

Reconversion d'un site militaire

Création d'un port de grande plaisance

L'Arsenal du Mourillon – Toulon - 83



BELLANGER Olivia

Stage de découverte

DA3 - 2011

TUTEUR : AUGER Jacques



Reconversion d'un site militaire

Création d'un port de grande plaisance

L'Arsenal du Mourillon – Toulon - 83

BELLANGER Olivia

Stage de découverte

DA3 - 2011

TUTEUR : AUGER Jacques

Avertissement

- Le PIND est un premier test qui permet à l'élève ingénieur de s'évaluer (et d'être évalué par les enseignants), de prendre conscience des connaissances acquises mais également de la marge de progression et des éléments qui lui restent à acquérir.
- Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure la motivation de l'élève ingénieur pour l'aménagement.
- Le PIND est un exercice qui doit permettre de problématiser un sujet en s'appuyant sur des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions.

Remerciements

Je tenais à remercier :

Mon tuteur, Monsieur Jacques AUGER, professeur des universités, directeur scientifique du CETU Innophyt, qui a su me conseiller tout au long de mon projet,

Monsieur Laurent FALAIZE, président de Riviera Yachting Network, sans qui je n'aurais pu me rendre compte de ce qu'étais le milieu de la grande plaisance et qui m'a permis de participer aux 5^{ème} rencontres nationales « Activités portuaire et développement durable »,

Monsieur Fabien ARNOUX, Consultant Synesis, pour son aide précieuse et ses conseils,

Monsieur Jacques CONZALES, président du Groupement des équipages professionnels du yachting, qui m'a fait découvrir les yachts et qui m'a orienté dans mon aménagement,

Messieurs Rémy CASAN BARNEL, directeur du syndicat mixte des ports de Toulon, et Jean-Christophe CAPPONI des ports de Toulon, pour leur panorama des activités portuaires de la rade,

Mademoiselle Mathilde GRALEPOIS, maître de conférences à l'Université de Tours, chercheuse associée au LATTS, chercheuse CITERES, qui m'a orientée et guidée sur mon diagnostic territorial.

Sommaire

Avertissement	5
Remerciements	6
Introduction.....	9
I. Diagnostic territorial.....	10
1. Une Région attractive et économiquement dynamique.....	10
2. Le var : un Département touristique	11
3. La ville de Toulon	12
a. Une ville économiquement développée mais n'exploitant pas tout son potentiel	14
b. Une vieille ville qui se paupérise	18
c. Une relation Ville/Mer négligée	19
4. Les lieux générateurs de flux.....	20
a. Le tourisme.....	20
b. Un cadre magique : la plus belle rade d'Europe	21
c. Toulon : un territoire au cœur des grandes destinations du yachting.....	22
d. Pourquoi le littoral de la Côte d'Azur est-il depuis toujours une destination prisée du yachting?	23
5. La rade de Toulon.....	24
a. Des activités maritimes diversifiées	24
b. Un lieu emprunt d'histoire	27
c. Un moteur de développement.....	28
d. Le Mourillon : un quartier atypique	30
6. L'Arsenal du Mourillon	32
a. Un lieu qui a traversé les siècles.....	32
b. Un territoire au fort potentiel de reconversion	33
7. L'Arsenal du Mourillon, un site particulier	36
a. Présentation générale	36
b. Un patrimoine à conserver.....	42
c. Topographie du lieu.....	43
d. Un environnement à protéger	44
II. Le yachting, un nouveau souffle pour la ville.....	47
1. La grande plaisance est un secteur d'avenir	47
a. Une demande croissante.....	47
b. Les nouveaux enjeux du yachting.....	48
c. La grande plaisance est un business à part entière	48

d.	Toulon, une ville au cœur de l'arc méditerranéen de la grande plaisance ..	49
2.	Une offre inégale et ne satisfaisant pas la demande	50
a.	Une capacité d'accueil dérisoire	50
b.	Une importante filière de réparation	53
c.	Des projets abandonnés	53
d.	Toulon : une offre d'accueil quasi-inexistante mais des possibilités de développement	53
e.	Un contexte législatif français favorisant le développement de la grande plaisance	55
f.	Une nouvelle proposition de PLU mettant en valeur la grande plaisance ..	55
3.	La Grande plaisance et l'environnement	57
a.	Les navires du futur	57
b.	La démarche « ports propres »	58
4.	Exemples de port de grande plaisance	59
a.	Le nouveau port de la Seyne-sur-Mer	59
b.	Le port Vauban d'Antibes	60
c.	La Marina Porto Antico à Gênes	60
III.	Propositions d'aménagements	63
1.	Les enjeux de l'aménagement	63
a.	Pour la ville de Toulon	63
b.	Pour le développement du yachting	67
2.	L'aménagement du port de grande plaisance	69
a.	Les objectifs de l'aménagement	69
b.	Contraintes réglementaires majeures de la zone supposée UC	70
c.	Un port de grande plaisance répondant aux besoins de chacun	71
d.	Un aménagement allant dans le sens de la démarche « Ports Propres »	90
3.	Une gestion de l'aménagement rationnelle et dynamique	91
a.	La gestion administrative	91
b.	La gestion financière	93
c.	Une mise en réseau du port et des savoirs	94
d.	Développer des itinéraires pour intégrer l'équipement au territoire	95
e.	Avoir la volonté de diminuer son empreinte environnementale	96
f.	Le port en tant qu'élément culturel	97
g.	Etre concurrentiel	97
	Conclusion	98

Introduction

La ville de Toulon, située sur le littoral varois, est une ville dont l'économie repose majoritairement sur le tourisme, les services, l'administration publique et la Défense. Depuis toujours, la Marine est présente à Toulon et elle a façonné la ville notamment avec l'Arsenal et l'Arsenal du Mourillon. Aujourd'hui, la Marine représente plus de 20 000 emplois, Toulon est dépendante de cette activité. La ville bien que développée et relativement attractive n'exploite pas tout son potentiel et ses avantages géographiques, il existe notamment peu de lieux ouverts sur la mer.

Le projet de loi relatif à la programmation militaire 2009 -2014 et plus particulièrement l'article 10 engendre la délocalisation et la privatisation de la DCNS. Ainsi les activités de l'Arsenal du Mourillon seraient délocalisées au pôle de compétitivité mer situé à Ollioules. Ce départ d'un des sites de la Marine, devrait influencer sur l'économie de la ville. La ville de Toulon aura donc besoin de relancer son économie et de pallier les déficits d'emploi et de capitaux engendrés par la délocalisation de l'entreprise. L'Arsenal du Mourillon est un site de 13 hectares entre mer et ville, grâce à sa position stratégique, il possède un véritable potentiel de reconversion et apparaît comme un territoire clef pour accueillir un nouveau secteur d'activité dynamique. Comment ce site, pourrait-il être utilisé afin d'être un nouveau souffle pour l'économie toulonnaise et de revitaliser les quartiers avoisinant, tout en satisfaisant les besoins de la population locale ?

Le dynamisme de la grande plaisance, la place stratégique de Toulon et la localisation du site de l'Arsenal du Mourillon, sont des atouts essentiels qui favoriseraient la création d'un port de plaisance destiné à l'accueil des yachts.

I. Diagnostic territorial

1. Une Région attractive et économiquement dynamique

La Région PACA est située au Sud-est de la France, elle est entourée par les Régions Languedoc-Roussillon et Rhône Alpes mais aussi par l'Italie et est baignée au sud par la mer méditerranée. Sa position de carrefour de la méditerranée, sa diversité géographique, son climat ainsi que la forte présence d'entreprises en tous genres rendent ce territoire attractif.



Figure 1: Carte de la Région PACA
Source Office du Tourisme de la ville de Toulon

La Région Provence-Alpes-Côte est une des Régions les plus peuplées mais aussi une des huit Régions métropolitaine les plus dynamiques de France. Sa croissance annuelle nettement supérieure à

celle de France métropolitaine ainsi que sa fulgurante augmentation de population (73% en 50 ans) témoignent de l'attractivité de cette Région mêlant reliefs alpins, plaines et littoraux urbanisés ou bien sauvages.

La répartition démographique y est très inégalitaire, en effet le littoral concentre 70% de la population et une douzaine de villes forment un continuum urbain très dense. Parmi elles, Marseille, Aix-en-Provence et Toulon sont des unités urbaines à échelle nationale. Cependant, malgré cette forte urbanisation du territoire, l'espace rural de la Région PACA est aussi très dynamique, notamment l'arrière pays varois dont l'attractivité et le développement ne cesse de croître.

La Région bénéficie d'une structure favorable mais elle a aussi su se créer un dynamisme propre grâce au secteur tertiaire et à l'industrie. La crise économique a fortement impacté cette économie Régionale et aujourd'hui la construction, les services et le commerce ne parviennent plus à maintenir une telle croissance. Cependant, depuis 2009 une amélioration est perceptible et profite au secteur tertiaire.

De plus grâce au cadre exceptionnel et diversifié mais aussi à l'attractivité et au climat fort agréable, la reprise future de la croissance Régionale semble évidente.

2. Le var : un Département touristique

Le Var est un des 6 Départements de cette Région, il possède une superficie de 5973 km² et était peuplé de 1001408 habitants en 2008. Le tourisme est l'activité économique majeure du Var qui est aujourd'hui le Département le plus touristique de France mais aussi le plus vert avec 62% de son territoire boisé.

Le Var possède aussi deux centres économiques : Fréjus-St Raphael spécialisé dans les services et les hautes technologies et Toulon, pôle touristique compétitif dans l'industrie. Toulon est une ville située à 190 kilomètres de la frontière italienne, elle est établie sur les bords de la mer Méditerranée, le long de la rade de Toulon.

3. La ville de Toulon

La ville Toulon, située entre mer et montagnes, est la capitale économique du Var et bénéficie de nombreux atouts naturels parfois sous-exploités. Préfecture du Département du Var, elle est la troisième ville de la Région PACA avec ses 166537 habitants et ses 42,84 km² mais elle est aussi la quinzième commune de France par sa population. Elle est établie sur les bords de la mer Méditerranée, le long de la rade de Toulon. Elle est distante de 63,7 kilomètres de Marseille, 149 kilomètres de Nice, et de 343 kilomètres de Gênes (Italie).

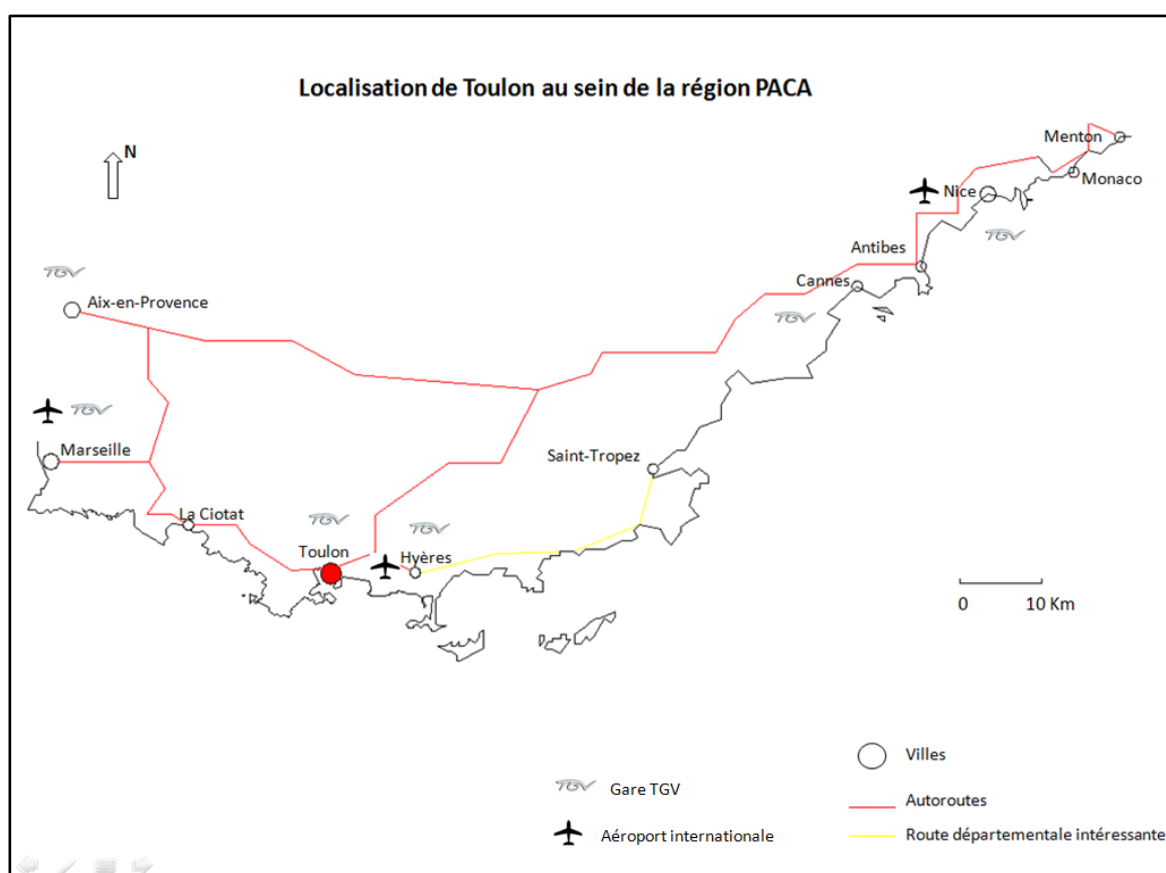


Figure 2: Localisation de la ville au sein du territoire Régional
Réalisation personnelle



Figure 3: Toulon et principales voies de communications
Réalisation personnelle, source Google Maps

Toulon appartient à la Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée, qui rassemble douze communes (41 % de la population du Var) et entreprend de nombreux et divers projets. Les documents d'urbanismes qui font foi à Toulon sont le POS et le SCOT Provence Méditerranée, regroupant trente et une communes. Ils doivent prendre en compte le fait que Toulon est coincée entre la mer Méditerranée et la montagne du Faron, et que par conséquent la ville manque de place pour se développer. Ce qui conduit à un fort étalement urbain et à une agglomération toulonnaise comptant plus de 424 390 habitants (2008). Depuis 2002, la commune a décidé d'élaborer son Plan Local d'Urbanisme qui a d'ailleurs été présenté, pour concertation publique, mi mai 2011.

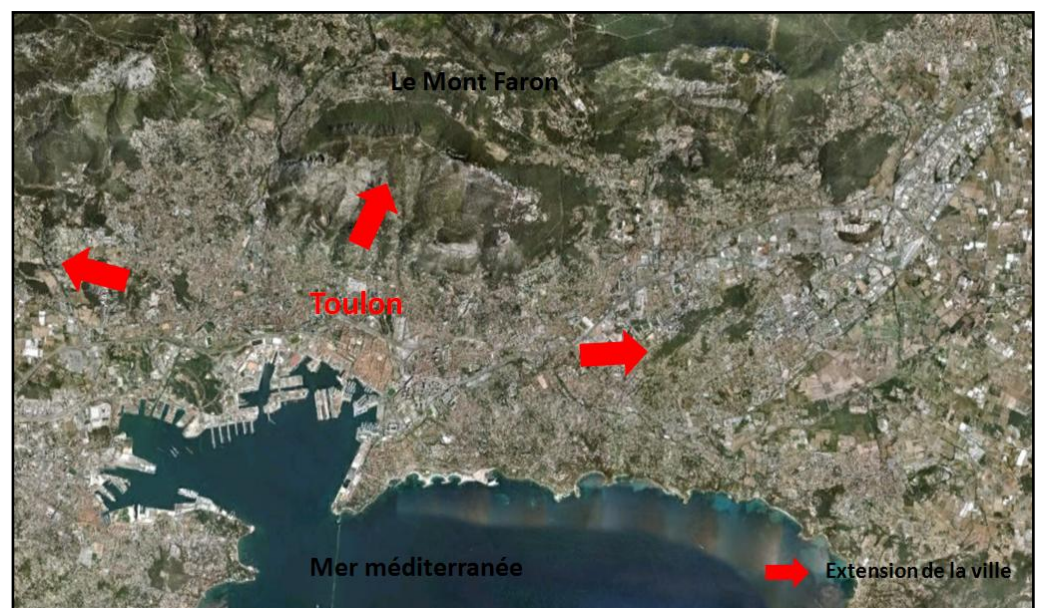


Figure 4: Principales contraintes spatiales de la ville et étalement urbain
Réalisation personnelle

La population toulonnaise n'a cessé de diminuer de 1968 à 1999 mais elle augmente en moyenne de 0,4% par an depuis ce jour et atteint aujourd'hui 166537 habitants. Cependant, la population toulonnaise est vieillissante.

a. Une ville économiquement développée mais n'exploitant pas tout son potentiel

Toulon a été peu touchée par la révolution industrielle et doit son développement économique au tourisme, au commerce et aux activités liées au bâtiment. Depuis la Seconde Guerre mondiale, les activités administratives et l'emploi public ne cessent de croître et jouent aujourd'hui un grand rôle dans l'économie de la ville. Les salariés du secteur public sont principalement représentés dans l'administration locale ou d'Etat, le militaire, la Santé et l'action sociale, l'éducation, le transport, la Poste, les centres de recherche de type CNRS et les régions locales.

L'Unedic et le CLAP évaluent l'emploi public à 48000 salariés en 2006, soit de l'ordre de 24% de l'emploi salarié total. La population toulonnaise est majoritairement composée d'employés bien que les professions intermédiaires se développent.

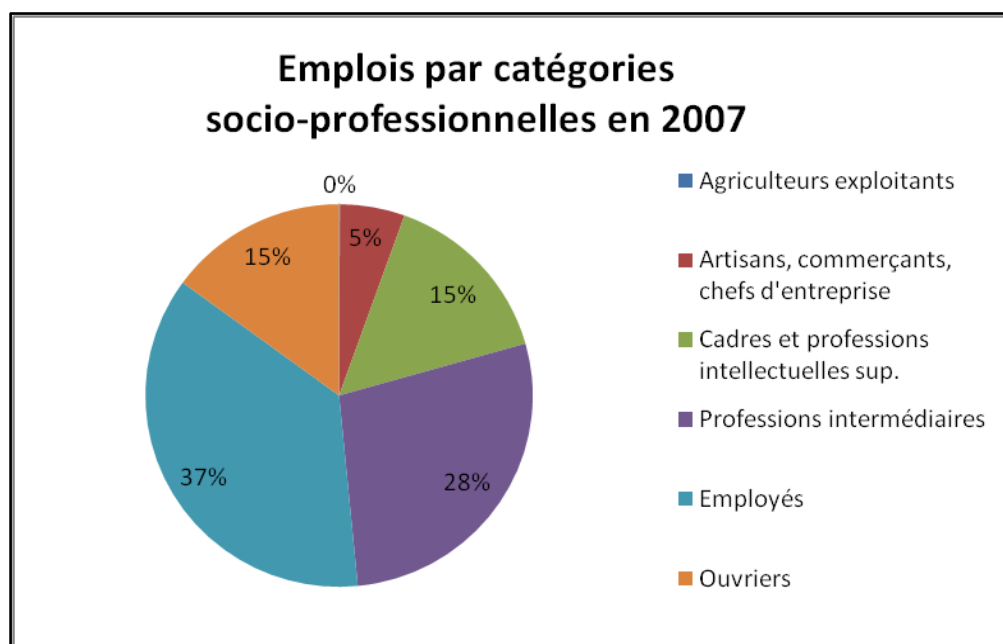


Figure 5: CSP de la population toulonnaise en 2007
Réalisation personnelle, source Insee

Le secteur public emploie plus de la moitié de la population toulonnaise. Le tertiaire est aussi un secteur majeur.

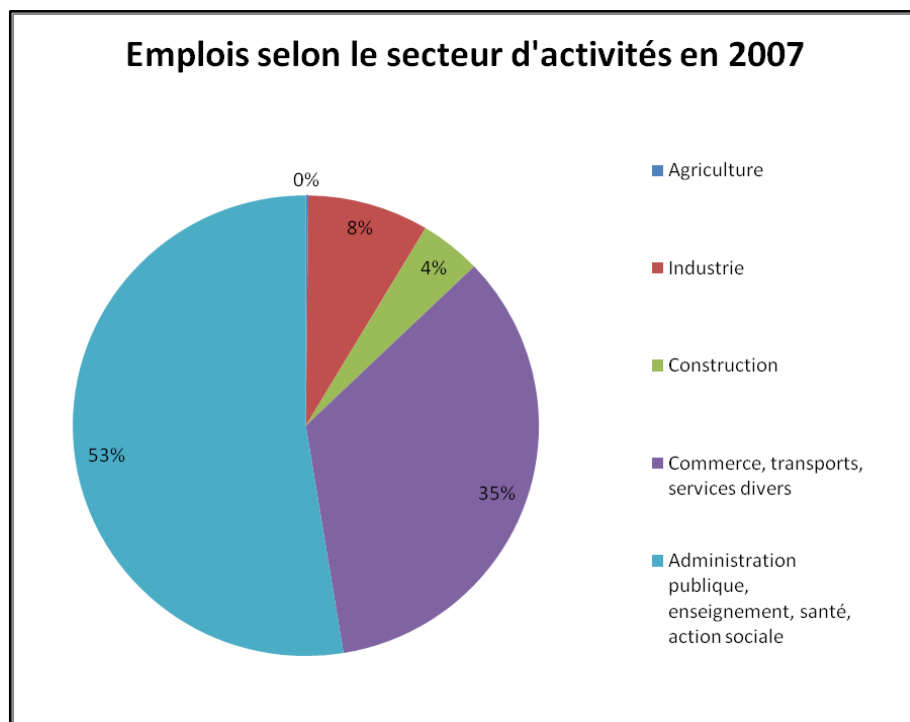


Figure 6: Emploi selon le secteur d'activité en 2007
Réalisation personnelle, source Insee

Les commerces, les entreprises de transports et de services sont les plus nombreuses. En effet, en 2009 plus de 60% des entreprises toulonnaises étaient dans le secteur du commerce, des transports et des services. L'administration publique ainsi que la construction sont aussi fortement représentées.

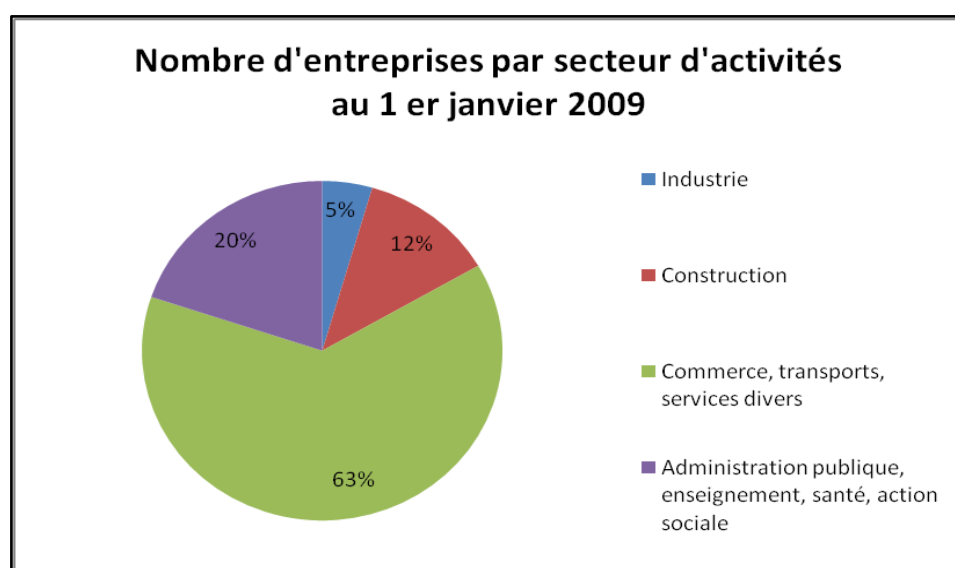


Figure 7: Nombre d'entreprises par secteur d'activités au 1er janvier 2009
Réalisation personnelle, source Insee

La ville de Toulon est économiquement développée et dynamique, on recense plus de 2000 entreprises tous secteurs d'activités confondus créées en 2009.

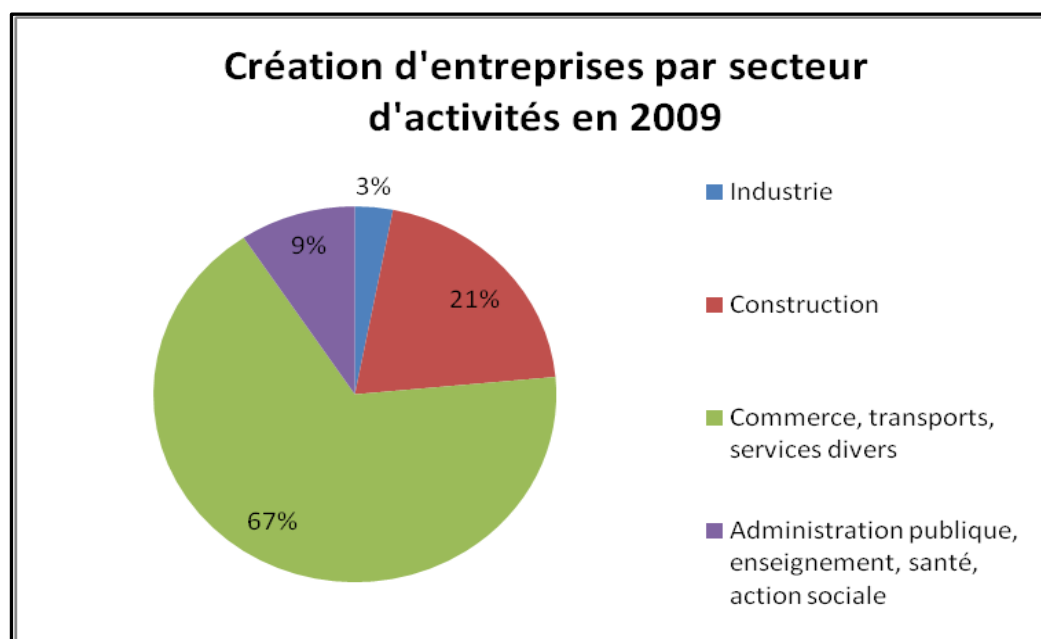


Figure 8: Création d'entreprises par secteur d'activités en 2009
Réalisation personnelle, source Insee

Là encore, le secteur du commerce, de transports et des services mais aussi dans celui de la construction se démarquent.

La ville reste malgré une baisse des effectifs, dépendante de la forte activité militaire qui existe depuis les débuts du XVI^e siècle. L'armée regroupe en 2008 plus de 25 000 emplois liés à l'armement. D'après l'Insee, le secteur de la construction navale a un poids dans l'économie 2,9 fois supérieur à la moyenne nationale et il compte 2484 emplois salariés. L'Arsenal et le secteur de la Défense sont très importants pour l'économie locale, ils représentent à eux deux 14% de l'emploi salarié total.

D'après, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var, la Marine injecte 1,5 milliards d'euros par an dans l'économie. L'Arsenal de Toulon est donc un véritable moteur de l'économie de la ville. Ainsi, la délocalisation de certaines des activités militaires de la zone suite à une nouvelle législation va être un coup dur pour l'économie locale qui dépend fortement du secteur de la Défense et de la Marine bien qu'elle s'appuie aussi sur le tourisme, sur la construction et son port.

Le Var, est un haut lieu du tourisme en effet d'après la Région PACA on y compte chaque année plus d'un million de touristes qui dépensent environ 43,3€ par jour. Le secteur a un poids économique de 2 100 000 millions d'euros. Toulon est une destination prisée et son économie touristique est importante. Ce qui explique pourquoi, les entreprises du secteur tertiaire y sont si développées. Cependant, on constate qu'il existe très peu d'hôtels dans la ville.

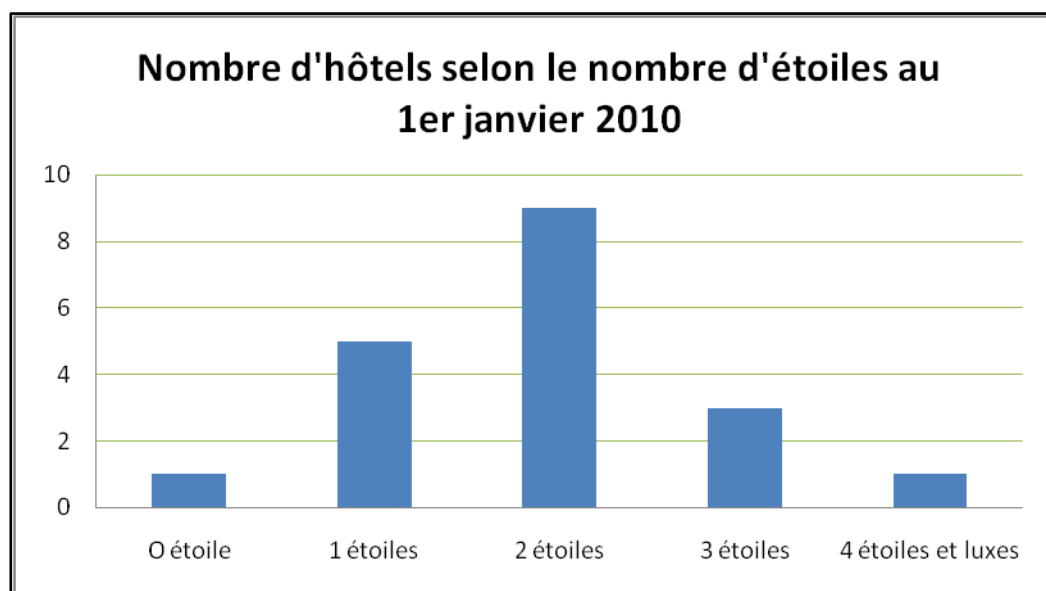


Figure 9: Nombre d'hôtels selon le nombre d'étoiles au 1er janvier 2010
Réalisation personnelle, source Insee

D'après l'Insee, le taux d'occupation des hôtels est de 100% pendant la haute saison et comme le signale l'office du tourisme, la ville n'est souvent pas en capacité de répondre à la demande estivale. La ville n'exploite donc pas totalement son potentiel touristique.

Ainsi, la ville bien qu'économiquement autonome, est en retard par rapport à des villes voisines comme Marseille. La commune n'exploite pas pleinement tous les avantages économiques, géographiques et naturels dont elle bénéficie. En conséquence elle n'est pas assez attractive et ne peut pas toujours satisfaire la demande. Il serait souhaitable que la ville fournisse les équipements culturels, touristiques, et de transports suffisant pour que de nouveaux investisseurs s'y installent. Il faudrait aussi que la commune parvienne à trouver un nouveau secteur d'activité permettant de générer des emplois et d'injecter des capitaux dans le tissu local afin de pallier les déficits causés par le départ de certaines branches de la Marine comme par exemple celles de l'Arsenal du Mourillon.

b. Une vieille ville qui se paupérise

La basse ville aussi appelée «vieille ville» est un espace semi-piéton de 23 hectares située au Sud du centre de Toulon entre le boulevard de Strasbourg et le port qui représente un intérêt touristique.



Figure 10: Plan de vieille ville de Toulon
Réalisation personnelle, source Google Maps

La basse ville, héritée du Moyen-âge est caractérisée par des ruelles enchevêtrées bordées par deux ensembles de rues plus ordonnées. Au cœur de cette vieille ville, le cours Lafayette est un lieu de rencontre et de marché pittoresque. L'architecture classique se mêle, en front de port, à des immeubles issus de la reconstruction d'après-guerre et classés « patrimoine du XX^{ème} siècle ».

Ce quartier a depuis longtemps mauvaise réputation, il a souvent porté l'étiquette de quartier chaud mais depuis quelques années, Toulon mène une politique rigoureuse pour redynamiser la zone. Cependant, jusqu'à présent elle a été peu efficace.

Comme l'annonce la mairie : « La Commune de Toulon, centre d'agglomération, est confrontée depuis de nombreuses années à la dégradation de son centre ville, les différentes politiques menées jusqu'alors n'ont pas permis d'inverser de façon notoire ce processus. »

Ainsi, la ville met tout en œuvre pour revaloriser son centre en termes de commerces, d'habitat, de développement touristique et économique. Elle a mis en œuvre différentes mesures : un programme de rénovation urbaine, une inscription en Zone Franche Urbaine et a mobilisé des fonds d'Intervention pour les Services, l'Artisanat et le Commerce (FISAC). Cependant, cette zone a besoin d'un nouveau moteur économique afin que la population réinvestisse les lieux.

c. Une relation Ville/Mer négligée

Toulon est une ville en bordure de mer, pourtant elle possède peu de zones situées en cœur de ville et ouvertes sur la mer. En effet le grand Arsenal ainsi que l'Arsenal du Mourillon constitue, de par leurs caractères militaires, une véritable coupure avec le littoral. Le port principal longeant l'avenue de la République, constitue lui aussi une séparation entre ville et mer à cause des hauts immeubles. Mis à part ses plages naturelles et artificielles, la ville n'offre pas de lieu en bordure de mer où se détendre et se balader. Il existe peu d'espaces verts situés en ville et en bordure de mer. Mais la politique de la ville cherche à développer l'attractivité de la bande littorale en créant des parcs et en organisant des concerts sur les jardins des plages artificielles du Mourillon.



Figure 11: Eléments créant des coupures mer/ville
Réalisation personnelle, source Google Earth

Elle n'exploite ainsi pas pleinement son potentiel et pourrait proposer aux habitants mais aussi aux touristes et plaisanciers un cadre de vie beaucoup plus agréable.

4. Les lieux générateurs de flux

a. Le tourisme

La Région Provence Alpes Côte d'Azur, pourvue d'un climat propice au tourisme balnéaire, de beaux paysages et sites naturels et d'un riche héritage culturel, est une destination touristique importante et accueille une grande partie du tourisme international.

Le tourisme est une des activités économiques les plus importantes du Var. Le Département est la première destination touristique française. En 2009 le Var a accueilli 10,3 millions de touristes soit une consommation touristique de 2,7 milliards d'euros (*source Insee*). Le Var grâce à la notoriété de nombreux sites, paysages et espaces naturels, la diversité de ses modes d'hébergements, la qualité de sa gastronomie et de ses produits locaux et la diversité des activités de loisirs qu'elle propose bénéficie d'une forte attractivité. Ainsi, le Département se positionne comme leader sur le marché touristique national et international.

Le tourisme varois n'est pas uniquement balnéaire, en effet le Département du Var est une destination golfique unique en France avec ses 15 parcours. Grâce à son patrimoine naturel le Var est un lieu appréciable pour les sports verts et nautiques. Le Var possède aussi le plus ancien vignoble français et est le premier producteur de vins rosés du monde. Aujourd'hui trois Appellations d'Origine Contrôlée coexistent dans le Var : Bandol, Côtes de Provence et Côteaux Varois. Ainsi, le Département est un haut lieu de l'oenotourisme et compte six routes des vins.

Ensuite, le Var est sillonné de pistes équestres entre vignobles, châteaux, villages et bord de mer et propose une vingtaine de centres équestres dont certains sont de renommée nationale. Mais on trouve aussi des clubs et terrains de polo.

Après, le Département varois étant au cœur de la troisième Région économique française, il propose un tourisme d'affaires toute l'année. Toulon dispose d'un des trois sites des Congrès varois : le Palais des Congrès Neptune, à proximité des ports de plaisance.

Enfin, le territoire varois se démarque par des événements sportifs (les 6 heures du Castelet, le Tour de France à la voile...), culturels (festival international de mode et de photographie...) et gastronomiques (la fête de la truffe à Aups...).

Toulon est la ville la plus ensoleillée de France et possède un littoral à la fois urbanisé et sauvage ainsi l'agglomération toulonnaise est une destination phare du tourisme balnéaire. La ville étant au cœur du

Département varois elle permet d'en découvrir toute la richesse et toutes ces activités. Afin de valoriser la richesse de son patrimoine et de développer son attractivité touristique, la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée met en place différents programmes et évènements.

b. Un cadre magique : la plus belle rade d'Europe

La rade de Toulon est la plus grande rade d'Europe. Par la diversité de ses activités portuaires, la présence de chantier naval et de bâtiments de guerre mais aussi grâce à son patrimoine fortifié (Tour Royale, Fort Balaguier...) et sa topographie naturelle, la rade toulonnaise offre un cadre exceptionnel et atypique. La perspective de la rade lorsque l'on se trouve sur le site de l'Arsenal du Mourillon est magnifique, en effet on y a un panorama grandiose.



Figure 12: Vue de l'Arsenal depuis le square du port Marchand
Réalisation personnelle

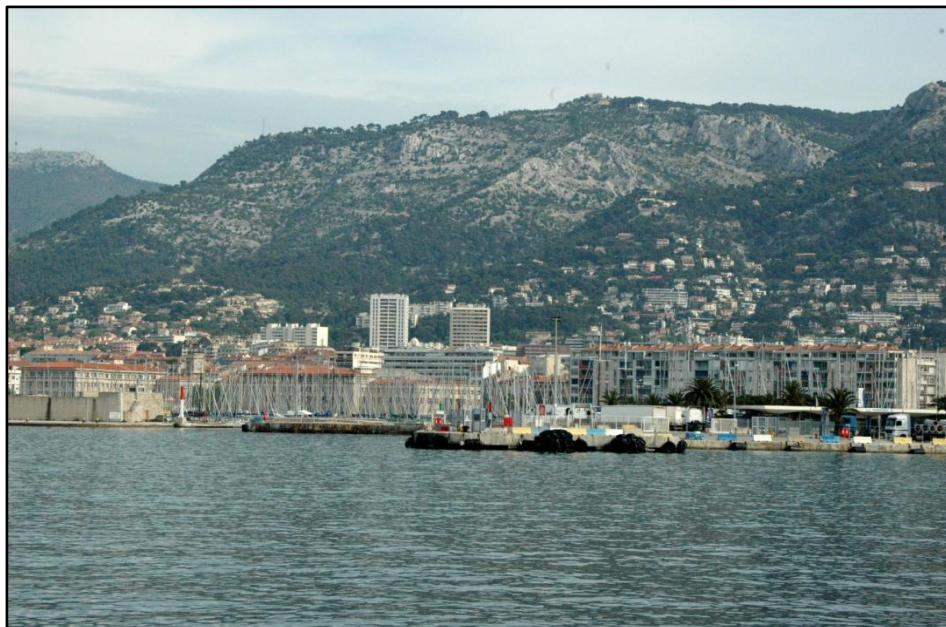


Figure 13: Vue des ports de plaisance et de commerce
Réalisation personnelle



Figure 14: Vue de la Seyne sur Mer et des Sablottes
Réalisation personnelle

c. Toulon : un territoire au cœur des grandes destinations du yachting

De par sa position stratégique dans le bassin méditerranéen, Toulon permet une desserte aisée des grandes places de la grande plaisance et du tourisme français et international. Ces principales destinations sont : Ajaccio, Antibes, les Baléares, Barcelone, Bastia, les

calanques marseillaises et de Cassis, Calvi – l’Île Rousse, Cannes, Gênes, Golfe Juan, Ibiza, Menton, Monaco, Porquerolles – Port Cros – Île du Levant, Saint Tropez et la Sardaigne mais aussi la Grèce, la Tunisie et la Turquie. Il est donc possible de réaliser des navigations à la fois de longue et de courtes durées au départ de Toulon.

d. Pourquoi le littoral de la Côte d’Azur est-il depuis toujours une destination prisée du yachting?

En ce qui concerne le yachting, la Côte d’Azur est une Région empreinte d’histoire, en effet la grande plaisance est née dans les années 60 à Monaco et s’est développée à Saint Tropez puis à Nice grâce aux grosses fortunes européennes. Ensuite, des événements comme le festival de Cannes et le grand prix de Monte Carlo ont permis de placer la Côte d’Azur comme une destination phare et luxueuse.

L’esthétisme de la côte et de l’environnement mais aussi le climat sont bien évidemment une des raisons de l’attractivité de cette Région.

En fin, les multiples aéroports internationaux sont un avantage majeur pour la Côte d’Azur.

Le tourisme, le commerce et les administrations (publiques ou privées) restent des moteurs économiques pour la ville. En effet, Toulon accueille le plus grand port militaire français : la base navale de Toulon, encore appelée Arsenal, et dispose également d’un aéroport par lequel transitent plus de 620 000 passagers par an. Cependant, malgré cette économie viable, la ville ne met pas en avant tous ces avantages. La mer n’est pas assez intégrée au paysage urbain et l’attrait touristique du territoire bien que déjà très important pourrait être exploité d’avantage. De plus, l’économie de la ville est très dépendante du secteur de la Défense et il faudra trouver une activité capable de stimuler le tissu local après la délocalisation de certains sites.

5. La rade de Toulon

La rade de Toulon, considérée comme l'une des plus belles d'Europe s'étend sur plusieurs communes.

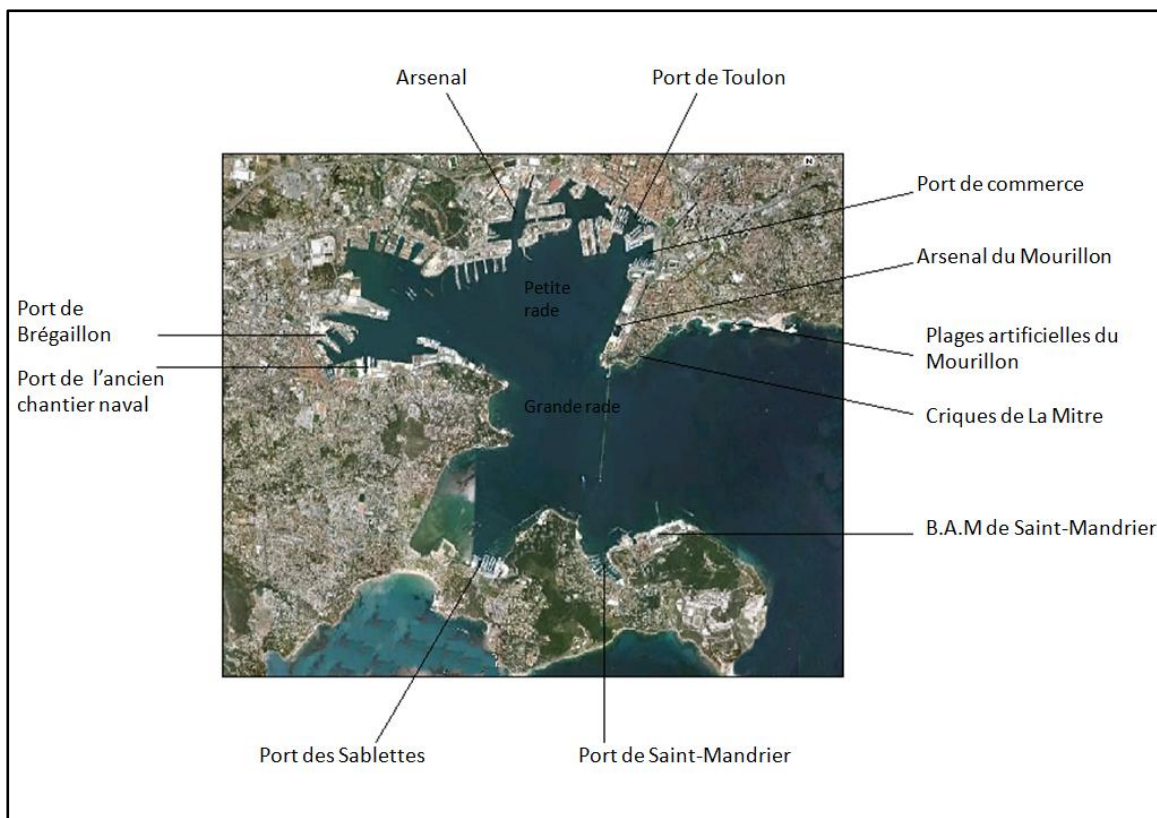


Figure 15: Panorama de la grande rade de Toulon
Réalisation personnelle, source Google Earth

La géographie et le rôle militaire et naval de Toulon sont liés à l'histoire de Toulon. En effet la ville s'est développée à travers son port, sa rade mais aussi son Arsenal et ses fortifications Vauban.

a. Des activités maritimes diversifiées

La rade de Toulon, comme en témoigne cet état des lieux des activités liées à la mer, a une vocation maritime diversifiée. Toulon possède un port militaire, un port commercial et des ports de plaisance. Mais le littoral toulonnais offre aussi de très belles plages sauvages ou artificielles et un sentier des douaniers.

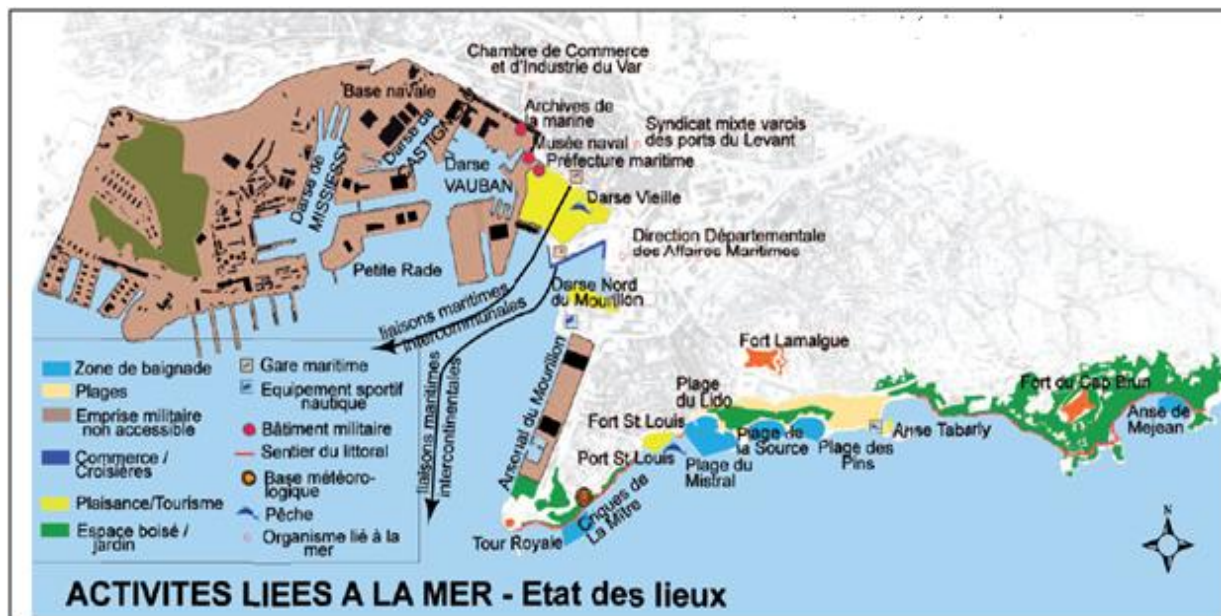


Figure 16: Etat des lieux des activités liées à la mer à Toulon
Source Mairie de Toulon, extrait du PADD du PLU en cours de révision

Les sites portuaires toulonnais sont très proches du réseau autoroutier et ferroviaire et bénéficient d'un cadre exceptionnel, en eau profonde, accessible par tous temps dans les meilleures conditions.

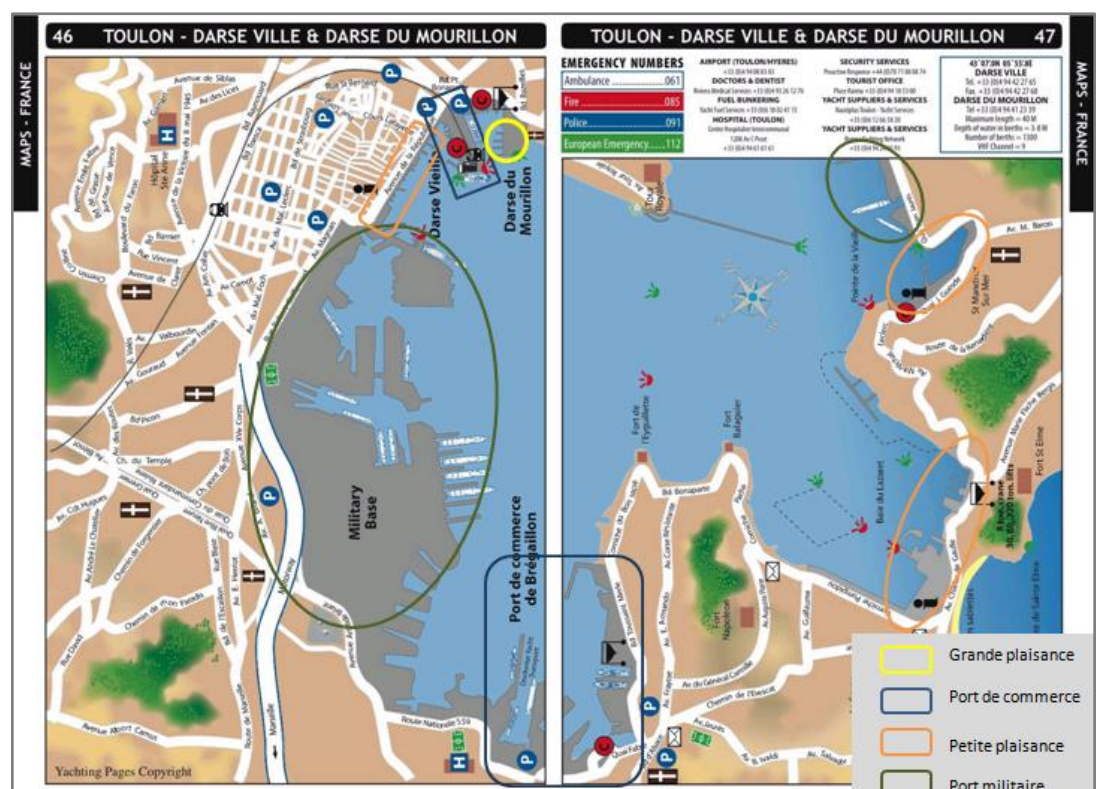


Figure 17: Plan de la petite rade de Toulon et secteurs d'activités des ports
Réalisation personnelle, source RYNetwork et Yachting pages

Le port de commerce correspond à 1,5 Km pour 6 quais, 4 postes ro-ro et 12 ha de terre-pleins, avec un quai de 345m aujourd'hui utilisés par les paquebots européens et américains de 330 et 340m. C'est le port leader sur les liaisons Corse-Continent (1,5 million de passagers), et il a franchi cette année le cap des 250.000 croisiéristes. Il a aussi lancé la première véritable Autoroute de la Mer avec la Turquie.

Les ports de petite plaisance de Toulon (Toulon Vieille Darse, Toulon Darse Nord et le port Saint Louis du Mourillon) sont engagés dans la démarche « ports propres » et ont mis à ce titre des pompes eaux grises, eaux noires en libre service et un point propre au service des utilisateurs du port. Le port de plaisance Toulon Vieille Darse est situé en centre ville et possède 610 postes à flots. Sur le site Toulon Darse Nord ils existent 355 postes à flots et 265 postes à flots sont disponibles au port de plaisance St Louis du Mourillon.



Figure 18: Port de Toulon
Source Office du Tourisme de la ville

Situé au sud de la rade de Toulon, en plein centre ville de La Seyne sur Mer et abrité de tous les vents, le port de La Seyne sur Mer accueille plaisanciers et pêcheurs tout au long de l'année et propose à ce titre 300 postes à flots pour de la petite plaisance.

Le port de Saint Mandrier également situé dans la rade de Toulon a une capacité d'accueil de 725 postes à flots pour les bateaux de petite plaisance.

b. Un lieu emprunt d'histoire

Depuis des temps antiques, la rade de Toulon fascine les marins. Au moyen-âge, Toulon est un petit port de pêche très dynamique. Puis, dès 1481, Toulon affirme sa vocation maritime et en 1514 la Tour Royale est construite.

Henry IV fait construire l'Arsenal et le port de la vieille darse. En 1666, Toulon est désignée pour devenir le grand port de guerre du Levant. Colbert veut que Toulon soit un port à la taille des ambitions maritimes royales. Il demande donc à Vauban qui voit Toulon comme "le plus grand port de l'Europe situé dans la meilleure rade" de fortifier la ville et d'agrandir l'Arsenal. Les galères marseillaises et le bagne furent délocalisés dans la rade de Toulon dès 1748 et la ville joua un grand rôle bien que tragique dans la révolution française et dans la conquête de l'Algérie en 1830. De 1836 à 1893, l'Arsenal va être agrandi et de nouveaux bassins et appontements vont être installés. Toulon devient un port de départ et de liaison pour les colonies.

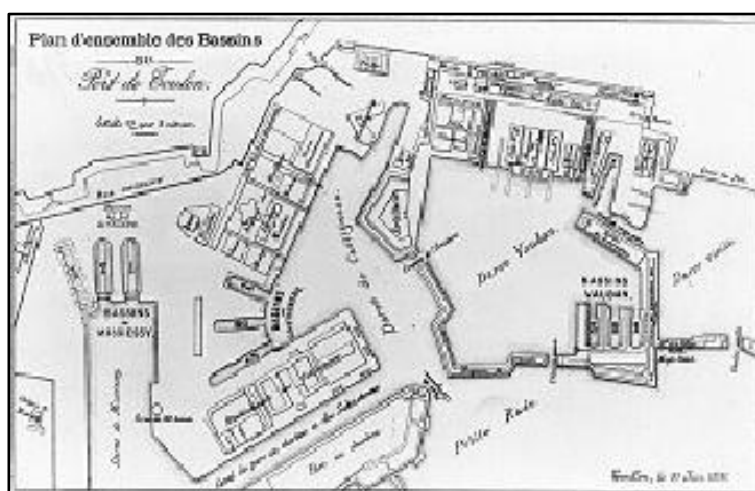


Figure 19 : Arsenal de Toulon en 1896
Source SHM

Le sabordage de la Flotte le 27 novembre 1942 ainsi que les bombardements de 1942 et 1943, lors de la Seconde Guerre Mondiale, vont endommager Toulon qui sera détruite à plus de 45%. S'en suit alors une longue période de reconstruction. Toulon est aujourd'hui le premier port militaire français.

c. *Un moteur de développement*

La rade de Toulon en tant que levier de compétitivité économique, de renouveau urbain et de développement durable est porteuse d'innovations, de nouvelles entreprises et d'emplois, par conséquent elle doit être au centre des préoccupations. Par exemple, Toulon Provence Méditerranée (TPM) et ses partenaires mettent en œuvre le Grand Projet Rade à travers 10 opérations majeures, afin de rendre plus dynamique la ville. *(Source : Toulon Provence Méditerranée)*

- Le Technopôle de la Mer pour l'implantation ou le développement des entreprises de haute technologie au bord de la Méditerranée.
- Des équipements portuaires favorisant l'intégration ville/port.
- Le développement du Parc d'activités marines à Saint-Mandrier-sur-Mer consacré à la réparation navale de grande plaisance et aux hautes technologies marines et sous-marines.
- La création d'un centre d'activités et d'affaires à vocation métropolitaine sur l'axe des gares à Toulon.
- Le Contrat de baie, un outil essentiel pour une politique de haute qualité environnementale en accompagnement des transformations économiques et urbaines.
- Le réaménagement et la création de voiries d'entrée ouest de l'agglomération pour une meilleure accessibilité.
- L'aménagement de la grande jetée de Toulon pour une bonne protection de la rade.
- Le développement des liaisons maritimes.
- Le déploiement du tramway TCSP, une meilleure mobilité dans une logique durable de renouvellement urbain.
- Un réseau à Très Haut Débit pour irriguer l'ensemble du territoire.



Figure 20 : Grand Projet de Rade
Source TPM

Le projet de la reconversion de la B.A.M de Saint-Mandrier en pôle de réparation pour la grande plaisance va placer Toulon comme un véritable acteur de l'activité de la grande plaisance.

Ensuite, le projet concernant l'axe des gares ainsi que celui du technopole de la mer vont donner un nouveau souffle à l'économie toulonnaise, en effet le centre d'affaires métropolitain sera destiné à l'accueil de fonctions tertiaires supérieures, aux sièges d'entreprises et aux fonctions de direction et de recherche.

Enfin, l'installation d'une ligne de tramway à l'échelle de la communauté d'agglomération et un développement des déplacements intermodaux permet de repenser l'agglomération et de redessiner le territoire. Cependant, la ligne de « transport en commun en site propre » ne desservira pas le littoral et ne permettra donc pas une meilleure accessibilité à la mer. Cette dernière serait pourtant allée dans le sens de la réconciliation mer/ ville sous tendue par le grand projet de rade.

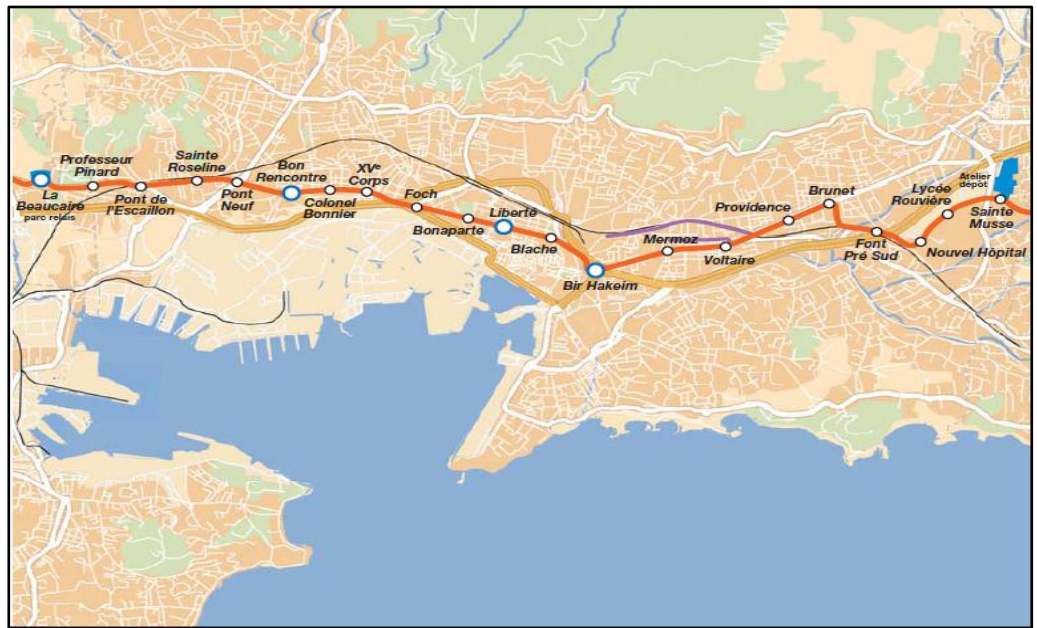


Figure 21 : Tracé envisagé pour le tramway à Toulon
Source TPM

Ces réaménagements de la rade vont changer le paysage économique et urbain de l'agglomération mais ils ne prendront pas en compte le terrain de l'Arsenal du Mourillon ni la desserte du littoral toulonnais.

d. Le Mourillon : un quartier atypique

Le Mourillon est un des quartiers de l'Est de Toulon, c'est un véritable village enclavé dans la ville toulonnaise, disposant de plusieurs églises, places, de son marché quotidien et de ses diverses rues commerçantes.



Figure 22: Le quartier du Mourillon
Source Office du Tourisme de la ville

Initialement, le Mourillon était constitué de jardins, de vignobles et les pêcheurs s'adonnaient à leur activité sur la corniche. Le quartier est un lieu pittoresque où il fait bon vivre. Les principaux commerces sont regroupés dans la rue Lamalgue et les cafés et restaurants sont nombreux le long des plages.

De par son ouverture sur la grande rade, le quartier avait une position militaire stratégique. Afin de garder la petite rade, la Tour Royale fut édifée au milieu du XVI^{ème} siècle à La Mitre. Le fort Saint-Louis lui, fut bâti à la fin du XVII^{ème} siècle. A cette même période, le terrain du Polygone situé à La Mitre accueille un stand de tir de la Marine qui sera détruit dans les années 1960.

Les terrains du Mourillon situés du côté de la petite rade furent utilisés par la Marine royale dès le début du XVIII^e siècle pour le stockage du bois nécessaire à la construction des vaisseaux de guerre à l'Arsenal de Toulon. Malgré plusieurs édifices, ce n'est qu'au milieu du XIX^{ème} siècle avec l'extension de l'Arsenal que le quartier pris forme. On retrouve aujourd'hui quelques vestiges de la partie Nord de l'Arsenal du Mourillon.

Durant toute l'extension de l'Arsenal, le quartier du Mourillon se développa. La population ouvrière s'installa autour des artères principales. La Mitre, au bord de mer, deviendra le quartier des officiers de marine avec ses maisons cossues, on l'appellera le quartier de la marine. Aujourd'hui, le quartier voit ses logements se détériorer et il n'est plus un lieu dynamique.

Ainsi, la Marine est très présente dans l'histoire du quartier mais elle fait aussi partie de son présent, en effet le quartier accueille un grand nombre de marins.

Grâce à sa douceur de vivre, son charme et son littoral mais aussi ses bars et restaurants, le Mourillon est une destination touristique. Depuis les années 60, des plages artificielles donnant sur la petite rade y ont été créées. On trouve aussi des criques sauvages de la Tour Royale au fort Saint-Louis.



Figure 23: Plages du Mourillon le long de la corniche

Source Mairie de Toulon

6. L'Arsenal du Mourillon

a. Un lieu qui a traversé les siècles

L'Arsenal de Toulon est composé de deux pôles : l'Arsenal principal et l'Arsenal du Mourillon. Nous allons nous intéresser plus en détail à ce dernier.

A partir de 1820, on édifie sur les terrains de l'actuel Arsenal du Mourillon de nombreux hangars en dur pour le stockage des bois. Mais avant le milieu du XIX^e siècle, la marine, voulant étendre ses activités, décide de transformer ces entrepôts en Arsenal. On commence par niveler et assécher les terrains marécageux du Mourillon et on construit des quais vers la tour Royale. On va ensuite édifier des murailles qui vont enserrer le nouvel Arsenal dont il nous reste aujourd'hui les bâtiments qui longent le boulevard Bazeilles et l'avenue des tirailleurs sénégalais.

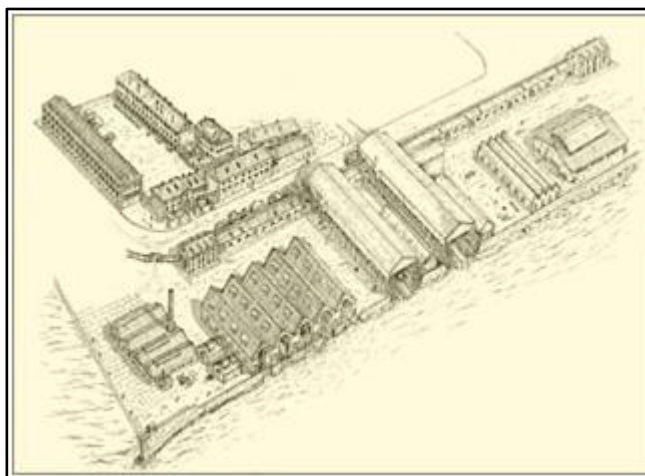


Figure 24: Reconstitutions de l'Arsenal Sud du Mourillon
Source www.le-minot.com

Entre les années 1853 et 1859, cinq grandes cales couvertes ainsi que des bâtiments administratifs sont bâtis. L'Arsenal dispose aussi de deux immenses bassins d'immersion pour les bois et côté ouest une école des mécaniciens voit le jour, il subsiste aujourd'hui une petite partie du bâtiment. En août 1845, un incendie ravage l'Arsenal du Mourillon, les entrepôts sont détruits. Mais en 1912, la partie Sud de l'Arsenal du Mourillon est construite dans la direction de la tour Royale.

L'Arsenal du Mourillon a été rendu célèbre grâce à ces grandes réalisations comme Le Napoléon, La Gloire ou encore en 1886 le premier sous-marin moderne du monde, le Gymnote. Deux nouvelles cales de constructions à structures métalliques sont bâties durant l'entre-deux-guerres et sont encore visibles aujourd'hui. A la suite des terribles destructions dues aux bombardements, la Marine céda tous les terrains de

la partie nord et ouest de l'Arsenal du Mourillon à la Chambre de Commerce qui créa l'actuel quartier du Port marchand.

De nos jours, il reste très peu de traces des installations, en effet seuls l'ancienne gendarmerie maritime, le bassin des sous mariniers et les anciennes rampes de construction des deux anciennes cales couvertes à structure métallique, construites au début du XX^{ème} siècle, visibles depuis l'avenue des tirailleurs sénégalais ont été conservés. Les cales historiques quant à elles ont disparu.

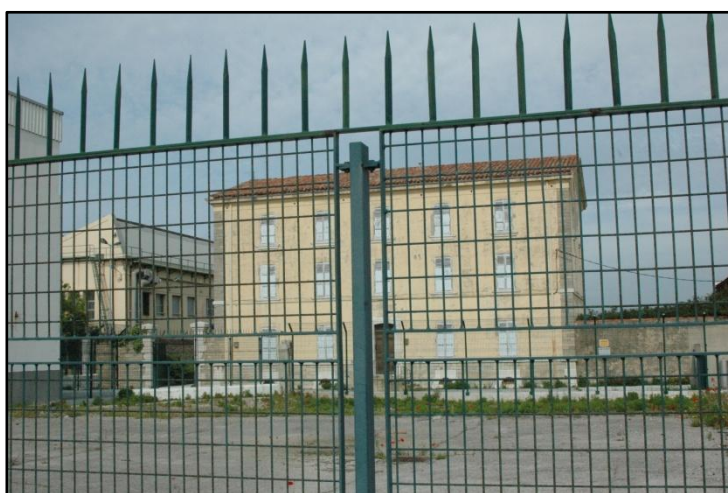


Figure 25: Ancienne gendarmerie maritime
Réalisation personnelle



Figure 26: Vestiges d'une des anciennes rampes de construction
Réalisation personnelle

b. Un territoire au fort potentiel de reconversion

L'Arsenal du Mourillon est aujourd'hui un terrain de plus de 13 hectares (134 945m²) situé en bordure de mer dans le quartier du Mourillon. Le terrain appartient actuellement à la Direction générale de

l'armement, c'est-à-dire à l'Etat, qui occupe une partie des terrains et loue l'autre à l'entreprise DCNS.



Figure 27: Situation du site de l'Arsenal du Mourillon
Réalisation personnelle, source Google Earth

Le site regroupe les activités liées aux hautes technologies, au développement, à l'intégration des systèmes complexes et à la numérisation du champ de bataille de la DCNS. L'Arsenal du Mourillon abrite le centre technique des systèmes navals, les services administratifs du centre d'essai de lancement des missiles et les activités de DCNS.

L'Arsenal du Mourillon est un terrain littoral de la rade de Toulon mais il est à la fois situé au centre du tissu urbain toulonnais. Cette zone militaire en plein cœur de ville fait partie intégrante de l'histoire du Mourillon. De par la situation privilégiée de l'Arsenal du Mourillon, sa superficie et le manque d'espace dans la ville, le terrain possède un fort potentiel de reconversion.

Aujourd'hui le projet de loi relatif à la programmation militaire (2009 -2014) et plus particulièrement l'article 10 engendre la délocalisation et la privatisation de la DCNS. Ainsi les activités de l'Arsenal du Mourillon seraient délocalisées au pôle de compétitivité mer situé à Ollioules. La direction générale de l'armement évoque son départ du site de l'Arsenal du Mourillon et Hubert Falco, maire de Toulon, s'est exprimé à plusieurs reprises sur le sujet. Le départ de la DCNS est maintenant confirmé «cette fois, plus personne ne met le conditionnel [...] DCNS

quittera le Mourillon pour Ollioules». (Source : Var Matin article du 24/01/11).

«DCNS s'installera bien à Ollioules, sur le site du futur technopôle de la mer. Ce ne sera, toutefois, «pas avant 2013 ou 2014», si l'on en croit le leader européen du secteur naval de défense. Conséquence directe : près de trois hectares occupés par l'entreprise au Mourillon seront «libérés» ». (Source : Var Matin article du 24/01/11).

Il se pose donc la question du devenir de ce terrain militaire situé en bord de mer et au cœur du tissu urbain toulonnais ?

Etant donnée la localisation du terrain, les avantages qu'offrent Toulon et sa rade et le contexte économique actuel de la ville, le terrain est convoité. Vue la nature du foncier il n'est pas possible de connaître le futur acquéreur, en effet lorsque l'Etat vend un bien les différents ministères sont prioritaires, puis les collectivités, avant qu'éventuellement, des privés ne puissent se manifester.

Le terrain possède 770 mètres de façade littorale. Il est encadré au Nord et au Sud par des parcs aménagés et l'on retrouve au Sud la Tour Royale. Ce monument fortifié datant du XVI^{ème} siècle, a été classé monument historique en 1947 et accueille aujourd'hui un musée de la Marine. La Tour Royale est un monument historique faisant l'objet d'un périmètre de protection et est placé en zone UL (zone de loisir).



Figure 29: Square au Nord de l'Arsenal
Réalisation personnelle



Figure 30: Parc au sud du site
Réalisation personnelle



Figure 31: La Tour Royale
Réalisation personnelle

Le site crée une réelle frontière entre le littoral et la ville, le mur de l'Arsenal du Mourillon constitue une véritable coupure urbaine.



Figure 32: Vue de l'Arsenal du Mourillon depuis le square du port marchand
Réalisation personnelle

On trouve autour de la Tour Royale, des monuments commémoratifs à la mémoire des sous mariniers. Ce site est donc important dans l'histoire de la Marine et de Toulon.



Figure 33: Monument commémoratifs à la mémoire des sous-mariniers
Réalisation personnelle



Figure 34: Sous-marin
Réalisation personnelle

Le site accueille aujourd'hui des activités militaires. L'emprise au sol du bâti est assez importante sur le site mais la plus part des bâtiments, surtout ceux au nord du terrain sont délabrés.



Figure 35: Plan de l'arsenal du Mourillon
Réalisation personnelle

La proposition de PLU actuelle a classé la partie Nord du site en zone UC (zone de tissu collectif rassemblant petit et grand collectif) et la partie sud en zone UM c'est-à-dire qu'il correspond à une zone militaire. Cependant lorsque le terrain ne sera plus occupé par des organismes militaires on peut supposer étant donné que les sites portuaires de la ville sont classés en zone UC que la totalité du site sera en zone UC. Il sera considéré tout au long du projet que la totalité du site étudié est une zone UC et il y sera appliqué les réglementations du PLU qui correspondent.

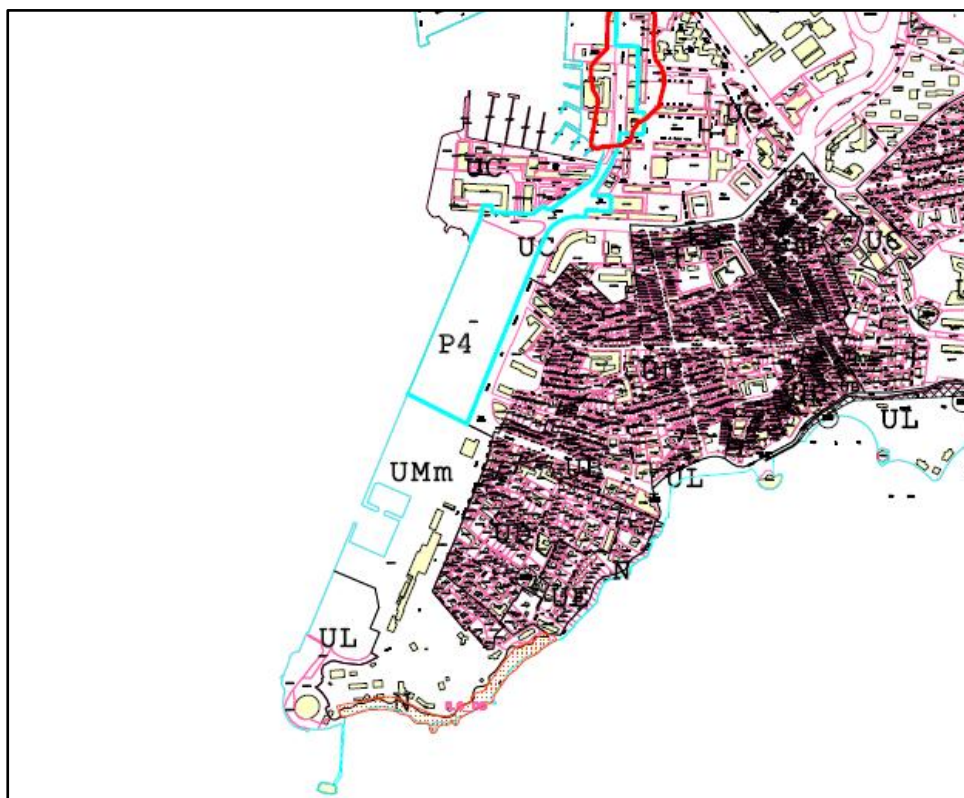


Figure 36: Zonage du PLU du site
Source proposition du PLU de la ville

Le site de l'Arsenal du Mourillon est desservi par les lignes de bus 3, 23 et 31. Il est ainsi relié à la fois à l'Ouest de la ville, au centre et aux plages, mais aussi à l'Est de la ville. Il existe plusieurs parkings à ciels ouverts à proximité du site. Au nord de l'Arsenal on trouve le parking dit du Port Marchand, il est capable d'accueillir 30 véhicules et il y a 3 places handicapées. Juste à côté de ce nouvel aménagement, il ya le parking de l'Arsenal. Ce terrain de 2049 m² n'est pas aménagé et le stationnement n'est pas marqué au sol. Il existe aussi un parking à ciel ouvert offrant une trentaine de places au sud de l'avenue des Tirailleurs Sénégalais. Au sud, un parking a été créé pour le parc de la Tour Royale, il est capable d'accueillir 151 véhicules et il y a trois places handicapées. Enfin, il est possible de stationner le long de l'avenue des Tirailleurs Sénégalais.



Figure 37: Vue aérienne du parking du port marchand au nord du site
Source Google Earth



Figure 38: Vue aérienne du parking de l'Arsenal du Mourillon
Source Google Earth

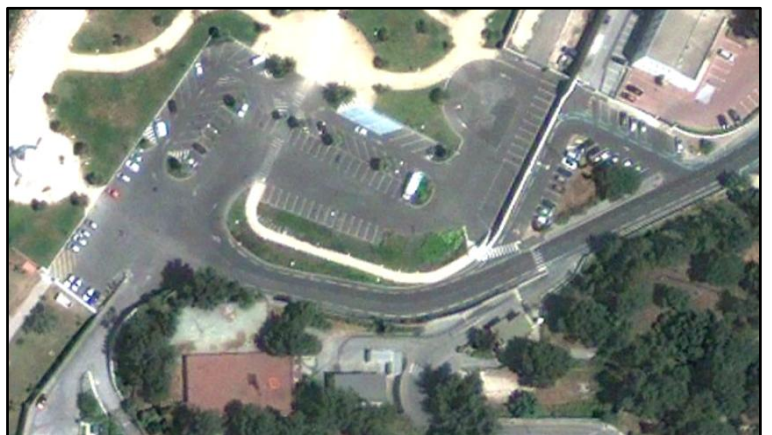


Figure 39: Vue aérienne du parking de la Tour Royale
Source Google Earth

b. Un patrimoine à conserver

Le site de l'Arsenal du Mourillon est emprunt d'histoire, et des bâtiments du site sont à conserver. En effet, ils sont ancrés dans la mémoire collective et sont il le symbole de l'histoire de la ville. Ainsi, il faut les garder et les valoriser.

Ces bâtiments sont : l'ancienne gendarmerie maritime, le bassin des sous mariniers et les anciennes rampes de construction des deux cales couvertes à structure métallique, construites au début du XX^{ème} siècle, visibles depuis l'avenue des tirailleurs sénégalais.

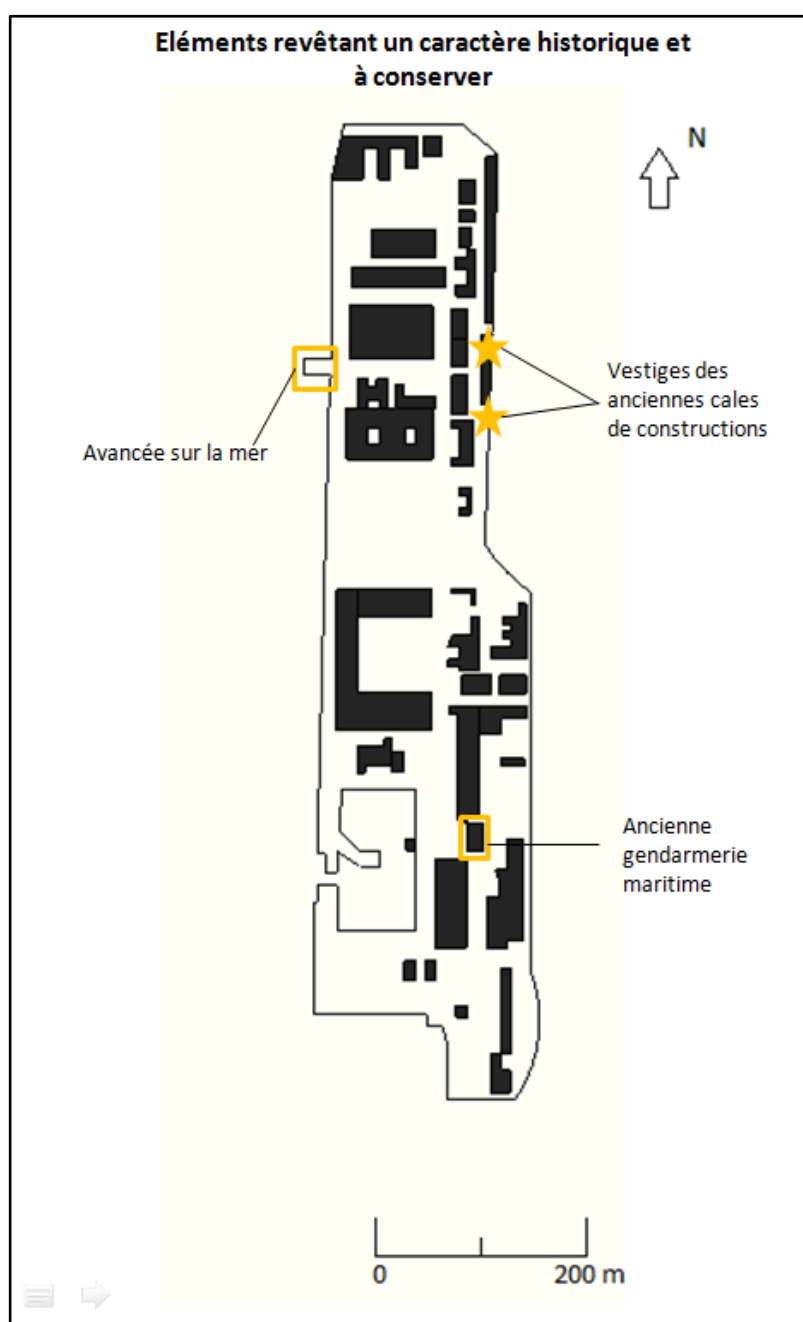


Figure 40: Plan des éléments du site à conserver
Réalisation personnelle

c. Topographie du lieu

L'Arsenal du Mourillon est un site plat à proximité du massif de bords de mer du Mourillon qui appartient à la Provence cristalline. Le terrain est constitué de cailloutis, de graviers et de sables (*Source BRGM*).

La profondeur de la rade est de 5 à 10 mètres aux abords du site et le plancher sous marin est recouvert de sables vaseux de mode calme (*Source BRGM*).

Le lieu d'étude n'est pas en zone protégée et n'est pas dans le périmètre NATURA 2000 ni dans celui du Conservatoire du Littoral (*Source BRGM*).

Cependant, l'herbier de Posidonie est très présent à proximité du site. Or « *Posidonia oceanica* est à la fois espèce-clé et ingénieur d'écosystèmes marins qui fait que l'herbier joue un rôle écologique et économique majeur en Méditerranée. Cette espèce est par conséquent protégée par la loi en France et dans plusieurs autres pays ; par l'arrêté du 19 juillet 1988, dans le cadre de la Loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature. » (*D'après GIS Posidonie*). Il faut donc prendre en compte cette richesse dans les aménagements.

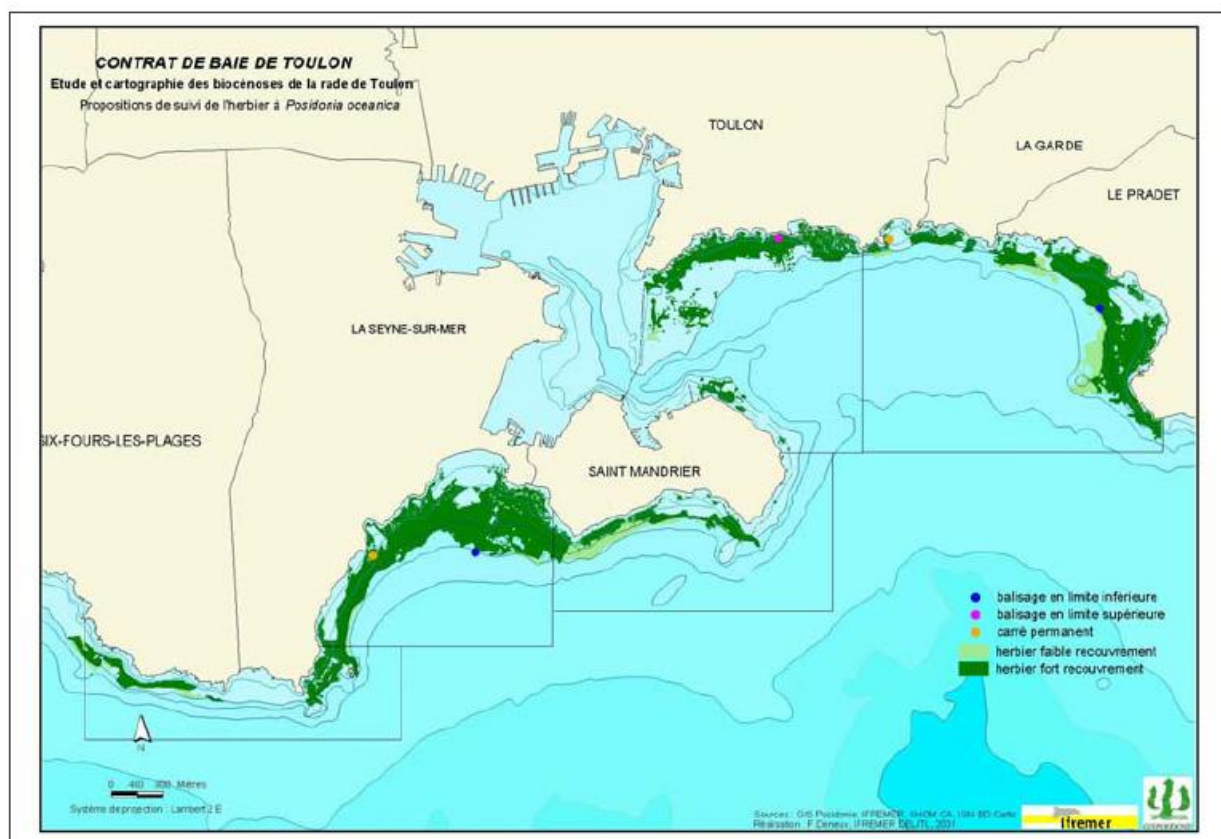


Figure 41: Carte de l'herbier de posidonie
Source BRGM

d. Un environnement à protéger

La Méditerranée est considérée comme l'une des zones les plus rares de la planète, de par la répartition de ses espèces végétales et animales et sa biodiversité de première importance. En effet, la Méditerranée est un réservoir majeur de biodiversité et est très riche en posidonie qui est essentielle pour les fonds marins et les littoraux. Les activités humaines sont une grande menace pour l'écosystème méditerranéen.

Ainsi, constatant qu'un des atouts majeur de l'aire toulonnaise est la mer avec ses rades à l'état critique et qu'il faut mettre en valeur les ressources dans une perspective de développement durable, la communauté d'agglomération de Toulon Provence Méditerranée a mis en place, grâce à une démarche participative et à un comité de baie, le Contrat de Baie de la rade de Toulon.

Grâce à un diagnostic préalable, le contrat de Baie a fixé les objectifs de qualité de l'eau et de préservation des milieux aquatiques terrestres ou marins. Et a aussi mis en œuvre 157 actions pour la restauration de la qualité des eaux et pour la préservation et l'entretien du milieu mais aussi afin de valoriser le patrimoine et l'économie de la rade. Les objectifs à atteindre sont (*Source : TPM*) :

- **La restauration de la qualité de l'eau et de milieux aquatiques :** restaurer la qualité des eaux de baignade, contrôler et protéger les eaux pour toutes les formes d'aquaculture, améliorer les traitements pour l'épuration des effluents urbains, préserver la faune et la flore aquatique en mer et en eau douce, reconquérir la frange littorale, réduire la pollution toxique comme celle des métaux lourds, contrôler et réduire les pollutions d'origine agricole et définir et appliquer le meilleur traitement possible des vases portuaires.
- **La valorisation du patrimoine et de l'économie de la rade :** maintenir les activités d'industries portuaires dans le respect d'une exigence environnementale, développer des activités liées à la mer, créer des conditions d'un développement touristique et prévenir et maîtriser des risques d'inondation.
- **Une gestion durable et intégrée :** mettre en place et entretenir des outils de contrôle, de gestion et de suivi et impliquer, informer et sensibiliser les acteurs et le grand public.

Les zones concernées par un aménagement sur le site de l'Arsenal du Mourillon sont la zone portuaire de la rade de Toulon, le quartier du Mourillon et le plan d'eau de la grande rade. Le contrat de baie a inventorié les **avantages** et les **problèmes** de chacune de ces zones.



Figure 42: Zonage établi par le Contrat de Baie
Réalisation personnelle, source Contrat de Baie

La zone portuaire : Principal pôle d'activité de la rade, activité industrielle, marine nationale, port commercial, port de plaisance et transport de passagers

Milieu marin (eau et sédiment) fortement contaminés par les rejets industriels, pluviaux et portuaires, dragage des sédiments impossible et herbier de posidonie quasiment détruit

Le Mourillon : Tourisme balnéaire, plaisance, richesse écologique : herbier de posidonie et espèces protégées

Qualité des hauts de baignades altérée par les rejets pluviaux et herbier antérieurement dégradé par les aménagements littoraux.

Le plan d'eau grande rade : Navigation militaire, commerciale et de plaisance

Conflits d'usages et rejets urbains

Ainsi, il est primordiale de tenir compte de ces richesses afin de ne pas impacter sur l'environnement.

La ville n'exploite pas tout son potentiel et le littoral urbain est peu accessible. L'économie de la ville dépend de l'administration publique, du secteur tertiaire et de la Marine. Avec le départ de la DCNS, la ville de Toulon aura besoin de relancer son économie et de pallier les déficits d'emploi et de capitaux engendrés par la délocalisation de l'entreprise. Le site de l'Arsenal grâce à sa position stratégique possède un véritable potentiel de reconversion et apparaît comme un territoire clef pour accueillir un nouveau secteur d'activité dynamique.

II. Le yachting, un nouveau souffle pour la ville

1. La grande plaisance est un secteur d'avenir

La grande plaisance est un secteur d'avenir qui correspond à l'activité de « navires à voile ou à moteur commerciaux ou privés de plus de 24 mètres de longueur de coque, de moins de 300 UMS, transportant jusqu'à 12 passagers en navigation internationale et 30 personnes maximum en navigation nationale » (*Conseil supérieur de la navigation et des sports nautiques*). La navigation de grande plaisance s'adresse à un public international aux ressources financières aisées voire très importantes.

a. Une demande croissante

Les chiffres ainsi que la sémantique sont très flous mais on s'accorde à dire qu'il y aurait aujourd'hui près de 10000 yachts et 200 unités en construction chaque année. 40% de la flotte mondiale de grande plaisance est en Floride, 40% en Méditerranée, les autres yachts se répartissent dans le reste du monde. Le yachting est né dans les années 60 sur l'arc Saint-Tropez / Portofino qui est aujourd'hui la première destination charter (90% des yachts y passent chaque année). On recense 2500 yachts basés à l'année sur cet arc du bassin méditerranéen. Il faut distinguer deux périodes : la période saisonnière et l'hivernage qui demande des structures d'accueil et des infrastructures.

Depuis 10 ans, le nombre de yacht en construction dans le monde ne cesse de croître et ainsi on est passé de 81 à 435 yachts en construction. On recense aujourd'hui quelques 6000 yachts de par le monde. D'après l'Insee : « Le secteur de la grande plaisance, qui concerne la construction de bateaux à voile comme à moteur de plus de 24 mètres, est en plein essor, avec plus de 22 kilomètres de yachts en fabrication dans le monde et une progression des commandes de 28 % par rapport à l'année précédente. Ce marché s'est particulièrement développé aux États-Unis et en Europe. La croissance est encore plus marquée sur les marchés asiatiques et russes ».

D'après le ministère des transports, au 31/08/10 la France avait délivré 39 immatriculations pour des voiliers de plus de 24 mètres et 48 pour des navires à moteur de même gabarit. La flotte française comptait donc à cette période là 87 yachts et 39 d'entre eux étaient immatriculés en Région PACA.

b. Les nouveaux enjeux du yachting

Aujourd'hui, les enjeux du yachting sont très nombreux, en effet les bateaux grandissent vite (un 248,5 mètres est en projet), les ports sont vieillissants, l'offre n'est pas suffisante, il y a très peu de projets d'extension ou de création de ports et la concurrence ne cesse de croître. Les professionnels doivent donc avoir la volonté d'évoluer dans les infrastructures (accueil, esthétique, environnement), dans les services mais aussi dans la formation pour parvenir à répondre aux nouveaux enjeux du yachting qui sont : le manque de place, l'adaptation aux nouveaux yachts, une meilleure qualité des services, la diminution de l'empreinte environnementale et un personnel à la formation adaptée. Il paraît indispensable de mettre en réseau les ports, les connaissances et les professionnels de la filière.

c. La grande plaisance est un business à part entière

Le yachting est une véritable industrie. Les retombées économiques sont très importantes et le secteur est une niche d'emploi. Lors de la saison hivernale qui dure une dizaine de mois, les navires sont à quai et l'on réalise l'armement, la maintenance et la réparation. Le propriétaire peut venir en séjour sur son yacht mais la plus part du temps il est absent. Pendant l'hivernage, les bateaux de 24 à 35 peuvent être bâchés et stockés, alors que les yachts plus importants sont toujours habités par l'équipage. L'équipage vit sur le bateau et doit être en mesure de faire des courses, de se vêtir et de se divertir. Un tel navire est donc un acteur économique même durant la période hivernale, en effet, d'après le Groupement des Equipages Professionnels du Yachting, un bateau de 60m injecte 3 millions d'euros dans le tissu économique local. Il est à noter que même durant cette période, il est préférable de placer son navire à proximité des lieux de haute plaisance. La zone de Menton à Toulon est donc ainsi privilégiée.

Dans le Département des Alpes-Maritimes 400 entreprises travaillent pour le yachting professionnel ce qui correspond à 3600 emplois. Le yachting professionnel y représente plus de 50% du chiffre d'affaire de la filière nautique c'est-à-dire entre 500 et 600 millions d'euros par an.

d. Toulon, une ville au cœur de l'arc méditerranéen de la grande plaisance

L'activité de la plaisance et de la grande plaisance en PACA est un pôle d'activité important qui génère un chiffre d'affaire en croissance. En été, plus de 85 % de la flotte mondiale de yachts y naviguent et séjournent sur le bassin méditerranéen à proximité de notre littoral et de la Côte d'Azur. En effet, avec plus de 835 km de côte, soit 1/3 des côtes françaises métropolitaines le littoral de la Région Provence Alpes Côtes d'Azur est une des premières zones de navigation de yachts au monde. Antibes, Cannes, Nice et St Tropez sont des hauts lieux de la grande plaisance. Aujourd'hui plus de 250 entreprises de sous-traitance interviennent en PACA sur les yachts pour leur entretien et/ou réparation, ce qui témoigne de la forte fréquentation de lieux.

Toulon est au cœur de l'arc méditerranéen et la rade de Toulon occupe une position stratégique au centre de la zone de navigation. Toulon est considérée comme la limite Ouest de la grande plaisance. Depuis 2001, Toulon et son port de commerce sont tête de ligne en Méditerranée occidentale de la société DOCKWISE qui transborde des yachts et grands voiliers appartenant à des sociétés privées ou à des particuliers (*Source CCI du Var*). De plus, Toulon est un lieu très touristique et le Var est le Département le plus visité de France.

A toutes les échelles, la demande de yachts et d'équipements de grande plaisance ne cesse de croître. La Région PACA est un lieu privilégié de cette activité en vogue et Toulon de part sa position stratégique au cœur de la navigation de grande plaisance et son potentiel touristique pourrait être un lieu clef.

2. Une offre inégale et ne satisfaisant pas la demande

a. Une capacité d'accueil dérisoire

Aujourd'hui, malgré la demande croissante et l'enthousiasme mondial pour la grande plaisance, le nombre de ports accueillant des bateaux de grande plaisance sont peu nombreux. Seuls 28 ports sur 130 acceptent ce type de navires en PACA. Les lieux d'accueil sont : Marseille, Bandol, l'île des Embiez, Saint Mandrier, La Seyne sur mer, Toulon, Hyères, Saint Tropez, Cogolin, Grimaud, Sainte-Maxime, port de Fréjus, Saint Raphaël, Cannes, Golfe Juan, Juan les pins, Antibes, Marina baie des anges, Nice, Villefranche sur mer, Beaulieu sur mer, le Cap d'Ail, Monaco et Menton.

En Région « PACA et Corse » on compte 142 ports pour la grande plaisance soit 778 postes alors que 2500 yachts sont basés sur cet arc à l'année. Il y a donc discordance entre l'offre et la demande. De plus, l'offre est très disparate, en effet on recense 236 postes en Corse (4%), 400 postes dans les Alpes-Maritimes (1%), 126 postes dans le Var (moins de 1%) et 16 postes dans les Bouches du Rhône. Il se pose donc la question de l'accueil des 200 nouveaux yachts construits chaque année.

Les Alpes -Maritimes sont beaucoup plus équipées que les Départements du Var et des Bouches- du- Rhône. La capacité d'accueil des ports varie selon la saison et selon le port on recense entre plus de 50 places à 1 unique place. Et là encore, le Département des Alpes-Maritimes se démarque de ses voisins. En haute saison, la métropole marseillaise ne propose qu'une vingtaine de places et Toulon quand à elle n'en possède qu'une dizaine et ne peut accueillir des bateaux supérieurs à 40 mètres.

L'offre en matière d'accueil de grande plaisance est dérisoire face à la demande induite par la place capitale du littoral de la Région et la zone de Marseille à Hyères ne fait pas le poids face aux pôles de la grande plaisance que sont St-Tropez, Cannes et Nice. Les ports manquent de capacité d'accueil.

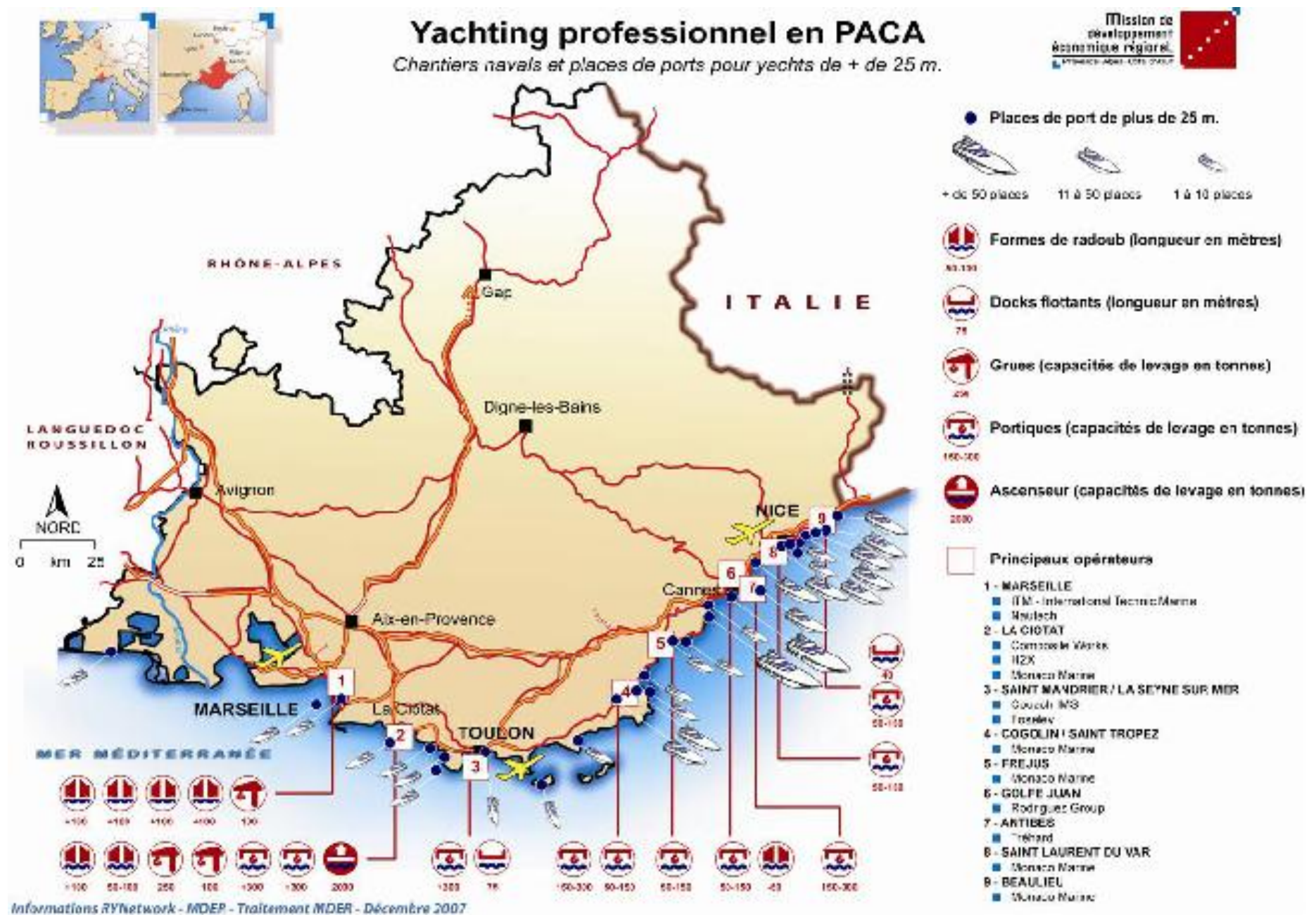


Figure 43: Ports, équipements et capacité d'accueil pour le Yachting dans la Région PACA

Source RYNetwork – MDEP – Traitement MDER – décembre 2007

L'offre d'accueil à quai dédiée aux yachts et méga yachts en Provence Alpes Côte d'azur permet d'offrir à ces unités le meilleur accueil durant la période hivernale. On recense 584 places pour yacht toutes tailles confondues en hiver de Marseille à Menton. Cependant, ces données sont variables, en effet si l'on accueille des grands bateaux, il y a moins de capacité pour les plus petits navires et inversement. La capacité d'accueil est en réalité moindre, elle est d'environ 550 postes.

Port	Nombre de places pour yachts			
	24 - 30 m	30 - 45 m	45 - 60 m	60 m et plus
Marseille - vieux port	12	4	2	1
Bandol	6	2		
Ile des Embiez	1	1		
Saint- Mandrier	10			
La Seyne sur Mer		2	4	
Toulon	4	7	1	
Hyères - port de Saint Pierre	25	10		
Saint- Tropez			14	
Cogolin	5	5		
Grimaud	15			
Sainte-Maxime	2			
Port de Fréjus	3			
Saint Raphaël				
Cannes - Vieux port	25	20	10	5
Cannes - Port Pierre Canto		6	18	
Golfe Juan - Vieux port	20			
Golfe Juan - Port Camille Rayon	40	35		
Juan les pins	22			
Antibes - Port Vauban			20	
Antibes - Port I.Y.C.A	19		12	7
Villeneuve Loubet - Marina baie des anges	3			
Nice	25			
Villefranche sur mer - Darse Sud	1	2		
Beaulieu sur mer	26			
Cap d'Ail	16	8	2	
Monaco - Fontvieille	20			
Monaco - Port Hercule	30	30	20	10
Menton - Garavan	14	2		
SOUS TOTAUX	344	134	103	23
TOTAL	604			

Tableau 1: Nombre de place de yacht disponibles par port de Marseille à Menton en fonction de la longueur du bateau
Source Riviera Yacht Network

b. Une importante filière de réparation

La Côte d'Azur présente une importante filière de réparation et de maintenance de yachts. L'émergence d'une telle activité est due au pouvoir attractif du littoral méditerranéen mais aussi à la culture de construction et de réparation navale liée à l'existence des chantiers Navals et au maintien d'un tissu de sous-traitants compétents et diversifié. Aujourd'hui, on compte une douzaine de chantiers navals qui permettent la réparation des yachts de toutes tailles à sec. Le port de la Ciotat, par exemple, se reconvertit dans la réparation de yacht avec l'entreprise Monaco Marine depuis quelques années. Cette reconversion des anciens chantiers navals en pôle d'excellence de haute plaisance va permettre à la Ciotat de devenir le premier chantier de maintenance et de réparation de yacht du bassin euro-méditerranéen.

c. Des projets abandonnés

La grande plaisance est aujourd'hui considérée dans la Région PACA comme un axe développement économique important. Marseille voulant se servir de cette activité pour développer et diversifier son économie mais aussi afin de mieux répondre à la demande croissante a voulu en vain s'équiper pour la grande plaisance et à lancer trois projets différents mais aucun d'entre eux n'a abouti et le secteur de la grande plaisance ne semble plus d'actualité dans l'agglomération marseillaise.

Par exemple, le projet Euro-méditerranée, de reconquête du littoral urbain comprenait la création d'un port de grande plaisance avec « le programme d'aménagement dit de la « Forme 10 », un terre-plein de 10 ha comprenant l'une des plus grandes formes de radoub d'Europe (465 mètres), vient d'être suspendu par le tribunal administratif » (*La Provence*).

Marseille n'est donc plus, pour l'instant, dans la course, ce qui laisse l'opportunité à d'autres villes de la zone Marseille –Hyères de se mettre en avant.

d. Toulon : une offre d'accueil quasi-inexistante mais des possibilités de développement

La ville de Toulon a un large panel d'équipements maritimes, cependant son offre est très restreinte en ce qui concerne la grande plaisance. Le port de Toulon se prête à la petite plaisance mais aucun équipement n'est dédié à la grande plaisance à l'exception de la darse du

Mourillon qui possède 8 places d'accueil pour des bateaux inférieurs à 40 mètres.

Toulon présente donc peu d'équipements destinés à l'accueil de la grande plaisance. Cependant, depuis 2001, Toulon et son port de commerce sont tête de ligne en Méditerranée occidentale de la société DOCKWISE qui transborde des yachts et grands voiliers appartenant à des sociétés privées ou à des particuliers (*Source CCI du Var*).

Ensuite, l'offre en termes d'aires de carénage est importante dans la rade, en effet on trouve plusieurs lieux destinés à la maintenance des navires de grande plaisance. Une zone est présente à la Seyne sur mer, une aire de carénage a été rénovée sur la darse nord du Mourillon et la B.A.N de Saint-Mandrier sera prochainement un lieu d'accueil. En effet, la communauté d'agglomération, l'Etat, la Région et le Département ont décidé de reconvertir le site actuel de défense de la B.A.N de Saint-Mandrier en pôle de réparation et d'entretien de navires de grande plaisance afin de positionner Toulon sur le marché de la grande plaisance qui est en pleine croissance. Ce projet soutenu par l'Europe et mené dans le cadre de la reconversion des friches industrielles et militaires, bénéficie d'un cadre privilégié et adapté à l'entrée de la rade de Toulon.

L'Arsenal du Mourillon, possède une position stratégique, en effet le site se situe à proximité des équipements existants à Toulon, il est au cœur de la ville et de plus le terrain a une place centrale dans le bassin méditerranéen ce qui lui permet d'être un lieu d'escale ou d'hivernage à proximité des destinations phares de la grande plaisance en Côte d'Azur notamment.

Cependant en ce qui concerne, l'hôtellerie luxe et les commerces indispensables aux propriétaires, à l'équipage et aux utilisateurs des yachts, ils sont absents du quartier du Mourillon et de la Mitre.

L'offre en matière de grande plaisance est donc insuffisante dans la Région PACA. On constate une ligne de fracture au niveau de St-Tropez et Toulon apparaît comme la limite de la grande plaisance. En effet, de Nice à St-Tropez, les ports se dédient à la grande plaisance alors que sur le reste de la côte Régionale les équipements proposés en matière d'accueil ne sont pas suffisant bien que la filière réparation et maintenance de yacht ne cesse de se développer.

e. Un contexte législatif français favorisant le développement de la grande plaisance

L'Etat par les biais du Ministère du budget, des comptes publics, de la fonction publique et de la réforme de l'Etat et du Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer a mis en place de nouvelles mesures en faveur des navires de plaisance professionnelle. Ainsi, le RIF (Registre International Français) offre de nombreux avantages aux navires rejoignant le pavillon français.

D'abord, les procédures administratives ont été simplifiées grâce à la mise en place d'un guichet unique, à des formalités gratuites et à des frais d'hypothèques réduits.

Ensuite, de nombreuses réductions et exonérations fiscales telles que l'exonération des droits de douane, l'exonération du droit annuel de francisation et de navigation ou encore la réduction des cotisations patronales pour les équipages résidant en France, ont été créées.

Enfin, l'équipage bénéficie de nouveaux avantages.

Ces nouvelles dispositions sont une chance pour la filière maritime française et pour le développement de la grande plaisance française.

f. Une nouvelle proposition de PLU mettant en valeur la grande plaisance

En juin 2002, la commune a décidé d'élaborer son Plan Local d'Urbanisme afin de réfléchir au projet urbain de la commune, à son attractivité et à sa place au sein de l'agglomération et du territoire Régional. Le projet a pour ambition de « répondre aux besoins résidentiels dans le respect de l'identité de nos quartiers, de valoriser notre cadre de vie, notre environnement paysager et urbain en limitant l'urbanisation diffuse, de dynamiser la ville avec des secteurs stratégiques de développement, de maîtriser la mobilité et d'encourager les nouveaux modes de transports et de mieux prendre en compte et d'anticiper les risques naturels » *(d'après la mairie)*. Le PLU a répertorié les équipements existants ainsi que les l'état actuel des activités maritimes afin de venir les consolider.

L'avant projet a été présenté mi mai 2011 afin de mener une enquête de satisfaction auprès de la population.

Le PLU propose des orientations d'aménagement, l'une d'elle (P4) s'applique au port et à la partie nord de l'Arsenal du Mourillon. Ce projet a pour but de mettre en valeur la façade maritime de la zone qui sert d'interface ville/port, de restructurer cette zone de coupure avec le front de mer et ainsi de développer ce secteur stratégique en terme d'accueil des bateaux de croisière et de tourisme pour la ville.

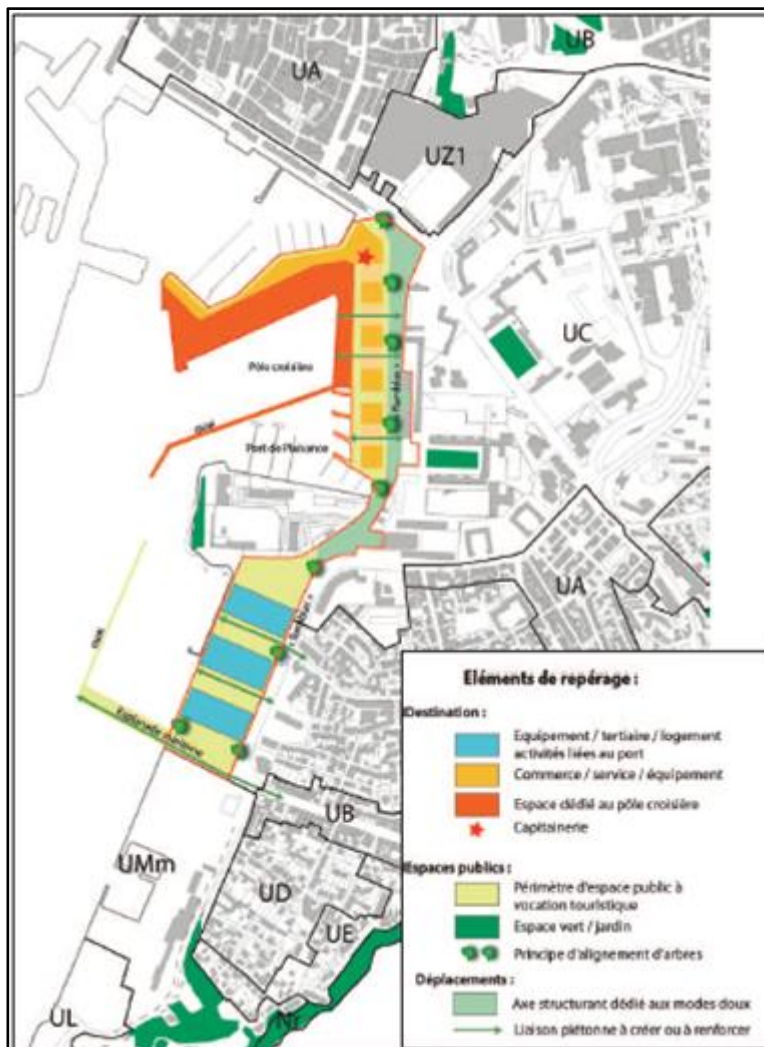


Figure 44: Proposition d'aménagement du PLU
Source proposition du PLU

Ce projet concerne la Darse nord et la Darse sud du Mourillon et comme le stipule l'annexe du PLU, souhaite :

- créer des liens entre la rade et la ville
- permettre une continuité piétonne du littoral du centre historique jusqu'à la Tour Royale
- requalifier les axes de composition structurants
- accueillir l'activité croisière et ses équipements en cœur de ville et notamment des bateaux de grande plaisance

- développer les équipements et activités liés au port en lien avec la ville
- développer et hiérarchiser l'accueil des bateaux de plaisance et grande plaisance
- requalifier les espaces publics et redonner des ouvertures sur la rade.

Le nouveau PLU a aussi pour vocation de développer les modes de transports doux et multimodaux.

De plus, dans le cadre de l'affirmation des activités commerciales, la commune continue de soutenir les commerces et l'artisanat dans le quartier du Mourillon.

3. La Grande plaisance et l'environnement

a. Les navires du futur

Comme beaucoup d'activités maritimes, le yachting impacte sur l'environnement. Mais, il ne faut pas croire que plus le bateau est de grande taille plus il pollue. En effet, un navire de plus de 24 mètres possède des systèmes permettant le stockage de tous les résidus dans les cales et ces résidus sont récupérés au port. Sur les bateaux modernes les rejets à l'eau sont nuls. Cependant, il se pose un problème lorsque les yachts sont en manifestations et que la capacité des cales n'est plus assez importante pour le nombre de passager et la durée d'accueil. Il faut donc offrir aux capitaines la possibilité de vider les cales le plus facilement possible que ce soit en mer ou à quai. Les gestionnaires de port pourront adhérer à l'objectif « 0 rejet » comme nous le verrons plus tard.

En ce qui concerne, les pollutions sonores, elles sont nulles avec les nouveaux systèmes électriques silencieux et le groupe générateur ne rejette plus de fumée. On développe aussi un fuel sans soufre, le fuel cristal.

Enfin, le secteur naval, civil, militaire et de grande plaisance, est mondialement soumis aux problématiques sécuritaires, réglementaires et de développement durable. Avec la réglementation contraignante croissante, on tend à réduire les impacts environnementaux sans faillir aux règles de sécurité et de sûreté maritimes.

b. La démarche « ports propres »

La démarche « ports propres » a été initiée en 2002 par le Conseil Régional PACA en partenariat avec la DIREN, l'ADEME PACA et l'AERMC. C'est une démarche volontaire visant à améliorer la qualité des eaux portuaires, en effet les ports peuvent devenir une source de nuisance pour les usagers du littoral et avoir des conséquences économiques sur la fréquentation touristique et l'image de la collectivité associée. En 2008, la démarche Ports propres est passée de la labellisation à la certification. Les ports de la Région ayant obtenus la certification sont : Beaulieu-sur-Mer (06), La Londe-les-Maures (83), Cavalaire (83), Bormes-les-Mimosas (83), Les Embiez (83), La Figueirette à Théoules-sur-Mer (06) et La Rague (06).

La démarche « ports propres » se caractérise par cinq phases : le diagnostic de l'état des pollutions, la lutte contre les pollutions chroniques, la prévention des pollutions accidentelles, la formation du personnel à la gestion environnementale et la sensibilisation des usagers du port.

Cette démarche exige des équipements permettant de collecter les déchets produits par les usagers du port. Il faut disposer d'une aire de carénage, d'un lieu de collecte et de tri des déchets produits appelé « point propre », de pompes à eaux usées et à eaux de fond de cale, d'une station d'avitaillement, de blocs sanitaires et de matériel de dépollution.

En ce qui concerne la formation et la sensibilisation, la participation de tous les usagers (professionnels, plaisanciers, promeneurs...) est indispensable. Les professionnels doivent être formés à la démarche « ports propres » et la sensibilisation des usagers se traduit aux niveaux visuel et oral. On doit apprendre à chacun les éco-gestes.

Comme en témoigne une récente réunion à Monaco, il y a une volonté croissante de concilier le respect de l'environnement et la pratique de la grande plaisance. Il apparaît indispensable de changer les comportements et de réaliser un travail de pédagogie et d'enseignement auprès des usagers de la mer, cependant il faut aussi sanctionner (*Source : Le Marin du vendredi 29 avril 2011*).

4. Exemples de port de grande plaisance

a. Le nouveau port de la Seyne-sur-Mer

La Seyne sur Mer a récemment lancé la reconversion de son chantier naval, cette ancienne friche de 40 hectares accueille aujourd'hui des navires de grande plaisance. La reconversion de la friche est une réussite et a permis de créer des postes d'accueil. La ville tente donc de développer d'avantage ses activités portuaires et a lancé sur une autre partie du site une délégation de service public pour un port de plaisance et un Casino. La ville a conservé les bassins des chantiers navals et la porte d'entrée de ses derniers qui possède un caractère historique. Le site a été agrémenté d'un parc et d'un hôtel 4 étoiles.

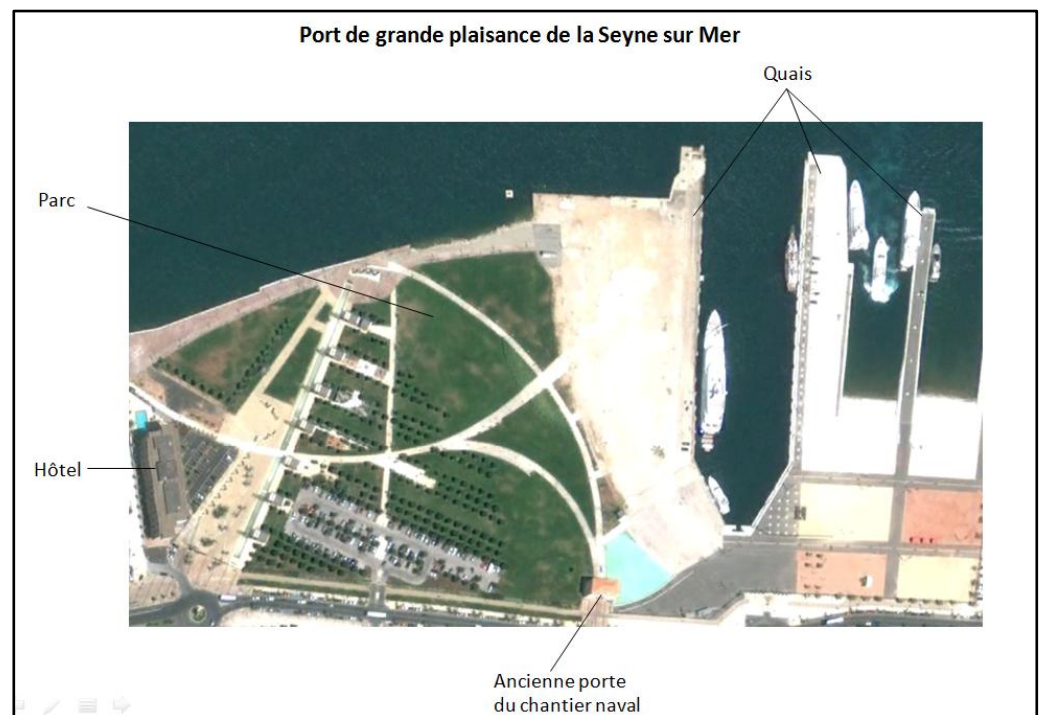


Figure 45: Port de grande plaisance de la Seyne sur Mer
Réalisation personnelle, source Google Earth

De plus, grâce à l'attrait du site, de nouveaux programmes immobiliers à l'architecture moderne et mixant plusieurs matériaux ont vu le jour. Au niveau de l'accès, la gare TGV la plus proche est celle de Toulon et le site est à proximité des aéroports internationaux de Marseille et d'Hyères.

b. Le port Vauban d'Antibes

Le port Vauban est un grand port de plaisance de Méditerranée, d'une capacité de 1700 places et d'une centaine de place visiteur. Le port peut recueillir une vingtaine d'unités allant jusqu'à 100 mètres de long dans le bassin de grande plaisance, les navires sont stationnés cul à quai. Le port est donc mixte et est à la fois destiné à la petite plaisance et au yachting. Ce port est très prisé et fait aujourd'hui parti des destinations clefs de la grande plaisance. Avec la vieille ville d'Antibes et ses nombreux héritages historiques tels le fort Vauban mais aussi grâce aux nombreux restaurants, cafés et festivals, il bénéficie d'un cadre attrayant pour les propriétaires de yachts. Le complexe portuaire a été agrémenté de places de stationnement, de mobilier urbain et d'un parc.



Figure 46: Vue aérienne du Port Vauban
Source Google Earth

Le port est équipé d'une zone technique (grues, élévateurs, cales de carénage et carburant à quai) et offre différents services notamment une capitainerie et la location de voiture. La présence d'un héliport, l'aéroport international et la gare TGV de Nice le rendent facile d'accès.

c. La Marina Porto Antico à Gênes

Le porto Vecchio est un grand bassin ceinturant tous les vieux quartiers de Gênes, c'est la partie la plus ancienne du port génois. Le port ayant été abandonné par les paquebots et les grands navires, il a été réaménagé en deux ports de plaisance : le Molo Vecchio et le Porto Antico. La marina de Porto Antico possède 280 postes et peut accueillir 30 navires de 25 à 30 mètres et 15 yachts de 30 à 65 mètres. Les visiteurs de la marina bénéficient de toutes sortes de services, de réparations mais aussi d'un grand parking. Les gestionnaires de la marina ont de fortes préoccupations techniques et environnementales ainsi le port est certifié ISO 9001 et ISO 14001.



Figure 47: Vue aérienne de la marina
Source site officiel du port

La marina Porto Antico est située au cœur d'un des plus important centre historique d'Europe et possède un grand nombre d'équipements. L'aquarium de gènes qui est l'un des plus riches du monde et dont les locaux se sont étendus au grand navire bleu présent dans le port. Le centre commercial Atlantis regroupe une dizaine de magasins. Une géode abrite une biosphère reconstituant un écosystème fragile d'animaux et de plantes tropicales. L'île de barges offre un point de vue extraordinaire au sein de l'ancien dock flottant.

Il y a un prestigieux centre de conférence polyvalent mais aussi des anciens entrepôts qui accueillent aujourd'hui la cité des enfants, une grande bibliothèque, un cinéma et un important music store mais aussi deux centres commerciaux, des bars et des restaurants.

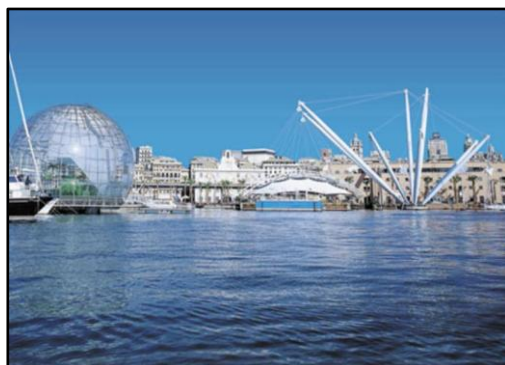


Figure 48: Vue de la géode
Source site officiel du port



Figure 49: Anciens docks
Source site officiel du port

De plus, le complexe portuaire a été agrémenté d'une barge flottante qui abrite une piscine en été et un théâtre en soirée. Des éléments mobiles sont aussi mis en place lors de grandes manifestations et un ascenseur panoramique permet d'avoir une vue imprenable de Gênes.

La marina Porto Antico est parfaitement intégrée à la ville et constitue un quartier à part entière mais c'est aussi un véritable emblème pour la ville. Ce port est un lieu dynamique et attractif qui offre tous les équipements nécessaires aux plaisanciers et aux habitants.

En conclusion le secteur de la grande plaisance est très dynamique, la demande ne cesse de croître cependant la Région n'est pas en mesure d'y répondre. Toulon de par sa position stratégique au cœur de la navigation de grande plaisance, son potentiel touristique, sa topographie, son climat pourrait être un lieu clef.

Le yachting est une véritable entreprise qui malgré son caractère élitiste profite à tous. En effet, la grande plaisance et les équipages injectent des capitaux dans l'économie locale. Le secteur du yachting pourrait être une solution au départ de la Direction générale de l'Armement du site de l'Arsenal du Mourillon. En effet, ce secteur est capable de donner un nouveau souffle à l'économie de la ville et de générer des emplois directs et indirects. Un aménagement de port destiné à l'accueil de yachts serait aussi une opportunité pour la population de réinvestir et de se réapproprier ce lieu et il permettrait à la ville de se réconcilier avec son littoral.

Ensuite, les professionnels de la grande plaisance tentent de minimiser l'impact sur l'environnement de l'activité et des navires et de nombreuses certifications voient le jour. Ainsi, l'environnement du site pourra être préservé.

Enfin, le projet d'aménagement initié par la proposition de PLU témoigne de la volonté de valoriser le littoral et de développer l'accueil de la grande plaisance. La création d'un port de grande plaisance sur le site de l'Arsenal du Mourillon coïncide avec la politique de la ville.

III. Propositions d'aménagements

1. Les enjeux de l'aménagement

a. Pour la ville de Toulon

Toulon est une ville dont le centre se paupérise et qui avec le départ de la Marine aura besoin de diversifier son économie. Elle peut pour cela s'appuyer sur ses avantages géographiques. La ville a aussi besoin de meilleurs équipements et de valoriser son littoral. La création d'un port de grande plaisance pourrait remplir ces objectifs et être une aubaine pour la ville et son rayonnement. De plus, cet aménagement doit s'inscrire dans le cadre du développement durable.

➤ **Diversifier son économie :**

Aujourd'hui, malgré le développement du commerce, du tourisme et des emplois administratifs, l'armée est un des plus importants employeurs de la ville. Cependant, avec les nouvelles législations, certains locaux de l'Arsenal vont être délocalisés et ainsi certains emplois vont disparaître. Ainsi, Toulon doit être capable de diversifier son économie. Le secteur de la grande plaisance est très attractif et pourrait être la nouvelle piste de développement économique de la ville.

➤ **Le yachting comme moteur de développement économique :**

Le port est aujourd'hui un enjeu urbanistique, économique, environnemental et culturel emprunt d'une forte réglementation. Le port est la vitrine de la ville au niveau touristique, un moteur économique et il possède un rôle de promotion. Un port est une véritable chance pour une ville. Ainsi, la création d'un port est un atout supplémentaire pour une commune. Un port de grande plaisance ajouterait du cachet à la rade de Toulon mais aussi de la renommée. En effet, la ville serait perçue comme le lieu qui a su relever le défi du yachting et donner un nouveau souffle à la filière. Toulon serait un pôle de grande importance du littoral de la Région Provence Alpes Côte d'Azur.

Etant donnée la place du tourisme dans l'économie toulonnaise, cet aménagement serait un atout supplémentaire pour la ville et son terroir. Mais pas seulement, un port de yachting permettrait de développer une autre économie. En effet, le yachting est une véritable industrie. Les retombées économiques d'un port de grande plaisance sont très importantes et le secteur est une niche d'emploi. En effet, lors de l'hivernage un bateau de 60 mètres injecte 3 millions d'euros dans le tissu économique local (commerces, bars, restaurants, fleuristes, entreprises de

maintenance, réparation, achat de matériel, carburant, prix d'un anneau dans le port...). Dans le Département des Alpes-Maritimes, par exemple, 400 entreprises travaillent pour le yachting professionnel ce qui correspond à 3600 emplois. Le yachting professionnel y représente plus de 50% du chiffre d'affaire de la filière nautique c'est-à-dire entre 500 et 600 millions d'euros par an. La grande plaisance génère aussi des emplois indirects (produits de luxe, décoration, accueil, services, sous traitants..).

La présence de navires de grande plaisance à Toulon et leurs demandes en maintenance et réparation mais aussi les besoins de l'équipage présent à l'année, entraîneraient la création d'un réseau d'entreprises et consolideraient le réseau actuel déjà développé grâce à l'histoire de la ville et de sa rade. Les yachts et leurs occupants injecteront de l'argent dans le tissu local et créeront de nouveaux emplois.

Un port de grande plaisance serait donc un véritable moteur économique pour Toulon et serait une réponse au départ de la Marine et des emplois que l'Arsenal du Mourillon génère. Bien que le yachting soit destiné à un public très fortuné, il profite aux populations locales et aux territoires et permettrait de promouvoir la ville et de créer une nouvelle économie locale.

➤ **Revitaliser la ville et le quartier :**

L'aménagement d'un port de grande plaisance en créant des emplois et en permettant l'entrée de nouveaux capitaux sur le territoire, rendra la ville plus attractive et permettra de faire venir de nouveaux investisseurs mais aussi des entreprises qui voudront profiter de cette synergie. Ainsi, la ville rayonnera à plus grande échelle. Elle sera revitaliser et pourra, grâce aux fonds investis, entreprendre des travaux afin de favoriser son développement. L'allure de la ville changera et on sera en mesure de créer des richesses. Le centre ville de Toulon qui se paupérise pourra profiter de ses investissements. En effet, les retombées économiques de l'aménagement d'un port de grande plaisance pourront permettre de lutter contre la paupérisation du centre et d'appuyer la campagne de réhabilitation (ravalement de façades...) et de dynamisation (politique zone franche urbaine) du centre ville soutenue par la Mairie, le Conseil Général et TPM. Au final, la population toulonnaise aura des meilleures conditions de vie et un cadre de vie plus agréable et plus dynamique qui sera en mesure de répondre aux besoins.

Le site de l'Arsenal du Mourillon est situé au cœur du Mourillon, il profitera ainsi à ce quartier et y créera une nouvelle économie. Ce projet viendra appuyer l'actuel plan de soutien aux commerces et à l'artisanat voulu par le futur PLU. De plus, le quartier résidentiel de la Mitre sera revivifié.

➤ **Intégrer le projet au tissu urbain et au territoire :**

L'aménagement ne doit pas suivre une logique d'équipement, il est indispensable que le port de grande plaisance soit multifonctionnel et qu'il s'insère au tissu urbain. Pour que le port fasse partie intégrante de la ville et du quartier, il faut penser à une intégration paysagère et artistique par exemple et donner une place à la population locale dans ce port de grande plaisance. De plus, pour que le site rayonne au niveau de la commune mais aussi du territoire il doit être mis en réseau avec les équipements existants au sein de la ville et avec les autres ports de la Région.

➤ **S'intégrer au projet de la grande rade :**

La rade de Toulon en tant que levier de compétitivité économique, de renouveau urbain et de développement durable est porteuse d'innovations, de nouvelles entreprises et d'emplois, par conséquent elle est au centre des préoccupations.

Ainsi, Toulon Provence Méditerranée (TPM) et ses partenaires mettent en œuvre le Grand Projet de Rade à travers 10 opérations majeures. Ces réaménagements de la rade vont changer le paysage économique et urbain de l'agglomération ainsi ce projet d'aménagement doit s'intégrer à se projet et le compléter. Mais il va aussi pouvoir s'appuyer sur lui grâce à l'impact qu'aura le Grand Projet de Rade sur la ville et profiter de la mise en place d'un transport propre (le tramway).

La rade de Toulon et l'agglomération doivent donc être vues comme le territoire ad hoc du projet.

➤ **Valoriser la relation ville/port :**

L'aménagement d'un port de grande plaisance à Toulon est à rattacher à la thématique globale de « l'eau et la ville ». Cette thématique est d'actualité comme en témoigne plusieurs grands projets tels que le projet Euroméditerranée à Marseille. En effet les rôles des ports ont évolué et aujourd'hui les ports sont de plus en plus coupés des villes, une véritable barrière ville-port s'est souvent formée. Les villes veulent regagner leurs territoires et réinvestir la mer. Les urbains et les portuaires ont compris la nécessité de rétablir le dialogue entre ville et port et d'assurer leur traduction spatiale par le développement de l'architecture et de l'urbanisme. Ce projet de port devra permettre aux habitants et aux autres usagers de reconquérir le lieu de l'Arsenal du Mourillon qui constitue actuellement une vraie barrière avec la mer. Les aménagements doivent intégrer la mer au paysage urbain toulonnais et réconcilier eau et ville.

➤ **Intégrer la population :**

Le yachting est destiné à un public très particulier et à un tourisme haut de gamme cependant, il faut que ce nouvel équipement puisse profiter aussi à la population locale et aux autres touristes. Ainsi, il faut mettre en place différents procédés pour que tous les habitants jouissent du port de grande plaisance et du nouvel environnement qu'il offrira. Il devra permettre malgré l'image négative que le yachting véhicule de créer un lieu de rencontre et de donner, à la population locale et aux passagers venus d'ailleurs, l'opportunité de réinvestir ce lieu qui est aujourd'hui inaccessible à cause de son statut militaire.

➤ **Respecter de l'environnement :**

L'aménagement devra limiter son impact sur la faune et la flore de la rade. Les infrastructures devront avoir les normes et réglementations nécessaires mais aussi être à la pointe de l'innovation pour répondre aux certifications afin de minimiser l'empreinte du port de grande plaisance sur l'environnement. Il faudra aussi être en accord avec le contrat de baie et les préconisations du conservatoire du littoral.

➤ **Respecter l'histoire du site, de la Marine et de la rade :**

La Marine nationale et par conséquent l'Arsenal du Mourillon ont façonnés l'histoire de la rade et de Toulon. Le site revêt une importance culturelle et il faut conserver une trace de celui-ci. Il est primordial que le caractère historique du site soit mis en valeur, afin qu'il ne soit pas oublié et que les toulonnais n'aient pas l'impression que leur passé est bafoué. La restauration d'édifices anciens jointe à leur réadaptation contribue à maintenir une continuité historique et permet la création de paysages urbains spécifiques. Une trace de l'Arsenal du Mourillon et de ce qu'il a apporté à la ville doit être conservée et valorisée afin que la contribution de la Marine reste dans les mémoires. Il s'agit d'affirmer l'identité maritime et militaire du site et du territoire. La présence de l'Arsenal du Mourillon et de la Marine Nationale dans le quartier est omniprésente dans la culture de la population. Les témoins de cette activité ne sont pas seulement physiques, il existe une culture militaire et de la Marine qui si elle est négligée conduira à une urbanisation en porte à faux avec les souhaits de la population.

➤ **S'inscrire dans le cadre du développement durable :**

Le développement durable et les activités portuaires sont une thématique internationale. Le développement durable revêt un caractère économique, environnemental et sociétal, il est ainsi la pierre angulaire du développement portuaire. Les ports et la filière nautique doivent se développer dans un cadre économique durable et raisonné.

Il est incontestable que les ports du XX^{ème} siècle doivent évoluer pour relever les défis du développement durable. Le port et la ville doivent être perçus comme une unique entité.

Pour l'urbaniste Guy Daher, le port de demain doit répondre aux « 7 S » : Sécurité, Sureté, Sociabilité, Services, Solidarité, Stimulation et Sens.

Pour parvenir à des ports durables il semble falloir s'appuyer sur différents piliers :

- Innovations techniques : port à sec, port à sec enterré, cales de mise à l'eau, pontons mobiles, trouver des solutions à la construction en zones non favorables...
- Respect de l'environnement : énergies renouvelables, augmentation de la qualité de l'eau, objectifs O rejet d'eaux noires et grises, bio dragage, sensibilisation...
- Mutabilité du port, de la ville et du foncier : reconversion de friches, réaménagement portuaire...
- Optimisation de la gestion pour pallier au manque de place
- Liaison entre la ville et le port : multi-modalité et inter-modalité
- Intégration du port au tissu urbain
- Voir le port comme un patrimoine culturel
- Mixité portuaire

Le port doit être appréhendé comme un outil de développement économique et durable de nos territoires. Les ports de demain ont besoin de prendre en compte tous les aspects économiques, environnementaux, sociétaux et culturels afin d'offrir un service portuaire durable pour tous.

L'aménagement d'un port de grande plaisance s'inscrit donc dans la thématique du développement durable, en effet les activités portuaires et développement durable semblent indissociables et il doit être pensé comme un port de demain.

b. Pour le développement du yachting

Le yachting est une filière dynamique mais elle doit aujourd'hui évoluer pour s'adapter aux nouveaux enjeux qui sont le manque de place, l'adaptation aux nouveaux yachts, une meilleure qualité des services, la diminution de l'empreinte environnementale, faire face à la concurrence et avoir un personnel à la formation adaptée. Ainsi, les professionnels doivent donc avoir la volonté d'évoluer dans les infrastructures (accueil,

esthétique, environnement), dans les services mais aussi dans la formation. Il paraît indispensable de mettre en réseau les ports, les connaissances et les professionnels de la filière.

La création d'infrastructure à Toulon pourrait être une chance pour le secteur, en effet cela pour aider le littoral Régional à faire face aux enjeux du yachting.

➤ **Répondre au manque de place :**

Depuis dix ans le manque de place ne cesse de croître et ce thème est aujourd'hui au centre des réflexions. Les préconisations sont donc multiples : des investissements et des nouvelles infrastructures (création ex nihilo, reconversion, port à sec, parcs à bateaux, cales, mouillage organisé), une gestion rationalisée et dynamique (intérêt du réseau, optimisation de la capacité d'accueil, création d'espaces collaboratifs), une législation permettant de nouveaux types de contrats, une organisation au niveau du bassin de navigation, une meilleure gestion des listes d'attente.

La création d'un port destiné à l'accueil des yachts à Toulon permettrait d'augmenter le nombre de postes pour la grande plaisance sur la Côte d'Azur et ainsi de concurrencer nos voisins.

➤ **Etre concurrentiel :**

Le marché de la grande plaisance et de nouveaux pôles se développent. Au Moyen Orient on est en capacité d'accueillir des 100 mètres, en effet au Qatar deux marinas proposent 200 places pour des 100 mètres et on projette 4500 nouvelles places à Dubaï. Cependant, les ports sont vides à cause des problèmes d'insécurité. Les Maldives, l'Inde du Nord ou du Sud et le Sri-Lanka veulent aussi s'orienter vers la grande plaisance. Ensuite, les Caraïbes subissent l'émergence de Cuba. Il faut donc développer et repenser la Côte-d'Azur et le littoral de la Région Provence Alpes Côte d'Azur, surtout que l'Italie est très dynamique (5 projets créés et 2 en chantiers). Il faut donc se développer si on veut être concurrentiel.

La ville de Toulon actuellement vue comme la limite ouest de la grande plaisance pourrait être avec la création d'un port destiné aux yachts et super yachts, le moteur du renouveau de la Côte d'Azur en ce qui concerne la grande plaisance mais aussi le pôle du yachting pour le littoral provençal. La ville se démarquerait ainsi de ses voisins et pourrait rayonner à une plus grande échelle.

L'aménagement d'un port de grande plaisance sur l'actuel site de l'Arsenal serait un plus pour la filière du yachting mais il permettrait aussi de placer Toulon comme un grand pôle du littoral de la Région PACA.

2. L'aménagement du port de grande plaisance

La ville de Toulon doit s'ouvrir vers la mer et trouver un secteur d'activité capable de compenser le départ de certaines branches de la Marine. Ainsi, étant donné le diagnostic territorial, le projet consistera en la création d'un port de grande plaisance. Le site sera agrémenté d'une promenade littorale jardinée et d'équipements.

Le port sera destiné à l'accueil d'une trentaine de yachts allant de 40 à 90 mètres lors de la saison d'hivernage et pour des escales. Il doit disposer à la fois des infrastructures nécessaires aux plaisanciers et à l'équipage des navires mais aussi d'équipements pour la population locale et les autres touristes. Le projet doit donc présenter des équipements variés liés à l'activité maritime, aux commerces et à l'hôtellerie.

Dans le cadre du développement durable, une piste cyclable doit être incorporée sur l'avenue de l'Infanterie de la Marine et l'avenue de la Tour Royale.

Avant tout aménagement, les bâtiments du site à l'exception de l'ancienne gendarmerie devront être détruits. Bien que les entreprises présentent sur le site soient soumises à de très fortes réglementations environnementales, le terrain a pu être pollué par des nitrates, des métaux lourds ou des hydrocarbures. Ainsi il faudra procéder à une analyse des pollutions du site afin de ne prendre aucun risque.

Enfin, le terrain étant pour l'instant militaire et le départ de la DGA et de la DCNS n'étant pas prévu avant 2 ou 3 ans, le projet ne sera pas réalisable avant 2013 ou 2014. De plus, il faut que les élus aillent dans le sens de ce projet ce qui, malgré des propos négatifs du Maire, paraît possible comme le montre la nouvelle proposition du Plan Local d'Urbanisme.

a. Les objectifs de l'aménagement

La reconversion du site de l'Arsenal du Mourillon doit répondre à plusieurs objectifs :

- réconcilier mer et ville
- développer l'accueil de la grande plaisance
- fournir les infrastructures nécessaires au yachting
- offrir un point de vue sur la rade et sur le port de plaisance

- créer des équipements pour le commerce, la restauration, l'hôtellerie et des bars
- intégrer la population locale
- respecter l'histoire du site
- aménager un site harmonieux dans le respect des normes environnementales
- rétablir un service portuaire pour tous
- être en accord avec la récente proposition du Plan Local d'Urbanisme
- ne pas créer de nuisances visuelles
- créer un lieu multifonctionnel

De plus, pour être dans le cadre du développement durable et aller dans le sens des ports de demain, le port de grande plaisance doit, d'après l'urbaniste Guy Daher, répondre aux 7 S : Sécurité, Sureté, Sociabilité, Services, Solidarité, Stimulation et Sens.

b. Contraintes réglementaires majeures de la zone supposée UC

Les principales règles qui façonneront l'aménagement sont *(Source : extrait du règlement du PLU pour la zone UC) :*

Entre tout point de chaque bâtiment non contigu, doit toujours être respectée une distance au moins égale aux 2/ 3 de la hauteur du plus haut des bâtiments sans être inférieures à 5m.

L'emprise au sol de toute construction ne doit pas excéder 30% de la superficie foncière.

La hauteur maximale des constructions définie dans les conditions ci-dessus est fixée à 15 mètres.

La restauration de constructions existantes devra mettre en valeur les éléments intéressants du bâti et conserver l'aspect général de proportions.

Les toitures terrasses doivent être traitées avec des revêtements minéraux de qualité ou plantées de telle sorte qu'elles s'intègrent au mieux dans leur environnement minéral ou végétal.

Au moins 25% de la superficie totale de l'unité foncière doivent être aménagés en espaces verts de pleine terre. En plus, devra être aménagée une aire de jeu adaptée à la destination de la construction pour les collectifs à usage d'habitation et les constructions d'intérêt collectif.

Ainsi chaque construction ne devra pas avoir une emprise au sol supérieure à 40 483,59 m² et l'espace vert aura pour dimension minimale 33 736,33m².

c. Un port de grande plaisance répondant aux besoins de chacun

L'aménagement suivra deux principaux principes paysagers :

- une intégration paysagère du site
- une vue dégagée sur la rade sans nuisance visuelle
- la mise valeur du site par une promenade piétonne végétalisée destinée à tous les usagers

Les principes de la composition urbaine, eut seront plus nombreux et iront dans le sens de l'utilisateur et de l'esthétisme :

- proposer des équipements variés
- utilisation d'un mobilier urbain travaillé
- mise en place d'un jeu de lumière caractéristique
- mixer construction moderne et ancien bâtiments mais aussi les matériaux
- structurer le site de façon aérée et fonctionnelle
- désenclaver le secteur
- éviter toutes nuisances visuelles

Les grandes lignes du projet de création d'un port de grande plaisance sont :

- le développement d'équipements pour l'accueil de la grande plaisance : quai, garage, systèmes réglementaires
- la mise en place d'une promenade littorale végétalisée et d'un ponton flottant
- la création de bâtiments destinés à l'accueil de bars, de restaurants, de commerce et d'un hôtel mais aussi d'une capitainerie et d'un bloc sanitaire

- la réhabilitation de l'ancienne gendarmerie
- la réalisation d'une bande cyclable
- la conservation et la mise en valeur des rampes de construction des anciennes cales

Chaque aménagement proposé vise à concilier le développement de la grande plaisance et la création d'un lieu sur la bande littorale intégré à la ville et répondant aux besoins de toute la population. Mais il doit surtout offrir à la ville et à la population l'opportunité de réinvestir son littoral et l'espace occupé par la Marine. Le lieu et l'aménagement sont destinés à satisfaire les exigences de chacun. Les différents aménagements proposés vont donc chercher dans un premier temps à offrir les infrastructures nécessaires à l'accueil de la grande plaisance, puis à intégrer la population locale et les autres touristes à ce nouveau port et ensuite à intégrer le site au territoire et au tissu urbain tout en réconciliant mer et ville et en mettant en valeur l'histoire du site. De plus, l'aménagement doit permettre à la population et la ville de réinvestir le littoral. La réconciliation entre mer et ville est sous tendue par chaque aménagement proposé. La population grâce aux différents équipements proposés et au cadre qui sera créé mais aussi grâce à l'usage de l'art urbain aura l'opportunité de s'approprier le lieu et de profiter pleinement du littoral tout en étant en ville.

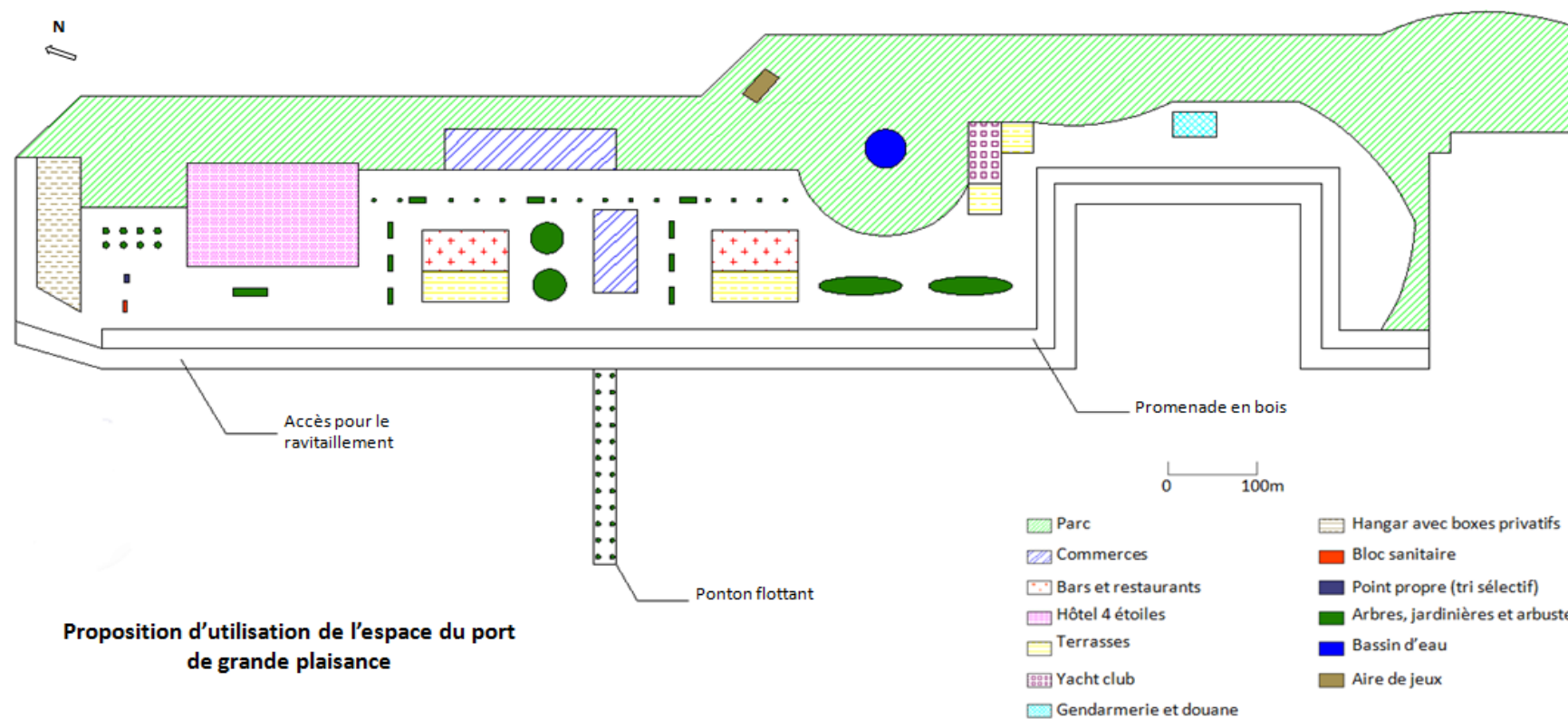


Figure 50: Proposition d'utilisation de l'espace du port de grande plaisance
Réalisation personnelle

➤ **Favoriser le développement de la grande plaisance :**

Pour l'accueil des navires de grande plaisance, il faut mettre en place un quai, les yachts s'y amarreront « cul à quai », le port pourra accueillir jusqu'à 30 yachts. Il faudra donc retirer la petite digue actuellement présentes au Nord du site. Le quai sera recouvert de dalles sur la partie la plus proche des bateaux afin de faciliter l'accès des camions de ravitaillement. Une autre partie du quai sera agrémenté d'un sol en bois pour permettre aux visiteurs de se balader.

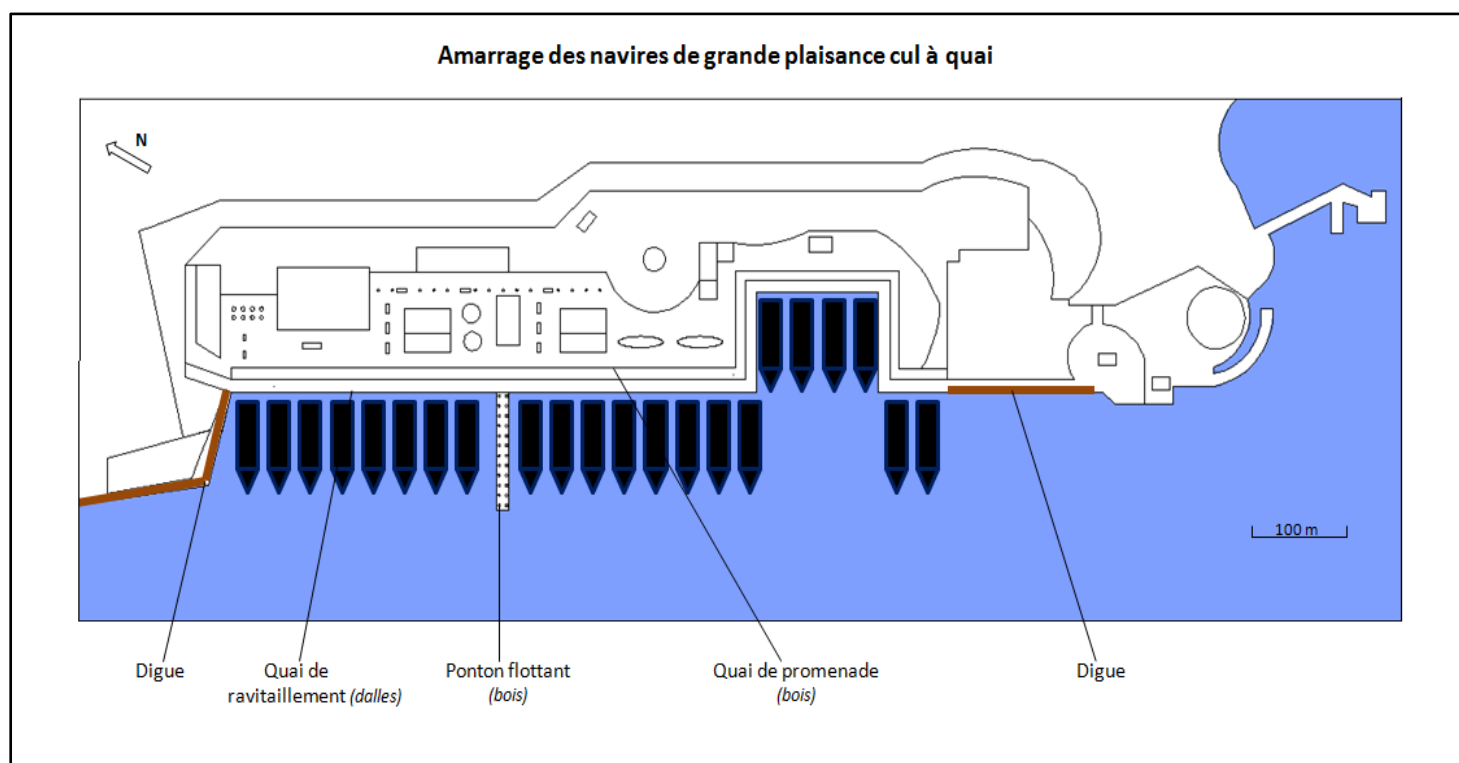


Figure 51: Proposition pour l'amarrage des navires de grande plaisance
Réalisation personnelle

Afin de faciliter le stockage, il faut mettre à la disposition des équipages des garages. Le hangar abritant ces garages sera d'un unique étage (R) et en bois afin de créer un cadre chaleureux. Mais aussi car il est indispensable de développer les constructions en bois. Il devra être fonctionnel et facile d'accès, c'est dans ce but qu'il a été placé au Nord de l'aménagement à proximité des voies de communications. Et des panneaux solaires photovoltaïques pourront être disposés sur le toit.

La douane et la gendarmerie seront placées dans l'ancien bâtiment de la gendarmerie maritime (R+3) qui sera réhabilité, le caractère du bâti devra être conservé et valoriser. Le lieu ne doit pas être dénaturé.

Il faudrait aussi un local pour la capitainerie (R) qui accueillera les navires et l'équipage mais aussi des événements et des grandes manifestations grâce à ses terrasses en bois.

Dans le but, de répondre aux normes du développement durable et aux réglementations en vigueur, un système d'évacuation des eaux usées et des autres résidus ainsi qu'un réseau électriques pour que les bateaux se branchent dès leurs arrivées devront être élaborés.

➤ **Un aménagement intégrant la population et possédant les équipements nécessaires à tous :**

D'abord, le site doit fournir des infrastructures utiles à tous. Le site doit être réinvesti par la population et malgré le public cible d'un port de grande plaisance, l'aménagement doit être dédié à chacun quelque soit son niveau social. Afin de ne pas causer de nuisance visuelle et de ne pas casser la perspective du site, les équipements seront placés au Nord du terrain.

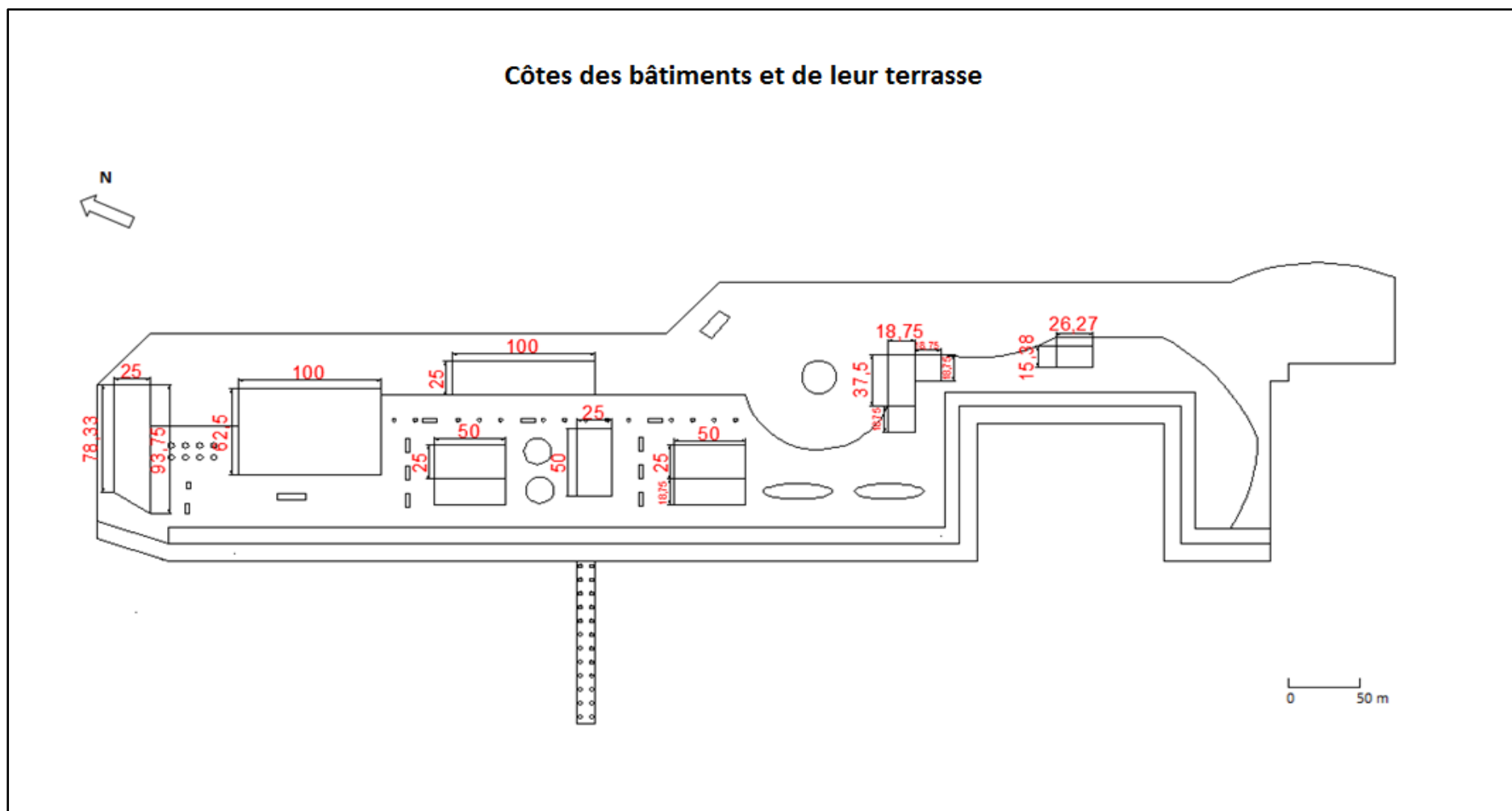


Figure 52: Côtes des bâtiments et de leur terrasse
Réalisation personnelle

Ainsi, pour le plus grand plaisir des toulonnais, des touristes et des équipages, des bars et restaurants doivent être mis en place. Ils rendront le lieu dynamique et offriront un cadre agréable, ils seront agrémentés de terrasses en bois donnant sur la rade. Le lieu permettra ainsi de se détendre et aura un caractère festif. Les yachts ainsi que la rade pourront aussi être admirés. Les bars et restaurants seront de plein pied, les bâtiments pourraient être de forme simple et allier couleur et matériaux métallique et les toits pourraient être végétalisés pour permettre une meilleure isolation du bâtiment. Les usagers des bars et des restaurants pourront continuer leurs soirées au Blockos, une boîte de nuit située à proximité de l'aménagement sur le quai des Sous Mariniers.

Le port de grande plaisance va développer un tourisme de luxe ainsi un hôtel 4 étoiles sera présent sur le site. L'hôtel pourrait être un bâtiment moderne avec des façades alliant volets coulissant en bois, afin de rappeler le garage, et verre pour que l'eau et le paysage se reflète sur le bâtiment. L'hôtel aura une terrasse sur le toit qui pourra accueillir des événements et des manifestations. Il serait souhaitable que l'hôtel (R+3) soit surélevé par des piliers pour que la vue sur la mer soit dégagée.

Deux bâtiments dans l'esprit de ceux destinés aux bars et aux restaurants seront créés pour les commerces, l'un sera destiné à accueillir une superette, une boulangerie, un tabac / presse et un fleuriste et l'autre des boutiques plus luxueuses de vêtements ou des magasins spécialisés dans le yachting. Ainsi, les commerces profiteront à la fois à la population des quartiers environnants et à l'équipage et aux utilisateurs des yachts qui pourront effectuer les ravitaillements mais aussi faire les magasins.

Ensuite, il faut mettre en place, grâce à l'art, un cadre urbain atypique et ouvert à tous. Ainsi, la culture pourrait être utilisée en tant qu'outil de valorisation de l'espace. Elle permet de susciter une plus grande cohésion sociale. Les arts facilitent l'existence de la satisfaction collective et ainsi améliorent l'environnement. Grâce à la culture, l'Arsenal du Mourillon, clos et interdit au public, redeviendra un espace public habitable par l'homme. Le lieu sera reconstruit sur lui-même et la qualité des espaces sera placée au premier plan. La présence d'éléments artistiques et d'architecture temporaire et éphémère sur le site créera un cadre unique et atypique que la population pourra s'approprier tout en s'évadant et mettra en avant les nouveaux modes d'habiter les villes. Il faut donc que le site dispose d'emplacements pour des expositions et des aménagements temporaires. La touche artistique devra aussi se faire ressentir dans le choix du mobilier urbain, en effet il ne devra pas être conventionnel afin que le lieu ait une identité propre et singulière. On pourra, par exemple, utiliser des bancs dans l'esprit du banc Muscle réalisé par la Tôlerie forezienne.



Figure 53: Banc Muscle réalisé par la Tôlerie forezienne
Source la Tôlerie forezienne

Il serait aussi intéressant de disposer des chaises longues le long des quais afin que l'on puisse se détendre tout en admirant la vue. Les chaises longues utilisées pourraient être dans le style de celles de Kate McCreary et de Marc Newson.



Figure 54: Chaise longue par Kate McCreary
Source chaise longue design



Figure 55: Chaise longue par Marc Newson
Source chaise longue design

Développer le caractère culturel et artistique du site, nécessite de créer des endroits pour accueillir des œuvres d'arts temporaires et des manifestations. Ainsi l'allée entre les bâtiments, l'esplanade devant la capitainerie et les bords de quai seront de grandes dimensions et de faible densité. Ces zones posséderont un éclairage adapté. Le renforcement du port de grande plaisance pourra accueillir un élément mobile culturel lors des grandes manifestations afin de montrer le dynamisme du site et de créer une sorte d'emblème majestueuse comme cela a été fait à Gênes.

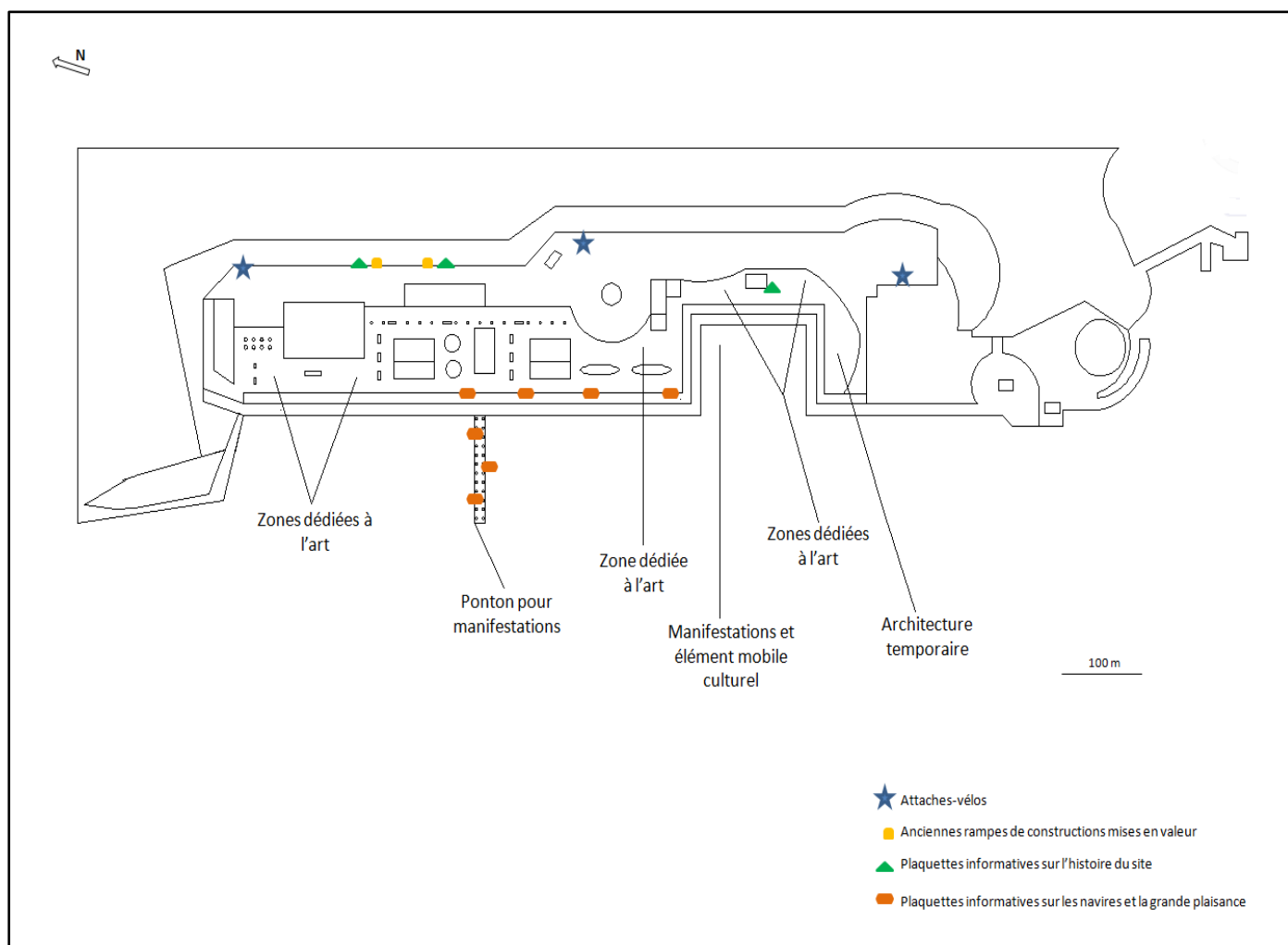


Figure 56: Proposition pour l'emplacement d'œuvres d'art
Réalisation personnelle

De plus, pour faire le lien avec la culture et pour que les promeneurs soient intégrés mais aussi sensibilisés à la grande plaisance, des panneaux d'informations sur le type de navire et sur le nautisme seront créés.



Figure 58: Proposition de plaquettes informatives sur le nautisme
Réalisation personnelle

Enfin, des manifestations nautiques ou ayant attrait à d'autres thèmes devront être organisées pour que l'aménagement soit destiné à tous.

Après, le lieu devra offrir un cadre agréable offrant des espaces verts et mettant en avant son ouverture maritime. Dans ce but il faudrait créer une promenade littorale végétalisée et mettre en place un point de vue sur la rade de Toulon.

La promenade littorale s'étendra tout du long de l'aménagement et occupera 55 209 m². Elle longera le site et reliera le square du port marchand au parc de la Tour Royale. Elle permettra une continuité en créant un véritable itinéraire piétonnier du centre ville jusqu'au sentier des douaniers qui longe la mer et les plages. De plus, une aire de jeux sera installée afin de répondre aux besoins des familles. La forme du jardin pourrait rappeler des vagues et des voiles de navires.

Proposition d'aménagement pour la partie centrale de la promenade littorale

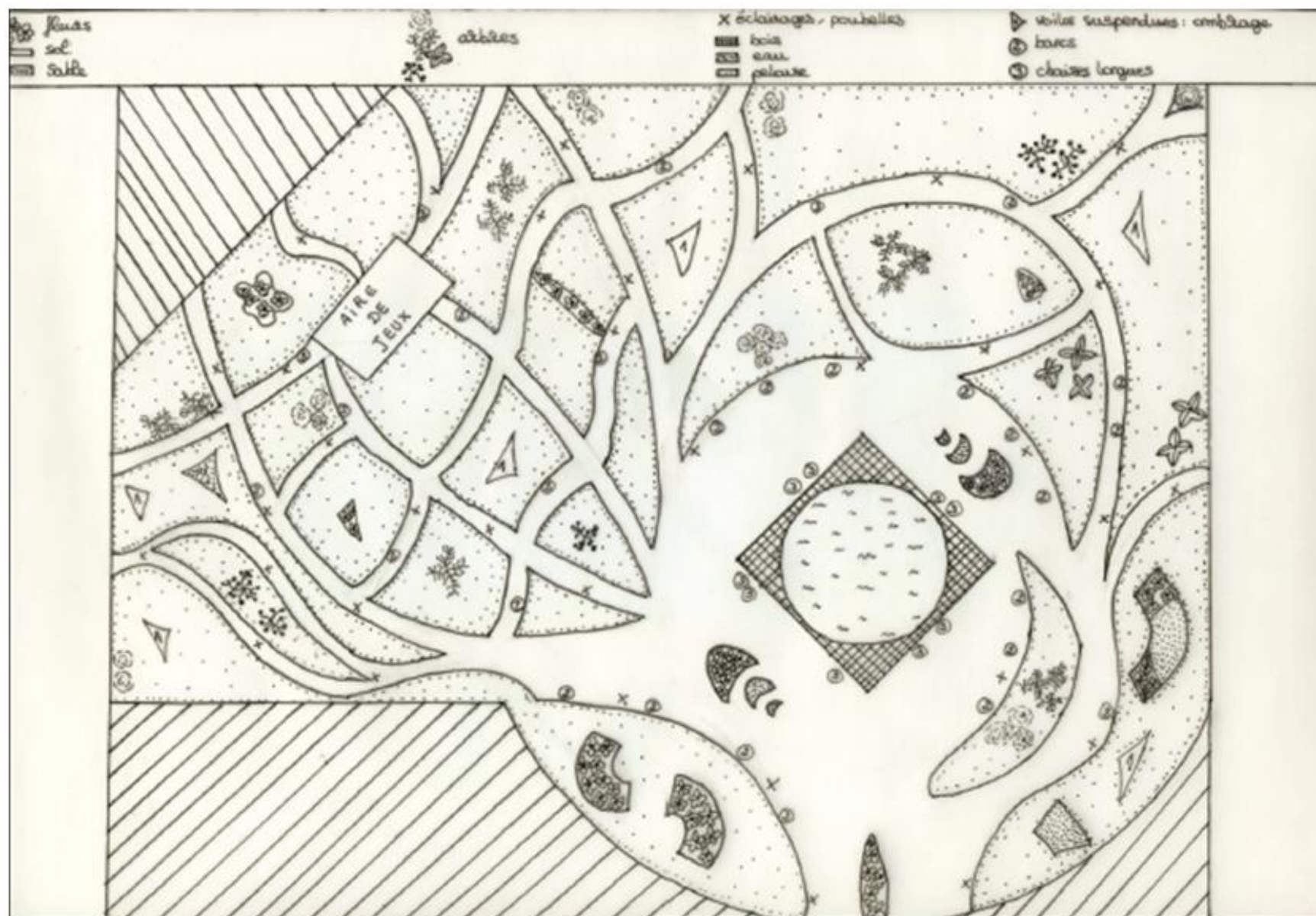


Figure 58: Proposition d'aménagement pour la partie centrale du parc
Réalisation personnelle

Le but est de créer un jardin méditerranéen évoluant au gré des quatre saisons et possédant un assez large panel de plantes, arbustes et arbres méditerranéens. Les plantations doivent être des espèces de soleil et résistantes à des basses températures.



Figure 59: Proposition d'aménagement du jardin (vue aérienne)
Réalisation personnelle

Le jardin doit être composé de végétaux adaptés au climat toulonnais mais aussi de plantes de sécheresses accoutumées aux périodes de canicules. Les fleurs parfumées et les fruits des agrumes sont des indispensables, ainsi il faudrait mettre des citronniers 4 saisons (*Citrus limon Eureka*) qui ont une floraison ininterrompue et une fructification exceptionnelle et des *Poncirus Trifoliata* qui sont plus originaux et méconnus. Ensuite, on pourrait utiliser des mimosas 4 saisons (*Acacia retinoides*) qui fleurissent toute l'année en pompons de fleurs jaunes parfumées. L'olivier est l'arbre du bassin méditerranéen par excellence, on devra donc utiliser des *Olea europaea*. Il faudrait aussi rajouter des palmiers pour l'exotisme du jardin, le *Butia capitata* offre une couronne compacte. Afin de mettre de la couleur pendant la saison estivale, il serait intéressant de planter des lauriers roses à fleurs rose vif (Laurier rose « Villa Romaine », à fleurs parfumées (*Nerium oleander* « Luteum Plenum » et à fleurs rouge intense (*nerium oleander* « Claudia »). Des bougainvilliers (*bougainvillea*) rouges et violets pourront venir compléter ce panel de couleurs flamboyantes grâce à leurs floraisons éclatantes. En ce qui concerne les arbres et les arbustes, il faudrait utiliser des genêts

d'Espagne (*spartium junceum*) pour leurs fleurs jaune vif, des gardenia (*gardenia jasminoides*) et de la lavande (*lavandula angustifolia*). Mais aussi des grevillea « Robyn Gordon » pour ses fleurs rouges de mars à octobre et des lantanas rose (*lantana camara*).

On évitera la plantation de cipres, trop allergogènes. Et les sols hors massifs et hors chemins piétonniers seront couverts de pelouse. Ces végétaux devront être regroupés en plusieurs massifs. Pour l'arrosage, il sera intéressant de mettre en place un système d'arrosage automatique basse pression, un système « goutte à goutte » et de récupérer l'eau de pluie. Au niveau des chemins piétonniers, ils seront recouverts de bois ou de sable, pour créer une ambiance détendue. Un bassin d'eau avec des poissons et des plantes aquatiques sera aussi créé dans le jardin afin de rappeler le thème de la réconciliation entre eau et ville.

Dans un but pédagogique on placera près de chaque massif des panneaux indiquant les espèces présentes et leurs principales caractéristiques.

Enfin, le lieu doit disposer de zone d'ombrages, il serait intéressant de placer des toiles suspendues en forme de voile qui rappelleraient le caractère nautique du site.



Figure 60: Proposition d'élément pour réaliser de l'ombre
Source E Profeel

Pour « donner à voir », un ponton flottant sera créé, il permettra aux prometteurs d'avancer dans la rade et d'en avoir un point de vue incroyable mais il pourra aussi accueillir des grandes manifestations et des événements nautiques. Le ponton sera en bois et pour plus de sécurité il y aura une protection pour éviter toutes chutes dans le port et pour former une certaine séparation avec les navires, cependant on utilisera une barrière fine et discrète pour ne pas créer de frontière avec l'eau. Le ponton sera agrémenté d'arbres en pots de jardinière en bois, de bancs, de chaises longues et d'autres mobiliers urbains. L'accent sera mis sur l'éclairage.

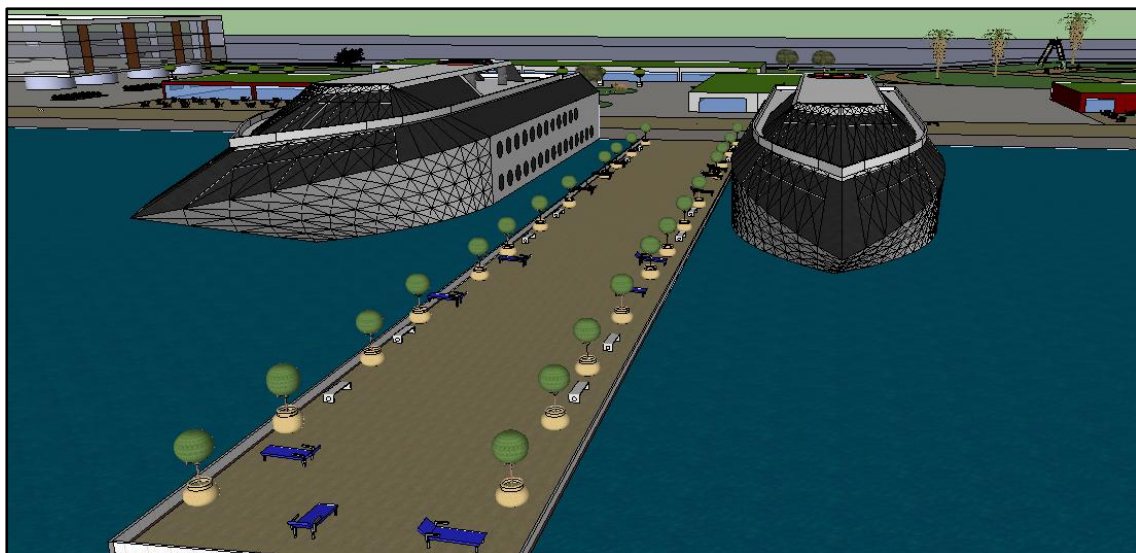


Figure 61: Proposition pour le ponton flottant et pour son agencement
Réalisation personnelle

Enfin, tout au long du site on trouvera des plantations, des arbres, des jardinières en bois et des massifs fleuris. Les revêtements utilisés seront variés et contribueront à créer une atmosphère chaleureuse et agréable. Le quai sera recouvert de dalles sur la partie la plus proche des bateaux, une autre partie du quai sera agrémentée d'un sol en bois pour permettre aux visiteurs de se balader. L'allée, entre les bars et les commerces, allant de l'Hôtel à la capitainerie aura un revêtement composé de petites dalles carrées. Les dalles utilisées ne devront pas être trop claires afin que les passants ne soient pas éblouis.

➤ **Le port de grande plaisance doit s'intégrer au territoire et au tissu urbain.**

Ainsi le site doit être accessible et dans le souci du développement durable. Dans le cadre du développement durable il faut permettre aux usagers de l'aménagement d'utiliser un mode de transport « doux ». Ainsi, il faudrait mettre en place une piste cyclable.

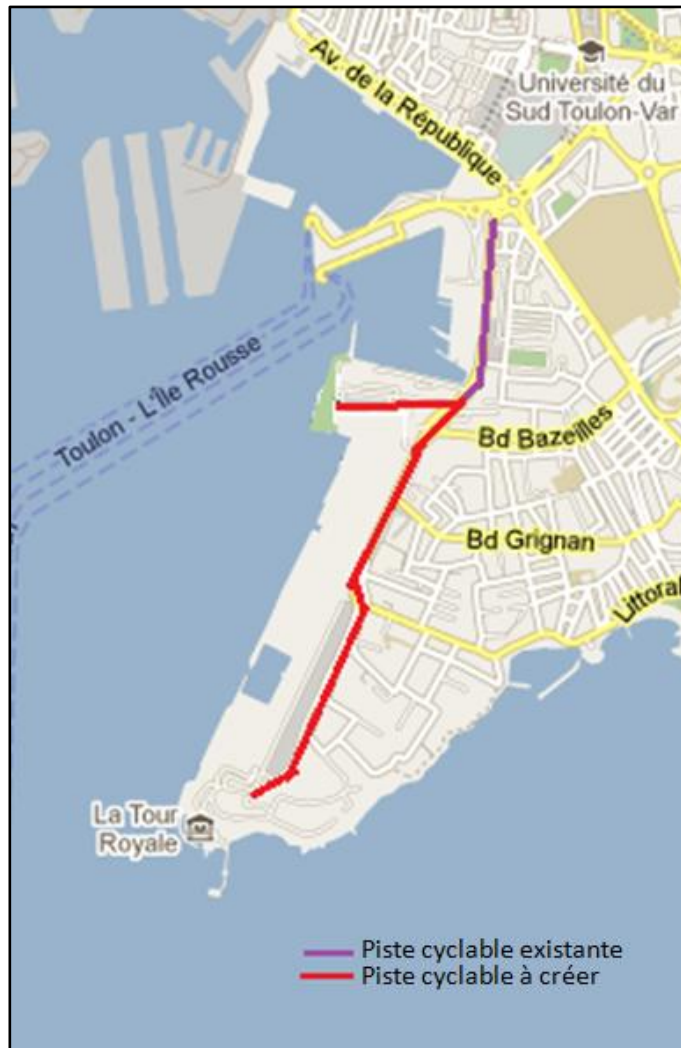


Figure 62: Proposition pour le tracé de la piste cyclable
Réalisation personnelle, source Google Maps

La bande cyclable devra longer le site et passera donc sur l'avenue de l'Infanterie de la Marine et l'avenue de la Tour Royale. Elle sera à double sens et d'une largeur de 3 mètres (1,50 mètres pour chaque sens de circulation). Elle permettra de relier le site au centre-ville et à la Tour Royale. Elle facilite l'usage des vélos.

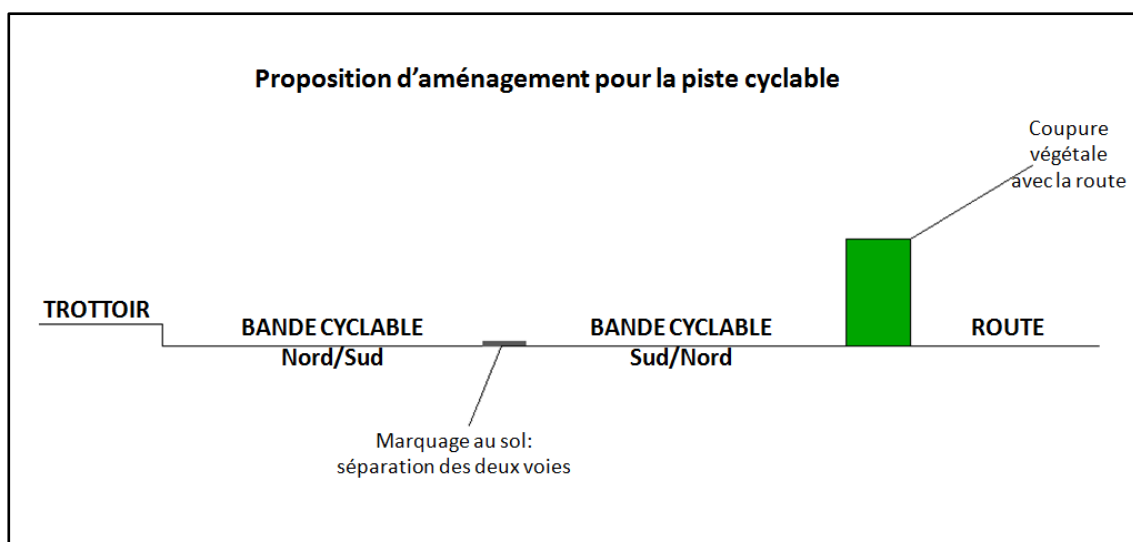


Figure 62: Proposition d'aménagement pour la piste cyclable
Réalisation personnelle

La piste cyclable sera longée d'un côté par un trottoir destinée aux piétons et de l'autre par la route. Afin de créer un équipement à la fois sure pour les cyclistes et visuellement agréable, le trottoir sera relever d'uniquement quelques centimètres et une haie végétale de cinquantaine de centimètres sera mise en place pour séparer la piste cyclable de la route. La voie sera aussi marquée au sol.

De plus afin de faciliter l'utilisation des vélos, des emplacements pour les garer seront placés au Nord et au Sud du site mais aussi en son milieu. Il serait intéressant que les attaches-vélos soient modernes et originaux pour qu'ils soient en accord avec le mobilier urbain déjà utilisé.



Figure 63: Attache vélo exposé à New York
Source la ville de New York

Des équipements de réparation tels une pompe à vélo ou encore quelques outils pourraient aussi être mis à disposition comme cela est fait dans les stations d'hiver pour le réglage des skis.

Ensuite, le site est desservi par le réseau de transport en commun de la ville. Cependant, l'arrêt de bus présent sur l'avenue des Tirailleurs Sénégalais est en mauvaise état. Il faudrait donc envisager de le remplacer et de mettre un abri moderne et vitré uniquement sur les côtés afin qu'il soit ombragé tout en restant lumineux.

Actuellement le site est à proximité de 4 parkings : un au centre, un au sud et deux au nord. Le parking au nord situé en face de l'actuelle entrée de l'Arsenal n'est pas aménagé et ne possède pas de places délimitées au sol. Les trois autres parkings offrent 209 places dont 6 pour handicapés et il existe une trentaine de places de stationnement le long de l'avenue des Tirailleurs Sénégalais. Le site est donc accessible au voiture, cependant le parking de l'Arsenal doit être réaménagé afin de ne pas jurer avec le paysage et de ne pas créer des problèmes de stationnement et de circulation. Ce parking de 2049m² doit être aménagé et offrir, étant donnée sa proximité, avec l'hôtel des stationnements pour voitures et pour les autocars des touristes ou des transports scolaires. Mais on devrait aussi créer une zone de stationnement pour les deux roues motorisés.

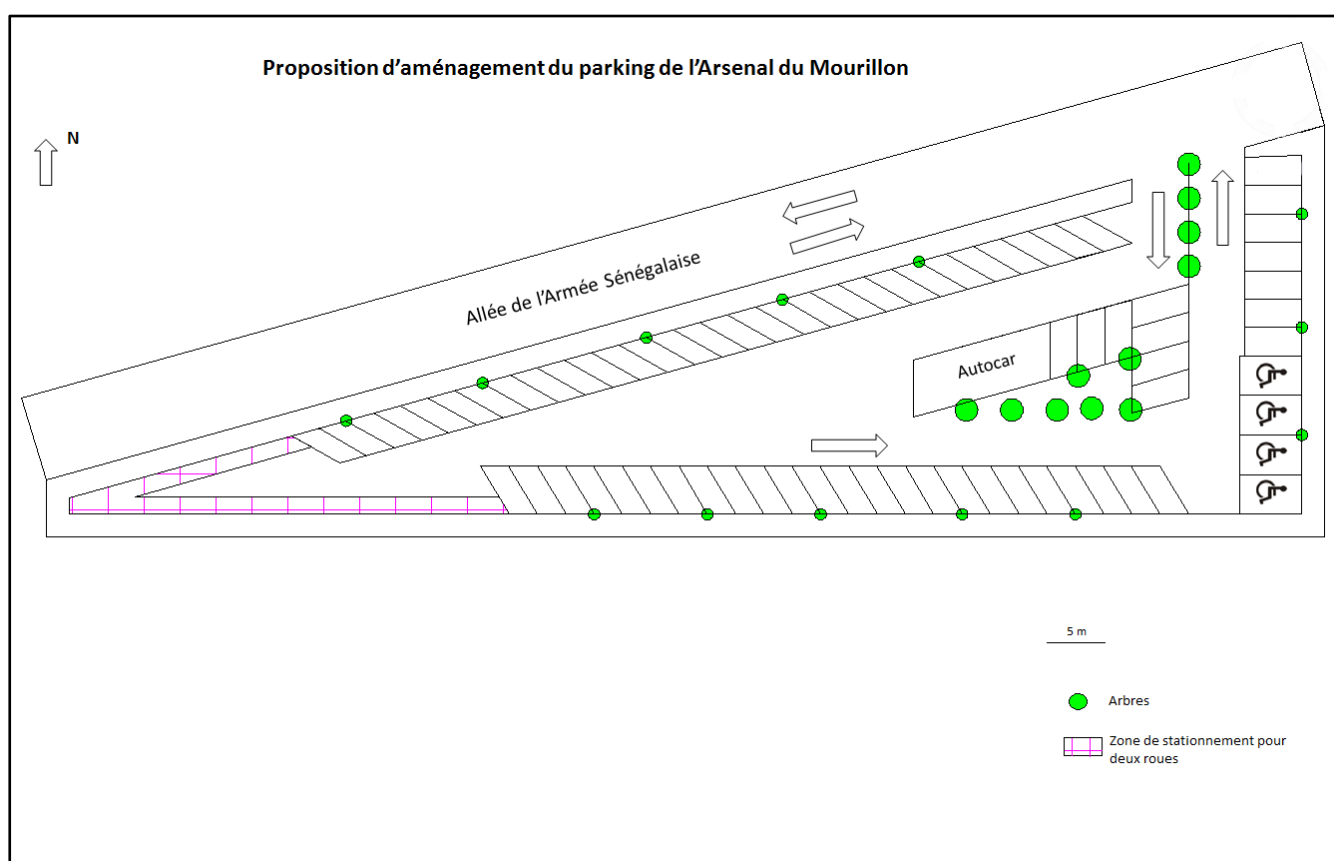


Figure 64: Proposition d'aménagement du parking de l'Arsenal du Mourillon
Réalisation personnelle

Le parking pourrait être comme ci-dessus il posséderait alors 66 places dont 4 handicapés et un arbre pour trois places de stationnement serait planté. Les places pour automobiles seraient de 2,50 par 5 mètres,

les places handicapées de 3,50 par 5 mètres et il y aura un stationnement pour autobus de 5 par 15 mètres ainsi qu'une aire pour scooters et motos. L'entrée et la sortie se feraient du côté de l'Allée de l'Armée d'Afrique et toutes les voies de circulation au sein du parking seraient à sens unique.

Avec l'aménagement de ce parking et d'une bande cyclable et grâce aux équipements déjà présents, le port de grande plaisance serait accessible aux véhicules motorisés, aux usagers utilisant les transports en commun ainsi qu'aux cyclistes. Il sera ainsi, en ce qui concerne les transports intégrés à la ville.

L'enceinte autour du site qui accentue la coupure ville/mer sera détruite, le site sera longé par un trottoir arboré. Le port de grande plaisance ne sera pas fermé, et il ne possédera pas de barrière afin que la promenade végétale et le site soient totalement intégrés au tissu urbain et accessibles à chaque endroit. Mais aussi car la création d'un lieu clos en établissant une frontière physique pourrait donner un sentiment d'exclusion à la population et ainsi le site ne deviendrait pas un lieu toulonnais à part entière car il serait vu comme un lieu pour les personnes très fortunées.

➤ **Etant donnée l'importance de la Marine et de l'Arsenal dans l'histoire de la ville, il faut conserver le caractère historique du site.**

L'ancienne gendarmerie maritime ainsi que le bassin des sous marinières et les anciennes rampes de construction des à structure métallique, construites au début du XX^{ème} siècle, visibles depuis l'avenue des Tirailleurs Sénégalais seront conservés.

L'ancienne gendarmerie maritime sera réhabilitée, il faudra conserver et mettre en avant le caractère et le passé du site.

Les anciennes rampes de construction des à structure métallique, construites au début du XX^{ème} siècle seront conservées et valorisées par un jeu de lumière, il faudra veiller à ce qu'elles ne soient pas cachées par des arbres ou des arbustes. Des plaques informatives résumant le passé du site seront aussi placées à proximité afin que chacun puisse mieux connaître l'histoire de la rade et donc de la ville.

➤ **Il est primordial de créer une atmosphère sécurisante et rassurante.**

Tout doit être mis en œuvre pour créer une atmosphère sécurisante et mettre en valeur le site et ces équipements. Le quai sera éclairé par le sol grâce à des spots mais aussi par des réverbères, il en sera de même pour le ponton et pour le parc. Les allées en durs au centre du site, seront uniquement munies de lampadaires.

Dans un souci d'originalité et afin de rappeler le caractère ancien du site mais aussi sa nouvelle « vie », les réverbères seront à la fois anciens et modernes, on pourra aussi utiliser des lampadaires solaires dans le cadre du développement durable.



Figure 65: Réverbère parisien
Source site de la ville de Paris



Figure 66: Réverbère moderne à Bordeaux
Source site de la ville de Bordeaux

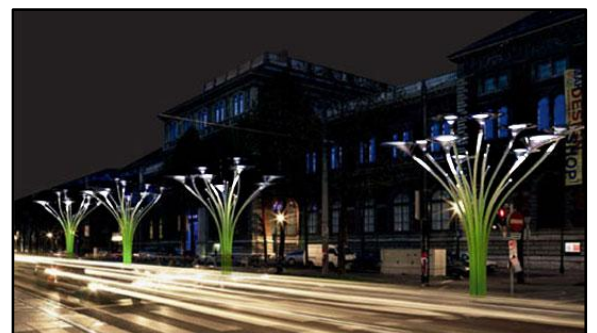
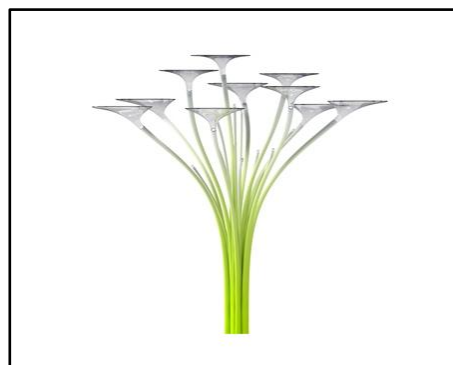


Figure 67: Lampadaire photovoltaïque
Source Neo Mans land

➤ **Bilan de l'aménagement :**

Surface bâties de planchers : 45 642,55 m²

Dont commerces : 3 750 m²

Dont bars, restaurants : 4 812,5 m²

Dont hôtel : 7 812,5 m²

Dont garages : 2 734,31 m²

Dont service public (gendarmerie et douane) : 394,35 m²

Dont sanitaires : 17,28 m²

Dont capitainerie : 1 796,87 m²

Répartition des emprises au sol :

Bâti : 33,82 %

Jardin : 40,91 % soit 55 209 m²

***d. Un aménagement allant dans le sens de la
démarche « Ports Propres »***

Afin de récolter les déchets produits par les usagers du port des beines à ordures et de tri collectif seront installées au niveau du point propre. Etant donnée la taille des navires, il est difficile de mettre à disposition des pompes à eaux usées et à eaux de fond de cale ainsi qu'une station d'avitaillement en fuel. Cependant afin de faciliter les camions de pompes et de ravitaillement, une voie d'accès longeant le quai sera installée. Des blocs sanitaires seront aussi mis en place. En ce qui concerne l'aire de carénage, elle ne sera pas implantée directement sur le site, mais il en existe plusieurs dans la zone. Enfin, la signalétique exigée par le programme « ports propres » devra être installée.



Figure 68: Signalétique Point Propre
Source Ports Propres

3. Une gestion de l'aménagement rationnelle et dynamique

Il s'agit ici, de définir comment organiser et exploiter au mieux les ressources afin d'obtenir une performance convenable et la satisfaction du plus grand nombre.

L'aménagement doit être géré de façon rationalisée et dynamique afin que le port de grande plaisance soit rentable et qu'il réponde aux normes économiques, environnementales et sociétales du développement durable. Plusieurs points sont à mettre en avant mais avant tout il faut définir quelles entités administratives vont être gestionnaires du port.

Les ports du XX^{ème} siècle doivent évoluer pour relever les défis du développement durable et devront s'appuyer sur :

Les innovations techniques

Le respect de l'environnement

La mutabilité du port, de la ville et du foncier

L'optimisation de la gestion pour pallier au manque de place

La liaison entre la ville et le port

L'intégration du port au tissu urbain

Le port comme un patrimoine culturel

La mise en réseau

La gestion doit donc être dynamique et adaptée au site tout en essayant d'utiliser au mieux ces outils pour atteindre les exigences du développement durable.

a. La gestion administrative

Les ports peuvent avoir différents statuts et il y a plusieurs modes de gestion.

La gestion directe : structuration adaptée à la taille et à l'activité, gestion en régie de l'Etat.

La gestion déléguée (circulaire de 1969 et 1981) que l'on retrouve souvent pour les ports de plaisance bien que ces derniers puissent aussi être gérés en régie par les collectivités.

L'entité centralisatrice de gestion administrative des ports est la direction des opérations portuaires. La Chambre de Commerce et d'Industrie du Var est concessionnaire des Ports de Plaisance et de commerce de Toulon. En effet, le Département lui a attribué la gestion de ses ports. Elle gère trois concessions : une concession commerce dont le concédant est le Syndicat Mixte des Ports du Levant, une concession plaisance incluant les ports de : Saint-Mandrier, la Darse Nord du Mourillon, Saint-Louis du Mourillon, la Vieille Darse, la Seyne-sur-Mer et une concession plaisance sur Hyères incluant le port du Niel. Le concédant de ces ports est le Syndicat Mixte des Ports du Levant. La communauté d'agglomération de Toulon Provence Méditerranée gère donc les structures portuaires toulonnaises à travers le syndicat mixte des Ports du Levant.

La chambre de Commerce et d'Industrie du Var et le syndicat mixte des Ports du Levant collaborent à la mise en place d'un plan stratégique de développement des infrastructures et des activités. Ainsi, la CCI du Var et la communauté d'agglomération TPM prennent l'initiative en ce qui concerne la construction d'un nouveau port. Cependant, étant donnée la nature du foncier, on ne sait pas qui sera propriétaire du terrain après le départ de la DCNS. Il n'est donc pas possible de définir le jeu d'acteur.

Pour la réalisation d'un port de grande plaisance, il faudrait que le Département achète le terrain et collabore ensuite avec la communauté d'agglomération et la CCI du Var à laquelle il concède déjà la gestion des ports. Cela serait aussi possible si la Région devenait propriétaire du terrain, mais cela serait moins pratique car la gestion des ports est attribuée au Département.

Ensuite, comme en témoigne le projet de reconversion du site actuel de la B.A.N de Saint-Mandrier, qui est un projet mené en partenariat avec l'Europe (programme Interreg IIIB MEDOCC), les services de l'Etat, la Région PACA et le conseil général du Var, la reconversion des friches industrielles et militaires bénéficie d'un fort engouement. Ainsi, il pourrait être intéressant de solliciter ces divers organismes et notamment la communauté Européenne afin de donner plus de poids au projet et d'en faciliter le financement.

Après, l'aménagement d'un port de grande plaisance ayant un impact non négligeable sur l'environnement, il faudra intégrer à la réflexion, en plus de professionnels du Yachting, des spécialistes de

l'environnement afin de respecter le Contrat de baie de la rade de Toulon, de minimiser les effets néfastes de cette aménagement sur la biodiversité et d'aller dans le sens du développement durable.

De plus, si l'on veut réaliser un aménagement artistique et culturel sur un site de grande plaisance, il faudrait intégrer à la réflexion des artistes. Enfin, il pourrait être intéressant de réaliser un partenariat public/ privé notamment au niveau des investissements.

b. La gestion financière

Le financement de l'aménagement pourra résulter d'un partenariat public/privé afin que la collectivité n'ait pas à emprunter. Les investisseurs privés financeront tout le projet et la collectivité les remboursera à travers un loyer. Au terme du contrat le public deviendra propriétaire des lieux.

Les locaux destinés à recevoir des commerces, des cafés et des restaurants ainsi qu'un hôtel pourront être soit vendus soit loués. Cette deuxième hypothèse paraît plus sage, en effet les investisseurs puis les collectivités pourront ainsi contrôler les services présents sur le site. La location permet aussi, une rentrée régulière d'argent et est un investissement à long terme. Les loyers versés permettront d'amortir le coup de l'aménagement.

Ensuite, les postes d'accueil des navires seront payant, le coût d'un anneau sera déterminé par le gestionnaire du port et adapté à la demande. En effet, pour l'instant il n'existe pas d'harmonisation des prix au niveau national. La Chambre de Commerce et d'Industrie du Var fixe les tarifs en fonction de la saison et de la durée de l'escale.

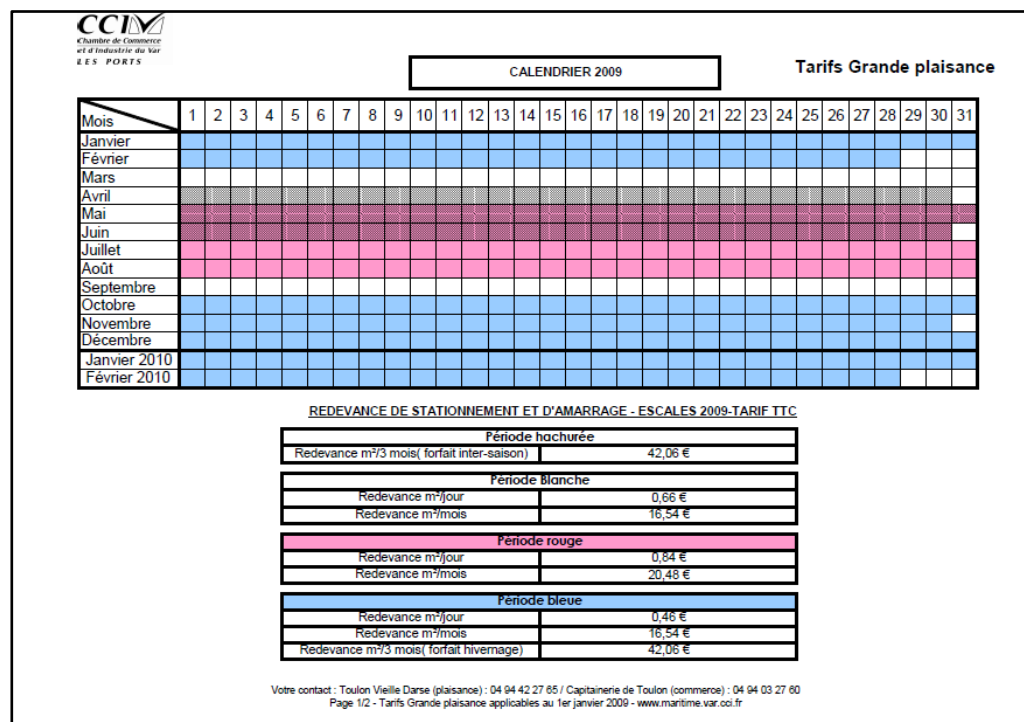


Figure 69: Redevance pour l'année 2009 fixée par la CCI du Var
Source CCI du Var

En 2009, un yacht de 500 m² (soit environ 50 mètres de long) en escale pour un mois payait une redevance de stationnement et d'amarrage variant de 7 010€ à 10 240€.

Si on considère que le port sera occupé à 100% d'octobre à février (forfait hivernage) par des bateaux de 50 mètres, le montant total de ces redevances s'élèvera à 1 051 500 €. Il faut ajouter à cela la redevance sureté mais aussi des droits de ports pour les yachts immatriculés au commerce.

Redevance sureté (€) = longueur hors tout * 0,51* nombre de jour

Droits de ports (€) = 0,31€ par m² et par période de 15 jours entamée

Ainsi, l'aménagement pourra être rentabilisé. De plus, grâce aux dépenses des équipages pour leurs besoins personnels mais aussi pour ceux du navire qui s'élèvent au total à 3 millions d'euros pendant l'hivernage pour un yacht de 60 mètres (d'après le GEPY), l'économie locale bénéficiera de façon non négligeable de cet aménagement.

c. Une mise en réseau du port et des savoirs

Afin de pallier au manque de place, le port devra avoir une gestion optimisée. Il faut mettre le port de grande plaisance en réseau avec les ports environnants proposant les mêmes services. On pourra proposer

comme cela se fait en Bretagne avec le passeport escale, des avantages financiers sur le prix des anneaux des ports voisins ou sur la maintenance si le yacht informe à l'avance de son départ. La capitainerie est ainsi en mesure d'en informer les autres. Cela augmente la capacité d'accueil des ports de la Région.

Le port pourra aussi s'intégrer au projet DURAPORTS qui est un partenariat franco-italien porté par le conseil général des Alpes maritimes qui a élaboré un programme intégré transfrontalier dans le cadre « Ports Riviera » nommé DURAPORTS. Le but de ce projet commun aux enjeux économiques pour l'ensemble de la Riviera Côte d'Azur –Italie est : de valoriser les ports de plaisance, d'optimiser et dynamiser l'offre, de valoriser et développer la qualité environnementale, de favoriser les métiers du nautisme en étant dans une optique de développement durable.

Le réseau IDEAL Connaissances qui pour objectif de mutualiser les pratiques autour de plusieurs thématiques comme l'aménagement et la gestion de place, le développement économique et le tourisme, l'environnement, l'accessibilité, la prévention ou encore la législation des ports pourrait être un gros avantage pour le port de grande plaisance en effet la mise en réseau à tous les niveaux des ports, des professionnels, des clients et des connaissances est essentielle pour valoriser les ports et les activités portuaires dans un esprit de développement durable.

Le port de grande plaisance devra utiliser tous ces outils pour être le plus rentable possible et avoir une gestion optimale, rationalisée et dynamique.

d. Développer des itinéraires pour intégrer l'équipement au territoire

Ensuite, pour réussir pleinement l'intégration du port au tissu urbain et au territoire et la liaison entre la ville et le port, les gestionnaires de l'équipement pourront adhérer au programme ODYSSEA qui met en scène l'identité de chaque terroir et de la ville au niveau du port afin que la plaisance profite même à l'arrière pays. La création d'un itinéraire culturel sur le bassin de navigation de Toulon, permettrait de valoriser le patrimoine et d'offrir un voyage sur l'histoire. L'ODYSSEA a aussi mis en place un inventaire des ports, de ses services et des lieux touristiques et culturels et du patrimoine. Cet atlas est un moteur de valorisation des ports et pourrait être un atout majeur pour le port de grande plaisance du Mourillon mais aussi pour l'agglomération toulonnaise.

e. Avoir la volonté de diminuer son empreinte environnementale

Le port doit aussi prendre des initiatives afin de diminuer son impact sur l'environnement. Les yachts étant donnés leurs volumes possèdent des cales de stockage de tous les résidus, ces derniers sont récupérés au port. La plus part du temps les rejets à l'eau sont nuls dans les bateaux modernes cependant la capacité des cuves de stockage est insuffisante selon le nombre de personnes à bord et la durée. Le port de Toulon devra proposer des solutions afin d'atteindre un objectif « 0 rejet » déjà en place en Turquie, en Grèce et aux USA, et intégrer cet objectif pour les yachts dans les procédures de séjours en manifestations et en séjour ordinaire sur base déclarative. Les gestionnaires du port de grande plaisance du Mourillon devront faciliter le pompage par camion, par navire, par station portuaire fixe ou mobile et entrer en contact avec les acteurs déjà mobilisés (capitaines de yachts et autres ports).

Il faudra aussi se préoccuper de la qualité des plans d'eau de la rade et des eaux de baignade. En effet, c'est un enjeu stratégique pour les collectivités locales en raison du tourisme car la dégradation des eaux de baignade nuit aux touristes, aux riverains et à la faune et à la flore aquatique. Il faut donc que les gestionnaires du port trouvent un moyen d'éliminer les macro-déchets, d'asperger les plages avec l'eau de mer pour le nettoyage des galets et d'oxygéner les eaux profondes. Ils pourront, par exemple s'adresser à l'entreprise Veolia Eau.

Après, les équipements proposés allant dans le sens de la démarche Ports Propres, les gestionnaires de port pourront continuer dans cette voie. Il faudra alors disposer d'un matériel de dépollution permettant de faire face à de petites ou moyennes contaminations aux hydrocarbures, créer des partenariats pour l'utilisation des aires de carénages environnantes et former les employés portuaires aux questions environnementales.

Ensuite, un nouveau type de fuel sans soufre, le fuel cristal, évite toutes les pollutions dues aux carburants. Ainsi, le port pourrait utiliser un système de bonus/malus pour encourager les propriétaires de yachts à utiliser ce produit.

Enfin, le port doit tout mettre en œuvre pour sensibiliser les usagers aux questions environnementales. Les gestionnaires pourront solliciter l'aide de l'agence nationale de l'eau.

f. Le port en tant qu'élément culturel

Après, l'art apparaît comme un bon moyen d'intégrer à la fois le port à la ville et la population locale et les touristes à cet aménagement ayant à la base un public très ciblé. Mais cela permettrait aussi de placer le site comme un véritable patrimoine culturel. L'aménagement a été conçu pour pouvoir accueillir des expositions temporaires et des grandes manifestations. L'architecture temporaire et éphémère doit être privilégiée. Ainsi, les gestionnaires doivent organiser de grandes manifestations et des expositions d'art urbain. Des événements concernant les lumières pourront aussi être envisagés.

g. Etre concurrentiel

Enfin, pour proposer une offre concurrentielle de qualité, le port devra tout mettre en œuvre pour développer les services qu'elle offre. Le WIFI devra être présent, le personnel d'accueil mieux formé. Un service de limousine devra aussi être mis en place ainsi qu'un annuaire des services présent dans le port et la ville d'accueil. Mais il devra aussi toujours chercher à être à la pointe des innovations techniques afin de se démarquer de ses voisins et d'être toujours plus rentable.

Conclusion

La politique de la ville témoigne d'une véritable volonté de dynamiser et de valoriser le littoral toulonnais. Malgré une économie viable, il semble que la ville ne mette pas en avant tous ses avantages et que le littoral urbain soit peu accessible. La mer pourrait être mieux intégrée au paysage urbain et l'attrait touristique du territoire, bien que déjà très important, pourrait être d'avantage exploité.

Etant donnée, la dépendance de l'économie Toulonnaise vis-à-vis la Marine, il serait souhaitable que Toulon trouve une activité capable de stimuler le tissu local après la délocalisation de certains sites. L'Arsenal du Mourillon se révèle être un terrain militaire au fort potentiel de reconversion qui présente toutes les caractéristiques nécessaires pour apporter à la fois un nouveau souffle à l'économie et pour ouvrir la ville sur la mer.

Comme en témoigne, le récent projet d'aménagement initié par la proposition de PLU, la ville désire mettre en valeur la façade maritime et développer l'accueil de la grande plaisance.

Le secteur du yachting pourrait être une solution au départ de la Direction générale de l'Armement du site de l'Arsenal du Mourillon. En effet, la grande plaisance est très dynamique, c'est un moteur économique qui, bien que destiné à un public particulier, profite à tous. L'aménagement d'un port destiné à l'accueil de yachts serait aussi une opportunité pour la population de réinvestir et de se réapproprier ce lieu et permettrait à la ville de se réconcilier avec son littoral.

Chaque aménagement proposé devra ainsi viser à concilier le développement de la grande plaisance et la création d'un lieu sur la bande littorale intégré à la ville et répondant aux besoins de toute la population. Afin d'être en accord avec la politique de la ville, il faudrait surtout mettre en avant l'opportunité de réinvestir le littoral et l'espace occupé par la Marine. Les commerces, les bars, les restaurants et les équipements pour l'accueil de la grande plaisance ainsi que la promenade littorale sont destinés à satisfaire les exigences de chacun. La réconciliation entre mer et ville sera sous tendue par chaque aménagement proposé. De plus, la population locale devra être intégrée au projet par différents biais comme par exemple, l'utilisation de l'art urbain et de plaquettes informatives sur le nautisme et sur l'histoire de la rade.

Afin de s'inscrire dans une démarche durable, le port devra avoir une gestion optimale, être vu comme un patrimoine culturel et artistique au cœur d'un réseau mais surtout favoriser la relation ville/port et être

pleinement intégré au tissu urbain. Il sera aussi nécessaire que les plaisanciers et les acteurs portuaires diminuent leur impact sur l'environnement en adhérent, par exemple, à la démarche « Ports Propres ».

Enfin, avec la nouvelle législation concernant les activités militaires, la question de la reconversion des sites abritant ce genre d'activités va devenir majeure. En effet, il existe en France beaucoup de terrains ou de friches militaires situés en plein cœur de ville. Avec le phénomène d'étalement urbain et le manque de place surtout pour les villes littorales, ces sites vont être très convoités et leurs reconversions sont facteurs d'enjeux. Il serait intéressant de réfléchir au devenir des terrains ou des friches militaires situés au cœur du tissu urbain ?

Bibliographie

Ouvrage :

- Charles GACHELIN, « *Pour un plan Stratégique Intégré du Littoral Français* »
- Claude CHALINE, « *Ces ports qui créent des villes* », éditions L'Harmattan.
- Michel CANTAL DUPART et Claude CHALINE, « *Le Port cadre de ville* », éditions L'Harmattan
- PIERRE FOURNIER et SYLVIE MAZZELLA, « *Marseille, entre ville et ports ; Les destins de la rue de la République* », éditions La Découverte
- « *Villes et projets urbains en Méditerranée* », collection perspectives « Villes et territoires ».

Mémoire de recherche et rapport de stage :

- Adrien BELTRAN, « Dynamique de développement touristique dans la commune de port de bouc (13) »
- Magali, HENRY, « Villes portuaires en mutation »
Mémoire de licence, université de Lausanne, UNIL, institut de géographie
- Priscille GENESCO, « La relation ville-port au sein des villes moyennes: jeux d'acteurs et enjeux d'aménagement »
Mémoire de recherche : Aménagement du territoire, université de Tours : EPU – DA
Stage DA3 2007-2008, université de Tours : EPU - DA

Site internet :

- AFAQ, la démarche Ports Propres, <http://www.ports-propres.org/>
- Chambre de Commerce et d'Industrie du Var, <http://www.var.cci.fr/>
- Conseil Général du Var, <http://www.var.fr/>
- Fédération Française des Ports de Plaisance, <http://www.ffports-plaisance.com/>
- Le toulonnais, les monuments toulonnais, <http://www.toulonnais.com/>
- Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, les ports maritimes, <http://www.developpement-durable.gouv.fr/>
- Net Marine, l'Arsenal du Mourillon, <http://www.netmarine.net/>
- Observatoire Régional du Tourisme, <http://www.chiffres-tourisme-paca.fr/>
- Office du tourisme de la ville de Toulon, <http://www.toulontourisme.com/>
- Pôle mer PACA, <http://www.polemerpaca.com/>
- Riviera Yachting Network, <http://www.rynetwork.com/>
- SCOT Provence Méditerranée, <http://www.scot-pm.com/>

- Site officiel de la ville de Toulon, <http://www.toulon.com/>
- Toulon Provence Méditerranée, <http://www.tpm-agglo.com/>
- Toulon Provence Méditerranée, Le Contrat de baie, <http://www.contratdebaie-tpm.org/>

Etude :

- Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques, « *Grande plaisance, règlement technique applicable aux navires de croisières commerciaux ou privés de plus de 24 mètres* »
- MEEDM – DTRMF, « *Etude de suivi de l'offre et de la demande de transport maritime* »
- Ministère de l'Ecologie, du développement durable, des Transports et du Logement, « *La plaisance en quelques chiffres* », 2010

Article :

- GALLINI Philippe, « L'aménagement du port de Marseille devra encore attendre », La Provence, 27/05/2008
- GRAVES Pierre, « Odyssea : les ports méditerranéens en réseau », Le marin, 29/04/2011
- GRAVES Pierre, « Ports propres : changer les comportements », Le marin, 29/04/2011
- « TPM vise une nouvelle bande littoral », Var Matin, 24/01/2011
- MICHEL Karine, « Toulon, l'Arsenal du Mourillon futur site touristique ? », Var Matin, 06/10/2009

Index des sigles

ADEME , Agence nationale pour le développement, l'environnement et la maîtrise de l'énergie	56
AERMC , Agence de l'eau Rhône-Méditerranée et Corse	56
B.A.M , Brigade aéromobile	26
BRGM , Bureau de recherches géologiques et minières	39
CCI , Chambre de commerces et d'industries.....	45
CLAP , Comité de liaison pour l'alphabétisation et la promotion	10
CNRS , Centre national de la recherche scientifique	10
DCNS , Direction des constructions navales	30
DGA , Direction générale de l'armement	65
DIREN , Direction régionale de l'environnement.....	53
FISAC , Fonds d'intervention pour les services, l'artisanat et le commerce	15
GIS , Geographic information system.....	39
Insee , Institut national de la statistique et des études économiques	15
PACA , Provence Alpes Côte d'Azur	8
PIND , Projet individuel.....	3
PLU , Plan local d'urbanisme	35
POS , Plan d'occupation des sols9	9
RIF , Registre des immatriculations françaises.....	50
SCOT , Schéma de cohérence territoriale	9
TCSP , Transport en commun en site propre	25
TGV , Train grande vitesse	55
TPM , Toulon Provence Méditerranée	25
Unedic , Union nationale pour l'emploi dans l'industrie et le commerce ..	10
WIFI , Wireless ethernet	82

Table des illustrations

Figure 2: Carte de la Région PACA.....	10
Figure 2: Localisation de la ville au sein du territoire Régional.....	12
Figure 3: Toulon et principales voies de communications.....	13
Figure 4: Principales contraintes spatiales de la ville et étalement urbain.....	13
Figure 5: CSP de la population toulonnaise en 2007.....	14
Figure 6: Emploi selon le secteur d'activité en 2007.....	15
Figure 7: Nombre d'entreprises par secteur d'activités au 1er janvier 2009.....	15
Figure 8: Création d'entreprises par secteur d'activités en 2009.....	16
Figure 9: Nombre d'hôtels selon le nombre d'étoiles au 1er janvier 2010.....	17
Figure 10: Plan de vieille ville de Toulon.....	19
Figure 11: Eléments créant des coupures mer/ville.....	19
Figure 12: Vue de l'Arsenal depuis le square du port Marchand.....	21
Figure 13: Vue des ports de plaisance et de commerce.....	22
Figure 14: Vue de la Seyne sur Mer et des Sablettes.....	22
Figure 15: Panorama de la grande rade de Toulon.....	24
Figure 16: Etat des lieux des activités liées à la mer à Toulon.....	25
Figure 17: Plan de la petite rade de Toulon et secteurs d'activités des ports.....	25
Figure 18: Port de Toulon.....	26
Figure 19 : Arsenal de Toulon en 1896.....	27
Figure 20 : Grand Projet de Rade.....	29
Figure 21 : Tracé envisagé pour le tramway à Toulon.....	30
Figure 22: Le quartier du Mourillon.....	30
Figure 23: Plages du Mourillon le long de la corniche.....	31
Figure 24: Reconstitutions de l'Arsenal Sud du Mourillon.....	32
Figure 25: Ancienne gendarmerie maritime.....	33
Figure 26: Vestiges d'une des anciennes rampes de construction.....	33
Figure 27: Situation du site de l'Arsenal du Mourillon.....	34
Figure 28: Carte de l'Arsenal du Mourillon.....	36
Figure 29: Square au Nord de l'Arsenal.....	37
Figure 30: Parc au sud du site.....	37
Figure 31: La Tour Royale.....	37
Figure 33: Monument commémoratifs à la mémoire des sous-mariniérs.....	38
Figure 32: Vue de l'Arsenal du Mourillon depuis le square du port marchand.....	38
Figure 34: Sous-marin.....	38
Figure 35: Plan de l'arsenal du Mourillon.....	39
Figure 36: Zonage du PLU du site.....	40
Figure 37: Vue aérienne du parking du port marchand au nord du site.....	41
Figure 38: Vue aérienne du parking de l'Arsenal du Mourillon.....	41
Figure 39: Vue aérienne du parking de la Tour Royale.....	41
Figure 40: Plan des éléments du site à conserver.....	42
Figure 41: Carte de l'herbier de posidonie.....	43
Figure 42: Zonage établi par le Contrat de Baie.....	45
Figure 43: Ports, équipements et capacité d'accueil pour le Yachting dans la Région PACA.....	51
Tableau 2: Nombre de place de yacht disponibles par port de Marseille à Menton en fonction de la longueur du bateau.....	52
Figure 44: Proposition d'aménagement du PLU.....	56
Figure 45: Port de grande plaisance de la Seyne sur Mer.....	59
Figure 46: Vue aérienne du Port Vauban.....	60
Figure 47: Vue aérienne de la marina.....	61
Figure 48: Vue de la géode.....	61
Figure 49: Anciens docks.....	61
Figure 50: Proposition d'utilisation de l'espace du port de grande plaisance.....	73

Figure 51: Proposition pour l'amarrage des navires de grande plaisance.....	75
Figure 52: Côtes des bâtiments et de leur terrasse.....	76
Figure 53: Banc Muscle réalisé par la Tôlerie forezienne.....	78
Figure 54: Chaise longue par Kate McCreary.....	78
Figure 55: Chaise longue par Marc Newson.....	78
Figure 56: Proposition pour l'emplacement d'œuvres d'art.....	79
Figure 58: Proposition de plaquettes informatives sur le nautisme.....	80
Figure 58: Proposition d'aménagement pour la partie centrale du parc.....	81
Figure 59: Proposition d'aménagement du jardin (vue aérienne).....	82
Figure 60: Proposition d'élément pour réaliser de l'ombre.....	83
Figure 61: Proposition pour le ponton flottant et pour son agencement.....	84
Figure 62: Proposition pour le tracé de la piste cyclable.....	85
Figure 62: Proposition d'aménagement pour la piste cyclable.....	86
Figure 63: Attache vélo exposé à New York.....	86
Figure 64: Proposition d'aménagement du parking de l'Arsenal du Mourillon.....	87
Figure 65: Réverbère parisien.....	89
Figure 66: Réverbère moderne à Bordeaux.....	89
Figure 67: Lampadaire photovoltaïque.....	89
Figure 68: Signalétique Point Propre.....	90
Figure 69: Redevance pour l'année 2009 fixée par la CCI du Var.....	94

Annexes

Compte rendu des rencontres nationales : activités portuaires et développement durable *(réalisation personnelle)*

Le développement durable et les activités portuaires sont une thématique internationale. Le développement durable revêt un caractère économique, environnementale et sociétal, il est ainsi la pierre angulaire du développement portuaire.

Les ports et la filière nautique doivent se développer dans un cadre économique durable et raisonné. Le port est aujourd'hui un enjeu urbanistique, économique, environnemental et culturel emprunt d'une forte réglementation. Le port est à la fois la vitrine de la ville au niveau touristique et un moteur économique, il possède un rôle de promotion, il est donc indispensable de penser les ports de demain afin de maintenir l'attractivité du territoire tout en étant dans une démarche de développement durable. Il apparaît aussi nécessaire de tout mettre en œuvre pour créer un service portuaire pour tous, la priorité est donnée à l'utilisateur.

On compte aujourd'hui 130 ports de plaisance de Menton à Marseille, plusieurs ports de commerce et un port militaire. En région PACA, plus de 10% de la population active travaille en lien avec la mer, la mer est donc un patrimoine à valoriser et à protéger. La fédération française des ports de plaisance développe en collaboration avec d'autres organismes, une charte sur le dragage pour ne pas que cette opération soit un frein à l'extension et à la reconversion des sites portuaires. Elle a aussi lancé une enquête chez ses adhérents pour connaître avec plus de finesse les chiffres de la plaisance et de ses retombées économiques et tente de consolider l'observatoire des ports de plaisance. De plus, l'élaboration d'une charte pour le développement durable des ports de plaisance, à sec et à flots est en cours.

1ère séance plénière : Les ports aujourd'hui et les modes de gestion actuels

Les ports sont présents depuis l'antiquité, leurs formes et leurs fonctionnements ont évolué afin de répondre aux besoins de développement des activités portuaires. Aujourd'hui, ceux sont des plans d'eau protégés, équipés et spécialisés qui peuvent être soit maritimes soit fluviaux ou encore lacustres. L'interaction ville/port apparaît comme indispensable. Il n'y a pas de définition juridique précise mais une jurisprudence de plus en plus forte voit le jour et le caractère portuaire ainsi qu'un statut d'exception pour la construction d'ouvrages artificiels et pérennes sur le domaine public maritime sont reconnus. Les différentes activités portuaires sont : le commerce, le militaire, la pêche et la plaisance privée ou professionnelle.

En Europe : Fret 3,5 millions de tonnes, 350 millions de passagers et 5000 ports de plaisance (1500000 anneaux).

En France : 384 millions de tonnes, 29 millions de passagers et 261 ports de plaisance (145000 anneaux).

Les ports peuvent avoir différents statuts et il y a plusieurs modes de gestion. La gestion directe : structuration adaptée à la taille et à l'activité, gestion en régie de l'Etat. La gestion déléguée (circulaire de 1969 et 1981) que l'on retrouve souvent pour les ports de plaisance bien que ces derniers puissent aussi être gérés en régie par les collectivités.

Au port de plaisance de Beaulieu-sur-Mer, par exemple, une société anonyme est gestionnaire et concessionnaire. Alors que depuis la loi du 4 juillet 2008, le grand port maritime de Marseille / Fos est géré par un opérateur privé à travers trois instances de gouvernement mais l'Etat garde un contrôle permanent.

La dimension inter-méditerranéenne avec notamment le Maroc, l'Algérie, la Tunisie, le Liban et l'Italie s'accroît. Le Maghreb tente de développer ses ports de plaisance malgré les disparités sur le territoire dues notamment aux problèmes sociopolitiques. L'Algérie et le Maroc ont un espace portuaire dédié intégralement au commerce et la pêche mais ayant compris les avantages économiques, touristiques et socioculturels de la plaisance, ils se donnent les moyens de reconverter les ports. En Italie, on compte 30 ports importants et 25 autorités portuaires différentes. Il y a donc un problème de centralité et il n'y a pas de réelle politique portuaire et maritime bien que de nombreuses marinas se développent. De plus, les ports n'ont aucune autonomie financière ce qui freine leurs croissances.

Atelier 3 : Mise en réseau exemplaire des ports et des territoires DURAPORTS

Un partenariat franco-italien porté par le conseil général des Alpes maritimes a élaboré un programme intégré transfrontalier dans le cadre « Ports Riviera » nommé DURAPORTS. Le but de ce projet commun aux enjeux économiques pour l'ensemble de la Riviera Côte d'Azur –Italie est de :

- Valoriser les ports de plaisance
- Optimiser et dynamiser l'offre
- Valoriser et développer la qualité environnementale
- Développer les métiers du nautisme
- Développement durable

Ce programme sensibilise les plaisanciers autour des questions environnementales, consolide le projet « ports propres » et tente de mettre en place une collecte des fusées de détresse.

ODYSSEA : Est-on capable de mettre en place un réseau exemplaire des ports ?

Le but de ce programme est de mettre en scène l'identité de chaque terroir au niveau du port afin que la plaisance profite même à l'arrière pays. La création d'un itinéraire culturel va permettre de valoriser le patrimoine commun Euro-méditerranéen et d'offrir un voyage sur l'histoire. Le projet sera présenté dans sa version finale en 2013.

L'ODYSSEA a mis en place un inventaire des ports, de ses services et des lieux touristiques et culturels et du patrimoine, ce référentiel est l'ATLAS. La mise en réseau apparaît ici comme un moteur de valorisation des ports.

IDEAL Connaissances : le réseau d'échange et de savoir faire des activités portuaires

Ce réseau a pour objectif de mutualiser les pratiques autour de plusieurs thématiques comme l'aménagement et la gestion place, le développement économique et le tourisme, l'environnement, l'accessibilité, la prévention ou encore la législation. Le réseau IDEAL anime dans ce but des formations, des plateformes d'échange en ligne, un comité de pilotage et met à disposition une bibliothèque de documents.

La mise en réseau à tous les niveaux des ports, des professionnels, des clients et des connaissances est essentielle, afin de valoriser les ports et les activités portuaires dans un esprit de développement durable.

Atelier 5 : Vers une meilleure gestion des eaux et des plans d'eaux portuaires

L'environnement et l'eau sont au cœur des préoccupations. Plusieurs initiatives viennent en soutien aux législations déjà en vigueur afin de préserver les richesses et ressources naturelles.

L'agence de l'eau

Elle aide au traitement des sources de pollutions toxiques dans l'enceinte du port et à la récupération des eaux noires et grises.

Le contrat de rivière la Giscle

Les professionnels du bassin versant impactent sur l'environnement, une démarche partenariale menée par la CCI du Var encourage les entreprises à réaliser après étude, les travaux nécessaires pour que les produits utilisés ne soient pas reversés dans les cours d'eau. La priorité est donnée au traitement des déchets lors du carénage.

Eaux usées « 0 rejets » ports et yachting

Pour la plaisance on constate que les cuves sont très rarement utilisées ou de petite capacité ce qui implique des systèmes de by-pass et des rejets d'eaux noires et grises fréquents. Pour la grande plaisance, la question du rejet des eaux usées se pose lorsque les yachts sont en manifestation. Ces navires sont souvent équipés de toilettes, d'évier, de lave vaisselle, de douche,

de bain et de cuve de stockage. La capacité des cuves de stockage est importante mais insuffisante selon le nombre de personnes à bord et la durée. Les gestionnaires de ports veulent atteindre un objectif « 0 rejet » déjà en place en Turquie, en Grèce et aux USA, et intégrer cet objectif pour les yachts dans les procédures de séjours en manifestations et en séjour ordinaire sur base déclarative mais aussi pour la petite plaisance.

Le pompage par camion, par navire, par station portuaire fixe ou mobile est très peu utilisé dû à des problèmes techniques. Les gestionnaires de port proposent des solutions mais rien ne sera possible sans une législation, des contrôles, une meilleure accessibilité des cuves et une organisation concertée de tous les acteurs portuaires.

Nettoisement des plans d'eau

C'est un enjeu stratégique pour les collectivités locales en raison du tourisme, en effet les eaux de baignade sont dégradées ce qui nuit à la fois aux touristes et aux riverains. Ainsi, l'agence Veolia Eau propose d'éliminer les macro-déchets, d'asperger les plages avec l'eau de mer pour le nettoyage des galets et d'oxygéner les eaux profondes. Un nouveau bateau hybride le Goulnet sera bientôt disponible pour les eaux noires et grises. L'entreprise aspire à une gestion prédictive des macro-déchets.

2ème séance plénière : Quelles alternatives au manque de place ?

Depuis dix ans le manque de place ne cesse de croître et ce thème est aujourd'hui au centre des réflexions.

Face au déséquilibre entre l'offre et la demande mais aussi au nombre de bateaux non actifs (500000 unités actives pour 900000 immatriculations), le Comité pour le Développement des Capacités d'Accueil de la Plaisance favorise la mise en œuvre de solutions concrètes comme la lutte pour le maintien des cales de mise à l'eau ou encore des programmes et ouvrages : « ports exemplaires », « les ports à sec une solution innovante » et « reconversion des friches ».

La Seyne sur Mer a récemment lancé la reconversion de son chantier naval, cette ancienne friche de 40 hectares accueille aujourd'hui des navires de grande plaisance. La reconversion de la friche est une réussite et a permis de créer des postes d'accueil. La ville tente donc de développer d'avantage ses activités portuaires et a lancé sur une autre partie du site une délégation de service public pour un port de plaisance et un Casino.

Ensuite, les ports à sec sont perçus comme une solution innovante et divers procédés sont mis en place pour accroître leur attractivité, par exemple on valorise les cales de mise à l'eau et l'offre de stationnement à terre des bateaux, le service portuaire est assuré par un professionnel et la mixité des services est privilégiée. Aujourd'hui, malgré plusieurs inconvénients (rareté, indisponibilité, incompatibilité des sites, contraintes techniques, réglementation) les ports à sec ne sont plus vus comme une alternative aux ports à flot. Cependant, les ports à secs vont devoir relever un défi majeur : s'adapter aux bateaux de plus en plus larges et longs.

Après, l'optimisation de la gestion apparaît aussi comme une solution au manque de place. Il faut gagner de la capacité exploitable en changeant la façon de gérer et trouver la gestion optimale pour ne pas avoir des places vides. Le Réseau « passeport escale » en Bretagne avec 43 ports associés a mis en place un système d'optimisation de la gestion des places à flot. En effet, si la capitainerie est avertie du départ alors le bateau bénéficie de réductions sur les escales dans les autres ports et sur la manutention et les réparations, la capitainerie peut quand à elle accueillir un autre bateau. Cela a permis d'avoir 100000 nuitées déclarées libres. Un contrat annuel multiservices a aussi vu le jour. C'est un contrat à la carte avec des tarifs adaptés en fonction de la structure d'accueil (place sur ponton ou à terre) et de la durée afin qu'il n'y ait pas de corps morts à flots. Cependant ce système, bien qu'apprécié des usagers, est rendu difficile par la loi et la complexité de la contractualisation. Ensuite, les croisiéristes, plaisanciers et navigateurs ont besoin de connaître les disponibilités des ports car la demande est impossible à satisfaire si l'offre n'est pas répertoriée. Cela est un bon moyen d'optimiser la capacité d'accueil des ports comme en témoigne le réseau « passeport escale ».

Le port de Beaulieu plaisance a pour projet la création d'un port à sec enterré (300 places pour des 8-10 m) et l'optimisation de son plan d'eau avec des pontons mobiles pour gagner en capacité d'accueil.

Les préconisations sont donc multiples : des investissements et des nouvelles infrastructures (création ex nihilo, reconversion, port à sec, parcs à bateaux, cales, mouillage organisé), une gestion rationalisée et dynamique (intérêt du réseau, optimisation de la capacité d'accueil, création d'espaces collaboratifs), une législation permettant de nouveaux types de contrats, une organisation au niveau du bassin de navigation, une meilleure gestion des listes d'attente. Ces pistes de solution au manque de place permettront une meilleure structuration du port pour un service public rendu à l'utilisateur.

Atelier 7 : Le yachting : quels sont les nouveaux enjeux ?

Les yachts sont des bateaux supérieurs à 24 m avec un équipage permanent à l'année (au moins une personne affectée ou vivant sur le navire), l'usage peut-être privé ou commercial, on parle alors d'activité charter. Les chiffres ainsi que la sémantique sont très flous mais on s'accorde à dire qu'il y aurait aujourd'hui près de 10000 yachts et 200 unités en construction chaque année. 40% de la flotte mondiale de grande plaisance est en Floride, 40% en Méditerranée, les autres yachts se répartissent dans le reste du monde. Le yachting est né dans les années 60 sur l'arc Saint-Tropez / Portofino et aujourd'hui c'est la première destination charter (90% des yachts y passent). On recense 2500 yachts basés à l'année sur cet arc du bassin méditerranéen. Il faut distinguer deux périodes : la période saisonnière et l'hivernage qui demande des structures d'accueil et des infrastructures.

Aujourd'hui, les enjeux du yachting sont très nombreux, en effet les bateaux grandissent vite (un 248,5 mètres est en projet), les ports sont vieillissants, l'offre n'est pas suffisante, il y a très peu de projets d'extension ou de création de ports et la concurrence ne cesse de croître.

Le yachting est une véritable industrie. Les retombées économiques sont très importantes et le secteur est une niche d'emploi. En effet, lors de l'hivernage un bateau de 60m injecte 3 millions d'euros dans le tissu économique local. Dans le département des Alpes-Maritimes 400 entreprises travaillent pour le yachting professionnel ce qui correspond à 3600 emplois. Le yachting professionnel y représente plus de 50% du chiffre d'affaire de la filière nautique c'est-à-dire entre 500 et 600 millions d'euros par an.

Avec la crise, le marché évolue et on trouve de plus en plus de statut hybride : les yachts deviennent privés commerciaux. De nouveaux pôles se développent, au Moyen Orient on est en capacité d'accueillir des 100 m en effet au Qatar deux marinas proposent 200 places pour des 100 m et on projette 4500 nouvelles places à Dubaï. Cependant, les ports sont vides à cause des problèmes d'insécurité. Les Maldives, l'Inde du Nord ou du Sud et le Sri-Lanka veulent aussi s'orienter vers la grande plaisance. Ensuite, les Caraïbes subissent l'émergence de Cuba. Il faut donc développer et repenser la Côte-d'Azur, surtout que l'Italie est très dynamique (5 projets créés et 2 en chantiers). Il faut donc se développer si on veut être concurrentiel.

Ensuite, les ports manquent de capacité d'accueil. En région « PACA et Corse » on compte 142 ports pour la grande plaisance soit 778 postes alors que 2500 yachts sont basés sur cet arc à l'année. Il y a donc discordance entre l'offre et la demande. De plus, l'offre est très disparate, en effet on recense 236 postes en Corse (4%), 400 postes dans les Alpes-Maritimes (1%), 126 postes dans le Var (moins de 1%) et 16 postes dans les Bouches du Rhône. Il se pose donc la question de l'accueil des 200 nouveaux yachts construits chaque année. De nouveaux projets voient le jour comme celui de LUXMARINA, Monaco veut racheter des places en Italie, on tente d'élargir la zone de la grande plaisance vers Toulon et Marseille malgré l'insécurité mais il n'y a pas de réelle réponse en France notamment à cause du manque de soutien des élus.

Cependant, le yachting n'est pas seulement question de place, il faut être cohérent au niveau de la formation, de l'environnement et de la réglementation et avoir les infrastructures nécessaires. Pour répondre aux besoins des propriétaires, Monaco Marine propose un service global de maintenance et accueille sur son nouveau site de La Ciotat 500 bateaux par an pour un chiffre d'affaire de 60 millions d'euros. Le site ambitionne un chiffre d'affaire de 100 millions d'euros

dans 3-4 ans et projette la création de bassins pour l'accueil de navires de 150m. La reconversion du site de La Ciotat a été un véritable moteur de développement pour la ville.

En ce qui concerne les infrastructures portuaires, la tendance est à l'arrêt des ports parkings au profit des marinas. De plus, les propriétaires de yachts exigent de plus en plus de services et un personnel adapté et formé.

Enfin, les professionnels souhaitent diminuer leur impact sur l'environnement. Dans ce but ECOTANK va mettre en place d'ici fin 2011, 20 bateaux à des endroits stratégiques pour récupérer les eaux noires et grises.

Les professionnels doivent donc avoir la volonté d'évoluer dans les infrastructures (accueil, esthétique, environnement), dans les services mais aussi dans la formation pour parvenir à répondre aux nouveaux enjeux du yachting qui sont : le manque de place, l'adaptation aux nouveaux yachts, une meilleure qualité des services, la diminution de l'empreinte environnementale et un personnel à la formation adaptée. Il paraît indispensable de mettre en réseau les ports, les connaissances et les professionnels de la filière.

3ème séance plénière : Quels seront les ports de demain ?

Il est incontestable que les ports du XXème siècle doivent évoluer pour relever les défis du développement durable. Le port et la ville doivent être perçus comme une unique entité.

Pour l'urbaniste Guy Daher, le port de demain doit répondre aux « 7 S » : Sécurité, Sureté, Sociabilité (regrouper par catégorie les navires, favoriser les écoles nautiques, afficher son pavillon, organiser des événements), Services (cohérence de la vie technique et urbaine d'un port), Solidarité, Stimulation (développement économique, attractivité) et Sens.

Les autoroutes de la mer apparaissent comme une nouvelle opportunité pour les ports de demain de réduire la congestion terrestre. Cela permettrait de créer à travers les ports un système d'échange durable et d'intégrer les structures portuaires à la multi modalité européenne. Les autoroutes de la mer sont donc une orientation nouvelle pour les ports de demain qui pourront ainsi être dans une démarche de développement durable.

Ensuite, les ports fluviaux peuvent être une alternative au manque de place en zone maritimofluviale.

Après, les ports de demain devront avoir une gestion optimisée pour pallier au manque de place. Toulon, par exemple, souffre d'une non organisation au sein de la rade, qui nuit aux activités portuaires. Il faut donc une meilleure gestion pour que les différents ports se développent et d'après la société mixte Toulon Provence « la reconversion des friches de la Marine sera une opportunité à ne pas manquer ».

Pour parvenir à des ports durables il semble falloir s'appuyer sur différents piliers :

- Mixité portuaire
- Innovations techniques : port à sec, port à sec enterré, cales de mise à l'eau, pontons mobiles, trouver des solutions à la construction en zones non favorables...
- Respect de l'environnement : énergies renouvelables, augmentation de la qualité de l'eau, objectifs O rejet d'eaux noires et grises, bio dragage, sensibilisation...
- Mutabilité du port, de la ville et du foncier : reconversion de friches, réaménagement portuaire...
- Optimisation de la gestion pour pallier au manque de place
- Liaison entre la ville et le port : multi-modalité et inter-modalité
- Intégration du port au tissu urbain

Voir le port comme un patrimoine culturel Le port doit être appréhendé comme un outil de développement économique et durable de nos territoires. Les ports de demain ont besoin de prendre en compte tous les aspects économiques, environnementaux, sociétaux et culturels afin d'offrir un service portuaire durable pour tous.

Table des matières

Avertissement	5
Remerciements	6
Introduction.....	9
I. Diagnostic territorial.....	10
1. Une Région attractive et économiquement dynamique.....	10
2. Le var : un Département touristique	11
3. La ville de Toulon.....	12
a. Une ville économiquement développée mais n’exploitant pas tout son potentiel	14
b. Une vieille ville qui se paupérise	18
c. Une relation Ville/Mer négligée	19
4. Les lieux générateurs de flux.....	20
a. Le tourisme.....	20
b. Un cadre magique : la plus belle rade d’Europe	21
c. Toulon : un territoire au cœur des grandes destinations du yachting.....	22
d. Pourquoi le littoral de la Côte d’Azur est-il depuis toujours une destination prisée du yachting?	23
5. La rade de Toulon.....	24
a. Des activités maritimes diversifiées	24
b. Un lieu emprunt d’histoire	27
c. Un moteur de développement.....	28
d. Le Mourillon : un quartier atypique	30
6. L’Arsenal du Mourillon	32
a. Un lieu qui a traversé les siècles.....	32
b. Un territoire au fort potentiel de reconversion	33
7. L’Arsenal du Mourillon, un site particulier	36
a. Présentation générale	36
b. Un patrimoine à conserver.....	42
c. Topographie du lieu.....	43
d. Un environnement à protéger	44
II. Le yachting, un nouveau souffle pour la ville.....	47
1. La grande plaisance est un secteur d’avenir	47
a. Une demande croissante.....	47
b. Les nouveaux enjeux du yachting.....	48
c. La grande plaisance est un business à part entière	48
d. Toulon, une ville au cœur de l’arc méditerranéen de la grande plaisance ..	49

2.	Une offre inégale et ne satisfaisant pas la demande	50
a.	Une capacité d'accueil dérisoire	50
b.	Une importante filière de réparation.....	53
c.	Des projets abandonnés.....	53
d.	Toulon : une offre d'accueil quasi-inexistante mais des possibilités de développement	53
e.	Un contexte législatif français favorisant le développement de la grande plaisance	55
f.	Une nouvelle proposition de PLU mettant en valeur la grande plaisance ..	55
3.	La Grande plaisance et l'environnement	57
a.	Les navires du futur	57
b.	La démarche « ports propres »	58
4.	Exemples de port de grande plaisance.....	59
a.	Le nouveau port de la Seyne-sur-Mer	59
b.	Le port Vauban d'Antibes	60
c.	La Marina Porto Antico à Gênes.....	60
III.	Propositions d'aménagements.....	63
1.	Les enjeux de l'aménagement.....	63
a.	Pour la ville de Toulon	63
b.	Pour le développement du yachting	67
2.	L'aménagement du port de grande plaisance.....	69
a.	Les objectifs de l'aménagement.....	69
b.	Contraintes réglementaires majeures de la zone supposée UC	70
c.	Un port de grande plaisance répondant aux besoins de chacun	71
d.	Un aménagement allant dans le sens de la démarche « Ports Propres »....	90
3.	Une gestion de l'aménagement rationnelle et dynamique	91
a.	La gestion administrative	91
b.	La gestion financière	93
c.	Une mise en réseau du port et des savoirs	94
d.	Développer des itinéraires pour intégrer l'équipement au territoire.....	95
e.	Avoir la volonté de diminuer son empreinte environnementale	96
f.	Le port en tant qu'élément culturel	97
g.	Etre concurrentiel.....	97
	Conclusion.....	98

BELLANGER Olivia

Stage de découverte

DA3 – 2011

Reconversion d'un site militaire

Création d'un port de grande plaisance

La ville de Toulon, située sur le littoral varois, a été façonnée par la Marine, et aujourd'hui l'économie toulonnaise est dépendante du secteur. La ville bien qu'attractive, n'exploite pas tout son potentiel et ses avantages géographiques. Mais la politique de la ville témoigne d'une volonté de dynamiser et de valoriser le littoral toulonnais.

Le départ de la DGA et de la DCNS a été amorcé par le projet de loi relatif à la programmation militaire 2009 -2014. Ainsi, Toulon doit trouver une activité capable de stimuler le tissu local après la délocalisation de l'Arsenal du Mourillon. Ce dernier est un terrain militaire au fort potentiel de reconversion et qui présente toutes les caractéristiques nécessaires pour à la fois apporter un nouveau souffle à l'économie et pour rouvrir la ville sur la mer. Mais comment, ce site, pourrait-il être utilisé afin d'exploiter pleinement tous ses avantages et ainsi diversifier l'économie, tout en satisfaisant les besoins de la population locale ?

Le dynamisme de la grande plaisance, la place stratégique de Toulon et la localisation du site de l'Arsenal du Mourillon, sont des éléments favorisant la création d'un port de plaisance destiné à l'accueil des yachts. Le yachting est un moteur économique qui pourrait être une solution au départ de la Direction générale de l'Armement. L'aménagement d'un port de grande plaisance serait aussi une opportunité pour la population de réinvestir et de se réapproprier ce lieu et il permettrait à la ville de se réconcilier avec son littoral. Chaque aménagement proposé doit s'inscrire dans une démarche durable et vise à concilier le développement de la grande plaisance et la création d'un lieu sur la bande littorale intégré à la ville et répondant aux besoins de tous.

Mots clefs et mots géographiques : relation ville/mer, grande plaisance, développement durable, Toulon, l'Arsenal du Mourillon, reconversion d'un terrain militaire