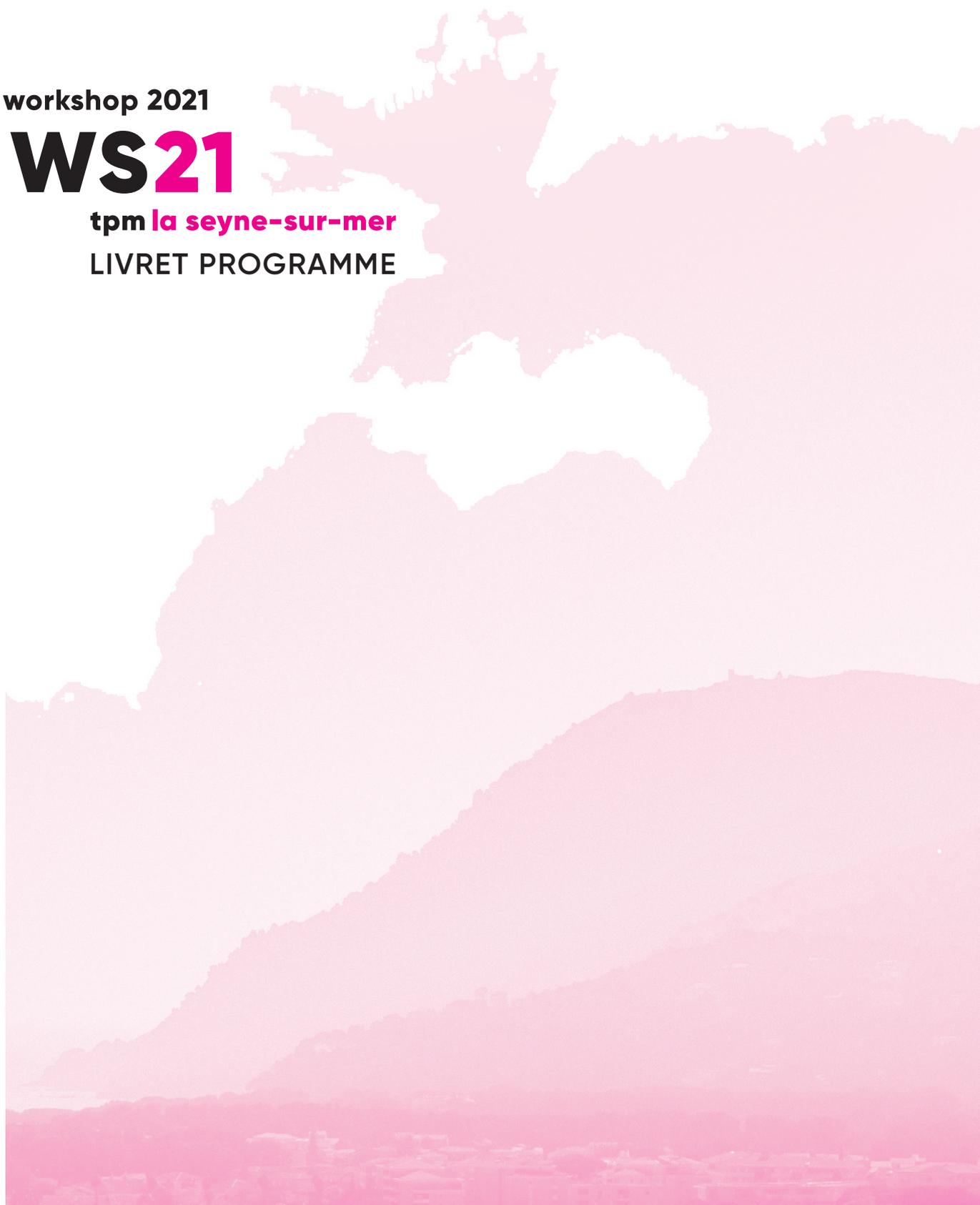


workshop 2021

WS21

tpm **la seyne-sur-mer**

LIVRET PROGRAMME



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

architecture

ensa•m
marseille

MÉTROPOLE

TOULON

PROVENCE

MÉDITERRANÉE



SOMMAIRE



INTRODUCTION



8	PRÉSENTATION DU WORKSHOP
12	LE WORKSHOP
14	LA MÉTROPOLE TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE
16	LA VILLE DE LA SEYNE-SUR-MER

ENJEUX



22	IMAGE DE LA VILLE
26	MOBILITÉ
30	ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE
38	MONTÉE DES EAUX

SITES



44	SÉPARATION NORD/SUD
46	CENTRE-VILLE
50	ATELIERS MÉCANIQUES
58	BRÉGAILLON
64	GARE
68	ZAC
70	BERTHE
74	GRAND PAYSAGE
82	FORTS
86	SABLETTES
92	TAMARIS
98	PAVILLONNAIRE
102	FRISE CHRONOLOGIQUE

SOMMAIRE



ATTENDUS



106	PÉDAGOGIQUES
112	RENDU
114	TRAVAIL D'ÉQUIPE
116	PLANNING DU WS21
118	VISITE DE SITE
120	INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES
121	ÉQUIPE ENCADRANTE
122	ICONOGRAPHIE

INTRODUCTION

PRÉSENTATION DU WORKSHOP

Étudiants et encadrants invités, pour la XIII^e édition de ce Workshop Master 2021, bienvenue à tous.

L'école nationale supérieure d'architecture de Marseille (ensa•m), en concertation avec ses partenaires TPM (métropole de Toulon Provence Méditerranée) et la direction régionale des affaires culturelles (Drac), nous vous proposons cette année de nous intéresser à la commune de La Seyne-sur-Mer, deuxième ville de la jeune métropole.

S'il fallait mettre en perspective les attendus de ce workshop avec ceux qui l'ont précédé, nous pourrions nous demander pourquoi l'échelle des territoires investis est toujours plus importante, et les sujets abordés plus nombreux.

Une réponse serait qu'au fil des années, nous avons été frappés par le niveau d'imbrication des problématiques étudiées. La solution à une question localisée se trouve souvent ailleurs, et interroge des problématiques tierces. Nous avons souvent identifié des solutions globales à des problèmes locaux en proposant, par exemple, une représentation à grande échelle de sujets tels que la mobilité. À l'inverse, des solutions locales semblent parfois pertinentes pour répondre à des enjeux globaux : les circuits courts ou le développement de micropolarités en sont une illustration.

En d'autres mots, ce workshop pourrait être un éloge de la complexité. À La Seyne-sur-Mer, nous avons trouvé un extraordinaire condensé de toutes les questions qui interrogent aujourd'hui l'urbain, mais aussi la politique. Au point de donner l'impression que l'essentiel des sujets socio-économiques qui font l'actualité concerne l'aménagement du territoire. Les Gilets jaunes ne se sont-ils pas d'abord retrouvés sur la question du coût des transports et des loyers ? N'ont-ils pas inventé un nouvel espace public ?

Comme dans tant d'autres villes moyennes, le centre-ville déserté de La Seyne se paupérise. La faute au développement du périurbain ? Peut-être, mais celui-ci ne va pas bien pour autant. Comme partout, les centres commerciaux sont en perte de vitesse, et les cités continuent à concentrer chômage et problèmes sociaux, malgré des décennies de politiques urbaines diverses. Quant à la périphérie pavillonnaire, vilipendée pour son étalement urbain, elle rumine le mal-être d'une classe moyenne en déclin dans des embouteillages quasi permanents.

La ville active est aussi en crise. La désindustrialisation a peut-être atteint un niveau plancher avec la mise à jour cruelle de notre dépendance en matière d'autosuffisance stratégique : masques et chloroquine bien sûr, mais aussi produits alimentaires de base, entre autres.

Faut-il protéger le foncier des friches pour lui permettre d'accueillir un futur développement relocalisé ? Ou doit-on le céder à la pression immobilière ?

PRÉSENTATION DU WORKSHOP



PRÉSENTATION AU WORKSHOP



Enfin, le littoral communal concentre toutes les difficultés liées à la montée du niveau de la mer, le désensablement, l'envasement, et autres questions aquatiques liées à l'imperméabilisation des sols.

Cette liste n'est pas exhaustive. La suite de ce document vous propose d'en prendre connaissance plus en détail, à travers une visite illustrée de la commune.

Avec nos partenaires, nous avons décidé de vous soumettre l'ensemble de ces questions, et de vous laisser décider de cibler, ou au contraire de croiser les sujets. Adeptes du projet comme outil d'analyse, nous vous laisserons l'aborder à votre guise avec la sensibilité propre à chaque encadrant.

Ouvrez bien vos mirettes et vos écouteilles. Ce territoire est extraordinaire, sa beauté et sa richesse vous surprendront.

Julien Monfort

Enseignant du DE3-P2 à l'ensa•m et organisateur du workshop

LE WORKSHOP



À l'origine mené en collaboration avec le Parc national des Calanques sur des sites tels que La Ciotat, Cassis ou les îles du Frioul, le workshop de l'école prend désormais ses quartiers sur le littoral toulonnais.

Pour cette deuxième année de collaboration entre Toulon Provence Méditerranée, la Drac et l'ensa•m, nous posons nos valises sur une commune en particulier : La Seyne-sur-Mer.

L'exercice que nous vous proposons n'est pas innocent et dépasse le cadre purement formel de l'école. Les différents workshops ont toujours initié une réflexion de fond chez les élus des territoires concernés, en leur en donnant une vision différente et une nouvelle façon de les aborder. Vous pourrez constater que vous serez rapidement pris dans le rythme. L'alternance entre travail d'équipe et moments de détente, les échanges avec les encadrants ou encore les réflexions à l'échelle territoriale vous donneront sans doute une nouvelle vision des études d'architecture.

L'objectif n'est pas d'arriver avec un projet gagnant qui serait réalisé en l'état, mais de soumettre des hypothèses de réponses qui questionneront et serviront de socle pour nourrir le développement futur de la commune.

Le workshop en partenariat avec TPM a été initié l'an passé autour de l'opération « Mayol à Pipady », où les enjeux concernaient la ville de Toulon. Pour cette édition 2021, la collaboration se poursuit au sein d'une commune aux multiples enjeux.

La Seyne-sur-Mer située sur le littoral varois est la deuxième ville du département en termes d'habitants. La commune est depuis toujours tournée vers la mer. Cependant, La Seyne semble déchirée entre son arrière-pays et sa côte. Jusqu'au centre de la ville, la bipolarité de la commune perdure. La succession de plages, de terrains délaissés et d'habitations y participe tout en complexifiant les relations entre ses polarités. Une fracture nord/sud est visible. Au nord, la zone commerciale, les friches, la gare, les chantiers navals et le centre-ville contrastent avec un sud carte postale, ses plages, ses massifs et son tissu pavillonnaire. L'un aborde des thématiques d'ordre économique, de reconversion des sites à l'abandon, l'autre des thématiques liées au tourisme, à la mobilité, à l'habitat...

À l'interface de ces sites, le centre-ville est spectateur d'un flux automobile incessant ; symbole d'un centre en déshérence et en voie d'extinction. Stratégique, fragmenté et difficilement accessible, désormais tout l'enjeu est de recoudre ce territoire divisé.

Cela ne pourra se faire sans l'imbrication de problématiques à plusieurs échelles : métropolitaines, intercommunales et locales.

LE WORKSHOP



Une métropole entre monts et rades

LA MÉTROPOLE TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE (TPM)



Le 1^{er} janvier 2018, celle qui était la communauté d'agglomération la plus peuplée de France devient métropole. Sa superficie, qui la classe parmi les petites métropoles françaises, est compensée par la diversité exceptionnelle des paysages qui la structurent, tout autant que par sa forte dynamique économique.

La métropole TPM est un territoire qui se découvre progressivement. Lorsque l'on arrive par l'axe A50 / A57, la mer prend toute la place et occulte les communes qui nous entourent. L'effet est renforcé par les reliefs, au nord, qui cadrent la vue. C'est ensuite au compte-goûte que les douze villes qui composent la métropole (Six-Fours-les-Plages, La Seyne-sur-Mer, Saint-Mandrier, Ollioules, Toulon, Carqueiranne, La Crau, La Garde, Hyères, Le Pradet, Le Revest-les-Eaux, La Valette-du-Var) apparaissent, comme pour nous laisser le temps de les contempler une à une.

Avec ses 437 000 habitants étalés sur 366 km², TPM présente une densité de population deux fois plus élevée que la métropole Aix-Marseille Provence. Accueillant 43% des varois et les deux plus grandes villes du département, Toulon et La Seyne-sur-Mer, le territoire est particulièrement dynamique et attractif.

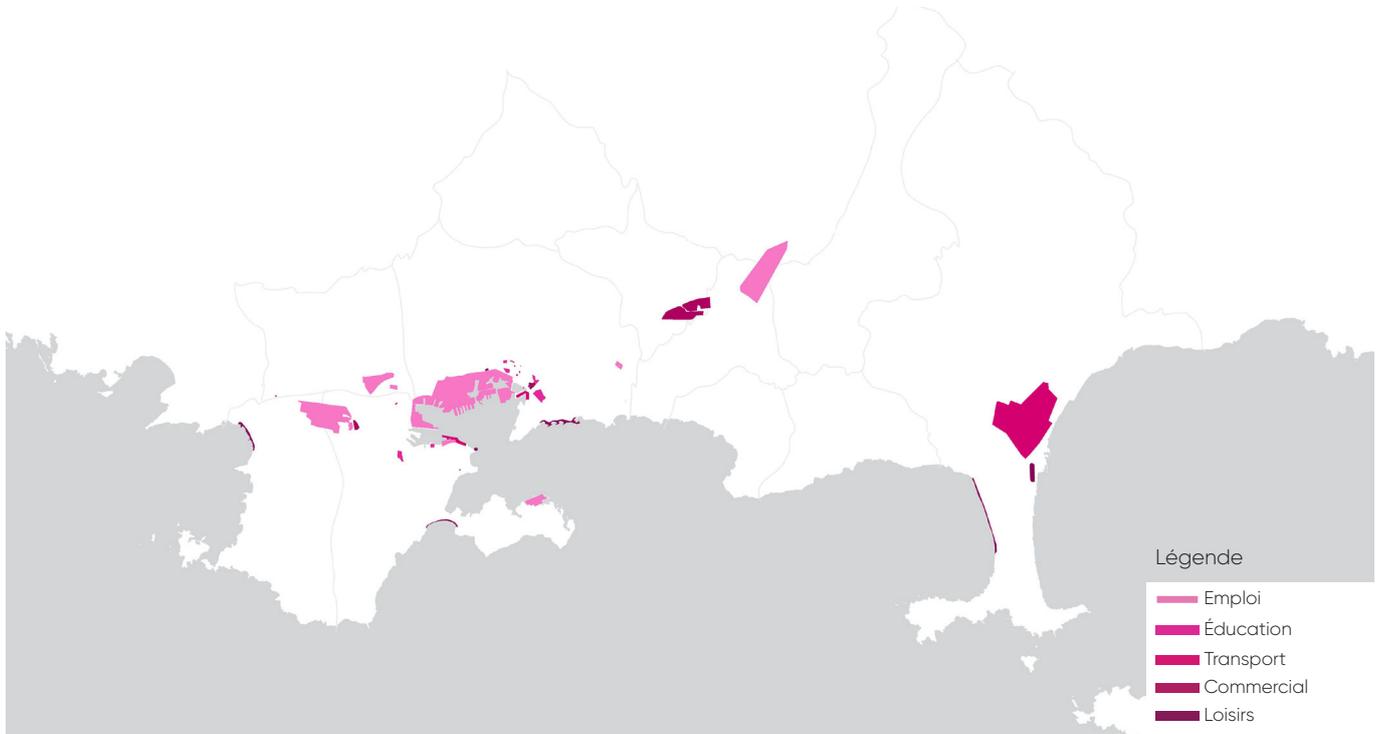
Par ailleurs, ces deux communes voisines établies autour de la rade de Toulon, ont su en faire un atout majeur. 70 % de la flotte milliaire française est basée dans la première ville du Var. La seconde, quant à elle, possède le port de commerce de Brégaillon, le plus important de TPM et a su devenir le premier port scientifique d'Europe. De manière plus générale, les 200 km de littoral qui se succèdent au fil des communes ont toujours été un élément métropolitain essentiel et attirent aujourd'hui un important flux touristique.

En parcourant la métropole, on constate qu'elle est en capacité d'offrir un patrimoine culturel très riche, héritier d'une histoire qui l'est tout autant. Toulon accueille de nombreux événements (forums sur l'emploi, festivals sur les plages du Mourillon, matchs de rugby...), Hyères, la villa Noailles et ses nombreux spots nautiques, la Villa Tamaris à La Seyne...

Néanmoins, la métropole est confrontée à de nombreuses problématiques. Une des principales est commune à bien d'autres intercommunalités, la mobilité. Malgré la richesse et la pluralité de son territoire, la métropole s'est essentiellement développée en bordure de littoral avec, pour centre névralgique, la ville de Toulon concentrant la population sur quelques points. L'axe autoroutier étant la seule voie majeure qui traverse le territoire d'est en ouest, nombre de travailleurs internes à la métropole utilisent cet axe et génèrent un trafic important qui n'est qu'aggravé par les flux automobiles départementaux et trans-départementaux.

À plus long terme, la question de la montée des eaux apparaît aussi comme une problématique majeure pour cette métropole si dépendante de son développé côtier.

LA MÉTROPOLE TPM



Les polarités métropolitaines



Les douze communes de TPM

LA VILLE DE LA SEYNE-SUR-MER



Au sud-ouest de Toulon, la commune de La Seyne-sur-Mer s'étend sur 22 km² entre le littoral et un arrière-pays montagneux. Elle est la deuxième commune du Var avec 64 000 habitants.

La Seyne, aujourd'hui commune indépendante est longtemps restée un quartier de Six-Fours, mais avec le développement de la pêche et de l'agriculture, elle devient de plus en plus autonome. Elle acquiert son indépendance sur décision royale le 2 juillet 1657.

Dans le prolongement de Toulon, la ville a toujours eu une vocation stratégique sur le littoral. Partie intégrante de la grande rade, le système défensif de l'arsenal s'implante jusqu'à La Seyne par quatre forts militaires. Afin d'agrandir la flotte de la marine royale, des chantiers navals s'installent à La Seyne. L'essor de la ville débute dès les années 1711 jusqu'au XIX^e siècle.

La mécanisation des chantiers et l'apparition du chemin de fer sur le territoire contribuent au développement industriel de la cité.

Le pont levant est construit en 1920 pour acheminer des matières premières jusqu'aux chantiers navals. Aujourd'hui il est le symbole de cette histoire et du passé industriel-portuaire de la ville.

Durant une trentaine d'années, la Société nouvelle des forges et chantiers de la Méditerranée (FCM) est une des icônes de la dynamique florissante de la flotte française et de son savoir-faire, employant plus de 2 000 hommes.

Parallèlement au développement industriel du nord de la ville, le sud connaît un essor touristique du côté de Tamaris et des Sablettes. Lieu de villégiature où se trouvent casino, bains de mer, palais et villas, La Seyne attire de nombreux touristes grâce à ses plages et ses paysages.

La crise économique des années 1980 conduit à la fermeture des chantiers et à une grande perte d'activité sur la commune.

Aujourd'hui encore, la ville est caractérisée par son important trait de côte : 25 km de linéaire en contact direct avec la mer. Le long de celui-ci se succèdent des espaces balnéaires, industriels, tertiaires... Autant de diversités qui sont à l'image de cette ville aux multiples facettes.

Ce territoire peut se décomposer selon trois polarités : les bassins d'emploi, les lieux de résidence et les lieux de loisirs.

LA VILLE DE LA SEYNE-SUR-MER



La plage des Sablettes

LA VILLE DE LA SEYNE-SUR-MER



Les lieux d'emplois sont qualifiés par quatre grands secteurs dans la ville :

- la zone d'aménagement concerté (ZAC) des Playes à l'extrême nord de la commune, est connectée à l'autoroute et au chemin de fer ;
- le port de Brégaillon, port industriel et commercial, spécialisé dans les sciences maritimes, est le plus grand port scientifique d'Europe ;
- l'arsenal militaire s'étendant de Toulon à La Seyne ;
- les chantiers navals, de nos jours axés sur l'équipement de yacht, dans la continuité du centre-ville.

Si ces activités économiques se déroulent le long du littoral, elles restent concentrées au nord de la commune.

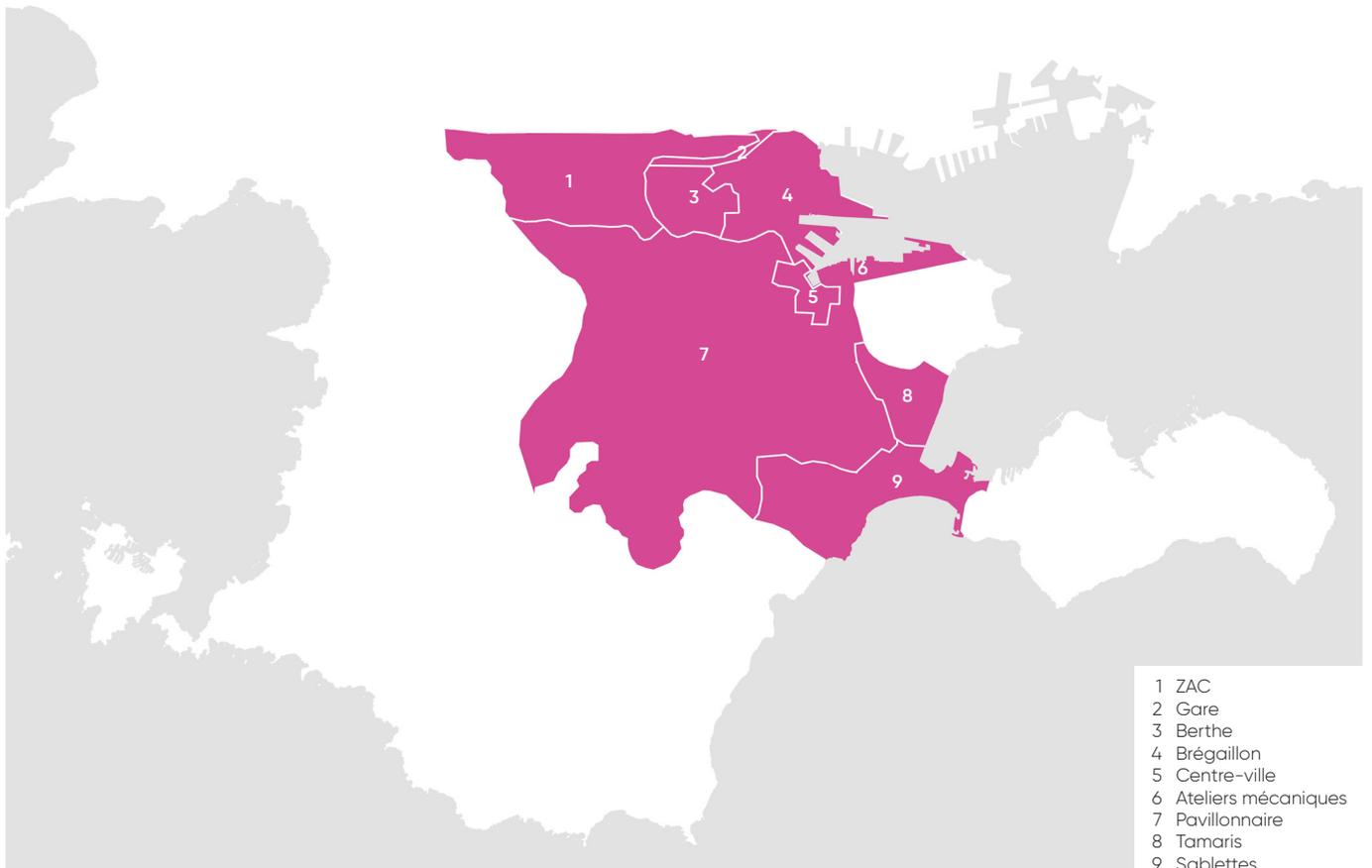
Les polarités résidentielles sont plurielles et divisées entre le nord et le sud :

- le quartier Berthe, grande cité HLM datant de la Reconstruction, est situé au nord, à proximité de l'autoroute ;
- le centre-ville, assimilable au centre ancien marseillais, est constitué d'immeubles anciens sur le modèle des trois fenêtres. Il est aujourd'hui éligible à un programme de rénovation urbaine ;
- les quartiers plus aisés, occupés par de grandes villas individuelles au sud, proches de la mer et des espaces naturels ;
- le pavillonnaire, immense nappe de maisons individuelles et petits collectifs s'étendant jusqu'à la limite communale avec Six-Fours.

Enfin, le dernier groupe de polarités concerne les activités et loisirs sur la commune et regroupés principalement dans la partie sud. On retrouve :

- la zone commerciale au nord de la ville, accolée à la sortie d'autoroute ;
- les nombreux ports de plaisance et de pêche, le long du littoral (6 ports différents au total) ;
- les plages, principalement autour des Sablettes ;
- le massif du Cap-Sicié et la forêt de Janas, lieux de balades et randonnées en balcons sur la mer, à l'extrême sud.

LA VILLE DE LA SEYNE-SUR-MER



- 1 ZAC
- 2 Gare
- 3 Berthe
- 4 Brégaillon
- 5 Centre-ville
- 6 Ateliers mécaniques
- 7 Pavillonnaire
- 8 Tamaris
- 9 Sablettes

Les divers quartiers seynois

ENJEUX



IMAGE DE LA VILLE



Comme nous l'avons évoqué précédemment, la ville de La Seyne-sur-Mer est complexe, elle condense de nombreux enjeux et problématiques. Les pièces urbaines qui la composent sont similaires à la ville de Marseille : une périphérie pavillonnaire étendue, un centre ancien en désuétude, une zone industrialo-commerciale, d'anciennes friches industrialo-portuaires, et un panorama composé de plages et criques au sable fin.

À l'instar de la ville de Marseille, La Seyne-sur-Mer souffre d'une image qui n'est pas toujours reluisante.

L'entrée de ville présente un environnement peu engageant pour le visiteur. Par la route ou par le rail, l'arrivée sur La Seyne s'effectue en longeant un paysage industriel composé en partie de hangars, de parkings et de grandes surfaces commerciales. De plus, ces zones soumises à une forte affluence automobile engendrent de nombreux embouteillages. Cette entrée de ville, édifiée à la Reconstruction, se compose également de grands ensembles et de cités à la réputation controversée. En effet, avec un fort taux de chômage frôlant les 40 %, la cité est nécosée par de nombreux trafics et problèmes de délinquance.

Cependant, la municipalité éprouve la volonté de changer l'image du quartier, aujourd'hui négative, par de grands travaux d'aménagement et d'ouverture vers la ville. L'ambition est d'intégrer les habitants et le quartier à la ville afin qu'ils ne soient plus en marge de la vie seynoise.

Le centre ancien est, à l'instar du quartier de Noailles à Marseille, un centre-ville désuet et en déshérence. Bien que les bâtiments ne soient pas encore écroulés, certains sont dans un réel état de vétusté et d'insalubrité. Malgré les volontés municipales de redorer l'image de ce lieu de vie, il subsiste de nombreux rideaux baissés, une majorité de locaux commerciaux sont fermés. Malgré les défauts que présente ce centre-ville, il offre toutefois des ruelles provençales typiques, avec des vues plus « qu'instagrammables ».

Si le nord de la ville ne possède pas une image très reluisante, au sud la tendance s'inverse. Face aux paysages méditerranéens et aux plages de sable fin, la ville devient une villégiature et un refuge propice au repos.

Tamaris et Les Sablettes sont caractéristiques des images « carte postale » de la commune. Ces quartiers ont longtemps abrité de riches demeures grâce à leurs paysages et vues imprenables sur le rivage. À l'extrême sud, la zone Natura 2000 préserve des espaces au fort caractère naturel, propices à la marche et à la randonnée. À l'ombre des pins et des chênes, le promeneur, est dans un environnement totalement végétal avec, pour seul horizon, la Méditerranée. Ces espaces naturels protégés présentent un réel attrait touristique, promouvant la ville à l'échelle du département voire de la région.

IMAGE DE LA VILLE



La Seyne-sur-Mer depuis les rails

IMAGE DE LA VILLE



Actuellement, la municipalité a recensé l'ensemble des points forts de la commune. Ces derniers sont composés par les plages et sentiers de randonnées, ainsi que le littoral nord où il est question de lieux de commerces et de recherches avec un fort potentiel de développement notamment dans le domaine universitaire. Une vingtaine de points sont ainsi repérés comme des lieux d'enjeux et de développements futurs. Bien que la commune possède aujourd'hui une image négative et semble effacée à l'échelle métropolitaine, elle a néanmoins tout le potentiel pour devenir un lieu attractif de la métropole en interaction avec Toulon.

IMAGE DE LA VILLE



Projet de piétonnisation du port

MOBILITÉ



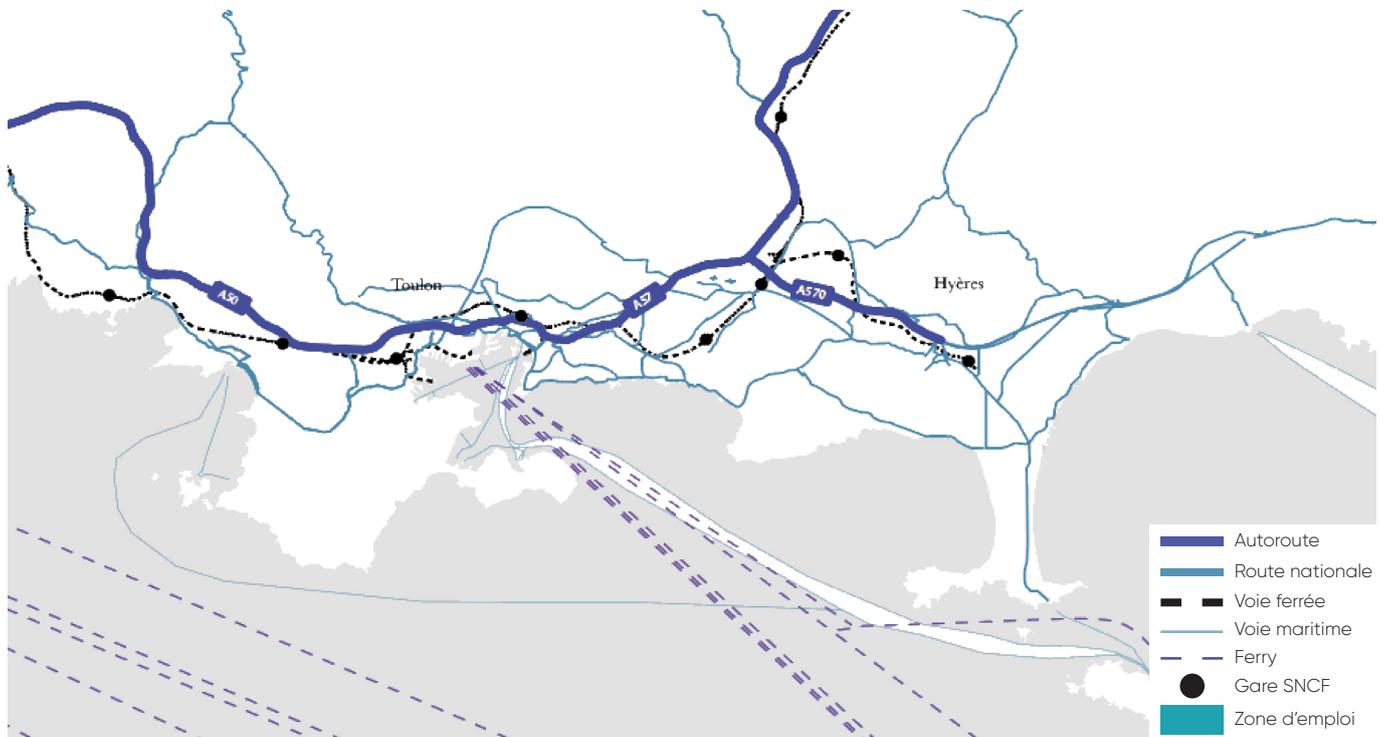
La mobilité est un enjeu essentiel de la commune seynoise. Les problèmes sont multiples et les axes routiers sont régulièrement saturés aux heures de pointe. Comme le démontre l'INSEE, à l'échelle du Var, la voiture est utilisée par 75 % des actifs pour se rendre au travail.

À La Seyne, 56 % des habitants travaillent hors de leur commune de résidence ; beaucoup travaillent à Toulon ou plus à l'est de la métropole. Cependant, il n'existe qu'un seul axe structurant majeur, l'autoroute A50. Ce dernier, par les mouvements pendulaires est-ouest, se retrouve continuellement saturé. Au niveau de la commune, un important flux automobile transite du sud au nord, soit du pavillonnaire à l'autoroute, et aux multiples zones d'emploi.

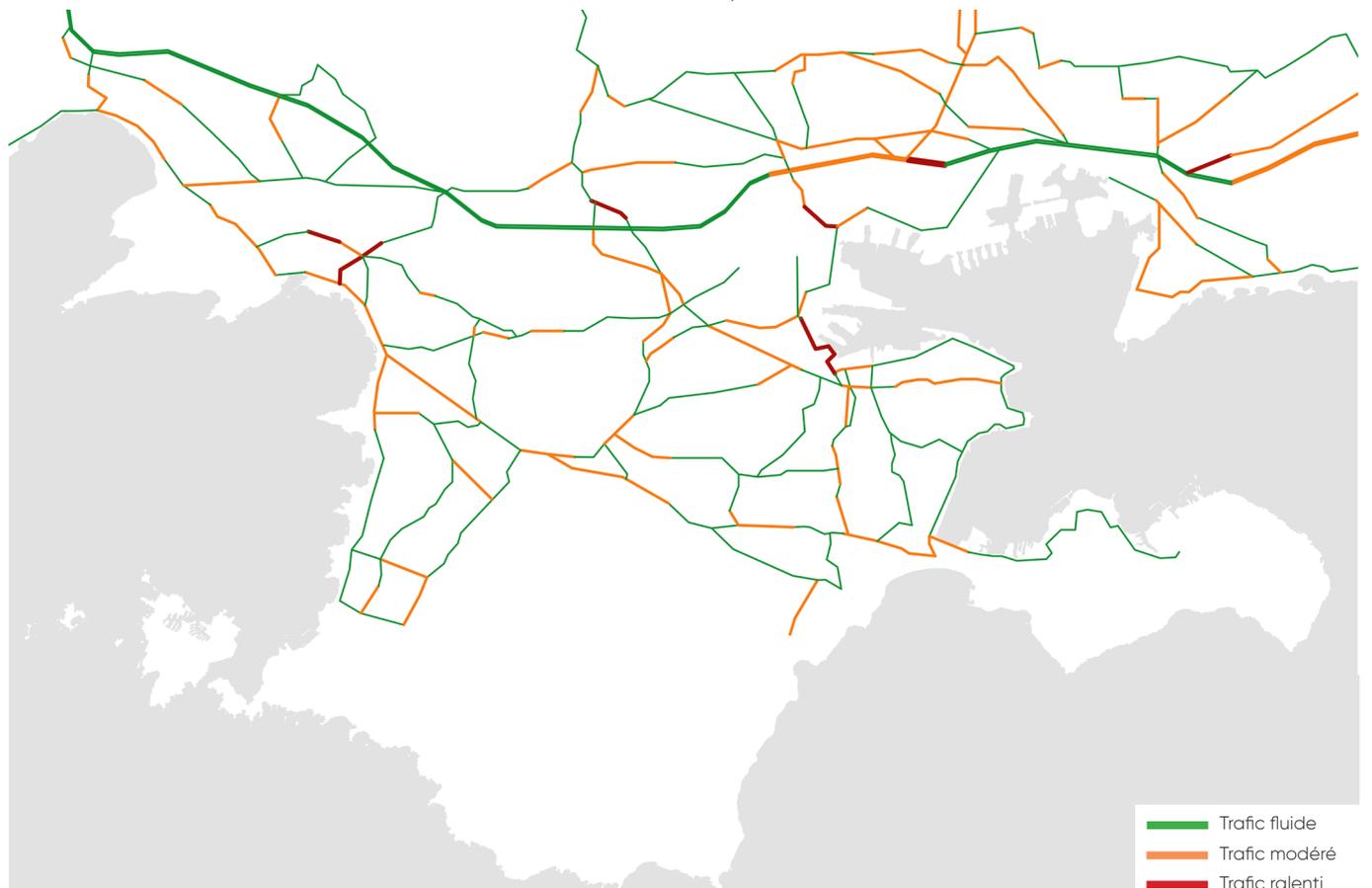
Afin de prendre conscience d'une partie du problème, il est opportun de revenir aux origines de La Seyne. En effet, la commune s'est développée progressivement en se structurant autour des anciens chemins agricoles. Ces axes, apparus à une époque où l'automobile n'existait pas, ne sont légitimement pas en capacité d'absorber le trafic automobile actuel. Le réseau s'est développé au fur et à mesure des besoins, sans considération ou logique urbaine. Par exemple, une importante part du trafic passe par le port de La Seyne ou la Corniche. Ces éléments paysagers majeurs sont donc pollués par la circulation.

Si l'automobile est l'un des aspects majeurs de la mobilité, c'est notamment par sa forte utilisation. Plusieurs causes en sont à l'origine, mais la principale est la superficie de la commune. Entre le nord et le sud, 8 km s'étendent au milieu de tissus urbains complexes et divers.

L'autre raison à cette utilisation intensive de l'automobile personnelle reste la faible utilisation des transports en commun. Le réseau métropolitain propose une quinzaine de lignes terrestres sur la commune et deux lignes maritimes. Les communes de Toulon, Six-Fours et Ollioules sont connectées par le bus depuis La Seyne, avec des trajets réguliers. Cependant, les lignes internes sont peu fréquentes. La spécificité du réseau provient des lignes maritimes, qui permettent aisément de relier Toulon, principal pôle d'activité. Si ces transports sont peu fréquentés, leur manque d'efficacité en est la principale raison. Il existe trop peu de voies dédiées uniquement aux bus, les contraignant à emprunter les mêmes que les voitures. Ainsi, ils sont régulièrement coincés dans les embouteillages. Depuis peu, la première ligne à haut niveau de service (LHNS) a été mise en service au nord de la ville.



Mobilités métropolitaines



État du trafic routier à 18 heures

MOBILITÉ



Afin d'offrir une desserte plus pertinente, la municipalité a mis en place des appels-bus. En réservant son bus via une application, l'utilisateur s'assure d'être récupéré le lendemain.

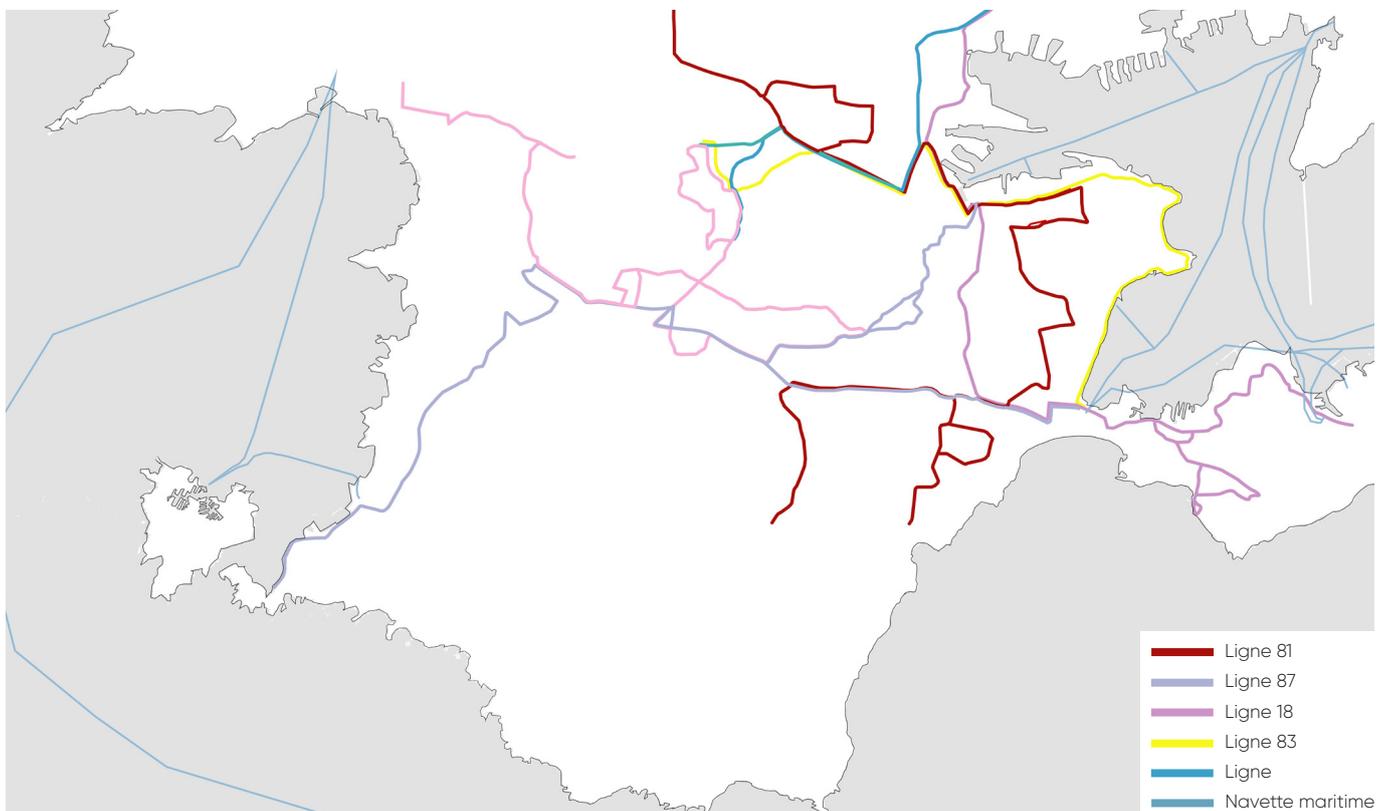
L'autre moyen de transport collectif utilisé sur la commune est le rail. La Seyne est sur le trajet du Transport express régional (TER) Marseille-Toulon. Il offre un transport rapide et efficace à une grande partie des travailleurs et étudiants.

L'un des projets métropolitains envisage la création d'un RER afin d'augmenter la fréquence des trains sur ce réseau. La gare de La Seyne fait partie de ce réseau, ayant pour terminus la gare de Saint-Cyr-Les-Lecques. Toutefois le problème réside dans la connexion complexe de la gare avec le centre-ville seynois.

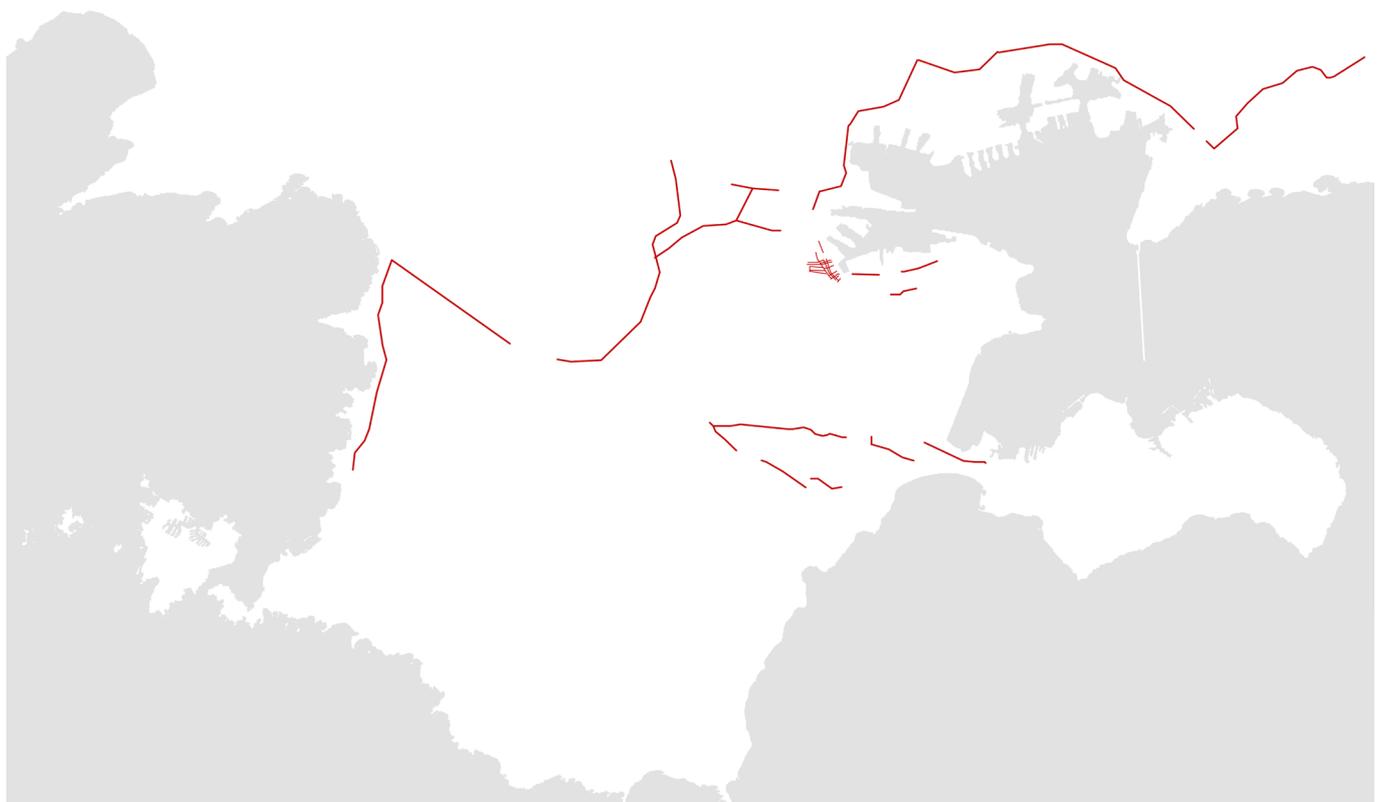
Le fort dénivelé de la commune n'incite pas aux mobilités douces comme le vélo ou la marche. De plus, les pistes cyclables sont décousues et discontinues sur l'ensemble du territoire. Bien qu'il existe une piste intercommunale, elle n'est encore qu'un projet. D'ici 2025, une continuité entre toutes les portions existantes devrait s'établir. Actuellement, le cycliste est contraint d'emprunter des portions de routes, ce qui le décourage fortement.

En se plaçant à l'échelle du piéton, on remarque que les aménagements se font rares. Dès la sortie du centre-ville, les trottoirs disparaissent, rétrécissent et sont souvent détournés par la fermeture résidentielle. Dans le tissu pavillonnaire, les cheminements se complexifient face aux clôtures et voies privées.

Ainsi, la mobilité seynoise questionne, tant au niveau métropolitain que local. Tout l'enjeu réside dans la liaison de cette commune à la métropole, ainsi que la facilitation de son accessibilité en interne. La mobilité intracommunale pose aujourd'hui problème, engendrant de nombreux désagréments, aussi bien en centre qu'en périphérie.



Réseau majeur de bus sur la commune



Réseau de pistes cyclables existantes

ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

L'activité économique de La Seyne-sur-Mer est tournée vers trois principaux secteurs : le militaire, la recherche et l'industrie navale, et le tourisme. Ils sont tous associés à des quartiers plus ou moins définis spatialement sur la commune. Aujourd'hui, La Seyne possède une offre d'environ 20 000 emplois.

Plus de 37 000 résidents sont dans la population active de la commune. Sur ce chiffre, 70 % travaillent et 30 % sont considérés comme inactifs (étudiants et retraités). En outre, 12 % des actifs sont au chômage, alors que la moyenne française est de 9 %. La commune ne génère donc pas suffisamment d'emplois pour que chacun de ses habitants y travaille, les incitant à aller en dehors de la commune et provoquant de nombreux flux vers Toulon et son arsenal. En effet, le pôle militaire concentre à lui seul 20 000 emplois, ce qui en fait un pôle économique important dans la métropole. En se concentrant sur la commune, on constate que les emplois se situent majoritairement au nord. Grâce à l'industrie navale et la ZAC des Playes, l'économie est diversifiée.

En ce qui concerne le sud, les grandes plages de sable fin et leur activité nautique axent l'économie sur le tourisme et les loisirs. Au nord de la commune, à proximité de la gare, la ZAC des Playes génère environ 12 000 emplois. Elle a pour objectif, dans les prochaines années, de se développer jusqu'à Ollioules pour devenir un pôle d'emploi et de recherche maritime majeur. L'idée de cette technopole est née d'une réflexion de la communauté d'agglomération TPM, afin de créer un projet favorisant le développement économique technopolitain.

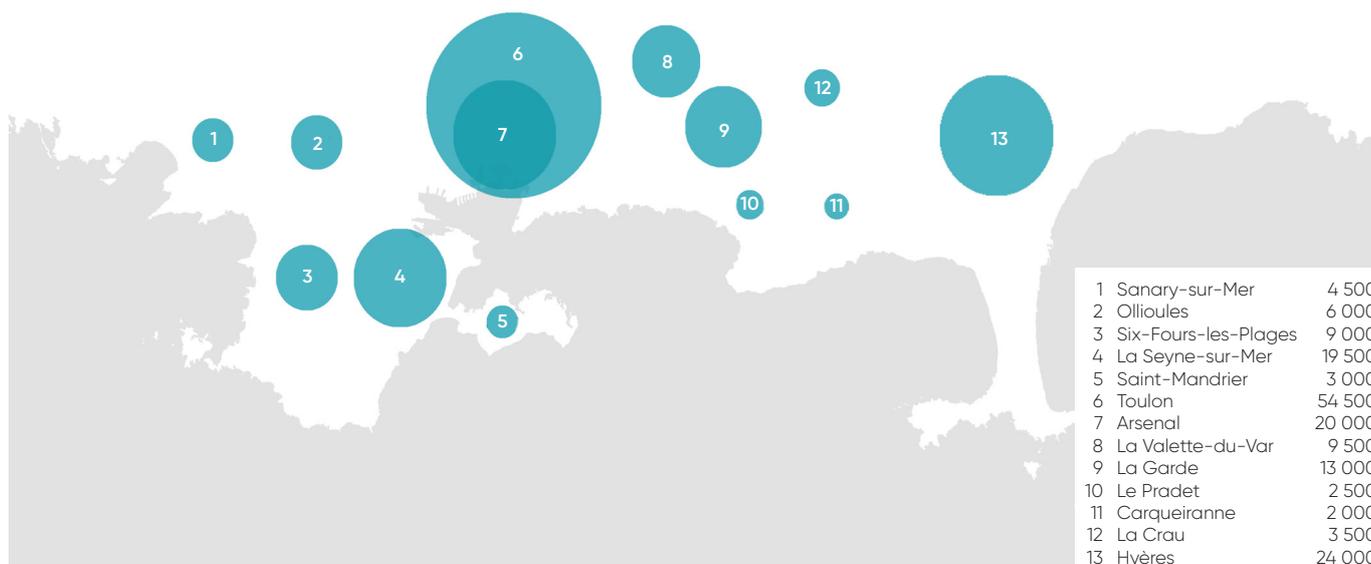
Nécessitant un emplacement géographique stratégique et facilement accessible depuis l'autoroute, les plans d'aménagement se sont portés sur ces franges autoroutières. Elle est la première technopole européenne favorisant une synergie entre les acteurs des technologies marines et sous-marines, la maintenance des navires, le développement durable et la sécurité et sûreté maritime. Ce pôle de 32 hectares à l'ouest de Toulon a pour vocation de devenir un pôle de formations, de recherches, et d'entreprises. Sur ce terrain sont déjà implantés la DCNS depuis 2015, ainsi que le Pôle Mer Méditerranée depuis 2016.

Cette technopole s'inscrit dans l'opération d'intérêt régional « industries du futur ». Implantée en partie sur Ollioules et sur la base maritime de Brégaillon à la Seyne, elle favorise les essais en mer. De plus, elle est à proximité d'entreprises scientifiques renommée telle que : Ifremer, CNIM, CNRS, Orange marine.

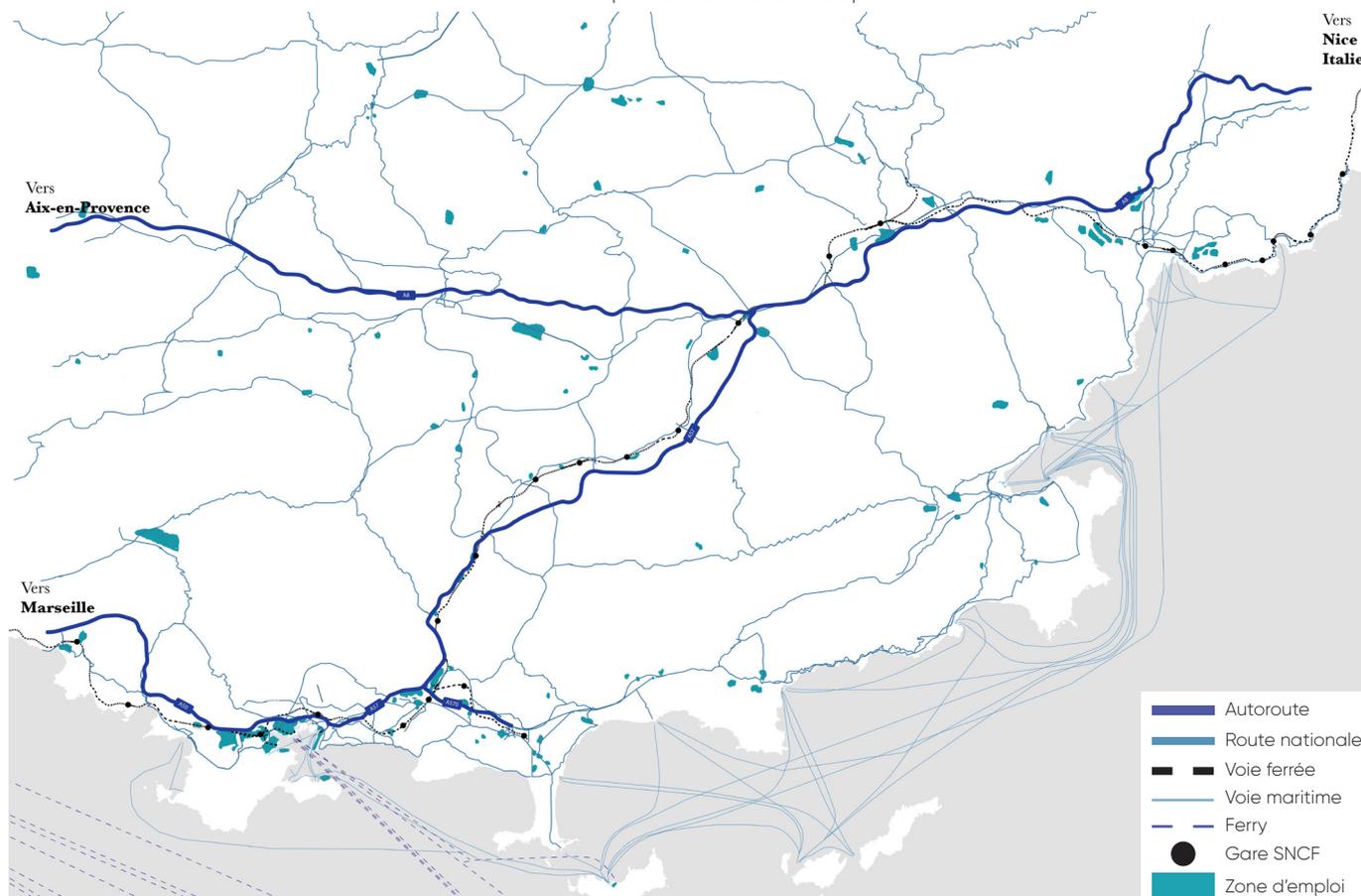
D'ici 2025, cette technopole devrait générer 6 000 emplois supplémentaires. Ainsi une bonne desserte du site devient primordiale afin d'alléger les réseaux routiers déjà saturés. En effet, repenser le réseau de transports en commun et la desserte ferroviaire permettrait de désengorger cette zone.

À la limite entre la ZAC et le centre-ville se trouve une zone commerciale avec de grandes enseignes de distribution proposant une diversité de marques de mode.

ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE



Nombre d'emplois au sein de la métropole



Desserte des polarités d'emploi régionales

ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

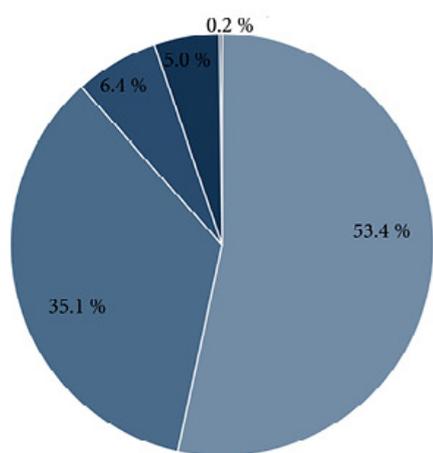


Au vu de la perte d'attractivité de La Seyne-sur-Mer et de la compétitivité qui s'installe avec les grands centres commerciaux – certes non présents sur la commune, mais très facilement accessibles via l'autoroute – une désertion des commerces de centre-ville se fait sentir. Ainsi, une paupérisation s'y est installée avec un taux de chômage atteignant les 9,3 % pour les 9 000 personnes y résidant. Seulement 44,7 % des habitants du centre-ville sont actifs. Cela signifie qu'il est peu attractif. Avec ces loyers assez bas, il attire une population jeune avec de faibles moyens ou au chômage.

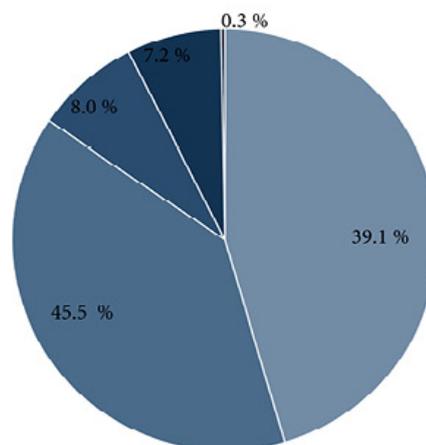
Des actions sont entreprises pour contrer ces fermetures et redonner vie au centre-ville seynois, telles que des marchés alimentaires ou encore des vide-greniers s'installant dans les rues commerçantes. Pour relancer son économie et son attractivité commerciale, cela fait trois ans que la ville participe à la journée nationale du commerce de proximité au travers de laquelle commerçants et artisans offrent des dégustations et organisent des expositions permettant d'apprécier le savoir-faire local. De plus, une politique urbaine comprenant un plan de rénovation urbaine est aujourd'hui mise en place. Son objectif est de rénover et de créer des logements neufs attirant des populations plus dynamiques (étudiants, cadres, jeunes ménages...) afin de favoriser la mixité sociale. Pour accompagner ces nouvelles dynamiques, l'attractivité des places et espaces publics est également pensée. Ce réaménagement urbain se déroule avec la volonté de piétonner le port et l'installation d'équipements et d'activités nautiques qui redynamiseraient le centre-ville et seraient attractifs pour la population métropolitaine.

Avec cette dernière volonté, le tourisme voit son avenir s'accroître.

ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

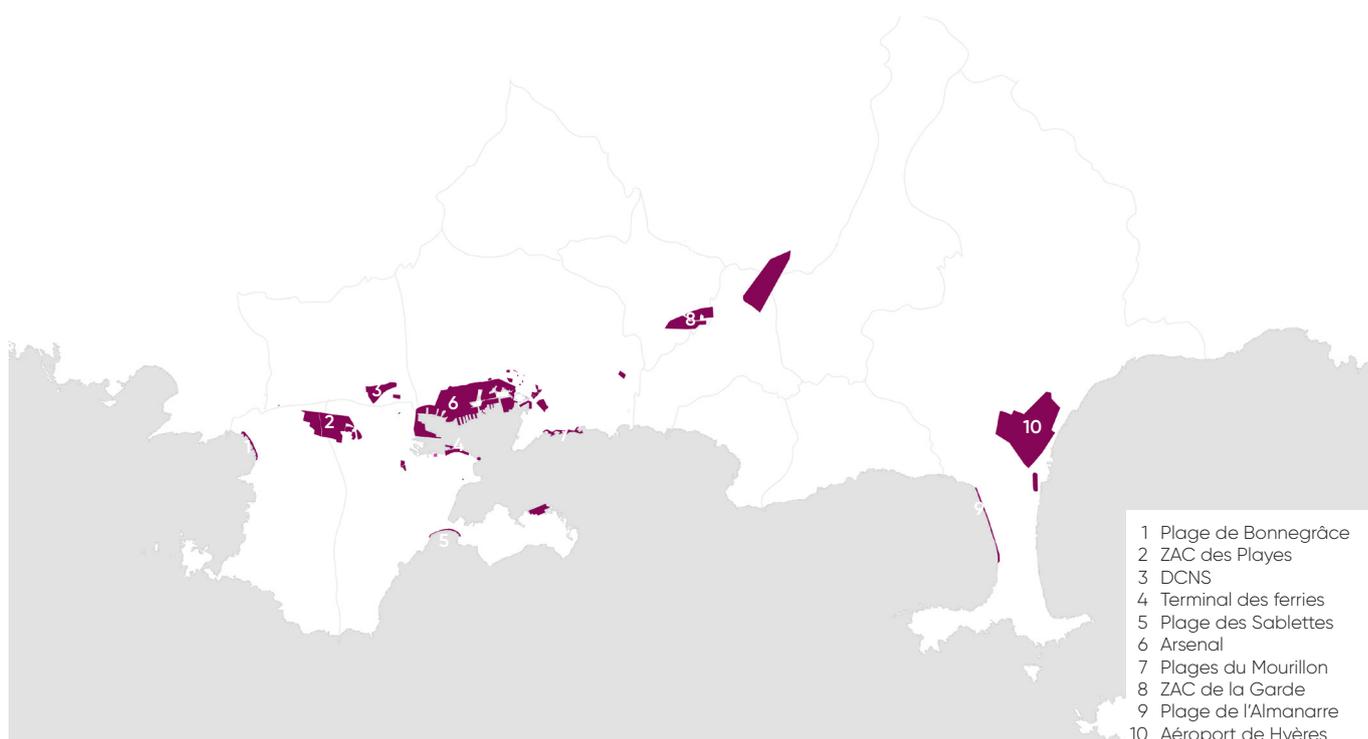


Toulon



La Seyne-sur-Mer

- Agriculture
- Industrie
- Construction
- Administration publique, enseignement, santé, action sociale
- Commerce, transport, services divers



Polarités métropolitaines

ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE



Le tourisme balnéaire représente un fort atout pour la métropole TPM avec ses 200 kilomètres de côtes aux paysages fortement diversifiés. Même si le littoral de la commune seynoise représente 12,5 % (soit 25 km) de celui de la métropole, seuls 2 kilomètres sont consacrés aux plages. Les touristes se concentrent sur d'étroites plages, toutes à proximité.

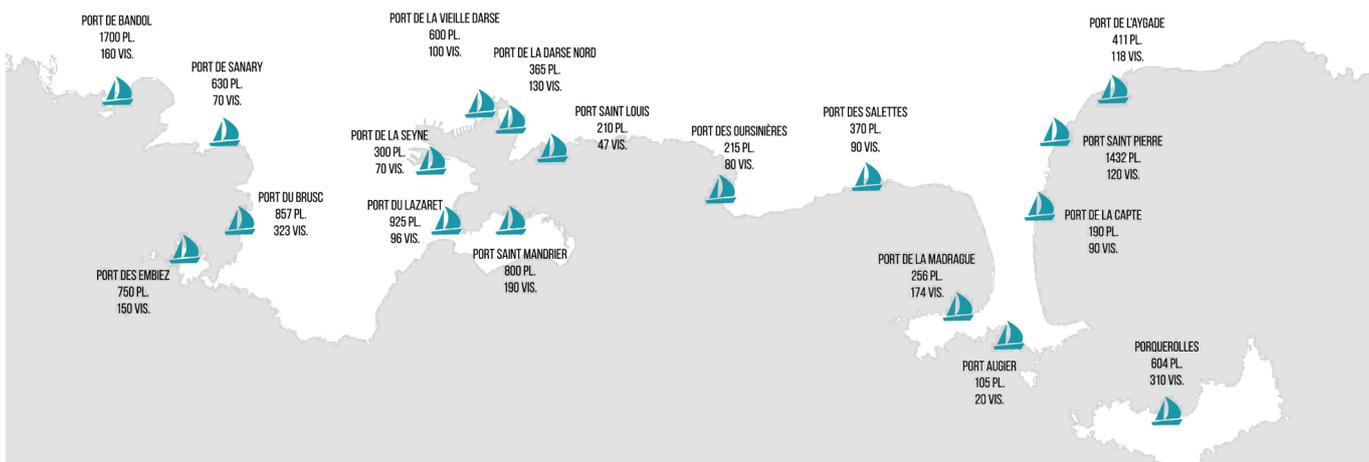
L'activité touristique est condensée principalement sur trois mois de l'année, mais elle crée 7 à 8 % de l'emploi métropolitain. Chaque année 3,5 millions de touristes séjournent dans la métropole pour du tourisme balnéaire, des raisons professionnelles ou bien des visites aux familles possédant de nombreuses maisons secondaires sur cette partie du littoral. Cependant, ce sont les villes de Six-Fours-les-Plages, Le Pradet, Toulon et Hyères qui attirent le plus, par leur capacité d'accueil et diversité d'hébergement ainsi que par les activités proposées. En effet, Toulon est très dynamique grâce aux nombreux équipements métropolitains et aux événements qu'elle propose.

Hyères est plus attractive grâce à la présence de son aéroport, mais aussi pour les spots d'activités nautiques qu'elle possède. La Seyne-sur-Mer accueille 36 escales de bateaux de croisière, mais l'infrastructure est mise à distance du centre-ville, perdue au milieu des friches de Brégaillon.

ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE



Un littoral aux 1000 plages

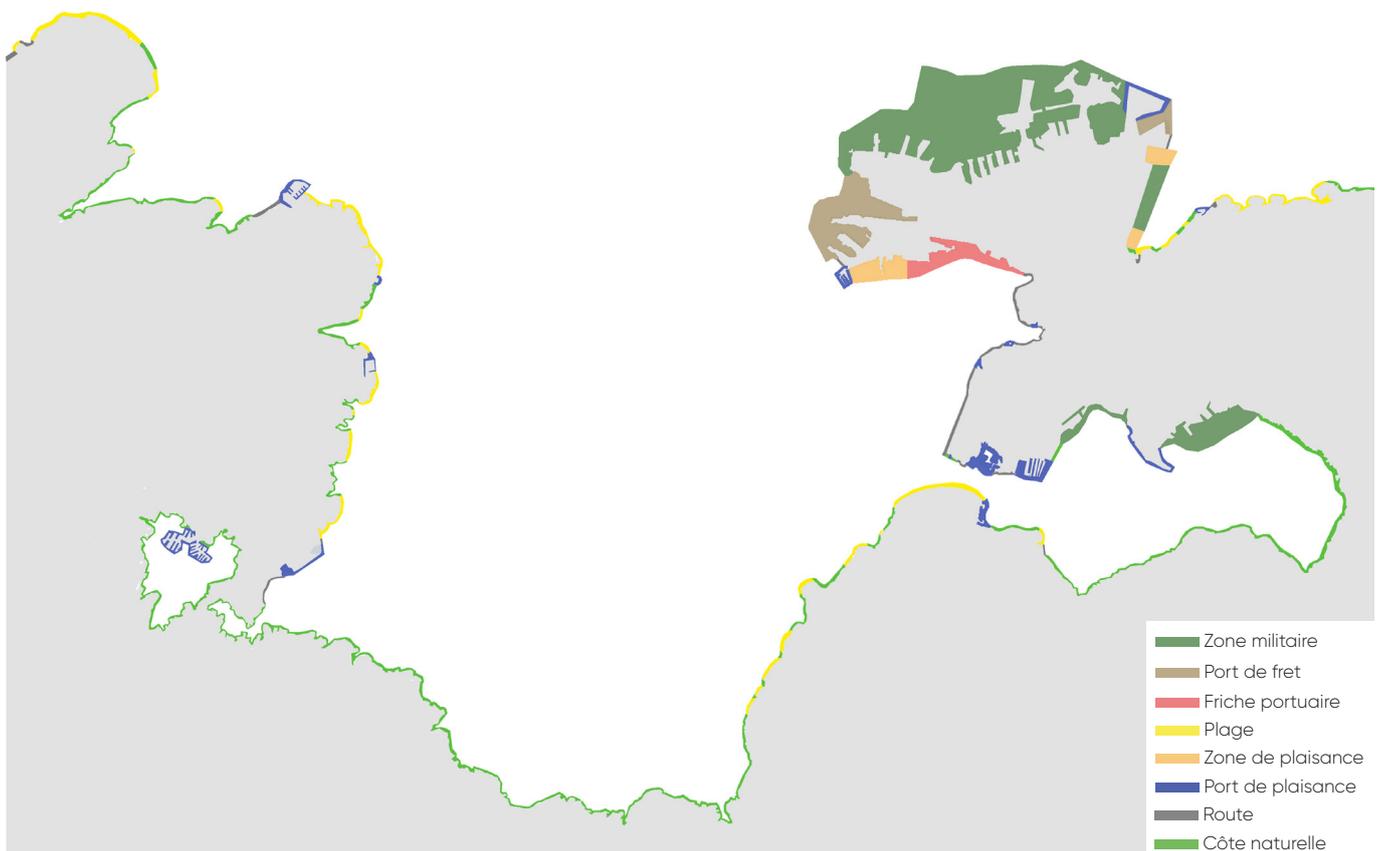


Un tourisme de plaisance

ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE



En conclusion, la commune propose une certaine diversité économique et n'est pas dépendante d'un seul domaine d'activité. Elle se positionne dans l'installation et le développement de structures à caractère scientifique faisant de la commune le premier port scientifique d'Europe. Néanmoins, la dispersion des pôles économiques pose aujourd'hui de gros soucis de mobilité. Le centre-ville, censé être le cœur de la commune, a d'importantes difficultés à vivre et la vacance commerciale est forte. En outre, par rapport à des communes comme Toulon ou Hyères, La Seyne a des difficultés à tirer sa carte du jeu sur le point précis du tourisme, notamment à cause d'un littoral qui est peu accessible.



Un linéaire côtier aux multiples activités

MONTÉE DES EAUX



La commune de La Seyne-sur-Mer, et plus largement toute la métropole toulonnaise, sont touchées par deux phénomènes liés à l'eau. Le premier est le risque de crues des cours d'eau qui parcourent la métropole. Le second est d'envergure mondiale et liée au réchauffement climatique ; il s'agit de la montée des eaux.

Le territoire métropolitain est soumis à plusieurs risques d'inondations de par son relief fortement accidenté, sa situation entre mer et montagnes ainsi que les violentes précipitations qu'il peut connaître. La forte urbanisation du territoire ne fait que renforcer ce phénomène. En effet, la bétonisation et la perméabilisation grandissantes, ne permettent plus le drainage du surplus d'eau par les sols naturels. Les risques s'accroissent, engendrant des inondations qui peuvent toucher une zone d'activité, une zone commerciale... Il en résulte d'importants dégâts tant matériels qu'humains. Récemment, le département du Var a connu de nombreuses crues (2010, 2012, 2014, 2018) qui ont ôté la vie à 38 personnes. Ces risques sont donc majeurs au sein du territoire métropolitain.

Pour tenter de contrôler ce phénomène de crues, le programme d'actions et de prévention des inondations (PAPI) est mis en place dans diverses communes du Var. Le plan « des petits côtiers » pour la métropole toulonnaise, est initié en 2017 et signé en 2019. L'objectif est de réduire les effets dommageables sur la santé humaine, les biens, les activités économiques et l'environnement. La stratégie est menée de concert entre tous les acteurs du territoire.

Le plan d'action se développe en deux phases, la première, de 2018 à 2021, consiste en une prise de connaissance des risques puis de 2022 à 2028 en la mise en place des solutions.

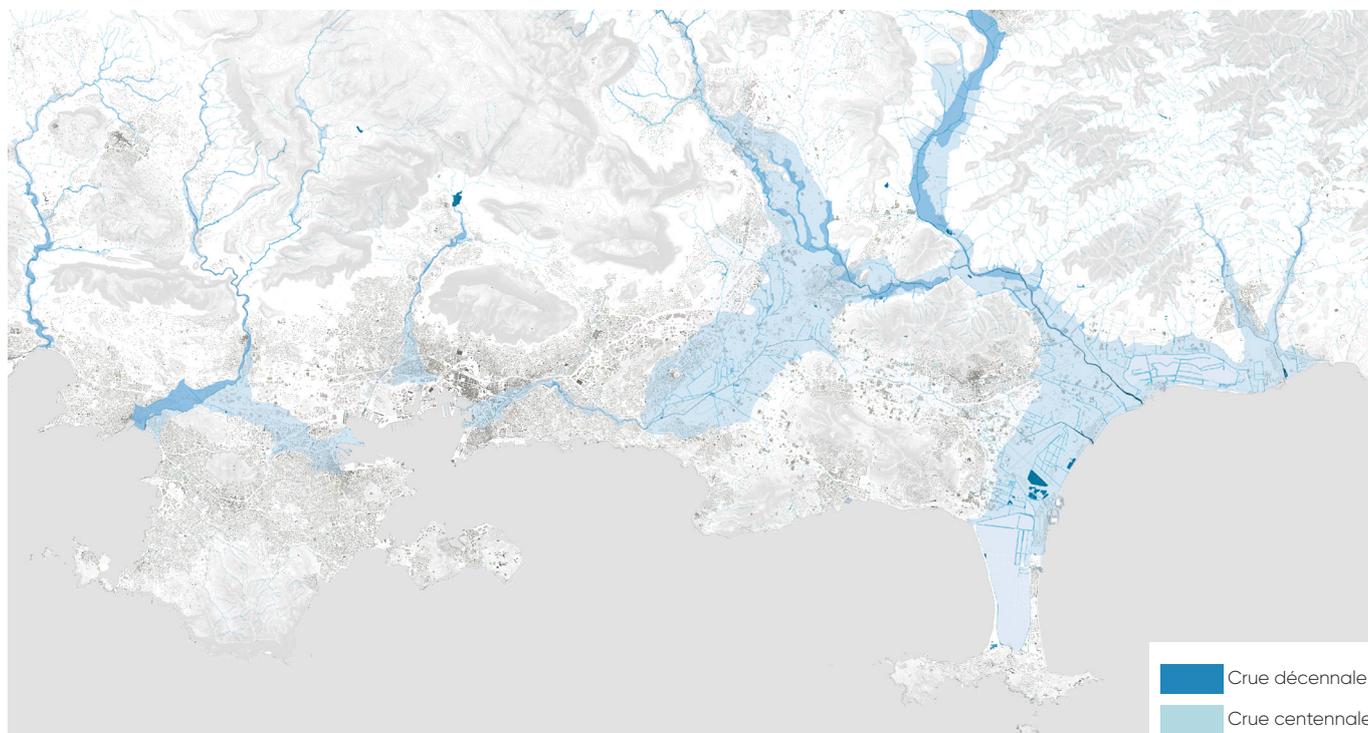
Les nombreuses communes de la métropole, bordées par la mer, sont enclines à un risque accru de montée des eaux à long terme. Ce phénomène a cependant des effets très concrets : la submersion marine ou encore l'érosion des côtes seront amplifiées. En ce qui concerne la submersion, digues, épis et brise-lames semblent être des solutions. Pour l'érosion, il n'existe aujourd'hui aucune issue viable à moyen terme.

TPM fait partie des 28 territoires identifiés comme à risque majeur sur le territoire métropolitain français. Le littoral recule d'environ 50 cm par an, érodé progressivement par la mer.

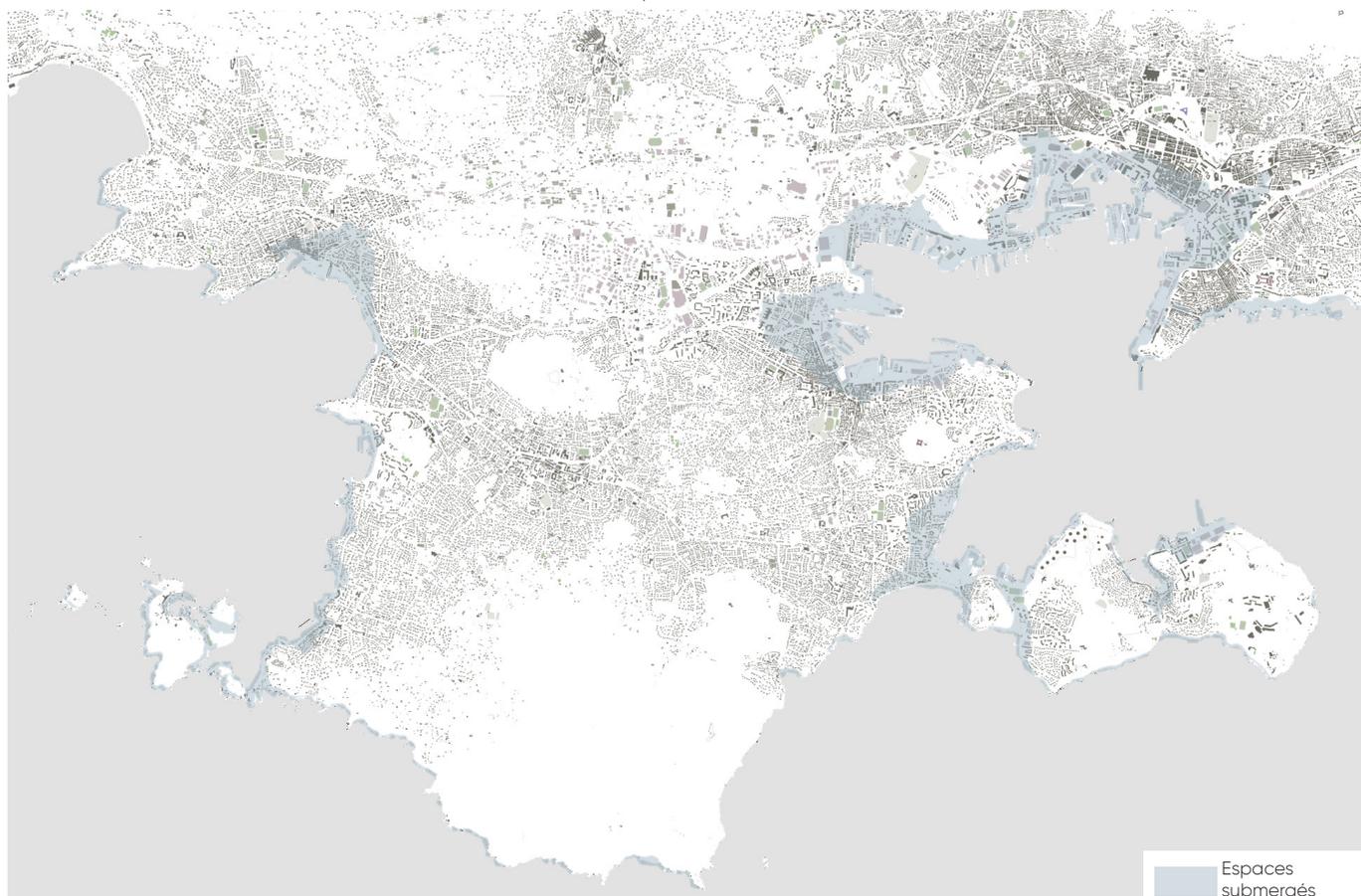
Au niveau de La Seyne-sur-Mer, une partie du centre-ville risque d'être inondée en 2100. Les chiffres actuels permettent d'estimer une perte de 2 et 6 % des lieux d'habitation de la population seynoise ainsi que 10 à 20 % des emplois de la commune.

Pour contrer ce risque, la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) a clarifié les règles de gouvernance : les intercommunalités sont responsables de la gestion et de l'entretien des ouvrages de protection, à travers la compétence gestion des milieux aquatiques et protection des inondations (GEMAPI).

MONTÉE DES EAUX



Risques d'inondation



Montée des eaux en 2100 : +5 mètres

MONTÉE DES EAUX



Mais les acteurs restent sceptiques quant à la mise en œuvre de cette nouvelle compétence, les intercommunalités n'ayant pas les moyens techniques et financiers suffisants. De plus, les plans de prévention des risques (PPR) ont été mis en place, mais le bilan est toujours mitigé. Seulement 60 % des communes les plus à risque s'en sont dotées. Peu de personnes semblent en réalité comprendre l'enjeu et l'envergure de ce phénomène.

Pour les politiques, la montée des eaux représente bien souvent une échéance lointaine qui ne peut aller de pair avec une exécution durant leur mandat. Enfin, la relocalisation des activités se distingue comme une option pertinente pour l'État, car il paraît de plus en plus évident que la montée de l'eau sera difficilement contrôlable.

SITES



SÉPARATION NORD/SUD



Une ville bipolaire

La résolution des enjeux sur la commune varie selon la zone géographique. Au vu de la superficie de la ville, de la nouveauté de l'exercice et du peu de temps dont nous disposons, l'intervention ne pourra pas se faire sur toute La Seyne.

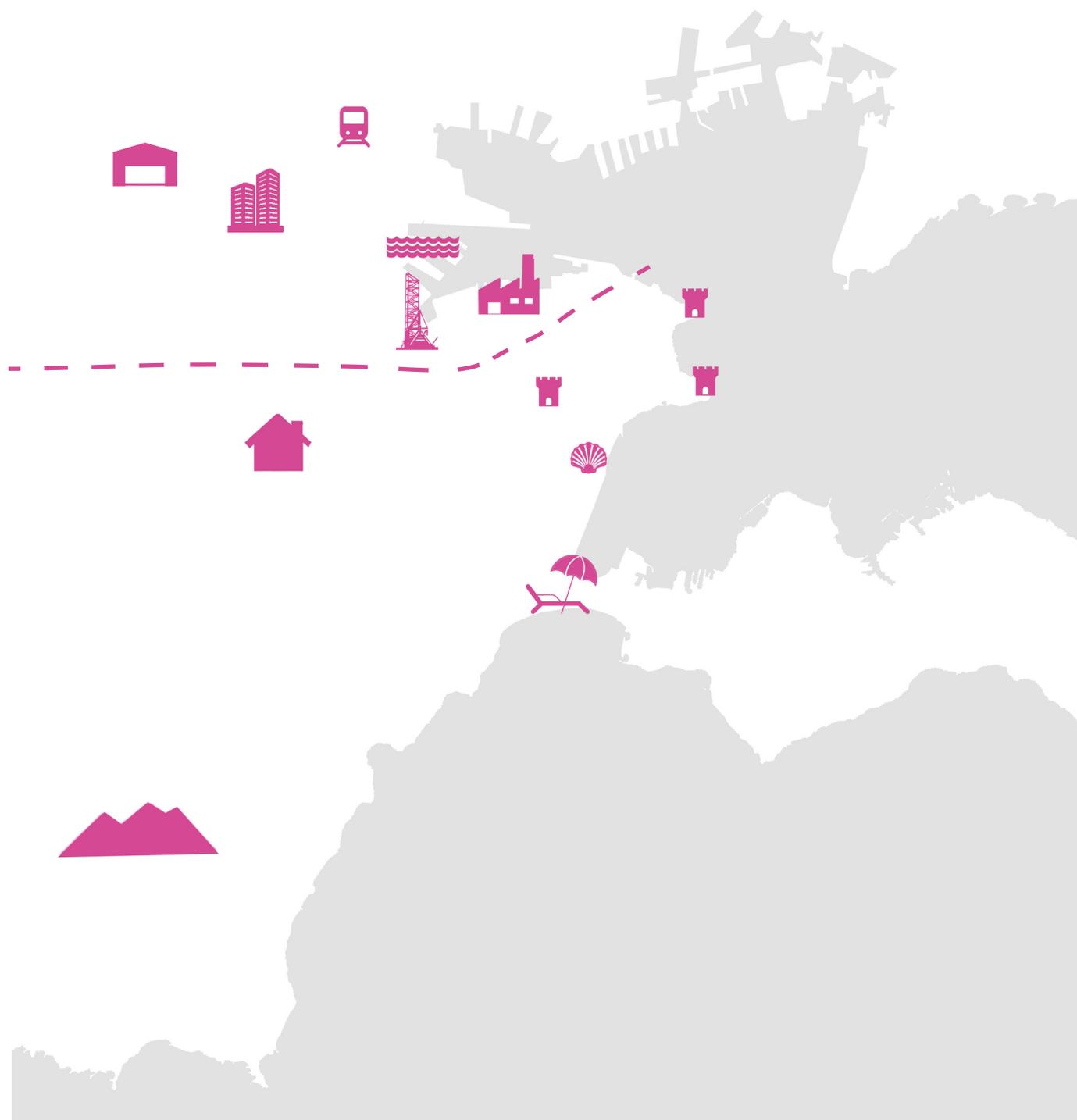
Au-delà de la question organisationnelle, la bipolarité nord-sud que nous évoquons depuis le début de ce livret justifie la répartition des interventions. En effet, les tissus urbains et les problématiques diffèrent entre un nord à tendance commerciale et industrielle, et un sud résidentiel et touristique.

Les équipes seront réparties équitablement entre le nord et le sud afin de traiter l'ensemble de la ville. Si des affinités apparaissent dans les projets de certaines équipes, il sera envisageable de les réunir afin de proposer un projet de réflexion globale à l'échelle communale et deux projets d'intervention plus ponctuels. En effet, une des équipes traitera une thématique de la partie sud tandis que l'autre abordera une problématique de la partie nord. Le projet devra illustrer une cohérence et une interconnexion entre les deux sites d'enjeux.

Néanmoins, le travail de workshop nécessite une approche territoriale et globale à l'aide d'interventions ponctuelles. Pour résoudre les problématiques du (ou des) site(s) sur lequel vous interviendrez, vous devrez élargir votre vision et chercher l'origine du problème à parfois des kilomètres de son lieu d'impact. Votre travail devra aussi se construire au regard de l'histoire liant les sites entre eux. Comme vous le verrez, la situation sociale actuelle de la cité Berthe est une conséquence de la fermeture des chantiers navals.

En conclusion, lisez attentivement la présentation des sites qui suit, que vous travailliez au nord ou au sud.

SÉPARATION NORD/SUD



CENTRE-VILLE



Ville établie autour d'un petit port de pêche et devenue indépendante en 1657, La Seyne-sur-Mer possède un centre ancien typique du sud de la France. Bâtiments étroits et hauts, placettes et ruelles étroites en composent le noyau villageois originel.

L'histoire du village débute aux alentours de l'an 1440 avec l'apparition de trois hameaux perchés sur les collines de la rade toulonnaise. Vers 1530, le port de La Seyne est creusé pour augmenter son tirant d'eau. La terre issue de ces travaux permet l'extension du centre-ville sur l'eau. En 1603, l'église de Notre-Dame-du-Bon-Voyage est construite, le village s'organise autour de ce lieu de culte. Vingt ans plus tard, un couvent est construit à l'arrière de l'église.

La commune se développera suite à de nombreuses extensions. La première s'effectue au ^{xvii}^e siècle, autour du port. À cette période, il est de taille modeste et sert à l'amarrage des bâtiments marchands et des nombreux bateaux de pêches. Les terrains marécageux drainés par des ruelles parallèles en direction de l'ouest rejoignent la frange littorale au niveau de l'ancien trait de côte. Plus tardivement, les ruelles évacuent les eaux de pluie vers la mer.

La deuxième extension correspond à la naissance de la trame urbaine des ^{xvii}^e et ^{xviii}^e siècles.

Un maillage de voies orthogonales et une série de lotissements en îlots se construisent autour du port. L'accumulation des remblais depuis le parvis de l'église jusqu'au port constitue le nouveau quartier entre le port et l'axe des rues Carvin, République et Denfert-Rochereau. Les terre-pleins des chantiers navals gagnés sur la mer permettent l'installation et l'accueil de nouveaux navires.

En 1888, la ville jusqu'alors dénommée La Seyne devient officiellement La Seyne-sur-Mer.

La troisième extension concorde avec l'arrivée du chemin de fer en 1859. Au ^{xix}^e siècle, la ville se déploie vers la gare. La façade maritime se prolonge dans la continuité du centre-ville avec les chantiers navals et la création d'un quartier d'habitations pour les ouvriers vers le sud.

Les importantes destructions lors de la Seconde Guerre mondiale initient la restructuration des axes du centre-ville. Le quai est du centre est élargi jusqu'à 30 mètres en redescendant vers le sud de la ville. En 1951, les travaux sont achevés. Outre l'élargissement du quai, des percements sont réalisés assurant une meilleure connexion au tissu environnant.

CENTRE-VILLE



Un site dédié à la recherche et au commerce



Un noyau villageois au bord de l'eau

CENTRE-VILLE



Aujourd'hui, le centre-ville fait l'objet de nombreux projets d'aménagement et de réhabilitation pour relancer son attractivité. L'objectif est de faire du centre un point central et névralgique.

L'un des projets questionne la circulation présente sur le port. L'objectif est de dévier le trafic afin de renouer avec l'accès aux quais. Pour cela, la municipalité prévoit l'implantation d'un pont routier à proximité de l'ancien pont levant. S'alliant à cette infrastructure, un parking-relais pourrait être édifié au centre.

Pour le secteur de l'habitat, le renouvellement urbain lutte contre la vétusté des logements avec la restructuration des vieux îlots sans expropriation. Le principal objectif est de restaurer les logements insalubres tout en créant du neuf. Les projets visent à améliorer la qualité de l'espace urbain en donnant une identité propre au centre ancien. Ils souhaitent également soutenir l'économie locale et l'attractivité commerciale du centre aujourd'hui en déshérence.

CENTRE-VILLE



Un centre-ville méditerranéen

ATELIERS MÉCANIQUES

L'histoire des chantiers débute en 1711 lorsque Pierre Tortel fonde le premier chantier pour la construction de bateaux à voiles et à rames pour la marine royale. À cette époque, les constructions sont en bois provenant de la forêt de Janas.

Deux chantiers forains s'établissent sur les plages aux abords du port : la plage des Esplageols et la plage de la Lune. Sur la première sont construits seulement des navires en bois. Sur la deuxième, Matthieu Lombard fait construire des navires en fer et à vapeur.

En 1845, un ingénieur anglais rachète les chantiers de la Lune et triple leur surface, il les dote de deux grandes cales : une de 70 mètres et l'autre de 150 mètres.

Puis dans les années 1852-1856, la société des Forges et chantiers de la Méditerranée (FCM) dirigée par Armand Béhic, devient propriétaire du site. Dans une volonté d'évolution, il rachète les terrains alentour, atteignant une superficie de 13 hectares.

L'arrivée du chemin de fer en gare de La Seyne en 1859 contribue à une desserte plus rapide des matériaux, acheminés jusqu'aux chantiers par l'intermédiaire des attelages de fardiers.

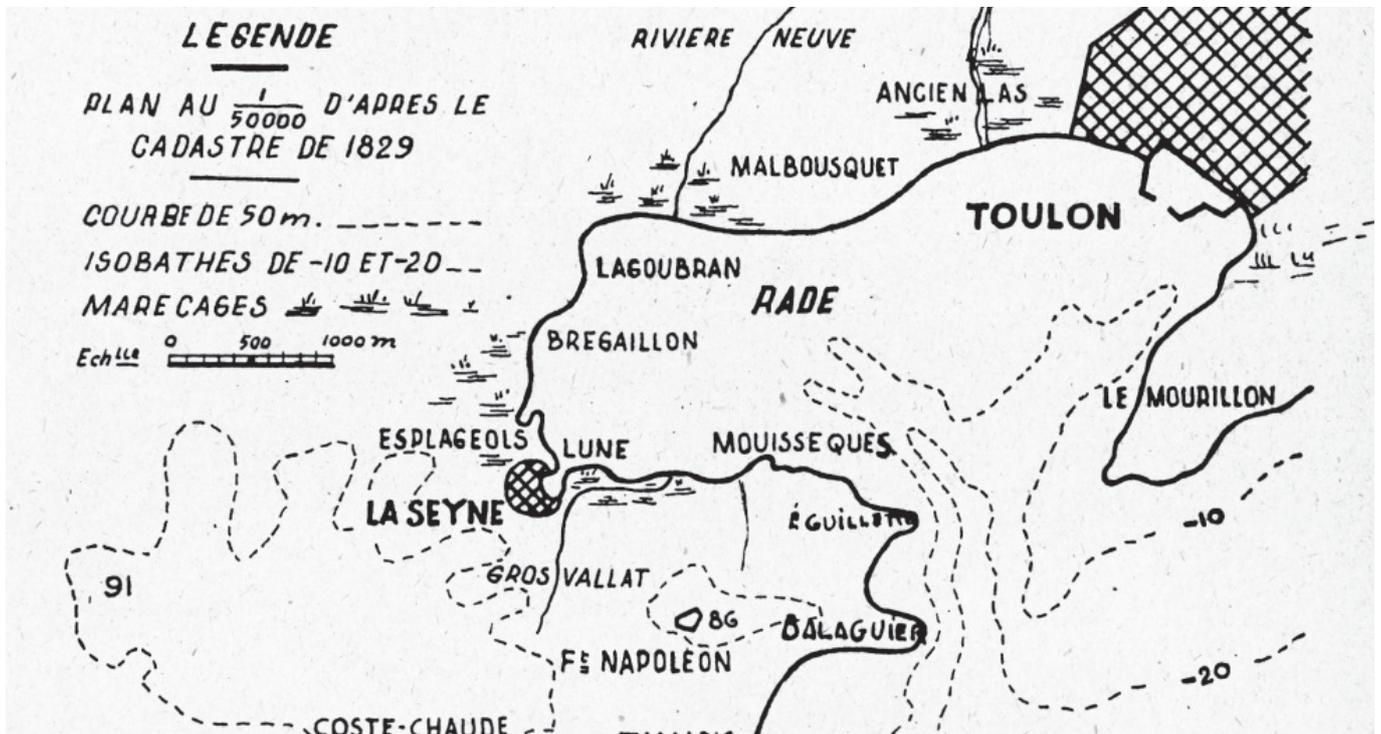
En 1860, les chantiers de La Seyne atteignent une dimension internationale. Avec l'armement du bateau la *Gloire*, nombreux sont les pays qui passent commande pour des paquebots et navires de guerre. Le gouvernement français est l'un des principaux clients, participant au succès des industries seynoises jusqu'aux grandes expositions parisiennes.

À l'entrée du xx^e siècle, la notoriété du site destiné à la construction continue à croître. Dès 1910 le chemin de fer arrive directement sur le site des chantiers navals pour livrer les matières premières. Un embranchement privatif depuis la gare de La Seyne est construit, passant au-dessus de l'eau et du port grâce à un pont levant en treillis métallique. En 1913, les Forges et chantiers de la Méditerranée, comprennent quatre sites d'un total de 45 hectares : La Seyne (22 ha), le Havre, Granville et Marseille.

Le site de La Seyne emploie 4 000 ouvriers. En 1918, la production annuelle de 230 000 tonnes passe à seulement 13 000 tonnes. Cependant vu l'excellence de leurs machines, les ateliers de La Seyne s'adaptent rapidement aux fabrications d'artillerie nécessaires durant la Première Guerre mondiale. Ainsi c'est sur le terrain de Mouissèques que se développe un prototype de char lourd pensé pour percer les lignes allemandes.

Les grands ports adoptent des politiques commerciales agressives sollicitant sans cesse le client, contrairement à La Seyne qui se repose sur un prestige déjà acquis. Ce manque de compétitivité accentue les difficultés économiques que connaissent les chantiers navals de La Seyne.

ATELIERS MÉCANIQUES



Plan des FCM en 1829



Photographies d'époque des chantiers et ouvriers

ATELIERS MÉCANIQUES



Un léger rebond de production survient en 1920, avec une production d'environ 200 000 tonneaux, mais il est de courte durée car dans les années 1928, la production retombe à 80 000 tonneaux. Ce ralentissement de production est dû à des causes internationales telles que l'abandon des prétentions navales de certains pays, des difficultés financières de l'état, d'impôts importants, de concurrence des ouvriers étrangers ne respectant pas la loi des huit heures...

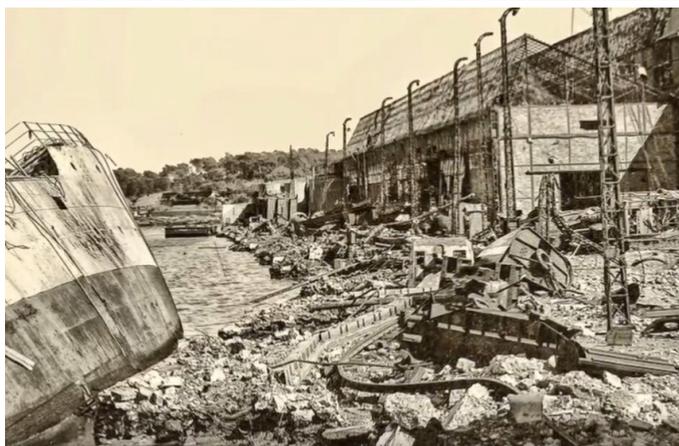
Les chantiers navals font vivre la ville même si les exploitants semblent abandonner la construction des unités spectaculaires et malgré l'utilisation d'un outillage mécanisé, le nombre d'ouvriers se maintient à 2 500 sans crise de chômage. Les chantiers navals constituent un grand village. Il s'agit d'une véritable unité, délimitée par de hauts murs, dont les entrées et sorties sont réglementées. Toutefois une vieille tradition persiste, celle de la cloche annonçant les différents horaires aux travailleurs. Une véritable solidarité existe au sein des chantiers, manifestée d'autant plus dans les moments de fêtes. Ces dernières sont généralement synonymes d'achèvement des travaux ; c'est un jour chômé mais payé, où les ouvriers sont récompensés pour les efforts fournis.

La Seconde Guerre mondiale éclate en 1939. Suite à la loi sur l'organisation de la nation en temps de guerre, l'usine de La Seyne est placée sous la direction de l'arsenal de Toulon. Le 27 novembre 1942, le camp de Toulon-La Seyne retranché est envahi, l'escadre se saborde et l'est de l'arsenal de Toulon est pillé.

Durant la guerre, les chantiers ne comptent plus que 800 ouvriers. Le 29 avril 1944, la commune est attaquée par 700 bombes. Sept seulement touchent les chantiers, n'engendrant que de légers dégâts. Cependant, c'est au moyen de 197 mines que les Allemands laissent en ruines les moyens de production, le 17 août 1944, détruisant 90 % des chantiers.

La société des Forges et chantiers de la Méditerranée décide de les reconstruire à l'aide d'emprunts. Le site est déblayé par les moyens les plus élémentaires. Au milieu de l'année 1947, le gros œuvre de la Reconstruction est déjà bien avancé, sur les 69 000 m² de toitures démolies, 65 000 sont déjà réparées. Il est temps de repenser l'entreprise et de songer à l'avenir. Les Américains aident les Français à mettre en place de nouvelles méthodes de production telles que la préfabrication. Des plans sont établis pour moderniser les chantiers. Du sable, prélevé à l'arsenal du Mourillon, permet la construction d'un quai de 300 mètres et l'agrandissement du terrain.

ATELIERS MÉCANIQUES



Les dégâts causés par les bombardements

ATELIERS MÉCANIQUES



En parallèle, des projets à plus longue échéance sont en réflexion à l'échelle de la ville tels que le plan d'urbanisme de Louis Madeline, prévoyant le détournement d'une partie du chemin de bord de mer afin d'étendre les chantiers jusqu'au chemin de Balaguier.

Une menace de reconversion pèse sur les chantiers dès 1959. En 1965, ils connaissent une crise financière, que l'Assemblée nationale vient combler par l'intermédiaire d'une aide pour éviter leur fermeture. Le 1^{er} avril 1966, cette aide est votée à l'Assemblée nationale dans le but de poursuivre l'exploitation des chantiers en créant la Constructions navales et industrielles de la Méditerranée (CNIM).

De 1973 à 1975, les chantiers emploient environ 5 000 personnes. Les chocs pétroliers et la concurrence américaine et japonaise engendrent une dégradation de la situation, les commandes se font rares. C'est pour ces raisons qu'en 1982, le site de La Seyne est réuni avec celui de Dunkerque et de La Ciotat avec la création des Chantiers navals du nord de la Méditerranée (Normed) afin de faire face à la concurrence.

Cependant, en raison des nouvelles directives européennes et de la volonté du gouvernement de couper les aides financières, la Normed dépose le bilan quatre ans plus tard. Les chantiers cessent leur activité en 1987, entraînant une forte crise sociale à La Seyne et La Ciotat.

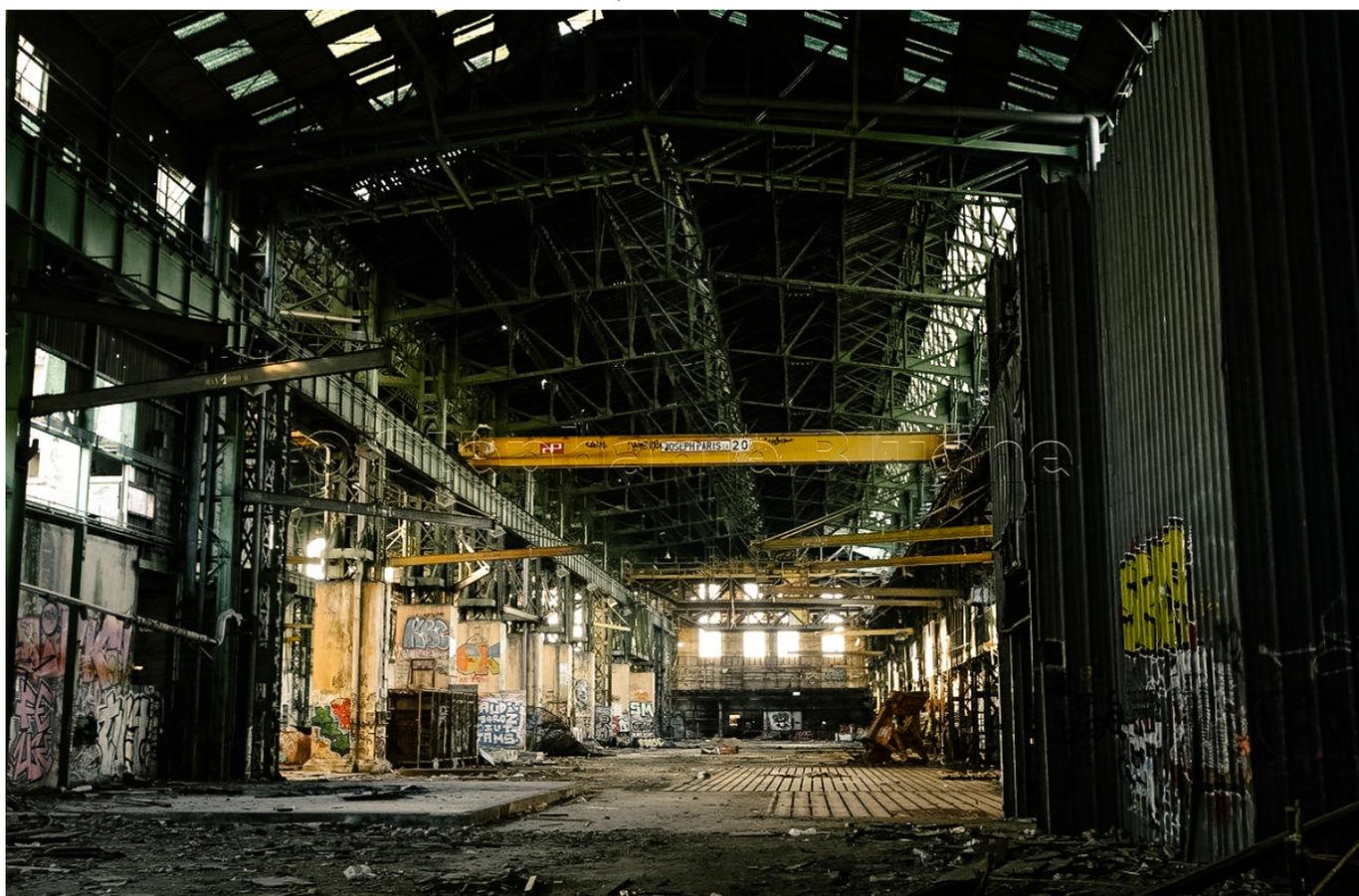
Les chantiers annoncent leur fermeture définitive le 28 février 1989, et le terrain est cédé à la ville à la fin de l'année 1993. Durant ces quatre années, les zones d'emploi de La Ciotat-Aubagne et de Toulon-La Seyne sont éligibles au programme européen Reneval, destiné aux régions affectées par la fermeture des chantiers de construction navale. Ce programme permet la destruction, la dépollution et la réhabilitation du site, avec l'aménagement de la partie est en une zone d'activité.

Puis, en 1994, la ville est éligible au programme Objectif 2, favorisant la réhabilitation urbaine et la valorisation du potentiel touristique de la ville, avec la création d'un parc paysager en bord de mer : le parc de la Navale. Désormais, un rôle d'armement accueille les paquebots de croisière à l'est. La zone de Mouissèques conserve sa fonction de construction et réparation navale.

ATELIERS MÉCANIQUES



Un espace extérieur en friche



Les halles des ateliers à l'abandon

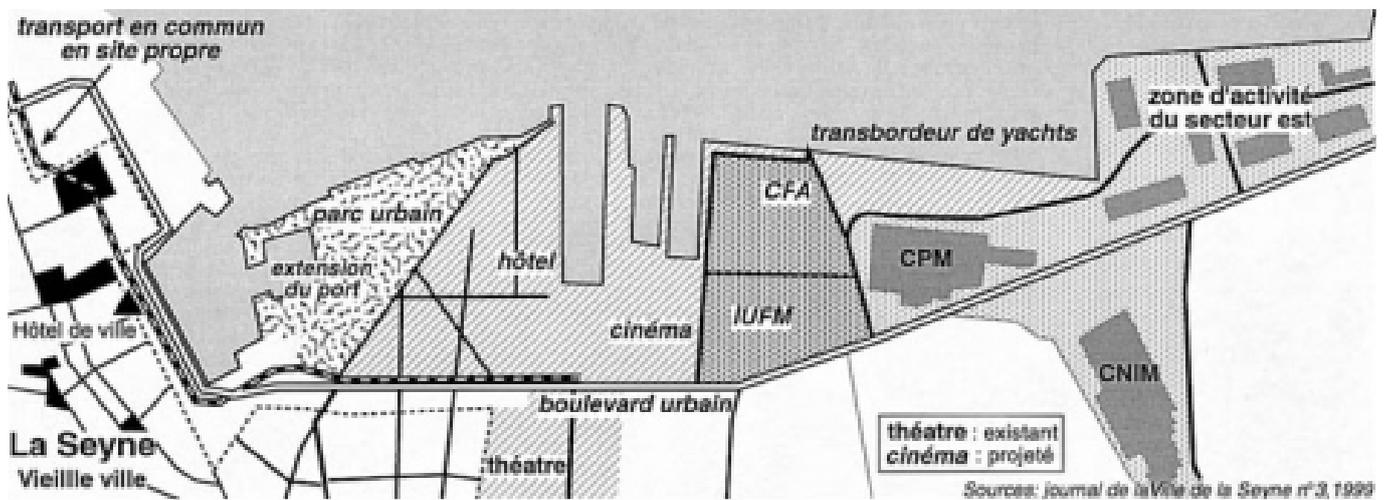
ATELIERS MÉCANIQUES



Depuis 2002 la parcelle appartient à la commune, qui souhaite préserver le caractère industriel du site. Partie intégrante de la ville et de son histoire, le but est d'intégrer les chantiers dans la continuité du centre-ville. En 2011, un appel à projets est lancé sur la transformation des ateliers mécaniques pour une ouverture début 2019. La Seyne, deuxième ville du Var, a pour ambition de posséder un équipement de l'ampleur d'un multiplexe. Le site est immense : 1,5 hectares avec 3 nefs de 7800 m² chacune, avec une hauteur de 22 et 17 mètres et un potentiel de développement de 20 000 à 25 000 m².

À l'heure actuelle, le bâtiment n'a toujours pas rencontré de projet en adéquation avec la volonté de la ville et de ses riverains.

ATELIERS MÉCANIQUES



Projet d'aménagement du site de la FCM



Un site aux mille propositions de projet

BRÉGAILLON



**Principal port de commerce de la métropole toulonnaise, Brégail-
lon se situe à l'ouest de la petite rade, au nord du port de plaisance
de La Seyne-sur-Mer et de la darse des câbliers. Cet ensemble
comprend le port de commerce, les bassins d'Ifremer, le bassin de
port de Brégailon Centre et le bassin de port de Brégailon Nord.**

L'Ifremer dispose d'un bassin de 320 mètres de long par 150 mètres de large. Un petit bassin de 100 mètres par 50 mètres de large est situé immédiatement au nord du bassin de l'Ifremer et est doté d'une cale de mise à l'eau. Au nord, la darse de 600 mètres par 150 mètres correspond au port de commerce de Brégailon. Les liaisons commerciales avec le port de La Seyne-sur-Mer sont d'une part méditerranéennes (Alger, Tunis, Tanger, Istanbul, Gênes, Barcelone...) et d'autre part européennes (Bâle, Paris, Munich, Rotterdam, Londres...).

Jusqu'au Moyen Âge, la zone de Brégailon est recouverte de marécages qui remplissent le fond de la petite rade. Les prémices du site actuel naissent en 1612, lorsque les Toulonnais décident d'utiliser, sans autorisation, un coin du littoral six-fournais au lieu-dit Brégailon. Ils souhaitent établir un quai qui sert au trafic de leur ville. Les consuls de Six-Fours réagissent vigoureusement contre cette usurpation de territoire et mettent en prison l'entrepreneur chargé des travaux par les Toulonnais.

Ils font transporter de Brégailon à La Seyne les matériaux extraits, d'une carrière des environs de Balaguier, pour l'édification de nouveaux quais seynois. La ville de Six-Fours prétend que la carrière lui appartient, ce qui conduit à un procès que Toulon perd. Désormais, il n'est plus question d'occupation du nord de la communauté de Six-Fours par Toulon. On retrouve la volonté de suprématie des affairistes toulonnais deux siècles plus tard lorsqu'en 1980, ils souhaitent modifier le nom du port pour Toulon-Brégailon.

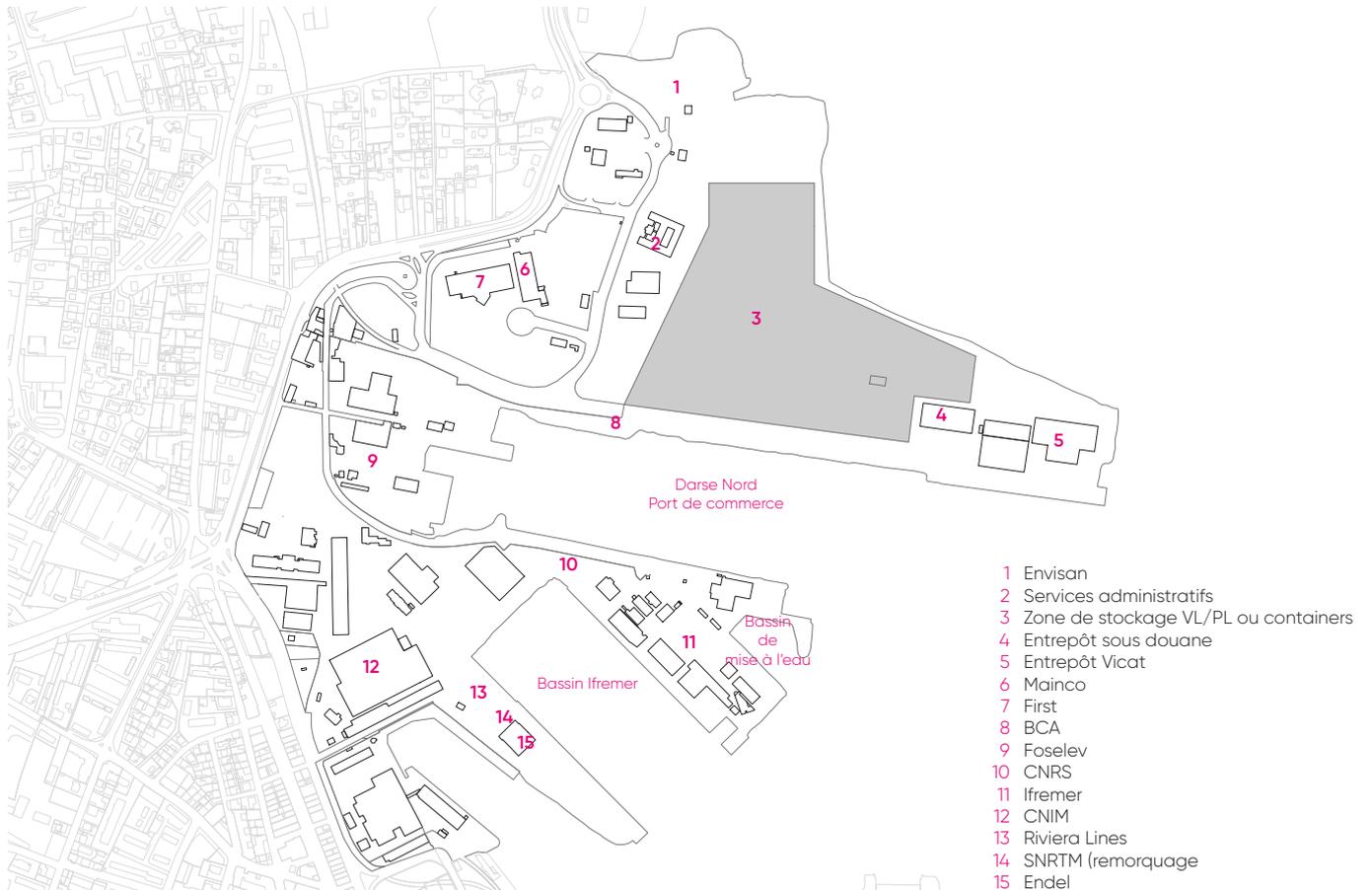
Au XVIII^e siècle, le commerce maritime se développe au niveau mondial. Les villes périphériques de Marseille ont connu un faible développement de leurs capacités commerciales. Afin de rester compétitives, il est évident qu'elles doivent se développer. Pour La Seyne, une modernisation de son port et de son outillage est indispensable. Le projet d'extension est étudié de près par la ville de Toulon, qui voit un grand intérêt à associer un port de commerce important à un port milliaire, à même de pouvoir sécuriser la zone.

Ils envisagent dès lors la zone nord-est de La Seyne, c'est-à-dire l'emplacement de la darse des câbliers et du port actuel de Brégailon.

Mais les événements révolutionnaires de 1789 causent l'abandon de ce projet. Jusqu'au XX^e siècle, la zone reste un terrain peu utilisé. On note cependant la naissance de la société des Forges et chantiers de la Méditerranée (FCM) en 1856 et l'achèvement de l'usine à câbles ainsi que de son port en 1894.



Un site dédié à la recherche et au commerce



Organisation du site de Brégailлон

Au début du xx^e siècle, le site est exploité pour la démolition et le renflouement des navires. En 1920 a lieu l'inauguration du pont levant qui passe par Brégailion, soixante-et-un ans après l'arrivée du train à La Seyne-sur-Mer.

Dans les années 1940, un premier môle est construit entre la darse des câbliers et le futur bassin Ifremer, permettant de délimiter deux darses. Les quais de la future darse de l'Ifremer ne sont pas encore construits. Toutefois, la zone est un « port abri » pour de nombreuses barques et plusieurs estacades y sont construites. Pendant la Seconde Guerre mondiale, la zone abrite de nombreux navires de guerre ce qui représente une cible de choix. La zone est bombardée en 1944. Au début des années 1950, un terre-plein au nord préfigure la zone du port de commerce de Brégailion et Brégailion Nord.

En 1966, la société des Forges et chantiers de la Méditerranée est remplacée par les Constructions navales et industrielles de la Méditerranée (CNIM). Entre 1971 et 1974, le port de commerce La Seyne-Brégailion prend forme avec la construction d'un quai de 215 mètres de long. Le port est inauguré en 1979, profitant des politiques nationales durant les années 1970, qui souhaitent rattraper le retard que la France a pris dans le domaine des câbles télégraphiques. De nombreux doutes surgissent sur la réelle utilité de ces câbles, alors que se développent à la même période les satellites de télécommunications. De nos jours il n'y a plus de fabrication, seulement de l'entretien de câbles sous-marins téléphoniques modernes qui emploie 300 personnes.

Dans les années 1980, alors que les menaces de fermeture se précisent pour les chantiers navals, les quais de l'ensemble portuaire de Toulon-Brégailion sont en cours de prolongement. Dans la zone de Brégailion Sud sont implantées des structures à caractère scientifique comme Ifremer, Océanide First (bassin de simulation de houle) ou encore le Centre national d'exploitation des océans (CNEXO). Les quais de la darse de l'Ifremer d'une longueur de 300 mètres sont construits dans les années 1980. L'Ifremer met en service en 1984, un sous-marin permettant l'observation et l'intervention, jusqu'à une profondeur de 6 000 mètres (profondeur permettant l'exploitation de 97 % des fonds marins). Ce submersible est construit en coopération avec la DCNS de Toulon. Depuis sa mise en service, il a effectué plus de 1 500 plongées ainsi qu'une dizaine d'interventions sur des épaves (notamment quatre sur l'épave du Titanic). Les instituts de recherche installés dans les infrastructures de Brégailion permettent de constituer le premier pôle scientifique et technologique d'Europe, spécialisé dans le domaine maritime.



Des locaux en désuétude



Une enclave portuaire et militaire

Aujourd'hui, le port de Brégaillon poursuit sa mutation avec le grand projet Technopôle de la mer. La réalisation d'un nouveau bâtiment Ifremer accueille désormais le Centre européen des technologies sous-marines. Ce projet est le premier en Europe à se spécialiser dans les domaines de la sécurité maritime et du développement durable, reposant sur de hautes technologies marines et sous-marines. Plus qu'un simple port de commerce, Brégaillon est un véritable pôle de recherche scientifique au rayonnement majeur.

GARE



Située au nord de la commune, la gare est à la limite entre La Seyne et Ollioules. Le chemin de fer vient créer une fracture franche entre ces deux communes qui vont de pair sur le plan économique. Point stratégique dans le développement des activités de la ville, elle se place à proximité de la ZAC des Playes et le port de Brégaillon.

La gare est créée en 1859, lors du développement du réseau PLM (Paris-Lyon-Méditerranée). C'est à cette époque que le réseau ferroviaire français s'est principalement développé sur la Côte d'Azur. L'ouverture de cette gare permet la mise en service de la section Aubagne-Toulon qui compte une dizaine de stations à l'architecture similaire. L'accessibilité de la gare se fait grâce à la ligne 5 de l'ancien réseau de tramway de Toulon. Cette ligne permet de rejoindre le quartier des Sablettes ou la commune de Six-Fours tout en passant par le centre-ville et le port de La Seyne-sur-Mer. La gare est baptisée « La Seyne-Tamaris » en 1908.

Dès 1911, un embranchement privé permet la desserte des chantiers des Forges et chantiers de la Méditerranée, situé à proximité du centre-ville (FCM). L'essor du quartier autour de la gare débute en 1921, grâce à la construction de logements au sein de la cité Pierre-Sémard pour les cheminots. Ils résident dans cette cité jusqu'en 1975. Si le lieu est largement desservi à l'époque, la fermeture de nombreuses lignes PLM et de l'intégralité du réseau des chemins de fer du sud de la France dans les années 1950 réduit fortement le trafic. Sur le réseau de chemin de fer, seule subsiste la ligne Marseille-Vintimille.

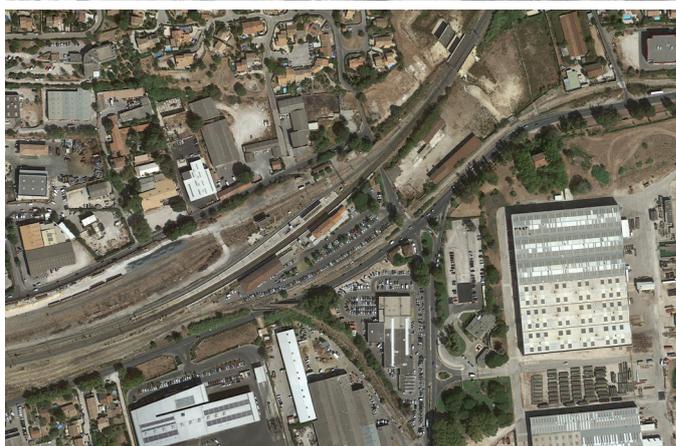
Par le passé, la gare représente un caractère de carrefour bien plus important entre le réseau de voyageurs et le réseau privé vers les chantiers navals assurant une liaison commerciale et militaire avec Toulon. Si le site connaît une forte activité au cours du xx^e siècle, il est désormais beaucoup plus enclavé et peu pratique d'accès.

Aujourd'hui, la gare est gérée par la SNCF avec, pour principale fonction, l'accueil des voyageurs des trains TER. Elle fait partie du tronçon TER entre Marseille et Toulon, se prolongeant jusqu'à Hyères et Draguignan. La ligne compte plus de 45 trajets aller-retour journaliers. Toutefois, en raison de son grand nombre de voies en amont de la gare (16 voies au total), elle permet aussi le triage et le stockage des trains de fret et de marchandises.

Les environs de la gare ont également fortement évolué. Le secteur est marqué par l'activité industrielle et tertiaire. Cependant, des habitations se sont développées avec la création de résidences collectives et individuelles. Bien qu'il y ait trois lignes de bus rejoignant la gare, une mise à distance avec la ville subsiste. Malgré cet éloignement, le réseau ferroviaire reste un élément majeur pour les flux entre La Seyne et les autres communes de la métropole et du littoral. C'est pour cette raison notamment que TPM a décidé d'implanter ici un des dépôts de bus du réseau.



Gare de La Seyne-sur-Mer



De la gare au pôle multimodal (1949, 1964, 1995, 2019)

À ce jour, la fréquence des trains entre les métropoles toulonnaise et marseillaise n'assure pas une liaison véritablement efficace. La volonté est d'intégrer cette voie dans un réseau de déplacement global métropolitain ainsi que la gare au reste de la commune, malgré son éloignement géographique.

Au vu de ce manque d'efficacité, la métropole lance plusieurs projets de réaménagement et d'amélioration du trafic. Parmi eux, la création d'une ligne de RER reliant Carnoules à La Seyne-sur-Mer, en empruntant les mêmes voies que le réseau SNCF actuel. Elle a pour but d'augmenter la cadence des trains dans la métropole. Un débat sur un emplacement judicieux du terminus à l'ouest de la métropole est toujours en cours.

La commune de La Seyne suggère la création d'une halte ferroviaire la plus à l'ouest tandis que certains élus se questionnent sur l'efficacité d'un terminus aussi proche de Toulon. Il semblerait que Saint-Cyr ait été retenu comme terminus pour ce futur RER métropolitain.

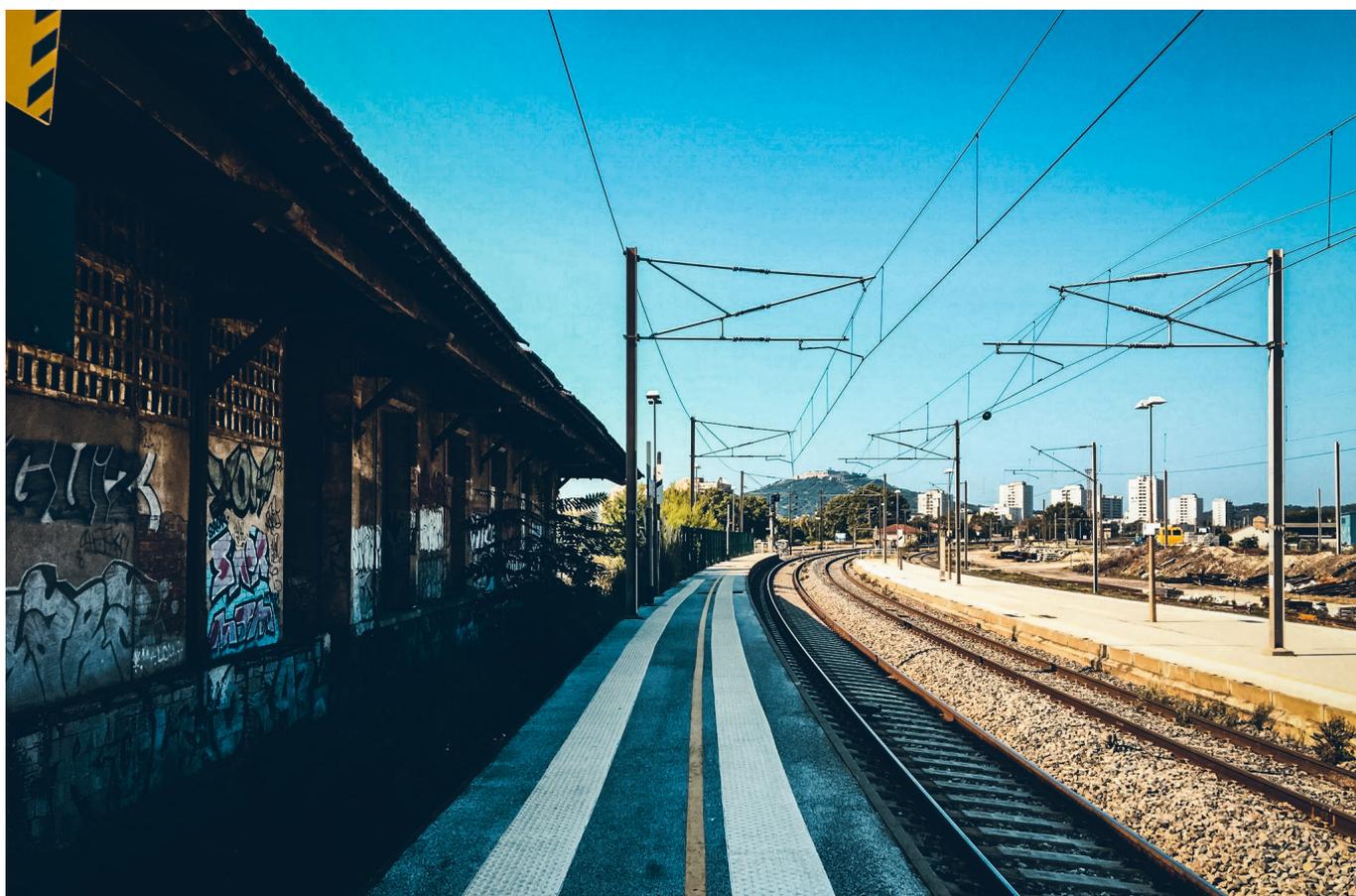
Le second projet à l'étude concerne le réaménagement de la gare pour la rendre plus accessible et plus en lien avec le reste de la ville.

Plusieurs étapes composent ce projet :

le prolongement de l'avenue Robert Brun au nord avec la création d'un parking deux-roues et une piste cyclable ;

le réaménagement du passage souterrain inexploité et étroit à l'est en créant une voie de liaison ;

la création de deux parkings et de quatre bassins de rétention des eaux pluviales.



Un accès à la métropole



À l'ouest de la métropole toulonnaise, les industries maritimes se sont concentrées dès leur ouverture sur quelques sites, créant des pôles d'activité dynamiques et de nombreux emplois jusque dans les années 1970. Ces dernières, spécialisées dans la construction et la réparation navale, sont principalement implantées dans la commune de La Seyne-sur-Mer.

À l'apogée de sa production, les chantiers de La Seyne comptent 5 700 salariés (1976). Néanmoins, au cours des années 1980 la situation économique de la Normed périclité. Elle dépose le bilan en 1986 actant la fin d'une glorieuse époque pour La Seyne qui se retrouve dans une mauvaise position économique.

L'absence de taxe professionnelle issue des chantiers joue un rôle déterminant pour le futur économique et culturel de la commune. Les politiques locales tentent alors de relancer l'économie en créant un nouveau site attractif grâce aux subventions européennes.

Afin de compenser les pertes d'emploi et de dynamiser les zones frappées par la récession, Alain Madelin, ancien ministre de l'Industrie, imagine un programme de diversification économique. Celui-ci repose sur un concept de zonage d'entreprises. À la fin de l'année 1992, le nombre d'emplois créés par ce programme de diversification économique permet de compenser le nombre d'emplois perdus par les chantiers du sud de la France.

L'élaboration de cette zone urbaine franche a permis à de nombreuses entreprises de bénéficier d'une exonération fiscale en s'installant sur le territoire du parc d'activités Toulon-Ouest.

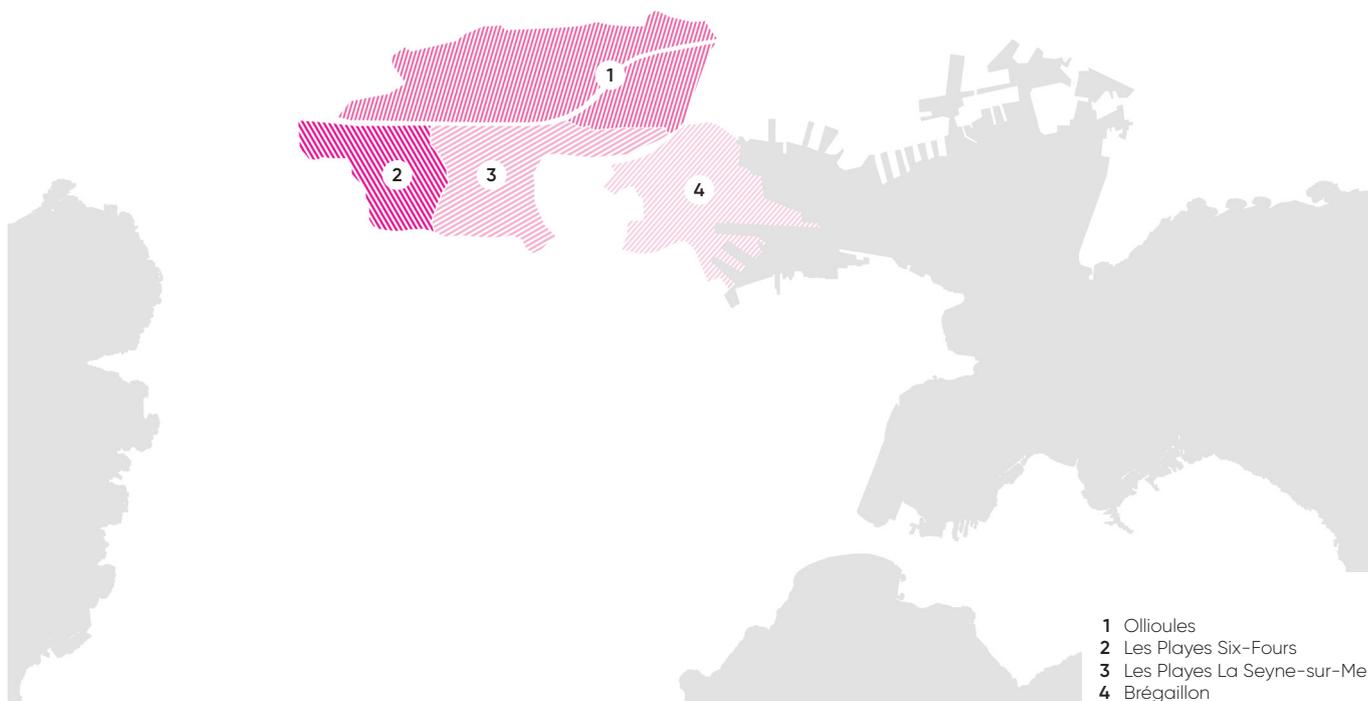
Ce dernier regroupe douze zones d'activité économique réparties sur les communes de Six-Fours, La Seyne et Ollioules. Les zones d'activité à vocation mixte se développent dans les années 1970. Au sein des 800 ha, les 1 400 entreprises génèrent au moins 17 000 emplois.

Le parc d'activités Toulon-Ouest est l'une des premières zones d'activité économique du Var.

Les trois villes s'organisent grâce à l'association d'entreprises association de développement des entreprises de Toulon-Ouest (ADETO), qui prône depuis sa création en 1996 une démarche globale de cohésion sur l'ensemble de la communauté d'agglomération. L'ADETO aide à la mise en place d'un plan de déplacement interentreprises, ainsi qu'un partenariat avec les lycées pour faciliter les déplacements intercommunaux. Cela a pour objectif de diminuer le trafic routier sur les trois pôles d'activités traversés par l'autoroute A50 et la voie SNCF.

Le pôle d'activité Toulon-Ouest obtient en 2013 le label « Qualité Éco Var » récompensant les sites d'accueil d'entreprises pour leurs actions selon quatre familles de critères : environnement, animation, services et intégration paysagère.

En 2018, il obtient le niveau 1 du label Parc+ qui se base sur divers critères, notamment la lutte contre le gaspillage foncier, la préservation et la valorisation du paysage. Aujourd'hui, le parc est une zone urbaine morcelée où la relation entre les différentes entreprises demande un effort logistique et urbanistique constant.



- 1 Ollioules
- 2 Les Playes Six-Fours
- 3 Les Playes La Seyne-sur-Mer
- 4 Brégaillon

Localisation des zones d'activités



Évolution de la ZAC (1975, 1993, 2011, 2021)

BERTHE



Le quartier de Berthe est facilement identifiable depuis la sortie d'autoroute, caractérisé par ses grands ensembles. Quartier autrefois tourné vers l'agriculture, son statut change après la guerre pour devenir une zone d'urbanisation prioritaire (ZUP). Outre son image marquante, le quartier connaît depuis les années 1980, de nombreuses difficultés.

Au Moyen Âge, le quartier ne se nomme pas Berthe, mais « la grande terre de Saint-Jean » avant de devenir le domaine de la Chaulane. Il s'étend alors sur trois communes : La Seyne, Six-Fours et Ollioules. L'histoire de ce domaine débute avec une première chapelle qui se nommera plus tard Saint-Jean-Berthe. Les sols sont exploités pour en tirer un certain nombre de richesses agricoles telles que des céréales, des légumes, des fruits, des cheptels, des volailles... Ces terres sont réputées pour leur extrême fertilité. Au-delà de leur vocation agricole, très peu de constructions sont érigées, car le territoire est régulièrement victime de pillages. La multiplication des propriétés apparaît sur les documents d'urbanisme et cadastres aux alentours des années 1485.

En 1800, le domaine de la Chaulane est établi, ce qui entraîne un morcellement des terres et une multiplication des maisons fermières. Le domaine périclité avec la Première Guerre mondiale. Les propriétaires s'enchaînent, dont Pierre Laval, célèbre pour avoir trahi la France lors de la Seconde Guerre mondiale. Occupé par les Italiens fascistes durant le second conflit mondial, le domaine se retrouve confisqué par l'État français à la sortie de la guerre.

À la fin du conflit, la ville est sinistrée à 65 %. Le besoin de reconstruction de logements est alors urgent. Dans les années 1960, la Chaulane est toujours dans un état très dégradé. Son dernier acquéreur s'empresse de le revendre au maire de l'époque, désireux de créer une zone urbaine prioritaire (ZUP) à Berthe. L'ampleur des dégâts est telle que seuls 96 premiers logements sont construits sur la ZUP, pour une demande de 1 025.

Il faudra plusieurs années pour réaliser l'ensemble de la cité. La zone fait 107 hectares et dispose de logements, de groupes scolaires, d'un jardin d'enfants, d'un centre culturel, de 135 commerces... Le quartier est dans un premier temps occupé par une population d'origine seynoise. Dans un second temps arrive une population issue de l'immigration, principalement d'Afrique du Nord, qui va progressivement s'installer. De nombreux problèmes de cohabitation apparaîtront, en plus des difficultés économiques liées à la dégradation de l'activité navale de la Seyne dans les années 1970 et 1980.

La question de la demande commerciale s'est aussi rapidement posée. De grandes surfaces s'implantent à l'ouest du quartier pour répondre à cette demande, profitant des grands espaces non bâtis. Les commerces de proximité implantés dans la zone vont rapidement souffrir de la concurrence de ces grandes enseignes. Dans les années 1980, la création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) des Playes permet de créer une dynamique d'embauche pour les habitants de Berthe.



Localisation des zones d'activité



De la bastide aux grands ensembles (1950, 1964, 1975, 1989)

Les élus municipaux prennent aujourd'hui conscience que les habitants de Berthe ne parviennent plus à s'identifier à la commune. Avec plus de 11 000 habitants et 3 500 logements, le quartier constitue une ville à part entière, encadré par des axes de circulation majeurs. Malgré les nombreuses améliorations apportées aux conditions de vie des habitants, le climat de convivialité escompté n'a pu être créé.

Le quartier est modifié en 2010 par un projet de rénovation urbaine, lancé par l'Agence nationale de rénovation urbaine (Anru). D'un montant de 330 millions d'euros, il comprend la démolition d'une vingtaine de tours, la création d'un nouveau parc et la réhabilitation de nombreux immeubles dans un état d'insalubrité important. De nouveaux équipements sont aussi construits comme la médiathèque Andrée Chedid.

Il subsiste encore aujourd'hui la question majeure de l'emploi. À Berthe comme dans la plupart des cités défavorisées françaises, le taux de chômage chez les 18-25 ans frôle les 40 %.

Aujourd'hui, le quartier est habité par plus de 15 000 personnes, dont une majorité est immigrée, soit un quart de la population communale.



GRAND PAYSAGE



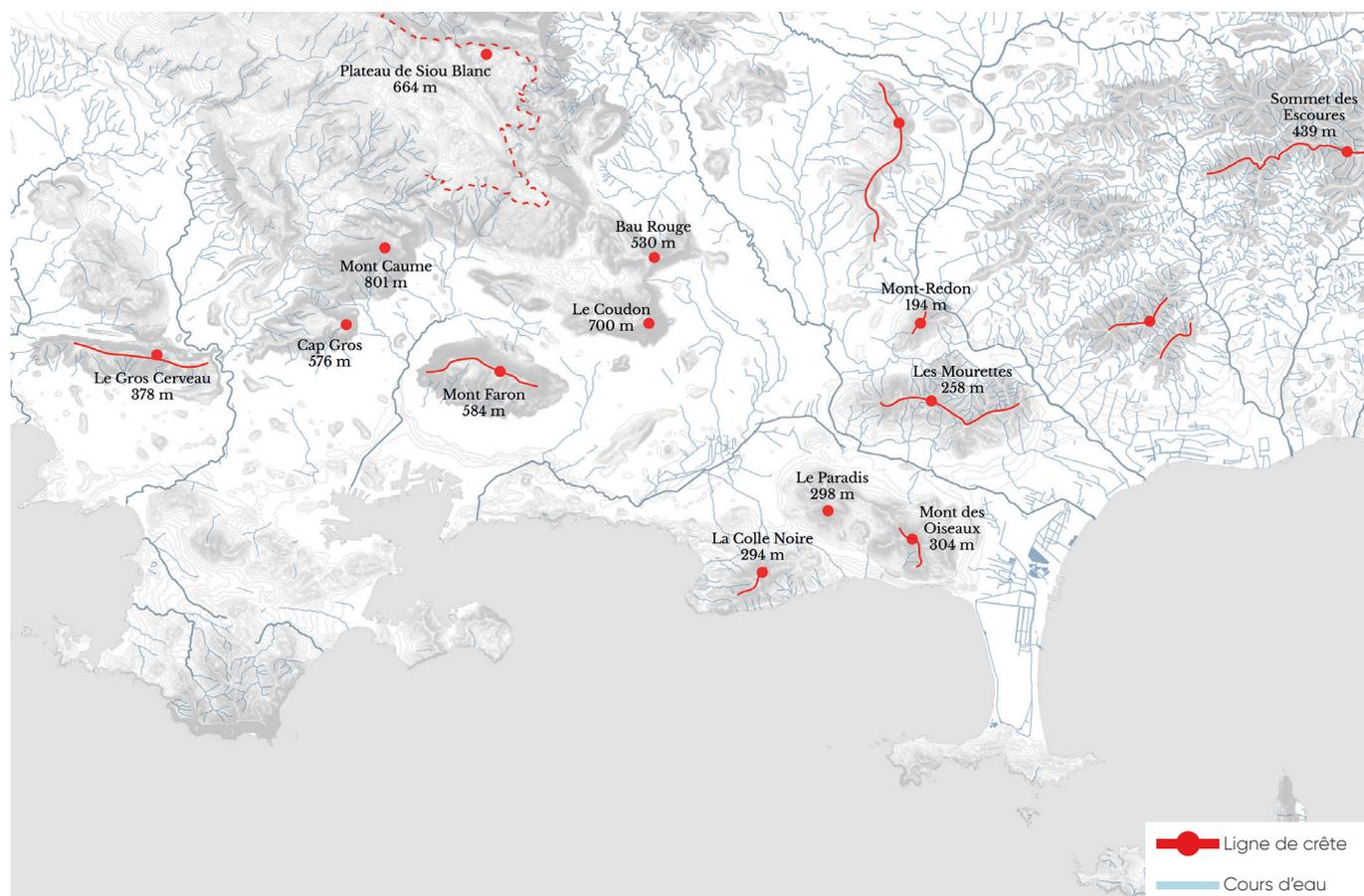
Un littoral au relief marqué

La métropole toulonnaise a connu une urbanisation progressive de son littoral qui s'est étendue dans les zones planes. Elle est contrainte au nord par les monts du Gros-Cerveau, du Croupatier, du Caume, du Faron et du Coudon, qui amorcent la muraille de la Sainte-Baume fermant l'horizon des villes de Toulon et d'Ollioules.

À l'est, le relief est moindre : les communes de La Garde, La Farlède, Le Pradet et La Crau se placent en cœur de vallée. Les autres communes s'inscrivent à flanc de relief comme Carqueiranne, nichée entre le massif de la Colle Noire et le Mont des Oiseaux et Hyères qui s'adosse au massif des Maurettes. À l'extrême est, le massif des Maures ferme la vallée et marque la limite de la métropole.

La Seyne quant à elle, se place à l'ouest de l'ensemble de la métropole toulonnaise. La ville s'étend sur l'ensemble de la partie est de la presqu'île du Cap-Sicié. La partie ouest est occupée par Six-Fours. La presqu'île se démarque avec sa pointe sud au relief prononcé, le massif du Cap-Sicié et une presqu'île plus petite qui s'y rattache : Saint-Mandrier.

GRAND PAYSAGE



Reliefs autour de la métropole

GRAND PAYSAGE



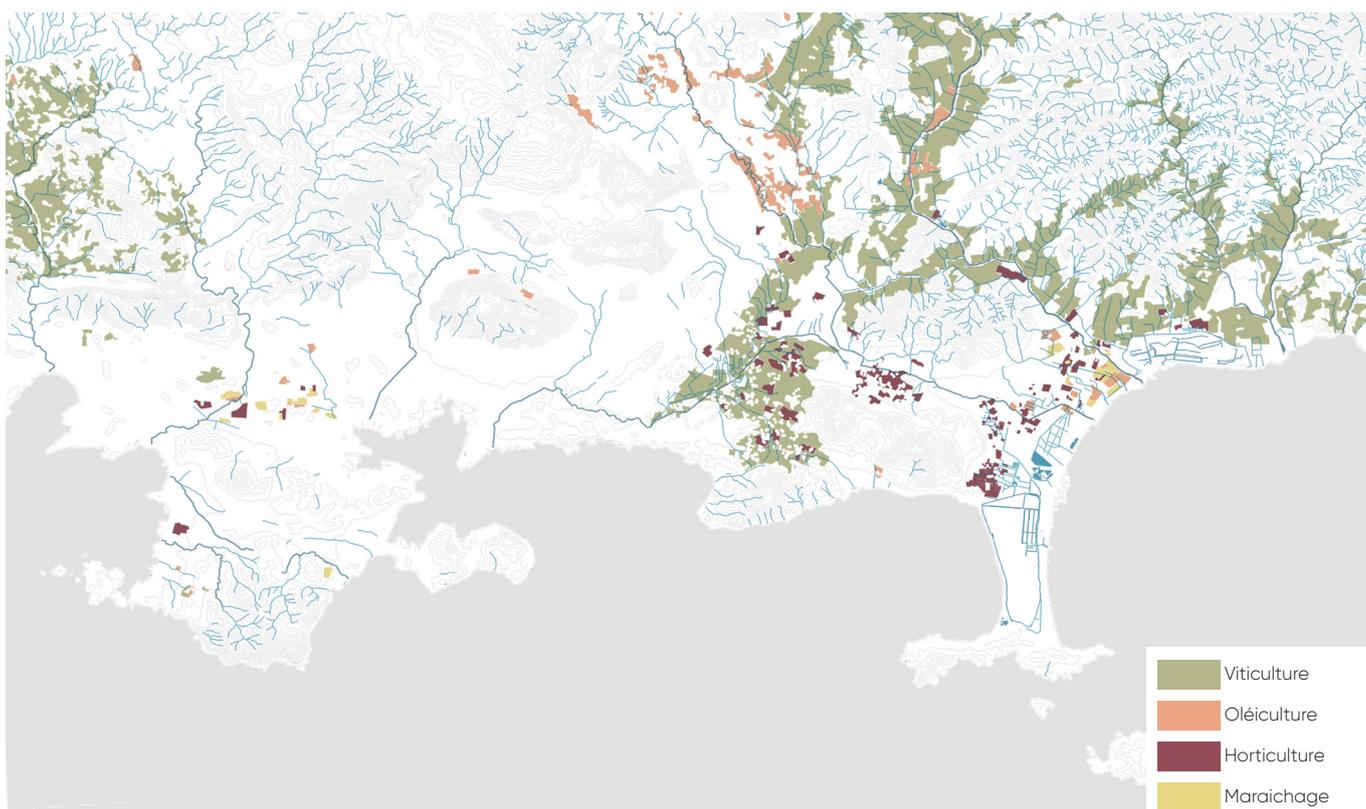
Un ancien territoire agricole

Jusque dans les années 1960, la région toulonnaise est un territoire où l'agriculture est fortement ancrée dans une majeure partie des vallées et des plaines. L'étalement urbain, le développement du modèle pavillonnaire dans les années 1970 à 1980 et le déclin du secteur primaire conduisent, en un demi-siècle, à une réduction drastique des espaces agricoles.

Aujourd'hui des terres sont encore cultivées dans les vallées de l'arrière-pays, principalement entre les communes de La Garde, La Crau, Le Pradet et Hyères. On y trouve de la viticulture et de l'horticulture.



Espaces agricoles en 1960



Espaces agricoles en 2010



Du fait d'un relief prononcé dans l'arrière-pays, l'ensemble du territoire est fortement boisé. Ainsi, les espaces bâtis s'accumulent le long du littoral et au sein des vallées. On retrouve au nord le parc de la Sainte-Baume, classé parc naturel régional, zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique et zone Natura 2000. Ces deux dernières appellations caractérisent aussi le massif des Maures. La commune de La Seyne dispose du massif du Cap-Sicié au sud, classé Natura 2000, zone d'intérêt écologique faunistique et floristique sur terre. Cette dernière appellation concerne également une partie maritime. La zone s'étend sur 1 200 hectares, dont 400, sur La Seyne. Ces espaces boisés sont fortement soumis aux aléas des risques incendies.

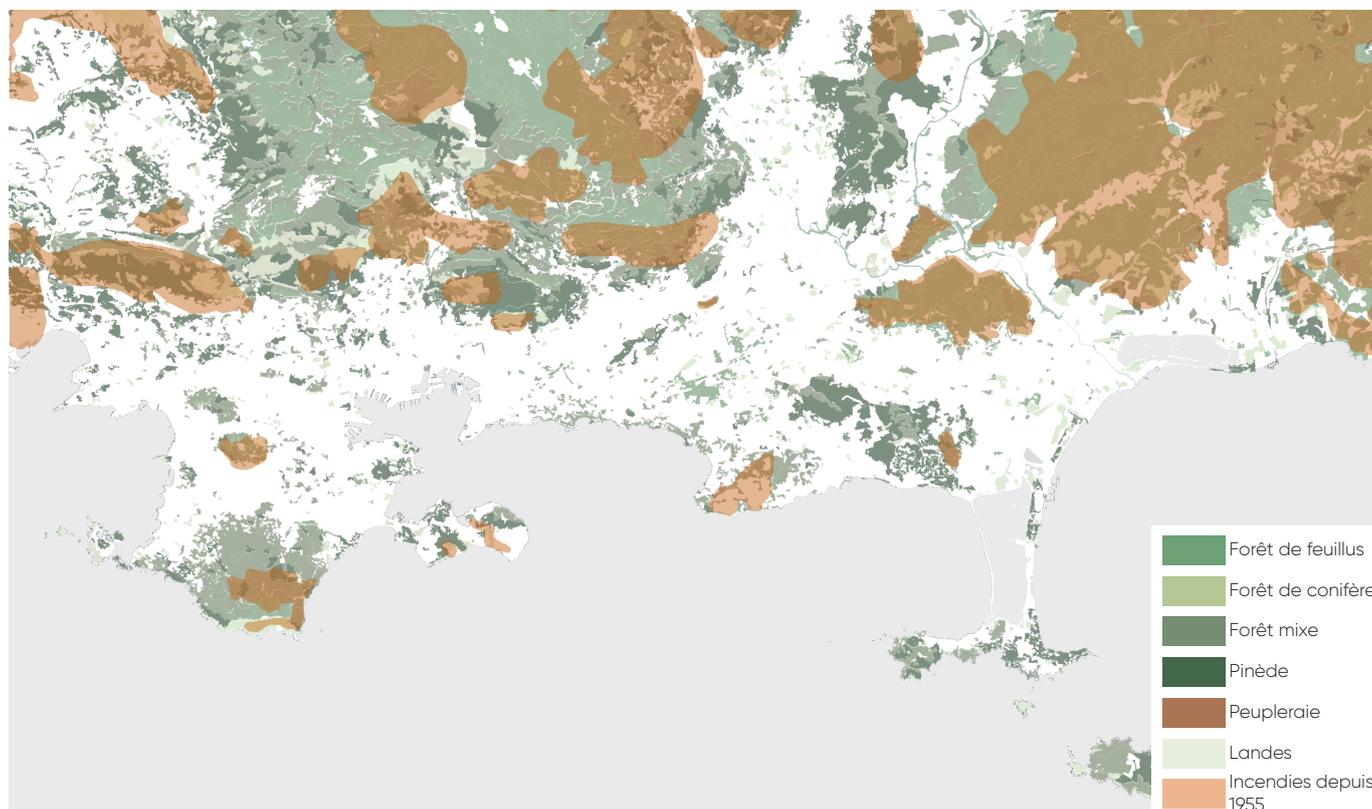
Le second risque majeur est le risque de débordement de nombreux cours d'eau pouvant soumettre le territoire à des inondations. Pour La Seyne, la partie nord de la commune est concernée avec le risque de débordement du Vallat de Faveyrolles et le ruisseau de La Reppe. La ZAC des Playes, le quartier Berthe et le centre-ville sont les premiers concernés.

En regardant le territoire seynoïse de plus près, on trouve au nord une topographie plane, marquée par le passage des infrastructures de transports (autoroute et chemin de fer) et l'implantation de la ZAC. L'espace est traversé par plusieurs cours d'eaux dont un affluent du ruisseau de La Reppe et le ruisseau de Faveyrolles, ce dernier se jetant dans la baie de La Seyne. Cette baie se situe à l'extrême ouest de la rade de Toulon, aussi appelée petite rade. Sur le bord de mer septentrional, le port de Brégaillon pointe vers l'est, comme semblant indiquer la sortie de la rade. Pour le promeneur, il est impossible de distinguer la mer d'ici.

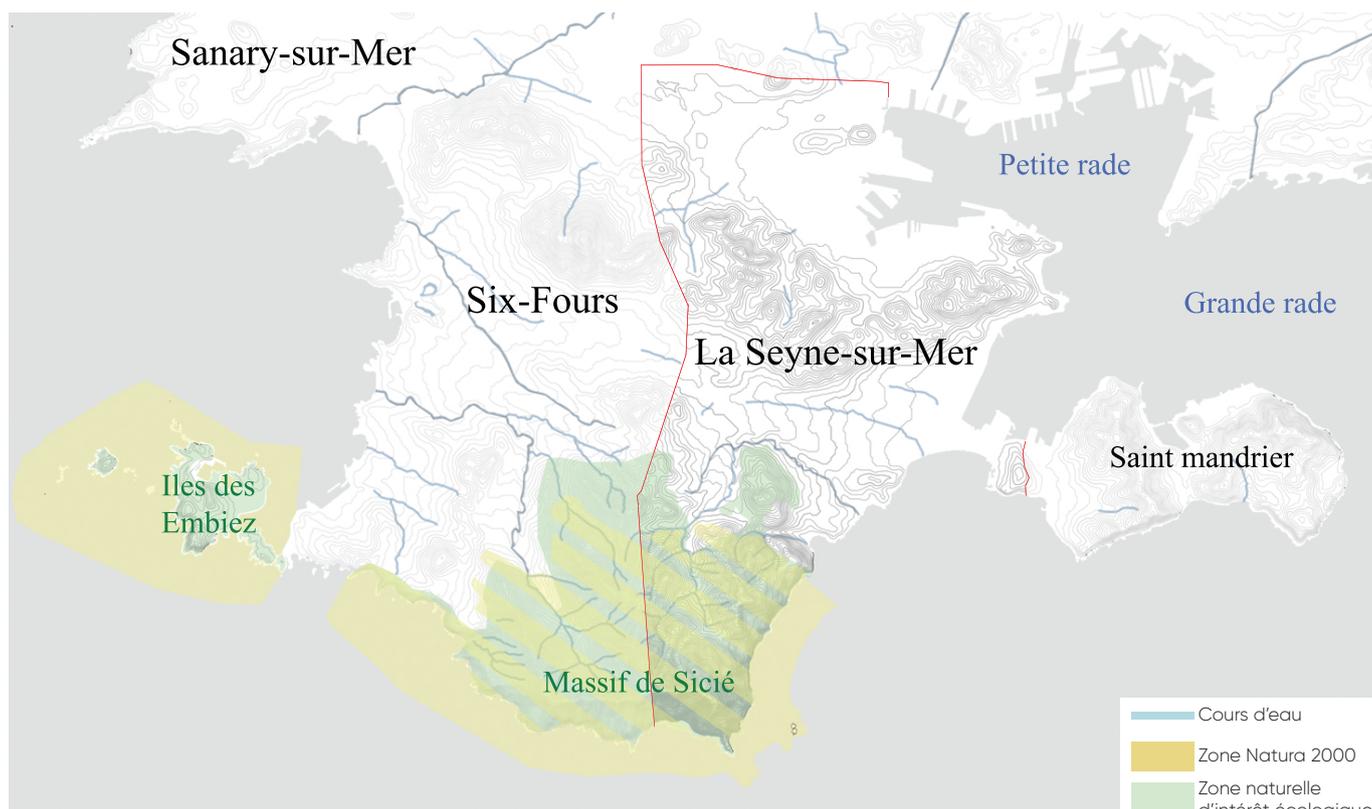
En arrivant au centre-ville, le port de plaisance marque un des angles de la rade : la mer s'offre désormais à nous. À partir d'ici, la côte s'oriente vers le nord.

On longe le parc de la Navale et les anciens chantiers navals, qui font face à la pointe de Brégaillon et aux premières installations de l'arsenal de Toulon, puis à la ville de Toulon elle-même. En arrière-plan, le relief montagneux. Six kilomètres séparent La Seyne de Toulon, deux seules communes autour de la petite rade.

Le parcours se poursuit le long de la côte, jusqu'au fort de l'Éguillette. Ici, la côte se réoriente vers l'est, on entre dans l'anse de Balaguier. Le point de vue change : la grande rade nous apparaît avec la baie de la Garonne en fond, puis en arrière-plan le mont de la Colle Noire et la pointe de Carqueiranne à l'horizon.



Espaces forestiers et risques d'incendie



Hydrographie et topographie de La Seyne-sur-Mer

GRAND PAYSAGE



L'anse de Balaguier est un espace semi-clos, encadré par ses deux pointes. À l'ouest de cette anse, côté terre, on constate le début d'un relief plus marqué, avec notamment un point culminant à 85 mètres sur lequel se dresse le fort Napoléon. À partir de là, un relief formant de petits vallons d'altitude modérée s'étend vers l'ouest de la commune jusqu'au mont du fort de Six-Fours. Ils créent ainsi une chaîne et marquent une limite topographique entre la partie nord et la partie sud de la commune.

Le mont du fort de Six-Fours, culminant à 208 mètres, se démarque par son isolement, semblant perdu au milieu de la presqu'île. En revenant à Balaguier et une fois sa deuxième pointe passée, la côte fait désormais face à la presqu'île de Saint-Mandrier. Elle se démarque par son relief ainsi que par son isthme, qui assure la liaison avec La Seyne. On arrive alors dans un nouvel espace marin semi-clos : la baie du Lazaret. Une fois l'isthme longé, l'anse des Sablettes nous offre directement la vue sur le grand large. Sur notre droite, on peut observer l'imposant massif du Cap-Sicié, qui occupe la pointe et la majeure partie du sud de la presqu'île. La crête de l'extrême sud du massif, juste avant de tomber dans la mer, se distingue dans le panorama par son point culminant à 360 mètres d'altitude. Tout cet espace est encore très naturel, boisé, abritant une faune et une flore riche qui sont d'intérêt majeur, et aujourd'hui protégé par de nombreuses chartes. Ce domaine boisé est aussi partagé avec la commune limitrophe de Six-Fours. Entre le quartier des Sablettes et le massif du Cap-Sicié, le quartier de Fabrégas crée la transition entre ville et nature avec une côte plus naturelle, où de petites anses abritent les plages. Entre la chaîne de relief qui relie les deux monts avec les forts et le massif du Cap-Sicié, le paysage de la commune est moins remarquable. Il s'agit principalement d'une vallée plane occupée par des constructions pavillonnaires. On distingue tout de même des espaces vierges de constructions, des flots de verdure comme des friches agricoles et des bosquets de pins, encerclés par d'innombrables villas.

GRAND PAYSAGE



Soleil couchant sur Tamaris



Un paysage pavillonnaire

FORTS

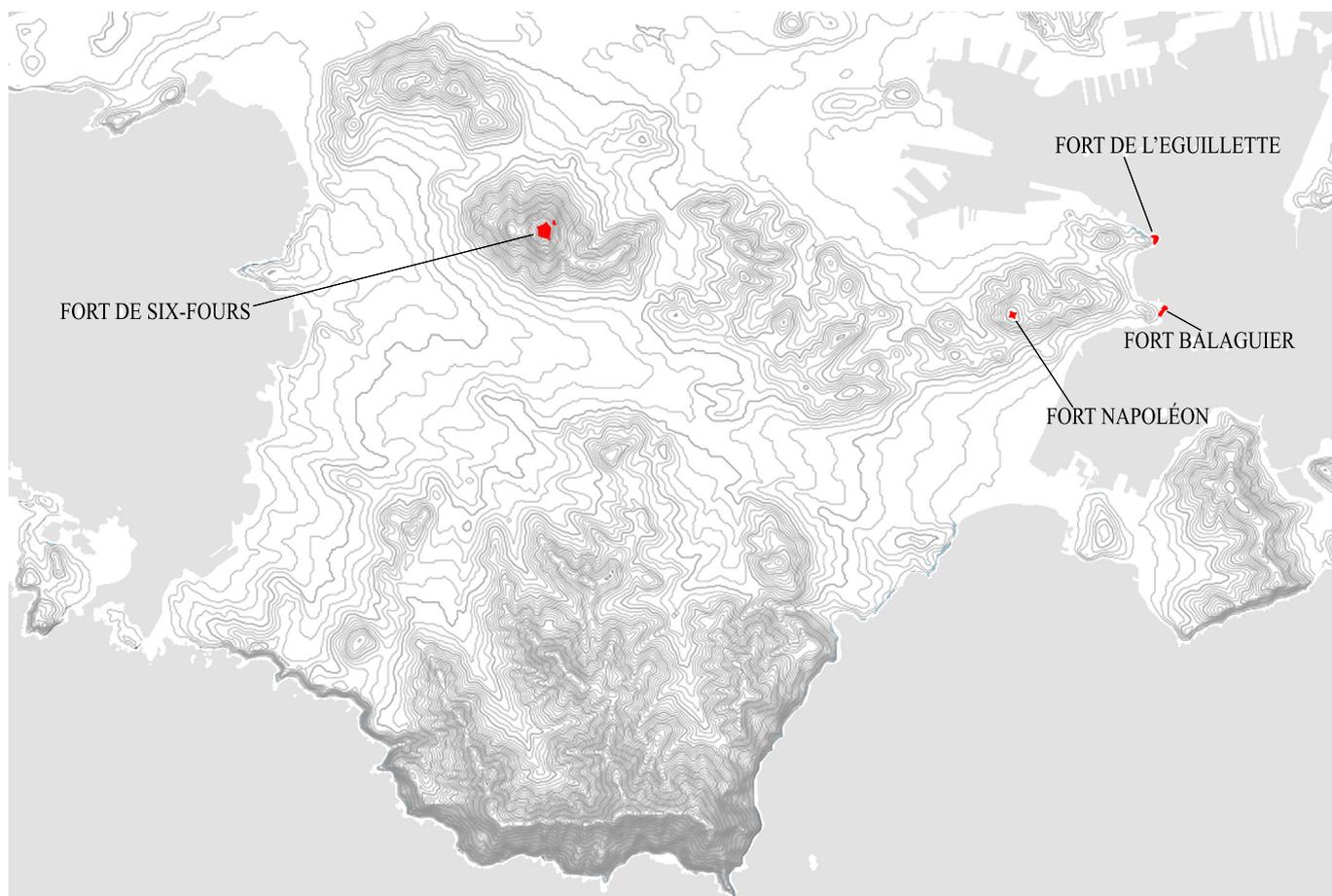


Point stratégique au sein de la grande rade, La Seyne est un point de défense majeur pour l'arsenal militaire. Les différents forts qui jalonnent le paysage sont des éléments remarquables du territoire, vestiges d'une histoire tournée vers la mer et la défense du pays. Aujourd'hui encore la rade abrite une grande partie de la flotte française. Une série de quatre forts se développe le long du littoral afin de protéger ce lieu stratégique.

Le fort de Balaguier est le premier fort édifié à La Seyne. Érigé sous les ordres de Richelieu en 1634, son but est d'interdire l'accès à la rade de Toulon. La Tour royale ne peut accomplir seule cette mission. En effet, 1,3 kilomètres séparent les deux rives, et à l'époque, la portée maximale de l'artillerie n'excède pas un kilomètre, obligeant ainsi l'implantation de deux ouvrages défensifs.

L'ouvrage est une tour à canon au plan circulaire de 19,5 mètres de diamètre et ayant des murs de 4 mètres d'épaisseur. Si le niveau souterrain sert de stockage et de réserve pour les vivres, les niveaux supérieurs servent de logement et possèdent une entrée située à 6 mètres de haut. L'escalier d'accès n'excède pas les 3 mètres et oblige à l'installation d'une échelle pour entrer dans le bâtiment. L'accès peut donc être rendu impossible en cas d'attaque.

En 1793, le fort est le théâtre d'un combat entre soldats républicains et britanniques. Plus d'un millier d'hommes trouveront la mort dans cet affrontement visant à libérer Toulon de l'emprise anglaise.



Localisation des forts



Fort Balaguier

FORTS



La construction du fort de l'Éguillette débute une quarantaine d'années après la construction du fort Balaguier.

Entre 1674 et 1685, un fort à l'architecture carrée, flanqué de deux ailes obliques sort de terre. D'une hauteur d'à peine 8,5 mètres, l'établissement abrite des logements ainsi qu'un magasin à poudre, une citerne de plus de 90 000 litres... Protection efficace pour le port de Toulon, il l'est aussi pour les rivages seynois. Une vingtaine de canons se tenaient derrière ses ailes, effectuant des tirs rasants sur l'ennemi. Fort en batterie basse, il est utilisé pour faire feu sur la coque des navires à voiles. Mais face au progrès de l'artillerie au cours du XIX^e siècle, les ailes sont modifiées.

En août 1924, le fort est cédé à la marine nationale qui installe des ateliers et magasins de défense sous-marine.

À 1,6 kilomètres du fort de l'Éguillette, en recul dans les terres, se trouve le fort Napoléon. Édifié en 1789 par les Anglais sous le nom de fort Caire, il contribue à la défense de Toulon.

Quelques années plus tard, Napoléon modifie l'architecture du lieu en un fort case-maté avec une grande cour centrale. Dès 1973 le lieu est désarmé et devient la propriété de la municipalité signant la fin de son histoire militaire.

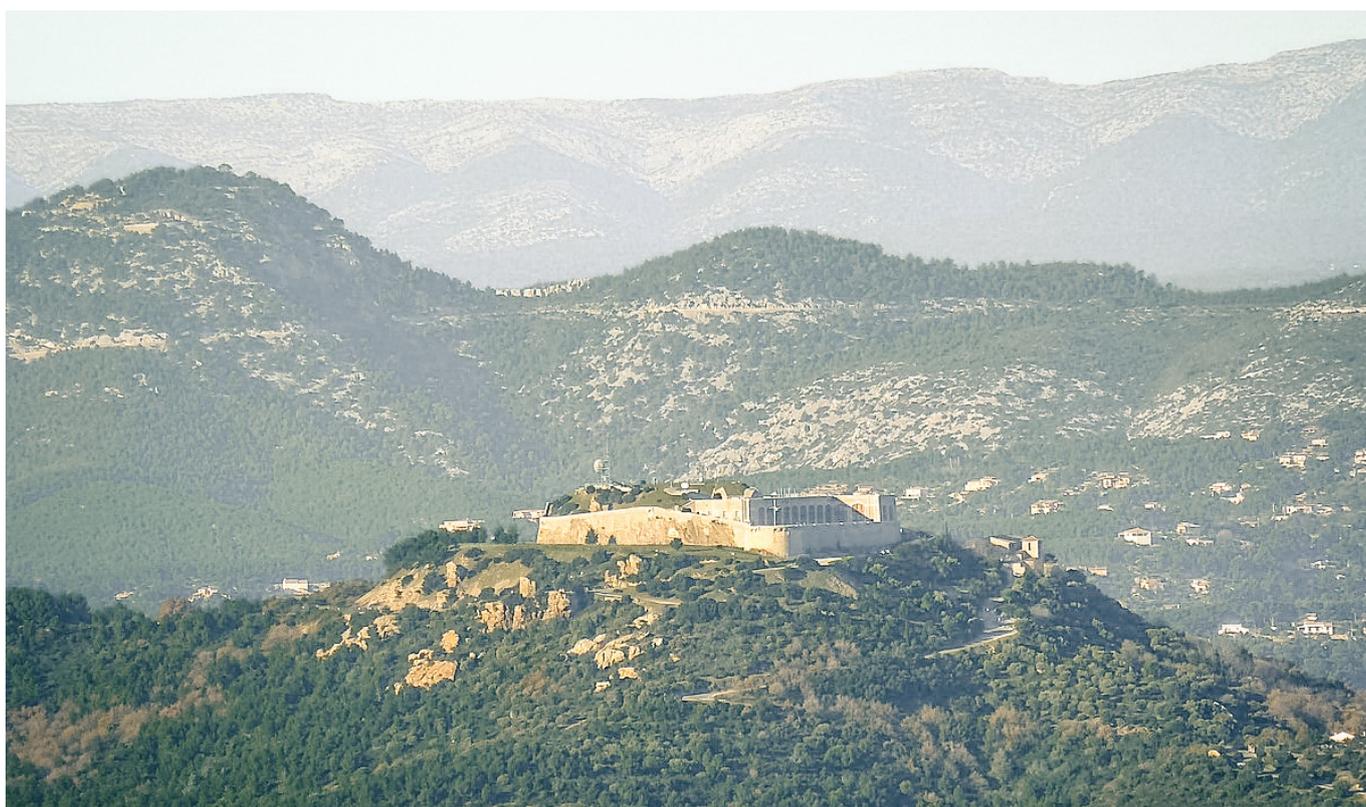
Si ces trois ouvrages défensifs se situent sur le littoral, ou à proximité, le dernier occupe une position stratégique à 200 mètres de hauteur. Le fort de Six-Fours est construit à la fin du XIX^e siècle, à la suite de la guerre franco-prussienne. L'armée acquiert l'ancien village fortifié de Six-Fours, exproprie les derniers habitants, rase les maisons, l'église et le château afin d'installer ses troupes. La construction du fort démarre en 1875. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, il est équipé de quatre canons mais capitule le 26 août. De nos jours, il est encore en service et abrite le centre de transmission de la marine et sert de centre d'opérations pour la force aéronavale nucléaire.

En 1975, le fort Balaguier est inscrit au registre des monuments historiques. Affecté à la marine nationale, il est mis à disposition de la municipalité seynoise. Aujourd'hui, le site abrite des expositions temporaires retraçant l'histoire maritime et défensive du lieu au travers d'une série de maquettes de bateaux. De plus, le site offre une vue imprenable sur la rade de Toulon depuis ses terrasses et jardins.

Les autres forts sont également exploités par la municipalité mais de manière plus occasionnelle. Le fort de l'Éguillette est restauré en 1997. S'il appartient toujours à la Marine nationale, il sert également pour des expositions et manifestations culturelles. Le fort Napoléon quant à lui, est ouvert dès 1984. Les galeries accueillent des œuvres de création contemporaine et la cour d'honneur sert pour des concerts musicaux chaque été.



Fort de l'Eguillette



Fort de Six-Fours

SABLETTES



Au sud de La Seyne-sur-Mer se situe l'un des plus beaux paysages de la commune. Ancienne station balnéaire, elle atteint son apogée au XIX^e siècle. Avec une plage de plus d'un kilomètre de long, le quartier est l'un des lieux les plus attractifs de La Seyne. À ses débuts, il n'est pourtant pas destiné à devenir un lieu balnéaire.

Avant le XVII^e siècle, la plage des Sablettes n'est qu'un détroit séparant l'île du continent. Au cours des siècles, un afflux de sable vient créer un passage naturel en formant un tombolo entre La Seyne-sur-Mer et Saint-Mandrier.

Jusqu'en 1880, les habitations sont peu nombreuses sur ce bout de littoral. Saint-Elme constitue le noyau attractif du lieu avec des familles de pêcheurs. En été, seuls les Seynois viennent profiter de la plage pour s'y baigner. Mais à partir de 1889, le site subit une transformation majeure : la liaison entre La Seyne et les Sablettes par une route et des omnibus. Les modestes cabanes de pêcheurs sont rapidement rejointes par des cabanes de plage et des habitations. La station balnéaire se développe peu à peu. Les baigneurs arrivent désormais depuis Toulon grâce à la création d'une ligne de bateaux à vapeur. Familles, premiers touristes et visiteurs viennent aux Sablettes pour se baigner et passer leurs journées estivales sous le soleil.

Mais le rayonnement de la station balnéaire atteint son apogée avec l'arrivée d'un homme.

Michel Pacha, entrepreneur ayant fait fortune dans l'équipement maritime, pose ses valises à La Seyne-sur-Mer et plus particulièrement entre Tamaris et Les Sablettes. Alors que le site semble sans intérêt pour beaucoup, Pacha y voit un site exceptionnel, grâce à sa configuration géographique offrant une vue sur toute la baie. Suite à d'importants travaux, les Sablettes se convertissent en un véritable lieu de villégiature. La construction de bains de mer, casinos et hôtels attire des célébrités et artistes comme George Sand, les frères Lumière ou encore Alphonse Daudet.

Le nouveau casino, construit en 1887, influence pleinement l'attractivité du lieu. L'année suivante, le Grand Hôtel sort de terre, les pieds dans l'eau. Le casino fonctionne comme un véritable lieu de vie avec un jardin, un théâtre, des cabines de plage... Centre de loisirs et d'attractions, il donne un « air de fête » au site.

La réputation de la station balnéaire est telle, que les affiches publicitaires de la compagnie des chemins de fer la prennent comme image illustrant les nouvelles vacances à la plage.

Cependant, les conflits du XX^e siècle entachent la festivité du lieu qui, seulement plus tard, connaît une nouvelle ère constructive.

SABLETTES-LES-BAINS
la Plus Belle Plage du Littoral
P.L.M.

GRAND HOTEL

GRAND HALL

L'ÉLEGRIN
DIRECTEUR

STATION ESTIVALE ET HIVERNALE, ENCADRÉE DE FORÊTS DE PINS
OMNIBUS sur DEMANDE en gares de **LA SEYNE** et **TOULON**

POSTE: Sablettes les Bains par la **SEYNE** / MER
TÉLÉGRAPHE: **G^o HÔTEL SABLETTES** par **TAMARIS**

MOULLOT FILS AÎNÉ, MARSEILLE

Sablettes-les-Bains, un nouveau lieu de loisirs

SABLETTES



Fernand Pouillon mène le projet de reconstruction des Sablettes afin de reloger les sinistrés de la Seconde Guerre mondiale. L'objectif est de rebâtir rapidement afin d'offrir au sein d'un environnement agréable, une architecture de qualité pour une population modeste.

La tour, placée à l'entrée du quartier, s'érige au début d'une rue commerçante. Toutes les constructions sont ordonnancées en rapport avec l'espace public, les bâtiments s'organisent autour de placettes ombragées. Semblable à un petit village, la reconstruction s'est faite avec des matériaux locaux : pierre sciée pour la structure et les façades, brique, tuile... L'image du hameau provençal est ainsi matérialisée par Pouillon mais ne fait pas l'unanimité. Quand les riverains découvrent le projet, ils sont sceptiques. Le fait que la construction soit en pierre brute questionne et ne convainc pas, une fois celle-ci finalisée. Beaucoup trouvent le résultat peu esthétique. En 1991, la Drac alerte sur le piteux état de ce quartier d'une grande importance architecturale. Les extensions, dérives commerciales et nombreuses enseignes dénaturent totalement l'image du lieu. La municipalité met sur pied une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) pour le quartier des Sablettes et de Tamaris afin de sauvegarder le patrimoine édifié par Michel Pacha.

Grâce aux interventions municipales débutées en 1990, Les Sablettes présentent aujourd'hui l'image d'un site balnéaire arboré. Malgré de vives contestations, un parc paysager est inauguré en 1999 sur l'isthme des Sablettes. La construction de ce parc s'inscrit dans une volonté de créer un forum des loisirs actif avec des commerces, des locaux sportifs, des restaurants, afin de reconquérir le tourisme. À l'époque, la plage accolée à un terrain vague justifie la rapide nécessité d'aménager ce territoire au sein d'un site extraordinaire.

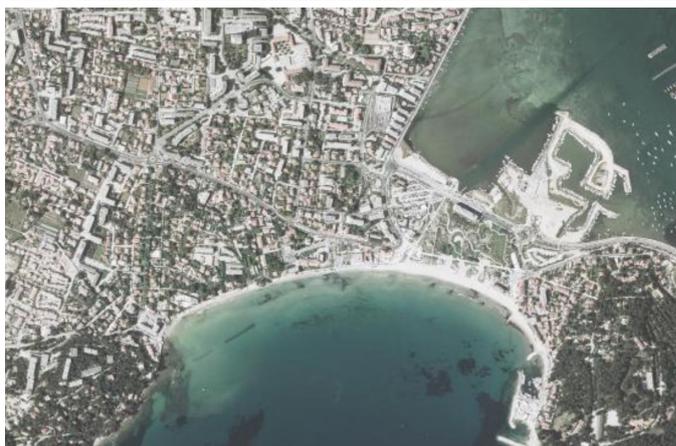
Celui-ci a pour but d'offrir à la ville un grand espace public paysager, jusqu'alors inexistant, mais également d'amorcer un développement économique sur la zone. Dans cette dynamique, la municipalité œuvre pour la réouverture du Golf Hôtel, symbole légendaire de la balnéarité des Sablettes.

Bien qu'aujourd'hui le site des Sablettes soit un haut lieu touristique de la ville, son principal atout n'en est pas moins menacé. La plage, réputée pour la finesse de son sable, la rend unique à l'échelle du département. Elle est cependant menacée par l'érosion.

Dans les années 1980, la plage de Mar Vivo, à l'extrême ouest des Sablettes, a totalement disparu, soumise à un cycle qui la fait régulièrement reculer. Un projet pour sauver la baie est tout de même engagé dès 2002. Face à la forte érosion du site, la municipalité lance des études de réensablement.



Maquette du projet de F. Pouillon



Un détroit, un tombolo, un isthme, un espace public (1944, 1950, 1972, 2000)

SABLETTES



En 2010, le phénomène prend de l'ampleur. La plage, autrefois large d'une dizaine de mètres, n'atteint maintenant plus qu'une profondeur d'un mètre cinquante. L'érosion naturelle est un phénomène accentué par les intempéries et qui se manifeste de manière cyclique sur le site.

La municipalité ne souhaite pas réensabler la plage, optant pour des solutions à long terme. Un projet de digue est annoncé, mais celle déjà existante s'enfonce dans les sédiments. De plus, le passage des ferries accentue les courants et donc le phénomène. En 2014, malgré l'image peu esthétique que cela implique, la municipalité laisse en place les posidonies afin de lutter naturellement contre l'érosion. En 2016 le port de Saint-Elme, quant à lui soumis à un ensablement, se verra débarrasser de ce surplus de sable au profit des Sablettes. Cette année-là, la ville obtient la mention de pavillon bleu qui certifie la qualité des aménagements urbains, de l'environnement et des eaux de baignades aux normes européennes.

Récemment des études de courantologie ont été lancées avec la métropole, afin d'adopter ou de rejeter le projet de rénovation de la digue du large.

Site aux paysages exceptionnels, Les Sablettes sont aujourd'hui menacées par leur principal atout : la mer.

TAMARIS



Dans le prolongement du quartier des Sablettes se situe Tamaris. Autrefois site littoral marécageux, ce bout de corniche est totalement transformé et aménagé par l'arrivée de l'homme d'affaires Michel Pacha entre 1880 et 1887.

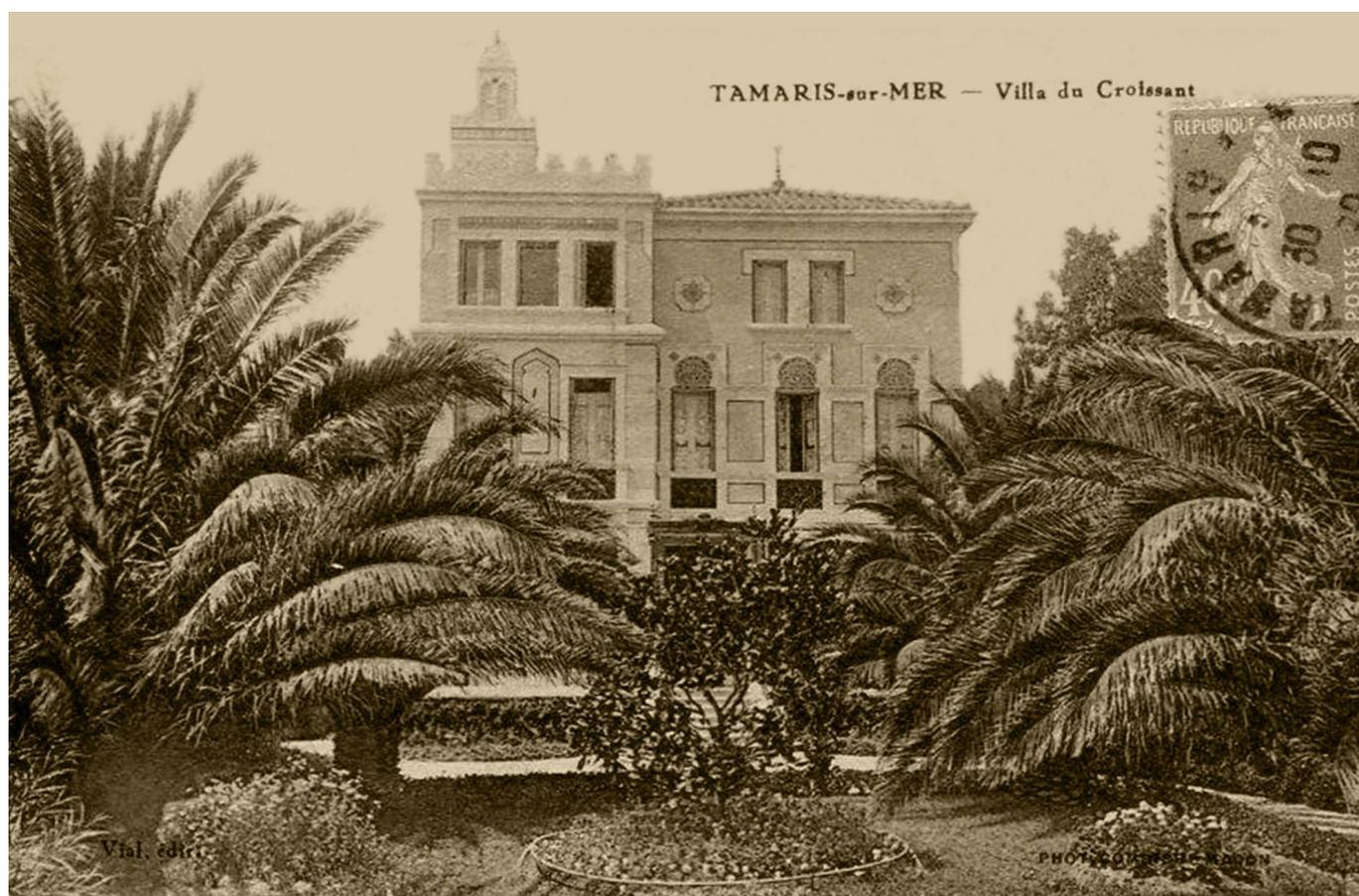
Pacha a pour projet de créer une station balnéaire au genre oriental, destinée à recevoir les riches hommes d'affaires désireux de se reposer dans cet endroit agréable, aux paysages rappelant la Grèce et l'Italie. Pour ce faire, il a fallu rendre accessible le lieu. Avec la collaboration d'entreprises de transport, les anciennes routes marécageuses allant jusqu'au bord de mer sont transformées. Un changement dont parle George Sand : « Un beau chemin carrossable qui domine le flot relie maintenant les Sablettes à Tamaris. Là où il n'existait que des cabanes de pêcheurs et de sordides bastides, presque le désert, des villas splendides ont poussé comme par enchantement et les bateaux à vapeur y débarquent, directement de Toulon, des visiteurs par centaines toutes les heures. »

C'est en 1873 que Pacha acquiert les premiers terrains sur lesquels il fait construire sa résidence personnelle ; un château agrémenté d'un parc exotique, de moulins à vent, d'une chapelle...

Par la suite, le Grand Hôtel de Tamaris ouvre ses portes en 1888, suivi par une annexe et une quarantaine de villas particulières. Construites dans un style oriental et sur 80 hectares, elles s'accompagnent de parcs arborés d'espèces exotiques. Ces bâtiments font de Tamaris une véritable station climatique. Le quartier devient une ville en soi, avec ses commerces, son bureau de poste, son journal, ses transports et même son bureau du télégraphe. La corniche, gagnée sur les marais, devient une promenade mondaine aux paysages exceptionnels. Afin de maintenir cette clientèle fortunée sur les lieux, il faut leur adjoindre des lieux de loisirs, et, entre autres, un casino.

Tamaris se dote donc d'un casino, de même que le quartier des Sablettes. Toutefois le premier ouvre ses portes plus tardivement, en 1904, alors que celui des Sablettes fonctionne dès 1887. Il est le premier casino seynois. Semblable à un immense hall voûté, l'architecture du lieu fait référence à la religion. Le casino est une sorte de nouvelle cathédrale, un lieu de rassemblement pour le jeu et les loisirs. Avec son architecture proche des gares du XIX^e siècle, l'édifice contraste avec les villas environnantes. Modernité, classicisme et orientalisme prennent possession de la baie de Tamaris. En plus d'être utilisé pour le jeu, le grand hall sert pour de grands banquets officiels, notamment pour le lancement des navires des Forges et chantiers.

En plus de lieux de loisirs, Pacha réalise une demeure destinée à la science : la fondation Valmer. Inaugurée en 1899, elle consiste en un laboratoire d'étude de biologie marine. Aujourd'hui, le site poursuit sa vocation puisqu'il appartient à la faculté des sciences de Lyon et possède de nombreux outils d'études et de calculs.



Si le quartier connaît de réelles heures de gloire, le déclin de la mondanité s’amorce avec la mort de Michel Pacha en 1907. Par la suite, les différents conflits mettent à mal le quartier. Après la Première Guerre mondiale, les atouts des Sablettes prennent le pas sur Tamaris qui n’est pas encore en mesure d’offrir des activités nautiques comme la baignade, la voile ou le canotage. Durant la Seconde Guerre mondiale, la station de Tamaris est massivement détruite. En effet, le 29 avril 1944, le domaine de Pacha est la cible d’une multitude de bombes, endommageant le château, les villas et le casino. Une grande partie des œuvres d’art sur place est pillée par les nazis, sous les yeux des habitants sinistrés.

Toutefois, une villa réussit à échapper à ce sort : la villa Tamaris. Elle est construite sur les hauteurs de la baie pour son épouse, mais Michel Pacha ne peut achever l’édifice. C’est en 1991 que la municipalité réhabilite le lieu, pour ouvrir ses portes en 1995 comme centre d’art. Grâce à cette action, la demeure perpétue le faste d’antan et la vocation de villégiature artistique du lieu.

Si la corniche a désormais perdu son attractivité passée, elle reste un lieu de balade privilégié. Depuis quarante ans, nombreux sont les projets visant à élargir la voie afin de la rendre plus agréable pour les piétons. Dégradées par les intempéries, des réhabilitations ont toutefois eu lieu. En 2013, la municipalité souhaite transformer la route en promenade pour que la corniche redevienne un lieu de vie et une porte d’entrée de la ville par la mer. Si la circulation est maintenue, le projet a pour ambition d’augmenter la place du piéton et d’aménager une piste cyclable.

Des Sablettes au centre-ville, la promenade prévoit l’installation de stations d’informations afin de retracer l’histoire chargée des lieux.

Aujourd’hui, le projet vise la création d’une promenade au-dessus du niveau de l’eau, suspendue pour éloigner les piétons du trafic. De plus, la maire actuelle a entrepris un projet de piétonnisation ponctuel de la corniche. Déjà testée avant le confinement, la corniche est rendue totalement piétonne un dimanche par mois, offrant aux riverains l’opportunité d’établir un nouveau rapport au littoral.



L'institut de biologie marine Michel Pacha



La corniche du xx^e à nos jours

LA SEYNE-SUR-MER

Dimanche sur
LA CORNICHE

13h30 à 17h

10
DIM. 24
JANVIER

DIM.
7 & 21
FÉVRIER

En 2021, tous en selle !

WWW.LA-SEYNE.FR

Toutefois, Tamaris n'est pas connu uniquement pour son histoire mondaine et sa corniche. Elle abrite également une biodiversité marine. La baie du Lazaret, qui s'étend face à la corniche, abrite des cabanes de pêcheurs et des cultures marines. L'exploitation de la myciculture et de la conchyliculture apparaît dès le XIX^e siècle. Ces cultures sont importantes dans la métropole en raison d'une espèce typique du site : la moule rouge de Tamaris. Réintroduite à la suite d'une surpêche, cette variété est exclusivement cultivée dans la baie du Lazaret par trois éleveurs, ce qui en fait sa rareté.

Au plus fort de la production, pas moins de 1 400 tonnes par an étaient produites, mais aujourd'hui elle avoisine la centaine de tonnes à l'année. En plus de cette culture d'huîtres et de moules, la pisciculture entre dans la baie dans les années 1980 avec des fermes aquacoles.

Si la production a nettement diminué ces dernières années, elle s'inscrit dans une démarche de respect environnemental en garantissant la vente en circuits courts. Depuis quelques années, la culture est associée à un programme environnemental veillant à la qualité des eaux et le développement d'une production biologique : le contrat de baie de la rade de Toulon.

Site paysager exceptionnel, la corniche de Tamaris et la baie du Lazaret possèdent des patrimoines forts et diversifiés, mais aujourd'hui mis en péril par la montée des eaux et les risques de submersion.



La baie du Lazaret : un lieu d'aquaculture

PAVILLONNAIRE



À l'intérieur des terres s'étend un tissu monotone et sans fin : le pavillonnaire. Sur plus de 900 hectares, dans la partie sud de la commune, il héberge près de la moitié de la population seynoise soit 30 000 habitants.

Avant que ce tissu ne se développe sur le territoire, la zone constituait une activité agricole importante dont il subsiste encore quelques traces aujourd'hui. De petites fermes ont résisté à l'étalement urbain en conservant leurs terres.

Dans les années 1970, le développement du modèle pavillonnaire et le déclin du secteur primaire ont conduit, en un demi-siècle, à une réduction drastique des espaces agricoles sur La Seyne. Dans l'ensemble, tout le bassin toulonnais a connu ce phénomène.

Le secteur est difficile à cerner par son étendue et sa diversité. Cependant, certaines caractéristiques ressortent parmi les variations typologiques. Quatre formes récurrentes de composition urbaine dessinent ce tissu : l'opération de lotissements réalisée sur un terrain unique avec une typologie répétée, l'opération de lotissements par division en plusieurs lots avec des parcelles identiques et des formes de bâti différentes, les opérations non programmées qui se constituent autour d'une impasse et les opérations non programmées avec des terrains plus grands, constituant un mitage des zones naturelles.

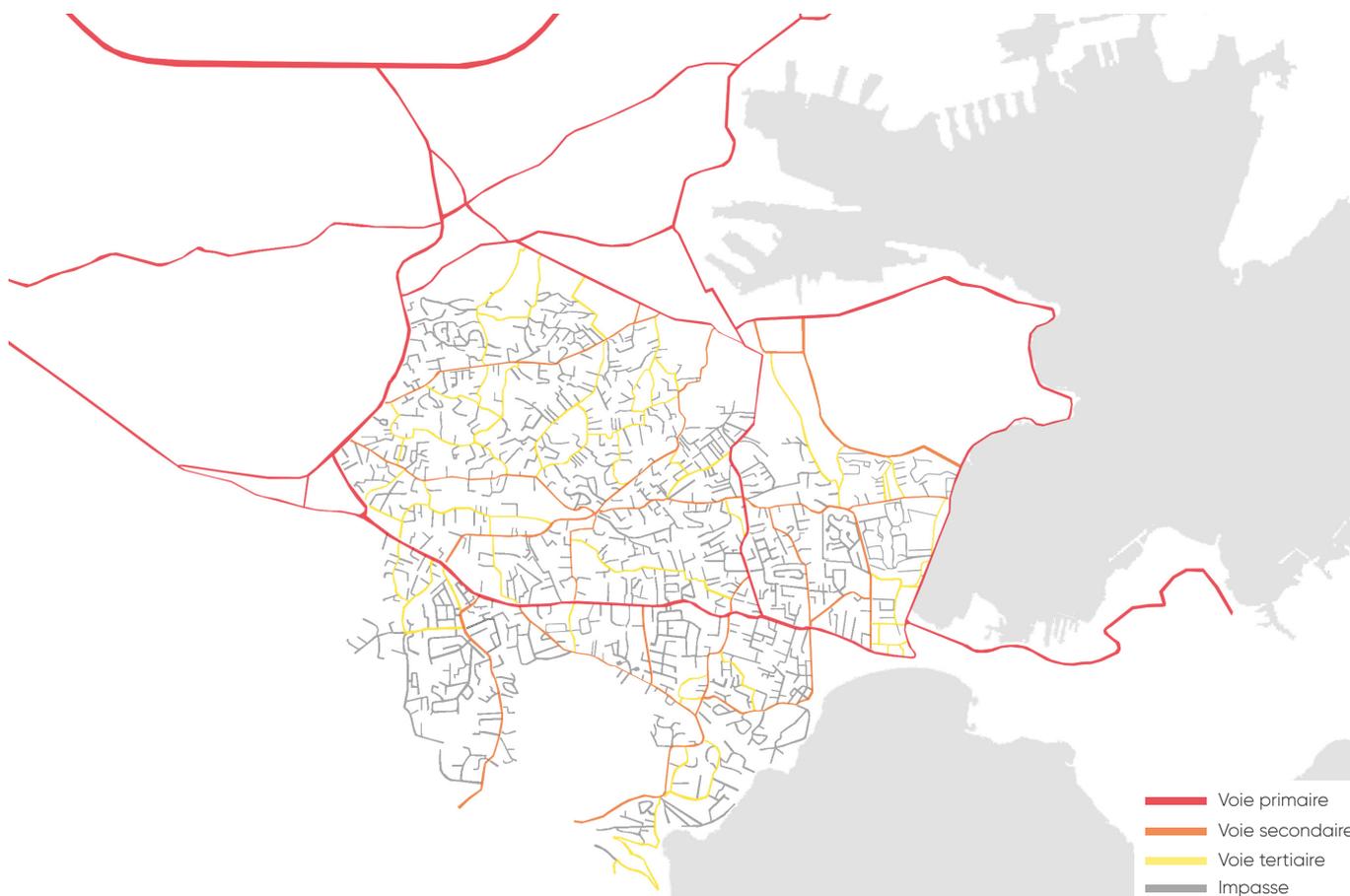
De plus, le réseau de voirie est une composante majeure du pavillonnaire. Il dispose de peu d'axes structurants. En effet, la majorité des voies sont des éléments de desserte pour les lotissements et finissent en impasses.

Ils sont donc difficilement traversables en voiture, ce qui conduit à l'encombrement des axes majeurs. Pour la desserte des transports en commun, ce réseau labyrinthique constitue une difficulté, augmentant la dépendance à l'automobile.

Ainsi, nous avons réalisé une analyse en quadrillant ce secteur pour faire émerger certaines caractéristiques :

- le nombre moyen de logements à l'hectare nous donnant la densité de bâti ;
- le pourcentage d'occupation des sols (constructions en dur : logements),
- l'emprise au sol des voiries et des espaces perméables.

PAVILLONNAIRE



Réseau viaire du tissu pavillonnaire



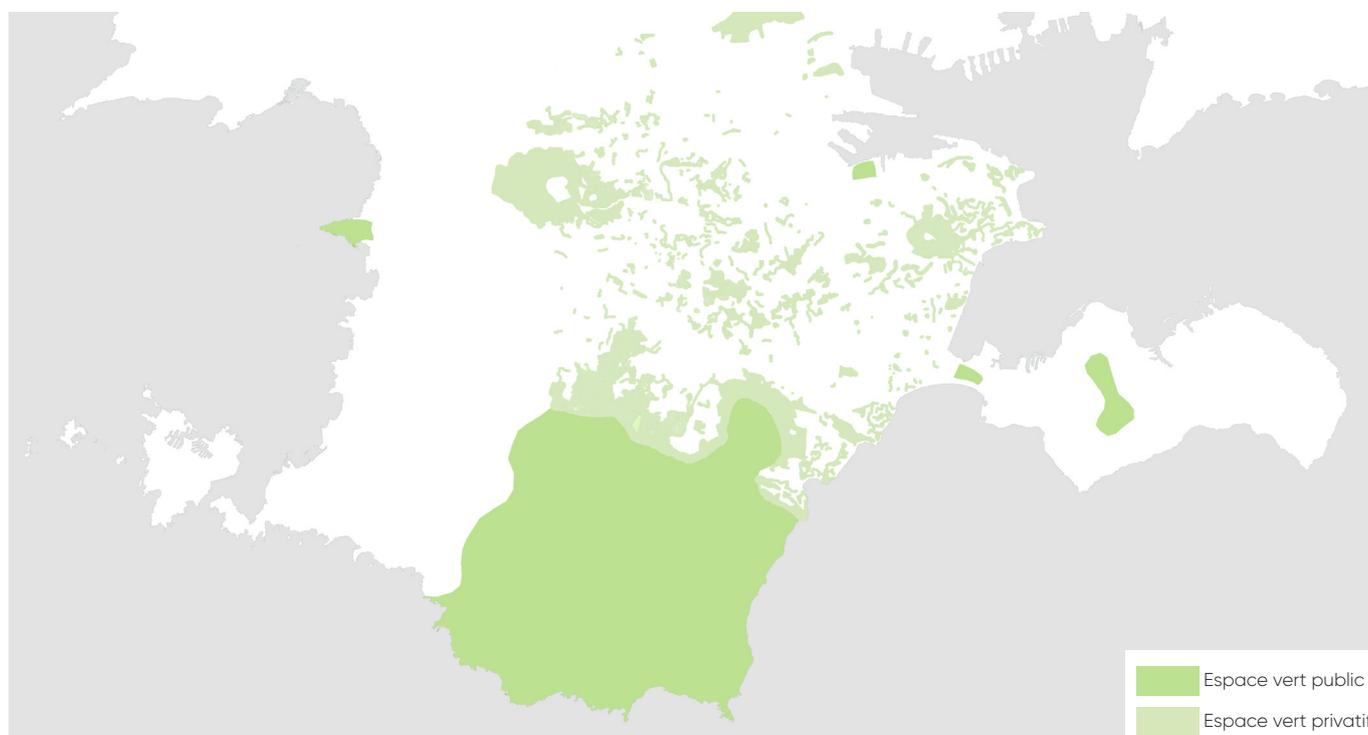
Un tissu pavillonnaire arboré

PAVILLONNAIRE

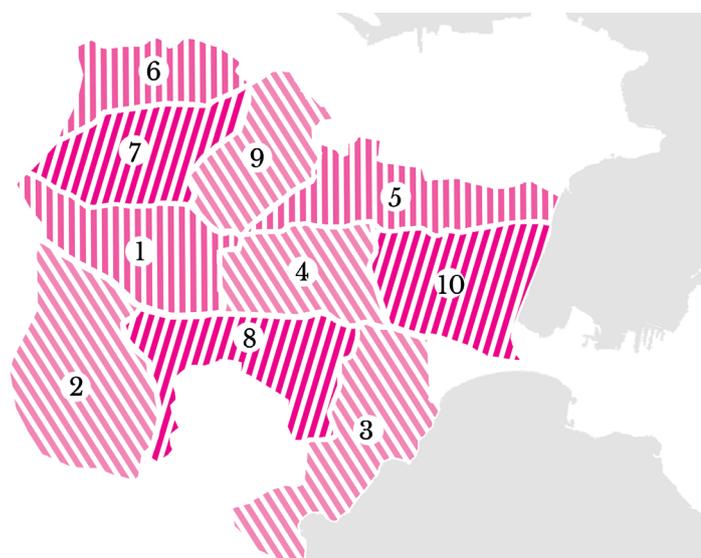


Le modèle pavillonnaire est un grand consommateur d'espace, offrant une faible densité de population et de grands espaces de pleine terre. En s'approchant des espaces naturels protégés, le pavillonnaire se distend. Au contraire, les quartiers du bord de mer sont plus densément construits. Contrairement aux idées reçues, la maison individuelle n'est pas la seule typologie présente dans le pavillonnaire. On y retrouve des ensembles de logements collectifs de taille moyenne, dans les quartiers proches du littoral. Des polarités plus importantes comme des écoles, des équipements sportifs ou des commerces sont installés dans le secteur, à proximité des axes de circulation majeurs.

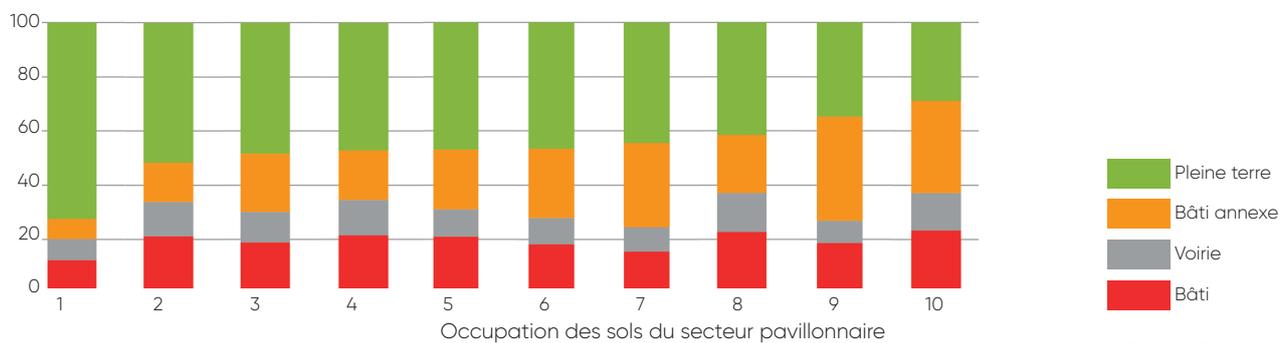
PAVILLONNAIRE



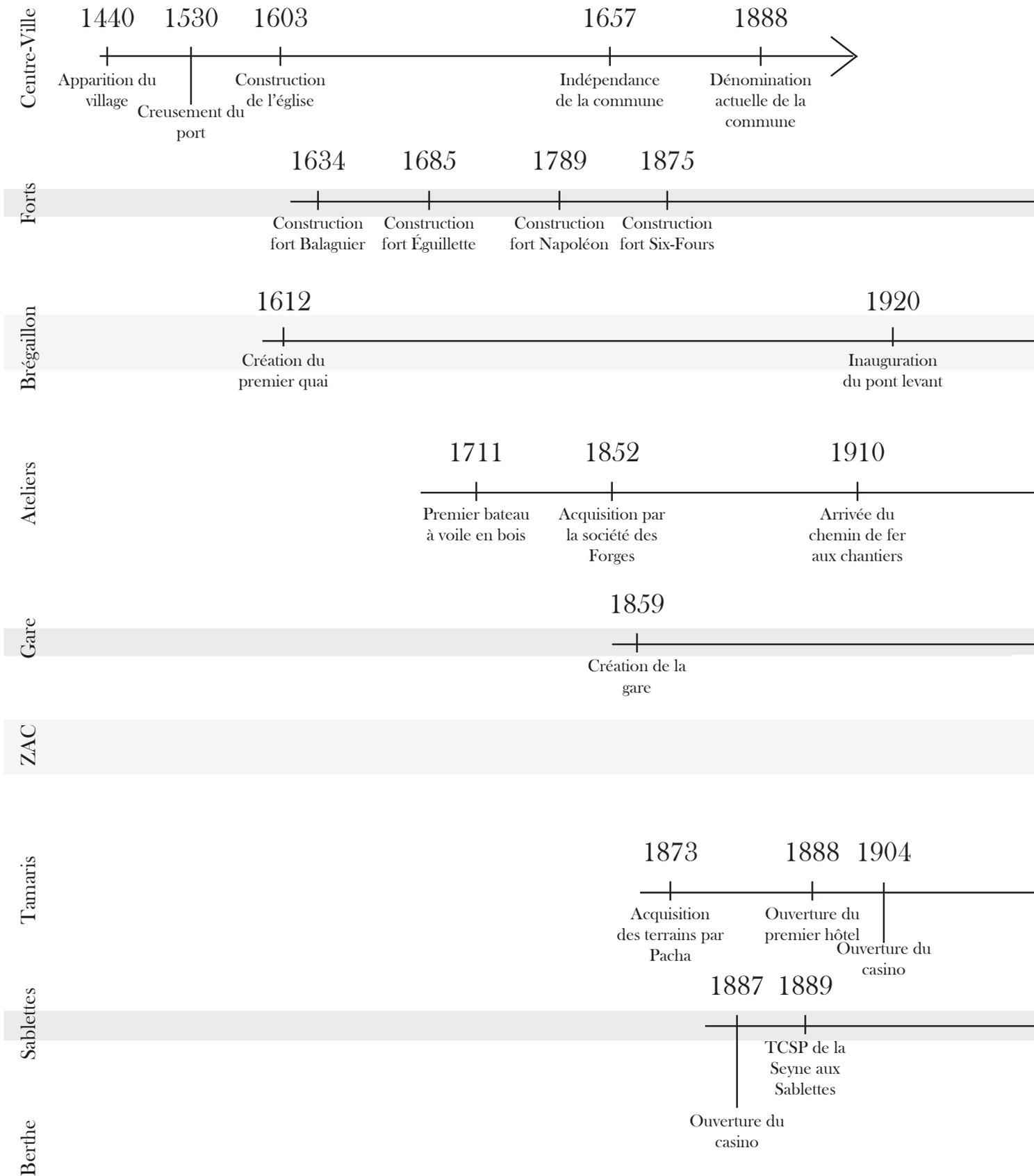
Une végétation éparse



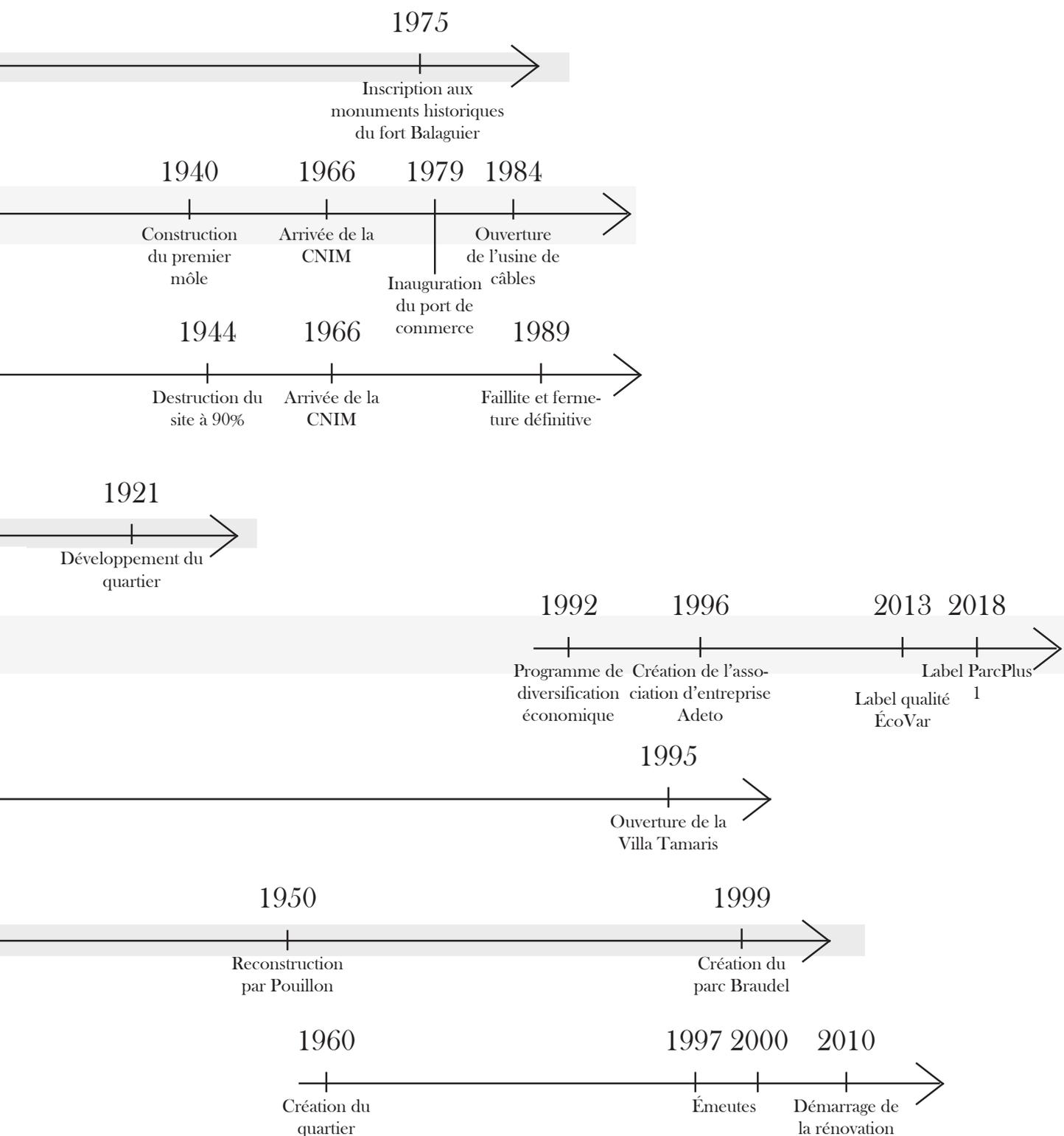
1 103 ha 8 logements à l'ha	6 75 ha 14 logements à l'ha
2 140 ha 15 logements à l'ha	7 96 ha 11 logements à l'ha
3 117 ha 14 logements à l'ha	8 105 ha 16 logements à l'ha
4 81 ha 14 logements à l'ha	9 82 ha 13 logements à l'ha
5 97 ha 15 logements à l'ha	10 109 ha 8 logements à l'ha



FRISE CHRONOLOGIQUE



FRISE CHRONOLOGIQUE



ATTENDUS

PÉDAGOGIQUES



Le workshop auquel vous participez est un exercice pédagogique court, mais intense.

Il constitue un contrepoint essentiel aux ateliers de projets majeurs de vos études.

Pendant deux semaines, vous travaillerez en continu, à l'école. L'avantage est que cette période sera entièrement consacrée au projet. Toute votre concentration peut donc se focaliser vers un seul et unique objectif. En outre, c'est la possibilité, probablement pour la première fois, de proposer un projet qui s'inscrit dans une réalité, de discuter avec des professionnels, d'échanger avec des politiques, appréhendant ainsi ce qui constitue votre métier futur.

Vous serez répartis en équipe d'une dizaine d'étudiants avec un encadrant professionnel. Nous attendons de vous des positions affirmées, un travail et une cohésion d'équipe. Nous considérons que votre formation au cours des précédentes années vous confère la capacité à prendre position sur ce site et à débattre sur des enjeux complexes.

L'objectif pédagogique de ce workshop est de vous inciter à proposer des projets pertinents avec une réflexion globale du territoire. Pour ce faire, le travail d'équipe est le mot d'ordre ; gérer, communiquer et allier les points forts de chacun est primordial. Deux outils sont fondamentaux : le débat en groupe et la complémentarité des compétences. Cela signifie qu'il faudra une organisation collective, apprendre à déléguer des tâches, reconnaître que chacun peut apporter et gérer avec bienveillance les situations de conflit, etc. À la fin de ces deux semaines, vous devrez restituer et défendre votre projet devant un public de professionnels et non-professionnels.

ABORDER LES ENJEUX À L'ÉCHELLE TERRITORIALE



Le workshop est l'occasion de se confronter à la complexité de projets territoriaux. Le projet fera intervenir une dimension multiscalair ainsi que de nombreuses notions omniprésentes dans la vie d'un architecte telles que les questions de mobilité, d'infrastructures, de programmation, de politique, de réglementation, de paysage et les volontés des habitants. Il s'agit de se confronter à des thématiques que vous n'avez possiblement pas encore rencontrées, mais essentielles dans le métier d'architecte.

C'est avec ce fameux regard, celui de l'architecte, sensible à la forme et aux espaces qui organisent la vie sociale, que vous pourrez transcender ces problématiques. Comment intégrer par le dessin ces enjeux territoriaux ? Comment faire converger en un projet l'histoire, la culture, la géographie, l'économie et la sociologie d'un territoire ?

Dans la réalité, ce processus demande de nombreuses heures de réflexion cependant, pour le workshop, vous ne disposez que d'un court laps de temps.

ENGAGER LE PROJET EN ÉQUIPE

Le travail se réalisera en équipe. Nous mettons à votre disposition divers outils de travail tels que des documents graphiques numériques, une maquette numérique et une analyse synthétique du site afin de mieux l'appréhender. Une visite de site, des tables carrées et des conférences alimenteront votre réflexion.

Une des difficultés que vous rencontrerez est l'assimilation d'un grand nombre de données et d'informations dans un court laps de temps.

Les étudiants en architecture ne sont que trop peu habitués à la conception collective, ce workshop est le moyen d'y remédier. Il est une initiation au projet en groupe. Une hiérarchie au sein de l'équipe permet une bonne coordination ; ainsi maîtrisez votre ego et dialoguez pour le bien commun.

Le travail d'équipe peut s'avérer éprouvant, il demande patience, écoute et prise de recul. La fatigue aidant, des tensions peuvent apparaître. Des débats d'idées pourraient tourner au conflit doctrinal, la bonne volonté de certains pourrait friser l'abus de pouvoir, la timidité des autres pourrait conduire au repli. La bienveillance envers les volontés de chacun et le maintien d'une ambiance positive sont nécessaires à la résolution pacifique de ces tensions.

Les équipes sont assez grandes (10 personnes) pour qu'un partage du travail puisse s'organiser et que des groupes d'affinité se constituent sur des parties du projet collectif. Une intention collective forte doit être mise en place dès la première semaine pour que le travail se déroule sereinement la deuxième semaine.

Afin de faciliter l'organisation, quatre rôles doivent être définis : un secrétaire, un scribe, un maître du temps et un manager. Les trois premiers sont membres à part entière du groupe et continuent de participer au débat collectif (idées et production documentaire). Le manager quant à lui a un statut particulier, il devra encadrer l'équipe, veiller au bien-être de chacun et avoir la capacité de prendre du recul dans les discussions et débats afin d'arbitrer si des tensions apparaissent.

Vous trouverez le détail de ces rôles dans le règlement.

ENCADREMENT DES ÉQUIPES



L'encadrant a un rôle essentiel pour faciliter et pacifier le travail collectif. Il est à la fois stimulateur de l'équipe, mais aussi référent dans l'organisation de celle-ci. À la différence du contexte professionnel, il n'est pas chef d'agence même s'il fait appel à ses compétences organisationnelles.

Les encadrants sont de générations et professions différentes, créant l'opportunité d'échanger sur de nombreux points de vue. Pour les étudiants, c'est une façon de rencontrer le monde professionnel dans sa diversité. Dans cette transposition de la réalité, les étudiants doivent apprendre à s'assumer collectivement.

L'équipe de moniteurs de master 1 et 2 sera à disposition des équipes pour apporter des précisions et aider les uns et les autres à assumer leur rôle au sein de leur équipe. Les moniteurs seront des référents. Ils sauront répondre à vos questions et intervenir si des difficultés naissent au sein des équipes.

S'EXPOSER AU DÉBAT PUBLIC



Une présentation publique diffère des présentations de projet et de mémoire devant un jury restreint. Les projets seront ici présentés et commentés dans l'amphithéâtre des Beaux-Arts au cours d'une journée complète devant un public ouvert d'étudiants, de techniciens, de politiques et d'associations.

C'est une transposition de ce que l'on pratique aujourd'hui, dans le cadre de concertations. Il conviendra au sein de chaque équipe d'être solidaire, convaincant et, en même temps, capable d'écoute. Là est la seconde dimension de l'exercice, savoir communiquer un projet et en débattre pour le faire évoluer, l'enrichir.

Au-delà de l'exercice pédagogique, les projets entreront dans le débat public, qui se poursuivra par le biais d'une exposition publique et d'une publication, sous forme de livrets, auprès de la métropole. Dès lors, le workshop s'intéresse à une prise de position citoyenne de l'architecte, celle qui engage le projet architectural et urbain comme un moyen pour agir sur la société dans laquelle il vit.

UNE AVENTURE HUMAINE

Un workshop prend en grande partie son sens par la dynamique qu'il crée entre les étudiants directement concernés mais aussi envers ceux des autres années. C'est alors l'occasion de donner vie à l'école en l'habitant, par le débat et par le plaisir de travailler ensemble, sur place, et partager des moments conviviaux.

C'est également l'occasion de connaître de façon différente ceux que l'on croise déjà depuis trois ou quatre ans sans les avoir vraiment rencontrés. Les moniteurs organisent des moments ludiques entre équipes afin de renforcer vos liens et d'offrir des moments de répit et de rigolade. Un grand repas commun est également prévu.

RÈGLEMENT



Les équipes travaillent sur place, dans les ateliers qui leur ont été attitrés.

Les étudiants disposent du code du portail d'entrée. Il est interdit d'escalader et de pousser le portail à cause des risques de dégradation.

Locaux et équipements mis à disposition des équipes :

- connexion informatique WIFI (codes habituels) ;
- salles informatiques ;
- atelier maquette et matériaux ;
- postes de travail par imprimantes A4/A3 ;
- par équipe, crédits de A0 couleurs ;
- documents disponibles sur le cloud de l'école (www.nuage.marseille.archi.fr).

Les locaux sont placés sous la responsabilité des étudiants. Il est évidemment interdit de fumer à l'intérieur et de boire de l'alcool.

La musique et le bruit peuvent gêner les voisins de travail. Faites-y attention et soyez à l'écoute de chacun.

Chaque étudiant est responsable de son matériel et notamment de son équipement informatique. Il convient de ne pas les laisser sans surveillance.

L'école sera ouverte de 8 heures à 20 heures durant le workshop.

Un représentant de chaque équipe viendra retirer les fournitures maquettes auprès de Tony Binsa. Vos maquettes seront complémentaires. Des modalités précises seront données en atelier.

Aucun changement vers une autre équipe ne sera toléré, sauf cas de force majeure.

Répartition des encadrants par équipe :

- tirage au sort ;
- une équipe n'a qu'un encadrant et réciproquement ;
- en cas de défaut d'un encadrant, Julien Monfort et son équipe d'étudiants prendront sa place.

Les équipes sont composées de 10 étudiants, sauf exception. Une mixité H/F, entre les domaines d'études et la répartition égalitaire des étudiants en mobilité ont été mises en place.

PÉDAGOGIQUES

RENDU



Il prendra plusieurs formes :

Lundi 30 août 2021

Mode d'emploi

Les éléments à remettre pour le rendu devront suivre le modèle de mise en page disponible sur le nuage et seront constitués :

- des rapports quotidiens des scribes regroupés en un seul document ;
- d'un diaporama PDF, éventuellement accompagné de vidéos, qui servira
- de supports à la présentation finale ;
- de l'assemblage InDesign du diaporama (selon notice communiquée) ;
- d'un texte explicatif développant trois points clés du projet ;
- d'une image forte du projet au format A2 pour la publication du catalogue.

Vendredi 3 septembre 2021

RENDU INTERMÉDIAIRE

Chaque équipe présentera l'avancement de son travail et de ses réflexions à l'ensemble des participants. Durant dix minutes, et à l'aide d'un diaporama, la présentation aura pour but d'éclaircir le discours et le parti pris de chacun. Suivront dix minutes de commentaires et d'échanges avec les encadrants.

Jedi 9 septembre 2021

Veille de la présentation finale

Les rendus seront déposés sur le nuage avant 20 heures.

ATTENTION ! De même que dans le monde du travail, vous devrez respecter les échéances. Il n'y aura aucun traitement de faveur. La remise des documents au-delà de 20 heures invalidera le travail de l'équipe.

Vendredi 10 septembre 2021

RENDU FINAL

Le rendu final prendra la forme d'une présentation orale. Le diaporama (dont le gabarit vous sera fourni sur le cloud de l'école) et les maquettes vous permettront de soutenir votre propos. Chaque équipe devra être prête à présenter son projet à tout moment de la journée et assister aux présentations des autres équipes.

Organisation du jury

- Les équipes sont présentes à partir de 9 heures dans l'amphithéâtre des Beaux-Arts avec leur encadrant.
- L'ordre de passage n'est pas connu à l'avance.
- Les équipes sont appelées au fur et à mesure après tirage au sort.
- Chaque équipe dispose de 20 minutes de présentation auxquelles s'ensuivent 20 minutes de questions et de discussion avec les membres du jury.
- La présentation est réalisée à l'aide d'un support numérique et de maquettes placées sur l'estrade.
- La journée est animée par l'enseignant responsable.
- L'équipe, les encadrants ainsi que les experts sont les protagonistes de la discussion.
- Les enseignants, les encadrants et les experts donnent leurs points de vue.

Prix et récompenses

- Chaque étudiant est invité à se prononcer par vote sur le projet qu'il préfère, hormis celui de son équipe.
- Le résultat est annoncé en fin d'après-midi.
- Précédant l'annonce du meilleur projet, les étudiants moniteurs s'occuperont de la remise des médailles.

Notation

L'attribution des ECTS aux étudiants est conditionnée par :

- les comptes rendus quotidiens ;
- le rendu de l'ensemble des documents ;
- l'émargement de chaque étudiant, le jeudi précédant le jury final ;
- l'exécution de la soutenance devant le jury ;
- la présence et la participation effective de l'étudiant au travail de l'équipe.

La note d'équipe sera constituée de la moyenne des notes des encadrants avec avis des moniteurs présents le vendredi.

TRAVAIL D'ÉQUIPE



Chaque équipe choisira un secrétaire, un manager et désignera chaque jour un scribe.

Le secrétaire

Il s'occupe de l'interface avec les moniteurs, l'administration et l'atelier maquette. Il gère les ressources communes de l'équipe (impressions, feuilles, matériel de maquette...).

Le manager

La fonction de manager peut être organisée de manière tournante par l'équipe.

Il se charge de :

- l'organisation des discussions ;
- faire ressortir les points de vue et proposer une synthèse ;
- coordonner les tâches et veiller à ce que TOUS les membres de l'équipe travaillent ;
- provoquer les réunions d'arbitrage avec l'équipe, l'encadrant et éventuellement un enseignant responsable en cas de conflit.

Le manager n'est pas le leader de l'équipe, c'est plutôt un facilitateur. Les membres de l'équipe lui reconnaîtront cette fonction mais pourront en référer aux enseignants si le manager ne joue pas son rôle.

Le scribe

Chaque équipe sera redevable d'un compte-rendu quotidien concernant :

- l'avancement du travail de l'équipe ;
- la gestion des conflits ;
- le management de l'équipe ;
- des observations sur les acquis.

Le compte-rendu quotidien

Il sera constitué d'une page A4 selon le modèle délivré sur le nuage de l'école faisant figurer :

- le nom de l'équipe ;
- le jour ;
- le nom du scribe ;
- le nom du manager de l'équipe.

Une image du jour témoignant du travail effectué sera jointe. Chaque membre de l'équipe sera scribe d'au moins un compte rendu. Le compte rendu et l'image du jour seront quotidiennement déposés sur le nuage.

L'encadrant

Il n'est pas là pour faire le projet à la place de l'équipe. Il interviendra comme conseil pour :

- diagnostiquer les enjeux du projet ;
- faciliter l'organisation ;
- résoudre les conflits et les tensions internes ;
- structurer la stratégie et le parti pris du projet ;
- structurer l'oral et le rendu.

Le moniteur

C'est un étudiant du groupe de projet de Julien Monfort. Il aura préparé le programme en atelier et aura travaillé depuis le début du semestre sur le site. Il n'interviendra pas dans le projet et n'interférera pas avec l'encadrant. Il est une ressource pour la connaissance du site et du programme. Toujours à votre disposition, il circulera dans les ateliers ou sera présent au point ressource, n'hésitez pas à lui poser des questions.

Les experts

Ce sont des personnalités invitées au regard de leur expertise sur le sujet traité. Ils seront à disposition des équipes sur des créneaux horaires qui seront précisés.

L'enseignant responsable

Julien Monfort sera à disposition des équipes, des encadrants et de l'administration pour toute question d'organisation, de gestion et de contenu pédagogique. Il coordonnera les moniteurs, les encadrants et les experts à l'occasion des réunions pédagogiques ou techniques. Il apportera son expertise de projet, du site et du programme aux équipes. Il interviendra pour aider à la résolution des conflits.

PLANNING DU WS21



	LUNDI 30	MARDI 31	MERCREDI 1	JEUDI 2	VENDREDI 3	SAMEDI 4						
9 h	Accueil et présentation Amphi des Beaux-Arts	Travail de groupe Ateliers 1, 2, 2bis, 3, 4, 42, 43, 44	Visite de site 7h30 : Départ Luminy, Prado, Saint-Charles 3 itinéraires de visite 12h30 : Déjeuner Parc de la Navale 4 itinéraires de visite Retour sur Marseille	Travail de groupe Ateliers 1, 2, 2bis, 3, 4, 42, 43, 44	Travail de groupe Ateliers 1, 2, 2bis, 3, 4, 42, 43, 44	Travail de groupe Ateliers 1, 2, 2bis, 3, 4, 42, 43, 44	9 h					
10 h											10 h	
11 h												11 h
12 h					Rendu PDF		12 h					
13 h	Travail de groupe Ateliers 1, 2, 2bis, 3, 4, 42, 43, 44	Tables carrées	3 itinéraires de visite 12h30 : Déjeuner Parc de la Navale 4 itinéraires de visite Retour sur Marseille	Travail de groupe Ateliers 1, 2, 2bis, 3, 4, 42, 43, 44	Travail de groupe Ateliers 1, 2, 2bis, 3, 4, 42, 43, 44	Travail de groupe Ateliers 1, 2, 2bis, 3, 4, 42, 43, 44	13 h					
14 h												14 h
15 h												
16 h					Présentation Rendu intermédiaire Amphi des Beaux-Arts		16 h					
17 h							17 h					
18 h	Conférences Amphi des Beaux-Arts	Travail de groupe Ateliers 1, 2, 2bis, 3, 4, 42, 43, 44						18 h				
19 h							19 h					
20 h							20 h					
	LUNDI 6	MARDI 7	MERCREDI 8	JEUDI 9	VENDREDI 10	SAMEDI 11						
9 h	Travail de groupe Ateliers 1, 2, 2bis, 3, 4, 42, 43, 44	Travail de groupe Ateliers 1, 2, 2bis, 3, 4, 42, 43, 44	Travail de groupe Ateliers 1, 2, 2bis, 3, 4, 42, 43, 44	Travail de groupe Ateliers 1, 2, 2bis, 3, 4, 42, 43, 44	Présentation Rendu final Amphi des Beaux-Arts		9 h					
10 h												10 h
11 h												
12 h							12 h					
13 h							13 h					
14 h					Présentation Rendu final Amphi des Beaux-Arts		14 h					
15 h								15 h				
16 h								16 h				
17 h							17 h					
18 h							18 h					
19 h	Tables rondes Amphi des Beaux-Arts						19 h					
20 h					Remise des prix		20 h					

PLANNING DU WS21

LUNDI 30 AOÛT 2021

9 h 00	Accueil et présentation du workshop	Hélène CORSET MAILLARD
9 h 15	Introduction	Julien MONFORT
9 h 45	Présentation des enjeux du workshop	Studio MONFORT
11 h 15	Règlement et gestion des conflits	Julien MONFORT
11 h 30	Informations pratiques	Yannick SADY
11 h 45	Présentation des encadrants et tirage au sort	Studio MONFORT
17 h 00	Conférence	Tom Daniell

MARDI 31 AOÛT 2021

	Enjeu mobilité	Salle 30
De 14 à 15 h	Enjeu activité économique	Salle 31
et	Enjeu montée des eaux	Salle 32
de 15 à 16 h	Enjeu image de la ville	Salle 33

LUNDI 6 SEPTEMBRE 2021

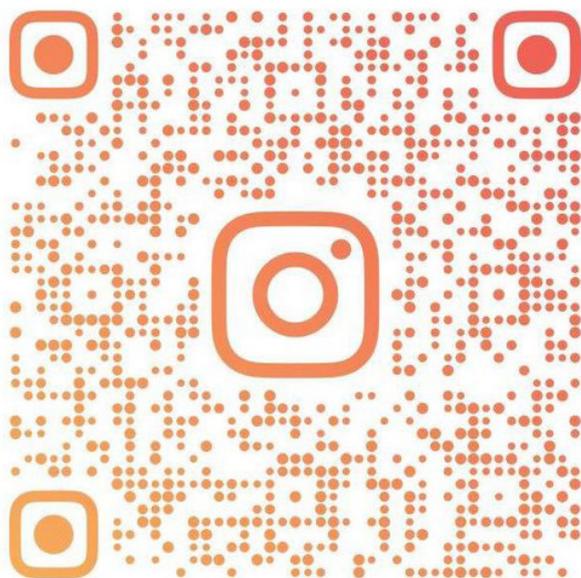
18 h	À préciser	Salle 30
	À préciser	Salle 31
	À préciser	Salle 32
	À préciser	Salle 33

VISITE DE SITE



INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Toutes les informations complémentaires relatives au déroulé du workshop seront diffusées quotidiennement sur le compte Instagram dédié à cet effet.



ENSAM.WORKSHOP.2021

ÉQUIPE ENCADRANTE



Julien Monfort



Christophe Piqué



Ambre Godefroy



Margaux Lapart



Hugo Toutin



Romain Ferdani



Loïc Lombard



Dorian Cardon

ICONOGRAPHIE



L'ensemble des cartographies est le fruit de travaux réalisés par le studio Monfort-Piqué durant le semestre d'automne 2020.

Les @ indiquent les sources des auteurs sur Instagram dont les droits d'exploitation sont gérés par l'ensa•m.

Les autres droits sont précisés par le signe © et la mention droits réservés (D. R.) concernent les visuels dont les crédits photographiques restent inconnue.

@lombard_visuals p. 9, 13, 49, 71 (haut), 73, 81 (haut), 97
@Aaaaaaaambre p. 17, 59
@worked.by.romain p. 23, 61 (haut), 99
@margaux.lprt p. 49, 61 (bas), 65 (haut), 67, 81 (bas)
@xam_deboisse p. 55
© Mairie de la Seyne-sur-Mer p. 25, 57 (bas), 89 (haut), 95 (bas)
© Guy Doyen_Fotolia p. 83
© Metropole TPM p. 85 (haut)
© Technob105 p. 85 (bas)
© « Remonter le temps » p. 65 (bas), 69 (bas), 71 (bas), 89 (bas)
© Géoportail (cartes), p. 47 (haut)
© capture vidéo « La Seyne en 1900 » p.47 (bas)
© Archives départementales du Var p. 93, 95 (haut)
© Gil Fréchet p. 97
© PLM (C.H. Beauvais) p. 87
D. R. p. 51, 53, 57 (haut), 97

Nous tenons à remercier pour leur implication et leur soutien dans le WS21 :
Pascale Compte pour sa correction dans le cadre de son stage de fin d'étude chez
Bik & Book éditions et **Vincent Hanrot**, son maître de stage, pour ses conseils.

Responsable de la publication

Julien Monfort

Comité de rédaction

Ambre Godefroy, Margaux Lapart, Hugo Toutin

Conception graphique

Ambre Godefroy, Margaux Lapart

Maquette

Margaux Lapart avec Vincent Hanrot

Imprimeur

Impremium

Achevé d'imprimer en août 2021 par Impremium

ISBN : **XXX**