

Note de présentation des travaux

RÉAMÉNAGEMENT DU PORT DE SAINT-LAURENT-DU-VAR

Présentation de l'opération

Mars 2026

MOA : SAS PSLV

MOE : Agence APS, OGI, BENJAMIN MICHEL Architecte (BMA), PLIC

Annexe C du dossier Cas par Cas

1	CONTEXTE ET OBJET	3
2	LOCALISATION DES TRAVAUX	3
3	TRAVAUX D'AMENAGEMENT TERRESTRE : PARKINGS ET STATIONNEMENT	5
4	DESCRIPTION DES TRAVAUX MARITIMES PAR ZONE	8
4.1	ZONE 1	8
4.1.1	<i>Ancien quai Air France</i>	8
4.1.2	<i>Quai d'accueil</i>	11
4.2	ZONES 2, 3, 4 ET 5 - TRAITEMENT DES AFFOUILLEMENTS	12
4.3	ZONE 6 - RENFORCEMENT DES TABLIERS DES PONTONS FIXES	13
4.4	REPARATION DE LA STRUCTURE EMERGEE DU PONTON D'ACCUEIL (QUAI 41)	15

1 Contexte et objet

Dans le cadre de l'opération de réaménagement du port de Saint-Laurent-du-Var, et du contrat de Délégation de Service Public de ce port qui a commencé le 1er janvier 2026, le Maître de l'Ouvrage, la SAS Port de Saint Laurent du Var (émanation de la CCI Nice Côte d'azur) a confié à un groupement une mission complète de maîtrise d'œuvre.

Au sein du groupement de Maîtrise d'œuvre, le Bureau d'études Pierre LOUIS, Ingénieurs Conseils est chargé de la maîtrise d'œuvre des ouvrages portuaires et des dossiers réglementaires Loi sur l'eau.

Ainsi le contrat de concession prévoit des travaux d'amélioration sur le plan terrestre et maritime confiés à un groupement de maîtrise d'œuvre.



Agence APS, mandataire
Paysagistes dplg associés
31, grande rue
26000 Valence

agenceaps@me.com
T : 04 75 78 53 53



Benjamin Michel Architecte
Architecte
3393 route de Valbonne
06410 Biot

a-bm@wanadoo.fr
T : 06 60 44 01 06



OGI
BET VRD
18 rue Jules Bianchi
06200 Nice

sud@ogi2.fr
T : 01 41 58 55 69



Pierre Louis, Ingénieurs Conseils
BET Génie portuaire
3, Voie du Mas del SOL
06340 Laghet

contact.pierrelouis@gmail.com
T : 04 97 02 36 04

La présentation des travaux envisagés est l'objet du présent document.

2 Localisation des travaux

Plan d'ensemble de l'aménagement terrestre



Au niveau portuaire

Nous présentons une carte générale du port, mentionnant les zones de travaux, puis apportons des informations spécifiques sur les travaux envisagés, par zone.

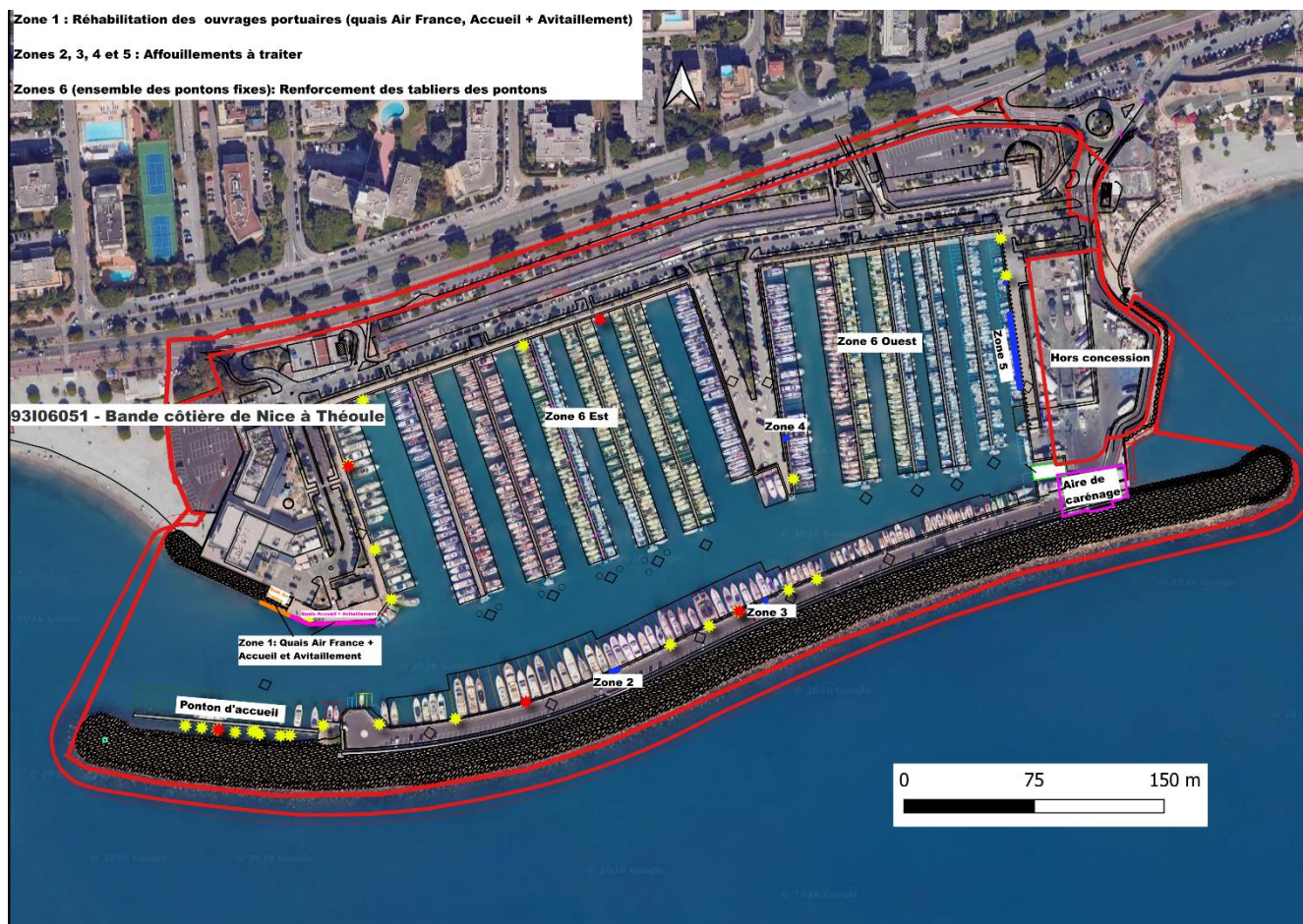


Figure 1: Localisation des zones de travaux maritimes

3 Travaux d'aménagement terrestre : parkings et stationnement

Dans sa partie terrestre, le projet prévoit la création de nouveaux parkings au niveau du quai dans la zone Nord (60 places) et dans le bâtiment horizon (118 places) en remplacement des parkings existants. Pour mémoire, le nombre de stationnement existants est de 674 pour un projet de 698.

Au total, ce sont 24 emplacements supplémentaires qui sont prévus, comme indiqué sur les plans et tableaux suivants. Les parkings prévus ne sont pas souterrains (niveau minimum Rez du quai de la Pérouse).

1.4.3. ÉTAT DES LIEUX DU STATIONNEMENT ACTUEL

L'accessibilité automobile du port s'organise largement au détriment des mobilités piétonnes et cyclables. La prédominance de la voiture se traduit non seulement par l'importance des espaces qui lui sont dédiés, mais aussi par une dévalorisation des modes doux au sein même du port. L'accessibilité du port privilégie largement la voiture au détriment des piétons et cyclistes. Cette prédominance fragmente les cheminements, limite l'appropriation du port comme espace public et réduit son potentiel en tant que lieu de promenade et de centralité littorale.

L'omniprésence de l'automobile **fragmente les continuités piétonnes, complexifie les cheminements et limite l'appropriation du port comme espace public**. Cette domination de la voiture constitue un frein majeur à la qualité urbaine du site et à son potentiel en tant que lieu de promenade, de séjour et de centralité littorale.



Stationnement de surface	Etat des lieux
Parking Nord	72
Parking Tabarly (Plaisanciers)	120
Parking Plage	88
Parking Capitainerie	63
Parking Digue sud	144
Parking La Pérouse	187
Sous-total stationnement de surface	674

Places de stationnement existantes

Equipe Maître d'œuvre : Agence APS, OGI, BENJAMIN MICHEL Architecte, PLIC



Plan des places de stationnement – état actuel

Stationnement de surface

	Stationnement VL				Stati
		<i>Dont PMR</i>	<i>Dont IRVE</i>	<i>Dont Livraison* ou Arrêt-minute</i>	
P1- Parking Nord	71	0	8	0	
P2- Parking Tabarly	120	2	8	4	
P4- Parking Plage	95	1	0	0	
P5- Parking Capitainerie	57	3	0	0	
P6- Parking Digue sud	162	2	0	0	
Arrêt-minute La Pérouse	15	0	0	15	
Sous-total stationnement de surface	520	8	16	19	

Stationnement en superstructure

P0- Parking Souterrain	60	2	0	0	
P3- Parking Horizon	118	4	8	0	
Sous-total stationnement de superstructure	178	6	8	0	
Total	698	14 soit 2%	24 soit 3%	19 soit 3%	

* Les places de livraison étant convertibles en arrêts minute, celles-ci ne sont comptabilisées qu'une seule fois comme arrêts minute

Tableau de répartition de l'offre de stationnement sur le port

POSITION DE 698 PLACES DE STATIONNEMENT



Figure 2: Plan des stationnements - avril 2026

4 Description des travaux maritimes par zone

Le projet vise également à assurer la pérennité et la sécurité des ouvrages portuaires existants.

4.1 Zone 1

4.1.1 Ancien quai Air France

A l'entrée du port, l'ancien quai Air France et le quai d'accueil nécessitent des travaux de confortement de génie civil et de reprise générale des équipements.

A ce stade des travaux de démolition / reconstruction des quais sont envisagés.

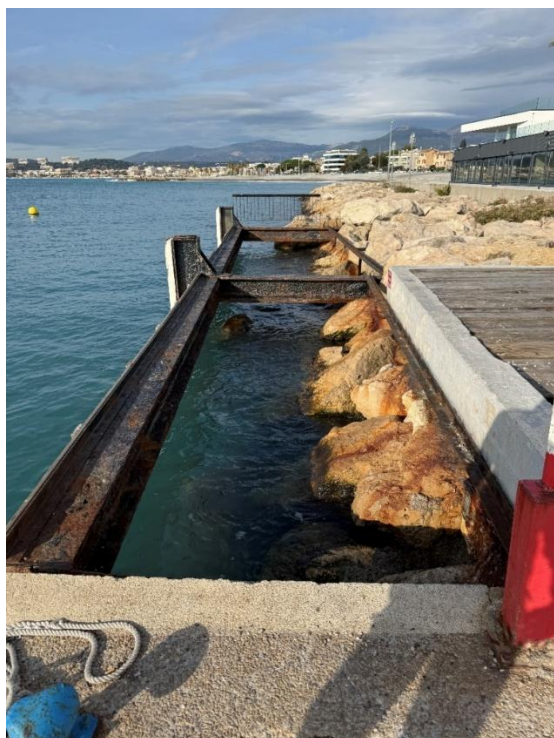


Figure 3: quai « Air France » pris sur site le 20/01/2026

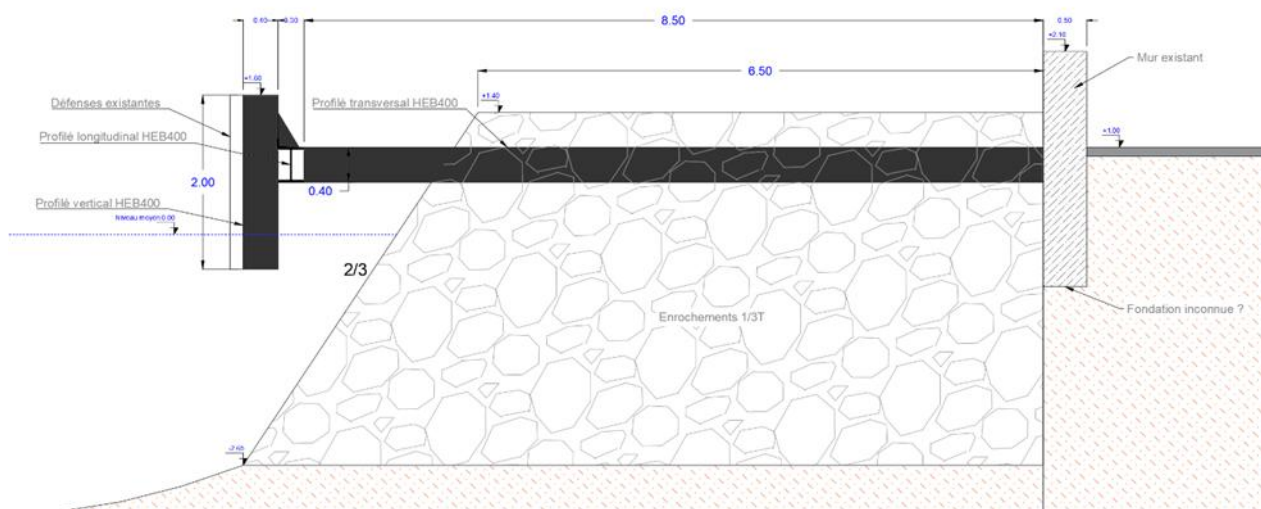


Figure 4: coupe de l'état existant du quai Air France

Les travaux envisagés sur l'ancien quai Air France sont décrits ci-dessous :

Les travaux seront réalisés par voie terrestre. L'ensemble des structures métalliques dépassant des enrochements sont déposées, seules les poutres transversales actuellement noyées dans les enrochements sont conservées. En bord de talus, une poutre filante en béton armé serait coulée et servirait de fondation à des consoles d'appuis installées tous les 3m environ. Ces consoles fixes permettraient, lors des périodes estivales, l'installation d'un nouveau tablier mixte aluminium et bois composite (largeur environ 2.20m). Comme aujourd'hui, le tablier serait démontable et démonté en hiver et serait équipé d'une retombée verticale jouant le rôle d'anti-intrusion des bateaux ou des personnes sous le quai. Une défense DD150 serait installée sur cette retombée pour prévenir tout dommage sur les structures et les navires.

A l'arrière, le massif béton serait démoli et la surface des enrochements à l'arrière du platelage serait percolée en béton pour constituer un nouveau dallage. Des marches seraient sculptées dans le béton pour rattraper le niveau

du quai fixé à +1.00m NGF. L'ensemble des travaux serait effectué par voie terrestre.

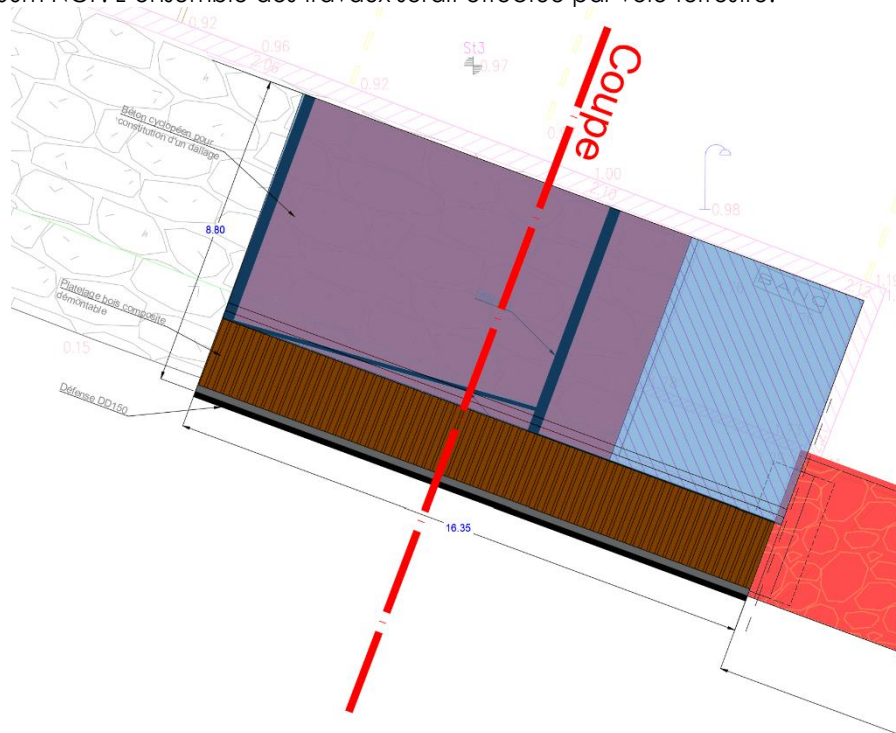


Figure 5: vue en plan du quai Air France après réparation

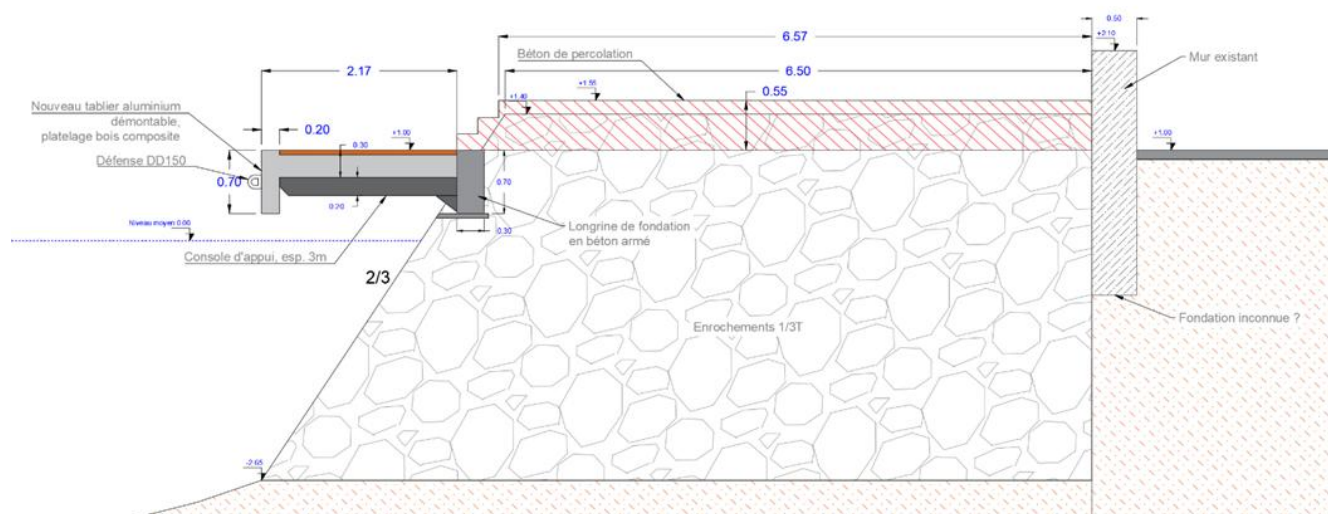


Figure 6: coupe du quai Air France réhabilité

4.1.2 Quai d'accueil

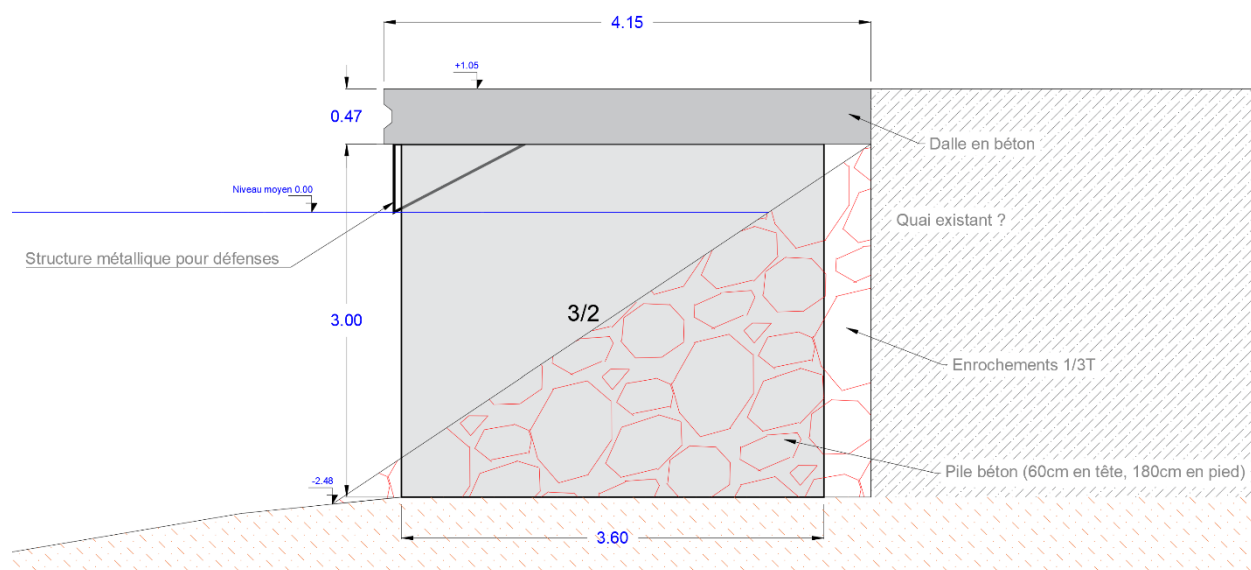


Figure 7: coupe du quai d'accueil existant

Les travaux envisagés sur le quai d'accueil sont décrits ci-dessous :

Les travaux seront réalisés par voie terrestre. Après consignation des réseaux et dépose des équipements, la dalle de couverture BA sera découpée en éléments manutentionnables par des moyens classiques puis démolis en petite masse sur site et évacués en centre de stockage agréé ou directement évacués, par éléments, avant démolition.

La structure métallique est démontée avant mise en œuvre de la nouvelle prédalle BA préfabriquée, grutée sur site et ancrée sur les appuis existants. L'étape suivante est le ferrailage et le coulage en place du béton pour compléter la prédalle afin d'éviter les joints et rétablir le monolithisme de l'ouvrage.

La géométrie finale du nouveau dallage comprendra une retombée verticale, dans l'alignement de celle du quai Air France.

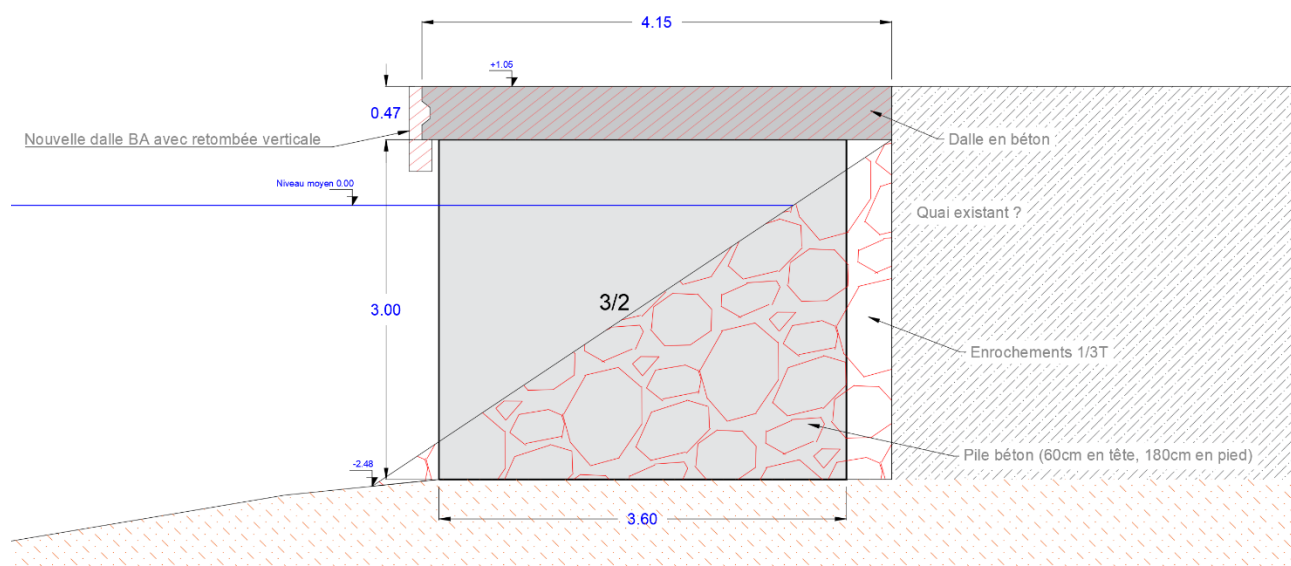
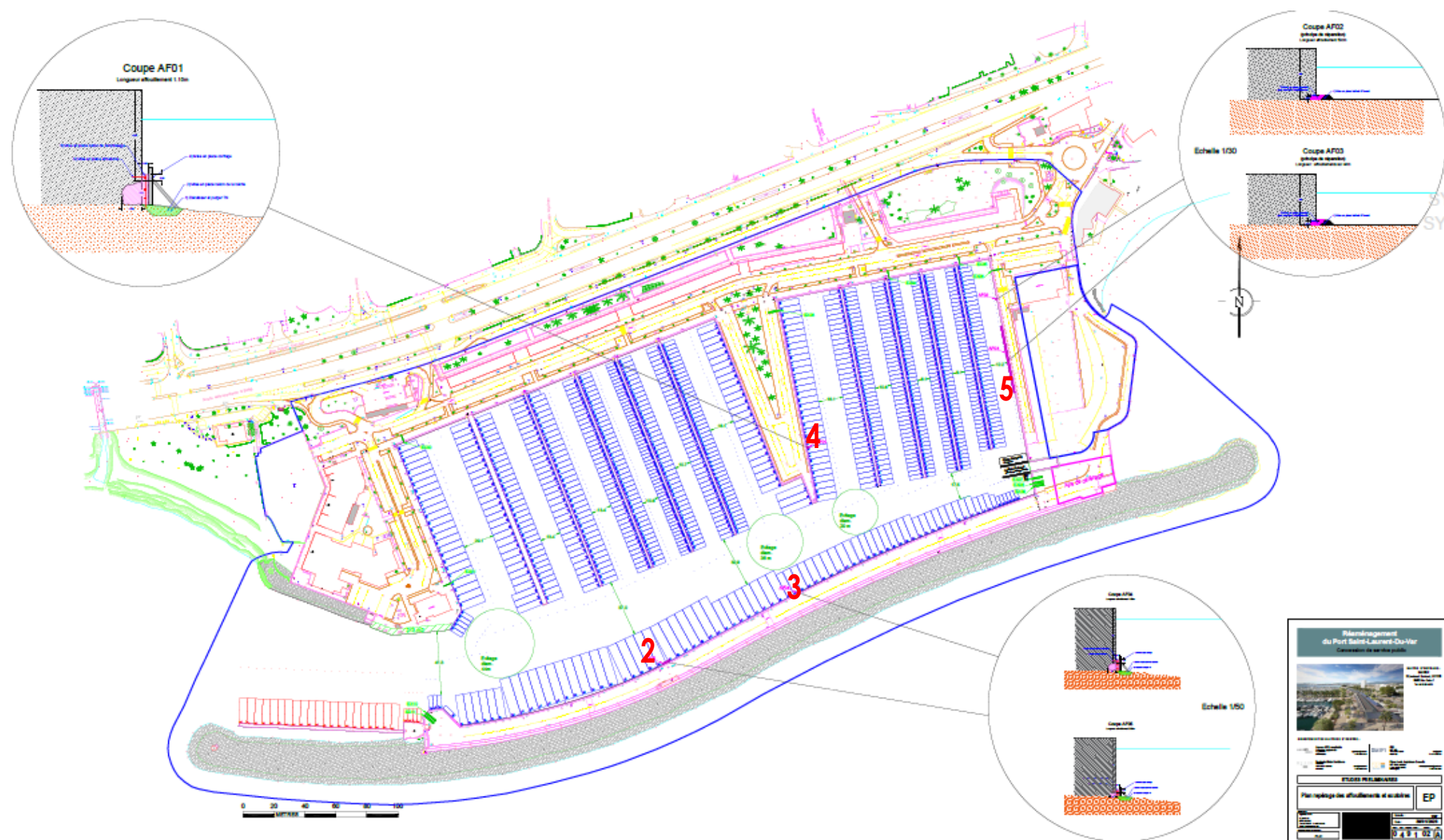


Figure 8: proposition de remplacement de la dalle en béton du quai d'accueil

En fonction de la nature des piles, un confortement par micro-pieux est envisageable. De plus, de faibles affouillements ont été diagnostiqués sur les deux dernières piles côté Est, un comblement sera réalisé suivant méthodologie décrite plus loin pour le traitement des autres affouillements des quais.

4.2 Zones 2, 3, 4 et 5 - traitement des affouillements



Les travaux principaux à réaliser sont le comblement d'affouillements, dans les zones 2, 3, 4 et 5.

Le cas des affouillements est assez courant dans les ports et leur réparation n'est pas techniquement complexe. Les travaux sont effectués par voie maritime et certains principes de réparation peuvent être généralisés, en fonction de la nature des affouillements en traiter. C'est en l'occurrence le cas ici pour les affouillements AF01 (zone 4 – quai 21), AF 04 et AF 05 (zones 2 et 3 – quai Digue Sud). Pour ceux-ci, la méthode consistera à régler mécaniquement le fond marin pour constituer la fondation d'une semelle filante en béton armé, dans le but de mettre en œuvre une banche manportable afin de coffrer et réaliser le comblement de l'affouillement en béton, avec les ancrages associés dans le quai existant. A terme, la semelle filante assurera la protection anti-affouillement du quai.

4.3 Zone 6 - Renforcement des tabliers des pontons fixes

Le diagnostic des ouvrages portuaires a mis en évidence des problématiques d'attaque précoce des profilés inférieurs de la structure aluminium des tabliers des pontons fixes, avec des piquages et percements.

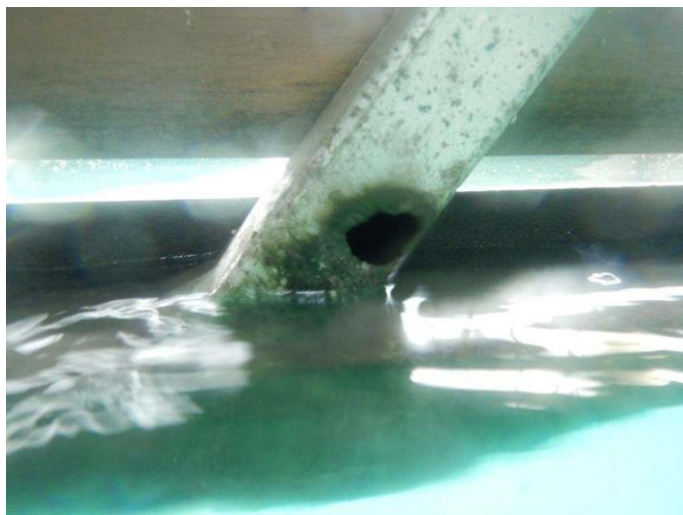


Figure 8 : percement d'un profilé inférieur de la structure aluminium d'un ponton fixe

Cette problématique concerne l'ensemble des pontons fixes du bassin portuaire. Des études complémentaires concernant la présence de courants vagabonds, pouvant expliquer un phénomène de corrosion électrolytique ont été lancées, de même que la vérification de la nuance d'aluminium utilisée dans les structures des tabliers, afin de trouver des explications aux phénomènes constatés. Il convient de renforcer les structures des tabliers, afin de pérenniser les ouvrages.

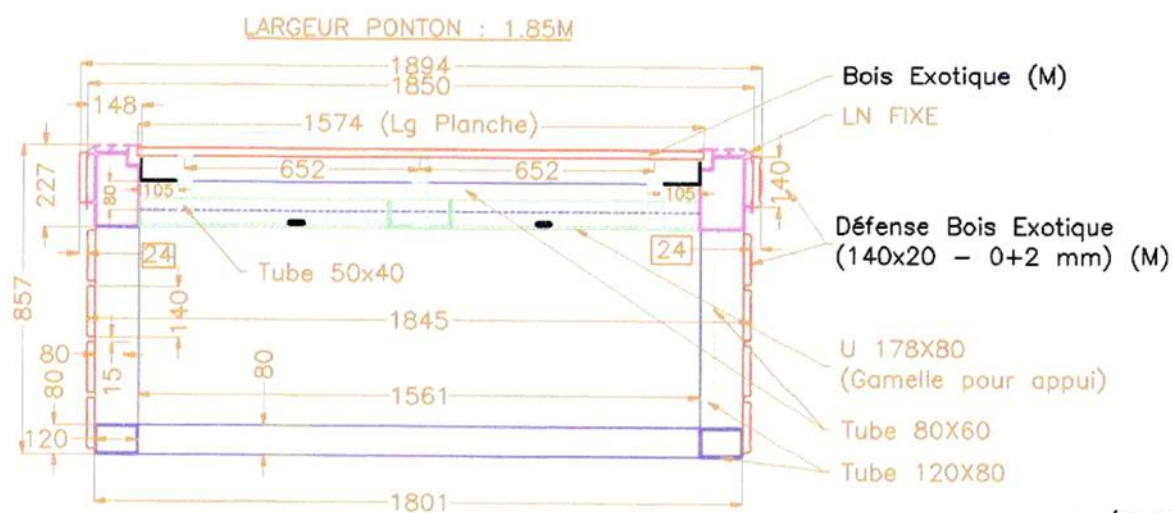


Figure 9: reconstitution de la coupe courante de l'existant

1/20

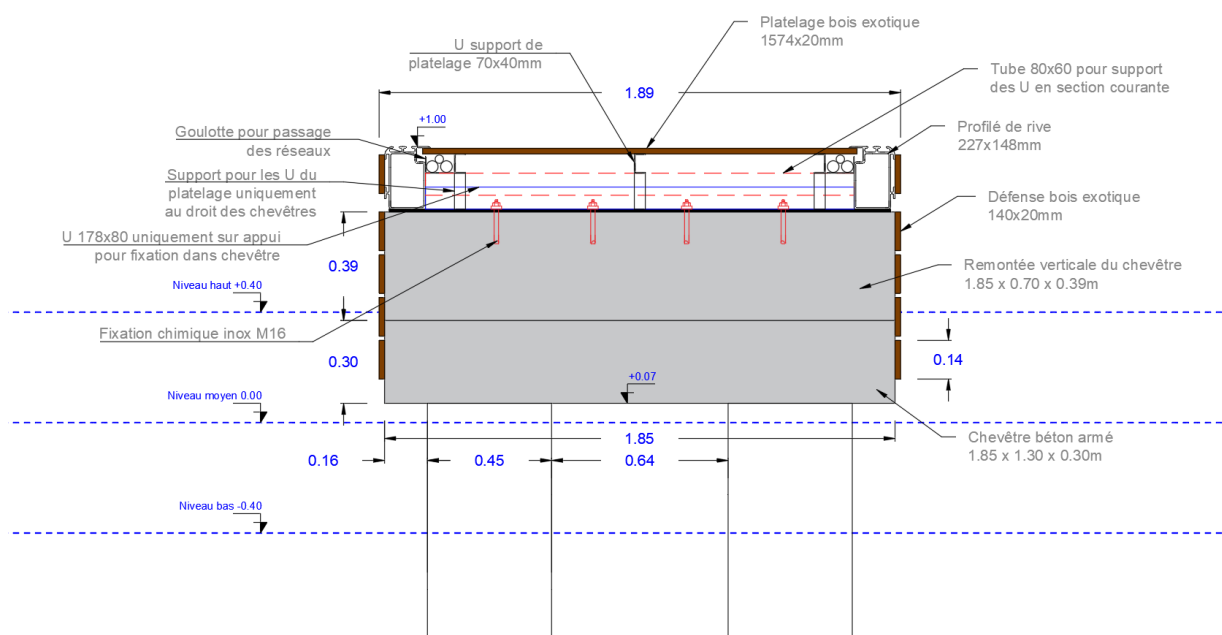


Figure 10: : reconstitution de la coupe de l'existant, sur chevêtre

Le principe de confortement des structures des tabliers est généralisé à l'ensemble des pontons : il s'agit d'installer en surépaisseur de l'existant, une nouvelle poutre treillis en aluminium nuance marine, préfabriquée en usine. La liaison se fait, en section courante, avec l'ancienne structure et, aux droits des chevêtres, pour obtenir une bonne transmission des efforts. Les travaux seront réalisés par voie terrestre avec une assistance maritime, pour l'approvisionnement des structures.

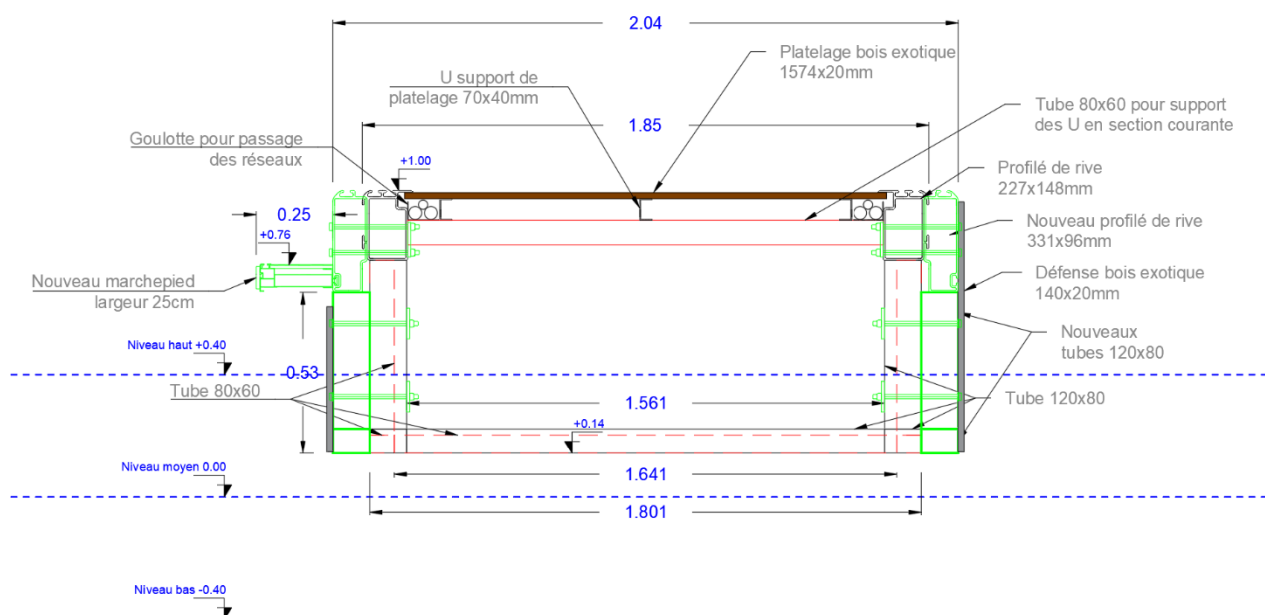


Figure 11 : proposition de confortement, section courante

4.4 Réparation de la structure émergée du ponton d'accueil (quai 41)

Le rapport ACCOAST de juin 2025 met en évidence sur le quai 41 les problématiques liées aux éléments d'usage tels que les taquets, les bornes, les défenses, les échelles...Ce ponton ne présente aucun désordre susceptible de remettre en cause la sécurité des usagers à court et moyen terme. Au vu des relevés réalisés, nous proposons tout de même d'ajouter sur chaque pieu de la structure des anodes sacrificielles pour prolonger la durée de vie de ceux-ci, sur le même principe que ce qui a été réalisé sur les pieux des pannes fixes des zones 6 Est et 6 Ouest.

Les travaux de pérennisation du quai 41 consistent en la fourniture et la mise en place d'anodes sacrificielles sur les pieux existants, le remplacement du rail de fixation avec reprise des taquets existants, ainsi que l'installation d'une défense de type delta.