a pas privilégié les actifs résidant à Porto-Vecchio.

Evolution du taux de résidents occupant un emploi de la commune

Source : INSEE



Pourcentage d'emplois de la zone occupés par des résidents

Bonifacio suit un **équilibre de développement entre emploi et population active**, aux prix sans doute d'une part moins importante de l'activité au sein de la zone d'emploi. Au contraire, à Porto Vecchio le nombre d'emplois crées est conséquent (il a contribué à hauteur de 58,5% à la création d'emplois sur cette même zone) mais sans accueillir dans le même temps la population active correspondante. Il en résulte un report sur les autres communes d'un besoin résidentiel croissant lié à ce développement économique. A Porto-Vecchio, le développement est donc plus fort mais plus déséquilibré.

L'activité touristique à consolider

L'offre d'accueil touristique se développe essentiellement sur les places de camping, parallèlement, on observe une montée en gamme de l'offre hôtelière. Actuellement, pour un logement occupé à l'année, il existe deux « places » (chambre d'hôtel, résidence secondaire, place de camping) en offre touristique.

La part des résidences secondaires quant à elle recule, en nombre et en poids, à l'inverse des territoires de comparaison et des phénomènes de sous-location des logements sont relevés en période touristique. L'accueil des **travailleurs saisonniers** s'avère difficile à satisfaire, une tendance à la **sédentarisation** de ces ménages en résulte, alimentant ainsi le besoin en logement à l'année.

Les activités liées au port sont multiples, et non uniquement tournées vers le tourisme :pêche, transport de frets et passagers, réparation, etc. Elles ont des impacts forts en termes de fréquentation, de consommation, de déplacements, d'image, etc. et, dans un même temps, génèrent des concurrences d'usage.

L'activité touristique porte directement et indirectement l'économie du territoire mais produit des **ruptures** (temporelles et sociologiques) au sein de celui-ci qui doivent être anticipées, réduites et gérées.

La diversité de l'offre touristique (balnéaire, randonnée, etc.) est aujourd'hui essentiellement occultée par **l'aspect patrimonial** mettant en exergue les éléments bâtis remarquables. La **valorisation du patrimoine naturel** pourrait être envisagée par le développement de **circuits de randonnée**. Afin de maintenir cette activité touristique, de **diversifier les publics** et d'**élargir la période d'activité**, les **conditions d'accueil et d'information** doivent être renforcées.

Vue de l'arrière-port

L'agriculture

La forte **imbrication spatiale des espaces agricoles et urbanisés** nécessite l'émergence de réflexions sur les **relations agriculture / ville**. L'activité agricole se maintient. Il s'agit d'un secteur possédant un potentiel certain mais qui ne serait pas investi et peu aidé, donc en l'occurrence de moins en moins attractif. De plus, il doit faire face à une concurrence accrue pour l'usage du sol avec le logement, aggravé par le manque d'alternatives. (propos recueilli lors des entretiens – novembre 2013)

Les autres activités

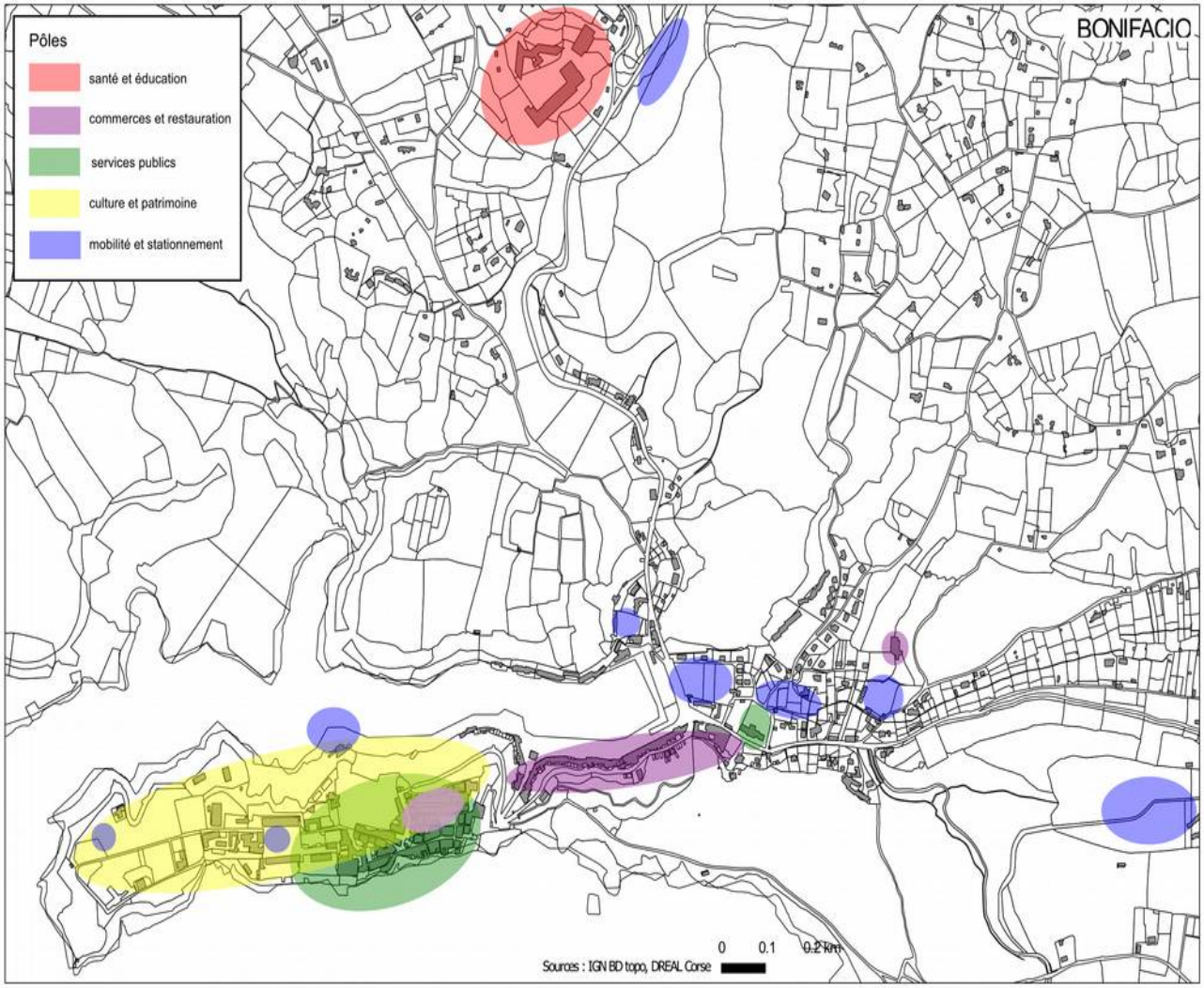
Des projets identifiés de développement en-dehors du périmètre urbain central (zone d'activités, développement du centre commercial, port de Sant'Amanza...) posent la question de la capacité d'accueil et de fonctionnement du territoire à une échelle plus large.

De manière globale, Bonifacio suit un **mode de développement plutôt équilibré** et demeure très **attractif**, ce qui lui ouvre des **perspectives** plus ambitieuses pour l'avenir en matière d'**accueil d'activité et de population**. L'activité touristique, quant à elle, restera probablement dominante, mais les conditions de son développement devront être pensées **en articulation**, voire **en synergie**, avec les autres **composantes de**

l'économie du territoire (agriculture, artisanat, activités et services résidentiels, etc.) Des principes de localisation et de desserte des différentes fonctions économiques (en premier lieu desquelles les activités touristiques) sont à repenser à une **échelle plus vaste** que les seuls **périmètres opérationnels** pressentis.

2.5 Commerces et services

L'offre en commerces et services est globalement satisfaisante en témoigne un extrait du PLU : le niveau d'équipements, de commerces et de services serait équivalent à celui d'une commune de 5 000 habitants. Néanmoins, seulement un tiers des commerces sont ouverts à l'année. Ce constat renforce un **manque d'animation** hors saison estivale.



Localisation des commerces et services

Les nombreux équipements et services de proximité sont concentrés sur un secteur pénalisé par des **difficultés d'accès** : **la citadelle**. Les équipements publics majeurs (collège, hôpital, installations sportives) se trouvent quant à eux éloignés du centre-ville et / ou pénalisés par les phénomènes de congestion. L'offre commerciale généraliste (épicerie, supermarchés...) est importante et dispersée. Parallèlement, certains secteurs

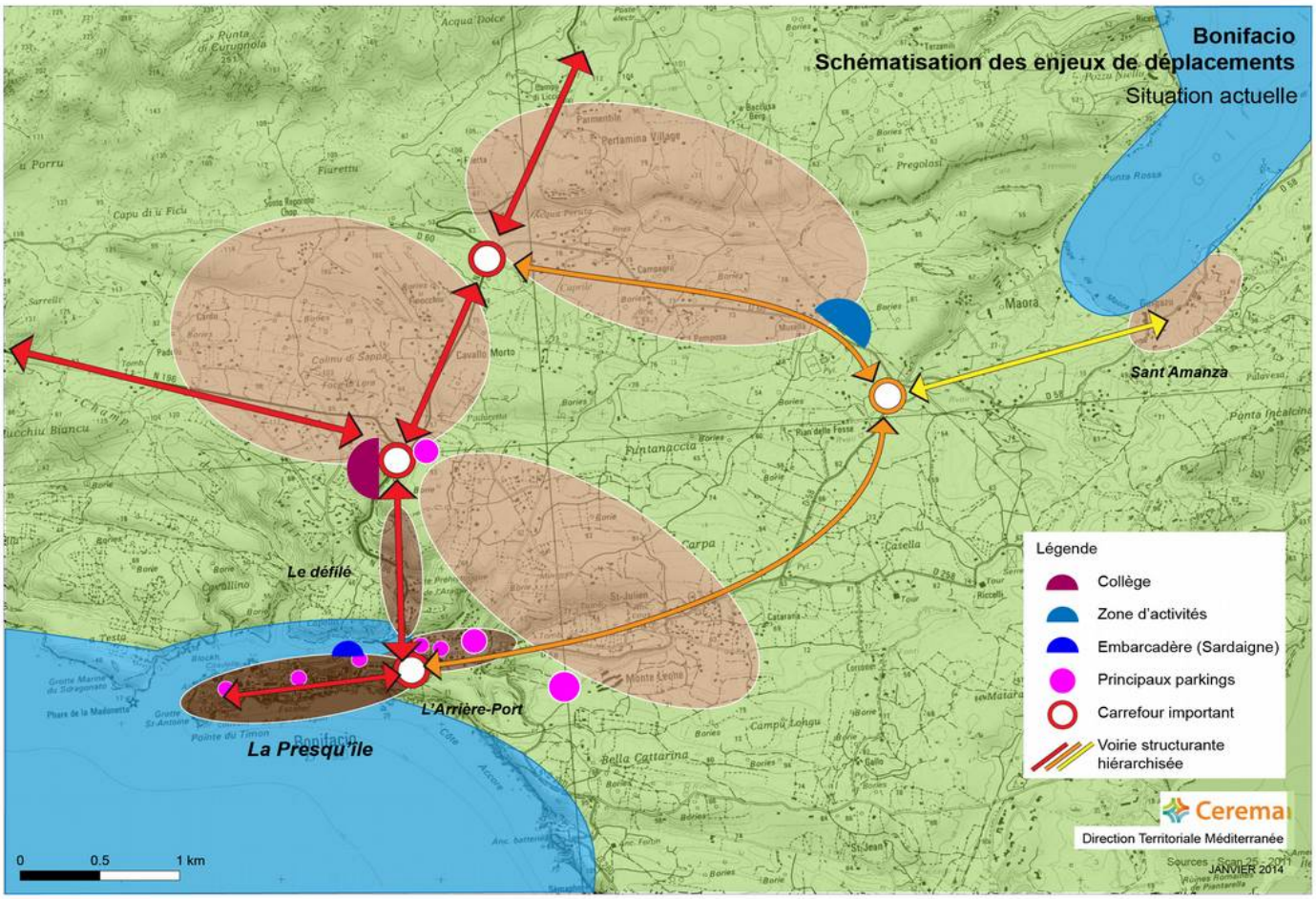
sont plutôt spécialisés comme celui de la Marina où les activités nocturnes (bars et restaurants) sont dominantes.

L'offre globale en services et commerces est à maintenir et développer afin de répondre aux besoins des futurs résidents et pour permettre une **fréquentation touristique** plus étendue dans le temps. Dans un même temps, des **opportunités de (re)structuration** de cette offre globale peuvent être envisagées pour **l'optimiser et la rendre plus lisible** .

2.6 Déplacements

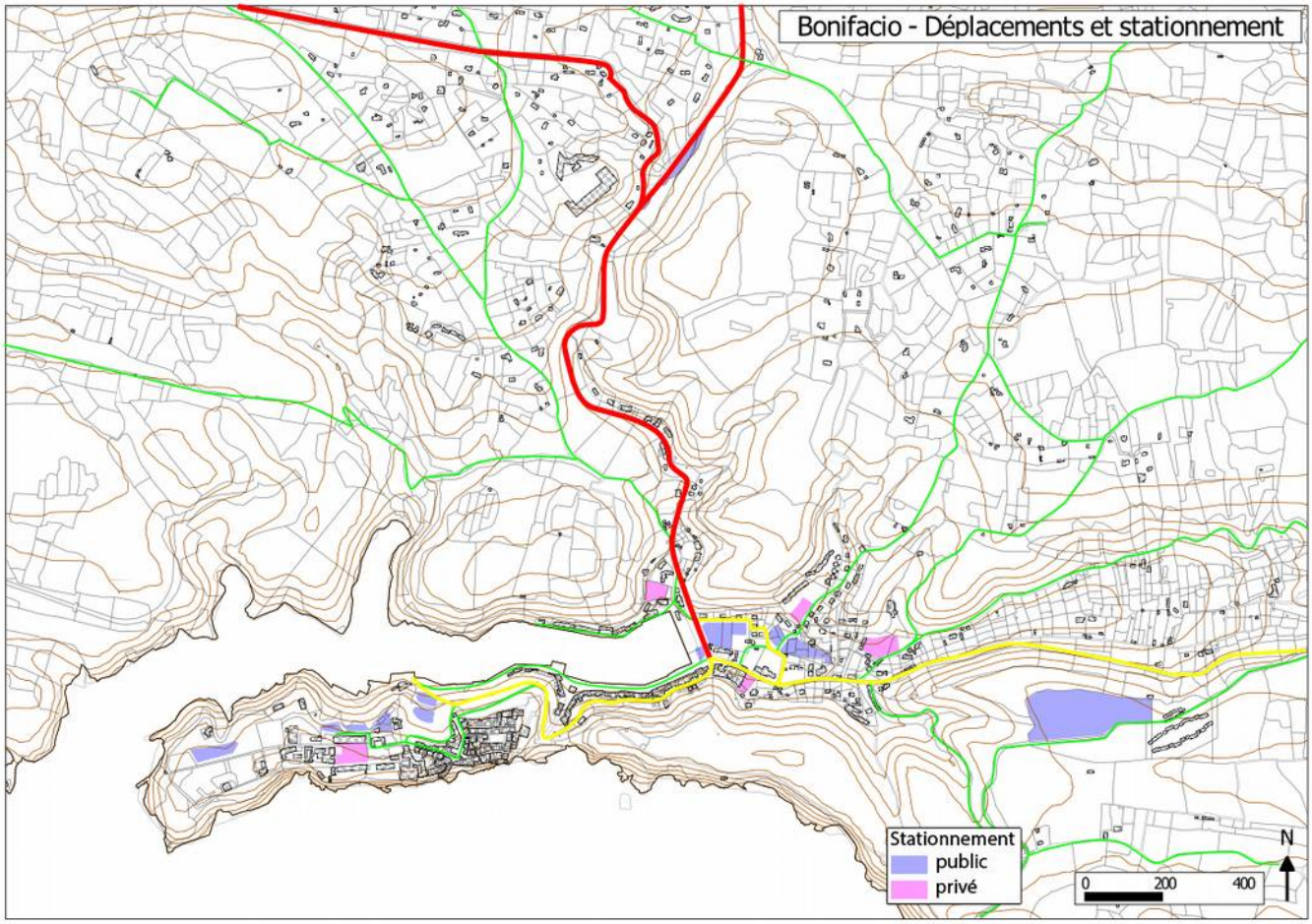
A l'échelle communale

La desserte en transport public est limitée. Les fréquences de bus ne sont pas suffisantes bien que celles-ci soient multipliées en période estivale. Les liaisons en transports en commun avec Porto Vecchio et Figari sont également peu nombreuses et les **caractéristiques géomorphologiques** et la dispersion des **résidences principales** particulières (relief, étroitesse des voies, étalement) sont peu propices à un usage des **modes doux**. En saison touristique, les **conflits d'usage** et les **problèmes de stationnement** constituent des enjeux majeurs.



Le réseau viaire fonctionne plutôt en « cul-de-sac » et notamment au niveau de la Presqu'île, avec la présence de plusieurs parkings majeurs. Cette organisation explique en partie la forte congestion observée en période estivale. Ainsi, un développement des usages sur le réseau à l'Est et/ou une ouverture sur la mer pourraient être deux

alternatives à analyser.



Un « service » mobilité / stationnement crucial pour le fonctionnement du territoire

Concernant l'offre en stationnement, l'emprise au sol est relativement conséquente, que ce soit sur le secteur de la presqu'île comme sur l'arrière port. Sur ce dernier secteur, l'emprise dédiée au stationnement, public et privé, est d'environ 2 ha. D'ailleurs, de par sa localisation et de son offre conséquente, ce secteur constitue un espace stratégique en termes de déplacement et de stationnement

2.2.1 A l'échelle de l'arrière port

Au sein de ce secteur clé, la **trame viaire** et le **schéma de circulation** génèrent pourtant des **conflits d'usages** et une **congestion**.

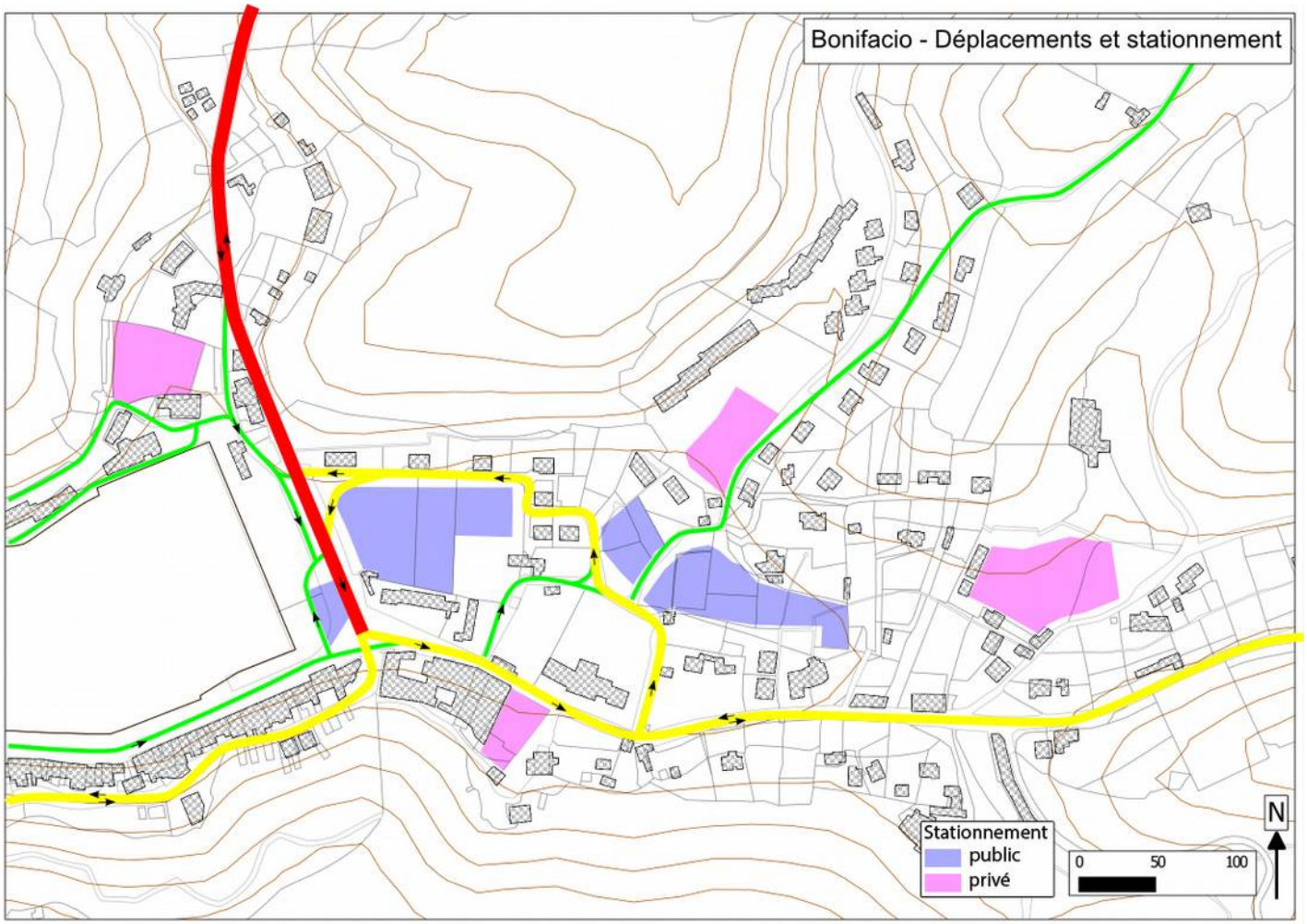


Schéma de circulation et emprise au sol dédiée au stationnement
Auteurs : Cerema

Un des enjeux est de répondre à la question suivante : Comment favoriser des déplacements plus vertueux, garantir la mobilité et l'accès aux services pour les ménages résidents et comment gérer les fréquentations multiples ?

L'offre en stationnement et sa configuration actuelle est un axe stratégique pour y répondre.

2.7 Démographie et logement

Sur Bonifacio, on relève une croissance démographique soutenue depuis une dizaine d'années passant de 2 661 à 2 919 habitants entre 1999 et 2009.

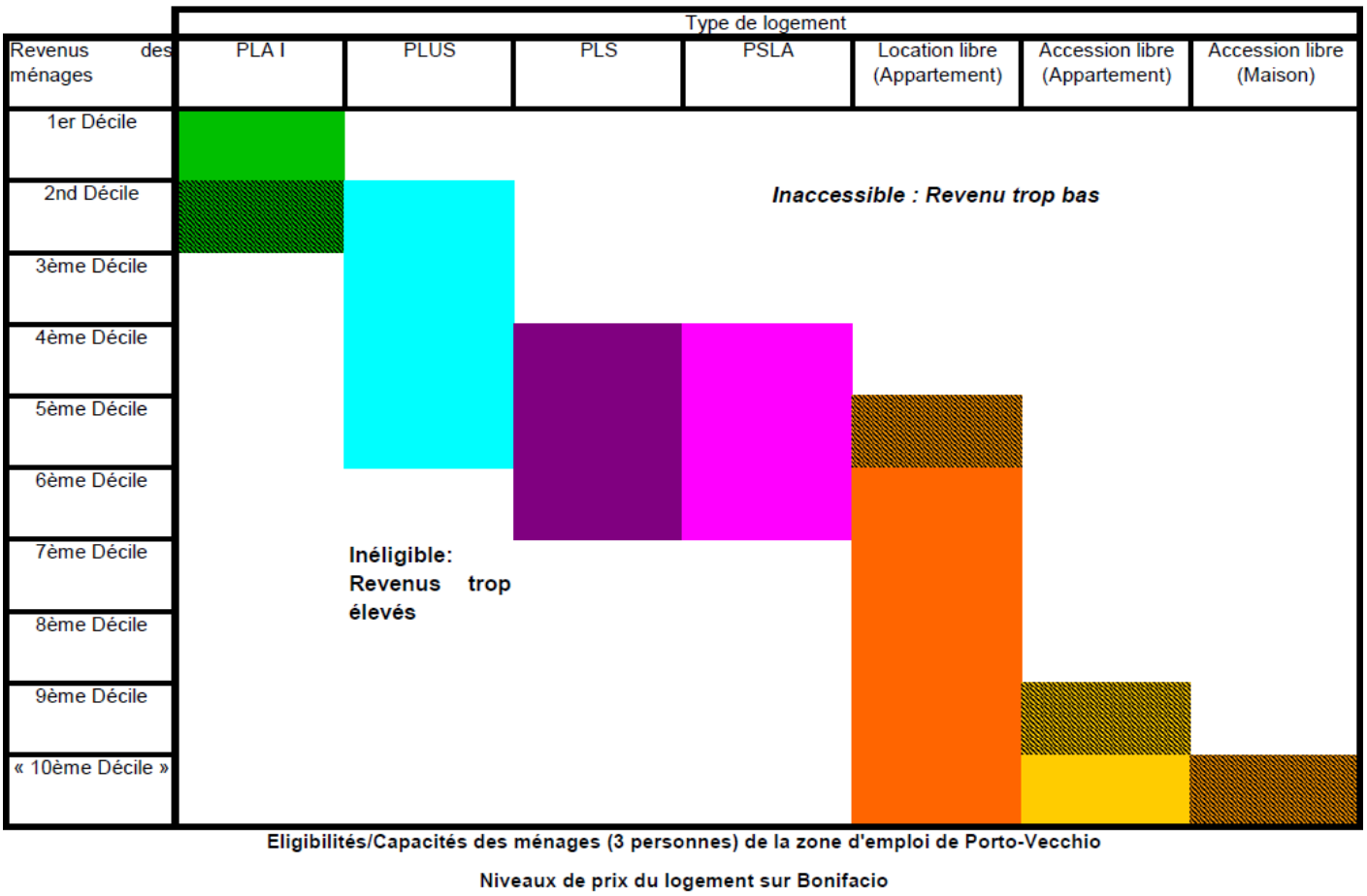
La tendance est au vieillissement de la population, phénomène national, même s'il reste relativement mesuré par rapport au département de la Corse du Sud ; 8% de la population est âgée de 75 ans et plus, contre 10% pour le département.

Les habitants de Bonifacio sont relativement **sédentaires**. Pour preuve, pas moins de 51,3 % des logements sont occupés depuis plus de 15 ans, alors qu'à Porto-Vecchio, ce chiffre n'est que de 45,9 %. Cela souligne un **fort attachement à la ville**, mais aussi *a contrario*, un **accueil plus restreint de population nouvelle,** comparé à Porto-Vecchio : 13,90% des logements sont occupés depuis moins de 2 ans à Bonifacio en 2009 contre 15,40 % à Porto-Vecchio la même année. Cela peut s'expliquer, en partie, par la baisse relative du nombre de logements entre 1999 et 2009, ce qui sous-entend qu'il n'y a pas eu, ou **très peu de nouvelles constructions**. La commune est passé de 2 463 à 2 350 logements en 10 ans, soit une perte nette de 113 logements (- 4,59 %) alors que durant la même période, la commune de Porto-Vecchio enregistrait quant à elle une augmentation de plus de 32,14%, soit 2 350 nouveaux logements.

Par ailleurs, le nombre de résidences secondaires a baissé à Bonifacio au cours de la dernière décennie. On en dénombrait 1 278 en 1999 contre 1 014 en 2009, soit une baisse quantitative de 264 résidences secondaires. Autre fait notable, l'évolution de la part de résidence secondaire dans tous les logements. En 1999 elle était de 51,9%, alors qu'en 2009, cette part est descendue à 43,1%, ce qui représente une baisse de 8,8 points. Considérant que le nombre de logements n'a pas augmenté, voir même qu'il a légèrement diminué, cela veut dire que des **résidences** qui autrefois servaient de **maisons secondaires** sont devenues des **résidences principales**, habitées toute l'année. Tandis qu'à Porto-Vecchio, c'est l'effet inverse qui se produit. L'évolution de la part de résidences secondaires est de plus de 11,5 points : on est passé de 41% à 52,5% de résidences secondaires. Parallèlement à cela Porto-Vecchio a enregistré une forte augmentation du nombre total de logement entre 1999 et 2009 : + 32,14 %, soit 2 350 nouveaux logements pour la période (*+ 655 de résidences principales, + 2 082 de résidences secondaires et une diminution de 386 logements vacants)*, alors que la commune n'a gagné que 695 nouveaux habitants.

Sur le bassin d'emploi de Bonifacio et Porto-Vecchio (16 communes au total), les nouveaux logements de Porto-Vecchio représente 41,67% sur l'ensemble des nouveaux logements.

En 2008, 125 résidences principales de moins de 40m² sont comptabilisés (INSEE). Or, en 2009 (soit seulement une année après…) on a recensé 321 ménages d'une seule personne (et ce chiffre augmente plus vite que le nombre total de ménages). On peut donc penser qu'il y a un **manque de petits logements** (de type T1 par exemple) pour accueillir ces ménages sur la commune.



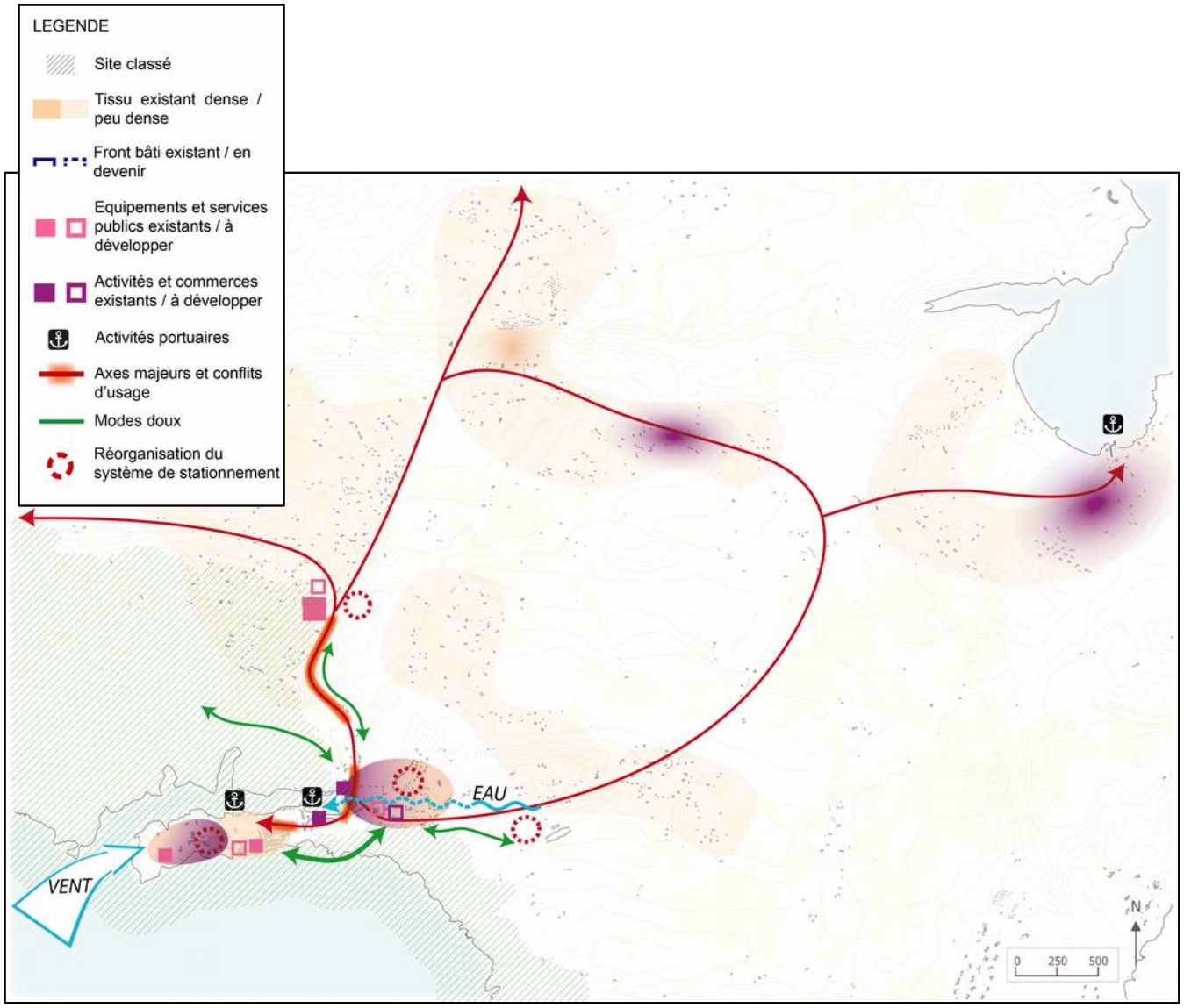
Accessibilité des logements à Bonifacio selon le niveau de revenus des habitants
Auteurs : Cerema
Sources : INSEE

Ce diagramme pointe le **décalage croissant entre les ressources des ménages et l'offre de logement disponible**, en résultent des **ruptures potentielles de parcours résidentiels**. 70% de la population bonifacienne est éligible au logement social (tout type de logement social au sens large : PLAI, PLUS, PLS, PSLA). En revanche, seulement la moitié des habitants peut se tourner vers le parc locatif privé. Concernant l'accession à la propriété, une majorité écrasante des Bonifaciens est exclue de ce marché puisque actuellement 90% d'entre eux ne peuvent pas en acquérir un faute de revenus suffisants.

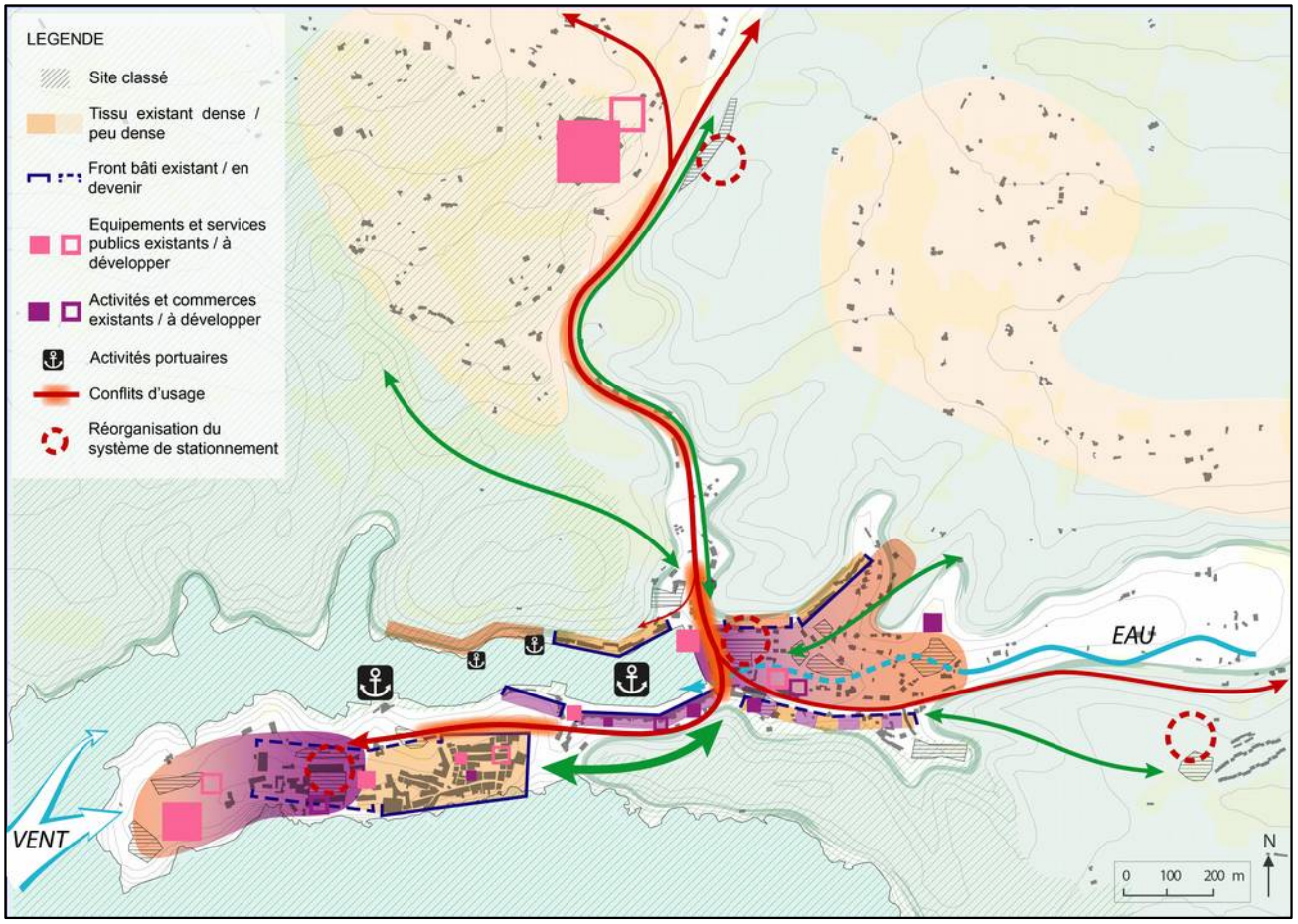
L'augmentation de la population entraîne des besoins croissants en logements, cela nécessitant la production d'une offre adaptée et accessible. Cette offre doit répondre à des besoins à identifier : pour qui produire du logement ? Quelle population vise-t-on par la construction de ces logements ?

3 Les enjeux spatialisés

Après avoir soulevé les principaux éléments de diagnostic attenants au territoire, les enjeux à l'échelle communale et de l'arrière port sont spatialisés sur les schémas suivants. Ils permettent d'identifier et de **mettre en lien les secteurs stratégiques** mais aussi parfois **problématiques** qui méritent une **réflexion d'aménagement** en cohérence avec les différents enjeux soulevés. En ce sens, cela nécessite de réfléchir à une échelle d'intervention pertinente.



Enjeux spatialisés à l'échelle communale
Auteurs : Cerema – avril 2014



Enjeux spatialisés à l'échelle de l'arrière port
Auteurs : Cerema – avril 2014

Déplacements

- **Reconfigurer le système de déplacement** de la commune afin de résorber les **conflits d'usage** actuels et d'accompagner le **développement de nouvelles fonctions** au sein de la collectivité.
- **Améliorer** y compris qualitativement (modes doux, TC) **l'accès** à ces fonctions pour le **touriste** et le **résident**.
- **Optimiser l'offre en stationnement** en regroupant et en mutualisant cette offre afin de réinvestir des emprises libérées tout en maintenant les capacités d'accueil du territoire.

Economie

- **Renforcer le tissu économique** par le développement des composantes de **l'activité touristique** (accueil et information, hébergement, restauration, artisanat et commerces, mise en valeur du patrimoine naturel et historique, équipements et

espaces publics...)

- **Consolider ou redéployer les activités existantes** sur le site, notamment **portuaires** (pêche, fret...) et **agricoles** (circuits courts, artisanat, production)

Logement

- Déployer une **capacité d'accueil de résidents à l'année** en proposant une **offre de logements adaptés** aux divers besoins et ressources de la population.
- Garantir une **offre complète de services** pour ces publics (équipements et espaces publics, commerces, stationnement résidentiel et/ ou modes alternatifs) en complémentarité ou consolidation de l'existant, mutualisés ou pas avec les usagers touristes.

Paysage

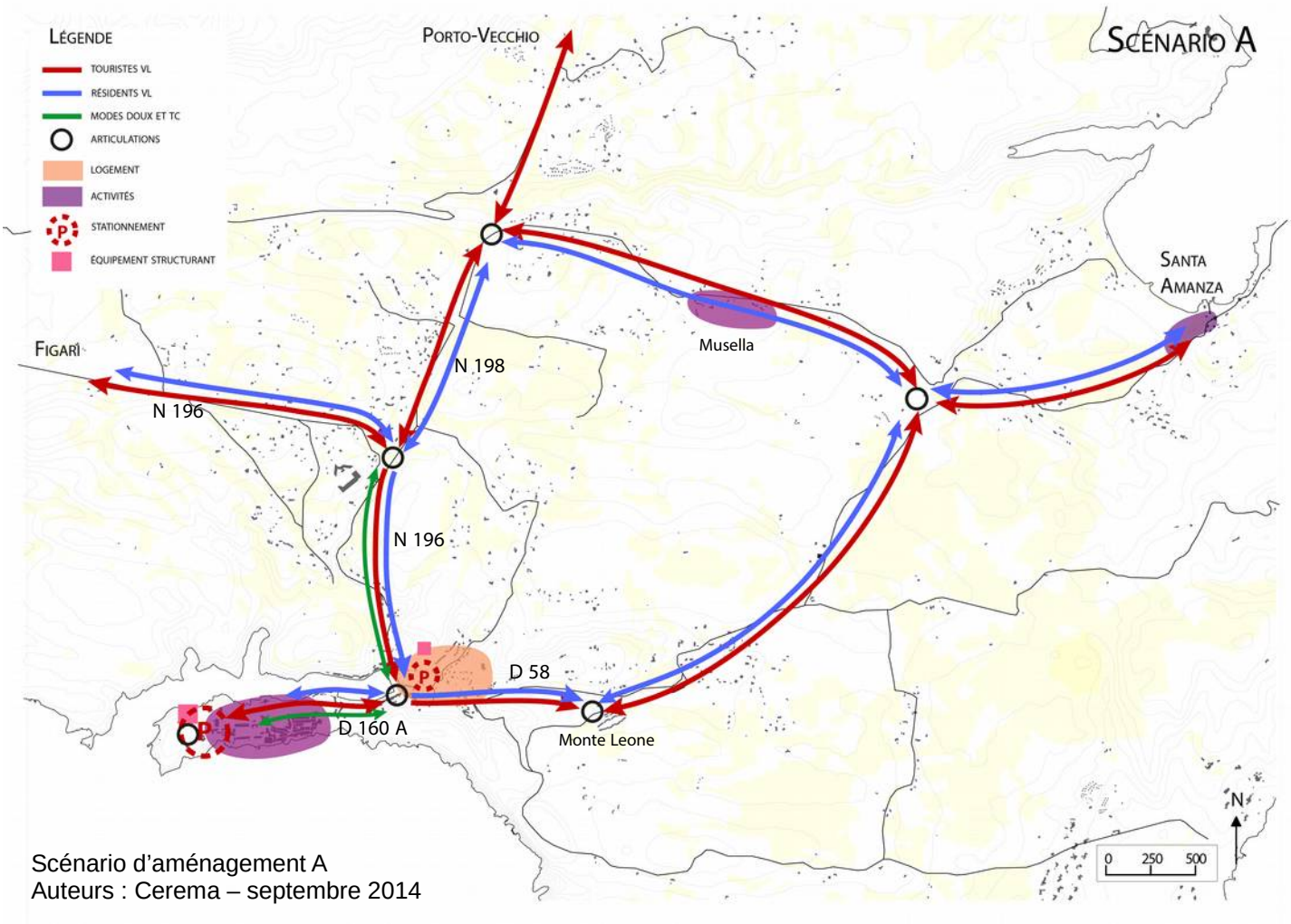
Préserver et valoriser les grands équilibres du territoire :

- **Le paysage**, à la fois dans ses **composantes naturelles, géologiques et agricoles** mais également **patrimoniales et historiques**, par la production d'une urbanisation respectueuse des composantes existantes et qui s'intègre dans la logique d'urbanisation existante, en contrepoint des **espaces naturels.**
- **Les fonctionnements naturels**, notamment la présence de vent sous forme de bourrasques irrégulières, qui doivent être gérés dans la composition (utilisation pour ventilation naturelle/protection, choix des formes), **des phénomènes hydrauliques et des aléas de mouvements de terrains à intégrer dans l'aménagement.**

4 Les scénarios d'aménagement

Deux scénarios à l'échelle communale ont été proposés dans lesquels des hypothèses distinctes ont été formulées. Ces scénarios ont servi de base pour le travail en atelier et ont été déclinés à deux échelles : communale et au niveau de l'arrière port..

4.1 Scénario A



Scénario d'aménagement A
Auteurs : Cerema – septembre 2014

Hypothèses de départ Scénario A

Concernant le scénario A, on évalue la progression du nombre d'emplois à Bonifacio entre 1999 et 2014, à une augmentation de 400 emplois environ (obtenus par extrapolation de la progression 1999 – 2009).

Pour 2014 – 2030, en considérant que le scénario « fil de l'eau » traduit un développement de la commune au même rythme, on retiendra ce même nombre de 400 emplois créés

En utilisant le ratio emplois / résidences principales (compris entre 1 et 1,2) , on obtient une fourchette comprise entre **400 et 480 résidences principales à créer.**

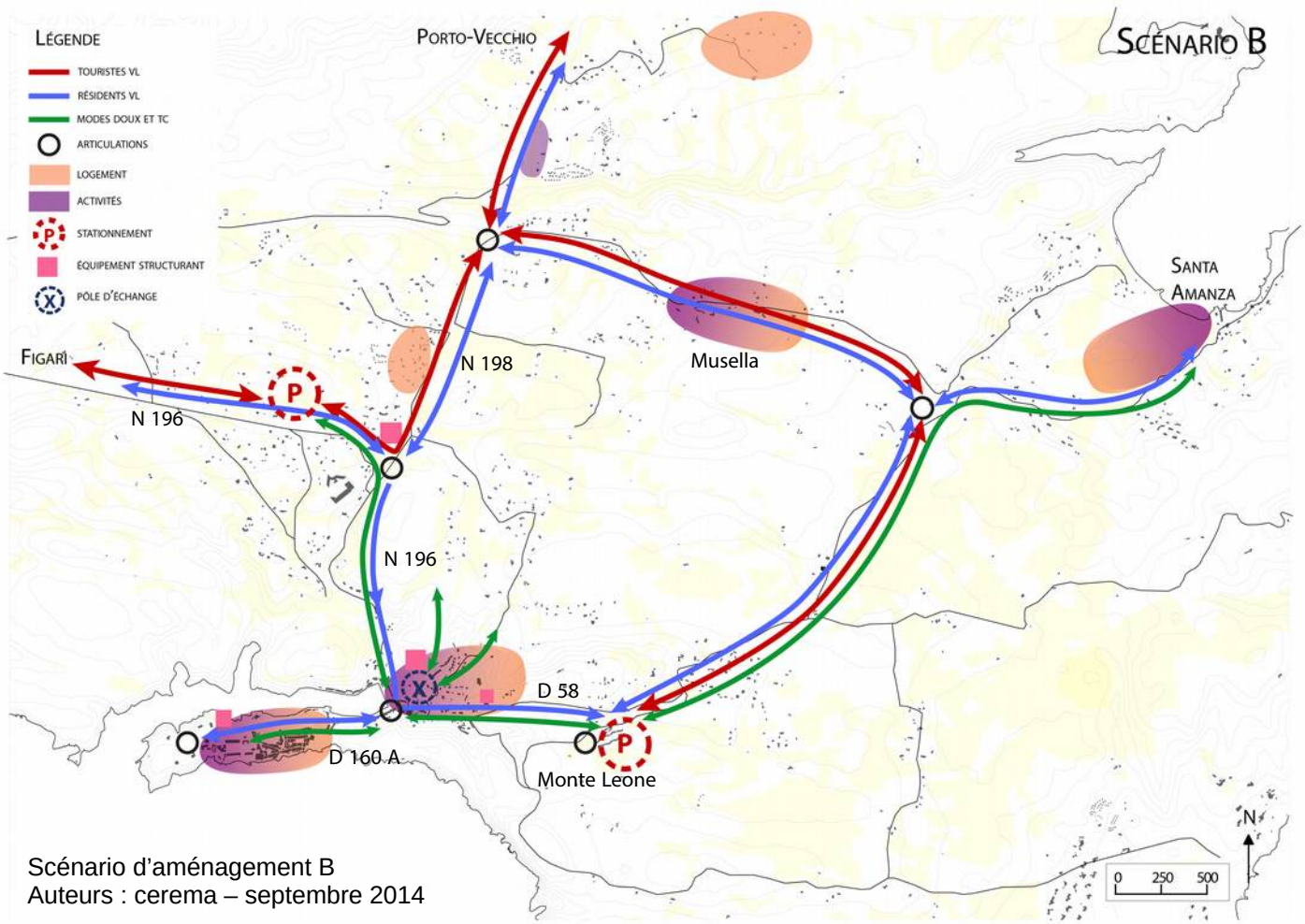
En retranchant les résidences principales créées sans construction neuve, par le réemploi en tant que résidences principales de logements déjà existants, le scénario aura à traiter la création de **200 à 480 résidences principales à l'échelle de la commune.**

En appliquant un ratio de 2,2 personnes par résidences principales (en 2009 à Bonifacio : 2,5, Corse du Sud : 2,3) , cette hypothèse conduit à **un accroissement de la population compris entre 880 et 1060 habitants sur la période considérée**.

Concernant les déplacements, ce scénario envisage un fonctionnement partiellement en sens unique, avec la RN 196 en sens entrant depuis le COSEC jusqu'au port et la RD 58 jusqu'au quartier de Monte Leone en sens sortant. Ce dispositif permet d'envisager un partage de l'espace au profit des modes doux, tout en limitant les conflits d'usage.

Le stationnement sur la presqu'île est renforcé, une part du stationnement de l'arrière-port est confirmée.

4.2 Scénario B



Scénario d'aménagement B
Auteurs : cerema – septembre 2014

Hypothèses de départ scénario B

Pour le scénario B, l'hypothèse se fonde sur une analyse réalisée dans les premiers temps du diagnostic : la commune de Bonifacio a connu, sur les deux dernières décennies, un développement relativement modeste mais harmonieux, comparativement à sa voisine Porto Vecchio.

La proposition pour le scenario B est celle d'un rattrapage de cette dynamique de développement, avec un taux de croissance des emplois égal à celui constaté sur Porto Vecchio sur la période 1999 –2014, soit + 67.5 % (chiffre obtenu par extrapolation de la croissance 1999 – 2009)

Dans cette hypothèse et pour résumer (d'après les modalités de calcul précédentes) :

- le nombre d'emplois créés sur 2014 – 2030 passe à **950 environ**

- le nombre de résidences principales à créer passe à **une fourchette de 950 à 1 140**
- le nombre de résidences principales à construire passe à **une fourchette de 750 à 1 140**
- l'accroissement de la population passe à **une fourchette de 2 090 à 2 500 personnes**
- les besoins supplémentaires en stationnement sont estimés à **3 300 places**

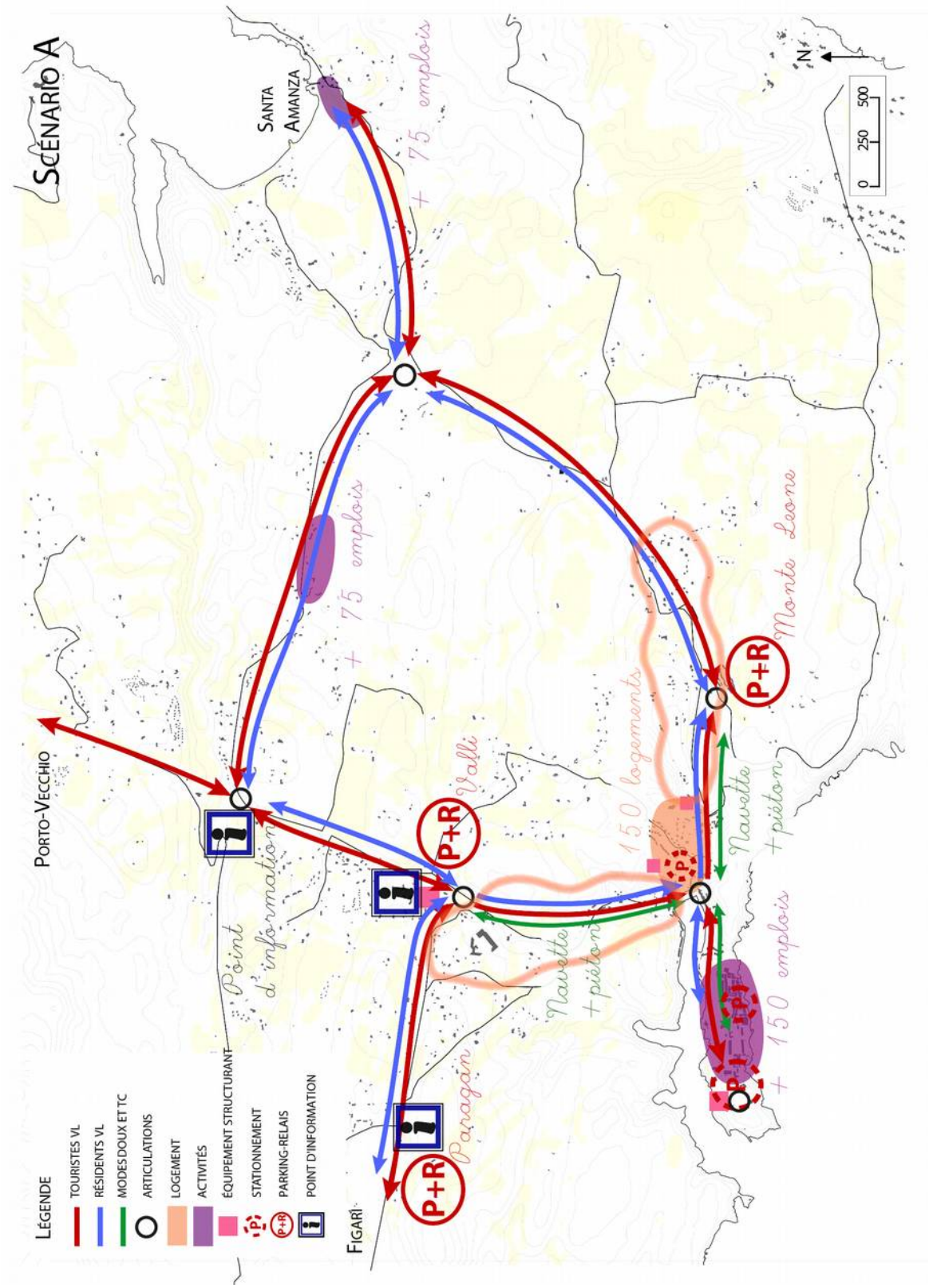
5 Les ateliers

Les ateliers se sont tenus à la salle municipale de la mairie de Bonifacio les 25 et 26 septembre 2014 en présence de la DDTM, d'élus et de techniciens de la commune, de l'Office de l'Environnement de Corse, d'associations d'habitants, d'architectes, de promoteurs et d'aménageurs. Deux groupes de travail ont été formés afin de réfléchir autour des scénarios d'aménagement proposés.

Cette partie présente la restitution des discussions et des hypothèses finales retenues par chaque groupe.

5.1 Groupe de travail A : "Au fil de l'eau"

Evolution globale de Bonifacio



Scénario A « Au fil de l'eau » réalisé en atelier
Auteurs : Groupe de travail A – Cerema - septembre 2014

Économie, emplois

L'activité économique principale de Bonifacio est étroitement liée au tourisme. La difficulté vient de la saisonnalité de cette activité qui fonctionne actuellement sur environ 6 mois. Cette activité peut se développer, permettant une ouverture à l'année des commerces, en lien avec le transport touristique low-cost (Notamment Ryanair et EasyJet implantés sur l'aéroport de Figari).

Dans une première phase de validation des hypothèses de départ, l'évaluation du **nombre d'emplois supplémentaires sur les 10-15 ans à venir a plutôt été estimée à 300 emplois**, avec la répartition suivante :

- **150 emplois sur le centre-ville et l'arrière-port (commerces et services)**
- 75 emplois sur la zone artisanale de Musela (activités BTP)
- 75 emplois sur le pôle nautique de Santa Amanza (port à sec, réparation navale)

Ce sont des emplois artisanaux, de commerces et de services. On considère que ce sont des emplois permanents

Concernant l'activité liée à l'agriculture, on recense 15 agriculteurs installés. La demande d'installation dans ce domaine est forte, avec notamment la création de vignobles récemment, en zone N. Le problème concerne la rétention foncière des propriétaires qui ne veulent pas louer leurs terres dans l'espoir de les vendre en vue d'une urbanisation.

Le potentiel de développement agricole est fort (la commune identifie un potentiel de 80 exploitants au vu de la surface exploitable, existante mais gelée) sous conditions de disposer des outils juridiques suffisants. Il faudrait de servir des outils de planification comme la mise en œuvre de zones agricoles protégées (ZAP) gelant définitivement la destination des sols. Il pourra s'agir aussi d'avoir une traduction des dispositions du PADDUC en la matière.

Les activités agricoles à développer dans ce domaine sont :

- Vignoble, démarche bio
- Elevages de brebis et de vaches
- Maraichage
- Oliveraies

La plupart des agriculteurs ont développé l'hébergement type « vacances à la ferme ». Ils emploient globalement assez peu d'emplois saisonniers et logent sur leur propriété.

Concernant l'activité commerciale, le niveau d'équipement semble suffisant. Des restructurations sont à envisager notamment au niveau des supérettes, avec l'objectif de développer du « multiservices ». Les seuls types de magasins manquant serait un magasin de bricolage et un magasin de sport. L'offre en magasins de vêtements pourrait également être plus fournie.

Les retombées du passage de croisiéristes sont limitées, dans la mesure où ils ne disposent pas d'un temps suffisant pour fréquenter les différents commerces (quelques heures) et restent localisés sur le port.

Concernant les plaisanciers, les services semblent adaptés au niveau des attentes.

La question des activités nocturnes est posée. Les lieux de musique et d'amusement sont constitués essentiellement de bars dans le secteur de la Marine (3 établissements). Leur activité tardive pose des problèmes de nuisances sonores en ville, entre fêtards et riverains, même si des efforts ont été réalisés. Il existait jusque dans les années 2000 une boîte de nuit à l'extérieur de la ville entre Bonifacio et Porto-Vecchio (Amnésia) qui générait une certaine activité, notamment au travers de l'existence de navettes depuis la ville. Sa réouverture n'est pas d'actualité, aujourd'hui ces activités se font à Porto-Vecchio (obligation de prendre la voiture).

L'offre en établissement culturel de type théâtre ou salle de concert semble insuffisante.

Logements

Des opérations OPAH sont engagées essentiellement dans la ville haute et sur la Marine. Elles permettent de maintenir des habitants dans leurs logements mais ne contribuent pas à l'arrivée de nouveaux habitants.

Des opérations sont engagées. Sur Monte Leone, on attend 35 logements neufs d'ici la fin de l'année 2015. En face de la gendarmerie, une opération devrait permettre la création de 48 logements neufs. La réhabilitation de l'hôpital pourrait, elle aussi, permettre la création de logements (une trentaine) mais le projet n'est pas arrêté. Enfin, il y aussi le lotissement communal de Canetto.

Ces différentes constructions contribueront à résorber une partie de la demande actuelle en logements.

Selon les ratios proposés de 1 à 1,2 résidence principale pour 1 emploi, cela reviendra à créer entre **300 et 360 logements neufs dans les 10 à 15 ans à venir**. Pour moitié, ces

logements peuvent être envisagés sur l'arrière-port, les autres pouvant se développer en continuité dans le vallon de Saint-Julien, le long du vallon de Sennola, ainsi qu'autour de Canetto. La limitation des développements viendra des réseaux.

NB : Dans tous les cas, il sera nécessaire de refaire les réseaux (assainissement, pluvial) sur la commune, même si aucun logement neuf n'est construit, et de créer un réseau séparatif en ville haute.

Déplacements

Si le principe de création d'un système en sens unique, permettant de réguler la circulation dans Bonifacio, a semblé intéresser plusieurs participants, ce dispositif est apparu pénalisant au quotidien pour l'ensemble des bonifaciens, nécessitant des allongements de parcours de plusieurs kilomètres. Les problèmes de circulations ressentis sont avant tout liés aux encombrements récurrents liés à l'accès aux commerces et aux parkings, dont les remontées de file participent au blocage de la circulation, au même titre que le dispositif de circulation actuel en boucle et la lisibilité difficile (multiplication des panneaux d'indication). Par ailleurs, cette circulation est source de nuisances et de conflits avec les riverains et les usagers en modes doux.

De ce fait, il est proposé un autre mode de fonctionnement s'appuyant sur des infrastructures périphériques.

Un programme de requalification des RD58 et RD60 est en cours de définition (CG2A : élargissement avec intégration d'un cheminement piéton) et permettra de renforcer cet axe de circulation. Il devra d'ailleurs être privilégié pour la circulation des poids lourds, y compris ceux empruntant le ferry vers la Sardaigne.

Le groupe affiche la nécessité de renvoyer à l'extérieur de la ville l'essentiel des besoins en stationnements à vocation touristique, en aménageant ou créant trois espaces de stationnement :

- Renforcement du parking de Monte Leone, 400 places
- Aménagement du parking de Valli (au droit de l'intersection RN196-RN198), 130 places
- Création d'un nouvel espace de stationnement au niveau de Paragan (côté Figari sur des terrains militaires)

Ces espaces de stationnement peuvent être mis en œuvre selon un phasage à définir. Ils doivent s'accompagner d'aménagements modes doux et d'une navette permettant l'accès en ville, ainsi que d'un minimum d'informations à caractère touristique. Depuis le parking Valli, un chemin piétonnier est aménageable en fond de vallon presque jusqu'au port, en dissociation de la voirie actuelle. Depuis Monte Leone, la liaison modes doux doit s'intégrer dans l'aménagement urbain, une navette gratuite est déjà en place en haute saison.

Plusieurs panneaux d'information en temps réel pourraient informer les usagers venant de l'extérieur sur l'état de la circulation et les capacités de stationnement en ville, afin de limiter les circulations inutiles et d'inciter au stationnement à l'extérieur de la ville. Cette gestion dynamique doit s'accompagner d'une présence humaine à certaines périodes de l'année afin de mieux faire comprendre le fonctionnement du système. Des dispositions tarifaires pourront accompagner le dispositif (prix dissuasif en ville).

En cas de saturation, les usagers venant de Porto-Vecchio seront invités à stationner sur le parking le plus proche (Valli) ou à se diriger vers celui de Monte Leone en passant par les RD 60 et 58. Pour ceux venant d'Ajaccio, les parkings de Valli et de Paragan serviront au délestage.

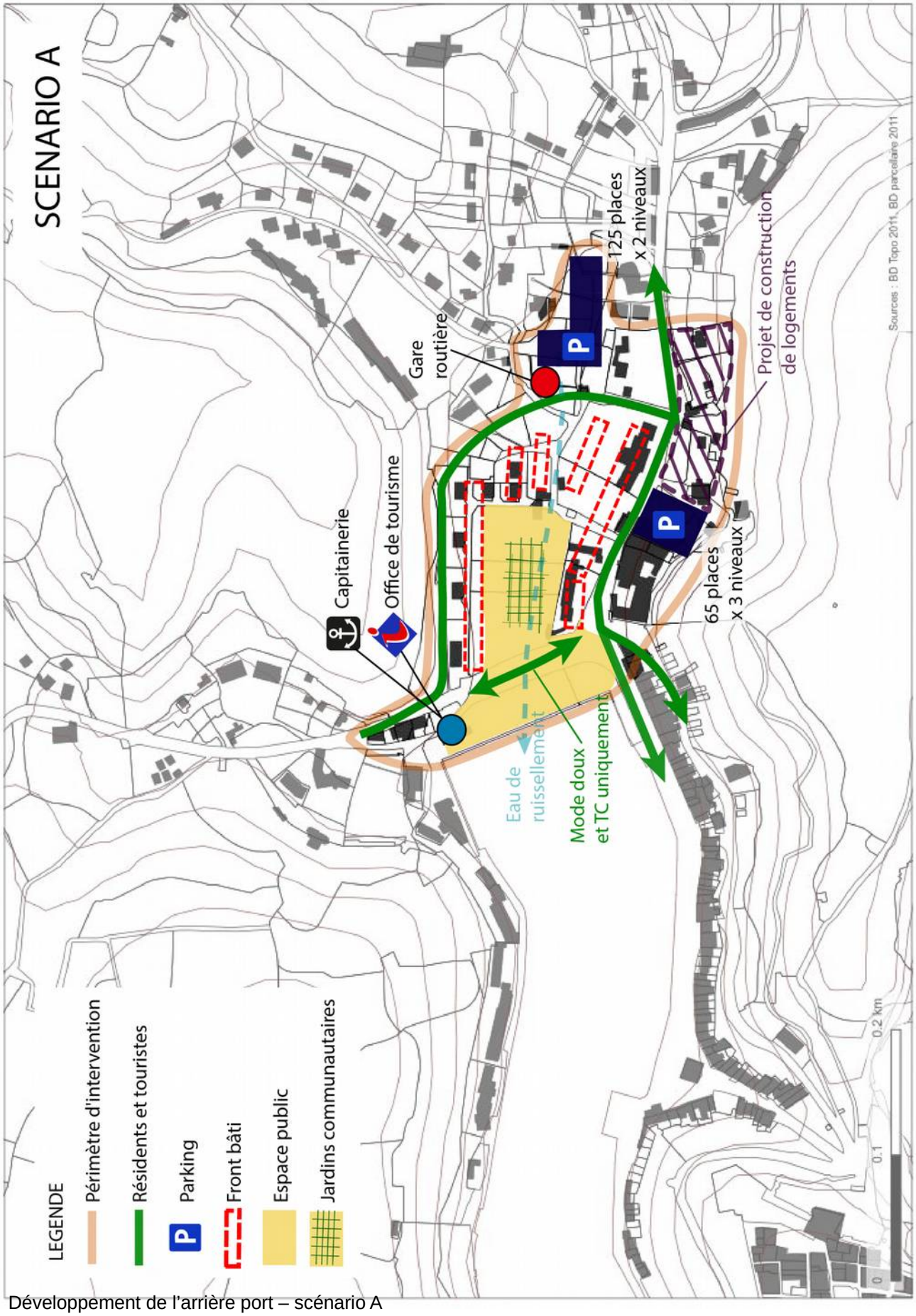
Sur un plan économique, hors aménagements, il est bien entendu que ces différents dispositifs ne seront pas gratuits et qu'il est envisagé de créer un système combinant stationnement et transport par navette, en préservant ainsi les recettes pour la collectivité.

Un espace de stationnement « touristique » doit cependant être maintenu sur l'arrière-port, notamment pour l'accès nocturne aux restaurants de la Marine.

A l'échelle des bonifaciens, le renforcement conséquent du stationnement sur la ville haute n'apparaît pas souhaitable, le principe étant de limiter la circulation dans cet espace. La capacité des stationnements actuels ne sera pas augmentée, à l'exception du secteur après le tunnel (ancienne décharge) qui peut faire l'objet de l'aménagement d'un parking silo de 2 à 3 niveaux, avec un accès PMR vers la ville haute (via un ascenseur urbain par exemple), à destination exclusive des résidents.

Concernant l'embarcadère, son déplacement n'est pas prévu et le site de Santa Amanza n'est pas considéré comme une alternative suffisamment concurrentielle.

Développement de l'arrière-port



Développement de l'arrière port – scénario A
Auteurs : Groupe de travail A – Cerema – septembre 2014

Le périmètre

Le périmètre d'intervention envisageable sur l'arrière-port a été défini au regard des potentialités foncières préalablement identifiées (foncier public, foncier privé facilement mutable) mais aussi de considérations fonctionnelles et paysagères. Ainsi, l'espace de la supérette « SPAR » est intégré au périmètre, ainsi que les constructions en entrée de ville, à proximité de l'actuelle capitainerie. **L'emprise est estimée à environ 6 ha**.

Un second périmètre de réflexion, plus large, intègre les opérations « coups partis » qui seront directement dépendantes du projet, comme la résidence du Parc Impérial et l'opération de réhabilitation de l'hôpital.

La circulation et le stationnement

En matière de circulation, la route actuelle en bordure du port s'intègre dans un espace partagé où les modes doux sont rendus prioritaires. Le passage en voiture sur le quai d'honneur reste donc possible mais **les circulations principales sont déviées sur la périphérie**, le long des falaises coté nord et au niveau de la rue Paul Nicolaï (avec déport) coté sud. La jonction des deux voies est envisagée très à l'Est de la gendarmerie.

Le stationnement est en partie conservé sur le site. **Le stationnement des « actifs » de la Marine bénéficie d'un système de parking silo implanté à la place du SPAR**, contribuant ainsi à marquer le front urbain tout en réduisant l'emprise foncière dédiée à cet usage. Ce parking devra porter la capacité de stationnement actuel de 100 à 200 véhicules dans le futur (5 000 m2) et s'intégrer au mieux dans le front bâti.

Le stationnement touristique est reconfiguré, avec le souhait de maintenir la capacité actuelle de 250 places (6 250 m2). Il est cependant cantonné sur la partie est de la zone, selon une disposition qui pourrait être à plusieurs niveaux (deux), permettant là aussi de rationaliser l'emprise foncière. Ce stationnement conservé est envisage en vue de maintenir une certaine capacité d'accueil en période nocturne, hors fonctionnement de la navette vers les parkings extérieurs.

Une halte (où pourrait se déplacer la gare routière) peut être aménagée à proximité de ce stationnement, en vue de **développer les transports en commun** vers les quartiers mais aussi en lien avec la desserte des parkings extérieurs (navette).

Concernant les nouveaux habitants et les activités économiques, leurs besoins en stationnements sont satisfaits par un aménagement en sous-sols des bâtiments, hors d'eau (ce qui permettra de faciliter la gestion du risque inondation).

Les équipements

La question de la place de la gendarmerie a été posée. Celle-ci peut-être conservée in-situ ou déplacée à proximité (pas de choix définitif en atelier), auquel cas le bâtiment serait conservé et réhabilité. Deux avis divergents ont été exprimés sur le bâtiment : malgré un extérieur peu esthétique, il abrite des appartements plutôt grands et bien conçus. En cas de maintien de ce service, une partie du foncier pourrait être mobilisée pour l'aménagement urbain de l'arrière-port.

Les services techniques communaux vont être déplacés à Muselli (à proximité de la zone artisanale).

Concernant les équipements à destination des enfants, il est acté qu'**une seconde crèche** (environ 50 places) devrait être construite dans la ville basse, **en lien avec une nouvelle école** permettant un desserrement de l'actuel établissement dans la ville haute. Par mesure de commodité pour leur desserte, les deux établissements devraient être proches mais **plutôt dans le secteur de Monte Leone que sur l'arrière-port**. Ils ne sont donc pas intégrés dans la programmation urbaine de l'arrière-port.

Deux autres équipements majeurs sont intégrés au projet. Il s'agit d'une part **du nouvel office de tourisme** (celui de ville haute devenant une annexe) et d'autre part d**e la capitainerie** qui apparaît sous-dimensionnée. Ces équipements pourraient être combinés dans une seule construction dont l'architecture pourrait être un élément d'animation et de signal (architecture contemporaine). Son implantation est envisagée plutôt au niveau du parking minute actuel sur le port.

Dans le programme de constructions neuves, un redéploiement commercial peut être envisagé. Ainsi, le SPAR pourrait bénéficier de ce programme.

Parmi les équipements de proximité, le projet devra intégrer **un espace de convivialité** (salle) estimé à 150 m2, permettant toutes sortes d'activités pour différentes tranches d'âge de la population.

Les logements

Les logements envisagés sont à destination de résidences principales et pas de résidences secondaires. Il faudra disposer des outils propres à limiter le risque de dérive.

Parmi les populations concernées par le projet, il est retenu

- Les saisonniers. De nombreux commerçants ont réhabilité des logements à

destinations de cette population, notamment dans la ville haute mais en nombre insuffisant. Des besoins existent encore. **On peut envisager une vingtaine de logements (T1-T2)** à destination de cette population, plutôt très sociaux.

- Les seniors. Seuls ou en couple, en ville haute ou en campagne, cette population recherche des commodités en matière d'accessibilité et de services mais aussi des espaces de convivialité et d'échanges. Les besoins sont importants mais le programme ne consiste pas à créer un EHPAD mais à offrir des logements adaptés. **Une trentaine de logements sont envisagés (T2-T3)** à destination de cette catégorie de population

- Les familles. Elles constituent la base de l'activité économique et sont constituées d'adultes et d'enfants de tous âges. Leurs besoins d'espace sont plus importants que pour les autres catégories. **Le nombre de logements pour cette catégorie est évalué à soixante-dix (T4-T5).**

- Les jeunes. En décohabitation, en jeune couple, jeune salarié, étudiants, ils sont difficiles à « conserver » sur le territoire, du fait d'un manque de débouchés professionnels. Cependant, il convient d'encourager leur maintien local par une offre de **logements d'une trentaine d'unités (T2-T3).**

Au total, le nombre de logements neufs envisagés « au fil de l'eau » sur l'arrière-port représente 150 appartements.

En terme de composition urbaine, les bâtiments seront une déclinaison de l'organisation de la Marine, en privilégiant des bâtiments orientés Ouest-Est en marge du vallon Saint-Julien, confortant ainsi la structure urbaine et paysagère du site.

L'aménagement des espaces extérieurs

Au regard des contraintes environnementales d'inondabilité de l'arrière-port et des besoins en espaces extérieurs de convivialité, l'espace central, laissé libre de constructions, pourra être utilisé en combinant **des potagers communautaires, un espace vert public et des espaces de jeux pour les enfants** (en complément de l'espace existant sur le port). Cet ensemble sera aménagé de manière à servir potentiellement d'espace de rétention hydraulique lors des épisodes pluvieux exceptionnels. Il sera totalement perméable, facilitant ainsi l'infiltration.

Vers le port, cet espace vert sera renforcé par l'espace partagé défini jusqu'au quai.

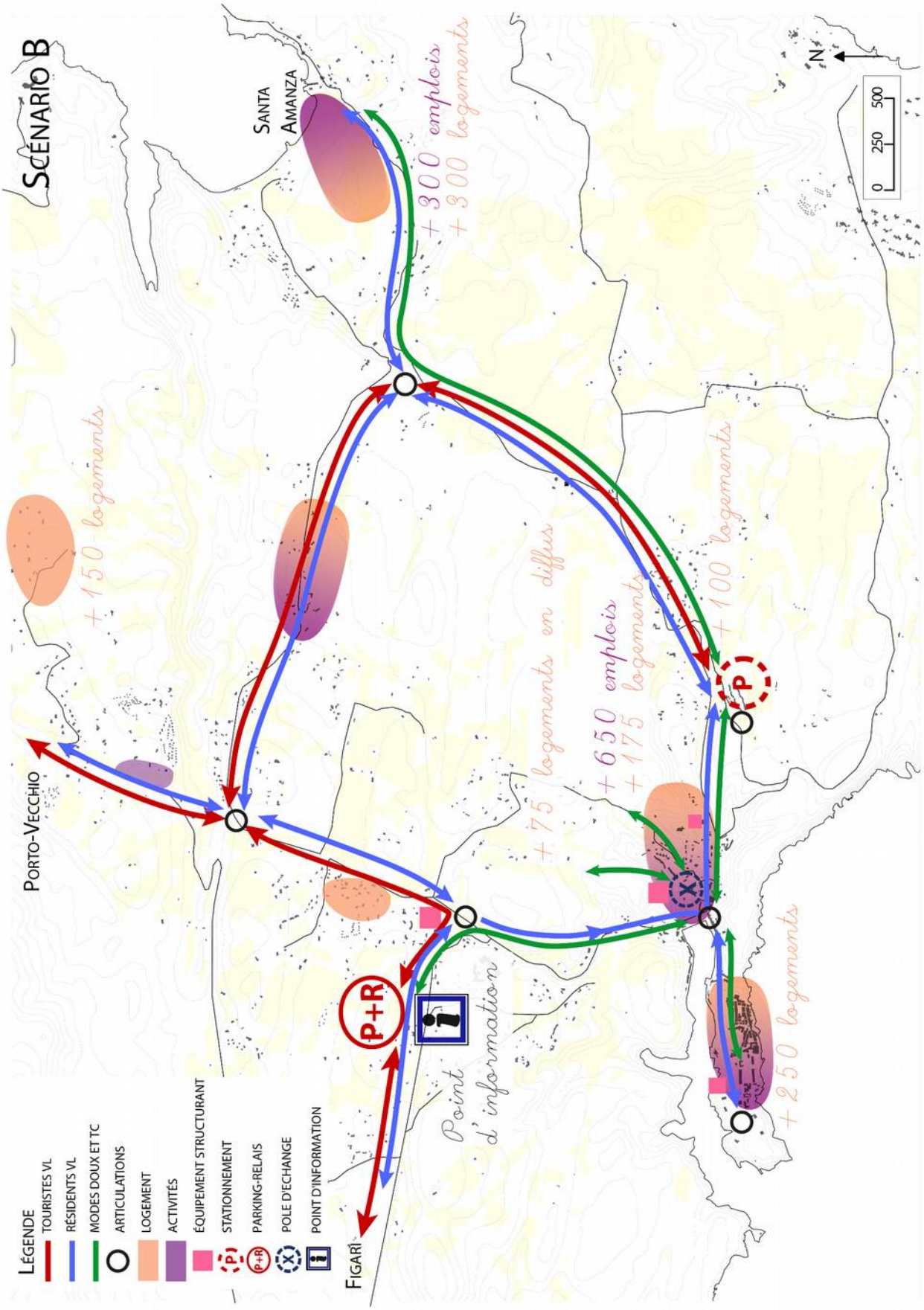
Conditions de mise en œuvre du projet

Ce secteur doit bénéficier d'une attention particulière lors de l'élaboration du nouveau document d'urbanisme (PLU), ainsi que dans la rédaction des prescriptions de l'AVAP (Aire de Mise en valeur de l'Architecture et du Patrimoine), dispositif se substituant à la ZPPAUP.

Ces deux documents doivent contribuer à développer un projet de qualité qui ne soit pas simplement réglementaire mais assure un accompagnement du projet.

5.2 Groupe de travail B : « Développement dynamique »

Evolution globale de Bonifacio



Economie, emplois

L'évolution du nombre d'emplois sur la commune de Bonifacio sur la période 2014-2030 est estimée, dans ce scénario, à + 950.

Cette estimation se fonde sur la croissance connue, dans ce domaine, par sa voisine Porto-Vecchio au cours des dernières années. Cette hypothèse occasionne de nombreuses et diverses réactions auprès des participants, certains argumentant qu'elle est irréaliste au regard des capacités de développement de la commune, d'autres insistant sur les potentialités dans les domaines du tourisme, du bâtiment et de l'agriculture. Il est soulignée la saisonnalité de l'activité touristique, qui ne fonctionne aujourd'hui que sur 6 mois, et donc l'important potentiel de création d'emplois dans le cas du développement d'une offre touristique à l'année.

Le choix est fait de mener la réflexion de l'atelier sur cette hypothèse **(croissance des emplois : + 950**), afin de déterminer dans quelle mesure et sous quelles conditions de projet d'aménagement la commune de Bonifacio aurait la capacité de répondre à une telle dynamique.

Pour ce qui concerne la répartition de ces emplois :

- 300 sur le secteur de Santa Amanza et Musella, dans d'autres domaines que le tourisme.
- 650 sur le secteur de l'arrière port, essentiellement tournés vers l'activité touristique.

Logements

Plutôt que de dimensionner les besoins en logements en fonction d'un accroissement de population, le choix à été fait de raisonner en ration nombre d'emplois / logements nécessaires.

Ainsi, partant d'une croissance à 950 emplois sur la commune, la réflexion s'est ensuite portée sur les besoins en logements afférents. Pour ce qui concerne les résidences principales, il convient traditionnellement d'appliquer un coefficient de **1 à 1,3** par rapport au nombre d'emplois, soit un besoin en résidences principales supplémentaires de 950 à 1 235. Ce ratio maximal de 1,3 s'explique d'une part par l'éclatement de la cellule familiale et d 'autre part par la sédentarisation des saisonniers.

Le choix se porte sur un coefficient de 1.1, **soit 1 050 résidences principales complémentaires**. Toutefois, la proposition est faite que ces logements intègrent une partie indépendante louée aux saisonniers.

Les conséquences sont de 2 types : d'une part l'augmentation de la taille moyenne des logements de 80m² à 120m² afin que 40m² puissent constituer une location saisonnière, d'autre part l'absorption d'une partie des besoins saisonniers dans la construction de résidences principales. Pour les propriétaires, il convient de considérer que le surcoût de construction sera compensé par la perception des loyers. Par ailleurs, il s'agit là d'une réponse possible à la prolifération, sur la commune de Bonifacio, de résidences secondaires inoccupées, problématique majeure soulignée lors de ces ateliers.

Il est souligné l'état de dégradation et la vacance d'un certain nombre de logements, notamment sur le secteur Citadelle / Marina. Des OPAH sont d'ailleurs actuellement engagées sur ces secteurs. Par conséquent, **sur les 1 050 résidences principales à produire, 250 le seront en reconversion et 800 en construction neuve**.

En ce qui concerne la typologie des logements à construire, il est décidé qu'elle suivra l'actuelle répartition par déciles de la population (cf. diagramme capacités/éligibilités). Concrètement, cela suppose que la population attendue sur la commune sur la période 2014-2030 présente des caractéristiques de revenus comparables à l'actuelle population du bassin d'emplois auquel appartient Bonifacio. Cela témoigne également d'une volonté de favoriser les conditions d'une mixité sociale à l'échelle de la commune.

Pour des raisons pratiques, au cours de l'atelier, le raisonnement par décile a évolué vers un raisonnement par tiers de population (les personnes les plus aisées, les personnes modestes et les personnes les plus défavorisées). Une vigilance particulière a été accordée aux populations les plus fragiles.

Ainsi, sur les 250 logements en renouvellement, 220 le seraient sur le secteur Citadelle / Marina. Leur répartition par typologies pourrait être la suivante : 50 seraient destinés aux plus pauvres (type PLAI), 150 aux classes moyennes éligibles au logement social (type PLS et location libre) et 50 aux populations les plus aisées (au delà du 8e décile).

Et sur les 800 logements en construction neuve :

- 150 envisagés sur le secteur de Canettu, dont 75 destinés aux classes moyennes (densité moyenne de 40 lgt/ha, type PSLA) et 75 destinés aux classes aisées (densité moyenne de 20 lgt/ha, type accession maison individuelle). Sur ce secteur de Canettu, il n'est pas envisagé l'implantation de ménages modestes du fait de l'éloignement des services et donc d'une trop forte dépendance à la voiture.

- 300 envisagés sur le secteur de Santa Amanza et Musella, dont 100 logements sociaux et 200 de type intermédiaire libre. Sur ce secteur, la volonté est de densifier dans la mesure où des travaux sur les réseaux et voiries sont prévus.

- 175 envisagés sur le secteur de l'arrière port, dont 75 destinés aux ménages les plus modestes, 25 aux classes moyennes et 75 aux plus aisés. Sur ce secteur stratégique pour la commune, le parti pris consiste à proposer de nombreux logements aux ménages les plus modestes du fait de la proximité des services, tout en contre balançant cette offre par des logements destinés aux plus aisés afin de maintenir de la mixité et une image « de prestige » en cœur de ville.

- 100 envisagés sur le secteur de Monte Léone, dont 75 pour les ménages les plus modestes et 25 pour les ménages les plus aisés.

- 75 envisagés dans le diffus.

Population

Une fois appliqué le ratio de 2,2 personnes par logement (coefficient INSEE), l'augmentation de population attendue pour la période 2014-2030 est de 2 300 habitants.

Comme mentionné précédemment, la typologie de population attendue est la même que celle du bassin d'emplois auquel appartient Bonifacio à l'heure actuelle (cf . diagramme capacités / éligibilités)

Stationnement

Pour ce qui concerne la thématique du stationnement, la réflexion s'est portée de manière distincte sur l'offre destinée aux résidents d'une part, et celle destinée aux touristes d'autre part.

Le besoin en places de stationnement destinées aux résidents, pour répondre à la création des nouveaux logements, est estimé à 2 000 places sur la période 2014-2030.

A cela il convient d'ajouter **1 300 nouvelles places de stationnement liées au développement de l'activité économique**, soit une augmentation de 80% des capacités actuelles (1 600 places actuellement). Cette volonté d'augmenter considérablement l'offre en stationnement public s'explique par les difficultés rencontrées, en période estivale, du

fait de la saturation de l'ensemble des parkings existants.

Pour autant, cette problématique du stationnement fit l'objet de nombreux questionnements, voire divergences. Ce sont posées diverses questions telles que : « doit-on chercher à répondre aux besoins de stationnement estivaux quitte à avoir des parkings presque vides le reste de l'année et éventuellement rencontrer des problèmes de rentabilité de ces ouvrages ? », « doit-on réellement mettre en place les conditions d'accueil d'une population touristique toujours plus nombreuse alors qu'en période estivale Bonifacio est déjà à saturation ? ». Toujours est-il qu'un point évident de consensus fut la nécessité de localiser la très grande majorité de cette offre publique en périphérie, dans des parkings relais, et ainsi de mettre en place un système de navettes permettant de rallier le centre ville.

Pour ce qui concerne la localisation de cette offre de stationnement :

- 330 places envisagées sur le secteur de Canettu, à destination des résidents, et gérées à l'échelle du bâti.

- 660 places envisagées sur le secteur de Santa Amanza et Musella à destination des résidents et gérées à l'échelle du bâti, plus 450 places envisagées sur ce même secteur pour répondre aux besoins inhérents à la création d'emplois.

- 400 places envisagées sur le secteur de l'arrière port à destination des résidents, dont 200 gérées à l'échelle du bâti (en RDC ou demi-niveau) et 200 sur le domaine public.

- 220 places envisagées sur le secteur de Monte Léone à destination des résidents, toutes gérées à l'échelle du bâti.

Déplacements

La question de la saturation du cœur de ville en période estivale fut longuement discutée ainsi que les modalités pour y remédier.

A ce titre, la gestion par sens unique du centre ville fut évoquée mais balayée du fait des allongements de parcours induits et des difficultés que cela occasionnerait pour les bonifaciens d'une part et pour l'attractivité des commerces d'autre part.

En revanche, plusieurs propositions visant à désengorger le centre ville ont fait consensus :

- Transfert de l'activité fret à Propriano, seul le transport de personnes serait

maintenu sur Bonifacio.

- Création d'un pôle logistique en périphérie, en quelques sortes une zone tampon permettant le transfert des marchandises vers des camions de gabarit plus petits et donc plus appropriés à la desserte du centre ville.

- Aménagement de parkings relais au niveau du rond point de l'Europe, couplés à des panneaux à messages variables indiquant le niveau de saturation et la tarification des parkings du centre, à une antenne physique de l'office de tourisme visant à mieux orienter les touristes, et à un système de navettes performant permettant de rallier le centre.

- Réhabilitation du chemin entre Canettu et Santa Amanza afin de privilégier les modes doux.

D'un point de vue financier, les parkings relais proposeraient des tarifs très attractifs (avec navette gratuite financée sur les recettes de ces parkings) alors que ceux du centre verraient leurs tarifs considérablement augmenter afin d'une part de dissuader les touristes d'accéder au centre ville en voiture, et d'autre part de compenser la moindre rentabilité des parkings relais.

Au-delà de la question du dégorgement du centre-ville et du stationnement, il est à noter que ce scénario induit la création d'un nouveau système de transport en commun, afin de relier les différentes zones d'habitat, d'activités, de loisirs.

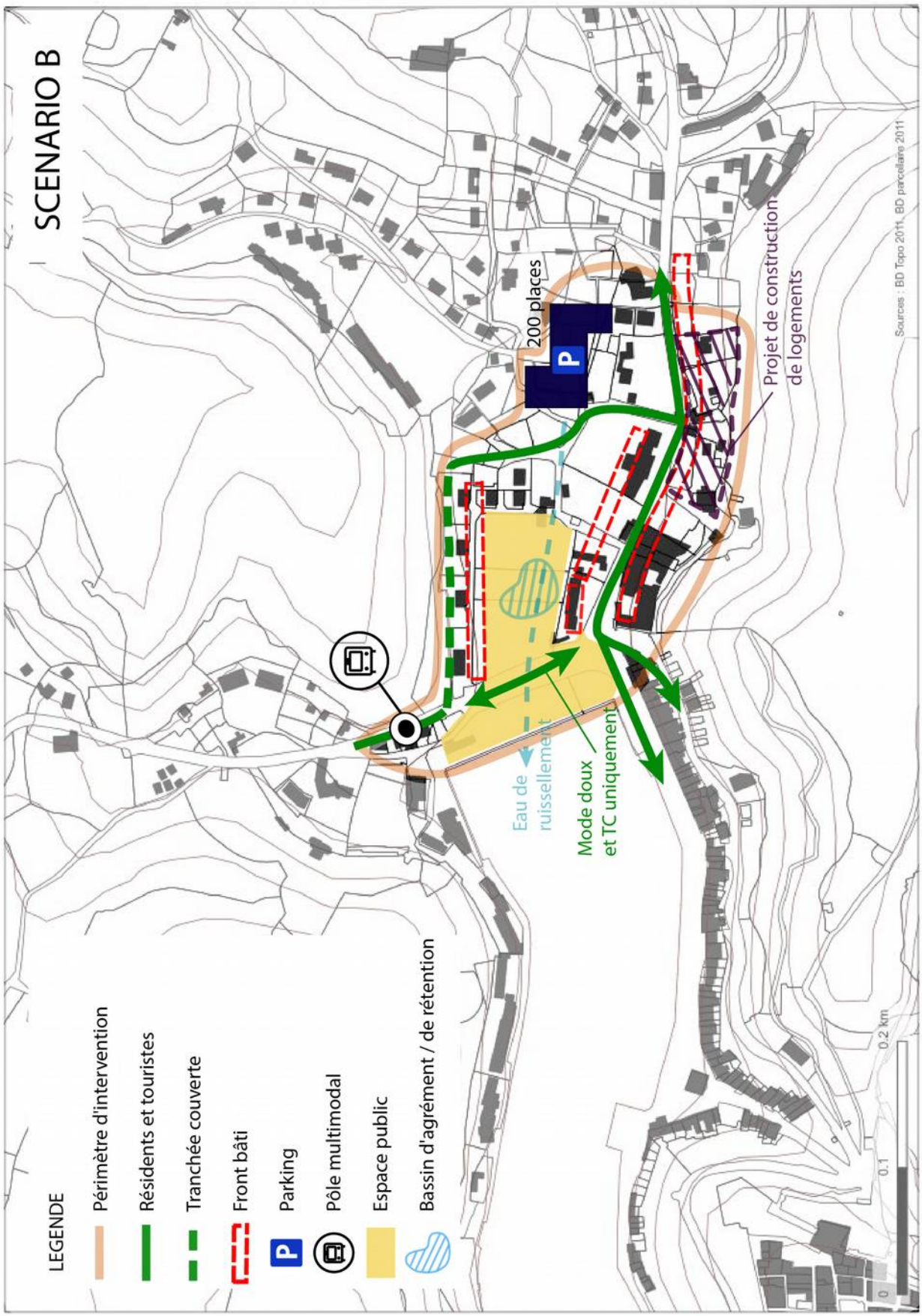
Commerces et Services

Une telle dynamique de croissance pose inévitablement la question des nouveaux besoins en commerces et services.

Pour ce qui est des commerces, il est précisé que la grande majorité d'entre eux ferme hors période estivale, occasionnant un sentiment de « ville morte » hors saison. Ainsi, l'arrivée d'une population nouvelle permettrait aux commerces existants d'ouvrir à l'année. La création de nouveaux commerces n'apparaît donc pas nécessaire.

Concernant les services, sont évoqués les besoins supplémentaires en crèche, école et cabinet médical. Du fait de l'existence d'infrastructures au niveau de Santa Amanza / Musella et de la maîtrise du foncier par la collectivité, il est suggéré que l'école s'implante dans ce secteur. Par ailleurs, le déplacement de la gendarmerie, aujourd'hui située sur l'arrière port, fait consensus auprès des participants.

Développement de l'arrière port



Développement de l'arrière port – scénario B
Auteurs : Groupe de travail B – Cerema – septembre 2014

Éléments de contexte

Du fait des hypothèses préalablement posées, sont envisagés sur le secteur de l'arrière port à échéance 2014-2030 :

- la création de 650 emplois (essentiellement dans le secteur du tourisme)
- la construction de 175 logements (75 pour les ménages les plus modestes, 25 pour les classes moyennes et 75 pour les plus aisés)
- l'aménagement de 400 places de stationnement (200 gérées à l'échelle du bâti et 200 sur le domaine public)
- le maintien des 1 600 places de stationnement existantes à l'échelle de l'arrière port et de la Citadelle (à redistribuer en cas de suppression de parkings existants)

Nota : aujourd'hui l'offre de stationnement public est de 1 600 places, alors que les besoins estimés des résidents sont de 800 places. Les 425 nouveaux logements attendus (250 en réhabilitation et 175 en neuf), vont induire un besoin de stationnement supplémentaire d'environ 800 places. **La totalité de l'offre de stationnement public existante serait alors à destination des résidents**. Ainsi, afin de conserver une offre à destination des touristes, 400 places de stationnement seraient créées.

Equipements, commerces et services

Il convient tout d'abord de prendre acte des « coups partis » sur lesquels il n'est plus possible d'intervenir. Notamment l'ancien hôpital déjà en mutation, vraisemblablement vers de nouveaux logements.

En termes de délocalisation, cinq sont envisagées par les participants dans le cadre de ce scénario : la gendarmerie, la maison de la mer, les services techniques, la capitainerie et les maisons des phares et balises. A noter que toutes ces délocalisations se font vers des secteurs extérieurs à l'arrière port.

En parallèle, sont envisagées **la création ou l'amélioration de services** : renforcement de la police municipale et de ses locaux, aménagement d'un point info en relais de l'office de tourisme, création d'un point propre.

La question des besoins en hôtellerie fait débat, certains considérant qu'il convient dans ce scénario d'envisager la création de 2 à 3 hôtels (3 à 4 étoiles) dont un ayant la capacité d'accueillir des séminaires (localisation plutôt au niveau de la citadelle), d'autres

considérant que la capacité actuelle est suffisante et que, comme pour les commerces, l'arrivée de population nouvelle aura pour conséquence l'ouverture de ces établissements à l'année et non uniquement en saison. Par ailleurs, toujours sur cette thématique, se pose la question de l'image de Bonifacio en cas d'installation de géants de l'hôtellerie de type Ibis ou Mercure. Cela correspond-t-il au Bonifacio voulu par la commune et les habitants ? A l'issu des débats, un consensus n'a pas pu être dégagé sur cette question.

La question du maintien d'une station service située entre la marina et le rond point de l'Europe est posée, du fait d'une diminution significative des flux de voitures. Le maintien de la viabilité économique au regard de ses autres activités n'est pas garanti.

La circulation et le stationnement

L'objectif affiché est de mieux maîtriser l'accès au centre ville, par des mesures incitatives principalement destinées aux touristes : aménagement de parkings relais vers le rond-point de l'Europe, installation de panneaux à messages variables indiquant la capacité des parkings du centre, **création d'un point relais de l'office de tourisme au niveau des parkings et mise en place d'une navette fréquente et gratuite**.

Ces navettes feraient la liaison entre les parkings relais et la ville haute, avec un ou plusieurs arrêts au niveau de l'arrière port. Il a été proposé qu'un arrêt soit aménagé au nord-est de la marina (en lieu et place des maisons situées à proximité de la capitainerie) afin d'en faire un pôle multimodal couplé avec le point d'arrêt des transports scolaires.

L'accès du port aux véhicules serait alors interdit (ou tout du moins très réglementé). Pour ce faire de nouveaux axes et un nouveau schéma de circulation seraient mis en place. Les véhicules emprunteraient un axe à créer, à l'arrière des actuelles maisons des « phares et balises », axe pour lequel deux hypothèses ont été soulevées, celle d'un tunnel à l'intérieur de la falaise et celle d'une route couverte adossée aux maisons (afin d'en limiter l'impact visuel et auditif). Cet axe rejoindrait ensuite l'intersection à l'est de la gendarmerie, carrefour dont il conviendrait de repenser le fonctionnement au moyen d'un rond point ou de files directionnelles.

En termes de stationnement, les bâtis nouvellement créés pourraient intégrer des places de parkings, notamment sous la forme d'un rez-de-chaussée semi enterré. Cela permet d'absorber une grande capacité de stationnement à l'échelle du bâti, tout en tenant compte des contraintes de construction liées à un front marin. Il conviendra en revanche d'être vigilant sur l'impact urbain de telles façades. Par ailleurs, **de grands parkings**

publics seraient aménagés sur l'arrière port, là où les problématiques hydrauliques et les risques d'inondation sont les plus grands.

En conséquence, **le port serait rendu aux modes doux** (disparition des parkings et de la route le longeant), sous forme d'une grande zone de rencontre de type parvis, ouvert sur la mer, et que seules les navettes pourraient traverser.

Les logements

La volonté affichée consiste en la création de logements, d'une part autour de ce parvis, et d'autre part le long des axes déjà fortement construits. Ainsi, il a été proposé la création d'un front bâti le long de la falaise, au niveau des maisons des « phares et balises ». A ce front bâti serait adossé le nouvel axe permettant de détourner le trafic routier du quai Comparetti. Par ailleurs, il a été proposé de densifier fortement la rue Paul Nicolaï, côté gendarmerie comme côté Spar, afin qu'un front bâti urbain vienne rythmer cet axe et en fasse un axe structurant de l'arrière port.

Le nombre total de logements construits sur l'arrière port serait alors de 175 (75 pour les ménages les plus modestes, 25 pour les classes moyennes et 75 pour les plus aisés). La typologie de ces logements n'a pas été discutée, mais il conviendra d'intégrer à certains d'entre eux 40m² supplémentaires pour de la location à destination des saisonniers.

Par ailleurs, en terme de rendu architectural, les différents fronts bâtis se devront de rester cohérents et respectueux des formes urbaines existantes mais ils devront également favoriser l'accès par le plus grand nombre au front marin (physiquement et visuellement) : R+4 environ au droit des falaises, bâti moins haut au sud, jeu sur des ruptures de hauteur pour éviter un rendu trop massif, rez-de-chaussée traversant (physiquement ou visuellement)…

Espaces publics

En termes d'espaces publics, les idées principales ayant émergé de ces ateliers sont de rendre les espaces les plus nobles que sont le port et ses abords aux modes doux ; de favoriser l'accès et les vues sur la mer au plus grand nombre. Ainsi, **un grand parvis ayant le statut de zone de rencontre** (car passage autorisé pour les navettes) a été envisagé sur l'arrière port avec en son centre un bassin d'agrément pouvant également servir de déversoir en cas d'évènements hydrauliques.

5.3 Points de consensus

Commerces et services	- La création de nouveaux commerces n'apparaît pas nécessaire. Ont été privilégiés dans les deux scénarios, l'ouverture à l'année des commerces présents. - Un besoin en crèche a été soulevé
Équipement	Redéploiement des équipements sur l'arrière port (délocalisation et insertion de nouveaux équipements)
Circulation	- Le port est piétonnisé, l'accès motorisé au port très limité, uniquement les navettes peuvent circuler sur le quai - Création d'une « boucle » de contournement au niveau de l'arrière-port (rue Paul Nicolaï), obligatoire pour les touristes et résidents
Stationnement	- Stationnement différencié entre les touristes et les habitants - Gestion à l'échelle du bâti pour le stationnement résident autant que possible et des parkings mutualisés pour les touristes - Création de parkings-relais en extérieur du centre-ville avec navette - Installation de panneaux d'informations en amont des parkings-relais indiquant la capacité de stationnement du centre-ville.
Tourisme	- Élargissement de la période de tourisme (toute l'année) - Sédentarisation des actifs (saisonniers) et besoins en logement
Logement	- Une offre pour les bonifaciens à privilégier en se basant sur les profils actuels des ménages du bassin d'emploi, répartie sur le territoire communal - Offre de logement et création d'un front bâti le long de la falaise, au niveau des maisons des « phares et balises »
Espaces publics arrière port	Création d'un grand espace public central sur l'arrière-port
Activités	Développement d'activités artisanales sur le secteur de Musella

5.4 Spécificités des groupes de travail

	Groupe de travail A	Groupe de travail B
Commerces et services	- Développement du « multiservice » au niveau des supérettes. - Délocalisation de la supérette « SPAR »	- Nouvelle école au niveau de Santa Amanza - Besoin d'un cabinet médical
Équipement	Équipements à créer / à relocaliser : - Un nouvel office de tourisme et la capitainerie sont relocalisés à l'entrée de ville au sein d'un même bâtiment - Une salle municipale est créée (espace de convivialité d'environ 150m^2)	Délocalisation à l'extérieur de l'arrière port de : - la gendarmerie - la maison de la mer - les services techniques - la capitainerie - les maisons des phares et balises - Création d'un point information en relais de l'office de tourisme - Hôtels supplémentaires ou ouverture à l'année des établissements présents
Stationnement	- 3 parkings-relais : = Paragan = Monte-Leone (environ 400 places) = Valli (130 places) Au niveau de l'arrière-port : - Renforcement du stationnement au niveau du parking du SPAR (déplacement de la supérette) (200 places) - Parking gare routière sur l'arrière port (250 places	- 1 parking-relais : = à l'ouest (cf carte) - Renforcement du stationnement sur les secteurs de Santa Amanza (660 places), Canettu (330 places) et Monte-Leone (220 places) Au niveau de l'arrière-port : - Renforcement du stationnement : 400 places (200 places sur le domaine public, 200 gérées à l'échelle du bâti)
Tourisme	- Office de tourisme à l'entrée du Port	- Point information en relais de l'office de tourisme sur l'arrière port - Diversification des activités de tourisme
Logement	- Offre pour moitié sur l'arrière port - autre moitié en continuité du tissu urbain existant et sur la presqu'île	- Offre généralisée à tous les secteurs : arrière port, presqu'île et diffus - Augmentation de la taille moyenne des logements (+40m^2) pour constituer une location saisonnière
TOTAL	= 150 logements en construction	= 800 logements en construction

LOGEMENTS	neuve sur l'arrière port + 150 répartis sur les autres zones	neuve + 250 en renouvellement
Espaces publics arrière port	Aménagement de potagers communautaires espace vert public espaces de jeux pour enfants	Aménagement d'un bassin d'agrément / bassin de rétention
Activités	- Développement économique sur Santa Amanza et sur la zone d'activité	- Développement d'une offre hôtelière, restauration, et commerces sur la presqu'île et l'arrière port

5.5 Points restant à débattre

Commerces et services	Délocalisation de la supérette SPAR
Équipement	Redéploiement des équipements sur l'arrière port (délocalisation et insertion de nouveaux équipements) L'office de tourisme ? La gendarmerie ? La maison de la mer ? Les services techniques ? La capitainerie ? Les maisons des phares et balises ?
Circulation	
Stationnement	- Localisation des espaces de stationnement et nombre de parking relais. Gestion du dispositif mis en œuvre et de l'information instantannée
Tourisme	- Des besoins en offre hôtelière à évaluer
Logement	
Espaces publics arrière port	Type d'aménagement pour l'espace de rencontre sur l'arrière-port : espace minéral ? Végétalisé ? Potagers communautaires ? Bassin d'agrément ?
Activités	

Annexe 1 : Tableau de comparaison des sites stratégiques sur Bonifacio

Site	Santa Reparata	Canettu	Arrière-port	Montlaur
Superficie	22 Ha	9,8 Ha	6 Ha	3,2 Ha
Environnement urbain	Aucun: rares habitations disséminées dans le périmètre	Tissu important mais peu structuré de maisons individuelles, proximité d'une station électrique	Références fortes autour et sur site (hôpital désaffecté)	Proximité du centre ancien dense et bâti (R+4) existant sur site
Accès au centre-ville	Eloigné de plusieurs kms	Eloigné de plusieurs kms	Immédiat, enjeu d'étendre spatialement et fonctionnellement celui-ci	Immédiat, mais problématiques de stationnement et congestion en période de pointe
Accès aux axes majeurs	Voie secondaire peu qualifiée mais connectée aux axes Bonifacio - Porto Vecchio et Bonifacio - Figari	Accès routier peu traité à l'axe Bonifacio - Porto-Vecchio, localisation sur une voie secondaire conduisant aux plages	Immédiat, mais point de convergence des flux, nœud de circulation à traiter au sein du projet	Nécessité de traverser le centre-ville pour accéder aux axes
Existence de réseaux / contraintes particulières	Réseaux à créer entièrement / risques?	Réseaux à créer, développement en cours (à moyen long terme) de l'assainissement sur l'Axe Bonifacio - Porto-Vecchio	Oui mais dimensionnement à vérifier, proximité de l'eau peut induire des contraintes	Oui mais dimensionnement à vérifier
Impact environnemental et paysager d'un aménagement	Topographie et lisière de zone naturelle, patrimoine bâti (chapelle): impacts importants si urbanisation	Mitage important + végétation + topographie: nécessité et possibilité de limiter l'impact / existant	Fort enjeu: modification de l'image globale du port et de l'offre touristiques	Enjeu paysager majeur, préservation du patrimoine
Contraintes Loi Littoral	Importantes: seule possibilité Hameau Nouveau Intégré à l'Environnement peu sécure dans l'état actuel de la jurisprudence	Importantes: possibilité Hameau Nouveau Intégré à l'Environnement peu sécure dans l'état actuel de la jurisprudence, et complexité supplémentaire du fait des constructions pré-existantes	Non limitant. Procédure spécifiques à respecter	Non limitant. Procédure spécifiques à respecter
Volonté / maturation d'un projet	Volonté communale de développer une offre de logement de qualité (au sens durable) sur ce site, pistes alternatives (valorisation par cimetière ou pratiques naturelles) évoquées	Volontarisme affiché de la Commune de développer une offre de logement de qualité (au sens durable) sur ce site	Quelques réflexions, en matière de voirie / aménagement notamment	Réflexion avancée (pré-opérationnel), mais propriété et pilotage par CTC

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
Direction Territoriale Méditerranée - Pôle d'activités 30 Avenue Albert Einstein - CS 70499 - 13593 AIX-EN-PROVENCE Cedex 3 -Tél : +33 (0)4 42 24 76 79