

PLAISANCE, CROISIÈRES ET THALASSOTHÉRAPIE, UNE RADE À PARTAGER

Boating, cruises and thalassotherapy, a harbour to be shared

Alain FROUTÉ* et Christophe TROJANI**

Résumé.- *Outre la nécessité de préserver le caractère exceptionnel de son site, les multiples fonctions de la rade exigent des mesures d'organisation du plan d'eau en particulier pour le mouillage de la petite et moyenne plaisance en constante progression. L'insertion fréquente et parfois compliquée de paquebots de croisières en escale doit également être prise en compte dans l'intérêt de la ville. Enfin, entre héritage historique, science et modernité, le futur complexe de thalassothérapie que la municipalité a l'ambition de réaliser au bord de la rade doit quant à lui prendre tout naturellement sa place dans le développement de la cité.*

Mots-clés : mise en ordre, cohabitation, héritage, modernité, concertation, service public, développement, ambition, avenir.

Abstract.- *In addition to the need to preserve the exceptional nature of its site, the multiple functions of the harbour require measures of organization of the water, especially for the mooring of medium and small boating steadily rising. Frequent and sometimes complicated insertion of stopover cruise ships must also be taken into account in the interest of the city. Finally, between historical heritage, science and modernity, the future complex of thalassotherapy the municipality has the ambition to achieve at the edge of the harbour must meanwhile naturally take its place in the development of the city.*

Keywords: water organisation, cohabitation, heritage, modernity, dialogue, public service, growth, ambition, future.



Fig. 1 : Vue de la rade de Villefranche (© Vadim Kurland 2006 www.flickr.com).
A view of Villefranche harbour.

* Préfet honoraire.

** Maire de Villefranche-sur-Mer.

I. LA PLAISANCE DANS LA RADE : UNE REMISE EN ORDRE NÉCESSAIRE

La filière nautique française regroupe plus de 5 300 entreprises de construction, équipement, importation, location, maintenance, négoce et services. Elle représente plus de 40 000 emplois et 4,4 milliards de chiffre d'affaires, en croissance régulière depuis l'année 2013. L'industrie nautique française, leader mondial dans la voile et la glisse, exporte plus de 76 % de sa production, notamment en Europe atlantique et méditerranéenne (Fédération des Industries Nautiques, fin.fr 2017).

Mais la Côte d'Azur n'est plus en mesure de faire face à cette évolution. Ses ports sont saturés. La pression de l'urbanisme et les contraintes issues de la « Loi Littoral » de 1986 relatives à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral rendent impossible toute opération d'extension ou de construction portuaire nouvelle : dès lors, les « mouillages forains » – c'est-à-dire les mouillages libres, pour ne pas dire « sauvages » – se multiplient... (fig. 2).



Fig. 2 : 14h00, un week-end de septembre : 194 plaisanciers en mouillage libre dans la rade! (© UPUL).
2pm, a week-end of september: 194 boats in free mooring in the harbour!

Certes, plusieurs mesures locales importantes ont déjà été prises, mais d'autres restent à prendre. Des Zones d'Interdiction de Mouillage (ZIM) et des Zones Interdites aux Engins à Moteur (ZIEM) protègent nos plans d'eau de baignade. Les cales de pêche réservées aux filets de fond ou de surface sont signalées.

Un Arrêté Préfectoral a été pris en 2016 pour éloigner de nos rivages le stationnement des bateaux de plus de 20 mètres, mais il reste précaire, car il envoie des ancres lourdes sur les herbiers de *Posidonia Oceanica*, classés habitat marin d'intérêt communautaire prioritaire...

Des fonctions traditionnelles sont menacées et doivent être préservées.

La rade est un abri naturel où, depuis des millénaires, les navires se réfugient au mouillage, notamment par vents forts de secteur Est.

On découvre que l'afflux désordonné des bateaux de plaisance rend de plus en plus acrobatique l'écopage des bombardiers d'eau engagés sur les feux de forêts, alors que le plan d'eau qui leur est réservé au dire des Instructions Nautiques, est souvent neutralisé... par les paquebots en mouillage ! De surcroît, notre rade souffre d'un handicap : la présence de deux coffres de la Marine Nationale dont les rayons d'évitage de 200 et 300 m tracent un secteur de mouillage interdit à tous les bateaux de plaisance, à vrai dire jamais respecté bien qu'il figure lui aussi dans les Instructions Nautiques officielles. Dès lors, on n'échappera pas à moyen terme à l'épreuve difficile d'une répartition des espaces (fig. 3) entre les différents utilisateurs de la rade, partage

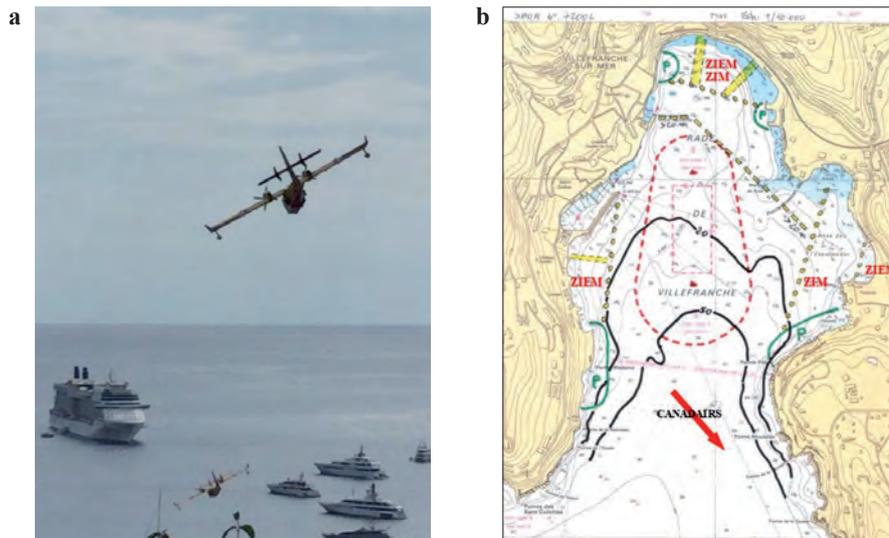


Fig. 3 : Handicaps multiples de la rade: quel espace pour la plaisance? (a. © Nicole Pieffort; b. © Étude UPUL investigation).

Multiple disabilities of the harbour: how much space for boating?

prôné depuis 2010 par l'Amiral Préfet maritime « *en vue de réunir les conditions de l'équilibre entre les attentes des plaisanciers, des collectivités territoriales, des autres usagers de la mer, et la capacité de charge des plans d'eau et des milieux marins concernés* » (Stratégie méditerranéenne de gestion des mouillages des navires de plaisance).

LA ZONE DE MOUILLAGE À ÉQUIPEMENTS LÉGERS (ZMEL): UN OUTIL DE GESTION DE LA FRÉQUENTATION ESTIVALE

Un Décret de 1991, modifié et traduit aujourd'hui dans différents Codes, a créé les Zones de Mouillage à Équipement Légers (les ZMEL). Elles visent à mettre de l'ordre dans le mouillage de la plaisance aussi bien en façade atlantique où les marées se mesurent à 14 mètres, que sur la Côte d'Azur avec ses marées de 40cm : c'est dire que la réglementation est souple et permet de façonner des solutions locales sur mesure. À l'exception de quelques principes « rigides ». Aucune construction ne doit entraîner l'affectation irréversible du site, comme ce fut le cas des ports maritimes dans le passé.

Ces Zones de Mouillage peuvent comporter un ou plusieurs parcs gérés par une même capitainerie. L'outil de base est l'ancre écologique, par exemple du type vis hélicoïdale, qui respecte à la fois le sol de la mer, la flore marine et ses habitats fragiles : grâce à une bouée intermédiaire la ligne d'amarrage est soulevée et ne peut agresser les herbiers de Posidonies lorsque les bateaux tournent aux vents et aux brises. La procédure d'instruction d'une ZMEL est lourde. Elle exige une analyse de l'état des lieux, et peut comporter une étude d'impact et une enquête publique. Elle débouche sur un Règlement précis et adapté au site, prescrit par l'Arrêté Préfectoral.

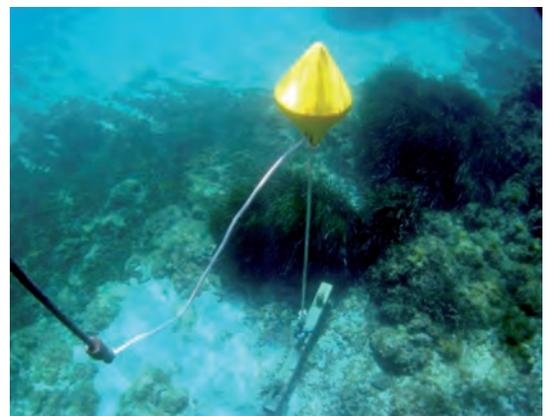


Fig. 4 : Ancre à vis triple, ZMEL d'Agay (83) (© Saint-Raphaël).

Triple screw anchor, floating mooring in Agay (83).

L'autorisation d'Occupation Temporaire du Domaine Public Maritime (AOT) est alors accordée pour une durée maximum de 15 ans, renouvelable. Dans sa « Stratégie méditerranéenne de gestion des mouillages des navires de plaisance » (2010), le Préfet maritime définit la ZMEL comme « *un outil de gestion de la fréquentation estivale* » qui « *n'a pas vocation à répondre à l'insuffisance structurelle de place dans les ports* », le mouillage devant rester « *une pratique temporaire et saisonnière* » (chap. 4.2.1, Les grands principes, pp. 51-52).

C'est pourquoi l'Autorisation d'Occupation Temporaire du Préfet fixe la durée de la période annuelle d'exploitation de la ZMEL, dont les installations doivent être démontées hors cette période en raison de la responsabilité civile de l'exploitant et pour les besoins d'entretien et de maintenance. L'AOT fixe le pourcentage de postes réservés à la plaisance de passage, qui ne peut être inférieur à 25%, le reste étant attribué au séjour. Pour tempérer les effets des concentrations de bateaux, le dispositif inclut un véritable service public de plan d'eau avec accueil, assistance, navettes, ramassage des ordures, recueil des eaux noires. Mais aussi quelques privations possibles de liberté : interdiction de se baigner, de pêcher, etc.

Le concept comporte malheureusement un risque : Une campagne de comptages photographiques effectuée en 2011 par l'Union des Plaisanciers et Usagers du Littoral (UPUL) de Villefranche a démontré que, sur les 7 principaux pics de la haute saison, la moyenne de fréquentation de jour était mesurée à 135 bateaux, alors que la moyenne de nuit n'est que de 68 bateaux : une Zone de mouillage de 135 postes, attractive et bien gérée, pourrait donc constituer une offre nouvelle susceptible d'augmenter du double la fréquentation de nuit dans la rade avec des complications sérieuses dues aux vidanges des eaux noires (fig. 5). C'est un exemple, parmi d'autres, des limites de ce concept et des compromis qu'il exige.

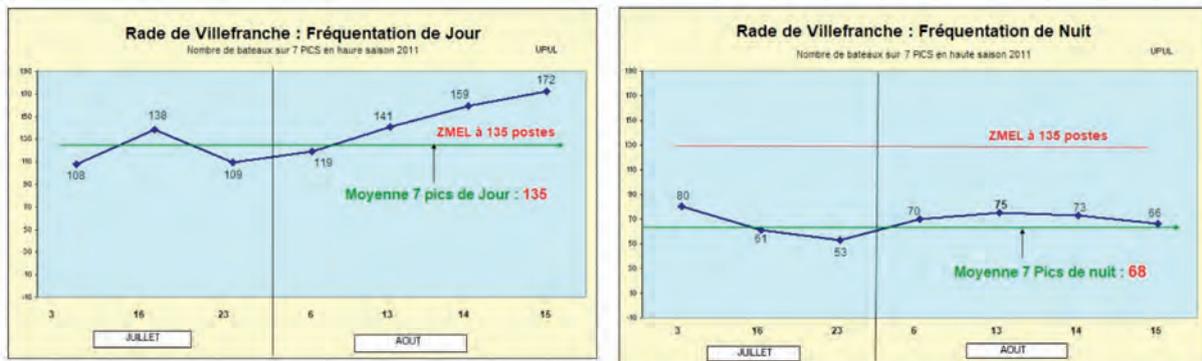


Fig. 5 : Fréquentation de jour et de nuit en juillet/aout 2011 (Étude UPUL investigation).
Day and Night mooring occupancy in july/august 2011.

UNE RADE ABRI NATUREL... ET CIMETIÈRE DE BATEAUX ?

La rade souffre de la présence excessive de bateaux en mouillage permanents. On en comptait 97 en 2011. Seul plan d'eau de la Côte d'Azur à connaître une telle situation, la rade comptait encore en 2017 quelque 60 bateaux occupant en permanence le domaine public maritime (fig. 6). Il est aisé de constater qu'ils sont sédentaires. Seul un très petit nombre navigue. Deux bateaux sont habités, la grande majorité est sans surveillance, beaucoup sont abandonnés. Les feux blancs de signalement la nuit sont éteints alors qu'ils sont obligatoires. Aucun bateau n'est sur ses ancres, tous utilisent illégalement des corps-morts clandestins (dont certains datent de la US Navy) ou s'amarrent à des épaves coulées enkystées dans les fonds : cette situation est à elle seule un obstacle majeur à la création d'une ZMEL, qui exigera en préalable un nettoyage radical du sol de la mer.

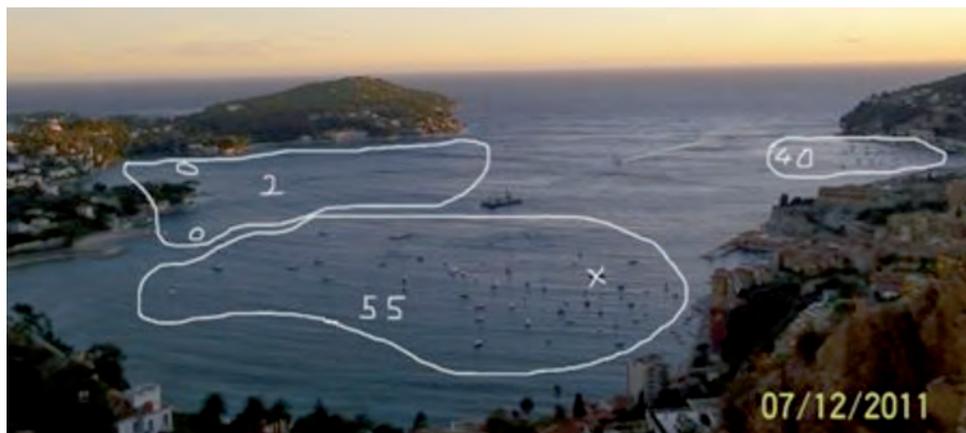


Fig. 6 : 97 bateaux en mouillage permanent en rade (© UPUL).
97 permanent boats in the harbour.

L'ÉLIMINATION DES ÉPAVES EST DÉSORMAIS POSSIBLE

Un Décret particulièrement attendu a été publié le 23 Avril 2015. Il tire sa grande efficacité du fait qu'il organise le droit de substitution de l'autorité publique à la propriété privée. Ce décret permet aujourd'hui d'éliminer rapidement les épaves flottantes, échouées ou coulées, dès lors que celles-ci constituent une entrave prolongée aux activités marines, une menace pour la sécurité des personnes et des biens ou un risque pour le milieu environnant. L'autorité préfectorale ou portuaire, selon le cas, procède à la mise en demeure du propriétaire sous 1 à 3 mois, via son consulat s'il est de nationalité étrangère, par voie d'affichage s'il est inconnu. En cas de refus ou d'inaction, le Préfet prononce la déchéance des droits du propriétaire et procède à la vente du navire ou à sa déconstruction, le solde financier de l'opération revenant à l'autorité décisionnaire. L'opération peut être réglée en 5 ou 6 mois. Voire en moins de 2 mois en cas de danger immédiat, par exemple si le navire est échoué sur une plage publique. Sur l'avis du maire, le Préfet peut alors passer outre, se substituer et prendre toutes les mesures d'évacuation sans autre délai. Le Maire de Villefranche a mis en œuvre dès 2016 les procédures de contrainte et une vingtaine d'épaves flottantes, échouées ou coulées, ont été évacuées de la rade en un an.



Fig. 7 : Enlèvement d'une épave (© Villefranche-sur-Mer, 2017).
Wreck removal.

QUELLE RADE POUR DEMAIN ?

Une rencontre, le 27 juin 2012, entre la Métropole, l'État, et les Associations de plaisanciers a montré que chacun s'accordait à reconnaître les grands principes suivants, directement inspirés de la Stratégie du Préfet Maritime et garants du succès de ce projet difficile :

- Maître d'ouvrage prioritaire de ce chantier, la commune se doit d'adopter une démarche de concertation avec tous les usagers de la rade en les intégrant dans un comité de suivi pour chaque phase d'avancement du projet.

- Un état des lieux complet de la rade doit permettre d'établir un diagnostic objectif et partagé : campagnes de comptages de navires sur une saison entière et par catégories de longueur, cartographie des fonds et de la flore marine, cartographie des sites archéologiques à protéger.

- Des espaces de liberté doivent être dégagés pour le mouillage de la plaisance de voisinage. Ils contribueront, comme il l'a été dit, à l'accueil sans préavis des bateaux en difficulté en cas de coup de mer. À cet effet, on peut raisonnablement envisager de renégocier avec le Préfet maritime le tracé de l'interdiction de mouillage autour du coffre Nord de la Marine Nationale, systématiquement violée parce que ce coffre n'est jamais utilisé par des navires de 200 m.

- Le caractère saisonnier et de courte durée des mouillages doit être affirmé, car il est la seule garantie contre les dérives du rendement et du profit qui l'emporteraient sur le service public et conduiraient à une forme d'urbanisation du plan d'eau. Une politique tarifaire adaptée devra clairement favoriser le court séjour en escale, et dissuader du long séjour.

- Un gestionnaire public sera choisi, s'appuyant au mieux sur les structures des deux ports de la rade, incluant un dispositif de recueil des eaux noires, et garantissant un service public de qualité et un coût minimum pour l'utilisateur.

- Enfin, une solution transitoire au bénéfice de quelques bateaux amarrés illégalement à l'année méritera d'être négociée pour qu'ils puissent régulariser raisonnablement leur situation, par exemple en leur accordant à titre transitoire des AOT individuelles sur bouées ; il s'agit d'un préalable incontournable au nettoyage des fonds marins.

Concertation, Compromis et Service Public sont les trois mots-clés de la réussite de ce projet difficile.

II- LES GRANDS NAVIRES DE CROISIÈRES : UNE COHABITATION ACCEPTÉE

Au Top 3 des ports de croisière de France, la rade de Villefranche est en concurrence avec Nouméa et Ajaccio, mais très loin derrière Marseille et ses 1 300 000 passagers annuels.

Sur la Côte d'Azur, c'est la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice Côte d'Azur qui maîtrise auprès des Compagnies de croisières la répartition des escales entre Villefranche, Nice, Cannes et Antibes. Elle assure également l'accueil et l'amarrage des navires dans la rade, la gestion de la Gare maritime, l'affrètement des navettes de passagers et des autobus d'excursion (fig. 8).



Fig. 8 : Une rade partagée (© Office de Tourisme de Villefranche).
Harbour share.

En croissance régulière de 2004 à 2008, la fréquentation des croisiéristes s'est stabilisée à plus de 400 000 passagers par an avant de s'effondrer en 2015 et 2016, principalement sous l'effet de la concurrence de Marseille et Toulon.

La fréquentation de croisière est repartie à la hausse en 2017 avec 322 000 passagers : on peut retenir comme référence une moyenne générale de 300 000 passagers par an, répartis sur environ 100 escales, principalement entre les mois de mars et octobre (fig. 9). En 2017, les passagers provenaient de Grande Bretagne (28%), États-Unis/Canada (22%), Espagne/Portugal (19%), reste de l'Europe (13%). Le reliquat (18%) se partageait entre Amérique du Sud, Asie et pays de l'Est. Mais les variations annuelles peuvent être importantes.

UNE GESTION DIFFICILE... MAIS NÉANMOINS MAÎTRISÉE :

Deux paquebots le même jour dans la rade, ce sont aujourd'hui 5 000 à 6 000 passagers qui débarquent, soit l'équivalent de la population permanente de Villefranche ! Demain, comme en témoignent les navires actuellement en commande, des paquebots géants du type *Harmony of the seas* financé, par l'armateur américano-norvégien *Royal Caribbean Cruises Lines*, domineront le marché mondial de la croisière.

- Au débarquement à Villefranche, le premier choc est d'abord subi par le plan d'eau qui doit supporter une cinquantaine de navettes de vedettes pour le transport à terre des passagers (fig. 10). Soit 100 traversées au moteur diesel par jour, qui apportent leur contribution à la teneur en oxyde de carbone et en Particules Fines PM 10 et PM 2.5 de l'atmosphère périurbaine de Nice. Mais un avenir meilleur se dessine si l'on en juge par la prise de conscience des armateurs : *RCC Lines*, *Carnival Corporation* et *MSC Croisières* – et d'autres – financent actuellement 13 navires en construction destinés à fonctionner au Gaz Naturel Liquéfié. Ils n'émettront à priori plus aucune Particule Fine et réduiront de 20 à 30% leurs émissions de CO₂.



Fig. 9 : Accueil des croisiéristes en gare maritime (© Office de Tourisme de Villefranche). *Cruise passengers reception in the ferry terminal.*



Fig. 10 : « *Harmony of the seas* », le plus grand paquebot du monde, sorti du CN de Saint-Nazaire en 2016, 226 000 t, 363 m, 6 360 passagers, 2 100 hommes d'équipage, 10 piscines, 20 restaurants, casino (© RCC Lines).
 “*Harmony of the seas*”. The largest ocean liner in the world, out of the Saint Nazaire shipyard in 2016, 226000t, 363 m, 6360 passengers, 2100 crew members, 10 pools, 20 restaurants, casino...

- À terre, le deuxième choc est subi par la ville, néanmoins capable, grâce à des mesures énergiques de régulation, d'injecter sans trop de dommages dans la circulation urbaine quelques 160 passages d'autobus d'excursion par jour d'escale de 2 navires, à raison de 4 rotations de 20 bus par navire.

- Le troisième choc est subi par la ligne de bus interurbains prise d'assaut à la station de l'Octroi. La petite gare SNCF de Villefranche, quant à elle, est submergée par la vague mais parvient cependant à vendre dans l'année 90 000 billets de train pour la Principauté de Monaco...

DES AVANTAGES SUBSTANTIELS POUR VILLEFRANCHE :

Les retombées des croisières sur l'économie locale ne sont cependant pas négligeables. Selon la Chambre de Commerce, la dépense moyenne par passager en escale à Villefranche est de 34€. On sait que 5 % des passagers restent à bord, 34 % partent en excursion et 61%, soit 180 000 passagers, débarquent à Villefranche... mais environ 55 % d'entre eux quittent aussitôt la ville en autobus ou en train ! Cela signifie que quelque 80 000 passagers de croisières dépensent à Villefranche environ 2,70 Millions € par an. Organisé pour eux, le « *Marché d'Amélie* » se tient les jours d'escale tout près de la Gare maritime sur la place Amélie Polonnais (fig. 11).



Fig. 11 : Le «Marché d'Amélie» (© Nice Matin).
"Amélie market".

D'autre part, soucieuse d'accompagner les efforts des services municipaux, la Chambre de Commerce verse à la ville une redevance annuelle de 2 800€ par jour d'escale, soit 280 000€ pour une moyenne de 100 escales par an. C'est une recette significative puisqu'elle équivaut en 2018 à 4,5 % du produit des recettes fiscales de la commune.

Par ailleurs le Syndicat des Pêcheurs Professionnels – ils sont encore quatre familles à Villefranche – a créé la SARL « *Affrètement Maritime Villefranchois* ». Aux commandes de quatre grosses vedettes de transport, les pêcheurs assurent une partie des navettes de passagers et organisent plusieurs sorties touristiques en mer (fig. 12). Les plus assidus retirent de cette activité près 70 % de leurs revenus.

En outre, la croisière est un outil de marketing international qui intéresse la commune. En premier lieu, grâce aux applications numériques individuelles développées au sein du « *French Riviera Cruise Club* » (FRCC), qui regroupe les villes de Nice, Cannes, Antibes et Villefranche, et de « *Cœur Riviera* », dans le cadre du SIVOM de Villefranche. En second lieu, parce que sur



Fig. 12 : Vedette de transport de l'AMV (© SARL L'AMV).
Transport launch of AMV.

50 000 touristes accueillis dans l'année et traités individuellement par l'Office de Tourisme, 22 000 ont débarqué d'un paquebot. Enfin, parce que 45 commerçants et restaurateurs de la cité, adhérents au FRCC, sont volontaires pour participer à des opérations de promotion commerciale.

LA SITUATION EST AMÉLIORABLE SI L'ON APPORTE DES RÉPONSES NOUVELLES

Villefranche a été créée en 1295 par Charles II d'Anjou, Comte de Provence, 157 ans avant que Christophe Colomb ne découvre l'Amérique : une bonne raison pour que l'Office du Tourisme s'efforce, depuis 10 ans, de convaincre les armateurs américains de l'intérêt de proposer à leurs passagers une visite guidée à la découverte de la cité médiévale de Villefranche et de son Port Royal sarde... Personne n'y est encore parvenu... Alors que faire ?

L'objectif prioritaire, on le voit bien, est de corriger le déséquilibre actuel entre la minorité des croisiéristes qui débarquent pour découvrir les charmes exceptionnels de la ville et la majorité de ceux qui s'entassent dans des autobus ou dans les trains pour aller voir ailleurs.

Des outils modernes existent sur Tablettes tactiles proposées gratuitement par l'Office de Tourisme : Application mobile « *Croisières* » de visites itinérantes sur Villefranche, Application « *Monument Tracker* » de Cœur Riviera sur 150 points d'intérêt patrimonial, dépliants avec plans et itinéraires de visites en 5 langues.

Il est souhaitable de généraliser en saison les opérations de promotion commerciale déjà expérimentées : on distribue sur le quai un bracelet bleu aux croisiéristes, qui bénéficient de prestations privilégiées dans les commerces de la ville arborant un fanion bleu.

Au vu des premiers succès obtenus, il faut persévérer auprès des armateurs pour qu'ils régulent mieux le calendrier des croisières et privilégient des escales en semaine plutôt qu'au cours de week-ends déjà surchargés.

Enfin, il faut ajouter l'ambition forte de Villefranche de valoriser par des visites animées les sites emblématiques de notre Cité : dès aujourd'hui la Vieille Ville, la Citadelle, la Rue Obscure ouverte au public, le Lavoir de la Bugadiera restauré ...et demain la Darse et ses Voûtes, leur jardin extraordinaire et leur mystérieux baptistère caché.

Tels sont les efforts que nous devons déployer, si l'on veut faire découvrir aux foules de croisiéristes trop pressées l'originalité de notre histoire et de notre patrimoine, et tirer le meilleur profit de l'irruption des grands navires de croisière dans l'écrin très fragile de la rade de Villefranche.

III - L'INSTITUT DE THALASSOTHÉRAPIE DE VILLEFRANCHE-SUR-MER : L'AMBITION D'UNE VILLE EN PLEIN RENOUVEAU



Fig. 13 : Vue lointaine du futur Centre de Thalassothérapie par l'Agence d'Architecture Anthony Béchu (montage Agence Architecture Anthony Béchu). *Remote view of the future Thalassotherapy complex. Drawing from Architecture Agency of Anthony Bechu.*



Fig. 14 : Thermes romains (© Commons Wikimedia). *Roman Thermal baths.*

« La cure de soleil et la cure de mer s'imposent dans la plupart des maladies et surtout des affections de la femme » (Hérodote, 484 av. J.-C.). « La mer lave les maux de tous les hommes » (Euripide, *Iphigénie en Tauride*, II.93, 420 av. J.-C.). Ainsi s'exprimaient doctement les grands auteurs de la Grèce classique !

Aux premiers siècles de notre ère, les Romains inventent le solarium, les thermes et les bains de boue à partir de sédiments extraits des fonds marins.

C'est en 1865 qu'un futur médecin, Joseph La BONNARDIERE, propose, dans la thèse qu'il présente devant la faculté de médecine de Montpellier (Éd. Boehme et Fils, 1865, 127 p.), la création du mot « *Thalassothérapie* », du grec « *thalassa* » (la mer) et « *terapia* » (le soin). En 1899, le Docteur Eugène BAGOT construit à Roscoff le premier Institut de Thalassothérapie en Europe. Aujourd'hui, la France est leader mondial de la thalassothérapie avec 50 instituts sur ses façades maritimes.

LE CONSTAT D'UNE VILLE EN DIFFICULTÉ

Pendant de longues années Villefranche a souffert de difficultés structurelles. En premier lieu d'une décroissance démographique sévère, mesurée à la perte de plus de 100 habitants par an pendant 20 ans ; la ville compte aujourd'hui 5 213 habitants contre 8 000 en 1995 alors qu'aucune de ses voisines n'a connu, bien au contraire, de pertes significatives dans la même période.

La montée du chômage est allée de pair, s'élevant régulièrement de 6,5 %, en 2008, à 10,7 % en 2015. Des services ont quitté la ville, sous l'effet des rééquilibres naturels dus à la proximité de Nice et à la densification touristique du littoral : le collège d'abord, puis la Gendarmerie regroupés l'un et l'autre à Beaulieu en position plus centrale, et le Tribunal d'Instance, replié sur Nice. Aujourd'hui, le signal d'alarme est tiré avec le départ de banques jugées trop proches de leurs multiples agences niçoises : la Société Générale et LCL sont désormais installés à Beaulieu.

De surcroît, alors que sa première industrie est le Tourisme, Villefranche a perdu en quelques années 3 établissements hôteliers totalisant 105 chambres, tandis que son parc se dévalorisait : l'hébergement haut de gamme, avec 35 chambres en 4 étoiles, ne représente aujourd'hui à Villefranche que 14 % du parc hôtelier de la ville, en sévère concurrence avec ses voisines (fig. 15).



Fig. 15 : Villefranche : une hôtellerie haut de gamme peu développée (© Parc Départemental de la Grande Corniche).

An undeveloped upscale hotel business (Department Park of the "Grande Corniche").

LE CHOIX D'UN PROJET IDÉAL

Profondément préoccupée par la situation économique locale et convaincue de la nécessité d'un projet de renouveau, la municipalité s'est orientée en 2015 vers la réalisation d'un complexe de Thalassothérapie. Ce type d'équipement est en effet fortement créateur d'emplois qualifiés et diversifiés, compte tenu du large éventail de ses besoins à la fois en personnel d'hôtellerie traditionnelle, en personnel soignant spécialisé en thalassothérapie et en techniciens d'exploitation des installations de pompage et de traitement des eaux de mer. En outre, le caractère innovant de ce projet, inédit sur le territoire des 46 communes de la Métropole de Nice Côte d'Azur, est de nature à changer de manière positive et moderne l'image de la ville.

Enfin, la commune possède un terrain où s'élevait jusqu'en 1954 une ancienne fabrique de Gaz de France, et situé sur un site admirable entre Citadelle et Port Royal de la Darse, en balcon sur la rade mais... en friche depuis plusieurs décennies, parce que gravement pollué au plomb, au cyanure et aux hydrocarbures (fig. 16).



Fig. 16 : Terrain de Gaz de France : inexploité et pollué (© Villefranche-sur-Mer).

Field of Gaz of France: untapped et polluted.

La commune a pris la décision de vendre ce terrain sous condition d'y construire et d'exploiter un Centre de Thalassothérapie relié à un hôtel de tourisme d'environ 100 chambres et à un parc de stationnement public et privé. Elle a lancé à cet effet, le 1^{er} juillet 2015, un *Appel à Candidatures européen* en vue d'un concours de type « *conception réalisation* », organisé autour de trois idées forces : des critères de choix sévères accessibles aux seuls grands professionnels, une séquence de *dialogue compétitif* indispensable à la mise au point d'un projet particulièrement complexe, et une exigence forte de qualité architecturale imposée par la grande sensibilité du site en bordure de la Citadelle (classée Monument Historique) et proche des installations du Port Royal de la Darse (inscrites à l'Inventaire Supplémentaire des Monuments Historiques).

LES LAURÉATS : DES LEADERS DANS LEUR SPÉCIALITÉ

Le Jury de concours, réuni le 15 juin 2016 en Mairie, a classé en n°1 le groupement d'opérateurs « *Relais Thalasso* » et son projet (fig. 17). Le Groupe *Spie Batignolles*, fort de 170 ans d'expérience et de ses 144 implantations en France et à l'étranger, intervient dans le groupement en sa quadruple qualité de promoteur, maître d'ouvrage du projet et constructeur (avec sa filiale *Spie Batignolles Sud-Est*), et en tant que gestionnaire des parkings.

La SAS « *Holding Phelippeau* » est le troisième groupe français de Thalassothérapie. Il gère sous l'enseigne « *Relais Thalasso* » trois centres en propriété (Bénodet, Ile de Ré, Pornichet) et deux en franchise (Les Sables-d'Olonne et Kusadasi en Turquie). L'Etat à travers la Banque Publique d'Investissement et deux banques françaises de premier rang détiennent 33 % du capital de cette entreprise essentiellement familiale, riche de 25 ans d'expérience dans sa spécialité (fig. 18).

Le géant hôtelier britannique « *Intercontinental* » figure au *Top 3* mondial de l'hôtellerie et gère plus de 5 000 hôtels dans 100 pays. Il installera à Villefranche-sur-Mer son cinquième hôtel en France sous l'enseigne « *Crowne Plaza* », et le premier sur la Côte d'Azur. L'Agence internationale d'Architecture *Anthony Béchu* assurera la maîtrise d'œuvre du projet, accompagnée de la Société d'Ingénierie *Edéis* et du Bureau d'études *Ethis*, dont les compétences respectives sont reconnues en matière d'infrastructures complexes et de gestion des fluides. L'assistance à maîtrise d'ouvrage sera assurée par *ATAO Promotion*.

Le trio Relais Thalasso/Spie Batignolles/Atao Promotion, qui a réalisé l'Institut de Thalassothérapie du Château des Tourelles à Pornichet en Baie de La Baule, se reconstitue à Villefranche enrichi de cette expérience.

LE FUTUR COMPLEXE DE THALASSOTHÉRAPIE DE VILLEFRANCHE

Classé en 4 étoiles, l'hôtel « *Crowne Plaza* », de 120 chambres ou suites, sera relié au Centre de Thalassothérapie et à un parking souterrain de 105 places privées et 50 places publiques pour le quartier de la Darse.

L'ensemble se présente en deux corps de bâtiments de 4 et 5 étages séparés par une brèche de 14 m permettant de distinguer deux volumes au lieu d'un seul (fig. 19). L'hôtel intégrera sur son aile orientale le gymnase actuel, rénové, dont il utilisera épisodiquement la terrasse aérienne. En façade méridionale, avec vue sur mer, se déploie le niveau de plage de piscine extérieure partagé avec un restaurant de 150 couverts. À l'ouest, le parvis d'accès véhicules et piétons conduit au lobby du complexe. Un deuxième accès piéton existe à l'arrière, de plain-pied sur l'avenue, où se situera la zone d'attente des autobus.



Fig. 17: Le futur Centre de Thalassothérapie de Villefranche-sur-Mer (dessin Agence d'Architecture Anthony Béchu).
Future Thalassotherapy complex (Drawing from Architecture Agency Anthony Bechu).



Fig. 18: Espace hydro marin au Château des Tourelles (Pornichet, 44) (conception Relais Thalasso).
Hydro and marine area in Chateau des Tourelles (Pornichet, 44) designed by Relais Thalasso.



Fig. 19: Façade méridionale (Agence d'Architecture Anthony Béchu).
Southern frontage (Architecture Agency Anthony Bechu).

Les immeubles seront ennoblis par les soubassements et les éléments de façades bâtis en pierres de « *restanques* » jusqu'à mi-hauteur. Les toitures terrasses seront « *végétalisées* » en prairie de garrigue et de plantes grasses ou traitées en revêtements de terre cuite.

Le Centre de Thalassothérapie est un concept exclusif de *Relais Thalasso* : il inclura 8 « *Suites Relais* », sorte de mini centre de thalasso pour 2 personnes avec hydrothérapeute dédié, accompagnées de plusieurs cabines de soins de type SPA. L'espace hydro marin déploiera face à la mer deux bassins de soins et d'activités collectives, espace fitness, sauna et hammam. L'ensemble répond aux prescriptions de la *Norme AFNOR* de la thalassothérapie et de la certification *Qualicert*.

Une « *rue intérieure* » reliera d'Ouest en Est le bar *Lounge du « jardin des ombres »*, les salles de séminaire, le hall d'accueil Hôtel et Thalasso, l'espace hydro marin et le restaurant. Cinq colonnes d'ascenseurs permettront l'accès direct aux fonctions du complexe.

Le centre aura besoin en moyenne de 70 m³ d'eau de mer par jour. Ces volumes seront prélevés en partenariat avec l'*Observatoire Océanologique de Villefranche* capable d'assurer les besoins de la Thalassothérapie avec ses propres installations de pompage dans le cadre d'une convention de délégation de service. Il n'y aura aucune atteinte au milieu marin en l'absence de tout chantier de travaux sur le fond de mer.

L'opérateur « Thalasso » gardera à sa charge les installations techniques nécessaires à l'acheminement, au traitement, à la distribution et à l'épuration des eaux de mer avant leur rejet dans le milieu naturel, sous le contrôle permanent de l'Agence Régionale de Santé.

DES CONTREPARTIES IMPORTANTES ATTENDUES POUR VILLEFRANCHE

La friche industrielle inexploitable qui défigure la ville depuis 15 ans va enfin disparaître... À cet effet, la commune a mis la dépollution des sols à la charge de l'acquéreur, en décomptant de l'évaluation du prix de vente du terrain un coût forfaitaire pour cette opération.

Le projet devrait créer une centaine d'emplois répartis entre les différentes fonctions du complexe. Une chance pour Villefranche, où le principal employeur est... la commune. Du jamais vu depuis les années 60 où le chantier naval Voisin, disparu en 1988, embauchait jusqu'à 60 à 90 ouvriers selon l'importance des commandes en cours. Cette activité nouvelle va dynamiser l'économie locale : alors que le chiffre d'affaires hôtelier est aujourd'hui essentiellement concentré sur les quatre mois de haute saison, la « Thalasso », dont le chiffre d'affaires moyen est en constante progression, créera des pics d'activité nouveaux dans les moyennes saisons de printemps et d'automne, bénéfiques à l'ensemble de l'activité économique de la ville (fig. 20).

Enfin, le montage juridique et financier est un point fort dans ce projet : l'ensemble sera constitué en société unique placée sous contrats de franchisation avec *Intercontinental et Relais Thalasso*. Cette société gèrera sur un compte d'exploitation unique trois fonctions indissociables : hébergement hôtelier, soins thalasso, gestion technique des eaux de mer. Ce montage assure à lui seul la pérennité à long terme de ce complexe touristique et de ses effets directs sur le développement de la commune.

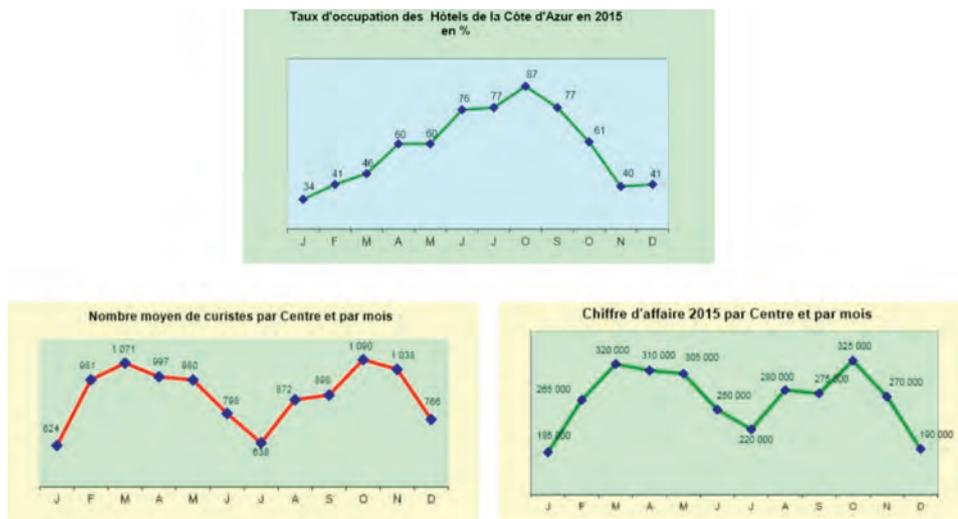


Fig. 20 : Sources CRT Côte d'Azur et Cabinet d'expertise « In Extenso ».

DEMAIN...

Villefranche-sur-Mer, on l'a bien compris tout au long de ce colloque, tire sa notoriété des richesses de son histoire exceptionnelle entièrement tournée vers la mer : environnement géologique directement issu du domaine marin, gisements d'archéologie sous-marine témoignant d'antiques fonctions commerciales et guerrières, rade convoitée de tout temps par les navires pirates et barbaresques, port d'attache de flottes de guerre des grands de ce monde, campus et site de recherche de renommée internationale en Sciences de la Mer, escale prisée des plaisanciers, ancien port de guerre, enfin, capable de réhabiliter et d'exploiter son patrimoine maritime remarquable et de refonder l'art de la charpenterie de marine en l'adaptant aux techniques les plus modernes...

Notre cité médiévale, en réalité, tout au long de ses 723 années d'existence, a puisé dans la mer son étonnante vitalité.

Elle continuera !

Aujourd'hui, l'installation d'un complexe de thalassothérapie est son défi majeur. Villefranche-sur-Mer a su convaincre les plus grands investisseurs et les plus grands professionnels de la spécialité de venir construire, sur un terrain réputé maudit mais admirablement situé, un complexe de grande envergure qui accompagnera l'effort de développement de la ville.

Le défi est d'ores et déjà gagné.

Ce projet prendra demain sa place naturelle au bord de la plus belle rade de la Méditerranée française.

*Professeur Christophe TROJANI
Maire de Villefranche-sur-Mer*



© Villefranche-sur-Mer.