



PORT DE LA TOUR FONDUE

POSE DE LA 1^{ÈRE} PIERRE DE LA GARE MARITIME - CAPITAINERIE

Contact Presse :

Sandrine NACCI
tél. // 04 83 24 30 10
mob. // 06 21 14 63 07
snacci@metropoletpm.fr
www.ports-tpm.fr



Le 27 janvier 2021

COMMUNIQUÉ DE PRESSE // UN BÂTIMENT EN BOIS POUR REGROUPEUR CAPITAINEURIE ET GARE MARITIME



Crédit : d+p architectes - APS

Ce mercredi 27 janvier 2021 marque un nouveau temps fort dans les travaux d'aménagement en cours du port de La Tour Fondue avec la pose symbolique par Hubert FALCO, Président de la Métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM), propriétaire et gestionnaire du site, et Jean-Pierre GIRAN, Maire d'Hyères et vice-président de TPM, des premiers éléments de bois du futur bâtiment gare maritime - capitainerie qui sera mis en service fin juin 2021.

Il s'agit du deuxième temps fort de l'aménagement du port de La Tour Fondue après la déconstruction de la gare maritime : la reconstruction ou plutôt la construction d'un bâtiment unique en lieu et place des trois édifices existants et inadaptés à la qualité du site et à sa fréquentation. Ce nouvel édifice (495 m²) en bois et en forme de coque de navire regroupera l'ensemble des différentes activités portuaires : au rez-de-chaussée la gare maritime avec sa billet-

terie et sa salle d'attente, un local fret et à l'étage la capitainerie avec une vue sur les deux bassins portuaires, la zone de fret et son accès.

Le parti pris architectural défini par le cabinet Duchier-Pietra Architectes, a été de concevoir un bâtiment qui se fond dans le paysage, sans créer de barrière entre la Batterie du Pradeau et le hameau. Ainsi, depuis la plage du Pradeau, la ligne de la toiture se confond avec la silhouette des Îles d'Or. Aéré, rythmé, transparent, l'édifice joue avec l'ombre et la lumière des lieux.

Afin de répondre aux délais de réalisation contraints par une exploitation portuaire maintenue durant la période des travaux, aux préconisations des services de l'Etat et dans un souci de durabilité, le choix du bois s'est imposé. Trois essences de bois différentes seront utilisées : de l'épicéa contrecollé à plis croisés pour les murs et

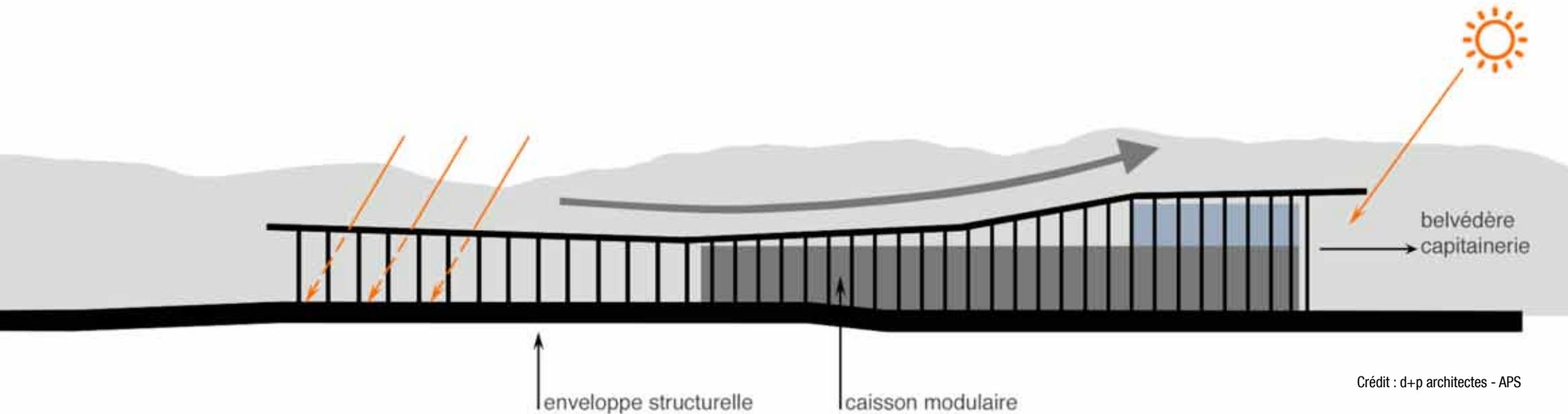
les planchers, du pin Douglas hors aubier, (naturellement résistant pour l'ombrière) et de l'okoumé avec une finition en lasure gris vieilli pour les 330 m² de bardage extérieur.

L'aménagement du port de La Tour Fondue est l'une des premières grandes actions de l'Opération Grand Site (OGS). Il porte une ambition triple : l'amélioration des conditions de travail des agents portuaires et du délégataire, l'amélioration des conditions d'accueil du public dans un bâtiment à la hauteur de la qualité du site, la requalification du territoire portuaire dans un souci d'équilibre avec le caractère emblématique de l'isthme de La Tour Fondue.

Le coût total de l'aménagement du port de La Tour Fondue est de 4 030 937 €HT. Il est financé par le budget annexe du port et bénéficie du soutien de la Région Sud PACA via le Contrat Régional d'Équilibre Territorial (CRET) à hauteur de 1 million d'euros et par

l'État via la Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL) pour 1 million d'euros également.

La Métropole Toulon Provence Méditerranée, est propriétaire et responsable de la gestion et de l'aménagement des ports de l'Aiguade du Levant, Porquerolles, La Tour Fondue, La Madrague de Giens, Toulon-La Seyne/Brégaillon, Le Lazaret, Saint-Elme et du Brusuc. Ces 8 ports sont des portes d'entrée sur le territoire métropolitain et représentent un poids économique et touristique significatif tant pour son développement régional que pour son rayonnement national voire international : 6 000 anneaux de plaisance, 4,5 millions de passagers transportés (y compris vers les Îles d'Or). Toulon est le 1^{er} port de desserte vers la Corse avec 1,5 million de passagers, et près d'un million de tonnes de fret.



Crédit : d+p architectes - APS

■ EN FORME DE CARÈNE DE NAVIRE

Le parti pris architectural choisi par le cabinet Duchier-Pietra Architectes, sélectionné dans le cadre d'un concours à maîtrise d'œuvre restreint, a été de concevoir un bâtiment qui se fond dans le paysage, sans créer de barrière entre la Batterie du Pradeau et le hameau. Dans un souci d'optimisation de l'espace construit, une seule structure d'une surface totale de 495 m² regroupe la capitainerie (60 m²), un local pour le fret (60 m²) qui fait actuellement défaut, et la gare maritime avec sa billetterie ainsi que sa salle d'attente (50 m²) et sa boutique (16 m²).

« Telle la carène d'un navire, l'architecture de ce bâtiment portuaire étire son squelette en bois massif qui sert d'enveloppe structurelle et protectrice pour l'ensemble de l'édifice, précise Jean-Louis Duchier, architecte. À l'intérieur de cette structure, des caissons modulaires abritent l'ensemble des locaux ».

L'architecture de ce futur bâtiment multi-usages joue, par mimétisme, avec les textures et les couleurs du site tout en s'ouvrant sur la mer. Le mouvement sinueux de la toiture permet d'englober sans rupture la capitainerie qui, située à l'étage, bénéficie d'une vue panoramique à 360° sur les deux bassins portuaires mais aussi sur la zone de fret et son accès.

■ ÉVOLUTIVITÉ DU BÂTIMENT

Depuis la plage du Pradeau, la ligne de la toiture se confond avec la silhouette des Îles d'Or, elle se décline en ombrière, terrasse, belvédère et casquette protectrice au sud pour la capitainerie. Sa hauteur maximale est de 7,7 m. Au nord, l'ombrière crée un signal facilement identifiable pour capter le flux des voyageurs et les guider jusqu'à la billetterie.

La disposition de l'ombrière, de la salle d'attente de la billetterie permet de répondre à

différentes configurations de fréquentation. Ainsi, dans son mode hiver, la zone attente, entièrement vitrée permet d'abriter le voyageur tout en lui offrant des vues sur l'extérieur. En mode été, des files d'attente seront organisées sous l'ombrière équipée de bancs protégés du soleil avec vue sur les quais et la plage du Pradeau. À l'arrière de la billetterie s'organisent les locaux logistiques de la gare maritime (bureaux d'exploitation, locaux du personnel...) avec une entrée indépendante. L'accueil, la supervision de la capitainerie et la gestion administrative du port se trouvent à l'étage dans un espace entièrement vitré et protégé du soleil.

La carcasse de bois est implantée sur une plateforme béton posée sur une soixantaine de micro-pieux d'une longueur de 7 à 14 m enfoncés dans la roche, à plus de 5 m de profondeur.

■ UN PORT DE COMMERCE DANS UN SITE PROTÉGÉ

L'aménagement du port de La Tour Fondue porte une ambition triple :

- l'amélioration des conditions de travail des agents portuaires avec une capitainerie adaptée à leurs missions de surveillance des plans d'eau ou de placement des navires,
 - l'amélioration des conditions de travail du délégataire et l'accueil du public dans un bâtiment à la hauteur de la qualité du site : 1 million de passagers annuels et 34 000 tonnes de fret opérés en 2019 à destination de Porquerolles mais aussi de Port-Cros et du Levant (fret roulant notamment),
 - la requalification du territoire portuaire dans un souci d'équilibre avec le caractère emblématique de l'isthme de La Tour Fondue.
- L'importance du lieu, porte d'entrée sur Porquerolles, en fait un « site de médiation » pour le public dans la relation et l'approche qu'il va avoir des îles et du Parc national de Port-Cros.



Crédit : d+p architectes - APS

3 TYPES DE BOIS DIFFÉRENTS

Afin de répondre aux délais de réalisation contraints par une exploitation portuaire maintenue durant la période des travaux, le choix du bois s'est imposé. Le bâtiment sera mis en service dès la fin du mois de juin 2021. Matériau reconnu pour son impu-trécibilité, sa densité et sa longévité, il va permettre au bâtiment de résister aux affres du temps et aux assauts de l'air marin. Sa couleur patinée gris vieilli et la matière seront en harmonie avec la roche naturelle et le bleu profond de la mer.

Trois essences de bois différents sont utilisés :

- de l'épicéa contrecollé à plis croisés pour les murs et les planchers. De différentes épaisseurs, les panneaux sont réalisés en usine et arriveront sur le chantier déjà découpés et percés aux dimensions souhaitées permettant un gain de temps lors de la pose par rapport à un édifice de construc-

tion traditionnelle. La structure est réalisée avec 120 m³ de panneaux contrecollés et stockera une grande quantité de carbone durant le cycle de vie du bâtiment,

- du pin Douglas hors aubier, naturellement résistant pour l'ombrière. Les poutres sont réalisées en lamellé-collé. Les bois sont issus de forêts certifiées Programme Européen de Forêts Certifiées (PEFC), ce qui garantit le caractère renouvelable du matériau et le maintien voire l'accroissement du stock de carbone en forêt. Il faudra environ 80 m³ de bois pour construire l'ombrière,
- de l'okoumé avec une finition en lasure gris vieilli pour les 330 m² de bardage extérieur.

L'architecture du bâtiment, son isolation et son vitrage ont été conçus de manière à garantir le confort thermique des occupants mais aussi à favoriser les apports de lumière naturelle tout en limitant le risque de surchauffe. Très bien isolé, l'édifice sera

chauffé ou refroidi par l'intermédiaire d'une pompe à chaleur, meilleur compromis en matière d'énergie. De même, la conception du squelette en bois et l'intégration des brises soleil participeront au contrôle des apports solaires directs en été tout en les favorisant l'hiver.

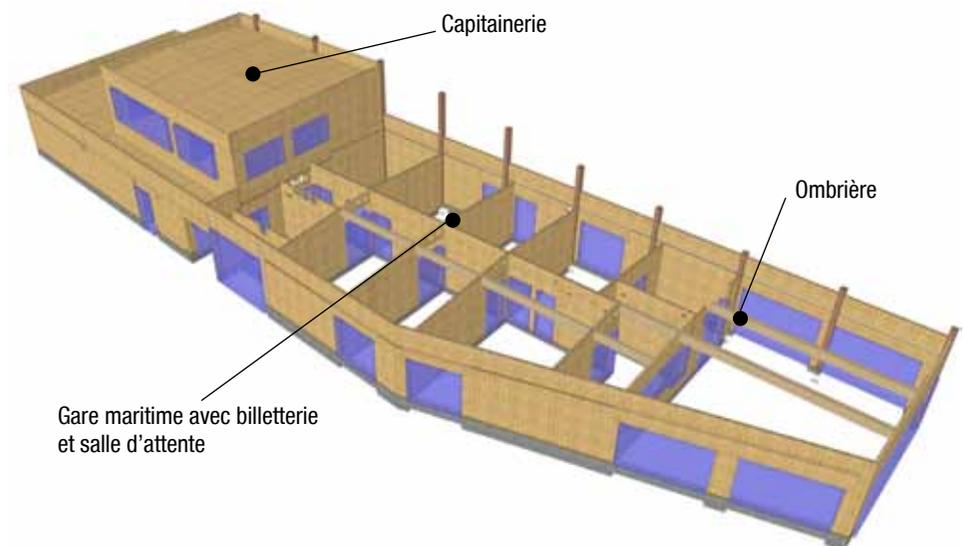




Photo : Claude FOUGEIROL

DES ÉQUIPEMENTS DÉSORMAIS INADAPTÉS

La desserte de l'île de Porquerolles est l'activité principale du port de La Tour Fondue. Elle concerne aussi bien les passagers que le fret. Le trafic annuel vers Porquerolles est de l'ordre du million de passagers, avec un flux quotidien pouvant atteindre quelque 4000 voyageurs en été. De 15 à 60 rotations de navettes s'effectuent chaque jour, suivant la saison. Le volume du fret représente, en 2019, 34 000 tonnes de marchandises, opérées du lundi au samedi et exceptionnellement les jours fériés.

Force est de constater que les équipements terrestres du port (capitainerie et gare maritime) ne sont plus adaptés à la qualité et à la fréquentation du site de La Tour Fondue.

UNE DÉMARCHÉ PARTICIPATIVE

Compte-tenu des très nombreux intervenants sur le site et des forts enjeux qu'il porte, l'Autorité portuaire avait mis en place avec la Ville d'Hyères, un groupe de travail

qui a réuni, entre 2012 et 2013, l'ensemble des partenaires institutionnels (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement -DREAL-, l'Architecte des Bâtiments de France, le Parc national de Port-Cros, la Ville d'Hyères, le Conseil départemental et TPM Transports) et partenaires locaux (professionnels, associations, CIL) autour des aménagements à réaliser. Cette démarche participative a permis d'identifier les grands enjeux de l'aménagement du site : conforter le pôle de correspondance bus/bateau et offrir des espaces fonctionnels ainsi que des services de qualité au travers de nouveaux équipements adaptés.

LE PROGRAMME

Le programme d'opération porte donc sur les constructions et les aménagements de la capitainerie, de ses annexes, de la gare maritime et des espaces extérieurs liés au transport des passagers, des marchandises et de la gestion des déchets. Lancé en jan-

vier 2015, le concours à maîtrise d'œuvre restreint avait permis au jury de sélectionner, en novembre de la même année, une équipe pluridisciplinaire composée du cabinet d'architecture Duchier-Pietra, de l'agence paysagiste APS et des bureaux d'études Ingerop-Bep et Egem.

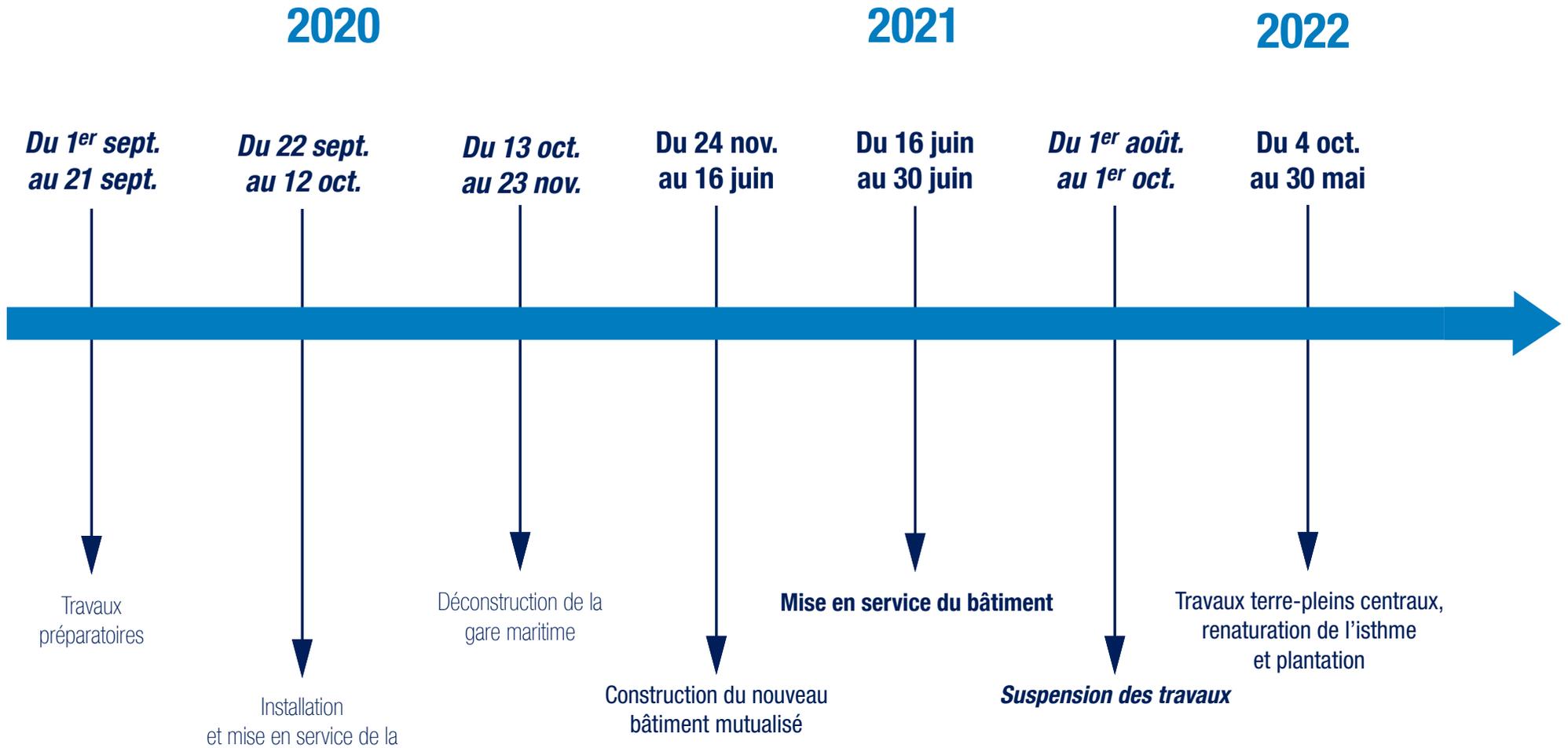
Le parti pris architectural est d'intégrer avec légèreté un bâtiment multimodal regroupant au rez-de-chaussée l'accueil du public, la billetterie, les locaux d'exploitation et à l'étage la capitainerie avec une vue sur du périmètre portuaire : son entrée et ses quais. La batterie du Pradeau, le hameau et les infrastructures portuaires ont dicté un projet qui privilégie les espaces extérieurs. La grande ombrière dessinée par le cabinet Duchier-Pietra est un rappel aux structures navales en bois. De plus, la forme et l'implantation du bâtiment permettent de délimiter la zone de fret puis d'orienter naturellement les flux des passagers au nord et à l'ouest du site ainsi que ceux des prome-

neurs à l'est entre la plage et la batterie.

LA PROCÉDURE

Après un an et demi d'échanges avec les services de l'État, la Direction des Ports de TPM a déposé, le 11 janvier 2018, un premier permis de construire pour la requalification de La Tour Fondue. Le projet étant dans le périmètre d'un site classé, celui-ci était soumis à l'accord du ministre chargé des sites naturels - remarquables.

Le permis de construire a été obtenu en décembre 2019. Les travaux d'aménagement du port de La Tour Fondue ont débuté le 1^{er} septembre dernier par une période préparatoire indispensable au bon fonctionnement du port durant la période des travaux. L'aménagement du port de La Tour Fondue est l'une des actions de l'Opération Grand Site (OGS) menée par la Ville d'Hyères.



■ Les contraintes liées à la crise sanitaire de la COVID-19 ont été intégrées dans le calendrier des travaux. La Métropole Toulon Provence Méditerranée s'est efforcée de maintenir le planning prévu, mais surtout, la date prévisionnelle de la livraison du bâtiment multimodal.

Il est à souligner que l'activité portuaire sera maintenue pendant les travaux, et les différentes opérations de réalisation tiennent compte de l'affluence estivale, puisque le chantier sera interrompu durant la période estivale de 2021. Le coût total de l'aménagement du port de La Tour Fondue est de 4 030 937 €HT. Il est financé par le budget annexe du port et bénéficie du soutien de la Région Sud PACA via le Contrat Régional d'Équilibre Territorial (CRET) à hauteur de 1 million d'euros et par l'État via la Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL) pour 1 million d'euros également.



10 POINTS PARTICULIERS

Suite au concours de maîtrise d'œuvre restreint et à la sélection de l'équipe pluridisciplinaire, l'Autorité Portuaire a échangé durant plus d'un an et demi avec les services de l'État afin de faire converger les objectifs de mise en valeur du site et les impératifs fonctionnels du port permettant de définir avec précision les contours du projet d'aménagement.

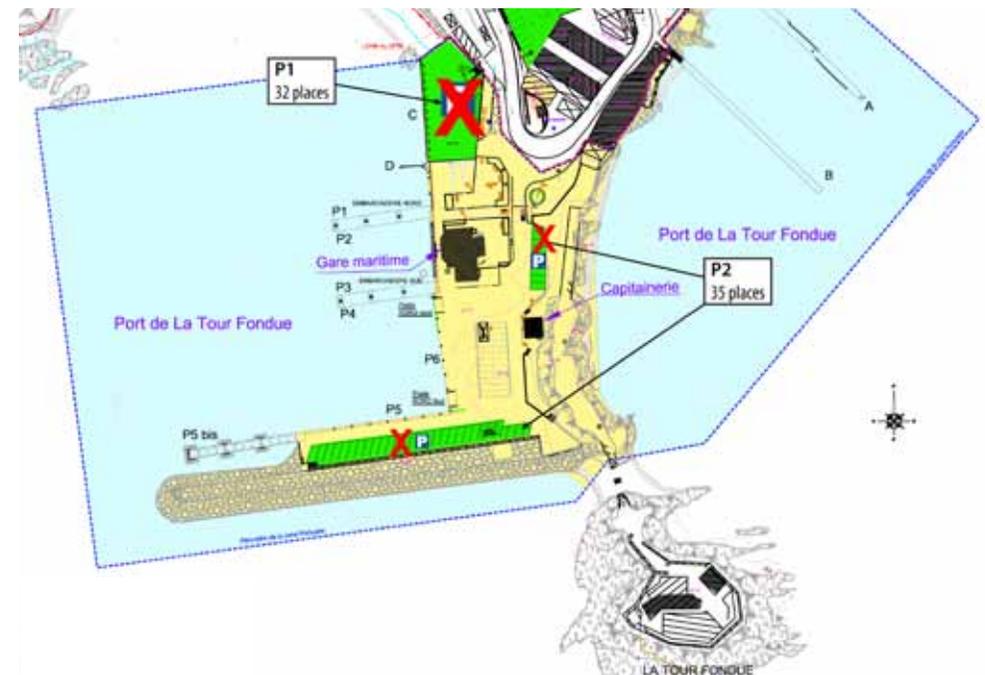
Les discussions ont porté sur les 10 points suivants :

- remonter le bâtiment au Nord et à l'Ouest,
- reculer l'escalier d'accès au parvis au Nord,
- limiter la surface utile du bâtiment,
- supprimer la terrasse ouverte de l'établissement « Les Trois Îles »,
- aménager une liaison piétonne PMR entre le port et les parkings,
- réduire la circulation dans le hameau,
- mettre en valeur l'espace public et mener une réflexion sur les terrasses du hameau,

- mettre en place une maîtrise d'œuvre paysagère sur l'isthme,
- travailler la signalétique avec le Parc national de Port-Cros, l'Office du tourisme et les services concernés,
- supprimer le stationnement sur le port.

De ce fait, les espaces où stationnaient les agents des ports de La Tour Fondue et de Porquerolles, les salariés des entreprises implantées sur le site et sur l'île ont disparu ou sont amenés à disparaître d'ici février 2022.

La Métropole a travaillé avec la société Indigo, délégataire du parc de stationnement public afin d'intégrer ce volant de 67 places.





■ UNE DES ACTIONS DE L'OGS

L'aménagement du port de La Tour Fondue est l'une des premières grandes actions de l'Opération Grand Site (OGS). Initiée par la ville d'Hyères et portée par la Métropole Toulon Provence Méditerranée depuis le 1^{er} janvier 2019, l'OGS est une démarche qui vise à améliorer l'accueil des visiteurs et l'entretien du site classé de la Presqu'île de Giens, soumis à une forte fréquentation.

Elle permet de définir un projet concerté de restauration, de préservation et de mise en valeur de ce territoire.

■ DÉMARCHÉ ENVIRONNEMENTALE

L'action est inscrite au Contrat de baie des Îles d'Or (2016 - 2021) et ces travaux vont aussi permettre d'inscrire le port de La Tour Fondue dans la démarche Ports Propres en vue de sa future certification.

■ CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Le port de La Tour Fondue, situé dans le périmètre de protection des abords de la batterie du Pradeau, inscrite à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques est aussi implanté dans le site classé de la Presqu'île de Giens et des Salins d'Hyères. Ce contexte patrimonial et environnemental est renforcé par son implication dans :

- un site classé Natura 2000
- une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique,
- l'aire d'adhésion du Parc national de Port-Cros,
- le Plan de Déplacement Urbain de la Métropole

■ TOUR FONDUE OU « FENDUE »

Tour Fondue ? Il existe deux explications potentielles de cette appellation qui interpelle. La première proviendrait du provençal « tour foundudo » qui signifierait « tour fendue », donc probablement en ruine. La batterie abriterait

dans ses flancs une brèche... La deuxième explication serait, elle, une distorsion du mot « défendue ». Le site aurait servi de butte de tir à une école de la Marine basée aux Salins d'Hyères.

■ QUELQUES GRANDES DATES

1608 : Henri IV envisage de déplacer la ville d'Hyères qu'il jugeait mal placée vers la presqu'île de Giens plus facile à fortifier. Le projet reste à l'état de... projet.

1630 - 1640 : face à la menace espagnole en Méditerranée, Richelieu lance la construction d'un ensemble de forts côtiers dont la batterie du Pradeau afin de protéger la Presqu'île de Giens et Porquerolles, défenses avancées de la Rade de Toulon.

1707 : le 24 juillet, Hyères est prise par 200 vaisseaux de la flotte anglo-néerlandaise.

1742 - 1748 : occupation d'Hyères par les Anglais.

1775 - 1822 : remaniement de la batterie du Pradeau à plusieurs reprises.

1944 : libération des îles du Levant et de Port-Cros. Porquerolles est bombardée par la marine américaine jusqu'à la reddition des unités allemandes. Les éléments du 18^{ème} Régiment des Tirailleurs Sénégalais débarquent à La Tour Fondue dans la nuit du 22 au 23 août.

1989 : la batterie du Pradeau est inscrite à l'Inventaire supplémentaire des Monuments Historiques par arrêté du 21 juillet.



Photo : Claude FOUGEIROL

- Le site de La Tour Fondue devrait être profondément remodelé au cours de ces prochaines années.
- Cette évolution a débuté l'an dernier avec l'amélioration de la desserte en électricité, eau et téléphonie liée à la réhabilitation du Petit Ribaud. L'Autorité portuaire a profité de ces travaux pour rénover les réseaux du port et préparer ceux de la batterie du Pradeau. Cette opération a permis de mutualiser les tranchées, de limiter les emprises des ouvrages souterrains dans les terre-pleins et d'anticiper les ouvrages nécessaires aux projets de réhabilitation de la batterie du Pradeau et d'aménagement du port.
- Trois projets connexes viennent se greffer à l'aménagement du port :
 - la réhabilitation de la batterie du Pradeau, par le Parc national de Port-Cros pour 2021,
 - l'accès au village et au port,

- l'alimentation en eau de Porquerolles avec le Sealine.
Ces deux derniers projets sont portés par la Métropole Toulon Provence Méditerranée.





TPM, AUTORITÉ PORTUAIRE

Créé en 2007 par l'Acte II de la Décentralisation, le syndicat mixte Ports Toulon Provence a été officiellement dissout le 1^{er} janvier 2017. Cette dissolution fait suite au transfert, prévu par la loi NOTRe (Nouvelle organisation territoriale de la République), de la compétence Aménagement, entretien et gestion des ports départementaux à la métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM).

Le texte du 7 août 2015 permettait aux Préfets de Région de choisir l'établissement attributaire de cette compétence parmi l'ensemble des candidats déclarés. TPM s'était portée candidate et a été retenue par le Préfet de Région. PTP est devenu une direction de la Métropole : la Direction des Ports

UN CONSEIL D'EXPLOITATION

Pour gérer au mieux les particularités budgétaires de ces services publics industriels et commerciaux que sont les sites por-

tuaires, la Métropole a opté pour la création de 8 régies dotées de la seule autonomie financière. Elles sont administrées par un directeur et un conseil d'exploitation uniques et communs, conseil d'administration composé de 12 membres :

- 9 conseillers métropolitains
- 3 personnalités qualifiées extérieures au Conseil métropolitain.

Les avis du conseil d'exploitation sont transmis à l'assemblée délibérante de TPM pour vote et concernent l'entière gestion des régies, de leur administration quotidienne aux grands projets structurants.

PROPRIÉTAIRE DE SES PORTS

TPM est donc propriétaire et responsable de la gestion et de l'aménagement des anciens ports départementaux que sont l'Aiguade du Levant, Porquerolles, La Tour Fondue, La Madrague de Giens, Toulon-La Seyne/Brégaillon, Le Lazaret, Saint-Elme et Le Brusac. 8 ports qui sont autant de portes d'entrée sur

le territoire métropolitain et qui représentent un poids économique et touristique significatif tant par son développement régional que par son rayonnement national voire international : 6 000 anneaux de plaisance, 5,5 millions de passagers transportés.

Toulon se classe dans le top 10 des ports de croisière français avec une moyenne annuelle d'une centaine d'escales. C'est aussi le 1^{er} port de desserte vers la Corse avec 1,5 million de passagers transportés en 2019. Les célèbres coques jaunes de l'opérateur historique du port de Toulon ne limitent plus qu'aux liaisons avec l'Île de Beauté. Depuis 3 ans, il est possible de rejoindre Les Baléares (Minorque et Majorque), la Sardaigne et la Sicile depuis la préfecture du Var.

Autre point fort de l'activité portuaire de la rade de Toulon : l'accueil de la grande plaisance. De nombreux yachts, parmi les plus prestigieux et les plus grands du monde,

ont déjà choisi les quais toulonnais (Toulon Côte d'Azur, le Môle d'Armement ou le site de la Forme et des Cales) pour réaliser différentes opérations de maintenance telles que de l'avitaillement, l'approvisionnement, l'hivernage ou du refit. Ces opérations sont réalisées soit à flots, soit dans les différents chantiers (IMS 300 et 700, Monaco Marine, Foselev, Endel) implantés sur les bords de la rade. Il est à noter que le port de Toulon est l'un des rares partenaires français du Monaco Yacht Show qui se déroule, chaque année, à la fin du mois de septembre.

