

RÉAMÉNAGEMENT DU PORT SAINT-LAURENT

CRÉATION DE DEUX PROMENADES PIÉTONNIÈRES EN ACCORD
AVEC LA LOCALISATION ET LES FONCTIONS DU SITE

Saint-Laurent-du-Var – Alpes-Maritimes – 06



REMERCIEMENTS

Tout d'abord, je tiens à remercier toutes les personnes qui m'ont épaulée dans la réalisation de ce projet :

Vincent Rotge, mon tuteur, pour ses nombreux conseils et l'œil avisé qu'il a porté sur le territoire concerné par ce projet.

Maxime Soler, instructeur des autorisations des sols au service urbanisme de la mairie de Saint-Laurent-du-Var, pour ses informations concernant le territoire communal.

Jean-Vincent Ladislas, consultant dans le domaine des ports de plaisance de la capitainerie du port Saint-Laurent, pour ses précieux renseignements concernant l'économie du site.

SOMMAIRE

Remerciements	2
Sommaire	3
Introduction.....	4
Partie 1 : Présentation du cadre de l'étude	5
1 Le littoral des Alpes Maritimes, un secteur touristique en requalification.....	5
2 La ville de Saint-Laurent-du-Var	11
Partie 2 : Zoom sur le port Saint-Laurent	19
1 Présentation générale du port	19
2 Localisation et accessibilité	22
3 Un pôle économique important pour la commune	27
4 Une volonté d'exemplarité sur le plan environnemental	29
5 Un partage de l'espace déséquilibré	32
6 Une faible qualité urbanistique et architecturale	35
Partie 3 : Synthèse et enjeux	37
1 Synthèse du diagnostic.....	37
2 Enjeux liés au réaménagement du port	39
Partie 4 : Propositions d'aménagements.....	41
1 Idées directrices du projet.....	41
2 Une accessibilité repensée	41
3 La promenade supérieure : une perspective sur la ville et sur le port.....	48
4 La promenade inférieure : activités portuaire et commerciale	52
5 Mettre en avant les équipements portuaires	57
6 Synthèse des aménagements proposés, prévision budgétaire et phasage des travaux	58
Conclusion	61
Table des abréviations.....	62
Table des illustrations.....	63
Bibliographie.....	65
Table des matières	67
Annexes	70

INTRODUCTION

Le littoral azuréen est un lieu fortement touristique depuis le XVIII^{ème} siècle. Il fut d'abord largement fréquenté par les curistes anglais. Puis, à la fin du XIX^{ème} siècle, l'arrivée du chemin de fer favorisa le développement du tourisme. Une foule internationale envahit la « Côte d'Azur », et la France découvrit elle aussi les charmes de son Sud-Est. À partir des années 1950, le tourisme de masse entraîna la construction de nombreuses stations balnéaires dans les Alpes-Maritimes et l'artificialisation intensive du littoral azuréen.

Aujourd'hui, les enjeux liés à l'attractivité touristique ont évolué et visent davantage la protection des paysages naturels, la mise en valeur du patrimoine et le développement des moyens de transport doux. Ainsi, le littoral azuréen connaît une large vague de requalification en accord avec ces nouveaux principes d'urbanisation maîtrisée et de développement durable.

La demande d'équipements portuaires de plaisance a augmenté en parallèle de l'accroissement de la fréquentation touristique de la Côte d'Azur. Ainsi, de nombreux ports de plaisance ont été construits dans le département des Alpes-Maritimes depuis les années 1960. Ceux-ci présentent la double problématique d'être des lieux d'activité portuaire et d'espace dédié au loisir et au tourisme. La symbiose entre la ville et son port, problématique importante des aménageurs actuels, intègre alors une troisième dimension : la fonction touristique.

Parmi ces nouveaux équipements portuaires, le port de plaisance Saint-Laurent profite d'une situation exceptionnelle sur le littoral de la commune de Saint-Laurent-du-Var, à mi-chemin entre Cannes et Monaco et à proximité immédiate de Nice. Il est également l'un des trois principaux pôles économiques de la commune grâce à la coexistence des activités portuaires et commerciales sur le site. Cependant, il apparaît que le port est à la fois méconnu des habitants de Saint-Laurent-du-Var et déconnecté du cheminement piétonnier et cycliste du bord de mer azuréen. Malgré sa localisation avantageuse et son fort potentiel économique, l'aménagement actuel du port ne lui apporte donc pas l'attractivité suffisante pour se distinguer en tant que zone de loisir et de détente dédiée aux locaux ni en tant que lieu d'agrément touristique.

Il convient de se demander comment réintégrer le port dans le cheminement piéton du bord de mer tout en valorisant sa double fonction de lieu d'activité portuaire et d'espace d'agrément dédié aux loisirs et au tourisme.

Dans une première partie, nous verrons l'importance du secteur touristique pour le littoral des Alpes-Maritimes et la commune de Saint-Laurent-du-Var. Puis, nous effectuerons un diagnostic du port Saint-Laurent afin de dégager les enjeux liés à son réaménagement. Enfin, nous verrons des propositions d'aménagement destinées à reconnecter la ville à son port et le port au cheminement piéton du littoral azuréen afin d'en faire une étape incontournable d'un itinéraire touristique de promenade dans le secteur.

Partie 1 : PRÉSENTATION DU CADRE DE L'ÉTUDE

1 LE LITTORAL DES ALPES MARITIMES, UN SECTEUR TOURISTIQUE EN REQUALIFICATION

1.1 LES CHIFFRES CLÉS DU TOURISME AZURÉEN

Le littoral des Alpes-Maritimes s'étire sur 120 kilomètres, des côtes de l'Estérel jusqu'à Menton. Dans ce département, de nombreuses communes sont très liées au tourisme balnéaire. En effet, pourvue d'atouts remarquables, la Côte d'Azur¹ est la **2^{ème} destination touristique française** après Paris.

Nous allons observer les chiffres clés du tourisme azuréen en 2013 et 2014 pour apprécier l'importance de ce domaine pour le département des Alpes-Maritimes. Tous les chiffres cités ci-dessous proviennent du site officiel du tourisme de la Côte d'Azur : Côte d'Azur touriscope. Celui-ci collabore avec l'INSEE, la CCI (chambre de commerce et d'industrie) Nice-Côte d'Azur, les syndicats professionnels et les bureaux d'études spécialisés pour garantir la source officielle et la cohérence de ses informations chiffrées.

► Nombre de visiteurs selon la période de l'année

11 millions de touristes visitent la Côte d'Azur chaque année. Ils séjournent 6,2 nuits en moyenne.

200 000 visiteurs sont présents chaque jour en moyenne. Selon le jour, entre 50 000 et 650 000 touristes sont présents sur la Côte d'Azur, le plus bas niveau se situant mi-décembre et la pointe étant atteinte chaque année lors du week-end du 15 août (Figure 1). À cette population s'ajoutent les excursionnistes (visiteurs à la journée) présents au nombre de plusieurs millions chaque année.

Plus d'un séjour sur deux a lieu en dehors des mois d'été. Le mois de pointe, août ne représente que 14% des séjours de l'année.

¹ L'expression « Côte d'Azur » apparaît pour la première fois dans le livre de Stéphen Liégard : *La Côte d'Azur*. S'agissant d'une dénomination non administrative mais d'origine littéraire, la Côte d'Azur n'a pas une délimitation nette et indiscutable. Dans tout le document, nous considérerons que la Côte d'Azur désigne une large bande côtière du département des Alpes-Maritimes puisque c'est la limite choisie par le site officiel du tourisme de la Côte d'Azur, source de nos informations concernant le tourisme en Alpes Maritimes.

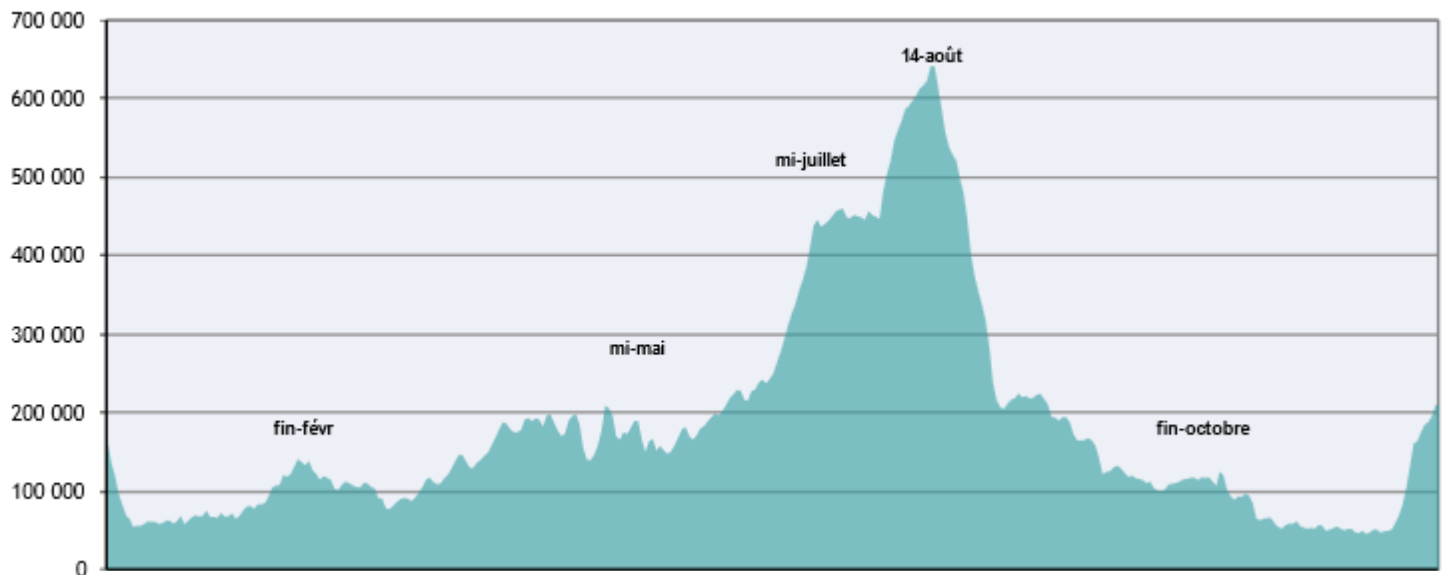


Figure 1 : Nombre de touristes présents sur la Côte d'Azur chaque jour en fonction de la période de l'année.
Source : Côte d'Azur toursicope.

► Provenance des visiteurs et modes d'arrivée

Les étrangers représentent 48% des séjours, parmi eux, 17,4% viennent d'Italie, 16,7% de Grande-Bretagne-Irlande et 8,4% d'Allemagne.

La route est le principal mode d'arrivée des touristes (Figure 2). Cependant, l'aéroport de Nice-Côte d'Azur est le 2^{ème} aéroport de France après Paris. Les arrivées en bateau regroupent les croisiéristes et les plaisanciers. Les croisiéristes sont près de 800 000 chaque année, ils font escale dans les ports de Nice, Villefranche, Monaco, Cannes et Antibes. Les plaisanciers, eux, s'amarrent dans l'un des 35 ports de plaisance qui offrent 18 402 postes à quai au total.

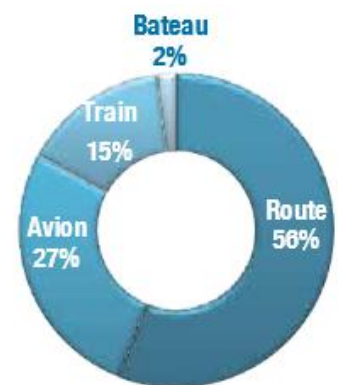


Figure 2 : Modes d'arrivées des touristes sur la Côte d'Azur en 2013-14.
Source : Côte d'Azur toursicope.

► Motifs des séjours et type de visiteurs

57% des touristes viennent pour les loisirs (Figure 4). En effet, les Alpes Maritimes possèdent une offre touristique riche et diversifiée avec 200 plages sous concession, 28 spas et centres de thalassothérapie, 16 casinos, 17 golfs, 5544 restaurants et de nombreux espaces protégés dont le parc national du Mercantour, le parc naturel région des Préalpes d'Azur et 15 parcs naturels départementaux.

Parmi les visiteurs qui viennent pour les loisirs, 50% voyagent seuls ou en couple sans enfant. Les seniors représentent 19% des voyageurs, autant que les familles avec enfants (Figure 3).

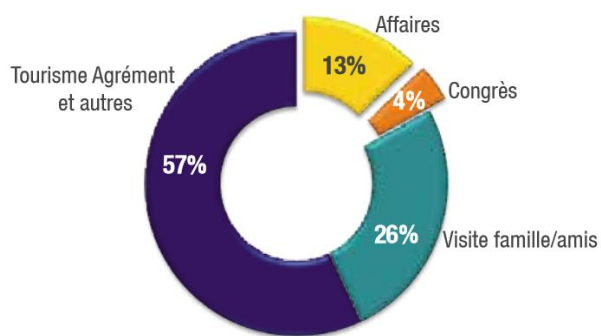


Figure 4 : Motifs de séjour en 2013-14.
Source : Côte d'Azur toursicope.

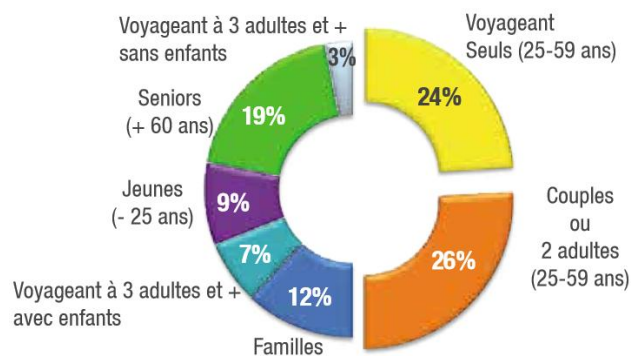


Figure 3 : Type de visiteurs arrivés par avion pour les loisirs en 2013-14.
Source : Côte d'Azur toursicope.

► Économie et emplois

La consommation directe liée au tourisme sur la Côte d'Azur représente 5,5 milliards d'euros et génère 10 milliards d'euros de chiffres d'affaires par an en moyenne. Cette consommation touristique correspond aux dépenses déclarées par les touristes et liées à leur séjour, hors transport d'acheminement jusqu'à la Côte d'Azur.

Dans les Alpes-Maritimes, le secteur touristique représente 13,4 % du total des emplois, soit près de 75 000 emplois directement liés à l'activité touristique. La part de l'emploi saisonnier dans l'ensemble de l'emploi touristique est estimée à 17,5%. Outre dans l'hébergement et la restauration, la plupart des emplois qualifiés de « touristiques » se trouvent dans les commerces de détail non alimentaires, dans les commerces de proximités et agences bancaires, dans les parcs d'attractions ou casinos et dans les cafés-tabacs (Figure 5).

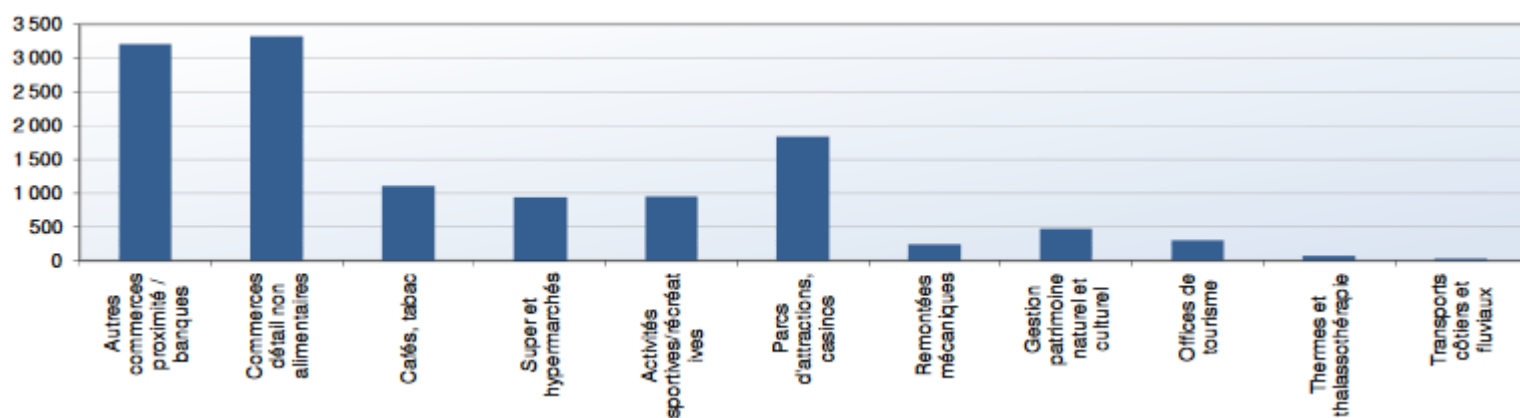


Figure 5 : Principaux secteurs (hors hébergement et restauration) abritant les emplois touristiques dans les Alpes Maritimes en 2007.
Source : Côte d'Azur toursicope.

1.2 LA SITUATION DU TOURISME DE PLAISANCE SUR LA CÔTE D'AZUR

La plaisance et le yachting (bateaux de plus de 24 mètres) constituent un secteur économique majeur pour le tourisme azuréen. Seize communes littorales, incluant la Principauté de Monaco, disposent d'au moins un port de plaisance. L'offre totale compte plus de 18 000 postes, dont 779 pouvant accueillir les yachts de plus de 20 mètres (Figure 6).

Commune	Nb ports	Nb postes	Nb Postes de + de 20 m
Antibes - Juan les Pins	5	2 797	295
Beaulieu sur mer	2	1 000	28
Cagnes sur mer	1	49	0
Cannes	5	2 296	148
Cap d'Ail	1	253	28
Eze sur Mer	1	60	0
Mandelieu la Napoule	6	4 155	67
Menton	2	1 367	31
Monaco	2	950	NC
Nice	1	503	25
Saint Jean Cap Ferrat	1	511	19
Saint Laurent du var	1	1 094	15
Théoule sur mer	3	602	0
Vallauris - Golfe Juan	2	1 701	99
Villefranche sur Mer	1	517	3
Villeneuve Loubet	1	547	21
TOTAL	35	18 402	779

* dont un port inland de 698 places ; sur les 35 ports des Alpes-Maritimes, 5 sont labellisés "pavillon bleu".

Figure 6 : Tableau du nombre de ports, de postes et de postes de plus de 20 mètres par commune des Alpes Maritimes.
Source : Côte d'Azur toursicope.

Sur le plan de l'économie et des emplois, les exploitations portuaires des Alpes Maritimes représentent 400 emplois directs et 94 millions d'euros de chiffres d'affaires par an en moyenne.

Cependant, la filière de la plaisance est bridée par la pénurie d'anneaux (emplacement pour bateau). En effet, en France, le manque de place dans les ports est évalué par la Fédération française des ports de plaisance à 54 000 anneaux, dont 33 % dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

En outre, d'après la Stratégie régionale de la Mer et du Littoral de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur « les ports de plaisance jouent un rôle majeur dans l'aménagement et l'animation du territoire et dans l'économie littorale, favorisent la vie socioculturelle locale et constituent une composante importante du patrimoine maritime ».

1.3 DES PROJETS DE REQUALIFICATION URBAINE DU LITTORAL

Dans les années d'après-guerre, les constructions ont largement bétonné le littoral du département des Alpes-Maritimes. Cette forte artificialisation du littoral ne correspond plus aux normes d'urbanisation actuelles, basées sur le respect de l'environnement et des paysages naturels. C'est pourquoi, depuis quelques années, **les projets de requalification urbaine du littoral sont nombreux**. L'objectif est d'améliorer l'attractivité du front de mer, souvent défiguré par l'automobile, en réalisant des aménagements exemplaires. Entre Villeneuve-Loubet et Nice, dans un rayon de 10 km autour du port de Saint-Laurent-du-Var, de nombreux exemples de projets d'aménagements

spécialement destinés à revégétaliser le littoral et à améliorer le confort des piétons et des cyclistes ont vu le jour ces dernières années.

► **La promenade du Soleil**

La commune de Cagnes-sur-Mer (frontalière de Saint-Laurent-du-Var) par exemple, a terminé en 2007 des travaux qui ont transformé son front de mer, renommé pour l'occasion "Promenade du Soleil". Plantation de palmiers, réduction sensible du trafic automobile et aménagement d'un cheminement piétonnier et cycliste large sur plus de trois kilomètres ont transformé le front de mer de la commune en véritable site urbain de promenade.

► **La promenade des Flots Bleus**

À proximité immédiate du port Saint-Laurent, la promenade des Flots Bleus relie le port au centre commercial Cap 3000. Cette large promenade isolée de la route et bordée de nombreux restaurants est un lieu de détente pour les habitants de Saint-Laurent-du-Var comme pour les visiteurs de passage.

► **Le parc naturel départemental des Rives du Var**

Autre exemple, le parc naturel départemental des Rives du Var réserve aux piétons et aux cyclistes une promenade de 20 kilomètres entre l'embouchure du Var au sud et Plan-du-Var au nord. Inauguré le 13 novembre 2015, ce parc se distingue par une multiplicité des paysages rencontrés, un parcours sportif et une biodiversité exceptionnelle reconnue par son inscription au réseau Natura 2000. Le site est également une zone d'intérêt ornithologique. 150 espèces d'oiseaux y ont été répertoriées dont 36 d'intérêt communautaire. Le Var étant sur le littoral des Alpes-Maritimes le seul habitat favorable à l'accueil d'oiseaux migrateurs, son rôle de halte migratoire est préservé en accord avec la directive "oiseaux" du réseau Natura 2000.

► **La promenade des Anglais**

En automne 2015, la mairie de Nice a candidaté pour que la promenade des Anglais figure au patrimoine mondial de l'UNESCO. Pour donner toutes ses chances d'aboutir à cette candidature, un projet de requalification et de réaménagement de la promenade a été lancé. L'idée majeure de ce remaniement consiste à rééquilibrer les liens entre le paysage urbain et le paysage ouvert du front de mer en réinterprétant la promenade comme un jardin d'acclimatation. Dans cette optique, un espace d'agrément végétalisé sera réalisé, les revêtements renouvelés, et le matériel d'éclairage renouvelé. De nombreux palmiers, part intégrante de l'identité du littoral azuréen, vont notamment être plantés. La fin des travaux est prévue pour 2020².

Ci-dessous un plan représentant les cheminements piétonniers et cyclistes spécialement aménagés pour la promenade environnant le port de Saint-Laurent-du-Var (Figure 7).

² La rédaction de Nice Matin « UNESCO. Mais à quoi ressemblera la Promenade des Anglais dans 5 ans? » Nice Matin, 2016. <http://www.nicematin.com/vie-locale/unesco-mais-a-quoi-ressemblera-la-promenade-des-anglais-dans-5-ans-7036>

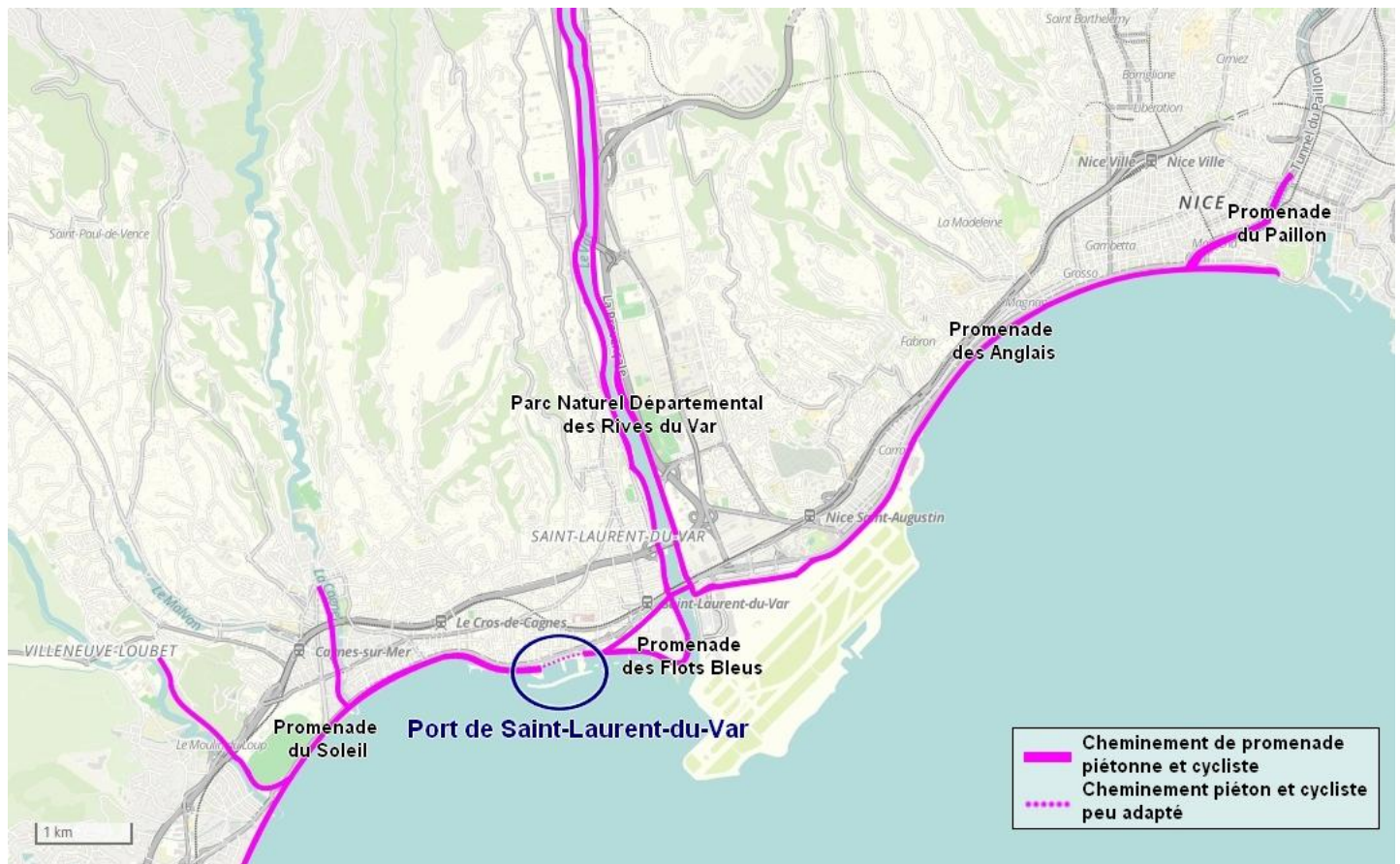


Figure 7 : Plan des cheminements de promenade piétonne et cycliste entre Villeneuve-Loubet et Nice.
Réalisation personnelle. Source du fond de carte : uMap.

Ce plan illustre le fait que tout le littoral entre Villeneuve-Loubet et Nice est aménagé tel un véritable itinéraire de promenade piétonne et cycliste. En se promenant le long du bord de mer dans ce secteur, il apparaît que **la qualité des aménagements destinés aux piétons sur le port de Saint-Laurent-du-Var est inférieure** à celle du littoral alentour. La proximité du port Saint-Laurent avec le parc naturel départemental des Rives du Var permet également d'appréhender le port comme une première étape à valoriser dans un itinéraire qui s'enfonce vers l'arrière-pays le long du Var.

1.4 UN PROJET D'ÉCO-VALLÉE

Lancée en 2008, l'Opération d'Intérêt National Éco-Vallée Plaine du Var inscrit la métropole azurienne dans une nouvelle phase de développement économique, social et urbain. À travers des projets majeurs d'aménagement du territoire métropolitain, cette opération vise à équilibrer de façon harmonieuse et cohérente : préservation du patrimoine naturel, ouverture sur le monde, inclusion des populations locales, création d'un bassin majeur d'emplois à la pointe de l'innovation, dynamique économique et qualité de vie sociale³.

Par sa localisation, le port Saint-Laurent est l'une des portes maritimes de cette Éco-Vallée. Le site doit donc développer une image de marque en accord avec cette fonction et se montrer exemplaire en termes de protection de l'environnement.

³ Établissement public d'aménagement de la plaine du Var. <http://www.ecovallee-plaineduvar.fr/>

2 LA VILLE DE SAINT-LAURENT-DU-VAR

Saint-Laurent-du-Var est une commune du département des Alpes-Maritimes de plus de 30 000 habitants, limitrophe de Nice. Les 1 011 hectares du territoire communal s'étirent sur 7 km le long de la rive droite du Var. Elle fait partie de la Métropole Nice-Côte d'Azur (MNCA) depuis sa création le 31 décembre 2011.

2.1 UNE LOCALISATION ET UNE ACCESSIBILITÉ AVANTAGEUSES

Saint-Laurent-du-Var bénéficie d'une situation géographique exceptionnelle sur les bords de la mer Méditerranée, à proximité immédiate de Nice et à mi-chemin entre Cannes et Monaco.

► En voiture

La commune est traversée par la célèbre route nationale 7 qui reste, malgré son déclassement progressif depuis 1972, synonyme de « route des vacances ». Aujourd'hui, les vacanciers n'arrivent plus par la nationale 7 mais par l'autoroute A8 dite « la Provençale » qui relie Aix-en-Provence à la Côte d'Azur en 1h30. La commune est également traversée par la route départementale M6098 ou « route du bord de mer », une route touristique qui longe la mer Méditerranée depuis Saint-Raphaël jusqu'à Menton.

En outre, les Laurentins peuvent profiter du service d'auto-partage « Autobleue » mis en place par la Métropole Nice Côte d'Azur en avril 2011. Sur le territoire de Nice Côte d'Azur, 210 véhicules électriques en auto-partage sont repartis sur 70 stations dont une seule à Saint-Laurent-du-Var⁴.

► En transport en commun

Le port de plaisance de Saint-Laurent-du-Var est un des plus importants du littoral azuréen avec ses 1 094 anneaux, son aire de carénage et son chantier naval.

La proximité avec l'aéroport de Nice, 2^{ème} aéroport national en termes de trafic passager, est un atout pour Saint-Laurent-du-Var en matière d'accessibilité et de tourisme. Un service d'autocars assure la liaison avec la commune.

La commune est également traversée par la voie de chemin de fer reliant Nice à Marseille. Celles-ci connectent Saint-Laurent-du-Var à Nice en 10 minutes et à Cannes en 30 minutes. Ces liaisons sont effectuées plusieurs fois par jour.

De plus, Saint-Laurent-du-Var est desservie par le réseau de bus de la MNCA : Lignes d'Azur. Les lignes est-ouest la connectent directement à Nice, Cagnes-sur-Mer et Vence. Les lignes nord-sud la relient au moyen et haut pays niçois avec notamment des lignes qui vont jusqu'aux stations de sports d'hiver Isola 2000, Auron et Valberg. Les jeudis, vendredis et samedis soirs, les « Noctam'bus », bus

⁴ Autobleue. <https://www.auto-bleue.org/fr/>

de nuit de la Métropole, relie Saint-Laurent-du-Var au centre de Nice à l'est et à Cagnes-sur-Mer, Villeneuve-Loubet, Antibes et Cannes à l'ouest⁵.

Enfin, la commune profitera de la ligne 4 du tramway de l'agglomération niçoise. En effet, celle-ci reliera l'aéroport de Nice et le centre-ville de Cagnes-sur-Mer à l'horizon 2030. Son tracé prévisionnel emprunte la route nationale 7. Quatre arrêts devraient desservir Saint-Laurent-du-Var.

► En mode de transport doux

Saint-Laurent-du-Var bénéficie également du service « Vélobleu » mis en place par la MNCA en juillet 2009. Il s'agit d'un service de location automatisée de vélos accessibles en stations réparties sur les communes de Nice, Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer. Il se compose de 175 stations équipées, dont 13 réparties sur la commune de Saint-Laurent-du-Var, de 1 750 vélos et de 3 105 bornes d'accrochage à disposition du public⁶.

De plus, de nombreux promeneurs accèdent à la ville par la promenade piétonne et cycliste qui longe la mer entre Villeneuve-Loubet et Nice (Figure 7 : Plan des cheminements de promenade piétonne et cycliste entre Villeneuve-Loubet et Nice.).

Ci-dessous un schéma récapitulatif de tous les modes de transports qui desservent la commune de Saint-Laurent-du-Var (hormis le réseau de bus) (Figure 8).

Sur ce schéma, il apparaît clairement que le sud de la commune est bien mieux desservi que le nord. En effet, nous verrons qu'une grande partie de l'activité et du dynamisme de la commune est située au sud de la commune (voir Partie 1 :2.3).

⁵ Lignes d'Azur. <http://www.lignesdazur.com/>

⁶ Vélobleu. <https://www.velobleu.org/>

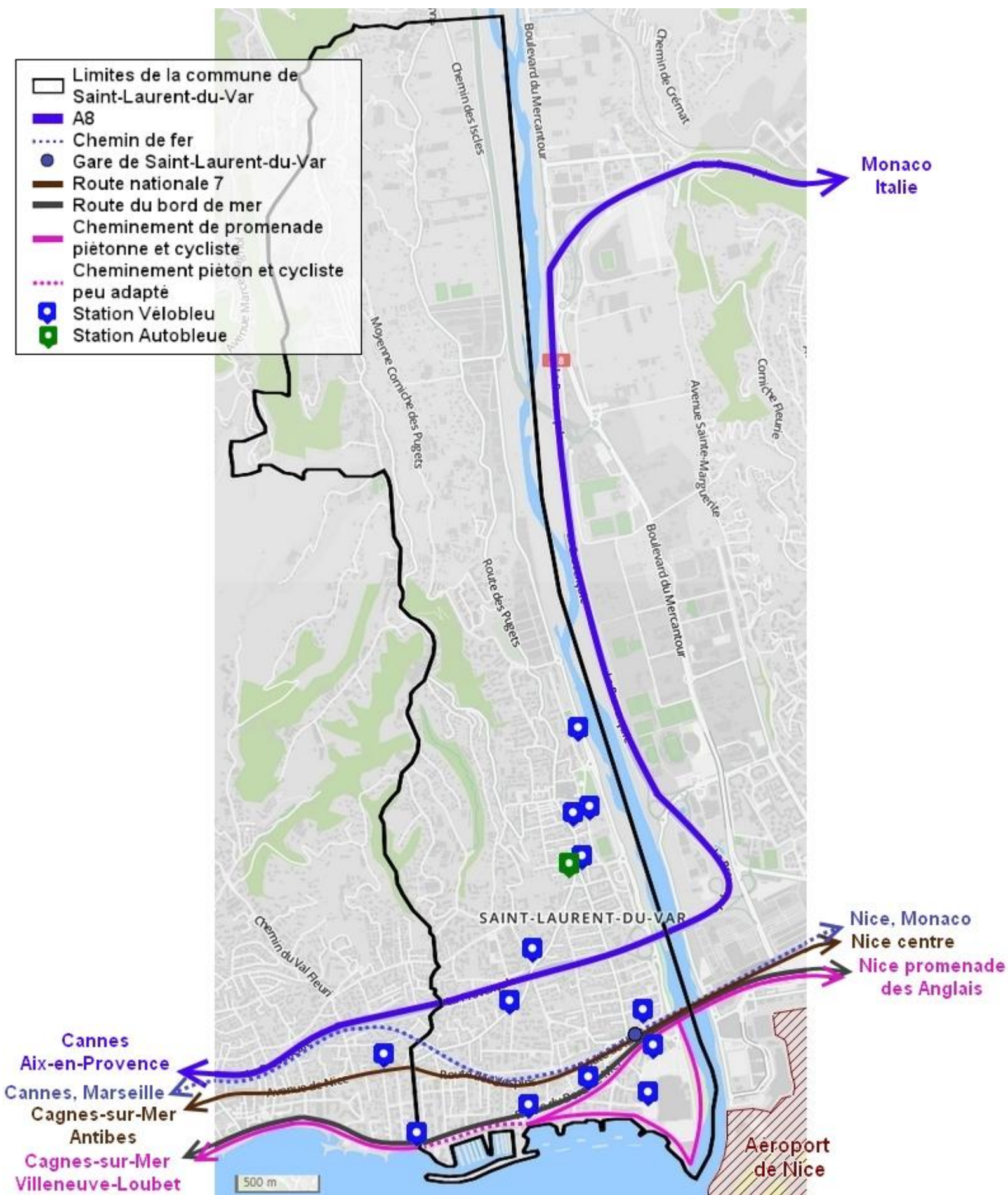


Figure 8 : Schéma des différents modes de transports qui desservent la commune de Saint-Laurent-du-Var.
Réalisation personnelle. Source du fond de carte : uMap.

2.2 UNE POPULATION EN AUGMENTATION MAIS VIEILLISSANTE

Nous allons étudier l'évolution de la population de Saint-Laurent-du-Var (Figure 9) puis l'évolution de la répartition de cette population par tranches d'âge (Figure 10) pour en tirer les premières remarques relatives à l'attractivité de la commune.

► Une commune historiquement attractive

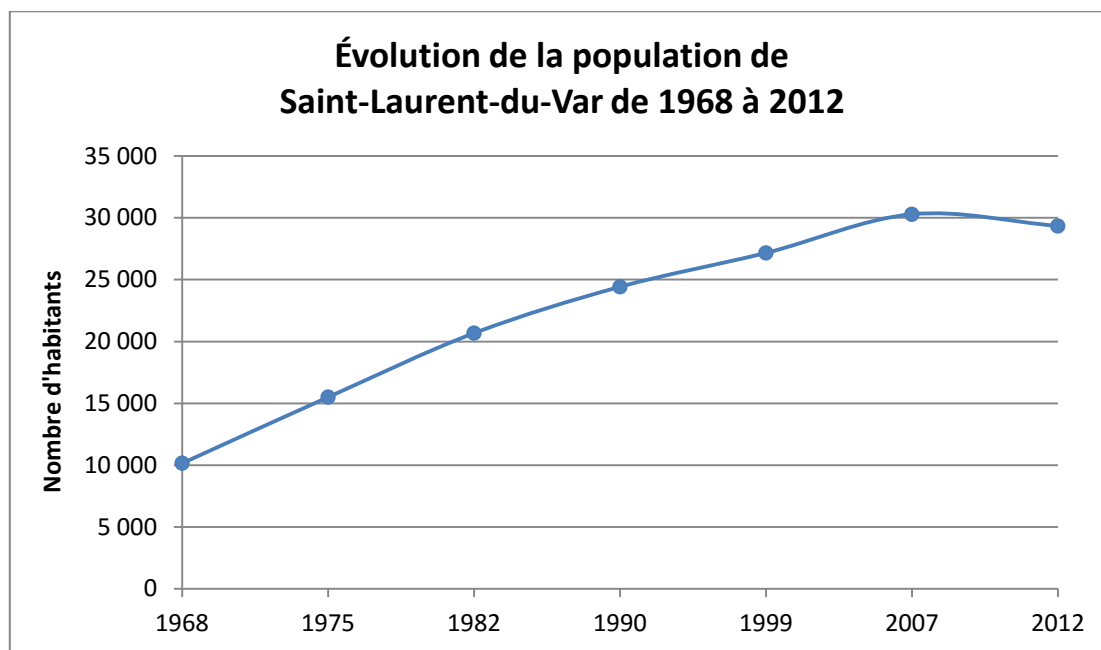


Figure 9 : Graphique représentant l'évolution de la population de Saint-Laurent-du-Var de 1968 à 2012.
Réalisation personnelle. Source des données : INSEE.

On remarque que la commune de Saint-Laurent-du-Var a connu une croissance démographique très forte entre 1968 et 2007. En effet, la population a presque triplé en 39 ans. Ceci peut s'expliquer par le gain d'attractivité qu'a connue la Côte d'Azur pendant cette période. Cependant, depuis quelques années, le nombre d'habitants de Saint-Laurent-du-Var enregistre une légère baisse (-0,6% entre 2007 et 2012). On peut supposer que cette baisse d'attractivité est due au prix élevé du foncier : 4 000€ le mètre carré en moyenne, sachant que la moyenne nationale est d'environ 2 500€ le mètre carré⁷.

⁷ Chiffres avril 2016. Meilleurs Agents. <http://www.meilleursagents.com/prix-immobilier/>

► Une population vieillissante

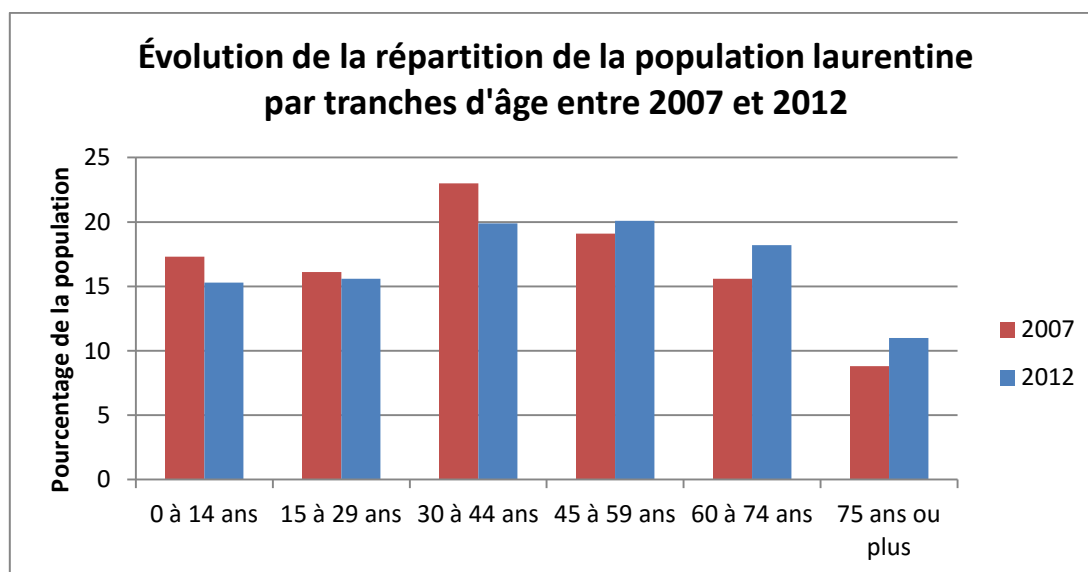


Figure 10 : Graphique représentant l'évolution de la répartition de la population laurentine par tranches d'âge entre 2007 et 2012.

Réalisation personnelle. Source des données : INSEE.

Sur ce graphique, on remarque tout d'abord la faible part des 0 à 29 ans. Celle-ci peut s'expliquer par l'absence de lycée et d'établissements scolaires post-bac sur le territoire communal.

En outre, les tranches d'âge moyen sont bien représentées sur la commune. Cependant, la part de la population ayant entre 0 et 44 ans a diminué entre 2007 et 2012 au profit des 54 ans et plus. Ceci s'explique d'une part par le prix élevé du foncier et, d'autre part, par l'attractivité qu'exerce la Côte d'Azur sur les retraités et futurs retraités.

2.3 UNE ÉCONOMIE ET DES EMPLOIS TOURNÉS VERS LE TOURISME

► Une économie principalement touristique

L'économie de Saint-Laurent-du-Var est principalement tournée vers **les activités de tourisme** mais la commune possède également un important pôle industriel.

La commune est classée station balnéaire depuis 1994. Elle possède l'un des plus grands ports de plaisance de la région. Les quais du port et la promenade des Flots Bleus voisine sont ponctués de nombreux commerces et restaurants. En outre, le centre commercial « Cap 3000 » riche de 800 salariés et de 10 millions de visiteurs par an participe fortement au dynamisme du sud de la ville⁸. Des travaux de rénovation et d'extension de ce centre commercial sont en cours et celui-ci espère

⁸ La rédaction de Saint-Laurent-du-Var « Saint-Laurent-du-Var, une ville dynamique sur le plan de l'économie et de l'emploi » Saint-Laurent-du-Var, 2016. <http://www.saintlaurentduvar.fr/blog/saint-laurent-du-var-une-ville-dynamique-sur-le-plan-de-l-economie-et-de-l-emploi>

doper sa fréquentation à 14 millions de visiteurs par an à la fin des travaux. Ainsi, **le littoral de Saint-Laurent-du-Var représente son principal pôle économique et touristique**. Notons que depuis février 2016, le sud de Saint-Laurent-du-Var est classé « zone touristique internationale » (Figure 11). Cela signifie que le travail dominical y est autorisé dans le cadre de la loi « croissance et activité » du 6 août 2015⁹.

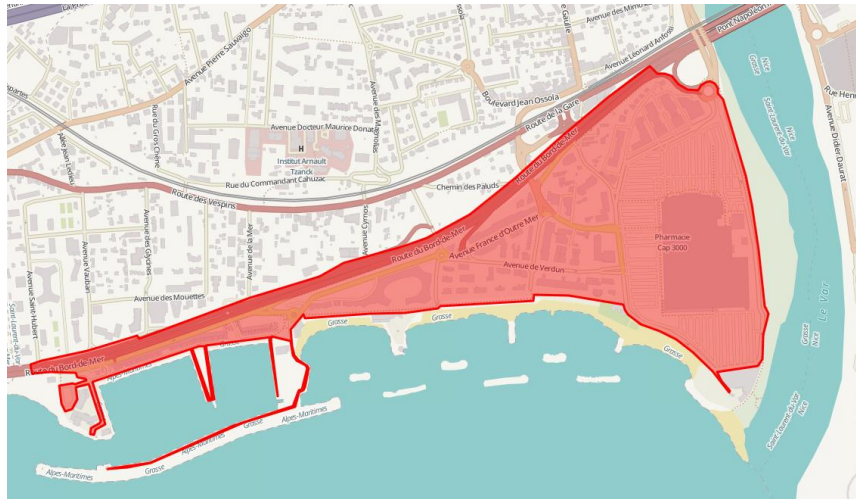
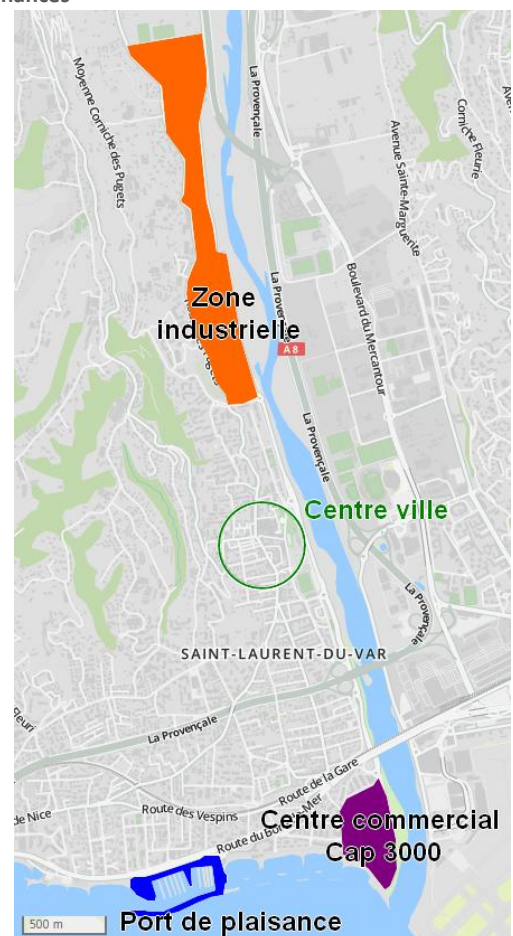


Figure 11 : Zone Touristique Internationale de Saint-Laurent-du-Var.

Source : Portail de l'Économie et des Finances

L'activité industrielle de la ville est en retrait du pôle touristique et de la vieille ville (Figure 12). La zone d'activités de Saint-Laurent-du-Var, qui longe la rive droite du Var, accueille environ 270 PME-PMI. Elles emploient 2400 personnes et œuvrent dans différents secteurs : mécanique, automobile, matériaux et métallurgie, pharmacie et chimie, logistique... Parmi les fleurons du parc : Chimitex, Panini, France Boissons, TyssenKrupp, Sazias Groupe, Alliance & Healthcare, Groupe Lizée, Diffazur Piscines...

Figure 12: Localisation des principaux pôles économiques de Saint-Laurent-du-Var par rapport au centre-ville.
Réalisation personnelle. Source du fond de carte : uMap.



⁹ La rédaction du portail de l'économie et des finances « Loi croissance et activité : six nouvelles zones touristiques internationales sont créées », Portail de l'économie et des finances, 2016, <http://www.economie.gouv.fr/loi-croissance-et-activite-six-nouvelles-zones-touristiques-internationales-sont-creees>

► La part de l'emploi touristique

Saint-Laurent-du-Var représente 13 417 emplois. Le graphique des emplois selon le type d'activité (Figure 13) confirme **l'importance du secteur des commerces et du tourisme pour la commune**. En effet, 60,2% de ses emplois sont liés au commerce, aux transports, au tourisme et aux services.

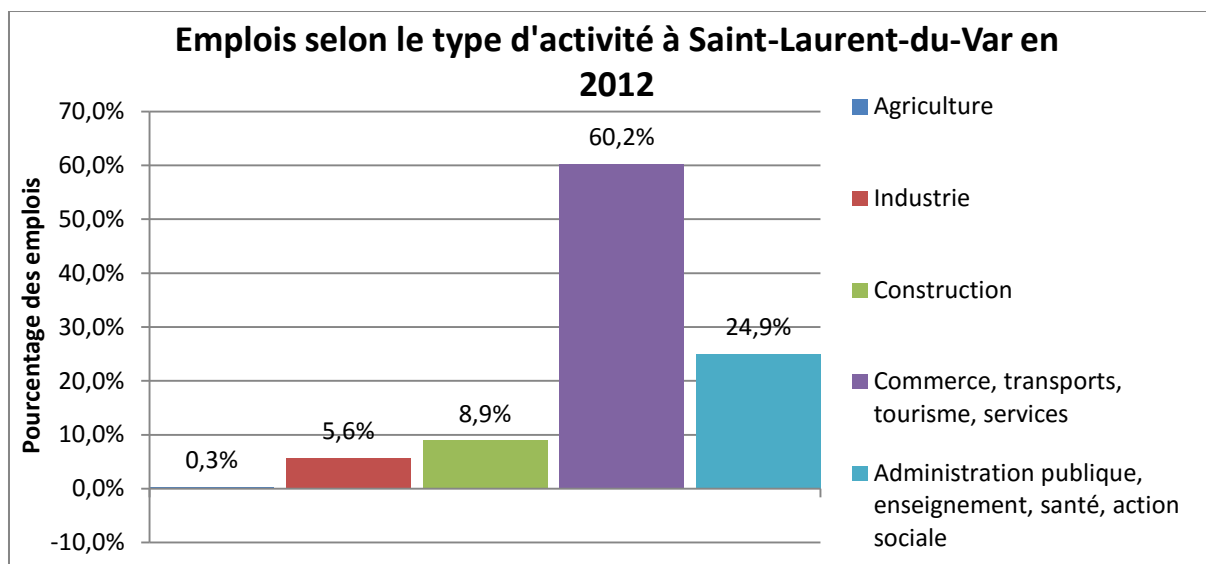


Figure 13 : Graphique représentant les emplois selon le type d'activité à Saint-Laurent-du-Var en 2012.
Réalisation personnelle. Source des données : INSEE.

2.4 UNE COMMUNE MOYENNE EN TERMES D'ÉQUIPEMENT ET DE PATRIMOINE

► Équipement

La commune ne possède aucun équipement universitaire mais profite sur ce plan du rayonnement de Nice.

Sur le plan culturel, la commune dispose d'un théâtre, le conservatoire de musique et d'art dramatique et une bibliothèque municipale.

Sur le plan sportif, Saint-Laurent-du-Var dispose d'un stade de tir, un stade de rugby, un stade d'athlétisme, et une piscine municipale.

En outre, le sentier littoral de la ville s'étire sur 2 300 mètres, dont 1 200 sur des secteurs de plage. Il n'existe pas de promenade littorale en site naturel, le promeneur chemine donc sur la voie piétonne longeant les plages à l'est du port, la promenade des Flots Bleus. Ces lieux de promenade constituent à la fois un vecteur de développement économique et un élément du bien-être sociétal. De nombreuses et diverses activités nautiques y sont proposées. En effet, à l'est de la promenade des Flots Bleus, le centre nautique AGASC propose de nombreuses activités à ses adhérents. À proximité se trouve également le Club Var Mer, une école de voile et de croisière.

► Patrimoine

Depuis le XI^{ème} siècle, du fait de sa situation, à l'embouchure du Var, la vie de Saint-Laurent-du-Var fut rythmée par les caprices du fleuve. La ville subit de très nombreuses inondations qui freinèrent son développement. Aujourd'hui, la commune est fière de son histoire. Le Vieux Village avec ses ruelles étroites et escarpées a gardé tout son charme d'antan.

2.5 DES FORUMS DE QUARTIERS POUR AMÉNAGER LA VILLE AVEC SES HABITANTS

Depuis l'élection de la nouvelle équipe municipale en mars 2014, la ville de Saint-Laurent-du-Var s'est engagée dans un processus de renforcement de l'action de proximité et de développement de la démocratie participative.

Ainsi, des forums de quartiers ont été mis en place (Figure 14). Ils sont un espace d'échange et de proximité entre les Laurentins et la municipalité.

Des référents de quartiers collectent les informations, demandes, propositions et doléances auprès des habitants et acteurs socio-économiques du quartier et les transmettent à la municipalité.

De même, la municipalité informe les référents de quartiers de tout projet afin de le diffuser aux habitants pour obtenir leurs avis ou observations.

Par ce biais, les habitants participent à l'orientation des projets d'évolution de leur quartier.

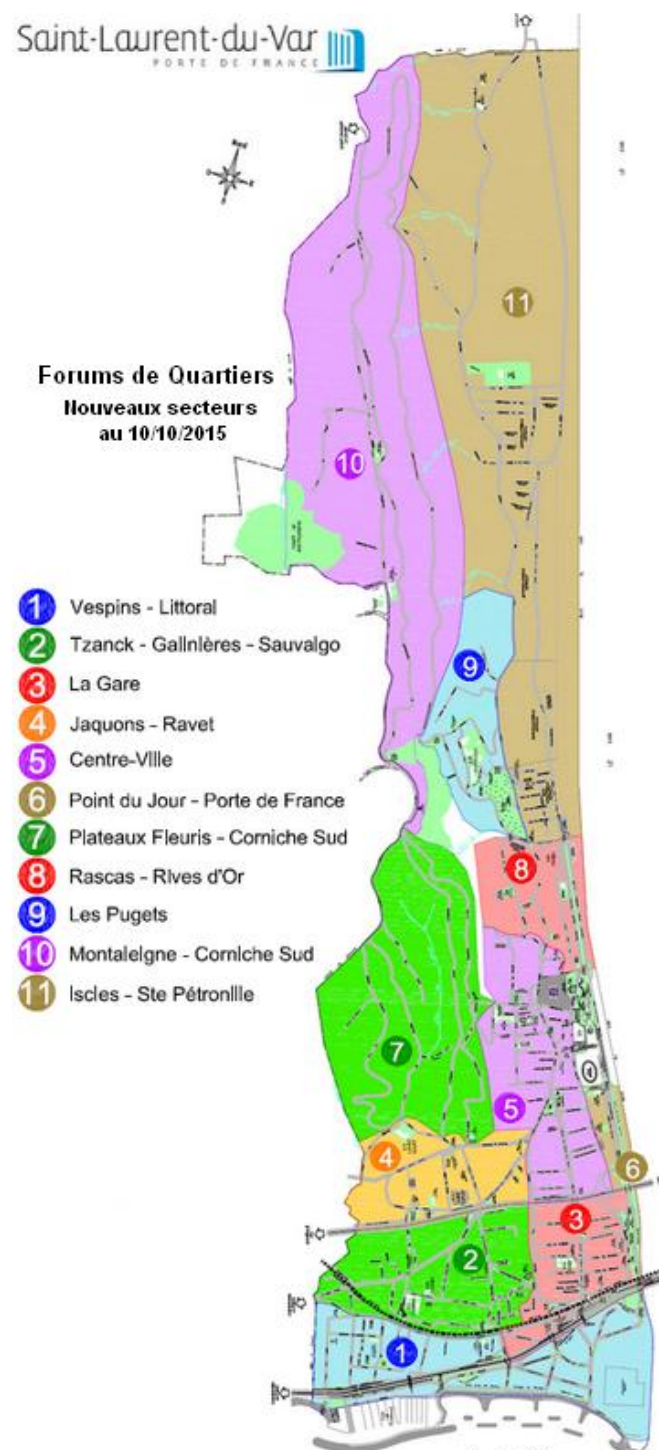


Figure 14 : Périmètre géographique des quartiers de Saint-Laurent-du-Var.
Source : Site officiel de la mairie de Saint-Laurent-du-Var.

Partie 2 : ZOOM SUR LE PORT SAINT-LAURENT

1 PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PORT

1.1 HISTORIQUE DU PORT DE SAINT-LAURENT-DU-VAR

Dans les années 1960, le bord de mer de Saint-Laurent-du-Var, anciennement marécageux a été comblé et asséché. Le port de plaisance Saint-Laurent a été édifié sur les dépendances du domaine public maritime, propriété de l'État, dont la compétence de gestion a été transférée à la commune le 17 avril 1975 au titre des lois réformant la décentralisation territoriale. La Commune a ensuite elle-même confié la construction du port à deux sociétés anonymes, le Yacht Club International et la Fermière du Port de Saint-Laurent-du-Var dans le cadre du sous-traité de concession du 28 novembre 1975, puis à la seule société Yacht Club International par l'avenant n°1 du 8 mars 1978 après l'achèvement des travaux.

Le 17 septembre 2008, la compétence sur le port de plaisance de Saint-Laurent-du-Var a été transférée à la MNCA. Celle-ci en a accordé la concession au Yacht Club International à travers un bail emphytéotique (valable 99 ans)¹⁰.

1.2 LE PORT AUJOURD'HUI

Aujourd'hui, le port Saint-Laurent est un des plus importants ports de plaisance du département. Il offre **1 087 postes à quai, dont 247 publics**, pour des bateaux de 6 à 23 mètres de long. Il occupe une surface de **17,5 hectares** et compte 3,6 kilomètres de quais et appontements. Le site portuaire est composé de deux grands bassins respectivement d'environ 3 et 2,5 hectares. Le bassin ouest est ponctué de 5 quais et le bassin est de 4 quais (Figure 15). Le quai du port se situe à environ 3 mètres sous le niveau de la RM6098, dite « route du bord de mer ».

Le port dispose de plusieurs infrastructures portuaires : un phare, deux aires de carénage, un chantier naval et une station d'avitaillement. La capitainerie gère le port en termes d'attribution des emplacements pour les navires, de gestion du mouvement des bateaux dans le port et de surveillance et de conservation des installations portuaires.

La partie haute de la zone portuaire est principalement utilisée comme stationnement. En contrebas d'environ trois mètres par rapport à la partie supérieure, la partie inférieure regroupe terrasses de restaurants, plateaux piétonniers et stationnement. Le site portuaire abrite 65 entreprises, dont 7 professionnels du nautisme, 15 commerces divers et 40 restaurants. L'occupation des établissements commerciaux présents sur le site s'inscrit dans le cadre des règles d'occupation du domaine public maritime.

¹⁰ Informations transmises par Maxime Soler, instructeur des autorisations des sols au service urbanisme de la mairie de Saint-Laurent-du-Var.



Figure 15 : Vue aérienne du port de Saint-Laurent-du-Var.
Source : Géoportail.

1.3 TRAVAUX D'ENTRETIEN DU SITE

La zone portuaire de Saint-Laurent-du-Var est régulièrement entretenue.

En 2011, des travaux de rénovation des réseaux électriques et des réseaux d'assainissement ont été réalisés. En outre, des protections cathodiques ont été installées au niveau des pieux soutenant les appontements. Celles-ci sont destinées à réduire la vitesse de corrosion des matériaux métalliques.

En 2012, sur le plan des installations portuaires, un récupérateur d'eaux grises et noires a été installé près de la capitainerie et un point propre a été créé pour permettre la récupération des huiles usées, des batteries et des produits toxiques. Les portillons fermant les pannes ont été changés. Des travaux de rénovation des espaces verts, des réseaux et de la voirie ont été entamés : réfection de la voirie et des trottoirs, entretien des réseaux d'électricité et d'alimentation en eau, éclairage (ajout de nouveaux lampadaires LED permettant des économies d'énergie), renouvellement d'une partie du mobilier urbain et amélioration de l'accessibilité des personnes à mobilités réduites.

En 2014, les travaux de rénovation des espaces verts, des réseaux et de la voirie entamés en 2012 ont été terminés. Leur montant total s'est élevé à 3 087 359 euros HT¹¹.

¹¹ Informations transmises par Jean-Vincent Ladislas, consultant dans le domaine des ports de plaisance de la capitainerie du port Saint-Laurent.

En 2016 sont prévus des travaux de rénovation des commerces et des sanitaires, la mise en place d'une laverie et le changement des chaînes mères permettant de maintenir les bateaux perpendiculaires aux quais.

Si les travaux d'entretien de la zone portuaire sont réguliers, il convient de noter qu'**aucun grand projet de réaménagement, de valorisation ou de modernisation du port n'a été réalisé depuis sa construction en 1976.**

1.4 UN PROJET D'EXTENSION EN MARCHÉ

Depuis la création du port de plaisance de Saint-Laurent-du-Var, en 1976, l'éventualité d'une extension a été envisagée à plusieurs reprises. En effet, la filière de la plaisance dans le département est bridée par la pénurie d'anneaux. En outre, la directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes requiert de « privilégier la restructuration et, lorsqu'elle est possible, l'extension des ports existants à la création de ports nouveaux ».

En 2004, le principe d'extension du port de plaisance a été approuvé au niveau de la ville de Saint-Laurent-du-Var par délibération du Conseil municipal du 26 février. Le projet d'aménagement est orienté vers la grande plaisance (unités de 24 mètres à 50 mètres) et la très grande plaisance (au-delà de 50 mètres). Avec une extension au large du port actuel représentant une superficie totale de 27,1 hectares, la capacité d'accueil variait selon les variantes d'aménagement entre 250 et 600 bateaux de 8 à 120m.

Cependant, ce projet n'a jamais vu le jour et, en 2011, Christian Estrosi, président de la métropole Nice Côte d'Azur, annonçait un autre **projet de valorisation et d'extension du port Saint-Laurent en partenariat avec la commune voisine de Cagnes-sur-Mer**. « Ce sera un port communautaire exemplaire, une vitrine du savoir-faire, un port du futur » précisait Christian Estrosi. Il s'agit pour Saint-Laurent-du-Var de se doter d'une véritable locomotive économique et touristique, dont la réalisation et le fonctionnement seront exemplaires au regard du respect de l'environnement. L'extension du port constituera un pôle touristique destiné à la grande et très grande plaisance de grande ampleur générateur d'emplois directs et indirects. L'objectif majeur de la révision est de redonner au secteur portuaire sa dimension maritime, en renforçant la visibilité des installations nautiques et en disciplinant l'occupation de l'emprise du domaine public maritime, marquée par l'extension incontrôlée des nombreuses activités commerciales, dont les modes d'exploitation pourraient à terme compromettre la vocation et l'attractivité du site¹². Ce projet, pour lequel aucun calendrier n'a encore été mis en place, est en attente de l'élaboration du PLU métropolitain¹³.

¹² Frédéric Delmonte. « Le "port du futur" se fera avec Cagnes et Saint-Laurent », 2011.

<http://archives.nicematin.com/article/cagnes-sur-mer/le-%C2%AB-port-du-futur-%C2%BB-se-fera-avec-cagnes-et-saint-laurent.526717.html>

¹³ Informations transmises par Maxime Soler, instructeur des autorisations des sols au service urbanisme de la mairie de Saint-Laurent-du-Var.

2 LOCALISATION ET ACCESSIBILITÉ

2.1 UNE LOCALISATION AVANTAGEUSE

Le port Saint-Laurent jouit d'une localisation avantageuse sur le très convoité littoral azuréen, à proximité immédiate de Nice et dans une zone en requalification qui attire des millions de visiteurs chaque année.

En effet, le port se situe à **proximité immédiate de cheminements de promenade, de pôles attractifs et d'une zone résidentielle qui représentent autant de visiteurs potentiels** (Figure 16).

À l'ouest du port, les plages de Cagnes-sur-Mer et sa promenade piétonne et cycliste connaissent une fréquentation très importante depuis la rénovation de cette zone en 2007.

À l'est, les plages de Saint-Laurent-du-Var, la promenade des Flots Bleus, ses commerces et ses restaurants attirent de nombreux visiteurs chaque jour. À l'extrémité est de cette promenade se trouvent le centre commercial Cap 3000 et ses 10 millions de visiteurs annuels. À 2,5 kilomètres à l'est du port, l'aéroport de Nice est le 2^{ème} aéroport français en termes de nombre de voyageurs.

Enfin, au nord du port se trouve le quartier des Vespins. 6 550 habitants, dont 36% de retraités, vivent dans ce quartier à cheval entre Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer. Celui-ci représente également une capacité d'accueil touristique d'environ 2 000 lits par kilomètre carré¹⁴.

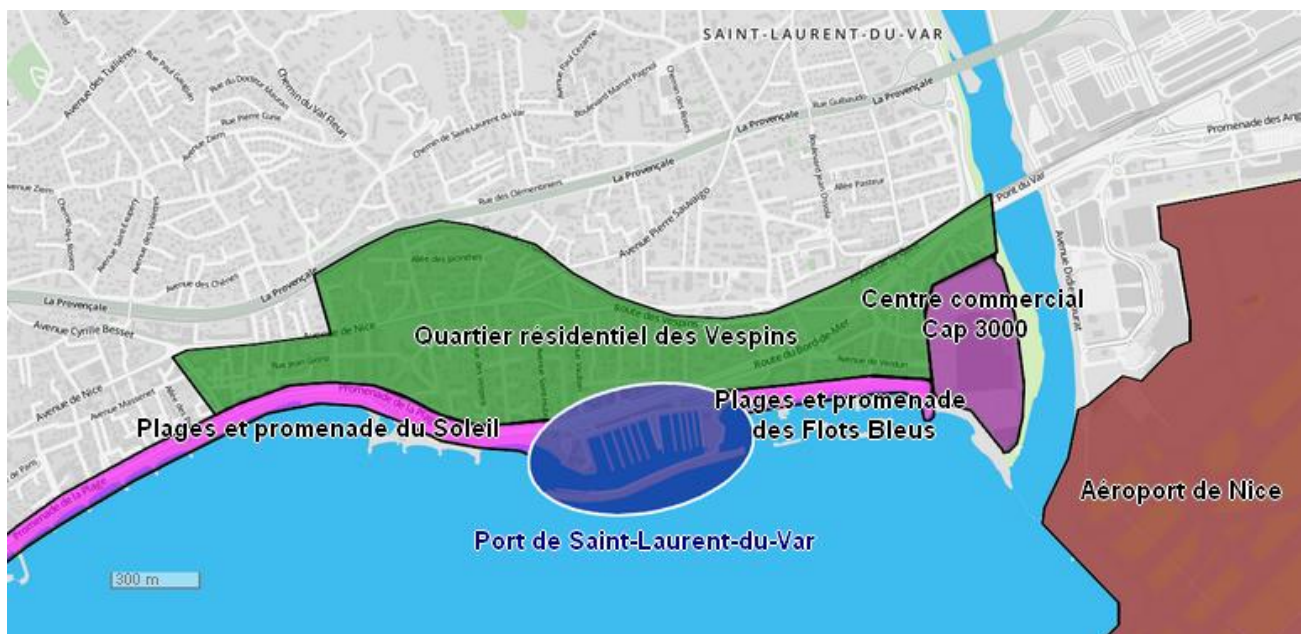


Figure 16 : Abords du port Saint-Laurent.
Réalisation personnelle. Source du fond de carte : uMap.

¹⁴ KelQuartier. <http://www.kelquartier.com/>

2.2 UNE ZONE PEU SOUMISE AUX RISQUES NATURELS

Sur la carte générale des risques ci-dessous (Figure 17), on remarque que le port Saint-Laurent n'est pas concerné par le risque de mouvement de terrain. En revanche, l'extrémité est du port est en zone d'aléa inondation modéré. En outre, le PLU de Saint-Laurent-du-Var indique également que l'aléa érosion et l'aléa submersion marine sont faibles au niveau du port.

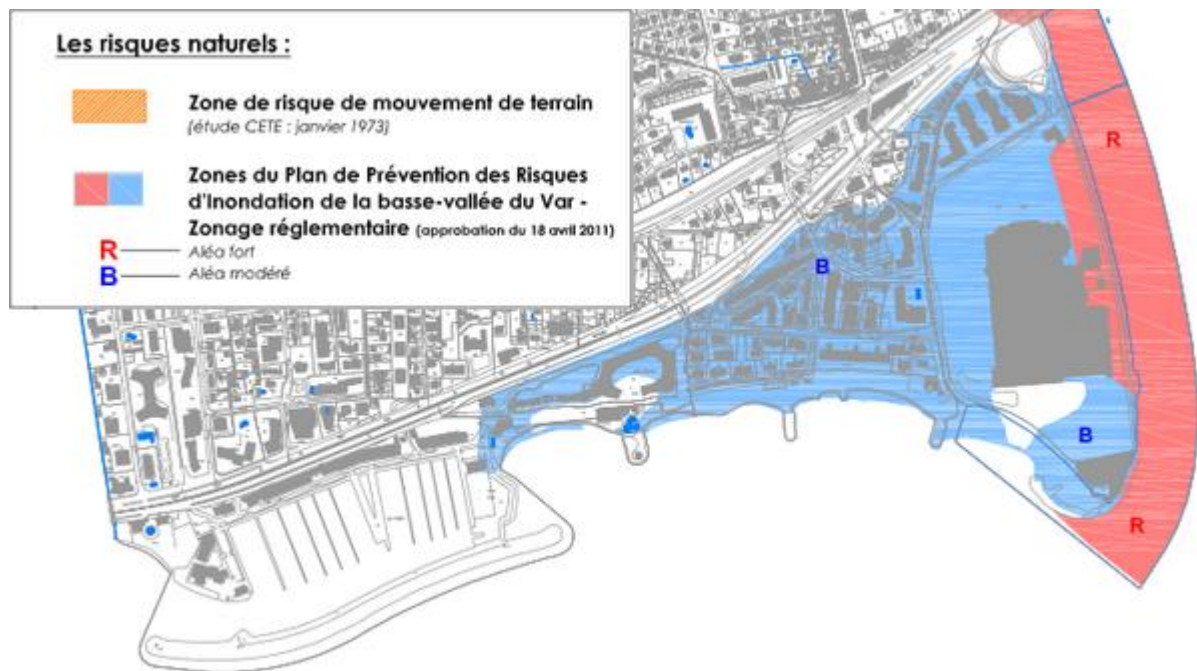


Figure 17 : Carte générale des risques du sud de Saint-Laurent-du-Var.
Source : PLU de la commune de Saint-Laurent-du-Var.

Ainsi, le projet de réaménagement du port devra prendre en compte **la proximité de la zone d'aléa inondation modéré** et le fait que les aléas érosion et submersion marine ne sont pas nuls. Cependant, en l'absence de volonté d'urbaniser davantage la zone, ces faibles risques ne devraient pas représenter de contraintes particulières.

2.3 UNE ACCESSIBILITÉ PEU ADAPTÉE AUX MODES DE TRANSPORT DOUX

Dans les parties suivantes, le détail de l'accès à la zone portuaire par différents moyens de transport (en voiture, en transports en commun, à pied et à vélo) s'appuie sur le plan ci-dessous (Figure 18).

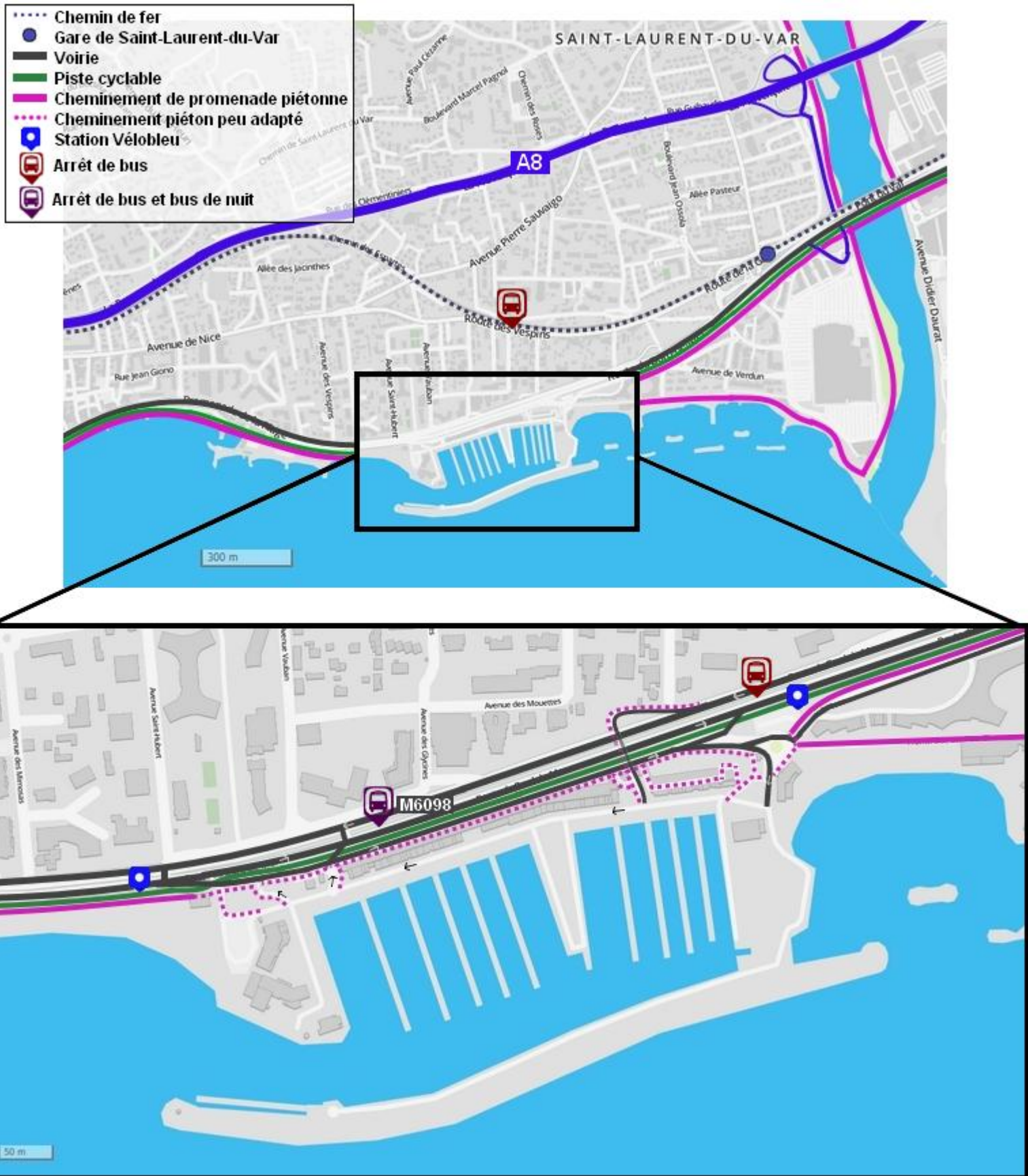


Figure 18 : Plan représentant l'accès au port de Saint-Laurent-du-Var par différents moyens de transport.
Réalisation personnelle. Source du fond de carte : uMap.

► En voiture

Le port de Saint-Laurent-du-Var se situe à 7 minutes en voiture de la sortie de l'autoroute A8 la plus proche.

L'accès au port en voiture se fait par la M6098 ou « route du bord de mer », une 2 x 2 voies séparées par un terre-plein central. Au niveau du port, le terre-plein présente deux ouvertures équipées de feux de signalisation pour permettre aux véhicules de faire demi-tour.

Depuis la M6098, dans le sens ouest-est, une contre-allée dessert le port. Depuis cette contre-allée, l'accès à la partie inférieure se fait obligatoirement par l'extrémité est du site.

Depuis la M6098, dans le sens est-ouest, l'entrée se fait par **une trémie** (un passage souterrain) qui mène directement à la partie inférieure du port. Cependant, celle-ci est peu utilisée puisque mal indiquée.

Des stationnements payants sont disponibles tout le long de la contre-allée et sur les quais du port. Notons que des barrières automatiques sont placées à l'entrée et à la sortie de la partie inférieure du port depuis que les stationnements sont devenus payants en août 2012.

► En transports en commun

La gare SNCF de Saint-Laurent-du-Var est située à un kilomètre du port. Sachant qu'au maximum les Français sont prêts à marcher 400 mètres pour rejoindre leur destination depuis un arrêt de transport en commun¹⁵, il est peu probable que des visiteurs arrivent en train.

En revanche, le port est bien desservi par les bus du réseau de la métropole. L'arrêt situé dans le quartier des Vespins, à 350 mètres au nord du port, est desservi par une « ligne essentielle » qui relie le centre-ville de Nice à celui de Vence. De plus, deux arrêts de bus sont situés à proximité immédiate du port dont un qui est desservi par la ligne 200 des bus de nuit qui fonctionne jusqu'à 3h du matin et qui relie l'aéroport de Nice au centre-ville de Cannes avec possibilité de prendre une correspondance pour rejoindre le centre-ville de Nice ou celui de Grasse¹⁶.

Ainsi, **l'accessibilité au port en bus est aisée**. C'est un point très positif dans un contexte toujours plus fort de valorisation des modes de transport moins polluants que la voiture personnelle. De plus, la proximité d'un arrêt de bus de nuit permet d'augmenter la fréquentation des commerces de nuit du port.

► À pied

À pied, les promeneurs peuvent arriver de la promenade du Soleil à l'ouest, de la promenade des Flots Bleus à l'est ou, plus difficilement, du quartier résidentiel des Vespins au nord.

Depuis la promenade du Soleil ou celle des Flots Bleus, les piétons ne peuvent accéder à la partie inférieure du port qu'en passant par le parking ouest ou en empruntant les trottoirs qui longent les routes. Notons que la pente et la largeur de ces trottoirs sont adaptées pour les personnes à mobilité

¹⁵ Laura Verdelli, maître de conférences en composition urbaine et projet d'aménagement.

¹⁶ Lignes d'Azur. <http://www.lignesdazur.com/>

réduite. Dans les deux cas, **le partage de l'espace avec la voiture est obligatoire**. Cela tranche avec les cheminements spécialement conçus pour les piétons d'où arrivent les visiteurs.

Depuis le quartier des Vespins, les piétons peuvent emprunter la trémie qui traverse la M6098 (Figure 19). Cependant, cet accès est méconnu à cause de l'absence de panneaux d'indication à destination des piétons.



Figure 19 : Photographies de la trémie vue depuis le quartier des Vespins (à gauche) et depuis le port (à droite). Photographies personnelles.

► À vélo

La piste cyclable relie le port avec la promenade du Soleil à l'ouest et la promenade des Anglais de Nice à l'est.

Deux stations de Vélobleu sont présentes dans la zone portuaire : une à l'ouest et l'autre à l'est. Celles-ci permettent aux voyageurs de déposer les vélos en auto-partage de la métropole pour accéder à la partie inférieure à pied. Cependant, **aucun stationnement n'est prévu pour les vélos personnels**. Cela n'incite pas les cyclistes en possession de leur propre vélo à s'arrêter pour visiter le port.

De plus, au niveau du port, la piste cyclable traverse la route trois fois en 550 mètres et les cyclistes n'ont pas la priorité (Figure 20). Ainsi, les abords du port sont peu adaptés aux cyclistes.



Figure 20 : Photographie illustrant le problème de la traversée de la route par la piste cyclable. Photographie personnelle.

Ainsi, l'accessibilité au site en voiture ou en transport en commun est aisée. Cependant, les accès dédiés aux modes de transport doux sont peu adaptés. En effet, au niveau du port, les piétons comme les vélos sont obligés de côtoyer les voitures, ce qui crée une fracture dans la continuité piétonne du front de mer azuréen. Cette fracture est accentuée par un partage de l'espace déséquilibré au détriment de l'usage piétonnier.

3 UN PÔLE ÉCONOMIQUE IMPORTANT POUR LA COMMUNE

3.1 LA FONCTION PORTUAIRE

► Les postes d'amarrages

Le port dispose de 1 087 postes d'amarrage.

247 de ces anneaux sont affectés aux bateaux en escale pour des durées inférieures à 1 an. Les redevances d'amarrage dépendent de la catégorie et de la taille du bateau ainsi que de la saison.

Les 840 autres anneaux du port sont amodiés : cela signifie qu'ils sont concédés à un particulier ou à une société pour une période déterminée qui ne peut excéder 35 ans. Cela permet au port de disposer de ressources périodiques et durables. En 2015, 20 personnes étaient sur liste d'attente pour l'obtention d'un anneau amodié.

En 2015, 6 879 bateaux ont fréquenté le port Saint-Laurent pour un nombre total de 387 594 nuitées. En divisant le nombre total de nuitées par le nombre d'anneaux du port, on obtient une fréquentation moyenne par anneau de 356,6 jours en 2015, soit une fréquentation de 97,8% de la capacité d'accueil maximale du port, toutes saisons confondues.

Le chiffre d'affaires de l'activité de plaisance du port Saint-Laurent s'est élevé à 2,13 millions d'euros en 2015¹⁷.

► Équipements collectifs et professionnels du nautisme

Le port Saint-Laurent dispose d'un chantier de réparation navale d'une superficie de 3 334 m² et équipé d'un moyen de levage de 70 tonnes. Celui-ci peut traiter des bateaux de taille inférieure à 25 mètres. 599 manutentions y ont été réalisées en 2015 pour un chiffre d'affaires de 217 000 euros.

En outre, deux aires de carénage permettent aux plaisanciers de faire réparer ou nettoyer la carène (partie immergée de la coque) de leur bateau.

Une cale de halage permet aux particuliers propriétaires de mettre à l'eau leur bateau de tirant d'eau (profondeur immergée) d'un mètre maximum. La redevance pour une mise à l'eau, une mise à terre et le stationnement de la remorque pendant une journée s'élève à 20 euros.

Le Club House du Yacht Club International dispose d'une salle polyvalente disponible à la location et destinée à accueillir des expositions ou des réunions.

Enfin, quatre professionnels du nautisme sont présents sur le site :

- Nautilus Marine : agence maritime dont l'activité est la location et la vente de bateaux,
- Sea Sail : bateau école et location de bateaux,
- Ship Laurentin et Ship Charly : fournisseurs d'accastillage (accessoires) pour bateaux.

¹⁷ Informations transmises par Jean-Vincent Ladislas, consultant dans le domaine des ports de plaisance de la capitainerie du port Saint-Laurent.

En tout, la fonction portuaire du port Saint-Laurent représente 20 emplois permanents et deux saisonniers.

3.2 LES AUTRES FONCTIONS PRÉSENTES SUR LA ZONE PORTUAIRE

► Le stationnement

La zone portuaire dispose 574 places de parking, dont 495 payantes. Leur chiffre d'affaires s'est élevé à 575 000 euros en 2015¹⁸.

► L'activité commerciale

L'activité commerciale du port est l'une des fonctions dominantes présentes sur le site. La zone portuaire comporte 53 établissements commerciaux dont : un tabac, une agence immobilière, deux magasins de prêt-à-porter, un vendeur d'objets publicitaires, un glacier, deux discothèques, sept bars, et 38 restaurants.

S'il est difficile d'évaluer le potentiel économique que représentent ces établissements de façon isolée, notons que l'ensemble des activités présentes sur la zone portuaire représente environ **280 emplois** et un chiffre d'affaires estimé à **23 millions d'euros**¹⁹. Ces chiffres font du port Saint-Laurent l'un des principaux pôles économiques de la commune.

¹⁸ Ibid.

¹⁹ Données 1999, source : PLU Saint-Laurent-du-Var. Ces chiffres sont certainement plus importants aujourd'hui puisque le port et ses commerces se sont développés et ont gagné en fréquentation depuis cette date.

4 UNE VOLONTÉ D'EXEMPLARITÉ SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL

4.1 EFFORTS ENVIRONNEMENTAUX RELATIFS À LA FONCTION PORTUAIRE

Le port Saint-Laurent appartient depuis 2008 au réseau « Ports d'Azur » géré par la MNCA. Celle-ci veut faire des 8 ports du réseau des installations exemplaires, des « ports du futur ». Dans ce contexte, **une démarche pour une meilleure qualité environnementale a été engagée.**

► Collecter les déchets produits par les activités portuaires

Un point propre a été créé : il s'agit d'un lieu de collecte et de tri des déchets solides et liquides produits par les activités portuaires (plastiques, métaux, produits toxiques, batteries, piles...).

Les eaux de carénage sont constituées de polluants hautement toxiques (particules de peinture, solvants, huiles de vidange, hydrocarbures...) et nocives pour le milieu marin. C'est pourquoi les aires de carénage du port Saint-Laurent sont équipées d'un système de récupération et de traitement des eaux de carénage.

► Limiter les rejets des plaisanciers dans la mer

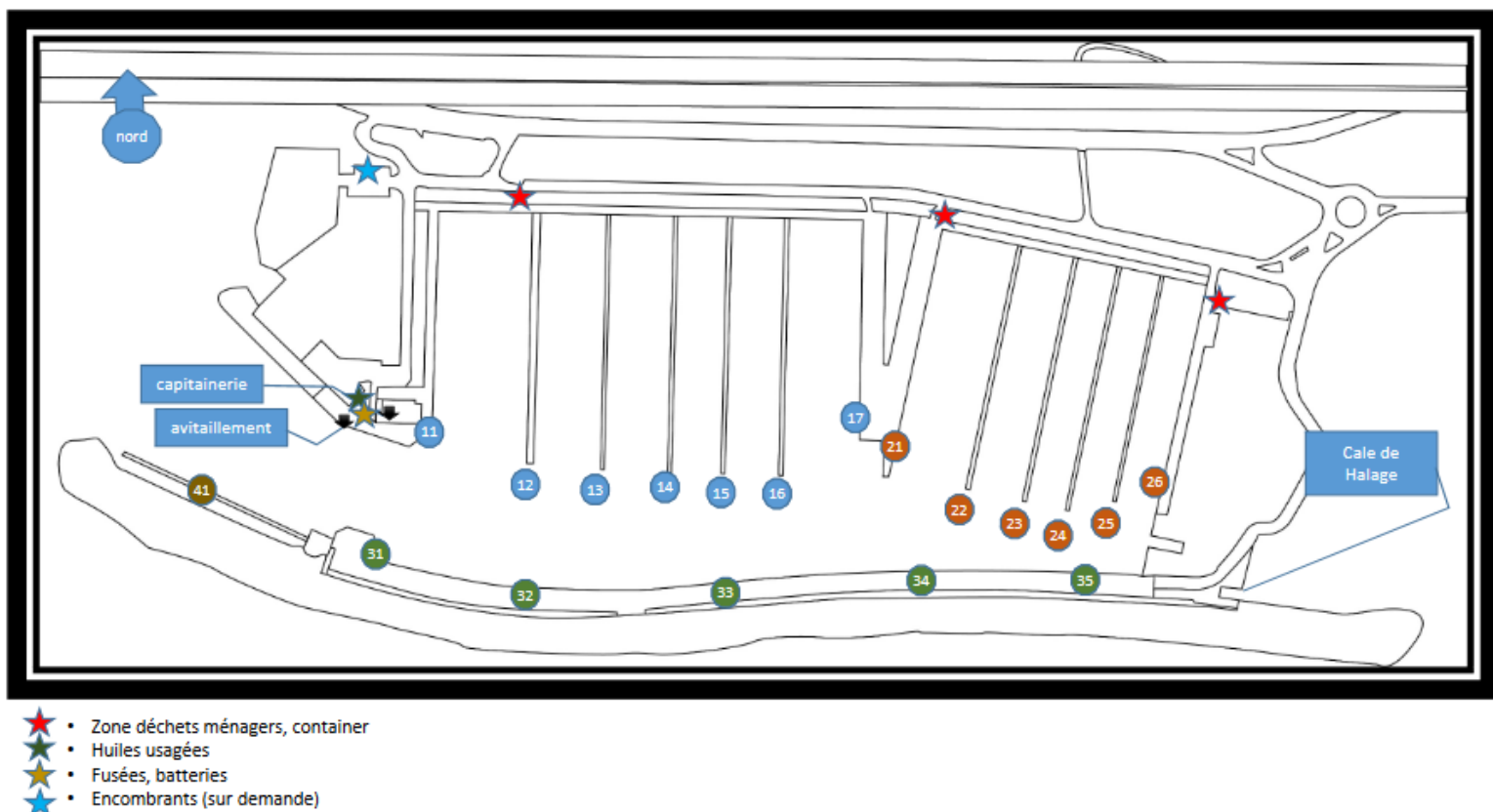
Les eaux du port se renouvellent difficilement et finissent par concentrer les rejets des plaisanciers, c'est pourquoi il est important de les limiter au maximum. Dans cette optique, de nombreux points de collectes des déchets ont été mis en place sur la zone portuaire (Figure 21).

Pour minimiser les rejets d'eaux grises (vaisselles, douches) et noires (toilettes) au port ou à proximité des côtes, le port s'est équipé d'un système de pompage des eaux usées des bateaux. Celui-ci est conçu pour vider les réservoirs à eaux usées des navires et le cas échéant les eaux souillées de fond de cale. Le service est gratuit pour les plaisanciers.

Un dispositif de récupération des huiles de vidange usagées est également disponible près de la capitainerie.

45 poubelles de 10 litres sont disposées tout au long des allées, en tête de panne et jusqu'à la digue. En outre, quatre zones de stockage de conteneurs sont disposées le long des commerces et sont systématiquement doublées d'une collecte de verre. Ainsi, lorsqu'ils sont au port, les plaisanciers peuvent se débarrasser facilement de leurs déchets préalablement triés. Notons cependant la nécessité de mettre également à disposition des plaisanciers des collectes d'emballages.

En outre, des actions de rénovation des sanitaires et de mise en place d'une laverie sont prévues. En effet, l'utilisation des installations sanitaires du port aide à limiter les rejets d'eaux usées des navires.



4.2 LA FAUNE ET LA FLORE RENCONTRÉES SUR LA ZONE PORTUAIRE

► Les oiseaux

Bien que de nombreuses espèces d'oiseaux fréquentent l'embouchure du Var, le port est moins attractif du fait de son activité permanente. Par ailleurs les espèces qui le fréquentent sont relativement communes : le goéland leucopée (*Larus michahelli*) et la mouette rieuse (*Larus ridibundus*) figurent parmi les plus abondantes.

► La flore terrestre

La trame verte est essentiellement composée de végétaux à feuillage persistant, à connotation méditerranéenne ou exotique, **adaptés aux conditions spécifiques du site** (vent, embruns et sol salin). Au niveau de la strate arborée, on y trouve plusieurs espèces de palmiers, des pins (*Pinus pinea*), des agrumes et des faux Poivriers (*Schinus molle*). Au niveau de la strate arbustive, des lauriers roses (*Nerium oleander*) et des pittosporums (*Pittosporum tobira*) sont notamment présents sur le site. Globalement, ces essences présentent un bon état phytosanitaire.

Notons que les palmiers du port ont reçu le 20 août 2015 un traitement préventif biologique et non agressif pour l'environnement contre les ravageurs des palmiers. De telles actions doivent être multipliées dans l'optique d'inscrire le port Saint-Laurent dans une démarche exemplaire en termes de respect de l'environnement.

► La flore sous-marine

Aucune zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique marine n'est répertoriée sur le territoire laurentin. Cependant, deux espèces protégées par l'arrêté du 19 juillet 1988 sont présentes à proximité immédiate du port : la posidonie (*Posidonia oceanica*) et la cymodocée (*Cymodocea nodosa*)²⁰. Elles représentent un enjeu de conservation fort et devront être prises en compte lors de l'étude de faisabilité environnementale concernant le projet d'extension du port de Saint-Laurent-du-Var. Néanmoins, elles ne représentent en aucun cas un frein au réaménagement de la partie terrestre du port.

²⁰ PLU Saint-Laurent-du-Var

5 UN PARTAGE DE L'ESPACE DÉSÉQUILIBRÉ

5.1 UNE FONCTION CIRCULATION ET STATIONNEMENT OMNIPRÉSENTE

Les voitures peuvent circuler sur l'ensemble de la zone. La zone portuaire abrite 574 places de stationnement. On compte également des aires de stationnement supplémentaires à proximité : le parking Gerbault sur la contre-allée le long de la M6098, le parking ouest en extrémité ouest du site, le parking des Flots Bleus en extrémité est du site et le parking souterrain d'Atoll Beach ouvert au public depuis 2004. Ces places de stationnement sont réparties sur l'ensemble du site selon le tableau et le plan ci-dessous (Figure 22 et Figure 23).

NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT	
INTRA ZONE PORTUAIRE	
Quai Ouest	79
Quai de la Pérouse	188
Mole central	133
Quai Est	50
Jetée Sud	124
TOTAL	574
EXTRA ZONE PORTUAIRE	
Parking Ouest	83
Parking Gerbault	79
Parking Flots Bleus	35
Parking souterrain d'Atoll Beach	440
TOTAL	637
TOTAL GÉNÉRAL	1 211

Figure 22 : Tableau du nombre de places de stationnement par parking au port Saint-Laurent. Réalisation personnelle. Source des données : PLU Saint-Laurent-du-Var.

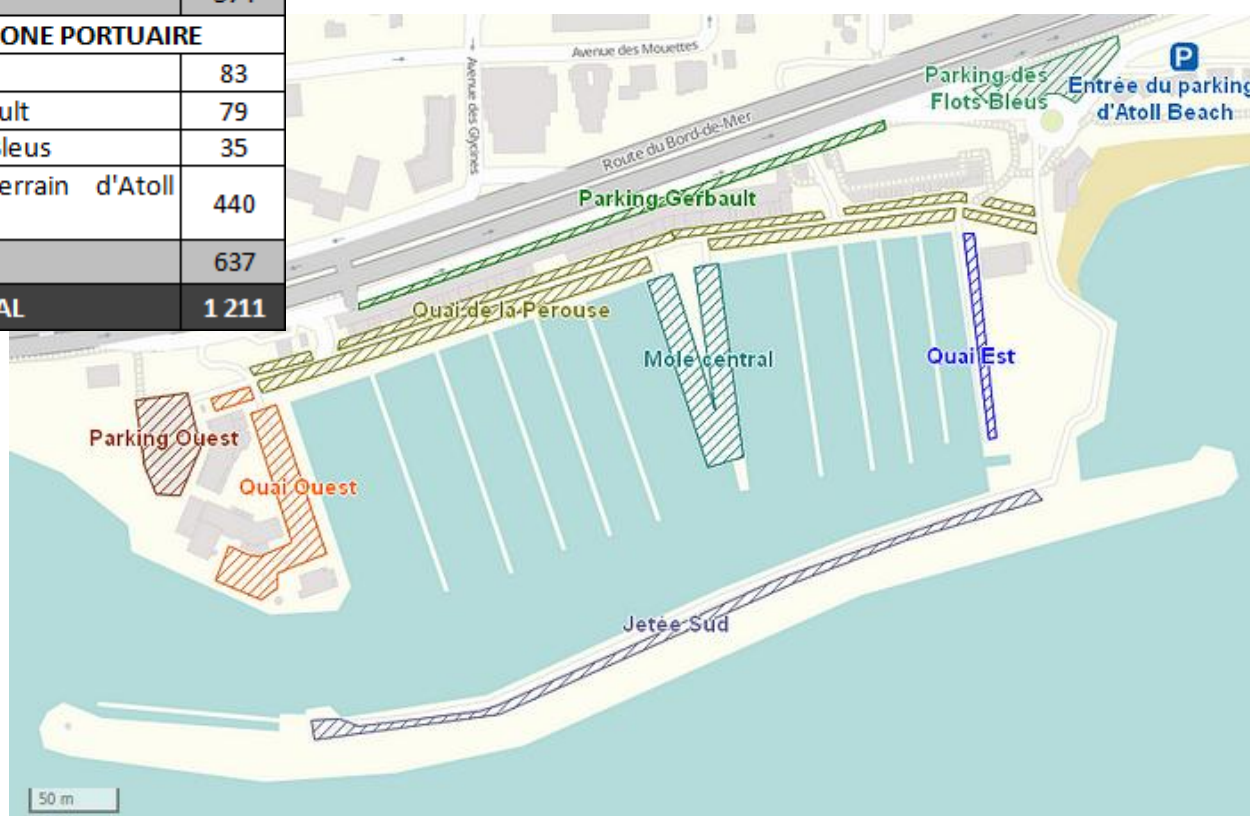


Figure 23 : Plan des zones de stationnement du port de Saint-Laurent-du-Var. Réalisation personnelle. Source du fond de carte : uMap.

Les 133 places de stationnement situées sur le môle central sont réservées aux plaisanciers.

Pour les visiteurs, des stationnements en épis sont disponibles de part et d'autre du quai de La Pérouse. Ceux-ci sont très fréquentés puisque situés à proximité immédiate des commerces. En conséquence, les places situées sur le quai ouest, le quai est et la jetée sud sont plutôt sous-fréquentées.

On remarque également que le parking Gerbault est sous-utilisé du fait du manque de liaisons verticales entre les parties supérieure et inférieure du port.

De tous ces parkings, seul le parking ouest est gratuit, car situé dans une zone du domaine public maritime qui ne fait pas partie du bail concédé au Yacht Club International²¹. De ce fait, il est aussi très peu entretenu (Figure 24). De plus, par sa localisation, il contribue à isoler le port de ses extérieurs. Enfin, il donne sur l'arrière de bâtiments commerciaux peu esthétiques.



Figure 24 : Photographie du parking ouest vu depuis l'extérieur du port.
Photographie personnelle.

5.2 DES TERRASSES COMMERCIALES NON CONFORMES

Avec la loi de décentralisation de 1983, sept mètres de terrasses autrefois compris dans les concessions, étaient tombés dans le domaine public. En 2002, ayant constaté l'occupation du domaine public sans autorisation, le tribunal avait ordonné la démolition des terrasses litigieuses. Aucune régularisation n'était intervenue. Depuis plus de dix ans, les restaurateurs du port de Saint-Laurent-du-Var sont donc en non-conformité avec la loi.

Ces 7 mètres de terrasses illégales sont autant d'espace qui n'est pas dédié à la circulation piétonne.

En 2014, un permis de construire a été accordé au gestionnaire du port afin de procéder **la réfection et la mise en conformité des terrasses des restaurants**²². Les travaux, qui devaient démarrer en automne 2015 sont toujours dans l'attente de l'élaboration du PLU métropolitain.

Cette réfection devra être prise en compte et intégrée dans le projet plus global de réaménagement du port.

²¹ Information transmise par Maxime Soler, instructeur des autorisations des sols au service urbanisme de la mairie de Saint-Laurent-du-Var.

²² Bernard Persia «La fin des terrasses illégales au port de Saint-Laurent », France 3 Côte d'Azur, 2014. <http://france3-regions.francetvinfo.fr/cote-d-azur/alpes-maritimes/la-fin-des-terrasses-illegales-au-port-de-saint-laurent-564330.html>

5.3 DES ESPACES PIÉTONS INSUFFISANTS

L'omniprésence de la voiture et la non-conformité des terrasses commerciales sont **des facteurs qui utilisent de l'espace au détriment de l'usage piétonnier**. En effet, l'espace accordé aux piétons sur le port de Saint-Laurent-du-Var est faible.

Sur la partie supérieure, un trottoir ponctué de larges jardinières longe le parking Gerbault. Cependant, cet espace est très peu attractif à cause de l'étroitesse du trottoir et la présence de bouches d'aérations malodorantes.

Sur la partie inférieure du port, deux espaces sont dédiés aux piétons. Le trottoir qui longe les commerces, assez étroit, est en plus irrégulier du fait de la non-conformité des terrasses commerciales. La promenade qui longe le bassin est plus agréable, car ponctuée de bancs et séparée de la route par des haies. Cependant, considérant la forte fréquentation piétonne en période estivale et le stationnement gênant de certains deux roues, elle est trop étroite également.

Sur le môle central, le quai est et la jetée sud, plutôt dédiés à la fonction portuaire, aucun espace n'est aménagé pour la circulation piétonne.

Le plan et la photographie ci-dessous (Figure 25 et Figure 26) illustrent cette insuffisance d'espaces à usage des piétons sur le port.



Figure 25 : Plan représentant l'espace accordé à différentes fonctions sur le port de Saint-Laurent-du-Var. Réalisation personnelle. Source du fond de carte : uMap.

Figure 26 : Photographie de la partie inférieure du port. Photographie personnelle. La flèche jaune indique le lieu et le sens de la prise de vue.

6 UNE FAIBLE QUALITÉ URBANISTIQUE ET ARCHITECTURALE

6.1 ANALYSE PAYSAGÈRE DU PORT

► Vue depuis la partie supérieure

Depuis la promenade supérieure, en regardant vers le sud, le port offre une perspective agréable sur les bateaux et la mer (Figure 27). Malheureusement, ce paysage est occulté par un premier plan composé des toitures en tôles ondulées des commerces. Celles-ci s'avèrent mal entretenues et recouvertes de climatiseurs et autres bouches de ventilation (Figure 29).

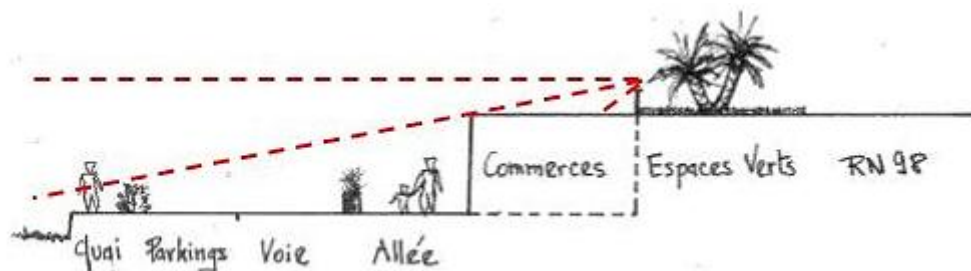


Figure 27 : Vue depuis la partie supérieure du port Saint-Laurent.
Source : PLU Saint-Laurent-du-Var.

► Vue depuis la partie inférieure

Depuis les quais, en regardant vers le nord, le paysage est essentiellement urbain (Figure 28). En effet, le port s'apparente à une suite de commerces qui par la variété de leurs couleurs et la profusion de leurs enseignes, font oublier la présence de la mer. Par ailleurs, les limites de l'espace portuaire ne sont pas traitées : le parking ouest, par exemple, est peu entretenu. Seuls les espaces verts de la partie supérieure, plantés de palmiers, offrent une forme de contemplation aux promeneurs.

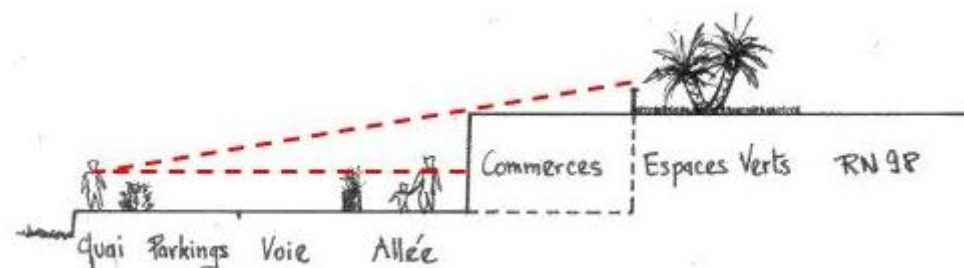


Figure 28 : Vue depuis la partie inférieure du port Saint-Laurent.
Source : PLU Saint-Laurent-du-Var.

Cette analyse des perspectives depuis différents emplacements du port Saint-Laurent permet de mettre en évidence **des faiblesses paysagères liées au manque d'homogénéité de l'espace public.**

6.2 LE MANQUE D'HOMOGENÉITÉ DE L'ESPACE PUBLIC

► Les structures commerciales

L'image du port souffre notamment du manque d'homogénéité urbaine et de qualité architecturale des structures commerciales. En effet, les toitures, les devantures et les structures techniques des commerces emploient des matériaux hétéroclites et de maigres qualités.

D'une part, sur la partie supérieure, on note une surutilisation de la tôle ondulée au niveau des toitures des commerces (Figure 29). En outre, la présence de climatiseurs et de cheminées d'aération sur les toitures et dans les jardinières dissipe largement l'attrait de ces dernières. Ces cheminées d'aération n'étant pas aux normes, les promeneurs rencontrent de forts désagréments liés au mauvais traitement de l'air en sortie des cuisines des restaurants.

D'autre part, sur la partie inférieure, les devantures délabrées des commerces ainsi que la surabondance et l'organisation anarchique des enseignes polluent le paysage. De plus, l'absence d'alignement des terrasses commerciales entraîne des avancées hétérogènes qui empiètent sur l'espace piéton (Figure 30).

► Les revêtements de sol

Les revêtements de sol utilisés sur le port n'apportent pas de valeur qualitative à cette zone littorale. En effet, l'espace public est presque exclusivement recouvert de béton de plusieurs types : bétons bitumineux rapiécés maintes fois, bordures béton et pavés en bétons autobloquants. Ces matériaux ne permettent pas de valoriser un espace dévolu à la fois à l'activité portuaire et à l'agrément touristique.

► Le mobilier urbain

Le renouvellement de certains éléments de mobilier urbain en 2014 a été un premier pas vers l'homogénéisation des espaces publics du port.

Plusieurs bancs en bois sont disposés le long du quai de La Pérouse. Les nouvelles poubelles, de couleur aluminium et personnalisées pour le port (Figure 31), sont présentes en nombre suffisant. Enfin, les candélabres LED sont assez nombreux et puissants pour répondre aux besoins du port en termes d'éclairage public. Ils sont également économes.

Ainsi, ces éléments de mobilier urbain, de bonne qualité et présents en quantité suffisante pourront parfaitement s'intégrer à un projet de réaménagement du port.



Figure 29 : Photographie de la vue sur les toitures en tôle depuis la promenade supérieure. Photographie personnelle.



Figure 30 : Photographie illustrant l'absence d'alignement des terrasses commerciales. Photographie personnelle.



Figure 31 : Photographie des nouvelles poubelles du port. Source : Port de Saint-Laurent-du-Var.

Partie 3 : SYNTHÈSE ET ENJEUX

1 SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

Les parties précédentes ont permis de mettre en évidence les atouts et les points faibles de l'aménagement actuel du port Saint-Laurent.

1.1 LE PORT SAINT-LAURENT, UN ESPACE À FORT POTENTIEL

► Un secteur touristique en requalification

Le port Saint-Laurent profite d'une **localisation avantageuse sur le littoral azuréen**. Les 11 millions de touristes qui se rendent sur la Côte d'Azur chaque année représentent autant de visiteurs potentiels pour le site. En outre, le littoral des Alpes Maritimes est en requalification. En effet, le département est en train de se doter d'une véritable promenade piétonnière et cycliste du bord de mer. Touristes et locaux apprécient les nouveaux aménagements ainsi mis en place autour du port Saint-Laurent.

► Une zone bien desservie

Le sud de la commune de Saint-Laurent-du-Var est très bien desservi par la route, le train et les services de transports en commun, de location de vélos et d'auto-partage de la métropole Nice Côte d'Azur. Sa proximité avec l'aéroport de Nice, par lequel arrivent 27% des touristes souhaitant visiter la Côte d'Azur est également un atout pour le port. Enfin, sa fonction portuaire fait du site une porte maritime du département en général et de l'Éco-Vallée en particulier.

► Un pôle économique important

Le port représente **l'un des trois principaux pôles économiques de la commune de Saint-Laurent-du-Var**. Il présente deux fonctions principales : la fonction portuaire avec ses 1 087 postes d'amarrages et ses nombreux équipements collectifs et la fonction commerciale avec 53 établissements commerciaux qui représentent 280 emplois.

À l'échelle du département, la plaisance est un secteur économique majeur pour le tourisme azuréen. Il existe **un projet d'extension du port Saint-Laurent** dont le but est de répondre en partie à la pénurie d'anneaux dans les Alpes Maritimes.

Malgré ces atouts, le port présente des dysfonctionnements qui l'empêchent d'être un pôle touristique important.

1.2 DES DYSFONCTIONNEMENTS QUI TERNISSENT L'IMAGE DU PORT

► Un site isolé

Le port souffre d'un isolement du reste de la commune. Dans un premier temps, un manque de liaisons est-ouest déconnecte le port des promenades du Soleil et des Flots Bleus. Celui-ci est dû à la présence de routes et de parkings aux deux extrémités de la zone portuaire combinée à une accessibilité peu adaptée aux piétons et aux cyclistes. Dans un second temps, un manque de liaisons nord-sud dû à la coupure liée à la route du bord de mer déconnecte le port du quartier des Vespins.

► Trop peu d'espace accordé aux piétons

L'organisation actuelle de l'espace sur le port est totalement déséquilibrée au détriment de la fonction piétonnière. En effet, la fonction voirie et stationnement est surabondante sur la totalité du site. De plus, les terrasses commerciales empiètent anarchiquement sur l'espace public. Les piétons sont ainsi cantonnés à d'étroits trottoirs.

► Une image vieillissante

Le port souffre d'une image vieillissante liée à une absence d'unité dans l'aménagement des espaces publics et une faible qualité architecturale des bâtiments commerciaux. En effet, les matériaux employés sont de qualité médiocre et ne permettent pas de valoriser le site. Notons tout de même que le renouvellement du mobilier urbain est un premier pas vers une homogénéisation des espaces publics.

Le projet de réaménagement du port devra à la fois insister sur les atouts du site et régler ses dysfonctionnements.

2 ENJEUX LIÉS AU RÉAMÉNAGEMENT DU PORT

2.1 METTRE LES ATOUTS DU LIEU EN AVANT

Mettre les atouts du site en avant consiste notamment à **augmenter son attractivité** pour permettre au port, à ses commerces et à la commune de Saint-Laurent-du-Var de profiter de l'importante fréquentation touristique que connaît le département. En outre, il conviendra d'anticiper la hausse de fréquentation due à la fois à cette nouvelle attractivité et au projet d'extension du port en **augmentant la capacité d'accueil des visiteurs** du site.

2.2 RÉGLER LES DYSFONCTIONNEMENTS

► Désenclaver le site

Dans le but de **faire du port un espace plus accessible pour les visiteurs**, le site devra être désenclavé. Les transitions avec les promenades du Soleil à l'ouest et des Flots Bleus à l'est devront être adoucies afin de réintégrer le port dans la promenade piétonne du bord de mer azurien. De plus, l'interface ville-port devra être repensée pour reconnecter le site au quartier des Vespins et, à travers lui, à la ville tout entière. Enfin, une réflexion devra être menée quand à l'accessibilité et au tracé des routes pour **faire la part belle aux modes de transports doux**.

► Redistribuer l'espace

Il conviendra de redistribuer l'espace accordé à chaque usage sur le site en favorisant les zones piétonnes afin de **valoriser la fonction d'agrément et de tourisme** du port et **d'intégrer le site dans le cheminement piétonnier et cycliste de la Côte d'Azur**. Les travaux de mise aux normes des terrasses commerciales devront être intégrés dans le projet.

► Soigner les aménagements urbains

Les nouveaux aménagements auront pour but d'**améliorer sensiblement l'image du port**. Pour cela, il conviendra d'homogénéiser l'espace public et d'employer des matériaux plus nobles et en harmonie avec les fonctions présentes sur la zone portuaire. Les futurs aménagements du port devront donc permettre de valoriser sa double fonction de lieu d'activité portuaire et d'espace d'agrément dédié aux loisirs et au tourisme afin **d'en faire une étape incontournable d'un itinéraire touristique de promenade dans le secteur**.

2.3 DES LABELS À VISER DANS LE CADRE D'UN RÉAMÉNAGEMENT

► Démarche et certification « Ports Propres »

La MNCA veut engager tous les ports du réseau Ports d'Azur dans la démarche volontaire « Ports Propres » de gestion environnementale des ports de plaisance. Dans l'optique d'obtenir la certification européenne « Ports Propres » qui récompense les ports efficacement engagés dans cette démarche, le port Saint-Laurent devra **maintenir ses efforts en termes de gestion durable de ses activités portuaires**.

► Label « Pavillon Bleu »

« Pavillon Bleu » est un label à connotation touristique qui récompense les ports de plaisance qui mènent de façon permanente une politique de développement touristique durable. Les critères d'obtention du label concernent la gestion du site, des déchets et du milieu ainsi que l'éducation et la sensibilisation du public à l'environnement. Au port Saint-Laurent, de nombreuses actions sont déjà menées pour la gestion propre des déchets et la réduction des pollutions. Ainsi, le principal critère manquant est **la sensibilisation des visiteurs à l'environnement**. Celle-ci devra donc constituer un enjeu dans le cadre d'un réaménagement du port.

► Programme « Odyssea »

La Fédération Française des Ports de Plaisance (FFPP) s'est engagée dans le projet « Odyssea ». Il s'agit d'un programme européen de tourisme durable visant à dynamiser les villes portuaires en les valorisant comme porte d'entrée vers un territoire et une culture. Le programme encourage notamment **l'organisation d'une itinérance douce autour de la symbiose ville-port**. L'intégration du port Saint-Laurent dans ce projet lui apporterait une plus grande visibilité et une attractivité génératrice d'importantes retombées économiques.

Partie 4 : PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENTS

1 IDÉES DIRECTRICES DU PROJET

Le projet s'articule autour de trois grandes idées :

- **Repenser l'accessibilité au site pour privilégier les modes de transport doux.** Remplacer les places de stationnement supprimées par un parking souterrain pour diminuer l'impact visuel de la voiture.
- Convertir les parties inférieure et supérieure du site en **deux promenades piétonnières** aux fonctions et aux équipements complémentaires et mettant en avant le lien entre la ville et le port.
- **Créer une unité sur les plans architectural et urbain** (emprise des terrasses commerciales, revêtements de sol, trame verte, etc.) tout en employant des matériaux nobles et en harmonie avec l'univers portuaire. Le bois et le métal seront notamment privilégiés puisqu'ils évoquent les navires de plaisance.

2 UNE ACCESSIBILITÉ REPENSÉE

2.1 LE PORT RENDU PIÉTON, DES PLACES DE STATIONNEMENTS SUPPRIMÉES

Dans l'optique d'intégrer le site dans le cheminement piétonnier du littoral de la Côte d'Azur, les parties inférieure et supérieure du port seront réaménagées en deux larges promenades piétonnières.

Les places de stationnements situées sur le tracé de ces promenades seront donc supprimées. Cela représente 479 places de stationnements supprimées sur les 1 211 places situées à proximité du port (Figure 32).

479 places de stationnement supprimées.

Les places de stationnements situées sur le quai de La Pérouse, le quai ouest et le môle central seront supprimées, car des aménagements piétonniers sont prévus pour mettre ces espaces en valeur.

Le parking Gerbault sera supprimé également, car la contre-allée ne sera pas conservée dans le nouvel aménagement. En effet, elle sera remplacée par une voie supplémentaire pour la route du bord de mer dans le sens ouest-est (voir Partie 4 :2.2).

NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT	
INTRA ZONE PORTUAIRE	
Quai Ouest	79
Quai de la Pérouse	188
Môle central	133
Quai Est	50
Jetée Sud	124
TOTAL	574
EXTRA ZONE PORTUAIRE	
Parking Ouest	83
Parking Gerbault	79
Parking Flots Bleus	35
Parc public d'Atoll Beach	440
TOTAL	637
TOTAL GÉNÉRAL	1211

Places supprimées
Places conservées

Figure 32 : Tableau du nombre de places de stationnement supprimées et conservées.
Réalisation personnelle.

Enfin, le petit parking des Flots Bleus sera supprimé. En effet, le rond-point desservant actuellement le port sera déplacé sur cette zone afin de ne plus entraver la continuité piétonne entre la promenade inférieure du port et la promenade des Flots Bleus.

► 732 places de stationnement conservées

Le parking public d'Atoll Beach sera naturellement conservé puisqu'il s'agit d'un parking souterrain. Cependant, il ne sera pas agrandi pour accueillir les places de stationnement supprimées sur le port Saint-Laurent, car il en est excentré.

Les stationnements situés sur le quai est et la jetée sud seront maintenus et réservés à l'usage des employés des commerces, des véhicules liés au chantier naval et des plaisanciers.

De la même manière, le parking ouest sera conservé et réservé à l'usage des employés des commerces et de la capitainerie. En effet, cet espace à peu d'intérêt en termes d'aménagement paysager puisqu'il donne sur la plage où aucun piéton venu se promener ne s'aventure. En outre, il n'offre aucune perspective intéressante sur la mer et sur la plage, car il est situé en contrebas de celle-ci d'environ 1,5 mètre. Enfin, il donne sur l'arrière de bâtiments peu esthétiques. Notons tout de même que ce parking ne sera pas conservé en l'état : l'espace situé dans la continuité de la promenade inférieure sera dégagé afin de ne pas gâcher la perspective depuis le port. En effet, la vue sur les galets, même peu intéressante est préférable à la vue sur un parking d'autant plus qu'une des idées directrices du projet est de limiter au maximum l'impact visuel de la voiture. Le parking sera donc cantonné à l'espace derrière les bâtiments. En outre, il sera dissimulé par un mur végétal (Figure 34 et Figure 33). Celui-ci sera seulement percé au niveau de l'entrée et de la sortie du parking. Cet aménagement peu onéreux dissimulera par la même occasion l'arrière des bâtiments.



Figure 34 : Plan de localisation de la future emprise du parking ouest et du mur végétal.
Réalisation personnelle. Source du fond de carte : Géoportail.



Figure 33 : Exemple de mur végétal camouflant un parking, aéroport de Nice.
Photographie personnelle.

► Une circulation limitée

La circulation sur les zones piétonnes sera limitée et réglementée. Seuls les employés des commerces ou de la capitainerie, les véhicules de livraison, les véhicules liés au chantier naval, ou les plaisanciers

y auront accès. L'accès sera régulé par des bornes de contrôle d'accès (Figure 35) situées au niveau des deux entrées de la partie inférieure du port. La fonction piétonne de cette zone sera systématiquement signalée par des panneaux (Figure 36) aux entrées du port et en sortie de parking.



Figure 35 : Exemple de borne de contrôle d'accès.

Source : bordeaux.fr



Figure 36 : Panneaux signalant une zone piétonne.
Réalisation personnelle.

2.2 UN PARKING SOUTERRAIN POUR REMPLACER LES STATIONNEMENTS SUPPRIMÉS

► Emplacement et desserte

Pour remplacer les places de stationnement supprimées, un parking souterrain sera créé à l'est du port. Le PPRi ne présente pas de contre-indication particulière en termes de construction et d'exploitation de parking souterrain dans cette zone. Notons tout de même les prescriptions données pour la zone B6 (aléa faible) située à proximité de la future emprise du parking souterrain : « les projets devront prévoir de relever l'accès du parking au-dessus de la cote d'implantation ou de mettre en place une porte étanche. L'implantation devra obligatoirement s'accompagner d'un dispositif d'alerte ». Par principe de précaution, ces consignes seront appliquées.

La contre-allée desservant le port actuellement sera supprimée et remplacée par une troisième voie de circulation sur la route du bord de mer dans le sens est-ouest. Cette voie aura pour seule fonction la desserte du parking souterrain dont l'entrée sera située à l'est du port. Les visiteurs arrivant de Nice pourront faire demi-tour à l'extrémité est du port pour rejoindre le parking souterrain.

Le rond-point qui dessert actuellement le port sera déplacé à l'emplacement actuel du petit parking des Flots Bleus. Ainsi, l'espace de liaison piétonnière entre le port et la promenade des Flots Bleus sera bien plus large, en cohérence avec la volonté d'intégrer le port dans le cheminement piétonnier de la Côte d'Azur. La sortie du parking souterrain donnera sur ce nouveau rond-point, les usagers pourront alors rejoindre la route du bord de mer 500 mètres plus loin.

► Emprise et nombre de places de stationnement

Le parking souterrain aura une emprise au sol d'environ 4 000 mètres carrés. La taille réglementaire d'une place de parking en bataille est de 2,5 mètres de large pour 5 mètres de longueur. Un parking public doit compter au minimum une place de stationnement pour handicapé pour 50 places classiques. La largeur réglementaire d'une place de stationnement pour handicapé est de 3,30 mètres (Figure 37). Il faut également prendre en compte la largeur des voies de circulation. Ainsi,

pour remplacer les 479 places de stationnements supprimées, 9 041 mètres carrés seront nécessaires. Le parking s'étendra donc sur trois étages.

Le premier niveau (R-1) sera réservé aux plaisanciers. En effet, les 133 places de stationnements supprimés au niveau du môle central leur étaient réservées. Ils profiteront maintenant de 4 000 mètres carrés de parking. 2 500 mètres carrés environ suffisent pour stationner 133 voitures.

Il reste donc 1 500 mètres carrés d'espace qui pourra être utilisé pour développer un parc de voitures électriques qui permettrait aux plaisanciers de rejoindre leur bateau. Celui-ci pourra être en partie alimenté par des panneaux solaires installés sur le toit des bâtiments situés sur le quai ouest. En effet, ceux-ci ne sont pas exploités actuellement et sont exposés plein sud. La visibilité de ces panneaux solaires depuis la promenade supérieure pourra faire l'objet de panneaux de sensibilisation à l'environnement expliquant aux visiteurs la fonction de ces installations²³.

Les deux autres niveaux (R-2 et R-3) accueilleront les véhicules des visiteurs. Des bornes de recharge « Autobleue » y seront également installées. Ainsi, les visiteurs pourront profiter du service de location de véhicules électriques de la métropole pour se rendre sur le port.

La surface du parking ainsi conçu permettra d'accueillir la totalité des places de stationnements supprimées sur le port et pourra même contenir environ 70 places supplémentaires. Ainsi, la capacité totale du parking sera d'environ 550 places. Enfin, l'investissement que représente la construction d'un parking souterrain se justifie par l'importance du prix de la surface au sol sur le littoral azuréen et par la hausse d'attractivité qu'entraînera le nouvel aménagement entièrement piétonnier du port.

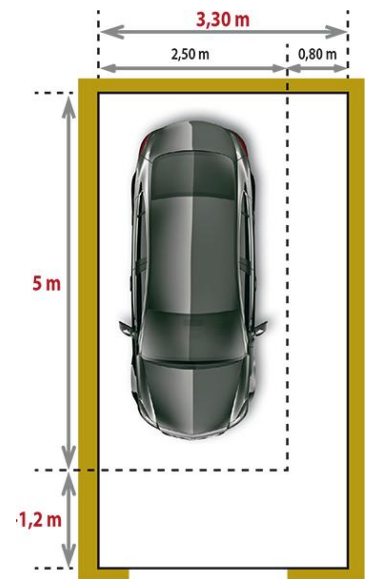


Figure 37 : Schéma de la surface réglementaire pour une place de stationnement.
Source : HandiNorme.

2.3 DES AMÉNAGEMENTS POUR FAVORISER LES MODES DE TRANSPORTS DOUX

► L'accès piéton par la trémie valorisé

Le port devenu piéton, l'accès des véhicules par la trémie ne sera plus nécessaire. Celle-ci sera donc valorisée en tant qu'accès piéton au port, notamment pour les habitants du quartier des Vespins.

L'accès par la trémie, actuellement méconnu, sera indiqué par des panneaux destinés aux piétons dans le quartier des Vespins. La trémie sera également mise en valeur par un traitement artistique sur le thème de la mer et de la plaisance (Figure 38). Celui-ci pourra être réalisé par des artistes peintres et faire participer les élèves de l'école élémentaire René Cassin où sont scolarisés les enfants du quartier des Vespins. Cela permettra de faire connaître le projet de réaménagement du port aux

²³ Ce paragraphe présente des propositions d'aménagement sur le long terme, qui n'ont pas pour vocation d'être réalisés en même temps que le reste du projet de réaménagement du port Saint-Laurent mais qui peuvent s'inscrire dans le projet d'extension du port. En effet, ces propositions correspondent à l'idée de « port du futur » que la métropole veut mettre en place pour le projet d'extension du port Saint-Laurent.

familles du quartier et de renouer le lien entre la ville et le port. Un traitement lumineux pourra mettre en valeur ces œuvres tout en sécurisant le passage de la trémie la nuit.



Figure 38 : Exemple de mise en valeur de la trémie vue depuis le quartier des Vespins (à gauche) et depuis le port (à droite). Réalisations personnelles.

► Des liaisons fortes entre le port et ses extérieurs à l'est et à l'ouest

Le traitement urbain, notamment en termes de revêtement de sol, qui sera choisi au niveau de la promenade inférieure du port (voir Partie 4 :4.2) sera prolongé à l'est et à l'ouest jusqu'au lieu de transition entre le port et ses extérieurs.

À l'est, la rampe d'accès que les piétons partagent actuellement avec les voitures sera entièrement dédiée à la fonction piétonnière. Ainsi, la promenade piétonne du port sera dignement reliée à la promenade du Soleil.

De la même manière, à l'ouest, après déplacement du rond-point, la promenade piétonne sera prolongée jusqu'à la promenade des Flots Bleus.

Ainsi, le port Saint-Laurent sera parfaitement intégré dans le cheminement piétonnier du bord de mer azuréen.

► Une liaison verticale supplémentaire pour la zone portuaire

Un des problèmes de l'aménagement actuel du port est le manque de liaisons verticales entre les parties supérieure et inférieure du port. En effet, seuls une rampe à chaque extrémité du port et l'escalier proche de la trémie assurent actuellement les échanges verticaux.

Or, une cellule commerciale située environ à mi-chemin entre l'extrémité est du port et le môle central est largement sous-exploitée (Figure 39 et Figure 40). En effet, elle n'est utilisée que pour des activités de stockage et l'extension de sa terrasse est illégale. Le rachat de cette cellule par la métropole et l'installation d'un escalier à cet endroit causerait un minimum de tort au commerce en question et représenterait une amélioration importante en termes de liaisons verticales pour le port.



Figure 39 : Localisation de la cellule commerciale sous-exploitée. Réalisation personnelle. Source du fond de carte : Géoportail.



Figure 40 : Photographie de la cellule commerciale sous-exploitée. Photographie personnelle.

► Une piste cyclable isolée de la route

Après suppression de la contre-allée qui dessert actuellement le port, les cyclistes profiteront d'une piste cyclable de trois mètres de large accolée à la promenade piétonne et isolée de la route par une haie.

Des parkings à vélo seront installés sur la promenade supérieure en face des deux escaliers qui permettront de rejoindre la promenade inférieure.

La route traversera encore la piste en cyclable en deux endroits : au niveau de l'accès ouest au port et au niveau de l'entrée du parking souterrain. Notons que l'accès au port sera réservé aux personnes autorisées et donc moins fréquenté qu'actuellement. À ces intersections, un stop sera imposé aux voitures et la présence de cyclistes sera indiquée par un panneau. En outre, la vitesse y sera très limitée. Ainsi, les cyclistes auront la priorité et pourront aborder ces intersections en toute sécurité.

2.4 PLAN RÉCAPITULATIF DES CHANGEMENTS EN TERMES D'ACCESSIBILITÉ

Ci-dessous le plan récapitulatif des changements proposés par le projet en termes d'accessibilité au port Saint-Laurent (Figure 41)

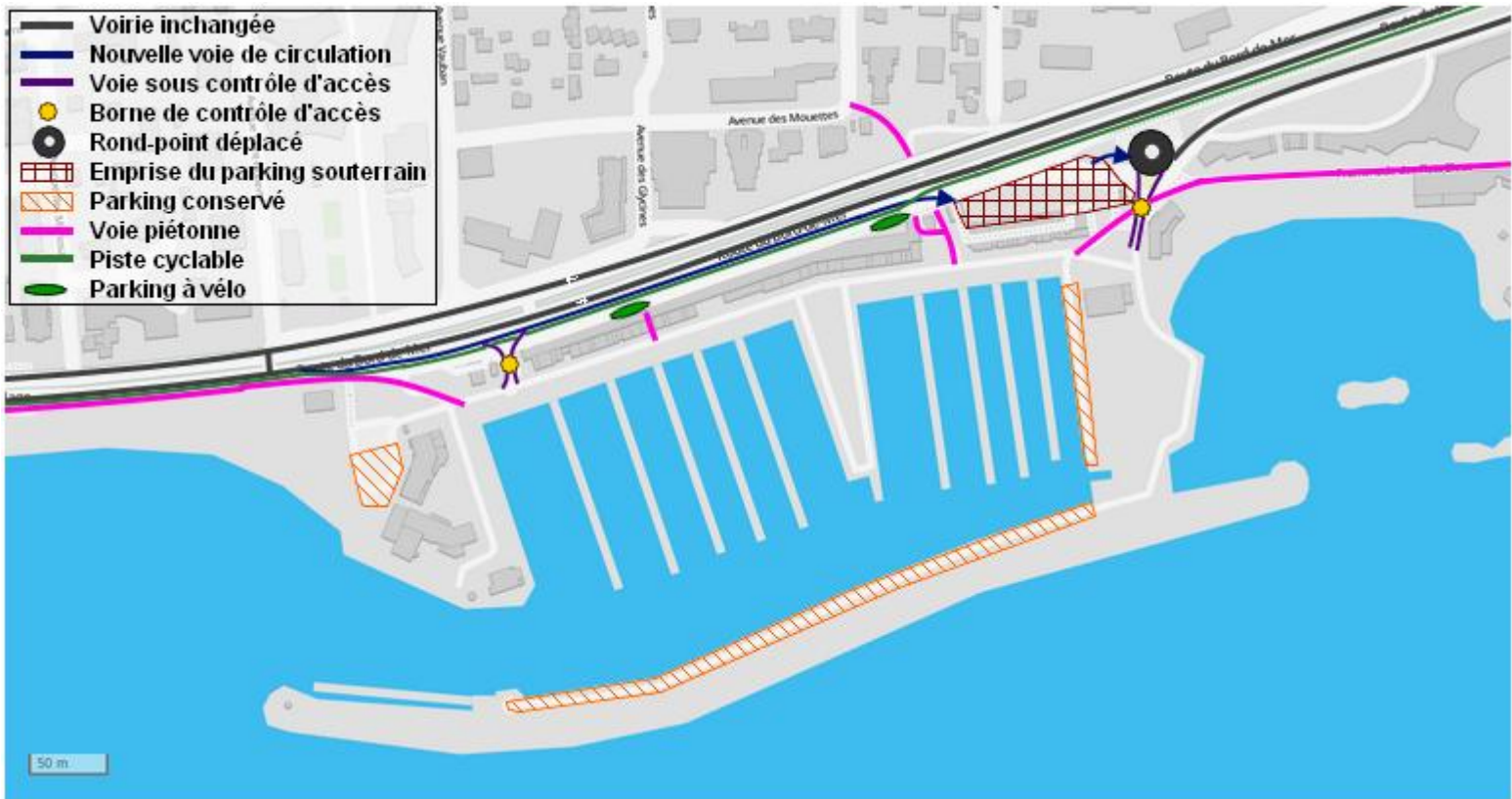


Figure 41 : Plan récapitulatif des changements en termes d'accessibilité.
Réalisation personnelle. Source du fond de carte : uMap.

3 LA PROMENADE SUPÉRIEURE : UNE PERSPECTIVE SUR LA VILLE ET SUR LE PORT

3.1 SOIGNER LA PERSPECTIVE SUR LE PORT

La partie supérieure de la zone portuaire possède un potentiel important en termes de perspective sur le port, les bateaux et la mer. Actuellement, ce paysage est occulté par un premier plan composé des toitures en tôles ondulées des commerces en contrebas. Elles seront remplacées par des pergolas en aluminium visuellement plus agréables (voir Partie 4 :4.1).

Un autre point noir de la partie supérieure actuellement est la présence de climatiseurs et de cheminées d'aération malodorantes dans les jardinières. Ces équipements seront déplacés contre le mur au-dessus des nouvelles pergolas. Ainsi, ils seront invisibles depuis la promenade supérieure. Pour qu'ils soient également discrets depuis la promenade inférieure, ils seront recouverts d'un cache climatiseur en feuillage artificiel. L'entreprise France Haie, installée dans la ville voisine de Villeneuve-Loubet réalise ce genre d'aménagement. Enfin, pour réduire au minimum les nuisances olfactives, l'air sortant des cheminées d'aération sera traité.

De nouveaux gardes corps seront installés. Ils seront pleins sur la partie basse pour la sécurité, notamment des enfants, et vides sur la partie haute pour ne pas cacher la vue sur le port, même pour les personnes assises. Le métal sera privilégié, car ce matériau évoque l'univers des bateaux de plaisance.

3.2 UNE PROMENADE DÉDIÉE À LA DÉTENTE ET AU LOISIR

Dans l'optique d'une promenade large et agréable, les jardinières existantes seront supprimées. Après déplacement de la voie de circulation automobile, la promenade sera large de 20 mètres.

Côté route, trois mètres de large seront réservés à une piste cyclable. Celle-ci sera isolée de la route par une haie.

La promenade piétonne sera partagée entre deux espaces : une promenade en platelage en bois et un espace herbacé et arboré. La limite entre ses deux espaces sera ondulée pour évoquer la houle marine et rappeler visuellement les jardinières qui seront installées sur la promenade inférieure.

► Une promenade en platelage en bois

La promenade en platelage en bois s'étirera côté sud sur environ six mètres de large. Le bois a été choisi, car, en plus d'être un matériau noble et naturel (voir 72), il évoque le pont des navires et donc l'univers de la plaisance. Il devra provenir de forêts gérées de manière durable. Le platelage en bois sera antidérapant pour la sécurité des promeneurs en cas de pluie (Figure 42). Il sera également équipé de plots solaires encastrés pour rester sécurisé et facilement accessible, même de nuit. Cette promenade sera également ponctuée de bancs pour permettre aux usagers de s'y détendre et de profiter de la vue



Figure 42 : Exemple de platelage en bois antidérapant.
Source : Passage sécurisé

sur le port.

► **Un espace herbacé et arboré**

L'**espace herbacé** s'étendra sur environ onze mètres de large. Il sera ponctué d'espèces d'arbres et d'arbustes méditerranéennes comme des palmiers, des pins, des agrumes ou des pittosporums. Sur cet espace, les usagers auront la liberté de se promener, de jouer, ou de s'installer dans l'herbe. Sa vocation est d'évoquer un véritable parc urbain destiné aux locaux comme aux visiteurs de passage.

Ci-dessous une illustration des aménagements évoqués précédemment pour la promenade supérieure (Figure 43).



Figure 43 : Illustration résumant les aménagements de la promenade supérieure.
Réalisation personnelle.

3.3 DE NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS POUR RENOUER LES LIENS ENTRE VILLE ET PORT

Dans l'optique de reconnecter le port à la ville et d'en faire un lieu de promenade touristique, de nouveaux équipements vont être mis en place sur la promenade supérieure.

► Une aire de jeux pour enfant

Là où la promenade commence à s'élargir, **une aire de jeux pour enfants** sera installée dans la pelouse. Les jeux seront en bois et sur le thème de la mer et des bateaux (Figure 44). Cet espace est desservi par l'escalier qui relie la promenade supérieure à la trémie accessible depuis le quartier des Vespins. Ainsi, les familles vivant dans ce quartier résidentiel pourront accéder à cet espace de façon rapide et sécurisée.



Figure 44 : Exemple de jeu pour enfant en forme de bateau à Luxembourg.

Source : www.wort.lu/fr

► Un espace multifonctions

Plus à l'est, là où la promenade est la plus large, un espace en béton désactivé sera aménagé. Celui-ci accueillera **un marché** régulièrement. Ce marché aura pour vocation de renouer les liens entre la ville et le port à travers les habitants du quartier des Vespins tout en augmentant l'attrait touristique du port. Deux marchés existent déjà sur la commune de Saint-Laurent-du-Var : un marché classique le dimanche au centre-ville et un marché biologique les mardis et vendredis dans la zone commerciale proche du centre Cap 3000. Pour être complémentaire avec ces marchés, le nouveau marché du port pourra prendre place les mercredis et samedis. En outre, ces jours correspondent à des jours où les familles et les touristes sont nombreux à se promener. Il pourra recevoir des stands de fruits et légumes provenant des producteurs locaux mais aussi des stands de fleuristes pour rappeler le célèbre marché aux fleurs de Nice et augmenter l'attrait touristique du lieu.

Les autres jours de la semaine, cette zone pourra accueillir des camions de restauration rapide, des actions de sensibilisation à l'environnement ou d'autres expositions temporaires selon les besoins et les envies des habitants et des visiteurs. Pour impliquer les citoyens dans le projet de réaménagement du port, leurs avis ou observations, notamment sur ce sujet, seront recueillis lors des forums de quartier.

3.4 PLAN RÉCAPITULATIF DES AMÉNAGEMENTS DE LA PROMENADE SUPÉRIEURE

Ci-dessous un plan récapitulatif localise les aménagements de la promenade supérieure cités précédemment par rapport aux aménagements actuels (Figure 45).



Figure 45 : Plan de localisation des futurs aménagements de la promenade supérieure.
Réalisation personnelle. Source du fond de carte : Géoportail.

4 LA PROMENADE INFÉRIEURE : ACTIVITÉS PORTUAIRE ET COMMERCIALE

4.1 MISE AUX NORMES DES TERRASSES COMMERCIALES

Les extensions illicites des commerces seront démolies. Ces sept mètres de largeur seront tout de même réattribués aux commerces pour anticiper le gain d'attractivité que devrait apporter le nouvel aménagement du port. Cependant, ces extensions seront standardisées de manière à homogénéiser l'espace public. Chaque cellule commerciale profitera donc de sept mètres de pergola bioclimatique (Figure 46) qui délimiteront les terrasses des restaurants. Les lames seront orientables et rétractables. Ainsi, la terrasse pourra être totalement découverte, juste ombragée ou encore couverte et étanche. Les montants des pergolas seront en métal et les lames seront blanches, couleur fréquemment employée sur les coques de bateaux. Le revêtement de sol de ces terrasses sera un platelage en bois semblable à celui des promenades inférieure et supérieure. Le mariage du bois et du métal évoquera également l'univers des navires de plaisance.



Figure 46 : Exemple de pergola bioclimatique de sept mètres de large au restaurant Flunch de Villeneuve-d'Ascq.
Source : Biossun.

La taille et l'emplacement des enseignes commerciales seront normalisés de façon à éviter la pollution visuelle due à l'hétérogénéité anarchique des enseignes.

4.2 UNE PROMENADE DOTÉE D'UNE IDENTITÉ FORTE

La partie inférieure du port sera entièrement dédiée à la fonction de promenade piétonne et de desserte des activités commerciales présentes. Tout comme la promenade supérieure, les 20 mètres de largeur seront partagés entre deux espaces : une promenade en platelage en bois et un espace en béton désactivé clair.

La limite entre ces deux espaces sera franche mais agrémentée par endroit de jardinières avec bancs de forme courbée qui rappelle la limite entre promenade en bois et espace végétalisé de la promenade supérieure (Figure 47).

► Une promenade en platelage en bois

La promenade en platelage bois s'étirera sur six mètres de large côté sud. Elle sera comparable à celle de la promenade supérieure.



Figure 47 : Exemple de jardinière avec banc de forme courbée.
Réalisation personnelle.

► Un espace en béton désactivé

L'espace en béton désactivé s'étendra sur quatorze mètres de large. Le béton désactivé sera de couleur gris clair (Figure 48) de façon à obtenir un rendu visuel léger et à limiter le phénomène d'îlot de chaleur urbain. Ce matériau sera privilégié, car il est peu onéreux et très résistant (voir 73). En effet, il devra accueillir une fréquentation piétonnière importante mais aussi les véhicules de livraisons des commerces. En outre, il couvrira une large surface puisqu'il servira également de revêtement de sol au niveau des parkings et des voies de circulations maintenues (parking ouest, quai est et jetée sud). Cela contribuera à **l'homogénéité paysagère du site** tout en rappelant aux usagers motorisés qu'ils sont sur une zone piétonne et que leur vitesse doit être réduite au maximum.



Figure 48: Exemple de béton désactivé gris clair.
Source : www.lgproducts.be

L'espace en béton désactivé de la promenade inférieure sera agrémenté de **deux alignements de végétaux arborescents qui structureront l'espace public** et apporteront une identité forte au port tout en créant une zone ombragée (Figure 49). Ces alignements seront composés d'une alternance de palmiers à chanvre (*Trachycarpus fortunei*) et de muriers platanes vierge. Ces espèces ont les avantages de résister aux climats chauds et secs et de demander peu d'entretien ce qui permettra de réaliser des économies en termes de ressource en eau. En outre, ils ont un développement racinaire réduit et ne détérioreront donc pas le revêtement de sol. Les palmiers à chanvre déjà présents dans cette zone seront simplement déplacés pour former cet alignement. Des muriers platanes vierges sont déjà présents aux alentours, et notamment sur la promenade du Soleil. Ainsi, leur présence sur le port contribuera à reconnecter le site à ses extérieurs sur le plan de la trame verte. Des bancs en bois seront disposés régulièrement entre les arbres pour offrir un espace de détente ombragé aux promeneurs.

Sur le plan de la perspective depuis la promenade supérieure, ces alignements n'empêcheront pas d'avoir une vue dégagée sur le port. En effet, les muriers platanes seront taillés en forme de parasol, leur hauteur sera ainsi maintenue à moins de 3,5 mètres. Les palmiers, quant à eux, font déjà partie du paysage actuel et leur tronc haut et étroit n'occulte pas la vue sur les bateaux et la mer.

À l'extrémité ouest du port, la promenade telle qu'elle est illustrée ci-dessous se prolongera sur le quai ouest. De cette manière, cet espace qui dessert plusieurs commerces ainsi que la capitainerie et qui offre un point de vue unique sur le port sera mis en valeur. En outre, un espace en béton désactivé reliera le port à la promenade du soleil pour reconnecter ces deux espaces. À son extrémité est, le port sera relié à la promenade des Flots Bleus de la même manière.



Figure 49 : Illustration de l'emplacement des futurs espaces verts sur la promenade inférieure.
Réalisation personnelle.

4.3 LE MÔLE CENTRAL, UN ATOUT IDENTITAIRE À EXPLOITER

Le môle central, cette avancée vers le centre du port est un atout identitaire fort pour le port Saint-Laurent. En effet, cet espace offre un point de vue unique et rapproché sur le port et ses bateaux. Le nouvel aménagement le mettra en valeur par l'installation d'un **miroir d'eau de 830 mètres carrés** en son centre. Celui-ci sera alimenté par un circuit d'eau fermé pour une gestion durable de la ressource en eau.

Dans cette zone se trouvent actuellement 18 phœnix des Canaries (*Phoenix canariensis*), une espèce de palmier pouvant atteindre 15 mètres de haut. Ceux-ci seront déplacés vers les extérieurs de la zone. Ainsi, mats de bateaux et palmiers se reflèteront dans l'eau (Figure 50 et Figure 51). En outre, le miroir d'eau sera équipé de brumisateurs qui rafraichiront les visiteurs en période estivale. Cet équipement est également ludique puisque les usagers peuvent s'y promener librement. La promenade en platelage en bois se prolongera autour du miroir d'eau. Cette zone entrainera une hausse d'attractivité et représentera **un atout identitaire fort** pour le port.



Figure 50 : Exemple du miroir d'eau de Bordeaux reflétant un bateau de croisière.
Source : 33-bordeaux.com

Ci-dessous un plan récapitulatif localise les aménagements du môle central cités précédemment par rapport aux aménagements actuels (Figure 52).



Figure 51 : Photographie des voiliers vus depuis le môle central.
Photographie personnelle.

4.4 PLAN RÉCAPITULATIF DES AMÉNAGEMENTS DE LA PROMENADE INFÉRIEURE

Ci-dessous un plan récapitulatif localise les aménagements de la promenade inférieure cités précédemment par rapport aux aménagements actuels (Figure 53).



Figure 53 : Plan de localisation des futurs aménagements de la promenade inférieure.
Réalisation personnelle. Source du fond de carte : Géoportail.

5 METTRE EN AVANT LES ÉQUIPEMENTS PORTUAIRES

Deux installations seront spécifiquement mises en place pour mettre en valeur les équipements portuaires du site et, ainsi, ouvrir la voie à une sensibilisation des visiteurs à l'univers de la plaisance.

5.1 UNE GRILLE TRANSPARENTE POUR VALORISER LE CHANTIER NAVAL

Le grillage peu esthétique qui sépare le chantier naval de l'espace public sera remplacé par une grille métallique transparente. Celle-ci aura pour intérêt d'adoucir visuellement la fonction de barrière et d'offrir par transparence une vue sur les activités de réparation navale.

Des panneaux de sensibilisation aux métiers de la mer et à l'emploi maritime pourront être installés à proximité tel que préconisé dans la stratégie régionale de la mer et du littoral de la région PACA.



Figure 54 : Exemple de grille transparente offrant une vue sur un chantier naval, Le Havre.
Source : AIVP.

5.2 UN TRAITEMENT LUMINEUX POUR LE PHARE

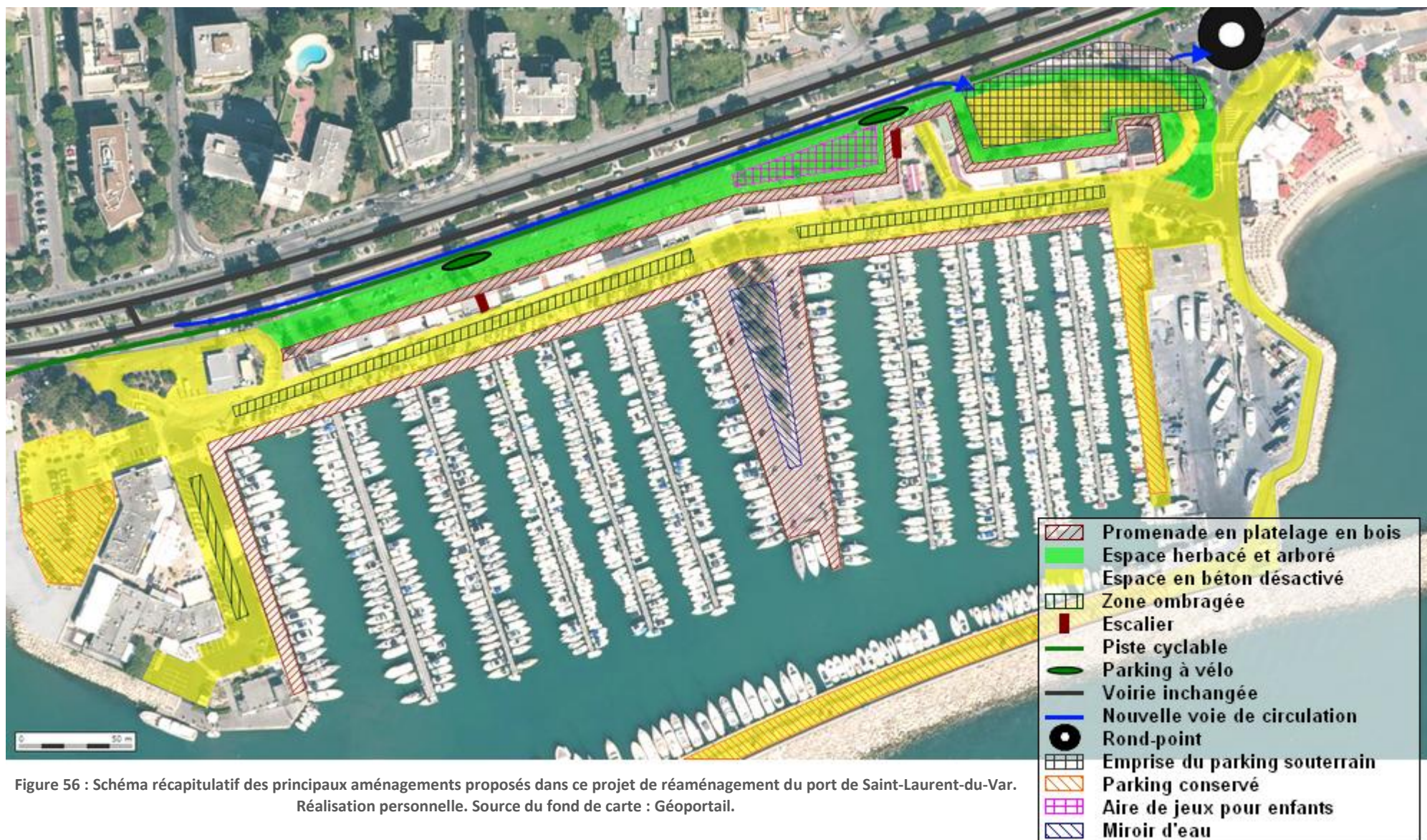
Le phare est un élément essentiel du domaine portuaire et bénéficie d'une image prégnante et positive dans l'imaginaire collectif. C'est donc tout naturellement qu'il sera valorisé par une mise en lumière grâce à un projecteur à énergie solaire. Le port Saint-Laurent étant très fréquenté le soir, cette mise en scène lumineuse sera visible par le plus grand nombre et soulignera la fonction portuaire du lieu.



Figure 55 : Exemple de phare éclairé, île Vierge.
Source : photopaysage.over-blog.com

6 SYNTHÈSE DES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS, PRÉVISION BUDGÉTAIRE ET PHASAGE DES TRAVAUX

6.1 SCHÉMA RÉCAPITULATIF DU PROJET



6.2 PRÉVISION BUDGÉTAIRE

Ci-dessous le tableau de calcul du coût de revient des principaux aménagements prévus dans le projet.

Aménagement	Prix HT moyen (€/m ²)	Surface nécessaire (m ²)	Coût total (€)
Parking souterrain	600 à 800 ⁽¹⁾	12 000	8 400 000
Miroir d'eau	2 000 ⁽²⁾	830	1 660 000
Voirie ⁽³⁾	130 ⁽⁴⁾	2 000	260 000
Platelage en bois	145 ⁽⁵⁾	8 000	1 160 000
Béton désactivé	70 ⁽⁵⁾	22 000	1 540 000
Herbe	10 ⁽⁵⁾	4 500	45 000
Pergolas	600 et 900 ⁽⁵⁾	2 800	2 100 000
TOTAL GÉNÉRAL			15 165 000

⁽¹⁾ Coût pour une construction simple en ouvrage souterrain (ne prend pas en compte les difficultés éventuelles dues aux spécificités du terrain ni les coûts éventuels de dépollution des sols et de déplacement des réseaux).

⁽²⁾ Prix au mètre carré calculé sur la base du coût de revient total du miroir d'eau de Nantes.

⁽³⁾ Dans « voirie » sont comprises la nouvelle voie de circulation de la route du bord de mer et la piste cyclable.

⁽⁴⁾ Prix incluant la main-d'oeuvre et les réseaux divers.

⁽⁵⁾ Ce prix comprend la fourniture et la pose.

Le coût total de revient ainsi obtenu est à nuancer. En effet, il est calculé sur la base de surfaces approximatives et ne prend pas en compte les difficultés qui pourraient être rencontrées lors des travaux. En outre, seul le coût des aménagements les plus onéreux est indiqué. De nombreux autres éléments devraient être pris en compte pour obtenir un coût global d'aménagement plus réaliste :

- Démolition de l'existant,
- Achat des plantes qui ne se trouvent pas déjà sur le terrain,
- Déplacement des plantes existantes,
- Construction du mur végétalisé au niveau du parking ouest,
- Achat et mise en place du grillage transparent au niveau du chantier naval,
- Achat et mise en place du projecteur illuminant le phare,
- Achat et mise en place des parkings à vélo,
- Construction du nouvel escalier,
- etc.

Ainsi, le coût global de ce projet de réaménagement du port Saint-Laurent peut être estimé à environ **17 millions d'euros HT**.

Le projet rapportera de l'argent au Yacht Club International à travers la location de l'espace multifonction et l'exploitation du parking souterrain mais aussi et surtout, par la hausse d'attractivité qu'il entraînera.

6.3 PHASAGE DES TRAVAUX

► Phase 1

La première phase correspondra à **la construction du parking souterrain, à l'élargissement de la route du bord de mer et à l'aménagement de la promenade supérieure.**

La partie supérieure du port étant largement sous-exploitée actuellement, ces travaux seront peu gênants pour les usagers. Il conviendra toutefois d'apporter une attention particulière au maintien de la circulation sur la route du bord de mer pendant toute la durée des travaux.

La durée des travaux de cette phase peut être estimée à environ un an.

► Phase 2

La deuxième phase correspondra à **l'aménagement de la promenade inférieure.**

La circulation automobile sera coupée sur la partie inférieure du port pendant toute la durée des travaux de cette phase excepté pour les pompiers et les véhicules d'urgence et de livraison. Les usagers pourront profiter du parking souterrain dont les travaux auront été terminés au préalable. Pour diminuer la gêne occasionnée et garantir la sécurité et la continuité du cheminement piéton, des aménagements temporaires seront mis en place.

Un comité de pilotage a déjà été créé en prévision du projet de remise aux normes des terrasses commerciales. Celui-ci aura pour fonction de soutenir les restaurateurs et leurs employés pendant la phase de travaux. Les salariés pourront ainsi, s'ils le souhaitent, partir en formation. En outre, les restaurateurs pourront étaler leurs dettes.

La durée des travaux de cette phase peut être estimée à six à huit mois. Cette phase sera préférentiellement réalisée en dehors de la saison estivale pour minimiser l'impact négatif des travaux sur les commerçants.

CONCLUSION

En conclusion, après des années d'artificialisation de son territoire et de règne de l'automobile, le département des Alpes-Maritimes connaît aujourd'hui de nombreux projets de requalification urbaine du littoral. Ceux-ci ont pour objectif d'améliorer l'attractivité du front de mer en réalisant des aménagements exemplaires en termes de paysage, de développement durable et de valorisation des modes de transport doux.

En 2008, la Métropole Nice-Côte d'Azur a lancé son projet d'Éco-Vallée de la Plaine du Var, inscrivant ainsi son territoire dans une nouvelle phase de développement économique, social et urbain.

Le port de Saint-Laurent-du-Var fait partie du territoire concerné par le projet Éco-Vallée. Cependant, le diagnostic de l'existant a permis de mettre en évidence des dysfonctionnements importants en termes de partage de l'espace et d'aménagement urbain. Le projet présente des propositions d'aménagements qui permettront de désenclaver le site et de valoriser sa double fonction de lieu d'activité portuaire et d'espace d'agrément dédié aux loisirs et au tourisme.

Parmi ces propositions d'aménagement, la diminution de l'impact visuel de l'automobile, l'amélioration de l'accessibilité en mode de transport doux et la création de cheminements réservés aux piétons sur le port permettront de réintégrer le site dans l'itinéraire touristique du front de mer azuréen. En outre, la création d'une aire de jeux pour enfant et d'un marché ainsi que la participation des écoliers du quartier des Vespins à la mise en valeur de la trémie contribueront à retisser le lien entre la ville et son port. Enfin, la mise en place d'installations destinées à valoriser les équipements portuaires et l'utilisation de matériaux évoquant l'univers de la plaisance permettront la mise en valeur des activités portuaires.

Ces propositions sont compatibles avec les nouveaux principes d'aménagement prônés par la métropole. En effet, le projet de réaménagement du port Saint-Laurent s'inscrit dans une volonté de requalification des paysages, de dynamique économique et de qualité de vie sociale. Il permettra au site de développer une image de marque en accord avec sa fonction de porte maritime de l'Éco-Vallée et ouvrira ainsi la voie à un projet d'extension digne du « port du futur » dont la métropole Nice-Côte d'Azur souhaite se doter.

TABLE DES ABRÉVIATIONS

HT : Hors taxes

MNCA : Métropole Nice-Côte d'Azur

PACA : Provence-Alpes-Côte d'Azur

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PME : Petite et Moyenne Entreprise

PMI : Petite et Moyenne Industrie

PPRI : Plan de Prévention des Risques d'inondation

UNESCO : Organisation des Nations Unies pour l'Éducation, la Science et la Culture

ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Nombre de touristes présents sur la Côte d'Azur chaque jour en fonction de la période de l'année.....	6
Figure 2 : Modes d'arrivées des touristes sur la Côte d'Azur en 2013-14.....	6
Figure 3 : Type de visiteurs arrivés par avion pour les loisirs en 2013-14.	7
Figure 4 : Motifs de séjour en 2013-14.	7
Figure 5 : Principaux secteurs (hors hébergement et restauration) abritant les emplois touristiques dans les Alpes Maritimes en 2007.....	7
Figure 6 : Tableau du nombre de ports, de postes et de postes de plus de 20 mètres par commune des Alpes Maritimes.....	8
Figure 7 : Plan des cheminements de promenade piétonne et cycliste entre Villeneuve-Loubet et Nice.....	10
Figure 8 : Schéma des différents modes de transports qui desservent la commune de Saint-Laurent-du-Var.....	13
Figure 9 : Graphique représentant l'évolution de la population de Saint-Laurent-du-Var de 1968 à 2012.....	14
Figure 10 : Graphique représentant l'évolution de la répartition de la population laurentine par tranches d'âge entre 2007 et 2012.	15
Figure 11 : Zone Touristique Internationale de Saint-Laurent-du-Var.....	16
Figure 12: Localisation des principaux pôles économiques de Saint-Laurent-du-Var par rapport au centre-ville.....	16
Figure 13 : Graphique représentant les emplois selon le type d'activité à Saint-Laurent-du-Var en 2012.....	17
Figure 14 : Périmètre géographique des quartiers de Saint-Laurent-du-Var.	19
Figure 15 : Vue aérienne du port de Saint-Laurent-du-Var.....	20
Figure 16 : Abords du port Saint-Laurent.....	22
Figure 17 : Carte générale des risques du sud de Saint-Laurent-du-Var.....	23
Figure 18 : Plan représentant l'accès au port de Saint-Laurent-du-Var par différents moyens de transport.....	24
Figure 19 : Photographies de la trémie vue depuis le quartier des Vespins (à gauche) et depuis le port (à droite).....	26
Figure 20 : Photographie illustrant le problème de la traversée de la route par la piste cyclable.	26
Figure 21 : Plan de situation des points de collectes des déchets sur le port de Saint-Laurent-du-Var.	30
Figure 22 : Tableau du nombre de places de stationnement par parking au port Saint-Laurent.....	32
Figure 23 : Plan des zones de stationnement du port de Saint-Laurent-du-Var.....	32
Figure 24 : Photographie du parking ouest vu depuis l'extérieur du port.	33
Figure 26 : Plan représentant l'espace accordé à différentes fonctions sur le port de Saint-Laurent-du-Var.	34
Figure 25 : Photographie de la partie inférieure du port.	34
Figure 27 : Vue depuis la partie supérieure du port de Saint-Laurent-du-Var.....	35
Figure 28 : Vue depuis la partie inférieure du port de Saint-Laurent-du-Var.	35
Figure 29 : Photographie de la vue sur les toitures en tôle depuis la promenade supérieure.	36
	63

Figure 30 : Photographie illustrant l'absence d'alignement des terrasses commerciales.	36
Figure 31 : Photographie des nouvelles poubelles du port.....	36
Figure 32 : Tableau du nombre de places de stationnement supprimées et conservées.	41
Figure 33 : Exemple de mur végétal camouflant un parking, aéroport de Nice.	42
Figure 34 : Plan de localisation de la future emprise du parking ouest et du mur végétal.	42
Figure 35 : Exemple de borne de contrôle d'accès.	43
Figure 36 : Panneaux signalant une zone piétonne.	43
Figure 37 : Schéma de la surface réglementaire pour une place de stationnement.	44
Figure 38 : Exemple de mise en valeur de la trémie vue depuis le quartier des Vespins (à gauche) et depuis le port (à droite).....	45
Figure 39 : Localisation de la cellule commerciale sous-exploitée.	46
Figure 40 : Photographie de la cellule commerciale sous-exploitée.....	46
Figure 41 : Plan récapitulatif des changements en termes d'accessibilité.	47
Figure 42 : Exemple de platelage en bois antidérapant.....	48
Figure 43 : Illustration résumant les aménagements de la promenade supérieure.....	49
Figure 44 : Exemple de jeu pour enfant en forme de bateau à Luxembourg.	50
Figure 45 : Plan de localisation des futurs aménagements de la promenade supérieure.....	51
Figure 46 : Exemple de pergola bioclimatique de sept mètres de large au restaurant Flunch de Villeneuve-d'Ascq.....	52
Figure 47 : Exemple de jardinière avec banc de forme courbée.....	52
Figure 48: Exemple de béton désactivé gris clair.	53
Figure 49 : Illustration de l'emplacement des futurs espaces verts sur la promenade inférieure.	54
Figure 50 : Exemple du miroir d'eau de Bordeaux reflétant un bateau de croisière.....	54
Figure 51 : Photographie des voiliers vus depuis le môle central.....	55
Figure 52 : Plan de localisation des futurs aménagements du môle central.	55
Figure 53 : Plan de localisation des futurs aménagements de la promenade inférieure.	56
Figure 54 : Exemple de grille transparente offrant une vue sur un chantier naval, Le Havre.	57
Figure 55 : Exemple de phare éclairé, île Vierge.	57
Figure 56 : Schéma récapitulatif des principaux aménagements proposés dans ce projet de réaménagement du port de Saint-Laurent-du-Var.	58

BIBLIOGRAPHIE

Autobleue [26/04/2016]. <https://www.auto-bleue.org/fr/>

BeeGreen Jardins Verticaux [19/05/2016]. <http://www.beegreen-jardin.com/>

Bernard Persia. « La fin des terrasses illégales au port de Saint-Laurent », France 3 Côte d'Azur, 2014, [12/04/2016]. <http://france3-regions.francetvinfo.fr/cote-d-azur/alpes-maritimes/la-fin-des-terrasses-illegales-au-port-de-saint-laurent-564330.html>

Biossun [19/05/2016]. <http://old.biossun.com/>

CB Richard Ellis France, *Focus Parking*, Janvier 2010 [15/05/2016]. http://www.cbre.fr/fr_fr/etudes/focus/focus_content/focus_left/cbre_focus_parking.pdf/

Centre nautique AGASC [23/04/2016]. <http://nautique.agasc.fr/>

Club Var Mer [23/04/2016]. <http://www.clubvarmer.fr/>

Côte d'Azur Touriscope [24/04/2016]. <http://www.cotedazur-touriscope.com/>

Côte d'Azur Tourisme [24/04/2016]. <http://www.cotedazur-tourisme.com/>

Département06.fr [12/04/2016]. <https://www.departement06.fr/>

Économie 06 [25/04/2016]. <http://www.economie06.fr/>

Établissement public d'aménagement de la plaine du Var [29/04/2016]. <http://www.ecovallee-plaineduvar.fr/>

France Haie [19/05/2016]. <http://france-haie.fr/>

Frédéric Delmonte. « Le "port du futur" se fera avec Cagnes et Saint-Laurent », 2011, [01/05/2016]. <http://archives.nicematin.com/article/cagnes-sur-mer/le-%C2%AB-port-du-futur-%C2%BB-se-fera-avec-cagnes-et-saint-laurent.526717.html>

Geoportail [26/03/2016]. <http://www.geoportail.gouv.fr/>

INSEE [12/04/2016] <http://www.insee.fr/>

Jean-Philippe Defawe. « Les dessous du miroir d'eau de Nantes », Le Moniteur, 2015, [15/05/2016] <http://www.lemoniteur.fr/article/les-dessous-du-miroir-d-eau-de-nantes-29797673>

KelQuartier [02/05/2016]. <http://www.kelquartier.com/>

La rédaction de Nice Matin. « UNESCO. Mais à quoi ressemblera la Promenade des Anglais dans 5 ans? » Nice Matin, 2016, [23/04/2016]. <http://www.nicematin.com/vie-locale/unesco-mais-a-quoi-ressemblera-la-promenade-des-anglais-dans-5-ans-7036>

La rédaction de Saint-Laurent-du-Var. « Saint-Laurent-du-Var, une ville dynamique sur le plan de l'économie et de l'emploi » Saint-Laurent-du-Var, 2016, [12/04/2016]. <http://www.saintlaurentduvar.fr/blog/saint-laurent-du-var-une-ville-dynamique-sur-le-plan-de-l-economie-et-de-l-emploi>

La rédaction du portail de l'économie et des finances « Loi croissance et activité : six nouvelles zones touristiques internationales sont créées », Portail de l'économie et des finances, 2016, [12/04/2016]. <http://www.economie.gouv.fr/loi-croissance-et-activite-six-nouvelles-zones-touristiques-internationales-sont-creees>

Lignes d'Azur [26/04/2016]. <http://www.lignesdazur.com/>

Lille Métropole, *Catalogue des matériaux de voirie et d'espaces publics*, 2003 [15/05/2016]. http://www.lillemetropole.fr/files/live/sites/lmcpu/files/docs/ESPACES-PUBLICS-VOIRIE/Catalogue-des-Materiaux-LilleMetropole_2003.pdf/

Mairie-conseils [26/03/2016]. <http://www.localtis.info/>

Meilleurs Agents [28/04/2016]. <http://www.meilleursagents.com/prix-immobilier/saint-laurent-du-var-06700/>

Métropole Nice-Côte d'Azur [26/03/2016]. <http://www.nicecotedazur.org/>

Nicolas Bernard. *Les ports de plaisance : Équipements structurants de l'espace littoral*. Paris : L'harmattan, 2000. 125 p. (Maritimes)

Philippe Duhamel, Philippe Violier. *Tourisme et littoral : un enjeu du monde*. Paris : Belin, 2009. 191 p. (BelinSup Tourisme)

Port de Saint-Laurent-du-Var [26/03/2016]. <http://www.portsaintlaurent.com/>

uMap [26/03/2016]. <http://www.umap.openstreetmap.fr/>

Vélobleu [26/04/2016]. <https://www.velobleu.org/>

TABLE DES MATIÈRES

Remerciements	2
Sommaire	3
Introduction.....	4
Partie 1 : Présentation du cadre de l'étude	5
1 Le littoral des Alpes Maritimes, un secteur touristique en requalification.....	5
1.1 Les chiffres clés du tourisme azuréen	5
1.2 La situation du tourisme de plaisance sur la Côte d'Azur	8
1.3 Des projets de requalification urbaine du littoral	8
1.4 Un projet d'Éco-Vallée.....	10
2 La ville de Saint-Laurent-du-Var	11
2.1 Une localisation et une accessibilité avantageuses	11
2.2 Une population en augmentation mais vieillissante	14
2.3 Une économie et des emplois tournés vers le tourisme.....	15
2.4 Une commune moyenne en termes d'équipement et de patrimoine	17
2.5 Des forums de quartiers pour aménager la ville avec ses habitants.....	18
Partie 2 : Zoom sur le port Saint-Laurent	19
1 Présentation générale du port	19
1.1 Historique du port de Saint-Laurent-du-Var	19
1.2 Le port aujourd'hui	19
1.3 Travaux d'entretien du site	20
1.4 Un projet d'extension en marche.....	21
2 Localisation et accessibilité	22
2.1 Une localisation avantageuse.....	22
2.2 Une zone peu soumise aux risques naturels	23
2.3 Une accessibilité peu adaptée aux modes de transport doux	23
3 Un pôle économique important pour la commune	27
3.1 La fonction portuaire.....	27
3.2 Les autres fonctions présentes sur la zone portuaire	28
4 Une volonté d'exemplarité sur le plan environnemental	29
4.1 Efforts environnementaux relatifs à la fonction portuaire	29
4.2 La faune et la flore rencontrées sur la zone portuaire.....	30

5	Un partage de l'espace déséquilibré	32
5.1	Une fonction circulation et stationnement omniprésente	32
5.2	Des terrasses commerciales non conformes.....	33
5.3	Des espaces piétons insuffisants.....	34
6	Une faible qualité urbanistique et architecturale	35
6.1	Analyse paysagère du port	35
6.2	Le manque d'homogénéité de l'espace public	36
Partie 3 : Synthèse et enjeux		37
1	Synthèse du diagnostic.....	37
1.1	Le port Saint-Laurent, un espace à fort potentiel	37
1.2	Des dysfonctionnements qui ternissent l'image du port	38
2	Enjeux liés au réaménagement du port	39
2.1	Mettre les atouts du lieu en avant	39
2.2	Régler les dysfonctionnements	39
2.3	Des labels à viser dans le cadre d'un réaménagement	40
Partie 4 : Propositions d'aménagements.....		41
1	Idées directrices du projet.....	41
2	Une accessibilité repensée	41
2.1	Le port rendu piéton, des places de stationnements supprimées.....	41
2.2	Un parking souterrain pour remplacer les stationnements supprimés	43
2.3	Des aménagements pour favoriser les modes de transports doux	44
2.4	Plan récapitulatif des changements en termes d'accessibilité	47
3	La promenade supérieure : une perspective sur la ville et sur le port.....	48
3.1	Soigner la perspective sur le port.....	48
3.2	Une promenade dédiée à la détente et au loisir.....	48
3.3	De nouveaux équipements pour renouer les liens entre ville et port	50
3.4	Plan récapitulatif des aménagements de la promenade supérieure	51
4	La promenade inférieure : activités portuaire et commerciale	52
4.1	Mise aux normes des terrasses commerciales.....	52
4.2	Une promenade dotée d'une identité forte.....	52
4.3	Le môle central, un atout identitaire à exploiter	54
4.4	Plan récapitulatif des aménagement de la promenade inférieure	56
5	Mettre en avant les équipements portuaires	57
5.1	Une grille transparente pour valoriser le chantier naval	57

5.2	Un traitement lumineux pour le phare	57
6	Synthèse des aménagements proposés, prévision budgétaire et phasage des travaux	58
6.1	Schéma récapitulatif du projet.....	58
6.2	Prévision budgétaire.....	59
6.3	Phasage des travaux.....	60
	Conclusion	61
	Table des abréviations.....	62
	Table des illustrations.....	63
	Bibliographie	65
	Table des matières	67
	Annexe n°1	70
	Annexe n°2	71
	Annexe n°3	72
	Annexe n°4	73

ANNEXE N°1

FICHE DE LECTURE N°1 : NICOLAS BERNARD. *LES PORTS DE PLAISANCE : ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS DE L'ESPACE LITTORAL*. PARIS : L'HARMATTAN, 2000. 125 p. (MARITIMES).

Nicolas Bernard est docteur en géographie et maître de conférences à l'Université de Bretagne Occidentale. Il est également membre du laboratoire Géolittomer (unité mixte de recherche 6554 du Centre National de la Recherche Scientifique) et de la Commission nationale de Géographie de la mer et des littoraux. Il a écrit de nombreux livres et articles sur le thème des ports de plaisance, de leur place sur les littoraux et de leur évolution depuis les années 1960.

Dans *Les ports de plaisance : Équipements structurants de l'espace littoral*, Nicolas Bernard expose de quelle manière ces équipements portuaires ont répondu à la croissance rapide de la flottille de navires de plaisance et comment ils sont devenus des pôles structurants de l'espace côtier. Enfin, il explique les enjeux que représentent aujourd'hui ces ports en termes de diversité de fonctions, d'emprise paysagère et d'implication environnementale.

Des pages 87 à 107, l'auteur évoque les nouveaux usages que développent les ports de plaisance afin de dynamiser le littoral. Il explique que les ports de plaisance ne sont plus limités à leur seule fonction technique mais sont désormais conçus comme des équipements structurants ouverts aux non-plaisanciers à travers une gamme étendue d'activités touristiques et de loisir.

Cet ouvrage m'a permis de comprendre l'évolution de la place qu'occupent les ports de plaisance au sein de leur territoire. Il ressort de cette analyse la nécessité grandissante de reconnecter le port à sa ville, d'en faire un « espace de vie ». En effet, « ce sont les badauds, les résidents locaux, qui font vivre le port, tout autant sinon davantage que les plaisanciers ». En outre, ce lien entre la ville et le port profite également aux plaisanciers qui « apprécient la convivialité de l'environnement urbain ». Une autre des nouvelles fonctions du port est de « se donner à voir », c'est-à-dire qu'il doit être pensé comme un produit touristique mettant en valeur le spectacle des bateaux par le biais d'axes de promenade et de perspectives paysagères.

Ainsi, cet ouvrage m'a inspiré l'objectif de faire du port Saint-Laurent un pôle d'animation en harmonie avec sa fonction portuaire, ouvert sur l'extérieur et profitant à l'ensemble de la vie locale ainsi qu'aux visiteurs de passage.

ANNEXE N°2

FICHE DE LECTURE N°2 : PHILIPPE DUHAMEL, PHILIPPE VIOLIER. *TOURISME ET LITTORAL : UN ENJEU DU MONDE*. PARIS : BELIN, 2009. 191 p. (BELINSUP TOURISME).

Philippe Duhamel et Philippe Violier sont professeurs de géographie à l'unité de formation et de recherche « Tourisme et Culture » de l'université d'Angers. Ils sont coauteurs de plusieurs ouvrages sur le thème du tourisme.

Dans *Tourisme et littoral : un enjeu du monde*, Philippe Duhamel et Philippe Violier expliquent à travers des études de documents et des exemples provenant du monde entier comment le littoral est devenu le principal espace touristique au monde et de quelle manière les pratiques se renouvellent aujourd'hui. En outre, ils développent la place des politiques d'aménagements dans cette dynamisation des littoraux.

Tout au long de l'ouvrage, les auteurs emploient régulièrement l'exemple de la promenade des Anglais à Nice. Tout d'abord, ils expliquent que la présence de touristes sur la côte méditerranéenne dès le XIII^{ème} siècle est due au climat de la région et à la pratique de la baignade en tant que cure. L'esthétique s'ajoute ensuite à cette logique thérapeutique : ainsi est créé « le chemin des Anglais ». Les équipements et les infrastructures destinés au tourisme sur le littoral niçois ont continué d'évoluer de manière très régulière de 1824 à 2008. En effet, après avoir été le lieu de la pratique curative, la promenade des Anglais devient boulevard de circulation puis exemple de voie de circulation douce. Ainsi, la promenade des Anglais a systématiquement su s'adapter aux nouveaux enjeux du tourisme pour toujours rester « le cœur du lieu ».

Cet ouvrage m'a permis de mieux apprécier les qualités climatiques et paysagères qui font des littoraux, et notamment du littoral azuréen, des espaces fortement touristiques. Il m'a également permis de comprendre que, malgré ces atouts naturels, les littoraux, pour rester attractifs, doivent bénéficier régulièrement d'opération de modernisation et de réaménagement en conformité avec les nouveaux enjeux en termes de tourisme. Aujourd'hui, ces enjeux concernent notamment la protection des paysages naturels, la mise en valeur du patrimoine et le développement des moyens de transport doux.

La lecture de cet ouvrage a confirmé l'idée que l'aménagement actuel du port Saint-Laurent ne lui apporte pas l'attractivité suffisante pour se distinguer en tant qu'étape d'un itinéraire touristique sur le littoral azuréen. Cette constatation, couplée au fort potentiel économique du site, justifie un projet de réaménagement du port Saint-Laurent dont la vocation serait de répondre aux grands enjeux du tourisme moderne cités précédemment.

ANNEXE N°3

DESCRIPTIF DE MATÉRIAU : LE BOIS D'EXTÉRIEUR

Source : Lille Métropole, *Catalogue des matériaux de voirie et d'espaces publics*, 2003.



LES MATÉRIAUX MODULAIRES

LE BOIS D'EXTÉRIEUR

Dénomination

Le bois d'extérieur correspond :

- à des essences traitées spécifiquement (résineux de type pin sylvestre ou douglas...);
- à des essences durables exotiques (ipé, bangkirai, angélique...);
- à des essences durables indigènes (chêne blanc ou châtaignier).

A utiliser pour l'extérieur sous la forme de platelage (planchers), de deck (ponts ou plate-formes), de traverses, voire de pavés (utilisation ancienne ou exceptionnelle).

Aspect

- Aspect chaleureux qui offre une bonne intégration au milieu naturel.
- La couleur s'atténue avec le temps.

Intérêt / utilisation privilégiée

- Pour les essences naturellement durables, bonne résistance mécanique.
- Adapté aux espaces piétons, aux parcs publics, aux aménagements de berges.
- A utiliser en association avec d'autres matériaux (béton désactivé, stabilisé ...).

Précautions d'emploi

- Traitement minimum de classe 4 (injection de sels par autoclave) pour les bois tendres.
- Pose en contact avec le sol : sur bitume ou membrane contre l'humidité ascensionnelle.
- Joints à adapter selon l'essence du bois.
- Traitement anti-dérapant indispensable : patins de résine et de silice, ou rainurage, ou dentelures métalliques, ou appareillage avec des lisses métalliques entre les lames.
- Fixations anti-corrosion.
- Système efficace d'évacuation des eaux pluviales.

Conditions d'approvisionnement

- S'assurer que la provenance et les conditions d'exploitation des forêts sont conformes aux règles environnementales en vigueur.

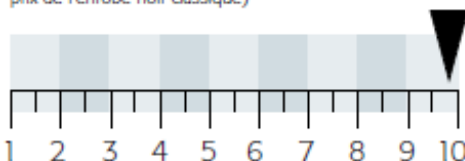
Coût moyen constaté

(Valeurs H.T. 2002 - quantités utilisées insuffisantes pour établir une moyenne)

Fourniture et pose de 30 à 260 €/m²

Echelle de prix

(prix moyen de référence : 145€ au m² rapporté au prix de l'enrobé noir classique)



ANNEXE N°4

DESCRIPTIF DE MATÉRIAU : LE BÉTON DÉSACTIVÉ

Source : Lille Métropole, *Catalogue des matériaux de voirie et d'espaces publics*, 2003.

LES MATÉRIAUX NON MODULAIRES

LE BÉTON DÉSACTIVÉ

Dénomination

Béton hydraulique de formule spécifique laissant apparaître les granulats après un traitement de surface par application d'un désactivant puis un lavage.

Aspects et couleur

Couleur et rugosité en fonction des granulats.
Possibilité de coloration dans la masse.

Intérêt / utilisation privilégiée

- Utilisable en espace piétonnier aussi bien qu'en chaussée.
- Adapté en association avec les espaces verts.
- Association intéressante avec des matériaux modulaires.
- Bon rendement de mise en œuvre.
- Durabilité.

Précautions d'emploi

- Contraignant pour les interventions ultérieures.
- Une planche d'essai de référence est indispensable.
- Respecter les règles de calepinage des joints esthétiques et fonctionnels.
- Pose sensible aux conditions climatiques.
- Ferrailage des zones à risque (pourtour de plaques d'égouts...).
- Respecter le temps de prise du béton avant ouverture à la circulation.
- Conserver en mémoire la formulation.
- Vérifier l'adaptation des produits de désactivation à l'environnement.

Conditions d'approvisionnement

- Conditions du béton prêt à l'emploi.

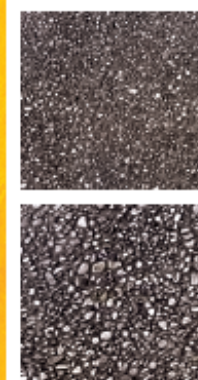
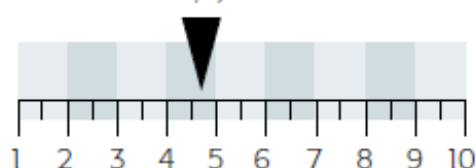
Coût moyen constaté

(Valeur H.T. 2002)

Fourniture et pose : 70 €/m²

Echelle de prix

(Valeur relative par rapport au prix fourniture et pose de l'enrobé noir classique)



Petit grain

Gros grain



35 Allée Ferdinand de Lesseps
BP 30553
37205 TOURS cedex 3

Sous la direction de :
Vincent Rotge

Montaldi Laura
Projet individuel
DAE 3
2015 - 2016

Réaménagement du port Saint-Laurent : Création de deux promenades piétonnières en accord avec la localisation et les fonctions du site

Résumé :

La recherche de l'attractivité touristique influence fortement l'aménagement du territoire de la Côte d'Azur depuis le XVIII^{ème} siècle. En effet, le tourisme est un enjeu majeur du littoral azuréen. Aujourd'hui, après des années d'artificialisation de son territoire et de règne de l'automobile, le département des Alpes-Maritimes connaît de nombreux projets de requalification urbaine du littoral. Ceux-ci ont pour objectif d'améliorer l'attractivité du front de mer en réalisant des aménagements exemplaires en termes de paysage, de développement durable et de valorisation des modes de transport doux.

Le port de plaisance de Saint-Laurent-du-Var jouit d'une localisation avantageuse dans ce territoire touristique en requalification. Il est également l'un des trois principaux pôles économiques de la commune grâce à la coexistence des activités portuaires et commerciales sur le site. Malgré ces atouts, l'aménagement actuel du port ne lui apporte pas l'attractivité suffisante pour se distinguer en tant que zone de loisir et de détente dédiée aux locaux ni en tant que lieu d'agrément touristique.

Deux réflexions sont menées conjointement : l'une concerne l'interface entre la ville et le port, l'autre concerne le lien entre le port et le cheminement piétonnier et cycliste du front de mer azuréen. Ce projet de réaménagement du port Saint-Laurent présente des propositions d'aménagements qui permettront de désenclaver le site et de valoriser sa double fonction de lieu d'activité portuaire et d'espace d'agrément dédié aux loisirs et au tourisme. Ces propositions sont compatibles avec les nouveaux principes d'aménagement prônés par la métropole Nice-Côte d'Azur en termes de requalification des paysages, de dynamique économique et de qualité de vie sociale.

Mots clés : tourisme, littoral, port, plaisance, cheminement piétonnier.

Saint-Laurent-du-Var : Provence-Alpes-Côte d'Azur, Alpes-Maritimes, 06.