



**HAL**  
open science

# Les inégalités d'accès au littoral dans les territoires portuaires : l'exemple de la rade de Toulon

Mathilde Le Fischer

► **To cite this version:**

Mathilde Le Fischer. Les inégalités d'accès au littoral dans les territoires portuaires : l'exemple de la rade de Toulon. Architecture, aménagement de l'espace. 2016. dumas-01397933

**HAL Id: dumas-01397933**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01397933>**

Submitted on 16 Nov 2016

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# Les inégalités d'accès au littoral dans les territoires portuaires

## L'exemple de la rade de Toulon



**Mémoire de fin d'études réalisé par Mathilde Le Fischer**

**Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional - Aix-Marseille Université**

**Master 2 Aménagement et urbanisme, Spécialité Urbanisme Durable et Projet territorial,  
Formation Continue**

**Directrice de mémoire : Emeline Hatt**

**Septembre 2016**



## Table des matières

I-	LES TERRITOIRES PORTUAIRES FRANÇAIS, DES TERRITOIRES D'EXCEPTION .....	7
1)	L'accès au littoral : une demande sociale .....	7
a)	<i>Le « désir collectif du rivage » : une aspiration récente .....</i>	7
b)	<i>Le bord de mer, premier espace de loisir des français.....</i>	9
2)	Les inégalités d'accès au littoral, objet des politiques nationales.....	10
a)	<i>Les territoires littoraux, des territoires inégalitaires.....</i>	10
b)	<i>L'accès libre et gratuit au rivage : un droit garanti par la loi .....</i>	12
3)	Les villes portuaires, des territoires spécifiques.....	14
a)	<i>Les infrastructures portuaires, des enclaves entre ville et mer.....</i>	14
b)	<i>Des sites stratégiques, un régime juridique propre.....</i>	15
c)	<i>L'interface ville-port, une préoccupation récente.....</i>	16
II-	L'ACCES A LA MER DANS LA RADE DE TOULON : TOUS ENSEMBLE SUR LE QUAI ? .....	19
1)	Un littoral peu accessible .....	20
a)	<i>Un territoire façonné par les activités militaires et portuaires.....</i>	20
c)	<i>Des vues lointaines sur la rade : Toulon, « balcon sur la Méditerranée » .....</i>	39
d)	<i>Les mobilités vers le littoral : un réseau fragmenté .....</i>	39
2)	Des inégalités spatiales et sociales d'accès à la mer .....	43
a)	<i>Une grande partie de la population éloignée des promenades et des plages, mais proche des ports de plaisance .....</i>	43
b)	<i>Les populations les plus pauvres isolées du littoral, sauf dans les Vieux-Ports.....</i>	51
3)	L'évolution des sites portuaires, une opportunité pour réduire les inégalités spatiales et sociales d'accès au littoral? .....	53
a)	<i>Les projets de développement portuaire et d'amélioration de l'interface ville-port : une prise en compte encore faible des inégalités d'accès au littoral .....</i>	53
b)	<i>Propositions pour une meilleure intégration des inégalités d'accès au littoral .....</i>	58



## INTRODUCTION

*« Le littoral est l'écotone, l'espace de transition entre la mer et la terre. Dans cette bande côtière, les formes, les réalités naturelles physiques ou biologiques, l'économie et jusqu'aux mentalités des habitants sont modelés par la proximité de l'océan, par le jeu des relations entre la mer, l'atmosphère et la terre (...). » (Houdart, 2003)*

Ligne de partage entre la terre et la mer, le littoral est une ressource rare et convoitée. Port d'attache des marins et des pêcheurs, des industries qui exploitent – et des chercheurs qui explorent – le fonds des mers, espace de détente et de loisir rêvé pour les vacances ou pour une vie entière, la côte répond à des aspirations multiples ; elle est investie de toutes parts. Et cela n'est pas sans poser problème : compétition pour l'occupation de l'espace, pollution, érosion... Très vite se pose la question de l'aménagement et du partage de l'espace : à qui donner accès à la mer ? Et pour quels usages ?

A travers ce mémoire, je souhaite étudier la question de l'accès du public au littoral, et plus particulièrement du point de vue des personnes qui y habitent. Avoir accès au littoral, c'est pouvoir accéder à la diversité de ses usages, de la plage et de la baignade à la promenade, en passant par les sports aquatiques et nautiques, la pêche, la plaisance... C'est aussi pouvoir s'y rendre facilement depuis chez soi, que ce soit à pied, à vélo ou en transports en commun. Avoir accès au littoral enfin, c'est pouvoir contempler la mer, depuis chez soi, depuis la ville ou le rivage.

En France, l'accès au littoral a d'abord fait l'actualité des stations balnéaires, confrontées à partir des années 1970 à une urbanisation et à une privatisation sans précédent du front de mer. Depuis les années 1990, cette question se pose dans les villes portuaires. Face à la fermeture des vieux ports industriels et à l'apparition de vastes friches en plein centre-ville, ces villes ont entrepris des projets de reconquête de leur front de mer, avec pour objectifs de redynamiser leur territoire mais aussi de rendre le littoral à la population.

Comment cette question se pose-t-elle dans les territoires portuaires ? Quelle partie de la population a accès au rivage, et pour quels usages ? De quelles marges de manœuvre dispose-t-on pour favoriser l'accès du plus grand nombre au bord de mer ?

Nos hypothèses sont les suivantes :

- Fermés sur la ville, les ports génèrent de fortes inégalités d'accès au littoral dans les territoires où ils sont implantés ;
- Ces inégalités spatiales se doublent d'inégalités sociales : les populations les plus en difficulté sont aussi les plus isolées du bord de mer ;
- La mutation du port vers de nouvelles fonctions portuaires ou urbaines est une opportunité pour améliorer l'accès de ces populations au bord de mer.

Pour étudier ces hypothèses, je m'intéresserai au cas particulier de la rade de Toulon. Son vaste plan d'eau, d'une étendue de 1500 hectares, a permis très tôt l'implantation d'activités portuaires stratégiques. La rade abrite aujourd'hui le premier port militaire français, plusieurs sites civils de commerce, de réparation navale et de nombreux ports de plaisance, qui occupent une grande partie du littoral. C'est aussi le siège du Pôle Mer de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, pôle de compétitivité dédié aux activités industrielles et de recherche autour des mondes marin et sous-marin.

Depuis les années 1970, le territoire a dû faire face à la fermeture des chantiers navals de La Seyne, à l'appauvrissement et à la diminution de sa population. Entre stratégie de relance économique et de reconquête urbaine, les acteurs locaux sont aujourd'hui porteurs de nombreuses initiatives pour le territoire, rassemblées autour du « Grand Projet rade ». Un de ses grands objectifs : faire du littoral « un espace réapproprié par ses habitants, vitrine d'une attractivité urbaine renouvelée et espace de cohésion sociale » (AUDAT, 2008).

Pour étudier l'accessibilité du littoral sur ce territoire, notre travail s'est appuyé sur :

- des observations *in situ*, principalement pendant la période estivale (journées du 12 août et du 24 août), afin de caractériser le niveau d'ouverture au public des sites de la rade, d'identifier leurs usages et niveau de fréquentation, les effets de coupure ainsi que les vues sur la mer ;
- un travail cartographique à partir du réseau routier, cyclable et de transports, de données topographiques et socio-démographiques, afin d'analyser les inégalités d'accès au littoral au sein de la population du territoire ;
- la recherche de documents d'archives sur l'histoire de la rade ;
- des documents de planification (Plans locaux d'urbanisme, Plan de déplacement urbain) et les grands projets d'aménagement du territoire (Grand Projets Rade, Schéma directeur d'aménagement portuaire) ;
- des entretiens auprès d'acteurs locaux, afin d'analyser la prise en compte des inégalités d'accès au littoral dans leurs projets<sup>1</sup>.

Ce travail devait initialement s'appuyer sur des entretiens auprès d'habitants, dans l'objectif d'analyser leur perception des inégalités d'accès au littoral. Faute de temps, ces entretiens n'ont pu être réalisés. Par ailleurs, l'exploitation des échanges avec les acteurs du territoire s'est révélée très vite limitée, pour plusieurs raisons. D'une part, de nombreuses études ou projets en cours ne peuvent être communiqués. D'autre part, malgré de nombreuses relances, il nous a été impossible de rencontrer le Ministère de la Défense sur ce sujet. Nous avons donc privilégié le repérage cartographique comme principal outil d'analyse.

Dans une première partie, nous replacerons les villes portuaires dans le contexte des pratiques et des politiques du littoral français. Nous verrons que dans le paysage littoral français, les villes portuaires sont des territoires d'exception, soumis à une réglementation spécifique. Dans ces territoires, la nature des activités du port et leur évolution dictent les possibilités d'accès à la mer pour la population.

Dans une seconde partie, nous étudierons le fonctionnement spécifique d'un territoire portuaire, à partir de l'exemple de la rade de Toulon. Nous verrons comment l'évolution des ports a progressivement fermé le littoral au public, générant des inégalités spatiales et sociales d'accès à la mer et à son rivage. Nous essaierons d'identifier, compte tenu des évolutions programmées de l'activité portuaire, les marges de manœuvre pour permettre aux habitants de la rade, et plus particulièrement les populations les plus isolées, de se réapproprier le littoral.

---

<sup>1</sup> Voir la liste des acteurs interviewés et dates des entretiens en annexe 2.

## I- LES TERRITOIRES PORTUAIRES FRANÇAIS, DES TERRITOIRES D'EXCEPTION

Depuis la seconde guerre mondiale, le littoral s'est affirmé comme un espace de loisirs et de tourisme majeur des Français (1). Ce « désir de rivage » génère de fortes inégalités au sein des territoires côtiers. Afin de réguler les usages et de garantir le libre accès du public au bord de mer, les territoires littoraux font l'objet de politiques nationales et d'une réglementation spécifique depuis les années 1970 (2). Au sein du paysage littoral, les grandes villes portuaires font « bande à part ». Dans ces territoires, les impératifs techniques, économiques et sécuritaires passent au premier plan par rapport à l'accès du public à la mer. Dans ce contexte, la reconquête du littoral pour des usages publics est largement tributaire de l'évolution des activités portuaires (3).

### 1) L'accès au littoral : une demande sociale

Le littoral comme espace de bien-être et de loisir est loin d'être une évidence. Le « désir collectif » de rivage (Corbin, 1990) est une construction récente, qui s'est répandue peu à peu à travers la société, pour devenir une demande sociale massive et partagée.

#### a) Le « désir collectif du rivage » : une aspiration récente

*« S'il est bien un espace où l'historien des mentalités est certain de rencontrer la peur, c'est la mer – la mer liée à la mort, à la nuit, à l'abîme. La mer qui avale les navires et les marins ; la mer qui apporte la peste noire, les invasions normandes et sarrasines, et plus tard les raids barbaresques ; la mer hantée par des dieux colériques, les pirates et les monstres ; la mer des tempêtes, des naufrages, des pillages, celle qui terrorise le pèlerin à la Renaissance ; la mer, enfin, élément hostile, qui se borde de récifs inhumains ou de marais insalubres et [qui] déverse sur la côte un vent qui interdit les cultures » (Urbain, 1994).*

Jusqu'au milieu du XVIIIe siècle, la mer est perçue comme un milieu hostile : au large, s'étend un monde infini et inconnu, théâtre des naufrages, des attaques de pirates et des grandes batailles ; sur la côte, les bateaux qui accostent apportent avec eux invasions et épidémies ; la corrosion saline et les marécages rendent les terres impropres à toute culture. Depuis les grandes attaques du Moyen-Age, les villes côtières se sont repliées à l'intérieur des terres. Les ports, essentiels au commerce et à la pêche, sont aménagés dans les espaces les plus abrités et les plus faciles à défendre. Ils sont le monde réservé des familles de pêcheurs, des marins et des voyageurs. Bien qu'essentiels à l'économie des territoires qui les entourent, ils véhiculent une image de zone dangereuse et mal famée, de contrebande et de prostitution. Jusqu'au milieu du XVIIIe siècle au moins, la côte reste donc « *en marge des territoires de la société* » (Urbain, 1994) : l'essentiel de la population française est terrienne et ne connaît pas la mer. « *Nulle part, excepté chez de rares individus à la sensibilité prémonitoire, ne s'exprime l'admiration pour l'espace infini des flots [...] ; nulle part ne s'exprime le désir d'affronter de son corps la puissance des vagues, d'éprouver l'émouvante fraîcheur du sable* » (Corbin, 1990).

A partir des années 1750, la médecine réhabilite les paysages, l'air et l'eau de la mer, pour leurs bienfaits sur la santé physique et mentale. Les régions littorales deviennent des destinations de soin et de repos privilégiées par l'aristocratie internationale. Les premières « stations climatiques » apparaissent en France à l'initiative des élites anglaises. Elles sont aménagées sur des sites naturels ou

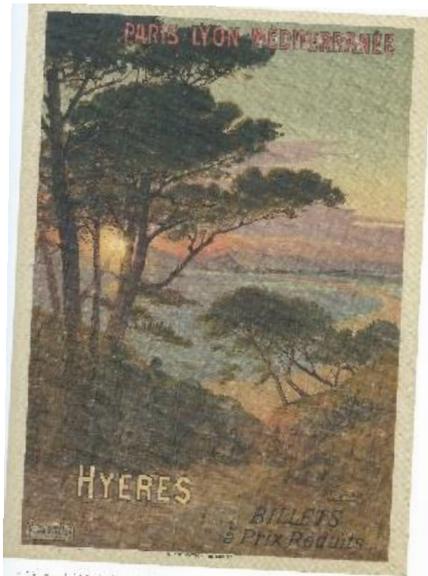


Figure 1 : Au XIXe siècle, le littoral devient une destination touristique, comme paysage à contempler (Affiche de promotion de la ligne Paris-Lyon-Marseille, F. Hugo d'Alesi – Urbain, 2015)

à partir des villages de pêcheurs et des villes portuaires existantes. Le déploiement du chemin de fer dans la seconde moitié du XIXe siècle amplifie le mouvement. Autour des établissements de bain et de cure, le bord de mer réinvesti s'urbanise peu à peu, accueillant pensions, grands hôtels, casinos, villas et l'ensemble des services liés à cette nouvelle économie.

Si les représentations évoluent, sous l'influence d'écrivains et d'artistes enthousiasmés par les paysages littoraux, les craintes vis-à-vis de la mer sont pour autant loin d'être dissipées : le goût piquant de l'eau salée, l'odeur du varech, les courants et la faune aquatique sont redoutés – il faut dire que jusqu'à l'invention de l'aquarium dans les années 1850, on ne voit pas à travers l'eau et que peu de gens savent nager. Pour se baigner, les élites bourgeoises et aristocratiques privilégient le calme

sécurisant des lacs d'eau douce et de leurs « plages ». Le bain de mer reste perçu comme une obligation thérapeutique. On vient avant tout sur la côte pour profiter du bon air et pour admirer la beauté des paysages (voir figure 1). C'est à cette époque que se développe le tourisme « pittoresque », en quête de grands sites et de panoramas. La vue sur la mer devient un argument de vente des

villas, hôtels et domaines littoraux. Sur les crêtes, les points de vue s'équipent de bancs et belvédères ; sur la côte, l'aménagement de digues et de jetées-promenades permet de voir la mer au plus près, sans la toucher.

Les régions littorales se spécialisent : la mer du Nord et l'Atlantique comme destination d'été, la Méditerranée comme destination d'hiver (voir figure 2). C'est qu'on recherche davantage l'ombre et la fraîcheur que la chaleur du soleil : brûlante, suffocante ou moite, elle est vectrice d'insalubrité et rend le teint hâlé.

A la fin du XIXe siècle, l'aménagement des plages (cabines, promenades), l'apprentissage de la natation et l'invention du métier de « maître baigneur », favorisent la pratique du bain de mer, qui devient progressivement un loisir à part entière.



Figure 2 : Au XIXe siècle, la Méditerranée est une destination de soin hivernale, fréquentée par l'aristocratie (Affiche de promotion de la ligne Paris-Lyon-Marseille - Urbain, 2015)



Figure 3: au XXe siècle, la Méditerranée devient une destination d'été, où l'on vient profiter du soleil et se baigner (Affiche de promotion de la ligne Paris-Lyon-Marseille, Roger Broders – Urbain, 2015)

Mais la grande évolution des représentations ne se produit véritablement qu'à partir des années 1930. Elle se traduira par une transformation profonde des pratiques de la mer à l'issue de la 2<sup>e</sup> guerre mondiale. A partir des années 1920-1930, le rapport au corps évolue, et les premiers maillots de bain font leur apparition. Les rayons du soleil sont désormais associés au plaisir ; ils sont synonymes de santé et de beauté (voir figure 3). Dans les années 1950, les films réalisés par le commandant Cousteau font redécouvrir le monde sous-marin, comme un espace d'émerveillement (Prelorenzo, 2010). Avec l'instauration des congés payés, le développement de l'automobile, du réseau routier et autoroutier, la mer, jusqu'alors réservée à l'aristocratie et à la bourgeoisie, s'ouvre aux classes moyennes. Les territoires littoraux entrent alors dans une nouvelle ère : celle du tourisme de masse et de l'hyper-attractivité résidentielle.

Entre les années 1930 et les années 1970, la fréquentation touristique des territoires littoraux est multipliée par trente (Merckelbagh, 2009). La mer devient la première destination de vacances des français, devant la campagne (Merckelbagh, 2009). La façade méditerranéenne voit sa population permanente augmenter de 22% entre 1962 et 1975 (CETE Méditerranée, 2007). La construction connaît une croissance sans précédent, et se concentre sur le front de mer. C'est l'époque des résidences secondaires, des marinas, des ports de plaisance, des campings, des résidences de

tourisme, des golfs, des villages de vacances, des plagistes...

### **b) Le bord de mer, premier espace de loisir des français**

En 2009 en France métropolitaine, 6,6 millions de personnes habitent dans une commune littorale. C'est 10% de la population nationale qui vit sur seulement 4% du territoire français (ONML, 2009) ! Les territoires littoraux sont ainsi devenus au fil du temps les territoires les plus attractifs de France, et continuent à le rester : 35 millions de personnes s'y rendent chaque année (Géotourisme, 2015) et un habitant de la métropole sur deux habiterait au bord de la mer s'il en avait la possibilité (ONML, 2014). C'est aujourd'hui, et de loin, le premier espace de détente et de loisir des français.

Pourquoi va-t-on à la mer ? Pour s'y balader, s'y détendre et s'y baigner. La promenade et la contemplation, la plage et la baignade arrivent en tête des pratiques des français, qu'ils soient touristes, résidents secondaires ou permanents. Arrivent ensuite la consommation des produits de la mer, les sports nautiques et la pêche (Voir figure 4).

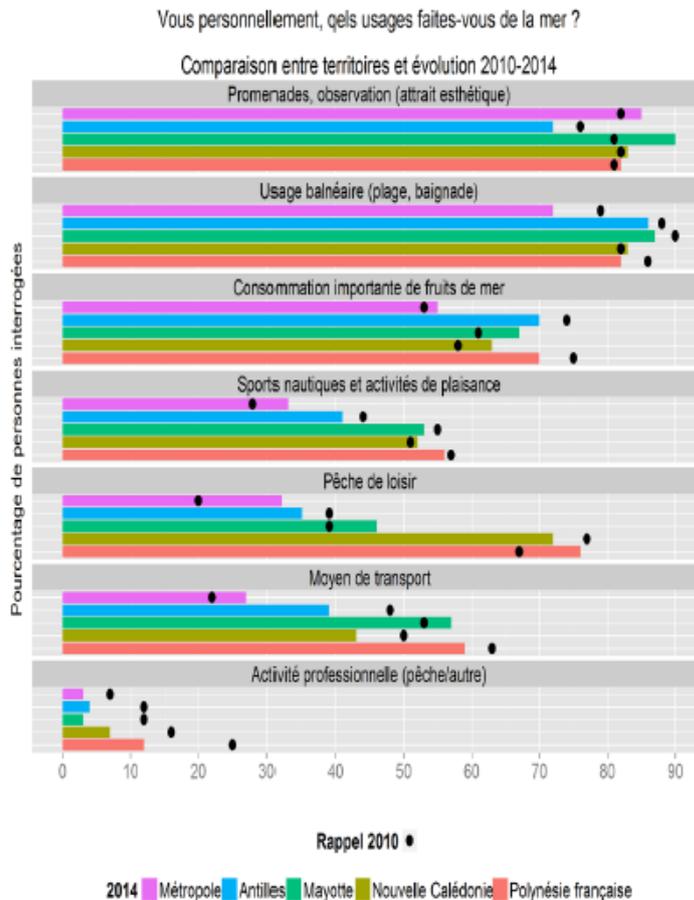


Figure 4 : La promenade et la baignade sont en tête des pratiques de la mer des Français (Sondage IFOP 2014 – Observatoire National de la Mer et du Littoral, 2014)

## 2) Les inégalités d'accès au littoral, objet des politiques nationales

Ressource précieuse mais aussi limitée, le littoral génère de fortes inégalités sur les territoires. Depuis l'essor touristique et urbanistique des années 1970, une politique nationale du littoral a vu le jour en France afin de les réguler. Son objectif : garantir à tous l'accès libre et gratuit au rivage.

### a) Les territoires littoraux, des territoires inégaux

« Tourisme et industrie, villes et promenades, tout veut être au plus près de cette ligne magique où la terre et l'eau se conjuguent [...]. La course au béton est ouverte, course sélective qui conduit à éliminer les utilisations qui ne peuvent supporter les charges foncières les plus élevées » (Piquard, 1973).

La ruée massive des français vers la mer a rapidement atteint un seuil critique. Au tournant des années 1970-1980, l'urbanisation effrénée des territoires littoraux commence à poser question. Les espaces naturels reculent au profit de l'étalement urbain ; la construction d'équipements touristiques et de logements directement sur le front de mer, l'implantation croissante d'activités commerciales sur les

plages limitent fortement l'accès du public au rivage. Victimes de leur attractivité, les territoires littoraux génèrent de fortes inégalités.

Depuis le début des années 2000, l'intérêt des sciences sociales pour les relations entre l'homme et son environnement s'est considérablement développé. Un champ spécifique de recherche, dédié à l'étude de la justice environnementale, des inégalités écologiques ou des inégalités environnementales a progressivement émergé. Leur objet : étudier « *les différences observées et perçues pouvant défavoriser des individus ou groupes d'individus dans leur rapport au milieu de vie, qui concernent aussi bien les impacts qu'ils subissent que les externalités qu'ils génèrent* » (Kolb, 2016). Il peut s'agir d'inégalités d'exposition aux nuisances et aux risques, mais aussi d'inégalités d'accès aux avantages d'un territoire. On parle alors « *d'inégalités d'accès à l'urbanité et aux aménités environnementales* », à savoir « *les possibilités inégales de mobilité en ville, d'usage des espaces et des biens publics, d'accès aux services* », ainsi que « *les possibilités inégales de choix des lieux de résidence et de réalisation des parcours résidentiels* » (Kolb, 2016).

S'agissant des territoires littoraux, les études conduites récemment sur le sujet mettent en avant de fortes inégalités d'accès à la mer et à ses aménités, les inégalités spatiales d'accès se cumulant souvent avec des inégalités sociales.

En 2010, la densité de population dans les communes littorales était en moyenne 2,5 fois plus importante que les autres territoires français (ONML, 2014). Du fait de la pression démographique, le foncier s'y fait de plus en plus rare, et donc cher. En 2011, le prix de vente des terrains à bâtir en secteur diffus était de 94 €/m<sup>2</sup> dans les communes littorales contre 63 €/m<sup>2</sup> en moyenne en France (ONML, 2014). Au sein même des territoires littoraux, le prix du foncier varie en fonction de la proximité de la mer : « *L'accès physique à la mer, le sentiment d'en être proche, et la vue ont chacun un impact sur la valeur des biens immobiliers* », avec des conséquences sociales fortes : « *Le rapport à la mer dessine l'échelle de valeur des résidences et de la répartition sociale des habitants*» (Deboudt, 2010).

Au sein des cantons littoraux, les écarts de revenus sont plus forts qu'ailleurs en France (ONML, 2014). Ainsi, plus on s'approche du bord de mer, plus les revenus des ménages augmentent. Les inégalités se traduisent en termes de revenu, mais aussi en termes d'âge : plus on s'approche de la mer, plus la part des retraités s'accroît : 19,7% dans l'arrière-pays lointain contre 24,2% dans les communes littorales en 2005 (ONML, 2014).

Ces inégalités réelles doivent être croisées avec les inégalités perçues par les habitants. Une étude menée par Virginia Kolb sur la commune de La Rochelle montre notamment que la perception des inégalités varie au cours de la vie : des inégalités acceptées voire non perçues par les jeunes ne le sont plus après un certain âge. Avec l'accumulation des expériences et l'augmentation de leur revenu, les individus disposent de moyens accrus et deviennent plus exigeants, notamment sur la localisation de leur habitat et la proximité aux aménités environnementales.

Virginia Kolb montre par ailleurs que c'est moins la présence d'aménités naturelles autour de soi que la facilité d'accès à ces aménités qui importe aux yeux des habitants. Pratiquée comme un espace de « *nature loisir* », la mer « *n'a pas besoin de se trouver dans une grande proximité mais l'accessibilité à cette dernière reste fortement valorisée, [pour] la pratique d'activités spécifiques (surf, pêche, vélo, bain de mer) qui se font sur des temps dédiés aux loisirs* ». De ce point de vue, les inégalités d'accessibilité économique au logement restent fortement perçues par les habitants : « *en voulant accéder à la propriété, les actifs interrogés sont souvent obligés de se déplacer vers l'intérieur des*

terres ». Or, les personnes qui vivent en périphérie, dans l'arrière-pays, se déplacent deux fois moins pour leurs loisirs (et notamment à la mer) que ceux qui habitent en zone centrale ou littorale.

Ne pas pouvoir se rendre à la mer, c'est se couper d'un cadre de vie, d'un paysage, d'un espace de loisir, mais aussi d'interactions sociales fortes, le front de mer étant souvent un lieu central des territoires littoraux : « *l'inégalité d'accès économique au logement ne détermine pas seulement la distance du futur logement à la ville-centre et au littoral mais également les interactions (usages, pratiques.. )qu'auront les actifs interrogés avec le territoire. La recherche d'un équilibre entre les impacts des prix du foncier et l'accessibilité physique du territoire est un objectif important pour de nombreuses personnes* » (Kolb, 2016).

### **b) L'accès libre et gratuit au rivage : un droit garanti par la loi**

« *Les hommes des villes ont domestiqué le littoral, parfois avec brutalité, souvent avec amour (mais plus possessif que tendre), pas toujours avec talent. Il reste à l'aménager.* » (Piquard, 1973)

« *La concurrence pour l'occupation de l'espace privé terrestre ou du domaine public maritime ne peut résulter de la seule loi du marché ou de la volonté du premier demandeur. Le littoral est un espace éminemment politique et le demeure* ». (Merckelbagh, 2009)

Territoires de l'hyper-attractivité et d'inégalités exacerbées, les villes littorales font l'objet d'une gestion spécifique, dont les fondements sont anciens, mais dont les outils ont été largement développés dans les années 1970-1980.

La protection du littoral remonte au XVI<sup>e</sup> siècle, et relève d'abord d'une logique défensive. Afin d'assurer la protection du territoire, l'Etat s'approprie la bande côtière située entre terre et mer « *jusqu'à l'endroit où un homme à cheval pouvait planter sa lance* », pour l'intégrer au domaine public.

Comme toute dépendance du domaine public, le domaine public maritime est inaliénable (il ne peut être cédé) et imprescriptible (son utilisation même prolongée par une personne privée, ne lui donne pas le droit de se l'approprier). Ainsi, « *nul ne peut, sans disposer d'un titre l'y habilitant, occuper une dépendance du domaine public* » ou « *l'utiliser dans des limites dépassant le droit d'usage qui appartient à tous* ». Son utilisation à titre privé ne peut être que « *précaire et révocable* », soumise à autorisation et à redevance (CGPPP, article L. 2122-1).

C'est sur cette base qu'ont longtemps été tranchés les conflits liés à l'accès du public au rivage. Cette question s'est notamment posée avec l'essor des premières stations balnéaires au XIX<sup>e</sup> siècle. Le 19 mai 1858, le Conseil d'Etat a ainsi rappelé, dans l'arrêt Vernes que : « *les rivages de la mer font partie du domaine public, qu'il suit de là que tout le monde a le droit d'y accéder librement* », et a annulé un arrêté du maire de Trouville imposant, pour accéder à la plage, de payer l'utilisation des cabines d'habillement de l'établissement de bain de la commune.

Dans une société des années 1970 aspirée par la plage, le soleil et les paysages littoraux, ce cadre juridique « basique », limité à un périmètre réduit, ne permet plus de contenir les phénomènes d'urbanisation, de privatisation et de gentrification du littoral.

En 1973, Michel Piquard remet un rapport à la DATAR intitulé « *Littoral français, perspective pour l'aménagement* ». Il prône un « *aménagement en profondeur* », toutes les fonctions urbaines n'ayant

pas nécessairement besoin d'être sur la ligne de côte. Les communes doivent coopérer entre elles pour qu'habitants et touristes de l'arrière-pays puissent accéder facilement au bord de mer.

En une décennie, trois textes majeurs sont adoptés<sup>2</sup>. Afin de garantir l'accès « libre et gratuit » du public au littoral, quatre outils sont créés :

- **la mise en place d'une politique d'acquisition et de protection des sites naturels littoraux**, avec la création du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, qui a pour mission d' « assurer la sauvegarde des sites et des paysages et le maintien des équilibres écologiques » et d' « éviter la privatisation du littoral et permettre l'accès de tous au bord de mer »<sup>3</sup>
- **la création d'un sentier piéton** sur l'ensemble du linéaire côtier : inspiré de l'itinéraire du « sentier des douaniers », qui servait autrefois à la surveillance des côtes françaises, le sentier du littoral doit permettre aux piétons de parcourir l'ensemble du linéaire côtier français. Une servitude de passage est instaurée sur les propriétés privées riveraines du domaine public maritime, sur une emprise de trois mètres de largeur. Il s'agit d'une mesure extrêmement forte : le domaine public se trouve « élargi » de droit sur des terrains privés, sans aucune enquête publique et sans qu'aucune compensation ne soit prévue pour les propriétaires. Afin de favoriser l'accès des piétons au sentier du littoral depuis la voie publique, la Loi Littoral introduit un deuxième outil : la servitude de passage transversale, qui peut être instaurée sur les voies et chemins privés d'usage collectif existants, en l'absence de voie publique permettant un accès au rivage à moins de 500 mètres.
- **l'encadrement de l'exploitation des plages** : « *l'usage libre et gratuit par le public constitue la destination fondamentale des plages au même titre que leur affectation aux activités de pêche et de cultures marines* ». Les concessions pour l'exploitation des plages sont autorisées à condition qu'elles « *préservent la libre circulation sur la plage et le libre usage par le public d'un espace d'une largeur significative tout le long de la mer* ». 80 % de la longueur et de la surface des plages naturelles doivent rester libres de toute occupation. Sur une plage artificielle, c'est 50% de la surface qui est concernée. Seules sont permises les installations démontables ou transportables. En fin de concession, le site doit pouvoir revenir à l'état initial. La plage doit être libre de toute installation en dehors de la période définie dans la concession, qui ne peut dépasser 6 mois. <sup>4</sup>
- **l'instauration de règles d'urbanisme spécifiques au littoral**, et d'une hiérarchie des usages : le rivage est réservé à l'accès du public, aux équipements et activités nécessitant un accès direct à la mer (pêche, aquaculture, mareyage...). En dehors des zones urbanisées, une bande de 100 m à partir du domaine public maritime est instituée et déclarée inconstructible, sauf pour les services publics et les activités économiques pré-citées. La partie « rétro-littorale » accueille l'habitat, les équipements et activités économiques ne nécessitant pas la proximité immédiate de l'eau. L'urbanisation y est admise en continuité du tissu urbain existant ou sous forme de « hameaux nouveaux ». Dans les espaces intermédiaires, considérés comme

---

<sup>2</sup> Loi du 10 juillet 1975 portant création du conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, Loi du 31 décembre 1976 portant réforme de l'urbanisme et loi du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral dite « loi Littorale ».

<sup>3</sup> *Guide méthodologique, Accueil des personnes handicapées sur les sites du Conservatoire du Littoral*. Conservatoire du littoral, 55 p. En ligne sur le site du Conservatoire du littoral. Consulté le 10/09/2016.

<sup>4</sup> Décret du 26 mai 2006 relatif aux concessions de plage.

« proches du rivage », la constructibilité n'est admise qu'à titre d'exception. Les opérations d'aménagement nouvelles « *organisent ou préservent le libre accès du public à celui-ci* » (Article L 121-7 du Code de l'Urbanisme).

Quarante ans après la création du Conservatoire et trente ans après l'adoption de la Loi Littoral, malgré de nombreuses réticences et contestations locales, les progrès en termes d'accès du public au littoral sont importants : près de 170 000 hectares d'espaces naturels<sup>5</sup> et 4600 km de sentiers sont ouverts au public<sup>6</sup>.

### **3) Les villes portuaires, des territoires spécifiques<sup>7</sup>**

Conçus en réaction à l'essor des stations balnéaires et à la régression des espaces naturels littoraux, ces outils ne s'appliquent toutefois qu'à une partie du littoral. Ils concernent peu les espaces urbains, et encore moins les sites portuaires, qui restent, sous de nombreux aspects, des territoires à part dans le paysage littoral français.

#### ***a) Les infrastructures portuaires, des enclaves entre ville et mer***

Avec l'évolution des techniques et des contraintes sécuritaires, les ports maritimes se sont historiquement étalés le long du rivage et repliés sur eux-mêmes, monopolisant l'usage d'une part importante des côtes urbaines.

Jusqu'au XIXe siècle, le quai était un espace central de la vie urbaine, un lieu d'échanges et de promenade ouvert à tous. Aménagé sur les sites naturels les plus abrités du littoral, le port servait d'espace de commerce et d'échange avec le reste du monde pour les villes repliées dans l'arrière-pays. Dédié au trafic de marchandises, au transport de voyageurs ou à la pêche, il nécessitait la proximité d'institutions publiques, financières, d'entrepôts, d'artisans et d'industries mais aussi de services pour loger et nourrir les populations de marins, de pêcheurs, de négociants... Jusqu'au XIXe siècle, c'est donc autour de leurs espaces portuaires que les villes se sont développées et structurées, avec des interactions fortes entre la mer, le port et les sociétés urbaines.

Avec la révolution industrielle, l'invention de la machine à vapeur, de la charpente métallique et l'essor des processus standardisés révolutionnent la construction navale et le commerce maritime. Les vieux ports centraux ne disposent ni d'espaces à terre ni de profondeur en mer suffisants pour accueillir ces bateaux de nouvelle dimension, leurs cargaisons ainsi que les activités qui les accompagnent. L'essor du chemin de fer ouvre de nouvelles perspectives en termes de liaisons avec l'arrière-pays, mais rend obsolète la localisation des ports en centre-ville. De nouveaux ports industriels sont alors construits en périphérie. Ils gagnent des terrains sur la mer pour aménager môles, darses et docks. Ils se connectent au réseau ferré et s'entourent de murs, pour sécuriser l'activité et limiter les risques d'accident. Tout autour d'eux, s'implantent entrepôts et centres de production. C'est l'époque des chantiers de construction navale, à Saint-Nazaire, à La Ciotat, La Seyne-sur-Mer... L'urbanisation de ces territoires

---

<sup>5</sup> Site du Conservatoire du Littoral, page d'accueil. Consulté le 10/09/2016.

<sup>6</sup> Site du Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, rubrique « sentier du littoral ». Consulté le 10/09/2016.

<sup>7</sup> Sur la question des rapports ville-port, consulter également le rapport final du programme PISTE (Port-Industrie-Société-Territoire-Environnement) coordonné par Valérie Lavaud-Letilleul, intitulé « Développement industrialoportuaire, enjeux socio-environnementaux et gestion durable des territoires dans les ports de commerce. Réalités françaises, comparaisons internationales ». En ligne sur : [http://www1.liteau.net/uploads/projet\\_documents/PISTE-Rapport-scientifique\\_m.pdf](http://www1.liteau.net/uploads/projet_documents/PISTE-Rapport-scientifique_m.pdf) [consulté le 22/10/2016].

se poursuit alors à distance du littoral, autour de vastes espaces d'activités mêlant emprises portuaires, industrielles, ferroviaires et routières. Dans ces espaces, seules les personnes autorisées (employés, entreprises, passagers...) ont désormais accès aux quais.

Dans les années 1960-1970, les navires atteignent encore une autre dimension. L'accroissement du rythme de rotation des bateaux et l'invention de la conteneurisation bouleversent à nouveau le système portuaire. Les ports industriels, rattrapés par l'urbanisation, peinent à leur tour à stocker et gérer les milliers de boîtes qu'ils reçoivent chaque jour. A l'initiative de l'Etat, et sur le modèle de nombreuses places portuaires dans le monde, les grands ports français quittent le cadre étroit de la ville pour gagner de l'espace et améliorer leur accessibilité. De gigantesques « zones industrialo-portuaires » voient le jour sur des centaines d'hectares d'espaces naturels ou agricoles à Fos-sur-Mer, Dunkerque,... (Wilson, 2001)

### ***b) Des sites stratégiques, un régime juridique propre***

Espaces économiques d'échanges avec le monde, mais aussi frontière entre Etats, les ports maritimes sont des sites stratégiques hautement sensibles. Leur développement et leur protection sont des enjeux forts pour l'Etat.

Pour cette raison, les ports français sont des ports publics, intégrés au domaine public maritime artificiel. Leur gestion relève de l'Etat pour les plus grands ports de commerce métropolitains ; depuis la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, elle relève des collectivités pour les autres ports de commerce, les ports de pêche et de plaisance.

Dans les ports, l'accès du public fait l'objet d'une réglementation spécifique. La servitude de passage instituée par la loi du 31 décembre 1976 ne leur est pas automatiquement applicable : « *A titre exceptionnel, la servitude instituée par l'article L. 160-6 peut être suspendue [...] à l'intérieur des limites d'un port maritime, [...] à proximité des installations utilisées pour les besoins de la défense nationale [...]* ». Par ailleurs, « *les installations, constructions, aménagements de nouvelles routes et ouvrages nécessaires à la sécurité maritime [...], à la défense nationale, à la sécurité civile et ceux nécessaires au fonctionnement [...] des services publics portuaires autres que les ports de plaisance ne sont pas soumis aux dispositions [d'aménagement et de protection du littoral du Code de l'Urbanisme] lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative* ».

Les ports sont par ailleurs soumis à des règles d'accès spécifiques liées au risque terroriste. Suite aux attentats du 11 septembre 2001, le Code international pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires (International Ship and Port Facility Security – ISPS) a été adopté par l'Organisation Maritime Internationale, afin de renforcer la sûreté des ports et du trafic maritime. Depuis 2004, l'ensemble des ports doit faire l'objet d'un Plan de Sûreté, établi sur la base d'une évaluation. Le plan définit le niveau d'accessibilité des différentes zones portuaires ainsi que les mesures de prévention et de contrôle à mettre en œuvre. Si les ports de plaisances sont peu concernés, les installations accueillant des navires passagers, pétroliers, gaziers, de transport de matières dangereuses et de conteneurs sont beaucoup plus contraintes : elles doivent obligatoirement mettre en place des zones d'accès restreint, réservées aux seules personnes autorisées.

Il faut ajouter à cela le cas spécifique des ports militaires, où l'accès du public est particulièrement contraint. Réglementés par le Code de la Défense et le Code pénal, les terrains militaires, quelle que soit leur fonction, ne sont accessibles qu'aux personnes autorisées. « Le fait, sans autorisation des autorités compétentes, de s'introduire frauduleusement sur un terrain, dans une construction ou dans

un engin ou appareil quelconque affecté à l'autorité militaire ou placé sous son contrôle est puni d'un an d'emprisonnement et de 15000 euros d'amende. » (Article 413-5, Code Pénal).

### ***c) L'interface ville-port, une préoccupation récente***

Dans ce contexte réglementaire contraint, l'amélioration de l'accès du public au littoral est fortement tributaire de la nature des activités portuaires et de leur évolution.

Les transformations majeures qu'ont connu les places portuaires à partir des années 1950-1960 ont ouvert de nouvelles possibilités. Le délaissement des ports industriels du XIXe siècle au profit de sites extra-urbains a en effet engendré l'apparition de vastes friches. Pour de nombreuses villes à travers le monde, la situation centrale de ces espaces et la présence de l'eau sont alors apparus comme des atouts majeurs pour redynamiser des centres urbains en déclin, renouveler en profondeur l'image des villes portuaires et renforcer ainsi leur attractivité régionale, nationale voire internationale.

Les premiers projets s'amorcent dès les années 1950 aux Etats-Unis. A Baltimore (figure 5), San Francisco, Boston, de nouveaux quartiers voient le jour au bord de l'eau, autour du concept de « Festival Market Place » : les vieux ports sont transformés en quartiers touristiques et résidentiels à forte dimension récréative, avec la construction de centres commerciaux, restaurants, cinémas, aquariums et l'aménagement de promenades sur les berges (Baffico, 2014).



Figure 6 : Les Docklands de Londres, quartier d'affaires et résidentiel au bord de la Tamise (Cliché : <http://www.keyword-suggestions.com>. Consulté le 10/09/2016)



Figure 5 : La reconversion du Inner Harbor de Baltimore, une des toutes premières opérations de reconversion portuaire (Baffico, 2014).

En Europe, le mouvement de reconversion des vieux ports s'amorce d'abord dans les villes britanniques, à partir des années 1970. A Londres (figure 6), Liverpool, Manchester, les institutions publiques mettent en place des dispositifs incitatifs visant à favoriser l'investissement privé. Les fonctions des anciennes emprises portuaires, peu planifiées, sont déterminées par le marché. A Londres, sur les Docklands, c'est un nouveau quartier d'affaires qui voit le jour, accompagné de lotissements résidentiels haut-de-gamme (AUCAME, 2008).

En France, la reconversion des anciens sites portuaires et des chantiers navals s'est enclenchée plus tardivement, à partir des années 1980-1990. Plusieurs facteurs peuvent l'expliquer : le statut d'autonomie des ports vis-à-vis des villes, peu perméables aux problématiques urbaines ; l'importance des investissements consacrés par l'Etat à d'autres grands chantiers, en cours d'achèvement : infrastructures urbaines et inter-urbaines (routes, autoroutes, transports en commun, assainissement...), villes nouvelles (Prelorenzo, 2010)...

Au tournant des années 1980, l'achèvement de ces chantiers et la décentralisation des compétences d'urbanisme et d'aménagement aux collectivités locales mettent un coup d'accélérateur aux projets de reconversion portuaire. A Dunkerque (figure 7), Boulogne, Lorient, Brest, Le Havre, Nantes, Bordeaux, Marseille,... les villes réinvestissent leurs délaissés. La tendance est alors, comme ailleurs dans le monde<sup>8</sup>, à l'aménagement de quartiers multi-fonctionnels intégrés au reste de la ville, accueillant équipements à fort rayonnement mais aussi logements, équipements et services de proximité. Une attention particulière est portée à la valorisation du patrimoine portuaire et maritime.



Figure 7: A Dunkerque, le projet du Grand Large transforme les anciens chantiers navals en un quartier comprenant logements, espaces et équipements publics, ainsi qu'un équipement de rayonnement régional : le Fonds régional des Arts Contemporains (Clichés : verdi-ingenierie.fr / caue-observatoire.fr / www.lavoixdunord.fr. Consultés le 10/09/2016).

Quelle que soit leur programmation, l'accès du public au front de mer est un thème récurrent de ces opérations de revitalisation. Il se concrétise surtout par l'aménagement d'espaces publics le long des berges, sous forme de promenades piétonnes et cyclistes, de parcs, de places, de jeux et d'équipements sportifs de plein air, de belvédères... Quand elles sont maintenues, les activités portuaires prennent des formes compatibles avec l'accès du public au bord de mer : ports de plaisance, navettes maritimes de transport inter-urbain ou touristique...

\*\*\*

Dans les grandes villes portuaires, plus que la mer, c'est le port qui structure le territoire. Etendues sur des territoires de plus en plus vastes, les infrastructures portuaires ont progressivement privé la population d'une grande partie du rivage. Dans les grandes métropoles littorales au tournant des années 1950, l'abandon des ports centraux au profit d'implantations péri-urbaines a permis la reconquête des « waterfronts » et des « docklands » pour un usage public, contribuant à la redynamisation et au rayonnement des centres-villes.

La désindustrialisation des ports ne s'est toutefois pas toujours traduite par leur disparition des centres urbains. Dans de nombreux cas, le départ des activités industrielles a donné lieu à une recomposition des sites portuaires centraux au profit d'activités préférant la proximité des centres-villes, telles que le transport de passagers (ferries, croisière). Dans des territoires de plus en plus concernés par la valorisation et la dynamisation de leur centre, se pose la question de l'intégration à la ville des ports en activité. Plus couramment connue sous le nom d' « interface ville-port », cette question fait l'objet de nombreuses réflexions et projets depuis une vingtaine d'années à travers le monde et en France.

Quelles problématiques d'accès les ports en activité génèrent-ils dans leur territoire aujourd'hui, et pour qui ? Côté ville et côté port, des marges de manœuvre existent-elles pour permettre à la population de se réapproprier le bord de mer ? C'est à ces questions que nous allons nous intéresser à présent, à partir de l'exemple de la rade de Toulon.

---

<sup>8</sup> Montréal, Hambourg, Barcelone, Gênes...



## II- L'ACCES A LA MER DANS LA RADE DE TOULON : TOUS ENSEMBLE SUR LE QUAI ?

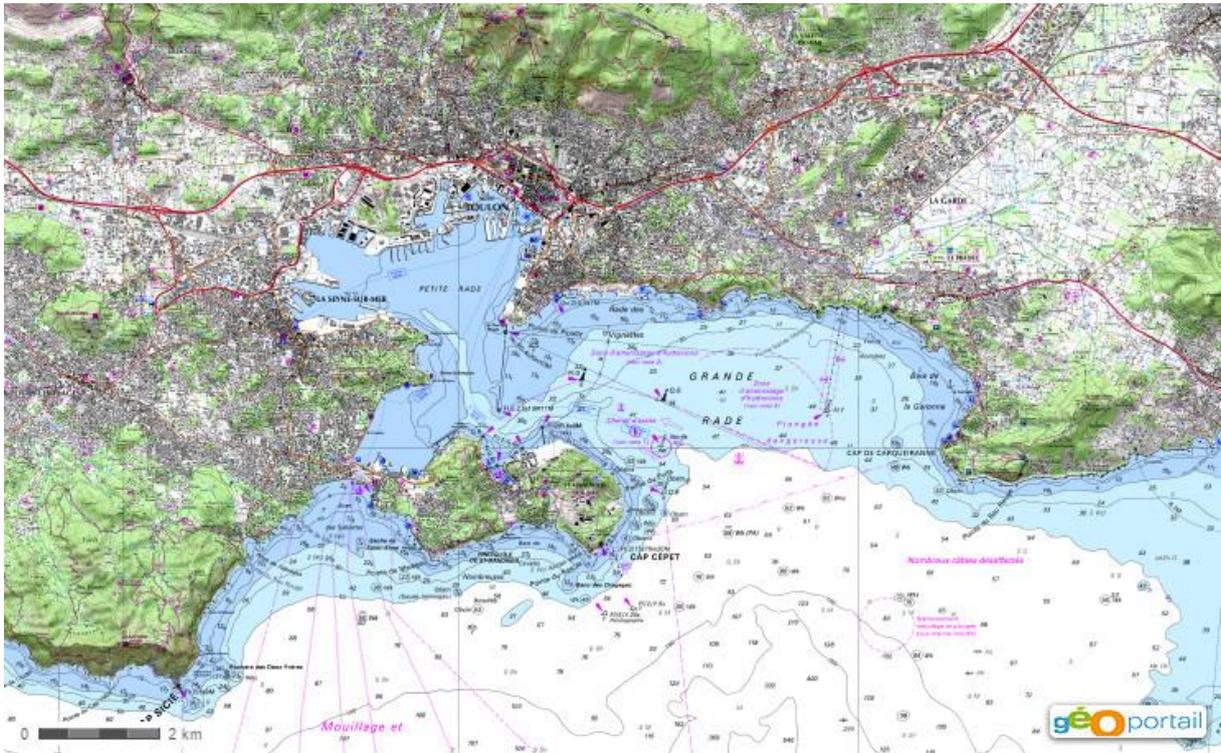


Figure 8 : La petite rade et la grande rade de Toulon (Source : IGN, Géoportail, 10/09/2016)

Située en région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, à l'Ouest du département du Var, la grande rade de Toulon s'étend sur 1500 hectares du cap Cépet au cap de Carqueiranne, sur les communes de Saint-Mandrier-sur-Mer, La Seyne-sur-Mer, Ollioules, Toulon et Le Pradet. Elle est séparée de l'arrière-pays varois par les monts toulonnais du Bau de Quatre Auros, du Faron, du Coudon et le mont Caume. La petite rade, à laquelle on s'intéresse dans le cadre de cette étude, borde les communes de Toulon, de La Seyne et de Saint-Mandrier<sup>9</sup>, où l'on compte près de 240 000 habitants. Elle abrite en son sein le premier port militaire français et un port civil d'intérêt national.

<sup>9</sup> Pour être tout à fait exact, il faudrait prendre également en compte la commune d'Ollioules, essentiellement tournée vers l'intérieur des terres mais qui dispose d'un accès au littoral sur une centaine de mètres. Pour faciliter le traitement statistique par la suite, cette commune n'a pas été prise en compte.



Figure 9 : Affiches promotionnelles (Mister Z. Source : <https://fr-fr.facebook.com/Monsieur.Z.illustration>. Consulté le 10/09/2016)

Autour de la rade, la communication institutionnelle et touristique locale est riche de références à la mer, à ses ports et à ses plages. Nous verrons toutefois que dans un territoire façonné par les activités militaro-portuaires, les portions du littoral librement accessibles au public sont limitées (1). Cette configuration territoriale engendre de fortes inégalités d'accès à la mer, d'ordre spatial, mais aussi social (2). Les reconfigurations à venir du port prennent peu en compte ces inégalités ; des marges de manœuvre existent pourtant pour permettre au plus grand nombre, et notamment aux populations les plus précaires, de renouer avec la mer (3).

### 1) Un littoral peu accessible

Très ancienne, la vocation militaire et portuaire de la rade toulonnaise a fortement structuré l'urbanisation et les usages du territoire. Une grande partie du littoral, en particulier à proximité des centres urbains, est encore aujourd'hui inaccessible au public. Les sites accessibles au public restent inégalement mis en valeur et pâtissent d'une mauvaise desserte en transports en commun.

#### a) Un territoire façonné par les activités militaires et portuaires

##### Le port militaire : un ancrage fort et ancien sur le territoire

Au moment du rattachement de la Provence au Royaume de France, au XVI<sup>e</sup> siècle, la rade de Toulon est encore très peu urbanisée. La Seyne et Saint-Mandrier ne sont que des lieux dits encore peu habités, dépendants de la commune de Six-Fours, à l'intérieur des terres. Toulon est un petit port fortifié, qui vit du commerce et de la pêche.

Au sein du royaume de France, la rade de Toulon apparaît comme un site stratégique pour assurer la défense des limites orientales du pays. L'étendue du plan d'eau permet d'envisager le développement d'un port important. La presqu'île de Saint-Mandrier et les Iles d'Hyères lui assurent par ailleurs des défenses naturelles très efficaces contre le vent et la houle.

Dès le XVI<sup>e</sup> siècle, Henri IV profite de l'extension des remparts pour réserver des terrains à l'Ouest de la ville, dans l'objectif de construire des navires de guerre. Au début du XVII<sup>e</sup> siècle, suite à la création de la Marine royale par Richelieu, un premier « Parc de Marine » est aménagé à cet emplacement. Il préfigure le futur arsenal.

Louis XIV et Colbert souhaitent faire de Toulon le centre de la puissance maritime française en Méditerranée. Cinquante à soixante vaisseaux doivent pouvoir y être tenus à quai. L'agrandissement

de l'arsenal est confié à Vauban, qui prévoit un projet global à l'échelle de la ville, à l'étroit dans ses remparts. Assez logiquement, les nouvelles fortifications orientent le développement de la ville vers l'Ouest, pour intégrer l'Arsenal (Cros, 2011).

Le site doit être protégé. A l'entrée de la rade, au Mourillon, à la Seyne et à Saint-Mandrier, une série de forts et batteries apparaît progressivement pour assurer la défense du port militaire (figure 10).



Figure 10 : La rade au XVIIIe siècle (Source : Archives de la Bibliothèque Municipale, Toulon).

Au XIXe siècle, Toulon devient un port de premier plan, soutien des conquêtes coloniales et des expéditions scientifiques. L'arsenal apparaît trop étroit pour construire et stocker une flotte en plein essor. A l'Ouest, les sous-sols sont instables. On préfère aménager un nouveau site à l'Est, de l'autre côté de la ville, dans le quartier du Mourillon.

Dans la deuxième moitié du siècle, comme de nombreux ports civils en France, le port militaire doit « s'industrialiser ». Il s'agit de renouveler les infrastructures, les métiers, mais aussi de disposer d'espaces adaptés aux nouveaux navires. Les objectifs sont élevés : 40 000 hommes doivent pouvoir embarquer en même temps au port de Toulon, ce qui suppose une capacité d'accueil de 18 navires. On décide de réaliser les travaux nécessaires à la viabilisation du site vers l'Ouest, où le foncier disponible est plus important. En quelques décennies, la superficie de l'arsenal est multipliée par quatre (Cros, 2011), pour atteindre environ 300 hectares au début du XXe siècle. Ses enceintes, murées, ferment une grande partie du front de mer aux habitants. L'extension urbaine se fait désormais vers l'intérieur des terres.

Au cours du siècle dernier, les emprises militaires ont peu évolué : seulement 50 hectares ont été déclassés depuis le début du XXe siècle, dont une grande partie à l'issue de la deuxième guerre mondiale. Au lendemain de la guerre, la ville de Toulon est détruite à 50%. Il faut reconstruire dans l'urgence, d'autant plus vite qu'à partir des années 1960, la ville connaît un important afflux de populations, rapatriées des anciennes colonies. Bloquée entre la mer et la montagne, Toulon manque de place, de logements et connaît d'importants problèmes de circulation. L'armée cède alors plusieurs terrains : au nord de la base navale, pour permettre le passage d'une autoroute, et au nord de l'arsenal du Mourillon, pour construire un nouveau quartier de logements (le Port Marchand).

Premier port militaire français et première base navale de défense en Méditerranée (AUDAT, 2008), la base de Toulon est aujourd'hui le principal site de projection et de soutien des forces armées en Méditerranée. Son ancrage local est fort : 26 000 emplois civils et militaires dépendent directement des activités de défense (AUDAT, 2008).

Peu sensible à la conjoncture économique, l'activité militaire a préservé en partie le territoire des grandes crises économiques des dernières décennies. Alors que les villes portuaires françaises sont touchées de plein fouet par les chocs pétroliers des années 1970, laissant derrière elles de vastes terrains en friche, sur la rade de Toulon l'impact de la crise est beaucoup plus limité.

### **Les chantiers navals : une activité fortement touchée par la crise des années 1970**

Seule la construction navale est véritablement touchée par la crise. La ville de La Seyne s'est spécialisée dans ce secteur depuis le XVIe siècle. L'activité a connu un essor important au cours du XIXe siècle, avec l'implantation de la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée, qui porte la surface des chantiers à plus de 15 hectares. Le site atteint une renommée mondiale et emploie près de 4000 personnes (Baudouin, 1965). Autour des chantiers navals, de nombreuses activités connexes se développent.

A l'issue de la deuxième guerre mondiale, la tendance s'inverse. Face à la concurrence internationale et après plusieurs restructurations, le site ferme définitivement en 1989, laissant de vastes espaces en friche à proximité du vieux port et du centre-ville.

Au début des années 2000, la ville de La Seyne engage un important projet de reconversion du site et de renouvellement urbain des quartiers environnants, sur 75 hectares. Dans la lignée des projets engagés dans les autres villes portuaires, il s'agit de reconquérir le bord de mer, à travers l'aménagement d'un grand parc littoral bordé d'équipements culturels et de loisirs, un port de plaisance, ainsi qu'un nouveau quartier mêlant logements et commerces de proximité. Le projet est aujourd'hui quasiment achevé.



Figure 11 : le nouveau quartier Espace Marine et le Casino, en bord de mer (Cliché : M. Le Fischer, 2016)



Figure 12 : le parc de la Navale et les ateliers mécaniques, prochainement réhabilités en cinéma (Clichés : M. Le Fischer, 2016)

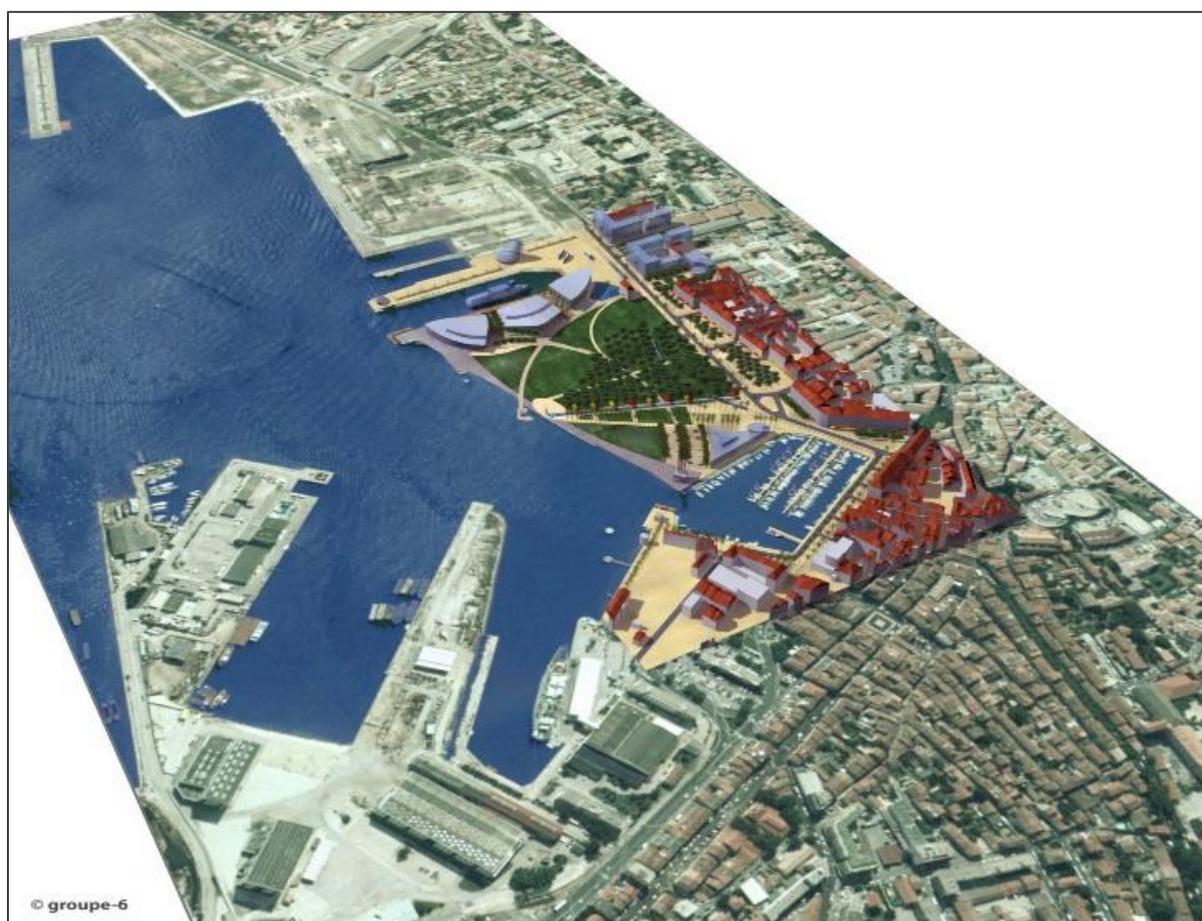


Figure 13 : Aménagement des anciens chantiers navals, étude de définition réalisée par Groupe-6 (mandataire), Egis Aménagement, BDP Landscape Londres (Source : <http://lolaverde.fr>. Consulté le 10/09/2016)

## Le port civil : un site récent, en forte croissance

Contrairement au port militaire, les ports civils de Toulon, de la Seyne et de Saint-Mandrier ont connu un développement limité jusqu'au milieu du XXe siècle. Les vieux ports étaient alors dédiés à la plaisance et à la pêche. Une seule plateforme, située à l'est du centre-ville était consacrée au trafic de marchandises, qui se limitait à l'importation de pétrole et à l'exportation de la bauxite du Var (Debrie, Lavaud-Letilleul, 2009).

A l'issue de la deuxième guerre mondiale, des terrains sont conquis sur la mer afin d'agrandir le port marchand. Dans les années 1960-1970, le port de Toulon suit l'évolution des grands ports français et décide de créer une zone industrialo-portuaire. Les possibilités foncières sont déjà très limitées. Entre la base navale et La Seyne, le site de Brégaillon est le dernier espace disponible en bord de mer. Le fret y est transféré, tandis que le vieux port marchand évolue vers le trafic passager à destination de la Sardaigne et la Corse.

Le 13 août 2004, la loi relative aux libertés et aux responsabilités locales décentralise la gestion des ports non autonomes aux collectivités locales. Le Département du Var et la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée se portent candidats et créent le syndicat mixte Ports Toulon Provence. Ses missions : « *aménager et exploiter les 18 ports de sa compétence, soit en gestion directe, soit en concession ; aménager et valoriser les interfaces Ville / Port, sur une zone de compétence allant du Bruscat à l'île du Levant, en passant par les rades de Toulon et d'Hyères et créer de nouveaux ports sur le littoral varois<sup>10</sup>* ».

Depuis les années 2000, l'activité du port est en forte augmentation. Le trafic fret a connu une croissance de 10% depuis 2009. L'essor le plus spectaculaire est celui du transport de voyageurs, multiplié par 10 en 10 ans (Debrie, Lavaud-Letilleul, 2009). Ports Toulon Provence est aujourd'hui le 1er port français de desserte vers la Corse (1,4 million de passagers par an) et le 3ème port français de croisière (455000 croisiéristes accueillis en 2015). La profondeur d'eau de la rade lui permet d'accueillir de très grands paquebots.

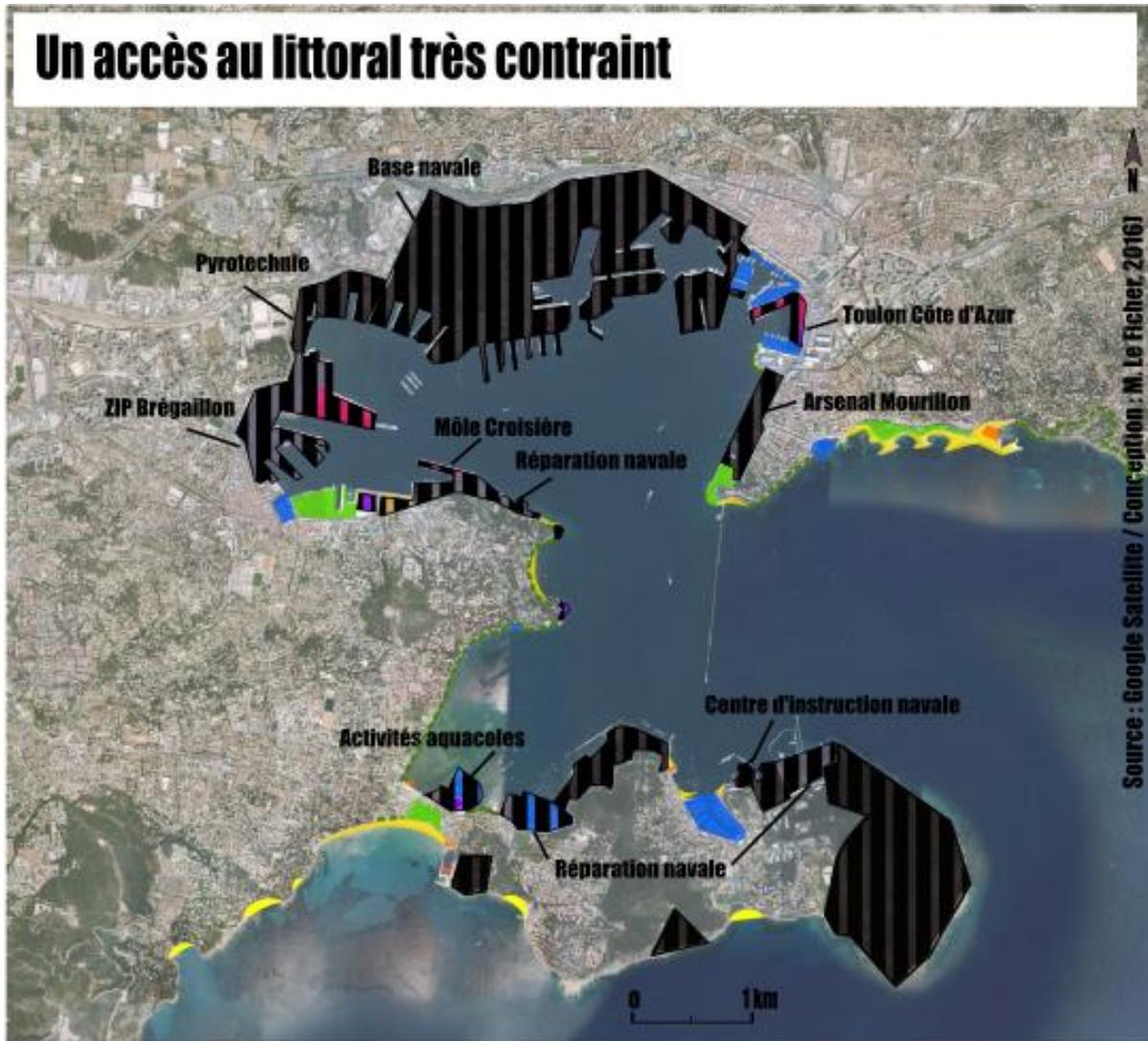
Les infrastructures militaro-portuaires de la rade ont par ailleurs favorisé l'implantation de nombreuses activités liées à la mer sur le territoire. La Rade est aujourd'hui le siège du Pôle Mer PACA, qui rassemble les entreprises et instituts de recherche de la région spécialisés dans les activités marines et sous-marines. La moitié des membres du Pôle est implantée sur le territoire.

---

<sup>10</sup> Site internet de Ports Toulon Provence. Consulté le 10/09/2016.

## Un accès au littoral très contraint

Du fait de la prédominance des activités militaires et portuaires, l'accès du public au littoral est très contraint sur le territoire.



## Légende

-  Espaces non librement accessibles au public
-  Espaces militaires
-  Activités industrielles et artisanales
-  Ports de commerce (trafic marchandises, passagers)
-  Ports civils (plaisance, transport urbain)
-  Equipements, administrations
-  Parcs, espaces publics
-  Bases nautiques
-  Plages
-  Sentier du littoral
-  Promenade piétonne ou trottoir

## Une grande partie du littoral fermée au public

Les terrains militaires occupent l'espace le plus important. Ils comprennent :

- **la base navale**, qui accueille la majeure partie de la force d'action navale française : le porte-avions Charles de Gaulle, des bâtiments de projection et de commandement, des sous-marins nucléaires, des lance-missiles... A terre, la base est occupée par d'importants espaces de réparation navale, de surveillance et de protection de la base, ainsi que par l'ensemble des infrastructures dédiés à la vie du personnel (logements, restauration, infrastructures sportives, administration...).
- **la pyrotechnie**, lieu de stockage des munitions de la Marine.
- **le centre d'instruction navale** de Saint-Mandrier, dédié à la formation des marins, officiers et non officiers des forces navales.
- les **forts**.



Figure 14 : La base navale de Toulon (Cliché : M. Le Ficher, 2016)



Figure 15 : Le CIN de Saint-Mandrier (Cliché : Ministère de la Défense. En ligne sur: [www.defense.gouv.fr](http://www.defense.gouv.fr). Consulté le 10/09/2016)

Les terrains du port civil fermés au public comprennent :

- Le terminal Toulon Côte d'Azur, dédié au transport de passagers (ferries) et à la croisière
- Le môle d'armement de La Seyne, dédié à la croisière
- La zone industrialo-portuaire de Brégaillon : elle se compose d'une zone portuaire dédiée au fret roulier et d'une zone industrielle de 20 hectares, spécialisée dans les activités maritimes : réparation et construction navale, transport, levage et manutention, génie océanique, recherche, câblage sous-marin...
- Les sites de construction, de maintenance et de réparation navale de La Seyne et de Saint-Mandrier
- Le parc d'activités aquacoles du Lazaret.

## Des vues limitées sur la mer

Vastes et clôturées, les emprises militaro-portuaires offrent très peu d'ouvertures visuelles sur la mer. Les sites militaires sont les plus opaques : entourés de hauts murs, ils ne permettent aucune vue à l'intérieur de leurs emprises. Les sites du port civil et les chantiers navals offrent des situations plus contrastées. Leurs clôtures ajourées permettent de voir l'intérieur des sites ; mais l'étendue des emprises et l'implantation des bâtiments limitent fortement les percées visuelles sur la mer.



Figure 17 : La Pyrotechnie : les murs d'enceinte des terrains militaires n'offrent aucune vue sur la mer (cliché : M. Le Ficher, 2016)



Figure 16 : L'implantation des bâtiments de la ZIP du Brégaillon limite fortement les vues sur la mer (cliché : M. Le Ficher, 2016)

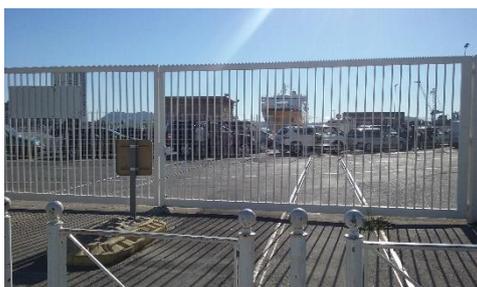


Figure 18 : Le terminal ferry : les parkings et les clôtures donnent des vues rares et lointaines sur les ferries et la mer (cliché : M. Le Ficher, 2016)



Figure 19 : le chantier naval de Pin Rolland, des bâtiments qui bouchent la vue sur la mer (cliché : M. Le Ficher, 2016)

### ***b) Les usages publics du littoral : une offre inégalement mise en valeur***

Malgré ces contraintes historiques, une grande diversité de sites a pu être préservée en bord de mer, pour un usage public.

#### **Les stations balnéaires du XIXe siècle ou la préservation des dernières plages**

Aux extrémités de la rade, l'essor touristique de la Méditerranée à partir du XIXe siècle, a permis de préserver les dernières plages.

L'arrivée du train à partir des années 1850 marque le début du tourisme « climatique » à Toulon et La Seyne. Dans les années 1880, Michel Pacha, homme d'affaires de la région, comble les marécages de Tamaris à La Seyne pour aménager une station de villégiature hivernale. Une cinquantaine de villas, inspirées de l'architecture et des jardins orientaux, sont construites sur la Corniche. La station offre de nombreux équipements : un casino, un hôtel, un bureau de poste, des commerces... La voie littorale est réaménagée en un large boulevard. Un omnibus et une navette maritime permettent d'y accéder depuis Toulon et les gares. Mais Tamaris reste une station éloignée des plages, qui ne permet pas la baignade. Alors que la mode du bain de mer se développe dans les stations françaises, Michel Pacha construit une station « annexe » autour de la plage des Sablettes (Baudouin, 1965). On y trouve deux hôtels, un casino, un établissement de bain, des commerces et des logements (figure 12). Conséquence de cet essor touristique, les hameaux de Saint-Elme et des Sablettes s'urbanisent.



Figure 21 : Les plages populaires du Mourillon et les premiers établissements de bain au début du XXe siècle (Source : Meyrueis, 2013)

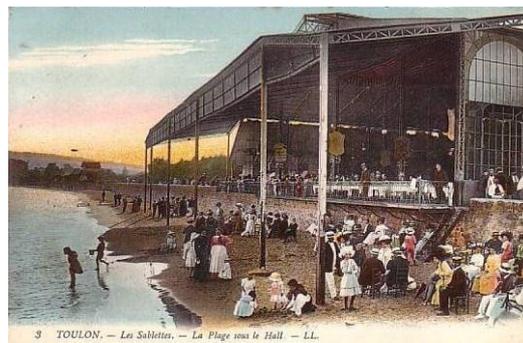


Figure 20 : La station bourgeoise des Sablettes au XIXe siècle (Source : Archives départementales du Var)

A Toulon, les plages du Mourillon restent des plages populaires, très fréquentées par les habitants. Plusieurs établissements de bain s’y implantent à la fin du XIXe siècle (figure 11). L’ouverture du boulevard du littoral et d’une ligne de tramway au début du XXe siècle renforce encore l’attractivité du quartier.

Dans les années 1960-70, alors que la côte méditerranéenne entre dans l’ère du tourisme de masse, les communes réaménagent leur bord de mer. A La Seyne, la station « hivernale » de Tamaris est abandonnée depuis les années 1930, au profit de la station « estivale » des Sablettes. Celle-ci, entièrement rasée pendant la seconde guerre mondiale, est réaménagée par Fernand Pouillon. Au Mourillon, l’extension de l’arsenal vers le sud a considérablement réduit la surface de plage disponible. Seule la plage du Lido est accessible. La municipalité décide alors de gagner des terrains sur la mer pour aménager un vaste parc et des plages artificielles, qui ouvrent au public en 1984.

## Des sites insuffisamment mis en valeur

Les sites accessibles au public aujourd'hui sont d'une grande diversité, mais inégalement mis en valeur par les collectivités.

### Les plages

Situées aux extrémités de la rade, à plusieurs kilomètres des centres-villes, les plages occupent environ 10 km du littoral.



## Légende

- ▨ Espaces non librement accessibles au public
- Espaces militaires
- Activités industrielles et artisanales
- Ports de commerce (trafic marchandises, passagers)
- Ports civils (plaisance, transport urbain)
- Equipements, administrations
- Parcs, espaces publics
- Bases nautiques
- Plages
- Sentier du littoral
- Promenade piétonne ou trottoir

*Les grandes plages touristiques.* Les plages du Mourillon et des Sablettes sont les plus grandes plages du territoire. Ce sont des espaces de loisir majeurs, aménagés et équipés de nombreux services sur l'arrière-plage : grands parcs et parkings, postes de surveillance, sanitaires et bases nautiques, terrains de sport et de jeux, centres de loisirs, restaurants, cafés... Des animations estivales y sont proposées par les communes (initiation sportive, bibliothèques ambulantes, compétitions, concerts, feux d'artifice...). Leur fréquentation est importante et leur rayonnement semble dépasser largement l'échelle du territoire.



Figure 22 : Plage du Mourillon (à gauche) et plage des Sablettes (à droite) au cœur de l'été (cliché : M. Le Fischer, 2016)

*Les petites plages touristiques.* A proximité des grandes plages, les sites de La Mitre, de Pipady, de Magaud, de Méjean, de la Verne et de Fabrégas sont des petites plages naturelles de sable ou de galets, lovées dans des criques. Elles sont équipées de façon plus sommaire (baignade surveillée, sanitaires, parfois restaurant). La route toute proche, des petits parkings et le sentier du littoral permettent d'y accéder relativement facilement en voiture, à vélo ou à pied. Leur fréquentation reste importante, du fait de leur bonne accessibilité et de la proximité des grandes plages. Les plages de Saint-Mandrier (Touring, la Vieille, Canon, Sainte-Asile et la Coudoulière) ont un fonctionnement similaire.

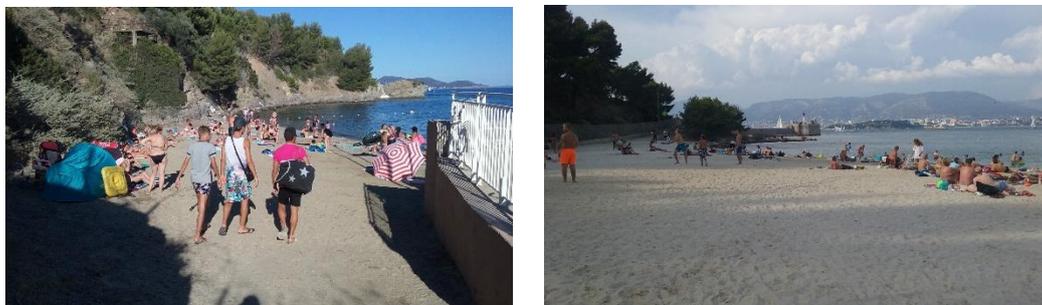


Figure 23 : Les petites plages de La Mitre à Toulon et de La Vieille à Saint-Mandrier (clichés : M. Le Fischer, 2016)

*Les plages naturistes.* Au-delà des limites de la rade, les plages du Jonquet, de Malpasset, du Saint-Selon, du Bœuf et de Cavalas sont des petites criques sauvages, éloignées des zones urbanisées. Elles ne sont accessibles qu'à pied, par le sentier du littoral ou depuis la route de la Corniche. Elles ne disposent d'aucun équipement ou dispositif de surveillance. La pratique du naturisme y est autorisée.



Figure 24 : Plage du Jonquet à La Seyne  
(Source : plages.tv. Consulté le 10/09/2016)

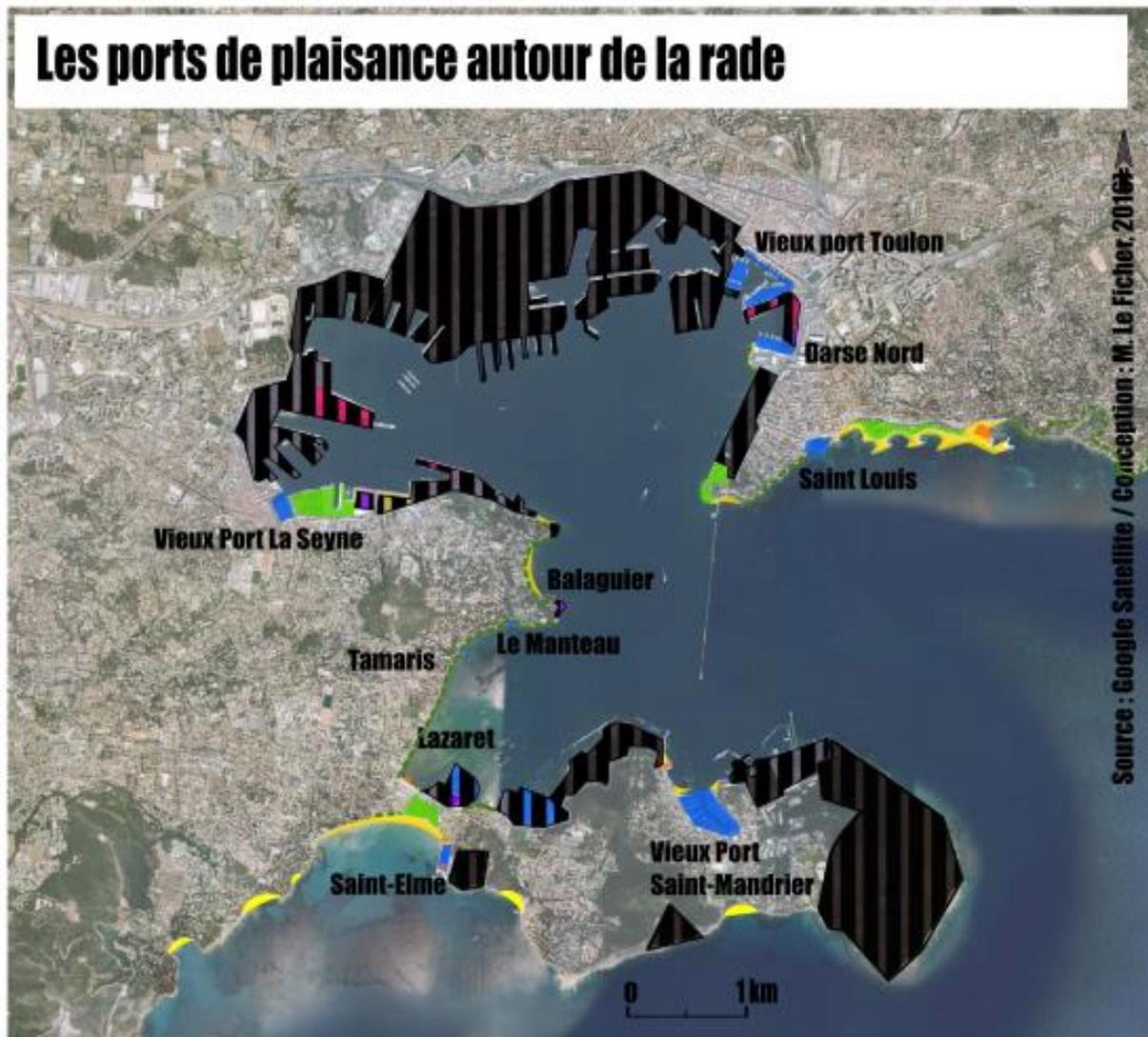
*Les plages urbaines.* Il existe tout de même de rares plages urbaines, plus proches des centres-villes. C'est le cas de la Plage de Balaguier et de la Plage du Fort de l'Eguillette. Plus confidentielles, ces plages jouent un rôle de proximité. La baignade n'y est pas surveillée et elles ne disposent d'aucun équipement. Leur fréquentation est essentiellement locale. Malgré leur situation centrale, ces plages sont peu valorisées. Aux Sablettes, une plage a même perdu sa vocation première : malgré son étendue relativement importante et les points de vue qu'elle offre sur la corniche Tamaris, elle est utilisée comme base d'aviron et... parking complémentaire de desserte de la plage des Sablettes.



Figure 25 : les plages de l'Eguillette et de Balaguier, des plages peu valorisées, une fréquentation locale (cliché : M. Le Fischer, 2016)



Figure 26 : une plage de la Petite Mer, utilisée comme parking (cliché : M. Le Fischer, 2016)



## Légende

-  Espaces non librement accessibles au public
-  Espaces militaires
-  Activités industrielles et artisanales
-  Ports de commerce (trafic marchandises, passagers)
-  Ports civils (plaisance, transport urbain)
-  Equipements, administrations
-  Parcs, espaces publics
-  Bases nautiques
-  Plages
-  Sentier du littoral
-  Promenade piétonne ou trottoir

Les ports de plaisance occupent peu d'espace autour de la rade, mais ils sont nombreux et occupent des positions souvent centrales. Leur fonction : accueillir les plaisanciers, leur offrir un espace de stationnement, mais aussi des services d'avitaillement, de maintenance et parfois de réparation des bateaux de plaisance. Ces activités posant peu de contraintes techniques ou de sécurité, les ports de plaisance sont souvent très intégrés à l'espace urbain. Au-delà de la plaisance, ils sont ouverts à des usages multiples : pêche, activités nautiques, promenade, commerces, animation urbaine...

*Les vieux ports.* Les vieux ports de Toulon, La Seyne et Saint-Mandrier sont encore aujourd'hui des espaces publics centraux, partie intégrante des cœurs de ville. Entièrement accessibles, animés par les terrasses des restaurants et des cafés, des boutiques, ils sont très fréquentés et investis par les villes qui y organisent des événements (marchés nocturnes...). On y trouve des sociétés de plaisance, de pêche, des clubs nautiques... Ils servent également d'embarcadère pour les lignes maritimes de transport urbain entre les trois villes.



Figure 27 : Le Vieux-Port de Toulon, lieu d'animation urbaine (clichés : M. Le Ficher, 2016)

A La Seyne et à Toulon cependant, le lien ville-port est atténué par la présence de voies routières larges et très fréquentées. Des bâtiments « frontaux », construits durant l'après-guerre, limitent les vues et les accès sur le quai depuis le centre ancien. Enfin, les promenades sur les quais sont très étroites – trop étroites pour des espaces publics aussi centraux.



Figure 29 : A La Seyne, la route très passante isole les quais de la ville (cliché : M. Le Ficher, 2016)



Figure 28 : A Toulon, la Frontale offre peu de percées visuelles (cliché : M. Le Ficher, 2016)

*Les ports de plaisance patrimoniaux.* Les petits ports de plaisance de Saint-Louis du Mourillon, de Tamaris, du Manteau et de Saint-Elme sont hérités des ports de pêche et stations climatiques du XIXe siècle. Ces sites sont de dimension modeste, mais on y pratique une grande diversité d'activités : on y retrouve la plaisance et les services d'avitaillement qui y sont liés, mais aussi des clubs nautiques, des sociétés de pêche... Ces ports sont très ouverts sur leur quartier, au sein duquel ils génèrent une petite économie : restaurants, cafés, petits commerces et services publics... On peut y observer de nombreuses embarcations anciennes. De tous ces ports qui font « patrimoine », seul le port de Balaguier n'est pas libre d'accès.



Figure 30 : Le port du Manteau et le port du Mourillon, des ports très intégrés dans la ville (clichés : M. Le Ficher, 2016)



Figure 31 : le port de Balaguier, dont l'accès est clôturé (cliché : M. Le Ficher, 2016)

*Les nouveaux ports de plaisance.* Le port de la Petite Mer est un peu à part. Pensé dans une logique d'équipement, sa construction n'a pas généré de développement urbain particulier et joue surtout un rôle de « parking à bateau ». Il est très peu ouvert sur la ville. La Darse Nord du Mourillon propose des services de maintenance et de réparation. Ses quais sont en grande partie accessibles, mais les espaces dédiés au carénage sont fermés au public. Le site reste très ouvert sur le quartier du Port Marchand, où l'on trouve des commerces spécialisés pour la pêche et l'avitaillement des bateaux, mais aussi des commerces de proximité et des restaurants. Dans tous ces ports, l'utilisation des espaces publics comme aire de stationnement est très fréquente, et tend à prendre le pas sur les circulations piétonnes.



Figure 33 : le port de la Petite Mer, "parking à bateau" peu ouvert sur la ville (cliché : M. Le Ficher, 2016)



Figure 32 : Les voitures sur les quais limitent les promenades piétonnes (Ici : darse Nord du Mourillon). Cliché : M. Le Ficher, 2016



## Légende

- ▨ Espaces non librement accessibles au public
- Espaces militaires
- Activités industrielles et artisanales
- Ports de commerce (trafic marchandises, passagers)
- Ports civils (plaisance, transport urbain)
- Equipements, administrations
- Parcs, espaces publics
- Bases nautiques
- Plages
- Sentier du littoral
- Promenade piétonne ou trottoir

*Les parcs urbains.* Au début des années 2000, le déclassement d'emprises militaires au Mourillon et la fermeture des chantiers navals à La Seyne a permis aux villes d'aménager des espaces verts le long du littoral, entre les centres-villes et les plages. Entièrement ouverts sur la mer, le parc de la Tour Royale et le parc de la Navale offrent de vastes espaces libres, des belvédères et des promenades, de la petite restauration, des manèges ainsi que des jeux pour enfants. Ce sont des lieux d'animation importants pour les villes, qui y organisent des événements culturels. Ouverts 24h/24, ils sont très fréquentés par la population locale.



Figure 34 : Le parc de la Navale et le parc de la Tour Royale, ouverts sur la mer (clichés : M. Le Fischer, 2016)

*Les espaces naturels.* Au sud de la rade, les espaces naturels du massif du Cap Sicié et de la Coudoulière s'étendent sur plusieurs centaines d'hectares. De nombreuses activités de pleine nature y sont pratiquées : randonnée, course à pied, VTT, équitation...

*Les anciens domaines agricoles.* Le domaine de Fabrégas et de l'Ermitage sont d'anciens domaines agricoles devenus propriété du Conservatoire du Littoral. Leur réhabilitation écologique et paysagère est en cours, pour en faire des lieux dédiés à l'agro-écologie.



## Légende

- ▨ Espaces non librement accessibles au public
- Espaces militaires
- Activités industrielles et artisanales
- Ports de commerce (trafic marchandises, passagers)
- Ports civils (plaisance, transport urbain)
- Equipements, administrations
- Parcs, espaces publics
- Bases nautiques
- Plages
- Sentier du littoral
- Promenade piétonne ou trottoir

Autour de la rade, les cheminements au bord de l'eau accessibles aux piétons et cyclistes sont très discontinus, et inégalement mis en valeur.

*Les promenades urbaines.* Entre la Pointe de l'Aiguillette et la plage des Sablettes, la corniche de Tamaris permet, sur 4 km, un parcours quasiment ininterrompu au bord de l'eau. Elle offre des vues très larges sur la rade et le quartier de Tamaris, et dessert les petites plages et ports de plaisance du secteur. Elle est cependant peu aménagée pour les piétons et les cyclistes, et très fréquentée par les voitures, qui l'utilisent pour rejoindre la plage des Sablettes et Saint-Mandrier.



Figure 35 : La Corniche Tamaris, une promenade encore peu mise en valeur (clichés : M. Le Ficher, 2016)

A proximité des centres-villes, les promenades sont beaucoup plus rares et interrompues par les emprises portuaires et militaires. Souvent peu aménagées, elles jouent un rôle de belvédère et d'espace de pêche à l'échelle de leur quartier.



Figure 36 : A Toulon, une promenade de quelques centaines de mètres dans le quartier de Port Marchand (cliché : M. Le Ficher, 2016)



Figure 37 : A La Seyne, sur le site des anciens chantiers navals, de nombreux tronçons sont aménagés, mais sans continuité entre eux (cliché : M. Le Ficher, 2016)

*Le sentier du littoral.* Aux extrémités de la rade, le sentier du littoral relie la quasi-totalité des plages, dans des ambiances variées : ports et secteurs résidentiels, plages, espaces naturels... Au Mourillon, des tronçons sont régulièrement fermés du fait de l'érosion de la roche, très friable. Des investissements importants sont réalisés pour sécuriser le site et continuer à assurer l'accès du public.



Figure 38 : Le sentier du littoral, entre promenade urbaine et itinéraire de randonnée (clichés : M. Le Fischer, 2016)

### c) Des vues lointaines sur la rade : Toulon, « balcon sur la Méditerranée »<sup>11</sup>

Si les emprises militaro-portuaires limitent fortement les vues proches sur la mer, le territoire offre en revanche de nombreux panoramas lointains sur la rade. Véritables « balcons sur la Méditerranée », les grands massifs du Faron, du Bau de Quatre Auros et du Cap Sicié offrent aux habitants des points de vue privilégiés. Plus près de l'eau, de nombreuses collines donnent des vues en surplomb sur la rade.



Figure 40 : Affiche promotionnelle éditée par la Ville de Toulon, été 2016 (cliché : M. Le Fischer, 2016)



Figure 39 : vue sur la rade depuis les hauteurs du Faron (Cliché : bianoti.com. Consulté le 10/09/2016)

### d) Les mobilités vers le littoral : un réseau fragmenté

#### Une voirie qui isole plus qu'elle ne relie

Le littoral est très bien desservi par le réseau routier. Des centres-villes aux plages, les routes longent la côte au plus près de l'eau et desservent l'ensemble des sites. L'offre de parking est importante, particulièrement au niveau des vieux ports et des grandes plages où elle est dimensionnée pour la fréquentation touristique estivale.

Du point de vue du piéton toutefois, ce réseau isole plus qu'il ne relie.

La circulation est importante sur l'ensemble du réseau. L'été, l'augmentation de la fréquentation des plages engendre des problèmes de congestion importants aux abords des plages, en particulier sur la

<sup>11</sup> A propos de la visibilité de la mer dans les territoires littoraux, lire aussi les travaux de Samuel Robert, notamment « Cartographier la visibilité de la mer pour la gestion d'un littoral : une expérimentation sur la Côte d'Azur ». *Espace Géographique*, Éditions Belin, 2011, 40 (3), pp.215-230. (non utilisé dans le cadre de ce mémoire)

route des Sablettes, la corniche Tamaris et au Mourillon. Les parkings sont saturés et le stationnement déborde sur les trottoirs piétons. L'augmentation de l'activité du terminal ferry de Toulon crée également des bouchons sur l'avenue de la République, qui longe le littoral (Toulon Provence Méditerranée, 2016).

Au niveau des vieux ports de Toulon et La Seyne, le trafic et la largeur des voies créent de fortes coupures entre les centres historiques et les quais. A La Seyne, c'est un vrai frein au développement des commerces, restaurants et cafés sur le port. Autour des emprises portuaires et militaires fermées au public, les voiries jouent un rôle de transit : elles sont très larges, avec des vitesses de circulation importantes. Le cas le plus signifiant est celui de la base navale : elle est longée par l'autoroute, qui crée un écran supplémentaire entre les quartiers et la mer.



Figure 41 : La rue de la République à Toulon, qui coupe le port du centre ancien (cliché : M. Le Fischer, 2016)



Figure 42 : Le long de la base navale, l'autoroute crée une coupure supplémentaire entre les quartiers et la mer (cliché : M. Le Fischer, 2016)



Figure 43 : Entre les centres-villes de Toulon et La Seyne, ce sont également des 2x2 voies très passantes qui coupent la ville des emprises militaro-portuaires (clichés : M. Le Fischer, 2016)



Par ailleurs, dans un territoire où peu de portions du littoral sont accessibles au public, il est dommage d'utiliser le bord de l'eau comme aire de stationnement, comme nous l'avons déjà évoqué à proximité des plages et des ports.

### Un réseau cyclable fragmenté

Le réseau cyclable est très peu développé. Le long de la mer, il n'existe quasiment aucun aménagement pour les vélos, et très peu de voies relient l'intérieur des terres au littoral. On trouve difficilement des arceaux pour le stationnement des vélos à proximité des plages et des ports.

A l'échelle de la rade, il existe deux tronçons structurants : l'un relie les centres-villes à la base navale et la ZIP du Brégaillon. Elle est très empruntée par les personnes qui y travaillent. L'autre s'étend à l'Est

de Toulon. Bien qu'elles soient réalisées dans le cadre du parcours cyclable du *littoral* varois, ces pistes ne sont pour l'instant pas reliées au bord de mer.

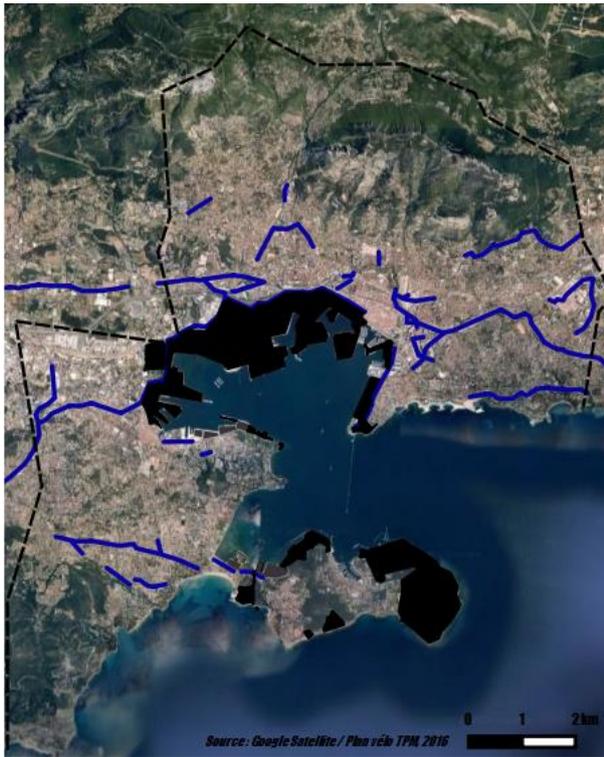


Figure 44 : la piste cyclable reliant le centre-ville de la Seyne à Toulon, en passant par la ZIP du Brégaillon et la base navale

#### **Une offre de transports en commun peu adaptée à la temporalité des loisirs**

La couverture du territoire en transports en commun est importante : 90% de la population de Toulon Provence Méditerranée habite à moins de 400 m d'un arrêt de bus (Toulon Provence Méditerranée, 2016). Le service est toutefois davantage dimensionné pour les déplacements liés au travail que pour les loisirs. Alors que la fréquentation du territoire augmente l'été du fait de son attractivité touristique, les fréquences sont moins importantes, avec 21% de service en moins que le reste de l'année sur l'ensemble de l'agglomération. De nombreuses lignes à destination des plages ne fonctionnent pas le week-end ; seules 2 lignes nocturnes desservent le Mourillon et les Sablettes le vendredi et le samedi.

Les lignes maritimes sont plus adaptées : elles relient les ports de Toulon, de Saint-Mandrier et de La Seyne, et permettent un accès direct depuis le port de Toulon à Tamaris et à la plage des Sablettes. L'été, la fréquence des bateaux est aussi élevée en week-end qu'en semaine. Le service est assuré jusqu'à minuit le vendredi et le samedi.



### Légende

- Piste ou bande cyclable
- Fréquence < 20 mn
- Fréquence < 30 mn
- Fréquence < 1 h
- - - Fréquence > 1 h
- Limites communales terrestres
- Zone peu accessible (faible perméabilité visuelle)
- Zone non accessible (très faible perméabilité visuelle)

Figure 45 : A gauche, réseau de pistes et bandes cyclables autour de la rade ; à droite, fréquence des lignes de bus et batobus desservant les plages, en été le dimanche (Sources : Plan Vélo et réseau Mistral, Toulon Provence Méditerranée. Conception : M. Le Fischer, 2016)

## 2) Des inégalités spatiales et sociales d'accès à la mer

Cette configuration territoriale génère des inégalités au sein de la population : à distance égale du littoral, tout le monde n'a pas les mêmes possibilités d'accès, ni les mêmes possibilités d'usages de la mer.

### *a) Une grande partie de la population éloignée des promenades et des plages, mais proche des ports de plaisance<sup>12</sup>*

Ces inégalités sont d'abord d'ordre spatial. Entre les plages, les ports, les parcs et les promenades, tout le monde n'a pas accès aux mêmes usages.

#### **Des plages éloignées pour une grande partie de la population**

Situées aux extrémités de la rade, dans les zones les moins densément peuplées, les plages sont éloignées d'une grande partie de la population. Seulement 10% des habitants ont accès à une plage à pied, et 60% à vélo.

Les quartiers Nord de la Seyne et les quartiers Ouest de Toulon<sup>13</sup>, et dans une moindre mesure, les centres-villes, sont les plus éloignés des plages en modes doux<sup>14</sup>. Cet éloignement n'est que partiellement compensé par l'offre de transports en commun.

Les quartiers Ouest de Toulon sont relativement bien desservis. Deux lignes donnent un accès direct aux plages du Mourillon, de Magaud et Méjean (lignes 3 et 6). Elles assurent un service 7 jours sur 7, avec une fréquence importante, qui augmente pendant la période estivale, de 10 à 15 minutes en semaine. Le dimanche, leur fréquence est de 20 à 25 minutes pour la ligne 3 (Barbès, Valbourdin), de 40 minutes pour la ligne 6 (Bon Rencontre, Pont-du-Las).

Dans les quartiers Nord de La Seyne, l'offre est moins importante. En semaine, les trois lignes qui desservent directement les plages des Sablettes et du sud de la Seyne proposent des fréquences comprises entre 20 minutes (lignes 18 et 81) et 40 minutes (ligne 83). Le dimanche, seule une ligne permet d'accéder aux Sablettes (ligne 8), avec un bus toutes les 35 minutes environ. Les autres plages ne sont pas desservies.

Le centre-ville de Toulon a une position particulière : les habitants ont non seulement accès aux plages du Mourillon, mais aussi à l'ensemble des plages du territoire, grâce aux navettes maritimes vers les Sablettes et Saint-Mandrier.

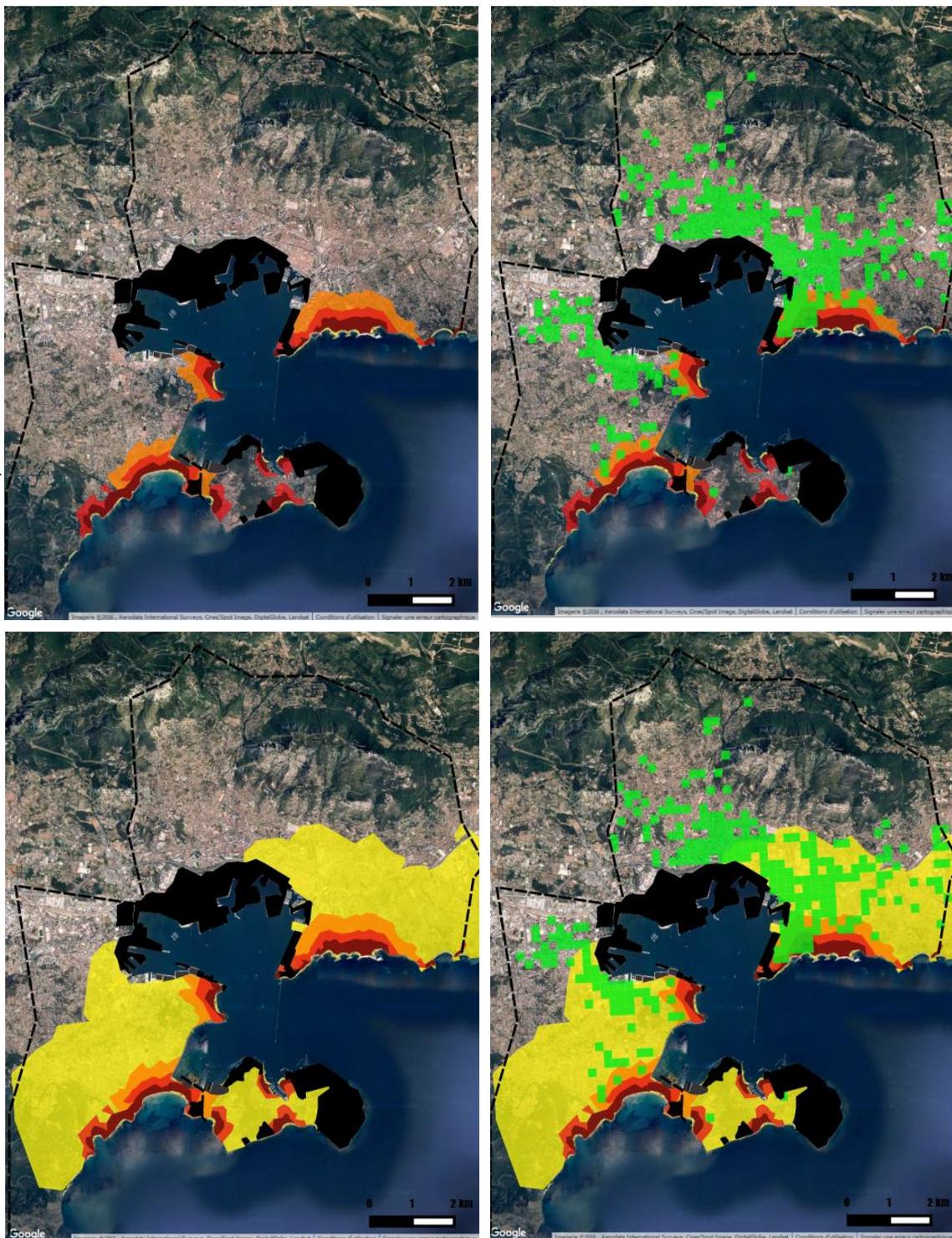
	Nombre d'habitants (données INSEE 2010)	Part de la population
Population à moins de 5 minutes à pied	10399	4,3%
Population à moins de 10 minutes à pied	20151	8,4%
Population à moins de 15 minutes à pied	30199	12,6%
Population à moins de 15 minutes de vélo	149 632	62,4%

<sup>12</sup> Voir méthodologie en annexe 1.

<sup>13</sup> Pour localiser les quartiers cités dans cette partie, voir carte en annexe 3.

<sup>14</sup> La desserte des plages situées en espace naturel, dont l'accès nous semble relever plutôt de la randonnée, n'est pas intégrée à cette analyse. Les temps de parcours consentis par les usagers doivent être différents. Nous y reviendrons plus loin, dans l'étude du sentier du littoral.

*Population ayant accès aux plages à pied et à vélo dans la rade de Toulon  
(Conception : M. Le Ficher, 2016 – Sources : Google Satellite, INSEE 2010)*



**Légende**

- Limites communales terrestres
- Zone peu accessible
- Zone non accessible
- Secteurs les plus densément peuplés
- Plage
- Accès à pied à une plage < 5 mn
- Accès à pied à une plage < 10 mn
- Accès à pied à une plage < 15 mn
- Accès à vélo à une plage < 15 mn

### ***Les ports de plaisance : des centralités urbaines ou de quartier, proches des secteurs les plus peuplés***

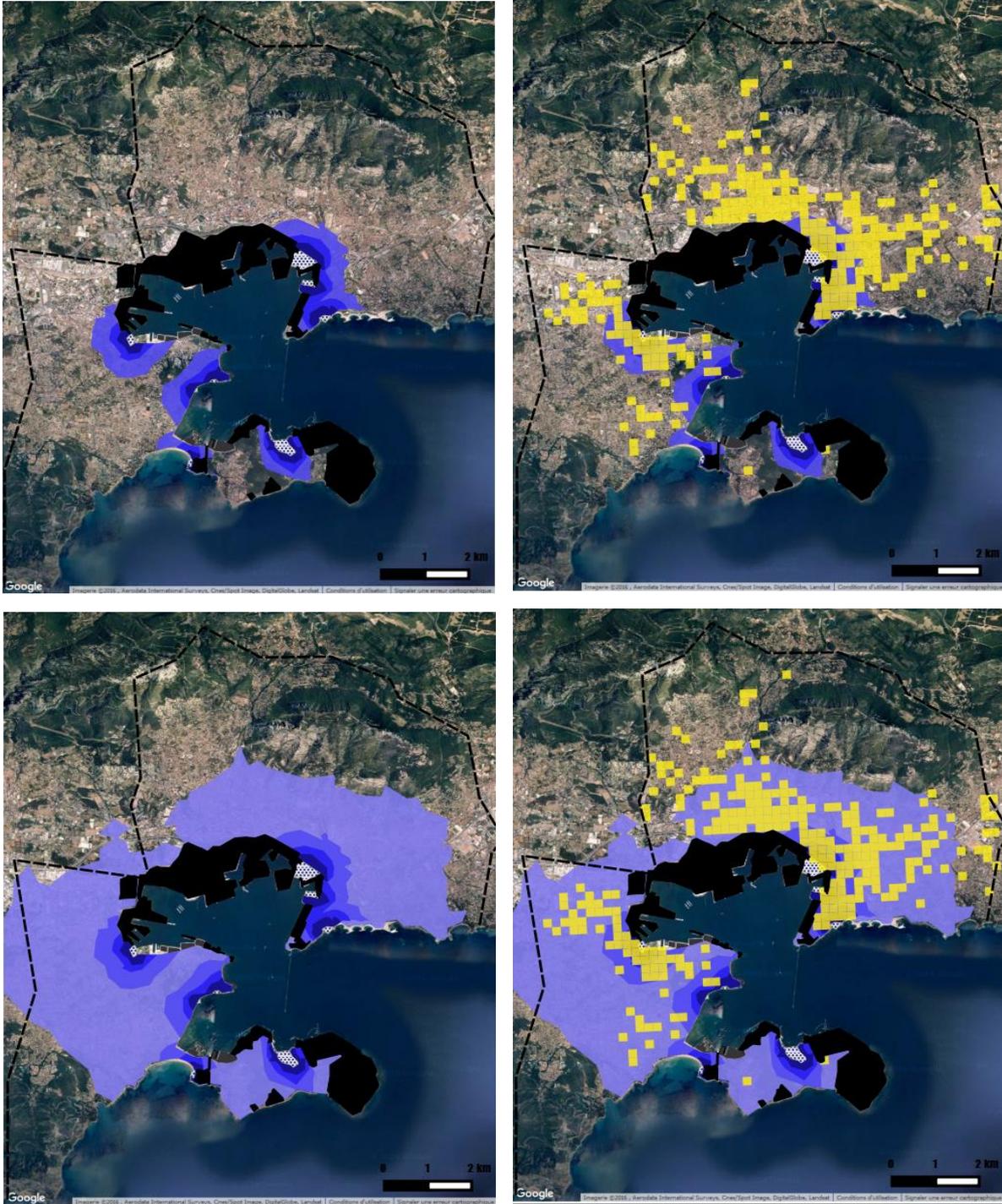
Plus nombreux et plus proches des centres urbains denses, les ports de plaisance touchent une population bien plus importante que les plages : en quinze minutes, un quart des habitants de la rade ont accès à un port à pied, et plus de 80% à vélo.

Là encore les aménagements cyclables pour se rendre dans les ports sont rares et discontinus, en particulier depuis les quartiers de Saint-Jean du Var à Toulon et de Berthe à La Seyne. Toutefois, la piste cyclable qui dessert l'arsenal permet également aux quartiers excentrés de Pont du Las et Bon Rencontre de se rendre dans de bonnes conditions sur le vieux port de Toulon.

Les secteurs les plus denses de la rade ont tous accès à une ligne directe en transport en commun pour se rendre dans un port de plaisance. Du fait de leur localisation en cœur de ville, les vieux ports sont particulièrement bien desservis par les lignes terrestres et maritimes, avec des fréquences de 20 à 30 minutes en semaine. Le dimanche toutefois, le service est beaucoup plus faible, avec 3 lignes pour chaque port, contre 6 en semaine à Toulon et 9 à la Seyne. Les fréquences sont supérieures à 45 minutes.

	Nombre d'habitants (données INSEE 2010)	Part de la population
Population à moins de 5 minutes à pied	23298	9,7%
Population à moins de 10 minutes à pied	36333	15,1%
Population à moins de 15 minutes à pied	60949	25,4%
Population à moins de 15 minutes de vélo	193306	80,5%

*Population ayant accès aux ports de plaisance, à pied et à vélo, dans la rade de Toulon  
(Conception : M. Le Ficher, 2016 – Sources : Google Satellite, INSEE 2010)*



**Légende**

- Limites communales terrestres
- Zone peu accessible
- Zone non accessible
- Secteurs les plus densément peuplés
- Port de plaisance
- Accès piéton au port < 5 mn
- Accès piéton au port < 10 mn
- Accès piéton au port < 15 mn
- Accès au port en vélo <15 mn

### ***Les parcs urbains et les espaces naturels en bord de mer : un rayonnement contrasté***

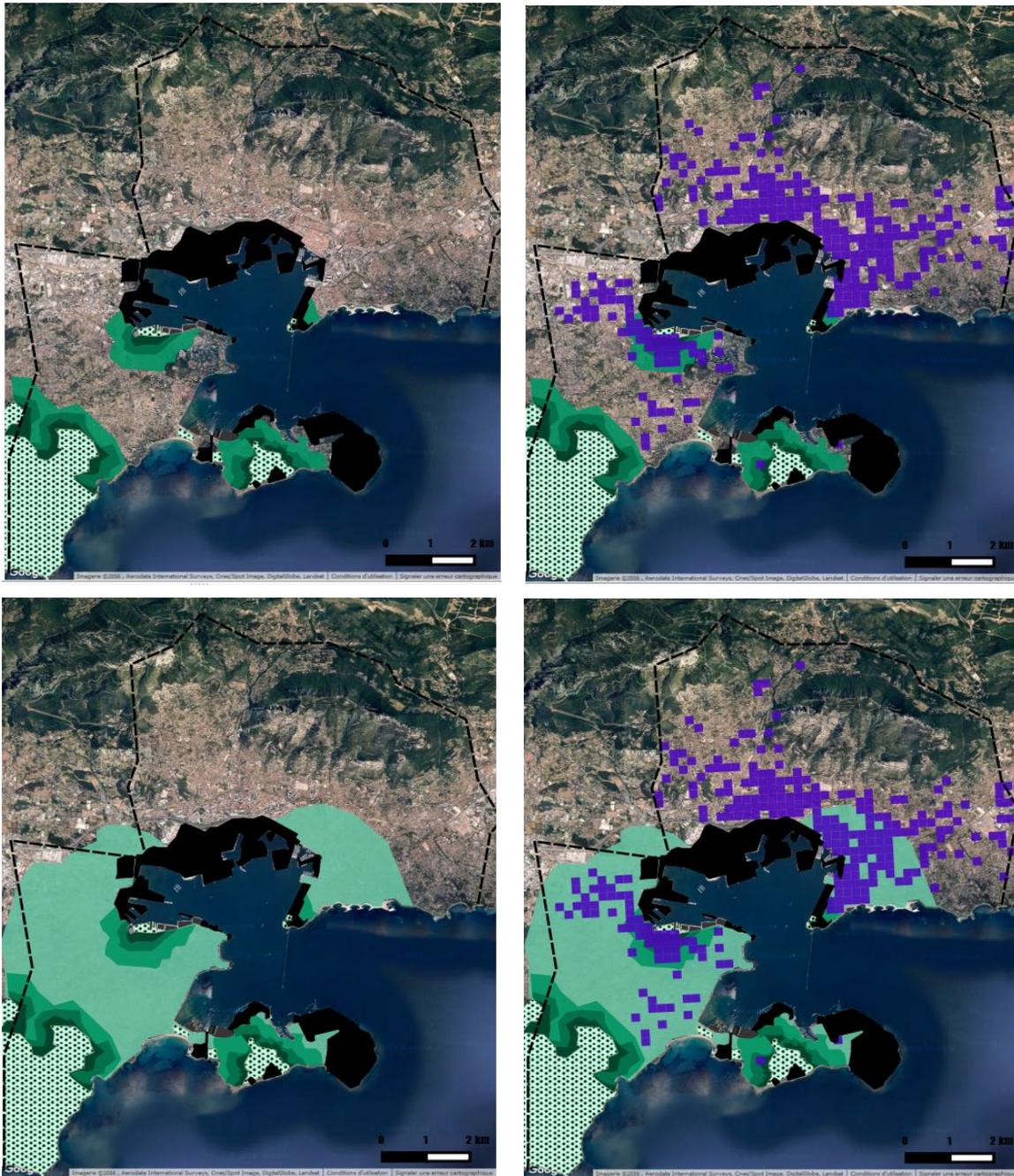
Les parcs urbains et espaces naturels en bord de mer ont une aire de rayonnement limitée, du même ordre que les plages : ils sont accessibles pour 12% des piétons et un peu plus de la moitié des cyclistes.

Les espaces naturels et les anciens domaines agricoles de La Seyne et de Saint-Mandrier sont très mal desservis en transports en communs : une seule ligne permet d'y accéder en semaine (ligne 81 pour le Cap Sicié et Fabrégas, ligne 18 pour les sites de Saint-Mandrier), aucune le dimanche.

Situés en cœur de rade, dans des secteurs plus urbains, les parcs de la Tour Royale et de la Navale touchent une population beaucoup plus importante que les espaces naturels, malgré leur très petite étendue. 60% des piétons ayant accès à un espace vert littoral ont accès à l'un de ces deux parcs.

	Nombre d'habitants (données INSEE 2010)	Part de la population
Population à moins de 5 minutes à pied	9454	3,9%
Population à moins de 10 minutes à pied	16678	6,9%
Population à moins de 15 minutes à pied	29313	12,2%
Population à moins de 15 minutes de vélo	125598	52,3%

*Population ayant accès aux parcs et espaces naturels, à pied et à vélo, dans la rade de Toulon  
(Conception : M. Le Ficher, 2016 – Sources : Google Satellite, INSEE 2010)*



**Légende**

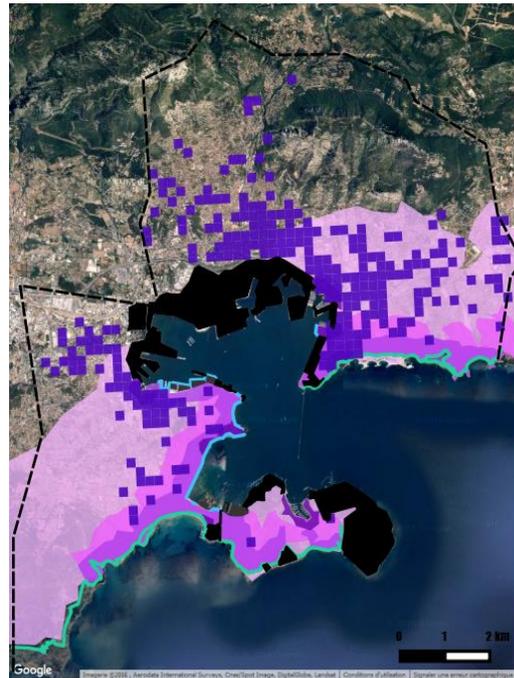
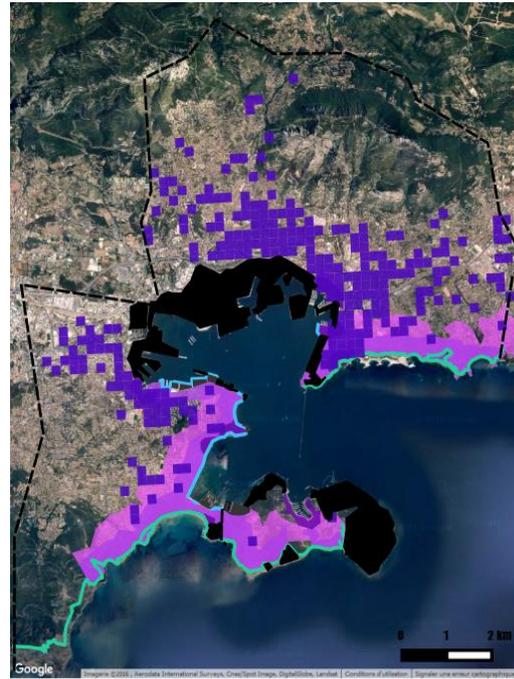
- — Limites communales terrestres
- Zone peu accessible
- Zone non accessible
- Secteurs les plus densément peuplés
- Parcs
- Accès piéton à un parc littoral < 5 mn
- Accès piéton à un parc littoral < 10 mn
- Accès piéton à un parc littoral < 15 mn
- Accès vélo à un parc littoral < 15 mn

### ***Les promenades et sentiers côtiers : un potentiel encore peu valorisé***

Les promenades sont à proximité d'une part de la population plus importante que les plages et les parcs. En quinze minutes, 18 % de la population a accès à une promenade à pied, et 65% à vélo. Elles pourraient toucher une population encore plus importante si une plus grande continuité entre elles était assurée, et si des pistes cyclables plus continues permettaient d'y accéder.

	Nombre d'habitants (données INSEE 2010)	Part de la population
Population à moins de 5 minutes à pied	17457	7,3%
Population à moins de 10 minutes à pied	32613	13,6%
Population à moins de 15 minutes à pied	44559	18,6%
Population à moins de 15 minutes de vélo	156776	65,3%

*Population ayant accès à une promenade littorale dans la rade de Toulon  
(Conception : M. Le Ficher, 2016 – Sources : Google Satellite, INSEE 2010)*



**Légende**

- Limites communales terrestres
- Zone peu accessible
- Zone non accessible
- Secteurs les plus densément peuplés
- Sentier du littoral
- Promenade urbaine
- Accès piéton à une promenade littorale < 5 mn
- Accès piéton à une promenade littorale < 10 mn
- Accès piéton à une promenade littorale < 15 mn
- Accès vélo à une promenade littorale < 15 mn

## **b) Les populations les plus pauvres isolées du littoral, sauf dans les Vieux-Ports**

Dans la rade de Toulon, les inégalités d'accès au littoral sont non seulement d'ordre spatial, mais aussi social.

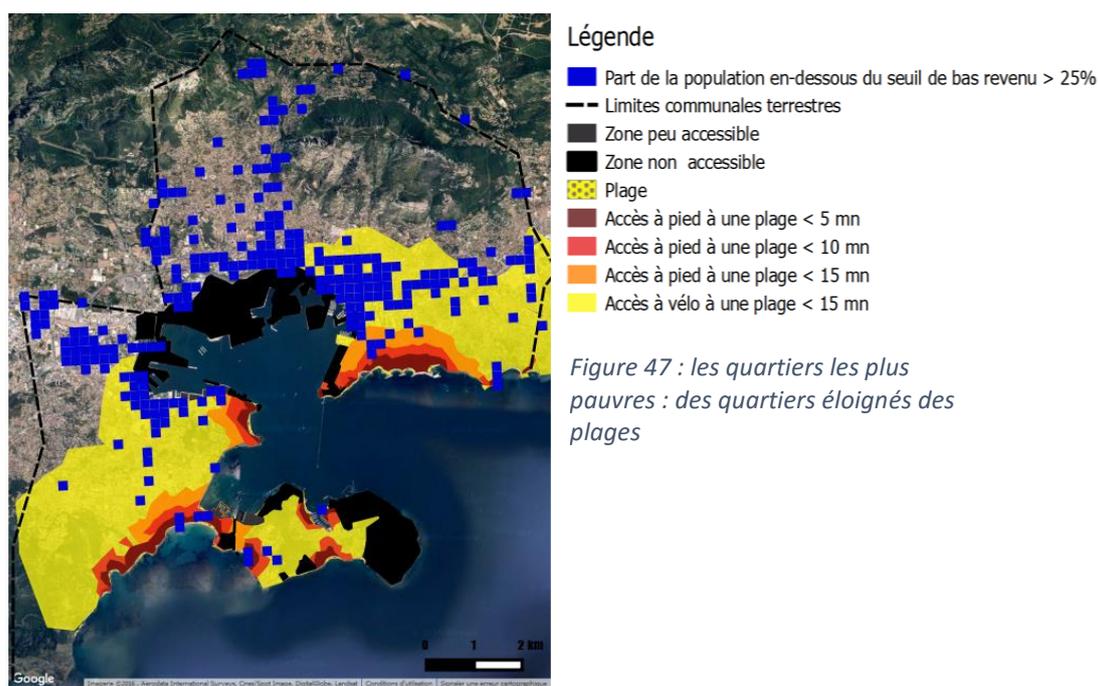
Au sein du territoire, les écarts de revenus sont importants.

Les quartiers où les revenus moyens sont les plus bas se situent à La Seyne et à Toulon, dans les centres historiques de Toulon et de La Seyne, à l'arrière de la base navale et de l'autoroute (Bon Rencontre, Pont du Las, Pont de Bois et Barbès à Toulon, Berthe et Gai Versant à La Seyne). C'est aussi dans ces quartiers, ainsi qu'à Toulon-Est, que se trouve la plus grande proportion de ménages en dessous du seuil de bas revenu au sens de l'INSEE (25% de la population et plus).



Figure 46 : A gauche, la ZUP de Berthe, construite durant la période de reconstruction d'après-guerre à la périphérie de La Seyne, entre la voie ferrée et la zone portuaire du Brégaillon ; elle fait l'objet d'un Projet de Rénovation Urbaine depuis 2005. A droite, les quartiers du Pont du Las et de Bon Rencontre, des quartiers mêlant tissu de faubourg anciens et immeubles de logements collectifs plus récents. Ces quartiers jouaient autrefois un rôle d'entrée de la Ville de Toulon ; l'aménagement de l'autoroute les a mis à l'écart de la ville. (Clichés : M. Le Fischer, 2016)

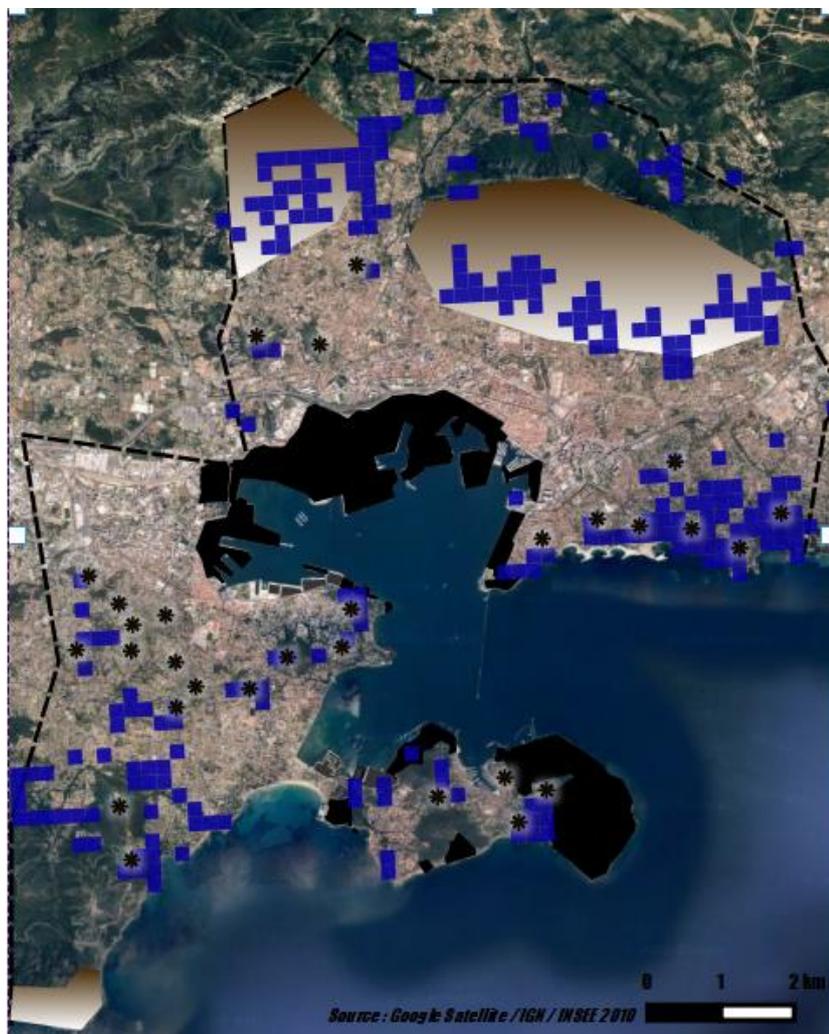
Berthe, Pont du Las, Bon Rencontre, Pont de Bois et Barbès sont les plus éloignés des plages, des parcs, promenades et des sentiers côtiers. Ils n'y ont pas d'accès à pied ou à vélo, et l'offre de transport en commun y est très limitée. A l'exception de Gai Versant, ils sont situés en point bas, dans des plaines ou des vallons, et n'ont donc pas de vue sur la rade depuis l'espace public. Dans ces quartiers, seules les tours permettent de maintenir un lien avec la mer.



La situation des centres anciens de Toulon et La Seyne est très différente. Dans ces quartiers, plus de 40% de la population vit en dessous du seuil de bas revenu. Les habitants disposent toutefois d'un assez bon accès au littoral : ils vivent à deux pas du vieux port, et peuvent se rendre relativement facilement aux plages à vélo. A Toulon, comme déjà signalé plus haut, les habitants du centre ancien ont accès à un éventail de plages encore plus important, grâce aux lignes maritimes vers les Sablettes et Saint-Mandrier. Aucune ligne, en revanche, ne relie encore le centre ancien de La Seyne aux plages du Mourillon.

Les quartiers aux revenus les plus élevés sont essentiellement localisés autour des plages du Mourillon et du Cap Brun, de Saint-Mandrier, des plages Mar Vivo... Dans les quartiers éloignés de la mer, ils sont sur les hauteurs, qui offrent de larges panorama sur la mer : sur la corniche du Faron, du Bau de Quatre Auros, sur les hauteurs du massif du Cap Sicié.

Figure 48 : Quartiers aux revenus fiscaux les plus élevés et vues sur la mer



### Légende

- Secteurs aux revenus fiscaux moyens les plus élevés (> 23420 €)
- Vues mer depuis les grands massifs
- \* Vues mer depuis les collines
- Zone peu accessible (faible perméabilité visuelle)
- Zone non accessible (très faible perméabilité visuelle)
- - - Limites communales terrestres

Les inégalités d'accès à la mer se retrouvent également dans les prix de l'immobilier : les prix de vente médian des appartements dans les quartiers sud de La Seyne et à Saint-Mandrier sont respectivement de 2940 € / m<sup>2</sup> et 3360 €. Dans les quartiers éloignés de la plage, à Pont-du-Las, dans les quartiers nord de La Seyne et les centres historiques, cette valeur n'atteint pas 2000 €, les prix les plus bas étant à Pont-du-Las, avec 1620 €. Dans le contexte littoral varois, ce sont des prix particulièrement bas : dans les autres intercommunalités du Var, le prix médian d'un appartement oscille entre 3600 € / m<sup>2</sup> pour la Communauté d'agglomération Var Estérel Méditerranée et 4440 € pour la Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez (Immoprix, 2016).

Les inégalités sont donc particulièrement fortes en ce qui concerne l'accès physique aux plages ou aux grands espaces naturels du territoire ; elles sont moindres en ce qui concerne l'accès à des promenades littorales. Les vieux ports sont à part : ce sont les seuls lieux où des populations en grande difficulté, ont un accès relativement facile à la mer.

### **3) L'évolution des sites portuaires, une opportunité pour réduire les inégalités spatiales et sociales d'accès au littoral?**

Depuis la fin des années 2000, de nombreux projets sont à l'étude ou en cours sur le territoire, fédérés au sein du « Grand Projet rade ». A l'origine de ce projet : le constat d'un décalage fort entre le poids démographique de l'agglomération et son rayonnement économique. Malgré ses 163 000 habitants (INSEE, 2013), Toulon reste une « ville discrète » (Viard, 2014). Le plan d'eau, les ports et les activités maritimes de pointe présentes autour de la rade, apparaissent comme des atouts majeurs pour renforcer l'attractivité du territoire.

Si les motivations sont avant tout d'ordre économique, elles sont aussi sociales et environnementales. Il s'agit de faire de la rade le « levier du développement économique et de la compétitivité de la métropole », un espace « réapproprié par ses habitants, levier du renforcement de la cohésion sociale et vitrine d'une attractivité urbaine renouvelée », « avec de fortes exigences environnementales ».

#### ***a) Les projets de développement portuaire et d'amélioration de l'interface ville-port : une prise en compte encore faible des inégalités d'accès au littoral***

Au sein du grand projet rade, le développement du port civil et l'amélioration des interfaces avec la ville sont un volet important. Quatre secteurs prioritaires ont été identifiés : les zones centrales de La Seyne et de Toulon, la corniche Tamaris et la zone industrialo-portuaire de Brégaillon.

## Les centres urbains : une plus grande ouverture sur le littoral



Figure 49 : Schéma directeur d'aménagement portuaire, 2016. Source : PTP

Ports Toulon Provence connaît une forte augmentation de son activité, en particulier dans le domaine de la croisière et du trafic passager. Les capacités d'accueil du port sont aujourd'hui insuffisantes pour répondre aux nouvelles demandes. Pour répondre à ces enjeux, le syndicat mixte s'est doté d'un Schéma d'Aménagement Portuaire, avec pour objectifs de « garantir et favoriser les équipements et les infrastructures nécessaires à l'amélioration de la compétitivité du port », de « valoriser plus fortement les impacts potentiels économiques des activités maritimes de croisières et de ferries », de « consolider les fonctions de centralité métropolitaine du centre-ville » et de « permettre au cœur urbain de la rade de disposer d'une ouverture urbaine ».

Au plan opérationnel, une reconfiguration importante des sites portuaires est à venir, avec en particulier :

- La modernisation et le développement des capacités d'accueil de navires de croisière dans le centre-ville de Toulon : la construction d'un nouveau môle, d'une gare maritime reliée à la gare ferroviaire par la voie ferrée et l'ouverture du port sur la ville ;
- La requalification du vieux-port de Toulon ;
- Le développement des capacités d'accueil de la grande plaisance sur le site des anciens chantiers navals de La Seyne, accompagné d'activités de maintenance et de refit de yachts sur le site de Grimaud-Bois Sacré.

Ces projets augurent d'une forte amélioration de l'accès du public au littoral dans le centre-ville de Toulon. Après la plaisance, la croisière est en effet l'une des activités les plus compatibles avec les usages urbains. Pour les compagnies de croisière, l'accessibilité à pied des centres-villes et des pôles touristiques depuis les terminaux est un atout rare et majeur, qui compte dans le choix des ports

d'escale. Par ailleurs, contrairement aux terminaux ferries ou fret qui nécessitent d'importants espaces de stationnement ou de stockage, les terminaux de croisière n'ont pas besoin de beaucoup d'espace à terre, ce qui permet de maintenir une plus grande partie des quais accessibles au public. Les terminaux peuvent enfin faire l'objet d'utilisations mixtes permettant d'amener le public au plus près de l'eau. A Amsterdam par exemple, un centre culturel dédié à la musique, un centre de congrès, des commerces, un hôtel et des promenades accessibles à tous ont été aménagés dans le terminal passager.



*Figure 50 : Le centre culturel du terminal passager d'Amsterdam (AIVP, 2015)*

Au sud du port, le déclassement de l'arsenal du Mourillon envisagé par la Défense permet par ailleurs d'envisager une continuité de promenade de la vieille darse jusqu'aux plages du Mourillon.

Le port de commerce, la darse Nord et l'arsenal du Mourillon font ainsi l'objet d'une Opération d'Aménagement Programmé, qui prévoit la réalisation d'un programme mixte mêlant espaces publics, grands équipements, bureaux, commerces et logements.

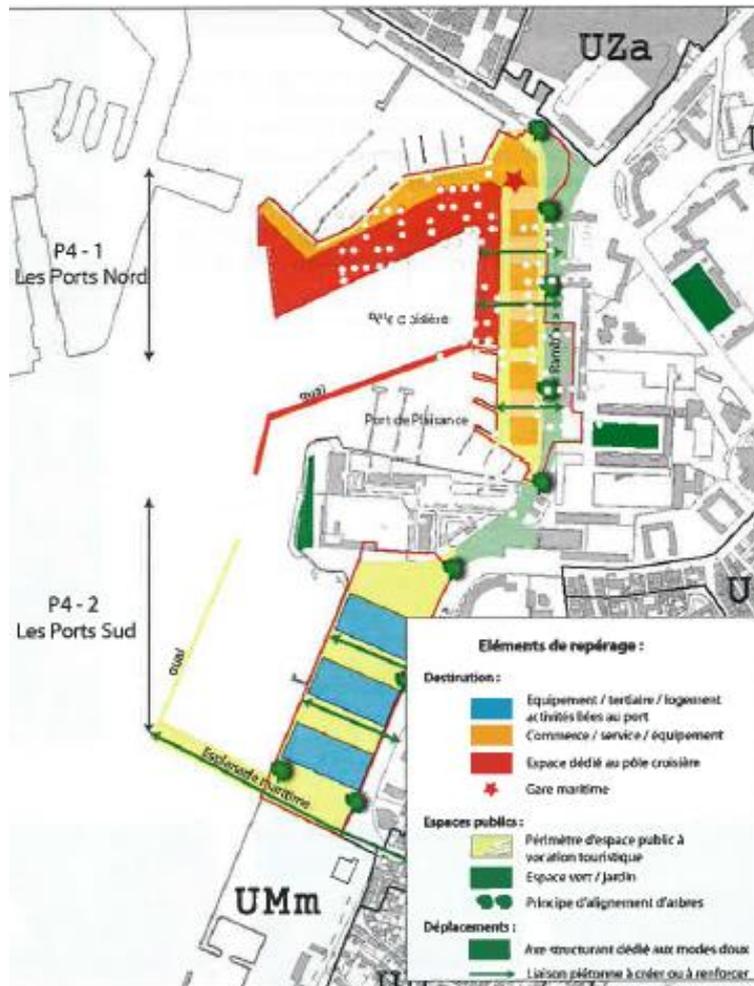


Figure 51 : Orientation d'Aménagement et de Programmation pour le port de Toulon et l'Arsenal du Mourillon. Source : PLU de Toulon, 2016

A La Seyne, le développement de la grande plaisance à Porte Marine va dans le sens des projets engagés par la municipalité pour la reconversion des anciens chantiers navals depuis le début des années 2000, qui a souhaité ouvrir le site au public avec l'aménagement d'un parc, d'un casino, d'un établissement de formation et bientôt d'un cinéma. Le projet permettra de maintenir l'accès du public au littoral, les sites de plaisance étant largement compatibles avec un usage public des quais. L'implantation d'un site de refit de yachts au niveau de Bois Sacré limite en revanche fortement les perspectives d'ouverture au public sur ce tronçon, alors même qu'un nouveau quartier va y être aménagé.

### **La Corniche Tamaris rendus aux piétons et aux cyclistes**

La station balnéaire de Tamaris édiflée par Michel Pacha à la fin du XIXe siècle, fait l'objet d'une Aire de Mise en Valeur du Patrimoine de La Seyne. Un schéma d'aménagement est à l'étude, depuis le Vieux-Port jusqu'aux Sablettes. Il propose la mise en valeur du patrimoine portuaire, architectural et paysager hérité de Michel Pacha, ainsi que le réaménagement de la corniche en un boulevard littoral plus apaisé, avec un ralentissement du trafic routier et des espaces dédiés aux piétons et aux cyclistes. Dans le cadre de ce schéma, Ports Toulon Provence porte un projet de requalification du port de la petite mer, de manière à l'ouvrir davantage sur son environnement.

### **Le site de Brégaillon : des perspectives plus limitées ?**

Le schéma d'aménagement portuaire prévoit le report partiel du trafic passager (ferries) sur le site de Brégaillon, avec l'aménagement de nouveaux terre-pleins et de postes à quais. En tant que tel, ce projet n'ouvre pas davantage le site sur les quartiers environnants. Les terminaux ferry sont très consommateurs d'espace, du fait de l'embarquement de voitures et souvent de camions de marchandises. L'activité risque par ailleurs d'entraîner une augmentation du trafic autour du quartier.

Le développement du site de Brégaillon s'inscrit toutefois dans le projet plus large de « Technopole de la Mer ». Ce projet cherche à structurer un pôle d'activités industrielles, tertiaires et scientifiques liées aux technologies marines et sous-marines dans l'Ouest toulonnais. Il se compose d'une base terrestre à Ollioules, et d'une base marine à Brégaillon. Entre ces deux espaces, de nombreux terrains mutables ont été identifiés, pour recomposer la voirie et le tissu urbain environnant. Ce projet doit être l'occasion de reconquérir les quais, de valoriser les cônes de vue et de structurer l'espace public. Il prévoit notamment l'aménagement d'un éco-quartier autour de l'entrée du futur terminal ferry ainsi que la requalification des avenues qui longent la zone industrialo-portuaire.

### **Schéma de principe à court et long termes**

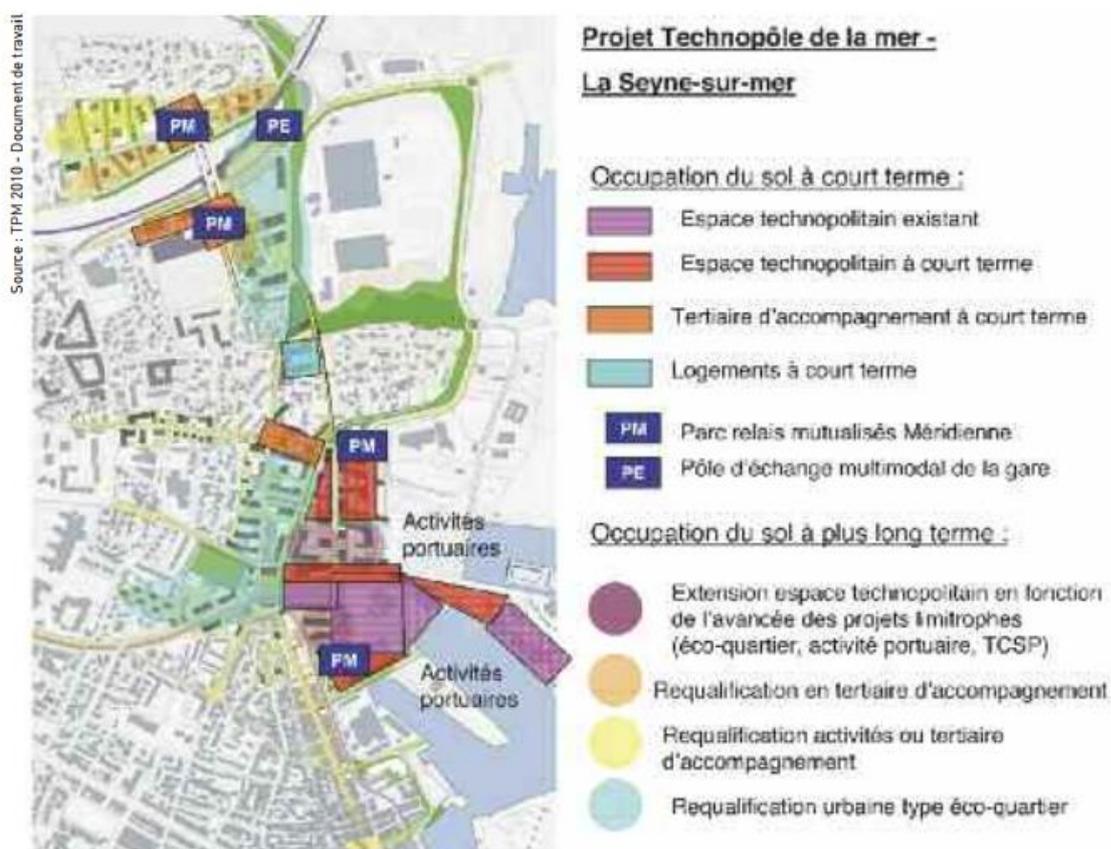


Figure 52: Orientation d'Aménagement et de programmation pour le Technopole de la Mer.

Source : PLU de La Seyne-sur-Mer

A l'exception du site de Brégaillon, les projets d'amélioration de l'interface ville-port concernent donc surtout des secteurs où les habitants ont déjà un accès assez aisé au littoral et à ses aménités.

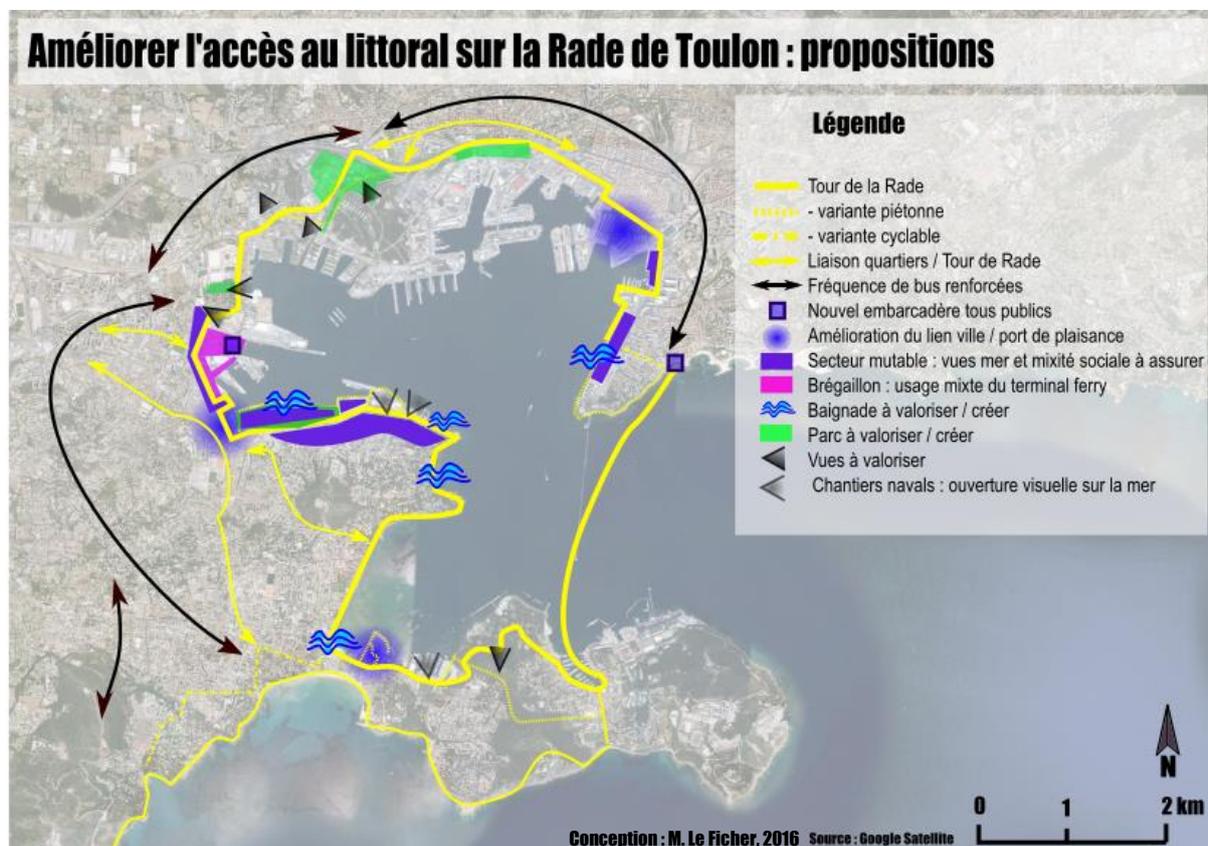
Les quartiers situés à l'arrière de la base navale ne sont pour l'instant pas traités, les perspectives d'ouverture de la base navale étant très limitées. Compte tenu du contexte international, l'activité du port militaire devrait s'intensifier dans les prochaines années. L'objectif de la base navale est en effet

de conforter son rôle européen, comme pôle de coopération inter-armées pour la projection des forces de Défense en Méditerranée.

### ***b) Propositions pour une meilleure intégration des inégalités d'accès au littoral***

En l'état des projets portuaires existants, il existe pourtant de nombreuses marges de manœuvre pour améliorer l'accès au littoral depuis les secteurs les plus isolés, les plus peuplés, et les plus en difficultés. Les réponses sont à envisager à une échelle plus large que celle de l'interface ville-port. Elles relèvent des politiques d'aménagement, mais aussi des politiques de transports et de déplacement, ainsi que des politiques d'habitat.

Le schéma suivant apporte quelques pistes pour la rade. Il se veut complémentaire des projets existants, notamment des opérations d'aménagement précédemment citées et des projets de transport présentés dans le cadre du PDU, qui sans chercher spécifiquement à réduire les inégalités d'accès au littoral, peuvent y contribuer.



#### **Aménager un « tour de la rade »**

Cet itinéraire piéton et cyclable fait le tour de la rade, au plus près de l'eau. Il s'appuie sur le réseau cyclable existant et est complété par de nouveaux aménagements (pistes ou bandes cyclables, promenades piétonnes), pour une balade en toute sécurité sur l'ensemble du parcours. L'itinéraire dessert l'ensemble des ports, des plages, parcs et espaces naturels de la rade, tous équipés d'arceaux de stationnement des vélos. Certains sites pourraient par ailleurs être équipés de stations de réparation ou de gonflage. L'itinéraire peut être parcouru par tronçons ou en boucle, grâce à la mise en place d'une nouvelle liaison maritime entre Saint-Mandrier et Le Mourillon. Sa valorisation peut

aussi bien être locale que touristique. Certaines variantes sont proposées, pour offrir des ambiances plus agréables.



Figure 53 : Quand la route est trop étroite ou quand le front de mer est occupé par un bâtiment, le tour de la rade pourrait être dévié grâce à des passerelles sur pilotis au-dessus de la mer. Exemple ici, à Copenhague (Cliché : JDS Architects (AIVP, 2015))

### **Apaiser la circulation routière le long du littoral**

Afin d'apaiser la voirie le long de la rade, il est proposé de :

- Réduire les vitesses de circulation sur l'ensemble du linéaire ;
- Reporter vers l'intérieur des terres les espaces de stationnement situés au bord de l'eau ;
- Déporter la circulation de transit à l'extérieur des centres anciens afin de réduire la circulation des voitures au niveau des vieux ports de La Seyne et de Toulon, au bénéfice de larges espaces piétons ;
- Réduire le nombre de voies et recomposer le tissu urbain à l'entrée Nord de La Seyne (site du Brégaillon), pour une ambiance plus urbaine.

### **Améliorer l'accès au littoral à vélo depuis les centres-villes et les quartiers isolés**

Afin de rejoindre le « Tour de rade » et de raccourcir les temps de parcours, des pistes ou bandes cyclables sont aménagées sur les itinéraires routiers les plus directs entre les quartiers les plus denses et le bord de mer. Ces pistes desservent en priorité les vieux ports, les grandes plages et les espaces naturels.

### **Améliorer le franchissement de l'autoroute**

Au niveau des quartiers du Pont du Las et de Bon Rencontre, le passage des piétons et des cyclistes sous l'autoroute doit être amélioré :

- par l'aménagement de voies et d'espaces dédiés
- par la requalification et l'amélioration de l'ambiance des tunnels et passages sous autoroute (éclairage, street art...).

### **Adapter l'offre de transports en commun aux temporalités des loisirs**

Il s'agit de développer l'offre de transports en commun, au moins pendant l'été et les week-ends d'avril à octobre, sur les lignes qui relient les quartiers excentrés (Berthe, Gai Versant, Lagoubran, Escaillon, Bon Rencontre, Pont du Las, Barbès, Pont de Bois), les centres-villes, les ports et les plages, avec sur l'ensemble des lignes concernées :

- Des fréquences renforcées (moins de 30 minutes le week-end) ;
- Une amplitude horaire plus large (service nocturne).

Il s'agit également d'améliorer la desserte en bus des espaces naturels, en assurant un service les week-ends tout au long de l'année, avec un niveau de fréquences renforcé pendant la journée.

### **Rééquilibrer l'offre de transports en commun entre Toulon et La Seyne**

Les Seynois ont globalement un moins bon accès à la mer en transports en commun que les toulonnais.

Afin de rééquilibrer l'offre de transport – et en sus de l'augmentation des fréquences sur le réseau bus déjà évoquée – le service des navettes maritimes au départ de La Seyne pourrait être développé. Pourraient être envisagés :

- L'aménagement d'un nouveau ponton du réseau Mistral au Mourillon, afin de boucler le « tour de rade » et d'ouvrir les plages toulonnaises aux Seynois et habitants de Saint-Mandrier ;
- La mise en place d'une nouvelle ligne en cabotage de La Seyne-centre aux Sablettes ;
- L'ouverture au public, dans la mesure du possible, de l'embarcadère en cours d'étude sur la zone industrialo-portuaire de Brégaillon.

### **Améliorer l'intégration urbaine des ports**

Dans les vieux-ports de Toulon et La Seyne, la circulation est apaisée par la réduction du nombre de voies. L'espace public dédié au piéton et aux terrasses des cafés/restaurants est élargi. A Toulon, des cellules commerciales sont libérées au rez-de-chaussée de la Frontale, de manière à ouvrir de nouvelles percées visuelles depuis les rues du centre ancien.

Les ports de la Petite Mer et la Darse Nord sont requalifiés pour réduire la place de la voiture, favoriser la promenade piétonne et en faire des lieux vivants, animés (commerces, cafés et restaurants,...).

### **Améliorer l'intégration urbaine des sites de réparation navale**

Une réflexion pourrait être menée avec les chantiers navals pour :

- Ouvrir des percées visuelles sur la mer depuis la ville (par un traitement des clôtures et une réorganisation des zones de stockage des bateaux notamment) ;
- Envisager l'ouverture du bord de l'eau au public durant les soirées d'été, pendant les horaires de fermeture du chantier.



Figure 54 : A Paris, le port industriel de Tolbiac a été réaménagé en 2010. Des promenades ont été aménagées à l'avant et à l'arrière de la centrale à béton Cémex, de manière à permettre une continuité de promenade le long de la Seine. Les berges sont accessibles aux horaires de fermeture de la centrale. Cliché : HAROPA-Ports de Paris / Magdeleine Bonnamour (AIVP, 2015)

### Ouvrir des vues sur la mer dans la ZIP du Brégaillon

L'aménagement du terminal Ferry à La Seyne peut être l'occasion de :

- favoriser une implantation des bâtiments et un traitement des clôtures qui ouvre des percées visuelles sur la mer depuis la ville ;
- aménager une promenade accessible au public au-dessus du port (R+1 ou au-delà), afin d'offrir des belvédères sur la mer. L'aménagement de cette promenade pourrait se faire dans le cadre d'un programme mixte (commerces, bureaux, équipements culturels ou de loisirs), à l'image du bâtiment des Silos ou des Terrasses du Port à Marseille.

Cela permettrait aux habitants des quartiers Berthe et Gai Versant à La Seyne de retrouver un véritable lien au bord de mer.

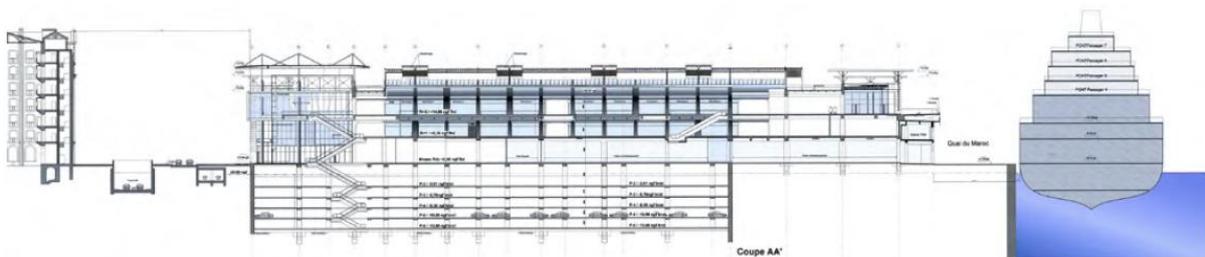


Figure 55 : Au Havre, les clôtures ont été conçues de manière à permettre une transparence visuelle, tout en empêchant l'accès conformément aux normes ISPS ; à Hambourg, des belvédères offrent des vues sur la mer, au-delà du port (AIVP, 2015)



Figure 56 : A Marseille, un centre commercial a été aménagé sur pilotis au-dessus du terminal ferry. Le rez-de-chaussée reste dédié à l'accueil des passagers. Son accès est contrôlé. Les étages sont des espaces de galeries marchandes ouverts au public. Au dernier étage, la terrasse offre un large panorama sur la mer.

Source : GPMM, Clichés et coupes : Hammerson (AIVP, 2015)



### Mettre en valeur les points de vue sur la mer et ouvrir de nouveaux belvédères

Il s'agit de mieux mettre en valeur les rares points hauts situés à l'arrière des sites portuaires et militaires.

A la périphérie du site CNIM et de la base navale, des espaces naturels en point haut doivent offrir des vues très larges sur la rade. Compte tenu de leur situation périphérique sur ces emprises, leur ouverture au public est peut-être envisageable. Elle permettrait d'améliorer le lien à la mer, dans des quartiers coupés de la rade.

### Valoriser et développer les plages et espaces de baignade à proximité des centres-villes

- Rendre à la plage de la petite Mer sa vocation nautique et de baignade, en transformant le parking en espace public et en délimitant une zone de baignade séparée de la zone d'aviron ;
- Réhabiliter l'ancienne friche des chantiers navals du midi pour créer un espace support à la plage de Balaguier (restauration/snack, sanitaires, animations estivales...);
- Etendre la plage et la zone de baignade du Fort de l'Eguillette, en aménageant la friche portuaire qui lui est contiguë ;

- Créer en cœur de ville de nouvelles zones de baignade, ou à défaut des espaces de jeux d'eau (bassin de l'arsenal du Mourillon, parc de la Navale).

**Favoriser la mixité sociale et la préservation de vues sur la mer dans les nouveaux quartiers littoraux**

A La Seyne sur le site des anciens chantiers navals, et prochainement à l'Arsenal du Mourillon, de nombreux espaces en bord de mer sont encore mutables. Les opérations à venir devraient veiller à :

- l'aménagement d'espaces publics et de promenades le long du littoral ;
- la préservation de percées visuelles depuis les quartiers environnants ;
- la diversité de l'offre de logements, afin de permettre à tous, y compris les populations les plus défavorisées, de vivre au bord de la mer (logements sociaux, accession aidée...).



## CONCLUSION

En introduction de cette étude, nous avons émis trois hypothèses :

- Fermés sur la ville, les ports génèrent de fortes inégalités d'accès au littoral dans les territoires où ils sont implantés ;
- Ces inégalités spatiales se doublent d'inégalités sociales : les populations les plus en difficulté sont aussi les plus isolées du bord de mer ;
- La mutation des ports vers de nouvelles fonctions portuaires ou urbaines est une opportunité pour permettre à ces populations de se réappropriier le bord de mer.

L'étude de la rade de Toulon nous permet de les confirmer partiellement.

Sur ce territoire, nous avons pu mettre en évidence de fortes inégalités spatiales d'accès au littoral, qui diffèrent toutefois selon les usages : alors que les plages et les espaces naturels sont éloignés d'une part importante de la population, la majeure partie des habitants a facilement accès à un port, à une promenade ou un parc en bord de mer.

Ces inégalités spatiales se doublent bien d'inégalités sociales. Les quartiers les plus isolés de la mer, tous usages confondus, sont des quartiers particulièrement pauvres. Tous les quartiers défavorisés ne sont pas pour autant privés d'accès au littoral. L'exemple des centres anciens des deux grandes villes est le plus intéressant : ces quartiers très populaires sont situés à proximité directe des vieux ports et à quelques minutes de vélo des plages.

Les projets de recomposition du port civil et d'amélioration de l'interface avec la ville devraient permettre à ces populations d'accéder à une offre encore plus diversifiée. Sans intervention publique spécifique, ces projets risquent toutefois de se traduire par une augmentation des prix du foncier, et par un départ des plus défavorisés vers les quartiers excentrés.

Les quartiers les plus isolés de la mer sont, quant à eux, peu concernés par les projets d'amélioration de l'interface ville-port. Les actions menées dans d'autres territoires portuaires montrent toutefois de nombreuses possibilités d'ouverture, y compris pour des sites portuaires a priori peu compatibles avec la proximité du public. De telles actions, combinées à une offre de mobilité améliorée, permettraient de réduire les inégalités d'accès au littoral sur ce territoire.

Cette étude nous a permis de mettre en évidence des situations potentielles d'inégalités d'accès au littoral. Mais qu'en est-il dans les faits ? Quelles pratiques de la mer les habitants des quartiers les plus isolés ont-ils ? Quelle importance revêt-elle pour eux ? Quelles difficultés ressentent-ils ? Quelles sont leurs aspirations ?

Un travail complémentaire serait à mener afin de connaître les pratiques et les perceptions des inégalités par les habitants. Deux secteurs spécifiques pourraient faire l'objet d'une enquête :

- Dans les quartiers les plus isolés du littoral, dans le cadre du plan de déplacement urbain :

Le plan de déplacement urbain 2015-2025 de Toulon Provence Méditerranée met en évidence les temporalités d'usages spécifiques au bord de mer (week-end, soirée, été) et prévoit l'élaboration d'un plan de déplacement touristique. Il oublie que le littoral est aussi un site de loisir fréquenté par la population qui vit sur le territoire. Il serait intéressant, notamment dans le cadre de l'élaboration de ce plan, de mener une étude auprès des habitants des quartiers les plus isolés (Berthe, Pont du Las), afin de connaître leurs pratiques de la mer, les difficultés qu'elles rencontrent pour s'y rendre, leurs

demandes d'amélioration de l'offre de transports en commun et des aménagements en faveur des déplacements doux.

- Dans les centres anciens, à l'occasion des projets de rénovation urbaine :

La rénovation du centre ancien de Toulon se traduit par une importante recomposition de la population, du fait de la diversification de l'offre de logement, et du souhait d'une grande partie des habitants relogés de quitter le quartier. Il serait intéressant d'étudier où ces personnes ont été relogées (cela les éloigne-t-il du littoral ?) et de connaître leur rapport à la mer : est-ce important pour eux ? Quelles sont leurs pratiques ? Faut-il et comment prendre en compte l'accès à la mer dans les dispositifs de relogement, et plus généralement dans les politiques de l'habitat ?

## ANNEXE 1 : ANALYSES CARTOGRAPHIQUES - METHODOLOGIE

Les analyses cartographiques ont été réalisées à partir du logiciel Qgis.

### 1- Définition et représentation des aires de desserte

Pour étudier l'accès au littoral, on s'est intéressé à quatre types d'aménités :

- Les plages
- Les ports de plaisance
- Les parcs et espaces naturels littoraux
- Les promenades urbaines et sentiers de randonnée côtiers

On a cherché à cartographier leur « aire de desserte » en modes doux (Legenne, 2009), c'est-à-dire les secteurs du territoire disposant d'un accès facile à ces aménités, à pied ou à vélo.

A notre connaissance, il n'existe pas de travaux spécifiques sur l'aire de desserte des sites littoraux accessibles au public. De nombreux travaux ont en revanche été réalisés sur les espaces verts et naturels, en particulier en Ile-de-France (Legenne, 2009). Selon l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France, le temps que les usagers sont prêts à consacrer pour se rendre dans un parc diffère selon la taille des espaces verts : les petits parcs (square, jardin public...), très présents dans l'espace urbain, sont fréquentés régulièrement et pour peu de temps. Les grands parcs sont plus rares, mais présentent une offre plus diversifiée. Ce sont des sites où l'on peut passer plus de temps, et pour lesquels on sera prêt à des temps de déplacements plus importants. A partir d'études de fréquentation auprès d'usagers, l'IAU a ainsi défini les distances de référence suivantes :

- 300 m maximum pour les espaces verts de proximité de 0 à 10 hectares (soit environ 5 minutes à pied)<sup>15</sup>
- 600 m pour les espaces verts de 10 à 30 hectares (soit environ 10 minutes à pied)
- 1200 m pour parcs et espaces naturels de plus de 30 hectares (soit environ 15 minutes à pied).

Au-delà de ces distances, l'IAU considère que l'offre n'est pas suffisante : il existe des zones de « carence » où la population n'a pas accès aux espaces verts.

On a utilisé ces temps de référence pour les parcs et espaces naturels littoraux.

En l'absence de données sur les temps de déplacements des français pour se rendre sur les plages, dans les ports ou sur une promenade, on a utilisé comme temps de référence maximum les temps de déplacements moyen des français identifiés par l'enquête nationale transports et déplacements des ménages menée en 2008, qui sont d'environ 15 minutes à pied et à vélo<sup>16</sup> ;

Certaines promenades nous semblaient toutefois avoir un rayonnement limité, du fait de leur faible longueur et des usages observés, on a utilisé pour elle les distances piétonnes appliquées aux espaces verts de proximité.

On a ensuite converti ces temps théoriques en distances théoriques, en utilisant pour cela le rapport distance / temps utilisé par Google sur terrain plat, à savoir : 15 minutes à pied = 1200 m environ ; 15 minutes à vélo = 4500 m environ.

---

<sup>15</sup> D'après les équivalences distances-temps de Google.

<sup>16</sup> Pour être exact : 13,4 minutes à pied, 16,2 minutes à vélo.

Les cartes ont donc été réalisées à partir des données de référence suivantes :

	Rayonnement à l'échelle du quartier	Rayonnement à l'échelle de la rade
<b>Plages</b>	piéton : 15 mn - 1200 m vélo : 15 mn - 4500 m	
<b>Ports de plaisance</b>	piéton : 15 mn - 1200 m vélo : 15 mn - 4500 m	
<b>Parcs et espaces naturels</b>	Piéton : 5 mn - 300 m 10 mn - 600 m (parc de moins de 30 ha)	Piéton : 15 mn - 1200 m Vélo : 15 mn - 4500 m (parc de 30 ha et plus)
<b>Promenades</b>	Piéton : 10 mn - 600 m (promenade de moins de 500 m)	Piéton : 15 mn - 1200 m Vélo : 15 mn - 4500 m (promenade de 500 m et plus)

L'analyse des distances s'est faite manuellement, sur la base du réseau routier, des cheminements accessibles aux piétons et aux vélos. Elle prend en compte les effets de coupure générés par les sites fermés au public, les voies ferrées et réseaux autoroutiers.

Faute de moyens techniques, nous n'avons pas pu prendre en compte l'augmentation des temps de parcours liées au relief, relativement important sur le territoire. Si le relief avait pu être pris en compte, les aires de desserte représentées auraient certainement été moins étendues.

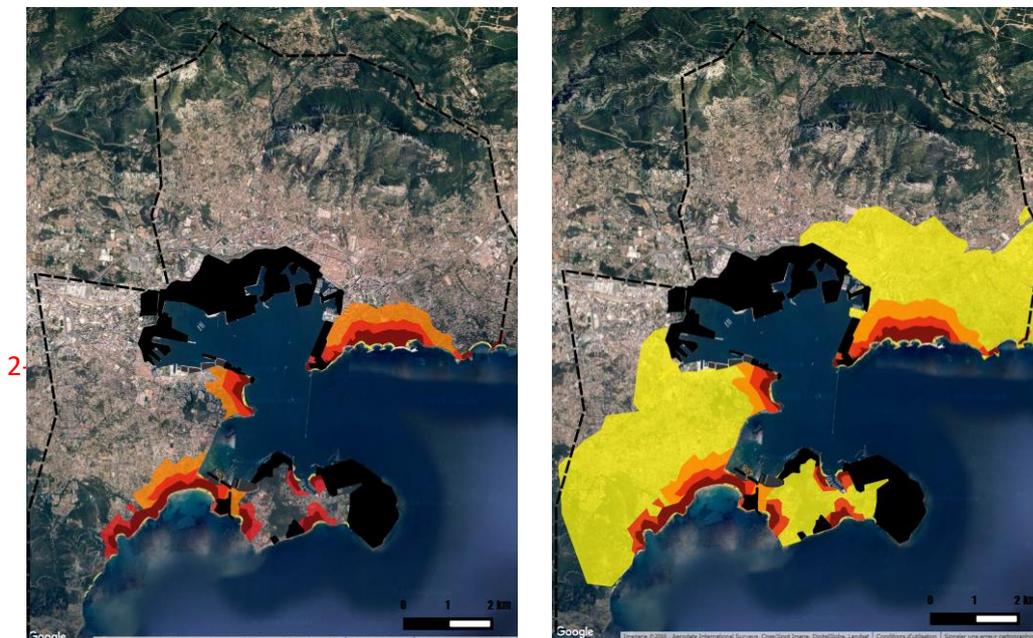


Figure 57 : à gauche, exemple de représentation de l'aire de desserte piétonne des plages ; à droite, aire de desserte des plages à pied, et à vélo.

## 2- Représentation et analyses des données de population

On a ensuite croisé les aires de desserte avec les données de population, issues des fichiers des données carroyées sur la population de l'INSEE (2010).

### a- Densités de population

Pour chaque type d'aménité, on s'est intéressé aux densités de population, afin d'analyser le niveau d'accès au littoral des zones les plus peuplées. Pour cela, on n'a fait apparaître sur les cartes que les carreaux les plus denses (nombre d'habitants > 262).

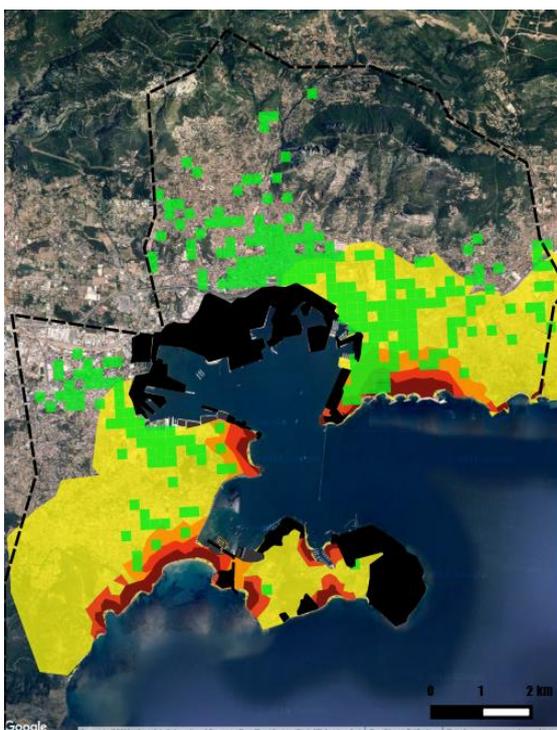


Figure 58 : Exemple de représentation des secteurs les plus densément peuplés, croisés ici avec les aires de desserte des plages.

Pour chaque type d'aménité, on s'est également intéressé à la part de population vivant à l'intérieur des aires de desserte (dit autrement : la part de la population ayant facilement accès aux aménités littorales). Pour cela, on a additionné la population de l'ensemble des carreaux situés à l'intérieur ou à l'intersection des aires de desserte. On a ensuite ramené le résultat au nombre total d'habitants des trois communes de la rade.

	Nombre d'habitants (données INSEE 2010)	Part de la population
Population à moins de 5 minutes à pied	23298	9,7%
Population à moins de 10 minutes à pied	36333	15,1%
Population à moins de 15 minutes à pied	60949	25,4%
Population à moins de 15 minutes de vélo	193306	80,5%

Figure 59 : Exemple de tableau de résultats. Ici, la part de population vivant dans l'aire de desserte piéton/vélo des plages.

### **b- Niveau de vie**

On a enfin cherché à croiser accès au littoral et niveau de vie.

On a d'abord analysé le niveau de vie des populations, au regard de l'accessibilité physique au littoral.

Pour cela, on a représenté, sur la carte des aires de desserte, les carreaux avec la part la plus importante de ménages « pauvres ». On a utilisé la variable « part de la population vivant en-dessous du seuil de bas revenu ». Ne sont représentés que les carreaux où plus de 25% des ménages sont en dessous du seuil de bas revenu.

On a également analysé le niveau de vie des populations, au regard des vues sur le littoral. Pour cela, on a représenté les carreaux aux revenus fiscaux moyens les plus élevés (> 23420 euros).

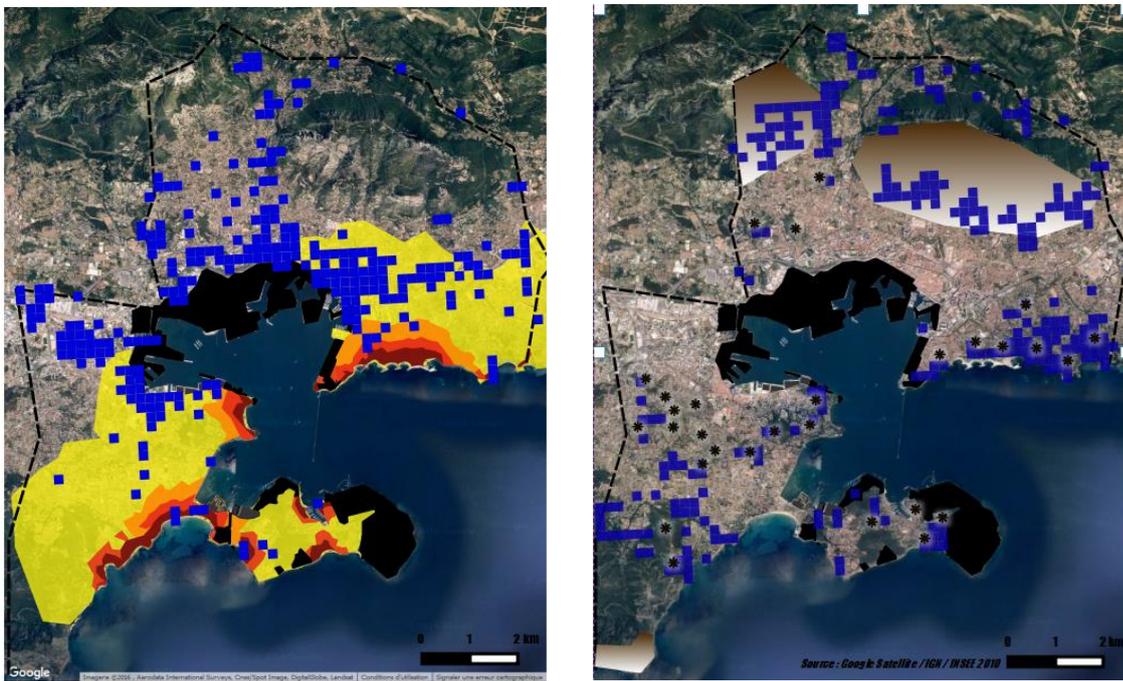
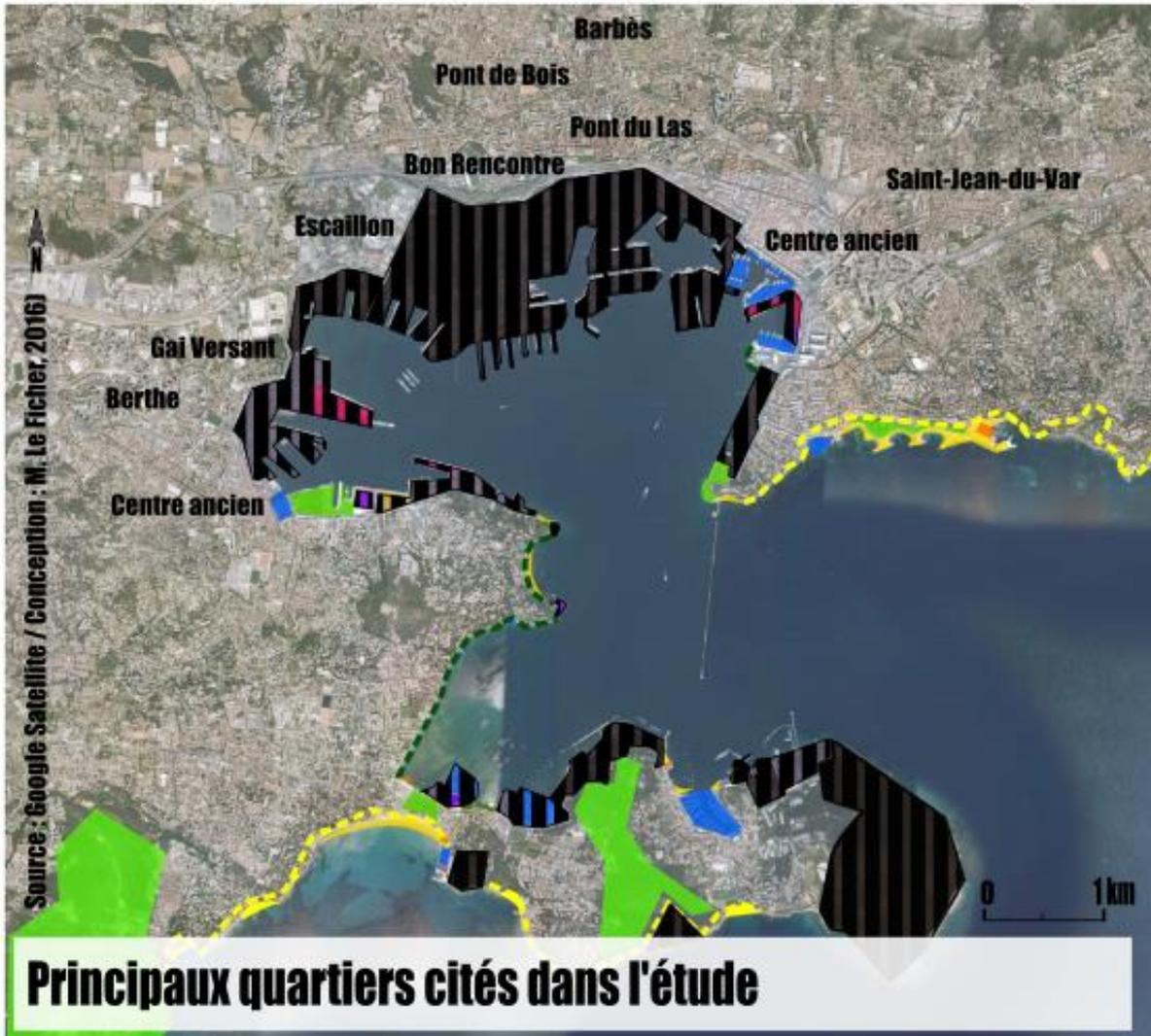


Figure 60 : à gauche, exemple de représentation des secteurs les plus pauvres au regard des aires de desserte du littoral ; à droite, exemple de représentation des secteurs les plus riches au regard des vues sur le littoral.

## ANNEXE 2 : LISTE DES PERSONNES RESSOURCE RENCONTREES

<b>Structure</b>	<b>Fonction</b>	<b>Date de l'entretien</b>
Agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise et du Var	Chargée de mission mer et littoral	4 août 2016
Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée	Chargé de mission sentier du littoral et espaces naturels	23 juin 2016
Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée	Chargé de mission développement économique	6 juin 2016
Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur	Cheffe du service Mer et Littoral	12 juillet 2016
Conservatoire du littoral et des rivages lacustres	Déléguée adjointe PACA	15 juin 2016
Direction Départementale des Territoires et de la Mer	Cheffe adjointe du service domaine public maritime et environnement marin	13 juin 2016
Port Toulon Provence	Directeur général	23 juin 2016
Ville de Toulon	Responsable du service études et planification	13 juin 2016
Ville de La Seyne-sur-Mer	Directeur général des services	6 juillet 2016
Var aménagement développement	Chef de projet centre ancien de Toulon	22 juin 2016

### ANNEXE 3 : PRINCIPAUX QUARTIERS CITES



## BIBLIOGRAPHIE

### Ouvrages

Baudouin, Louis, *Histoire de La Seyne-sur-Mer*, 1965.

Bruno, J.C., Morelli J., Bron C., *Ensembles et résidences de la période 1945-1975 sur le territoire de Toulon Provence Méditerranée, Notice de présentation*, Direction Régionale des Affaires Culturelles Provence-Alpes-Côte d'Azur, octobre 2008.

Corbin, Alain, *Le territoire du vide, L'Occident et le désir du rivage*, Flammarion, Paris, 1990. 399 p.

Cros, Bernard, « Le patrimoine militaire de la rade de Toulon : histoire, territorialité et gestion patrimoniale », in *In Situ, revue des patrimoines*, n°16, 2011. 21 p. En ligne sur le site d'In Situ : <https://insitu.revues.org/275>. Consulté le 10/09/2016.

Cros, Bernard, Baron, Cristina, *Toulon, l'arsenal et la ville*, Édition musée national de la Marine, 2012.

Deboudt, Philippe (dir.), *Inégalités écologiques, territoires littoraux et développement*, Presses du septentrion, Lille, 2010. 379 p.

Merckelbagh, Alain, *Et si le littoral allait jusqu'à la mer ! La politique du littoral sous la Ve République*, Quae, Versailles, 2009. 351 p.

Meyrueis, Jean-Paul (dir.), *Le Mourillon et l'histoire de Toulon*, Académie du Var, Editions Autres temps, Gémenos, 2013. 273 p.

Piquard, Michel, *Littoral français, Perspectives pour l'aménagement*, La Documentation française, Paris, 1973.

Urbain, Jean-Didier, *Au soleil, Naissance de la Méditerranée estivale*, Payot & Rivages, Paris, 2014. 291p.

Urbain, Jean-Didier, *Un tour de France en affiches*, Editions de la Martinière, 2015, 215 p.

Urbain, Jean-Didier, *Sur la plage, Mœurs et coutumes balnéaires (XIXe – XXe siècles)*, Payot & Rivages, Paris, 1994. 374 p.

Viard, Jean, *Toulon, Ville discrète*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 2014. 131 p.

Zaninetti, Jean-Marc, « L'urbanisation du littoral en France », in *Population & Avenir*, 2006/2, n° 677. Pp. 4 à 8.

## Articles et études en ligne

Baffico, Stéphanie, « Baltimore, Une saga portuaire », in *Urbanités*, n°4, novembre 2014. Revue en ligne : [www.revue-urbanites.fr/4-baltimore-une-saga-portuaire](http://www.revue-urbanites.fr/4-baltimore-une-saga-portuaire). Consultée le 10 septembre 2016.

Belliot, M. (dir), *Innovations ville-port, Pour des projets intégrés ville-port*, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, Club « territoires maritimes », août 2011. 76 p.

Boubacha, Emmanuel ; Davoult, Denis ; Gueguen, Eric, *Ville et Port, Mutation et recomposition, Note de synthèse et bibliographie*, Ministère de l'équipement, des transports et du logement, Direction de l'aménagement foncier et de l'urbanisme, Centre de documentation de l'urbanisme, Association internationale Villes et ports. Éditions Villes et territoires, Paris-La Défense, 1997. 151 p.

Debrie, Jean, Lavaud-Letilleul, Valérie, « La décentralisation des ports en France : de la recomposition institutionnelle aux mutations fonctionnelles. L'exemple de Toulon » in *Annales de géographie*, n° 669, 2009/5. Pp. 498-521.

Houdart, Michel, *Entre terre et mer, les 250 ans du littoral*, Mai 2003. 10 p. Article en ligne sur le site de l'IFREMER : <http://envlit.ifremer.fr/content/download/27411/222384/version/2/file/littoral0306.pdf>. Consulté le 10/09/2016.

Kolb, Virginia, *Analyse géographique des inégalités environnementales et écologiques en milieu littoral urbain*, Université de la Rochelle, Ecole doctorale Sciences pour l'environnement Gay-Lussac, UMR 7266 Littoral Environnement et Sociétés (LIENSs)- équipe AGÎLE. 367 p.

Legenne, Corinne, *La desserte en espaces verts, un outil de suivi de la trame verte d'agglomération*, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Ile-de-France, 2009. 15 p.

« Le tourisme littoral en France », in *Géotourisme, le site de la géographie touristique en France et dans le monde*. En ligne sur le site de Géotourisme : [www.geotourweb.com](http://www.geotourweb.com). Consulté le 10/09/2016.

Prelorenzo, Claude, « Le retour de la ville portuaire », in *Cahiers de la Méditerranée*, n° 80, 2010. pp. 157-167

Wilson, Ariane, « Villes-ports, quand l'urbain prend le large », in *L'architecture aujourd'hui*, n°332, janvier-février 2001. pp. 28-35.

## Documentation technique

*A l'interface ville-mer, quelles reconversions pour les anciens sites portuaires ? 11 exemples internationaux.* Agence d'Urbanisme de Caen Normandie Métropole, 22 p.

*Etat des lieux « Mer et littoral », Rapport final,* document rédigé dans le cadre de l'élaboration de la Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral, Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, 2014. 342 p. En ligne sur le site du MEEM : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Etat-des-lieux-Mer-et-Littoral.html>. Consulté le 10/09/2016.

*Evolution de l'emprise militaire à Toulon entre 1900 et 2007,* Ville de Toulon, Direction générale Economie et développement, décembre 2007.

*Faire la ville avec le port : quelles stratégies pour le redéveloppement des espaces de liaison ville/port, Guide des bonnes pratiques,* Association internationale des villes portuaires, Ville du Havre, 2007. 136 p. En ligne sur le site de l'AIVP : [http://www.aivp.org/wp-content/uploads/2012/04/Guide\\_PCP\\_AIVP2007\\_FR.pdf](http://www.aivp.org/wp-content/uploads/2012/04/Guide_PCP_AIVP2007_FR.pdf). Consulté le 10/09/2016.

*Faire la ville avec le port : guide de bonnes pratiques,* Association internationale des villes portuaires, 2015. En ligne sur le site de l'AIVP : <http://www.aivp.org/2015/06/30/faire-la-ville-avec-le-port-guide-de-bonnes-pratiques>. Consulté le 10/09/2016

*Grand projet rade, Pré-dossier en vue d'un examen en Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires des grandes opérations projetées sur la rade,* Agence d'Urbanisme de l'Aire Toulonnaise et du Var, Dossier provisoire, version du 15 mai 2008.

*Les évolutions des territoires littoraux 1986-2006,* CETE Méditerranée, septembre 2007. 243 p. En ligne sur le site de la Documentation Française : <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/084000316.pdf>. Consulté le 10/09/2016.

*Les français et la mer, perceptions et attachements,* Observatoire National de la Mer et du Littoral, 2014. 6 p. En ligne sur le site de l'ONML : [http://www.onml.fr/onml\\_f/fiches/Les\\_Francais\\_et\\_la\\_mer\\_perceptions\\_et\\_attachements/fiche-les-fran%C3%A7ais-et-la-mer3.pdf](http://www.onml.fr/onml_f/fiches/Les_Francais_et_la_mer_perceptions_et_attachements/fiche-les-fran%C3%A7ais-et-la-mer3.pdf). Consulté le 10/09/2016.

*Plan de Déplacements Urbains, Présentation du Projet arrêté,* Toulon Provence Méditerranée. 28 p. En ligne sur le site de TPM : Consulté le 10/09/2016.

*Plan local d'urbanisme,* Ville de Toulon, approuvé le 27 juillet 2012. En ligne sur le site de la Ville de Toulon : Consulté le 10/09/2016.

*Plan local d'urbanisme,* Ville de La Seyne-sur-Mer. En ligne sur le site de la Ville de La Seyne-sur-Mer : Consulté le 10/09/2016.

*Population des communes littorales par classe de population en 2009 et évolution*, Observatoire National de la Mer et du Littoral, 2009. En ligne sur le site de l'ONML : [http://www.onml.fr/onml\\_f/fiches/Population\\_des\\_communes\\_littorales\\_par\\_classe\\_de\\_population\\_en\\_2009\\_et\\_evolution/communes-2009.pdf](http://www.onml.fr/onml_f/fiches/Population_des_communes_littorales_par_classe_de_population_en_2009_et_evolution/communes-2009.pdf). Consulté le 10/09/2016.

*Port de Toulon – La Seyne / Brégaillon : projet de schéma directeur*, Ports Toulon Provence, avril 2016. *Projet de rénovation urbaine, Quartier Berthe, Convention ANRU 2005-2009*. En ligne sur le site de l'ANRU : Consulté le 10/09/2016.

*Projet de rénovation urbaine, Centre ancien de Toulon, Convention 2006-2011*. En ligne sur le site de l'ANRU : Consulté le 10/09/2016.

*SCOT Provence Méditerranée, Livre Bleu, Eléments de cadrage pour l'élaboration du chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer, dit « volet littoral et maritime » du SCOT Provence Méditerranée*, Agence d'Urbanisme de l'Aire Toulonnaise et du Var, Version du 2 mars 2012. En ligne sur le site du SCOT : Consulté le 10/09/2016.

*Synthèse statistique de la façade méditerranéenne*, Observatoire National de la Mer et du Littoral, mars 2016. 69 p. En ligne sur le site de l'ONML : <http://www.observatoire-eau-paca.org/environnement/la-mer-et-le-littoral-mediterraneen-synthese-statistique-sur-la-facade-mediterraneenne~1013.html>. Consulté le 10/09/2016.