

Contribution



ÉCONOMIE BLEUE, ÉCONOMIE MARITIME : RÉALITÉS ET OPPORTUNITÉS POUR NOTRE TERRITOIRE

Juin 2026

Responsable de la publication : Michel CRESP
Conseil éditorial et corapporteurs : Christophe AVELLAN et Bruno MONDESERT
Rédaction et réalisation : Bernard MAURY
Recherche documentaire : Muriel Redmond et Benoît CHESTA
Illustrations : Commission européenne, OCDE, MTPM, MedECC, Marine Nationale, RYN,
France Travail, IFREMER
© 2026 – Conseil de développement TPM

Sommaire

1. LE MOT DU PRESIDENT	5
2. LE MOT DES CORAPPORTEURS.....	6
3. L'ECONOMIE BLEUE, UN LARGE PERIMETRE D'ACTIVITES	7
3.1. UNE DEFINITION AUX CONTOURS PARFOIS IMPRECIS	7
3.2. DES SECTEURS D'ACTIVITES ECONOMIQUES IDENTIFIES.....	7
3.3. UNE PRISE EN COMPTE DU PATRIMOINE ECOLOGIQUE	9
3.4. UNE THEMATIQUE ASSEZ VISIBLE A L'ECHELLE INTERNATIONALE	10
3.5. UNE APPROCHE QUI SE STRUCTURE AU NIVEAU NATIONAL.....	11
3.6. DES TERRITOIRES DE PLUS EN PLUS IMPLIQUES.....	13
3.7. DES DEFIS DIRECTEMENT LIES AU CHANGEMENT CLIMATIQUE	14
4. TPM ET L'ECONOMIE BLEUE : UNE EVIDENCE.....	16
4.1. LE SECTEUR DE LA DEFENSE, MOTEUR DE L'ECONOMIE MARITIME	16
4.1.1. Un rôle structurant, historique	16
4.1.2. Une métamorphose en cours au sein de la base navale	17
4.1.3. De nouveaux enjeux face au contexte géopolitique.....	19
4.2. LE TOURISME LITTORAL, CŒUR BATTANT DE L'ECONOMIE RESIDENTIELLE.....	20
4.2.1. Le tourisme littoral est un pilier du territoire	20
4.2.2. Une orientation vers le tourisme durable assumée	21
4.3. LA PLAISANCE, UN VOLET SOUS-ESTIME.....	22
4.3.1. De nombreuses infrastructures portuaires sur le territoire	22
4.3.2. Une vague d'investissement en Rade de Toulon.....	24
4.4. UNE ACTIVITE INDUSTRIELLE ESSENTIELLEMENT LIEE A LA MAINTENANCE	25
4.4.1. Transmetal Industrie, le chantier de la rade.....	25
4.4.2. Le MCO, activité phare	26
4.4.3. La Grande Plaisance s'est installée durablement.....	27
4.4.4. Les câbliers d'Orange Marine, une expertise mondiale	29
4.5. UN ECOSYSTEME PORTUAIRE DISCRET MAIS ACTIF	30
4.5.1. Le transport de passagers, la principale activité	30
4.5.2. Des infrastructures en constante modernisation	30
4.5.3. Les professionnels affichent une ambition	32
4.6. UN TERRITOIRE IDENTIFIE POUR SES ACTIVITES SCIENTIFIQUES.....	34
4.6.1. Le Pôle Mer Méditerranée, un trait d'union entre les écosystèmes.....	34
4.6.2. L'IFREMER porte la science au cœur de la rade.....	35
4.6.3. FIRST, un bassin à l'avenir incertain	37
4.6.4. L'Institut Paul Ricard joue la carte de la médiation.....	38
4.7. UNE PRODUCTION HALIEUTIQUE LIMITEE	39
4.7.1. Des activités de conchyliculture et aquaculture raisonnées	39
4.7.2. La pêche, secteur en perte de vitesse	40
4.8. DE REMARQUABLES INITIATIVES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT	41
4.8.1. Un contrat de baie exemplaire	41
4.8.2. Le Parc National de Port Cros, le moteur d'une dynamique	42
4.9. DE NOMBREUSES OPPORTUNITES POUR « VIVRE LA MER ».....	44
4.9.1. Les bases d'une culture maritime sont là	44

4.9.2.	Des activités nautiques ouvertes à tous	45
4.9.3.	De nombreux évènements liés à la mer.....	46
4.9.4.	Dans la rade, un groupement d'associations défend ses projets.....	47
5.	EMPLOI ET FORMATION : UN IMPENSE DU TERRITOIRE	49
5.1.	UNE DYNAMIQUE DE L'EMPLOI REELLE MAIS PEU REMARQUEE	49
5.1.1.	Des effectifs salariés en progression en 2024	49
5.1.2.	Un niveau de recrutement toujours en hausse.....	50
5.1.3.	Un accès à l'emploi élevé	51
5.2.	DES OUTILS DE FORMATION A CONFORTER	52
5.2.1.	Un positionnement « mer » revendiqué de l'Université de Toulon.....	52
5.2.2.	Un campus des métiers de la mer qui mériterait de rayonner	54
5.2.3.	Des parcours de formations à valoriser	55
5.2.4.	De nouveaux acteurs attendus sur la filière	57
6.	ÉCONOMIE BLEUE SUR LE TERRITOIRE : LES CHIFFRES CLES.....	58
7.	DEVENIR UN TERRITOIRE DE REFERENCE :	
	LES RECOMMANDATIONS.....	60
7.1.	FEDERER LES ACTEURS.....	60
7.1.1.	Un observatoire de l'économie bleue.....	60
7.1.2.	Une gouvernance spécifique	60
7.1.3.	Une « Maison de l'économie Bleue ».....	60
7.2.	DEVELOPPER LES ACTIVITES EXISTANTES	61
7.2.1.	Renforcer l'excellence matière de maintenance navale	61
7.2.2.	Développer une stratégie foncière.....	61
7.2.3.	Déployer des appels à projets.....	61
7.2.4.	Favoriser l'investissement à impact dans l'économie bleue	61
7.2.5.	Créer un référentiel en matière de tourisme durable.....	61
7.3.	FAVORISER L'INNOVATION.....	62
7.3.1.	Encourager la dimension « duale »	62
7.3.2.	Capitaliser sur l'excellence et l'expérience du territoire	62
7.3.3.	Associer innovation et compétition	63
7.4.	ACCOMPAGNER LES BESOINS EN FORMATION	63
7.4.1.	Valoriser et développer des outils de formation sur le territoire	63
7.4.2.	Mieux identifier les besoins des professionnels.....	63
7.5.	FAIRE RAYONNER LA MARITIMITE DU TERRITOIRE.....	64
7.5.1.	Doter le territoire d'une politique événementielle tournée vers la mer	64
7.5.2.	Impliquer les habitants et soutenir les associations	64
7.5.3.	Rayonner dans l'espace méditerranéen	64
8.	REMERCIEMENTS	65

1. LE MOT DU PRESIDENT

Cela fait un moment que l'on regarde du côté de la mer. En 2017, le Conseil de développement avait, dans le cadre d'un appel à projet, proposé d'implanter sur notre territoire un espace ludique, démonstrateur scientifique et technique, que nous avons baptisé «Seascope». Quelques années plus tard, lors de la réalisation d'un exercice de prospective, nous avons collectivement estimé qu'en se projetant en 2050, notre territoire pouvait légitimement prétendre à devenir une référence en matière d'économie bleue, confortant ainsi une démarche globale de développement durable, grille de lecture essentielle pour le Conseil de développement.

Pour aller plus loin, au-delà de l'intuition, nous avons décidé d'explorer cette possibilité et nous proposons aujourd'hui cette contribution, qui est avant tout le fruit d'un recueil d'expériences d'acteurs de terrain. Pour ce faire, nous avons organisé 18 séances d'auditions, avec celles et ceux qui font partie de la grande famille de l'économie bleue et maritime. Car, si certains font de la prose sans le savoir, notre territoire est un vivier exceptionnel dans ce domaine, sans toujours le savoir. Un territoire d'économie maritime qui s'ignore. Comme la France d'ailleurs.

Une de nos richesses, c'est la concentration des activités et la bonne cohabitation des usages. Notre métropole est en fait un concentré d'économie bleue. Renforcer son poids, créer les conditions de son développement en s'appuyant sur les compétences locales, c'est à notre portée. Ce sujet mérite une vision stratégique claire, inscrite dans un projet de territoire et une gouvernance coordonnée. C'est en tout cas un constat partagé, et nous vous invitons à le découvrir.

Bonne lecture.

Michel CRESP

Président du Conseil de développement TPM

2. LE MOT DES CORAPPORTEURS

La méthodologie mise en œuvre par le Conseil de développement, consistant à donner la parole à de nombreux acteurs de l'économie bleue, a été passionnante tant par la diversité des sujets évoqués et la richesse des échanges, que par l'enthousiasme partagé et la volonté de promouvoir et de développer harmonieusement cette économie sur notre territoire.

La diversité est le marqueur des nombreux atouts de notre littoral et des activités qui se sont développées autour de l'industrie, des services et du tourisme, du fait d'un emplacement géographique privilégié, et d'une histoire construite depuis l'antiquité. La richesse des échanges tient au fait que les personnes auditionnées sont des dirigeants d'entreprises, d'associations, de services publics ayant une forte implication dans cette économie. Ils ont partagé leur connaissance, leur vécu, mais aussi leur passion, tout comme leur volonté de poursuivre l'investissement pour que cette économie soit pérenne. L'enthousiasme quant à lui, est révélateur de l'intérêt marqué pour le développement de notre territoire et son interface maritime, tout en ayant conscience qu'il doit être préservé et s'inscrire dans un futur harmonieux.

Ce rapport, qui propose une information factuelle et impartiale a l'ambition de contribuer à éclairer les décideurs, pour leur permettre de définir une politique qui leur conviendra et que nous espérons visionnaire et ambitieuse. Il a également l'ambition d'être partagé, et enrichi, avec le plus grand nombre pour que la culture maritime infuse sur notre territoire, pour que nous vivions toutes et tous un peu plus avec la mer.

Pour notre part, nous sommes convaincus que le potentiel est important et que nous disposons d'atouts bien réels. Nous pensons qu'il est à notre portée de faire de notre bassin de vie un des grands acteurs méditerranéens et européens de cette économie tournée vers la mer et les littoraux, occupant une place centrale dans le département du Var, dans la Région Sud et dans le monde.

Bruno MONDESERT

*Membre de l'Institut Français de la Mer
Ancien chef d'entreprise*

Christophe AVELLAN

Directeur du Pôle Mer Méditerranée

3. L'ÉCONOMIE BLEUE, UN LARGE PERIMETRE D'ACTIVITES

3.1. Une définition aux contours parfois imprécis

Lors de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable de 2012 à Rio de Janeiro (Rio+20), le concept d'économie bleue a commencé à émerger, notamment grâce aux prises de parole de plusieurs représentants de petits États insulaires et côtiers. Néanmoins, il n'existe pas de définition officielle partagée.

Chaque organisation ou acteur institutionnel en propose une interprétation propre, souvent façonnée par ses objectifs, ses priorités ou son secteur d'activité. Cette diversité de visions rend parfois le concept complexe à cerner de manière unifiée.

Ainsi, **à la différence de l'économie dite « verte », l'économie bleue peut varier dans ses contours et son champ d'application** selon qu'elle soit abordée sous l'angle économique, environnemental, géopolitique ou technologique. Cependant, tous les champs d'activités doivent **impérativement s'inscrire dans une logique de développement durable**.¹

L'Économie de la mer a doublé en valeur réelle en 25 ans. Entre 1995 et 2020, elle a représenté entre 3 % et 4 % de la valeur ajoutée brute (VAB) mondiale et employé jusqu'à 133 millions d'équivalents temps plein (ETP). **Si elle était un pays, son économie aurait été la cinquième plus importante au monde en 2019.**

3.2. Des secteurs d'activités économiques identifiés

Malgré l'absence de définition précise, un consensus se dessine pour faire entrer dans le périmètre de cette économie divers secteurs d'activités. Le **Moniteur de l'économie de la mer de l'OCDE**² mesure par exemple **33 activités** économiques.

¹ <https://www.un.org/fr/conferences/environnement/rio2012>

² <https://www.oecd.org/fr/about/programmes/ocean-economy-monitor.html>

Dans sa première tentative de définition en 2017, une distinction était faite entre secteurs établis et secteurs émergents.

Plus récemment, une approche détaillée permet d'identifier plus clairement les secteurs liés à l'économie de la mer :

Activité économique maritime	Groupe d'activités économiques maritimes	Total
Pêche en mer	Pêche en mer, aquaculture marine et transformation de poissons marins	Économie totale de la mer
Aquaculture marine		
Transformation d'aliments pour poissons marins		
Transformation de boissons à base de poissons marins		
Extraction de pétrole et de gaz en mer	Extraction de pétrole/gaz en mer et industrie offshore	
Industrie offshore		
Production d'électricité éolienne en mer	Éolien en mer et énergies renouvelables marines	
Production d'électricité à partir d'énergies renouvelables marines		
Construction navale	Construction navale et fabrication d'équipements maritimes	
Fabrication d'équipements maritimes		
Transport maritime	Transport maritime et ports maritimes	
Ports maritimes		
Tourisme marin et côtier : Hébergement	Tourisme marin et côtier	
Tourisme marin et côtier : Restauration		
Tourisme marin et côtier : Transport routier et ferroviaire		
Tourisme marin et côtier : Transport fluvial		
Tourisme marin et côtier : Transport aérien		
Tourisme marin et côtier : Location de moyens de transport		
Tourisme marin et côtier : Agences de voyage		
Tourisme marin et côtier : Sport, culture et loisirs		
Services de recherche et développement océaniques		Commerce, transport et services de R&D de l'industrie marine et maritime
Services commerciaux de pêche en mer		
Services de transport pour la pêche en mer		
Services commerciaux d'aquaculture marine		
Services de transport pour l'aquaculture marine		
Services commerciaux de transformation d'aliments pour poissons marins		
Services de transport pour la transformation d'aliments pour poissons marins		
Services commerciaux de transformation de boissons à base de poissons marins		
Services de transport pour la transformation de boissons à base de poissons marins		
Services commerciaux de construction navale		
Services de transport pour la construction navale		
Services commerciaux d'équipements maritimes		
Services de transport pour les équipements maritimes		

Source : OCDE ³

La Commission européenne quant à elle décrit l'économie bleue comme « *tous les secteurs et toutes les industries liées aux océans, aux mers et aux côtes, qu'ils relèvent du milieu marin (comme le transport maritime, la pêche, la production d'énergie) ou du milieu terrestre (comme les ports, les chantiers navals, l'aquaculture terrestre et la production d'algues ainsi que le tourisme littoral)* ».

Il est donc assez clair que même s'il n'existe pas une seule et unique définition, les approches convergent et permettent de déterminer un périmètre cohérent pour l'économie bleue.

³ https://www.oecd.org/content/dam/oecd/fr/publications/reports/2025/03/the-ocean-economy-to-2050_e3f6a132/66051cab-fr.pdf

3.3. Une prise en compte du patrimoine écologique

On constate aussi que dans les diverses définitions proposées, la dimension environnementale est essentielle et implique une approche volontariste en matière de développement durable.

L'OCDE y inclut la **contribution du patrimoine écologique à l'activité économique** : « *L'interconnexion entre l'activité économique maritime et l'environnement marin est une notion fondamentale de l'analyse : il est impossible d'étudier l'un de ces piliers sans prendre en compte l'impact des évolutions de l'un sur l'autre.*⁴ »

Une analyse partagée par la Banque Mondiale qui estimait en 2022 que chaque dollar investi dans la **restauration des écosystèmes**, y compris les écosystèmes bleus, peut générer jusqu'à 110 dollars de retombées économiques, en incluant les retours financiers directs, les coûts évités liés aux catastrophes naturelles et les bénéfices non marchands comme la sécurité alimentaire, les services récréatifs ou la santé.

Dans cette lignée, l'OCDE estime que les écosystèmes côtiers, terrestres et marins fournissent chaque année au niveau mondial des services écosystémiques d'une valeur de plusieurs milliards de dollars (400 milliards pour l'Union européenne dans une zone côtière de 10 km).

La valeur de l'économie de la mer et des écosystèmes associés



⁴ https://www.oecd.org/content/dam/oecd/fr/publications/reports/2025/03/the-ocean-economy-to-2050_e3f6a132/66051cab-fr.pdf Page 10

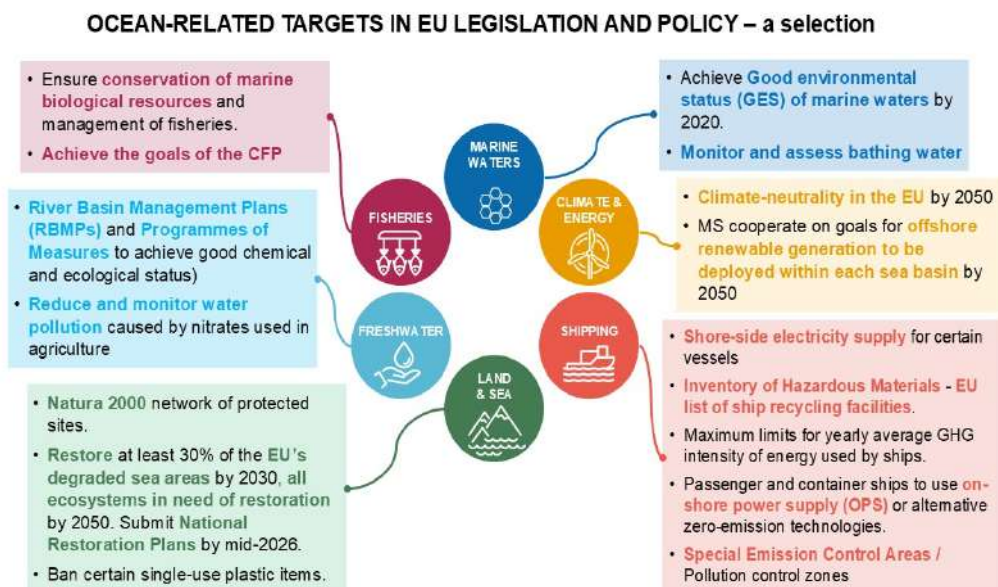
Si le consensus existe sur l'apport bien réel des écosystèmes à l'activité économique dans les territoires, **il n'existe pour l'heure aucune méthode de valorisation qui soit unifiée**. Chacun apprécie donc cette valeur, que cela soit pour une dune, un récif ou pour une plage ⁵, sujet de thèse récent pour une doctorante de l'Université de Toulon.

3.4. Une thématique assez visible à l'échelle internationale

Certains pays ont fait de l'économie bleue le fer de lance de leur développement. Ainsi la Chine, le Vietnam, l'Inde, l'Île Maurice, le Sénégal, le Maroc, la Tunisie ou encore le Portugal se sont dotés d'une feuille de route dédiée, régulièrement mise en avant lors des conférences internationales.

La Commission européenne s'est dotée en 2020 d'une feuille de route et créé un **observatoire des activités liées à l'économie bleue**⁶, identifiant par pays le poids des diverses activités (emplois et valeur ajoutée).

En juin 2025, à l'occasion de la 3^{ème} Conférence des Nations unies sur l'Océan qui s'est tenue à Nice, cette même Commission européenne a présenté une **communication conjointe baptisée « Ocean Pact »** qui vise à construire sur divers volets une stratégie à l'échelle européenne.



Source : Commission européenne

⁵ <https://theses.fr/2023TOUL2001>

⁶ https://blue-economy-observatory.ec.europa.eu/dashboard-0_en?prefLang=fr&etrans=fr

Ce pacte, doté d'un budget d'1 milliard d'euros, vise à couvrir six champs d'actions prioritaires ⁷ :

- Protéger et restaurer la santé de l'Océan en soutenant les efforts déployés par les pays de l'UE pour restaurer les habitats côtiers marins dégradés ;
- Stimuler la compétitivité de l'économie bleue durable de l'UE, notamment en renforçant l'industrie maritime de l'UE et en mettant en place une stratégie de renouvellement de la génération bleue, afin de favoriser l'accès de jeunes professionnels aux domaines de la recherche marine, des technologies océaniques et de la pêche durable ;
- Soutenir les communautés côtières et insulaires, ainsi que les régions ultrapériphériques, en présentant des stratégies nouvelles ou actualisées pour ces régions et communautés ;
- Améliorer la sûreté et la défense maritimes en renforçant la coopération de l'UE en matière de garde-côtes ainsi que la sûreté des frontières maritimes ;
- Faire progresser la recherche, les connaissances, les compétences et l'innovation concernant l'Océan en proposant une initiative ambitieuse de l'UE pour l'observation de l'Océan ;
- Renforcer la diplomatie de l'UE et la gouvernance internationale sur les questions océaniques en intensifiant la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée.

3.5. Une approche qui se structure au niveau national

Pour fixer son ambition maritime sur le long terme, la France s'est dotée, en février 2017, d'une **stratégie nationale pour la mer et le littoral** (SNML), qui constitue le document de référence pour la protection du milieu, la valorisation des ressources marines et la gestion intégrée et concertée des activités liées à la mer et au littoral.

⁷ https://commission.europa.eu/news-and-media/news/commission-adopts-ocean-pact-eu1-billion-protect-marine-life-and-strengthen-blue-economy-2025-06-11_fr

En 2022, le Secrétariat Général à la Mer, rattaché au Premier Ministre, en lien avec le Cluster Maritime Français, publie un **Panorama de l'Économie Bleue**. Un document partiellement mis à jour en 2025 ⁸.

Derrière ce portrait se dessine la volonté de mise en avant de l'économie bleue, tout en reconnaissant ouvertement qu'avec près de 11 millions de kilomètres carrés d'espace maritime, **la France reste une grande puissance maritime qui s'ignore**.

Le **Document Stratégique de Façade pour la Méditerranée** ⁹, publié en novembre 2025, après une phase de concertation, propose pour sa part une vision d'ensemble assez pertinente des enjeux.



2

Outre un état des lieux des enjeux environnementaux et du poids des divers secteurs d'activités recensés sur notre littoral, cette stratégie fixe des objectifs (11 environnementaux et 13 socio-économiques), prenant en compte de la **nécessaire conciliation du développement des activités maritimes et du respect du milieu marin**.

Il s'agit d'un **document opposable**, avec lequel toute stratégie territoriale de développement de l'économie bleue doit être en conformité.

⁸ <https://www.info.gouv.fr/organisation/secretariat-general-de-la-mer-sgmer/edition-2025>

⁹ <https://www.dirm.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr/document-strategique-de-facade-mediterranee-r335.html>

3.6. Des territoires de plus en plus impliqués

Les régions et les intercommunalités sont les deux acteurs territoriaux compétents en matière de développement économique. C'est donc sans surprise que l'on retrouve certaines d'entre elles très impliquées sur ce sujet.

La **Région Bretagne** a développé depuis plusieurs années un Observatoire de l'économie maritime ¹⁰ et a déployé depuis 2026, le Campus Mondial de la Mer¹¹ qui rassemble la première communauté française dédiée à la connaissance et à la valorisation des ressources marines.

Citons également, parmi les démarches les plus structurées, celle portée par **Normandie Maritime** ¹² ou encore la démarche collective « **Nous sommes Terre Bleue** » dans le **Cotentin**, qui rassemble collectivités, et professionnels, tous défendant la conviction que le Cotentin est la terre des opportunités du développement maritime.

En Méditerranée, une dynamique existe aussi. La **Région Occitanie** est assez impliquée au travers de plusieurs initiatives ¹³ et des collectivités comme **Sète AggloPôle** ont mis en place un « *Pacte de croissance Bleue* ».

La **Région Sud** quant à elle dispose d'une OIR (Opération d'Intérêt Régional) dédiée à « l'Économie de la Mer » ¹⁴ qui traite des secteurs du nautisme, de la plongée, du yachting, de l'éolien flottant et de la pêche.

La **métropole d'Aix-Marseille** accueille quant à elle des événements internationaux comme le salon *Euromaritime* ou *Les Rencontres l'Économie Bleue* avec l'Université. **Nice** s'est aussi positionnée sur le sujet, avec l'implication de la Chambre de Commerce et d'Industrie des Alpes-Maritimes qui a récemment mis à jour une étude approfondie sur la filière dans le département ¹⁵.

¹⁰ https://adeupa-brest.fr/system/files/publications/fichierjoint/3_Obs_economie_maritime_Bzh_19dec2025.pdf

¹¹ <https://www.campusmer.fr/>

¹² <https://www.normandie-maritime.fr/>

¹³ <https://www.laregion.fr/metiers-economie-bleue>

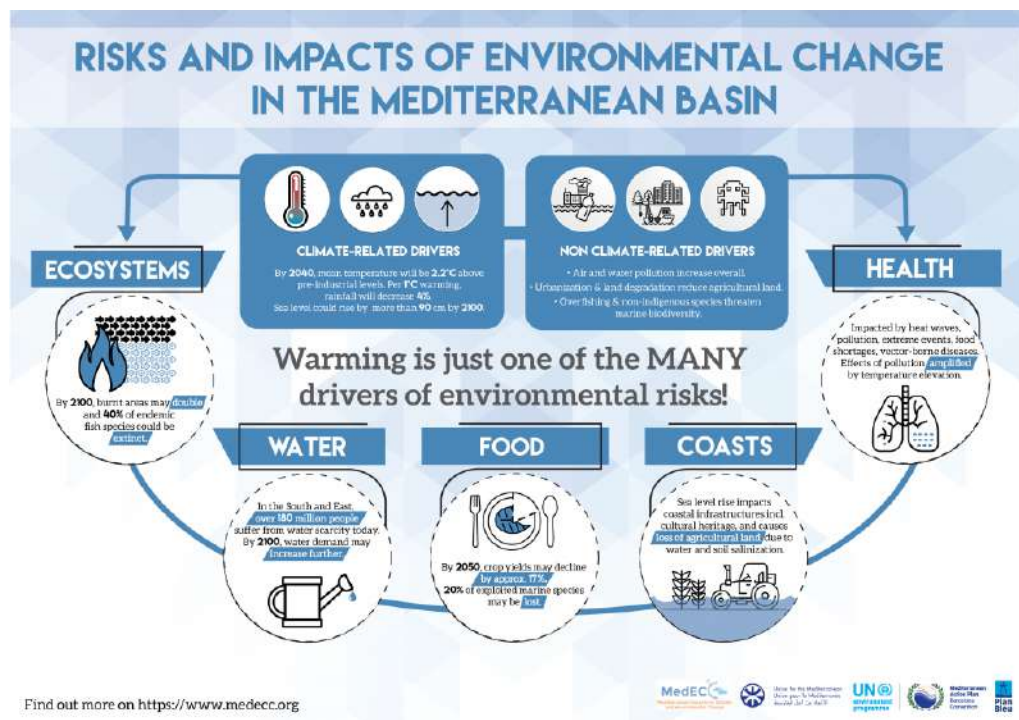
¹⁴ <https://www.maregionsud.fr/actualites/detail/la-mer-une-economie-a-part-entiere>

¹⁵ <https://www.cote-azur.cci.fr/evenement/croissance-bleue-dans-les-alpes-maritimes-une-strategie-maritime-durable/>

Portés donc par la structuration au niveau national, les territoires s'investissent à divers degrés pour accompagner cette montée en puissance et en visibilité d'une filière économique durable, qui devra néanmoins faire face à des défis dans les années à venir.

3.7. Des défis directement liés au changement climatique

La mer Méditerranée est particulièrement impactée par le changement climatique. C'est le constat que dresse, le MedECC, un réseau indépendant d'experts, qui a publié un premier rapport sur le sujet en 2020 ¹⁶.



Les évolutions en cours mettent en exergue **des risques et des enjeux à plusieurs niveaux**, que cela soit en termes de pollution de l'air et de l'eau, de ressources en eau, de maintien des écosystèmes marins et terrestres, des problématiques nouvelles pour la pêche ou l'agriculture.

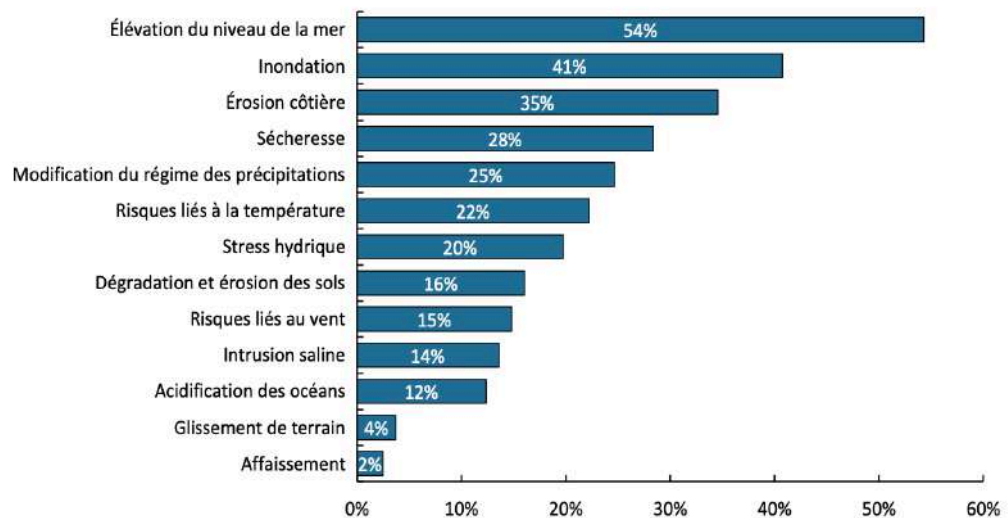
¹⁶ <https://planbleu.org/soed/>

Le Plan Bleu, qui depuis plus de 40 ans produit des études et des scénarios pour faire de la Méditerranée un espace de coopération pour le développement durable a récemment alerté sur les évolutions possibles dans son **rapport MED 2050** ¹⁷ et plaide pour **une approche systémique, au travers notamment d'une économie bleue durable, inclusive et créatrice de valeur.**

Ce rapport dresse aussi le constat d'une situation qui se dégrade fortement sur l'ensemble du bassin méditerranéen, avec un impact direct et visible des changements environnementaux sur les conditions de vie des populations d'ici 2050.

L'OCDE a de son côté interrogé des villes et régions sur la perception qu'elles ont des menaces pesant sur l'économie bleue du fait du changement climatique.

Principales menaces climatiques pesant sur l'économie bleue au niveau territorial



Le secteur est donc directement concerné par les évolutions du climat et plusieurs Objectifs de Développement Durable (ODD) de l'ONU sont liés à la santé des mers et océans ¹⁸.

* * * * *

¹⁷ <https://planbleu.org/publications/la-mediterranee-a-lhorizon-2050/>

¹⁸ <https://www.undp.org/fr/geneva/actualites/linitiative-ocean-promise-du-pnud>

4. TPM ET L'ÉCONOMIE BLEUE : UNE EVIDENCE

La méthodologie consistant à regarder notre territoire avec le prisme de la définition de l'économie bleue précédemment évoquée, permet de constater que l'espace métropolitain est particulièrement actif dans ce domaine, avec un champ d'activités très diversifié, et pour la plupart dans une phase de croissance constante depuis plusieurs années.

4.1. Le secteur de la défense, moteur de l'économie maritime

4.1.1. Un rôle structurant, historique

C'est un fait historique, la décision de Louis XIV en 1669 de créer à Toulon un arsenal militaire, laissant l'activité commerciale à Marseille, a fait dès lors de notre territoire une base essentielle pour la Marine Nationale.

Aujourd'hui le territoire de la métropole TPM est identifié comme un pôle majeur de la défense en France et en Europe. La rade de Toulon abrite le **premier port militaire européen et la première base navale de défense** en Méditerranée, où sont stationnés 40 % des effectifs de la Marine nationale.

A ses côtés, **DGA Techniques Navales** apporte une expertise pour les navires, les drones navals ou les sous-marins, en œuvrant à la modernisation de la flotte au travers de nouveaux équipements, en coordonnant les essais ou en intervenant également au profit de la Marine nationale pour la réalisation des opérations de maintenance complexes.

Notre territoire accueille aussi le leader européen **NAVAL GROUP**, entité au départ étatique et aujourd'hui sous statut de société anonyme, véritable **locomotive économique du territoire**, avec d'une part le site de la Base Navale de Toulon dédié à l'entretien des navires, et le site d'Ollioules spécialisé dans la conception, le développement et l'intégration de systèmes de mission sur tout type de navire.

Porté par ce « donneur d'ordre », qui travaille en lien avec d'autres acteurs majeurs tels que Thales Underwater Systems, CNIM Systèmes Industriels, ou TechnicAtome, c'est tout **un écosystème de PME** qui s'est développé, dont certaines occupent aujourd'hui un rang international à l'instar d'Exail, de SeaOwl ou Alseamar.

Et c'est bien grâce à la présence de ces acteurs de premier plan, qu'au fil des années, **une BITD dense et active** (Base Industrielle et Technologique de Défense) s'est constituée, entraînant logiquement la création du **Pôle Mer Méditerranée**, pôle de compétitivité à vocation mondiale (voir 4.6.1 ci-dessous).

A noter également que Toulon est un **port de projection pour l'ensemble des armées françaises**, par lequel transite un tiers du flux logistique des armées vers l'extérieur de la métropole. Cette dimension est essentielle et a un impact direct sur l'économie du territoire.



FDI Amiral Ronarc'h en rade de Toulon /DR

4.1.2. Une métamorphose en cours au sein de la base navale

Les évolutions de la flotte de la Marine Nationale ont nécessité d'adapter au fil du temps les infrastructures dédiées tant à l'accueil des navires, que pour leur entretien. Ces évolutions permettent de développer des savoir-faire spécifiques et impliquent de nombreuses entreprises du territoire.

Par exemple, la mise en service des sous-marins de classe Barracuda a imposé de réaliser des travaux majeurs au niveau du bassin « **Missiessy 2** », en confortant les structures qui datent de la fin du 19^{ème} siècle, et en mettant le tout aux normes parasismiques.

Ce chantier à l'abri des regards, a commencé en 2016 et la phase 3 sera terminée en 2030¹⁹. Ce ne sont pas moins de 445 millions d'euros qui ont été et seront investis.

Autre investissement de poids à venir – même si le chiffre reste confidentiel, on évoque 1 milliard d'euros -, il s'agit de l'aménagement de la zone d'accueil du futur porte-avions nucléaire dont va se doter la France à l'horizon 2038.

Le gabarit de ce porte-avions Nouvelle Génération (PA-Ng) impose en effet de prévoir des installations adaptées, dans la zone appelée dorénavant « **Milhaud 7** » (voir ci-dessous). Cela passe par des aménagements importants, et notamment une extension gagnée sur la mer et la construction d'un pont entre Brégaillon et la Base Navale.



Esquisse de Milhaud 7 - Source : Marine Nationale

Outre l'enjeu de l'accueil du futur navire de 77 000 tonnes, de 310 mètres de long et 85 de large, **cette restructuration permet d'implanter une nouvelle zone industrielo-portuaire** au sein du port militaire. Tout cela en moins de 10 ans, puisque le PA-Ng est attendu à Toulon en 2035.

¹⁹ <https://www.defense.gouv.fr/sga/actualites/deuxieme-bassin-marins-barracuda#:~:text=L'acquisition%20des%20capacit%C3%A9s%20d,et%20s'ach%C3%A8vera%20en%202030.>

Un chantier qui sera mené à bien en préservant l'activité de la Base Navale, mais également l'activité civile, et pour lequel le réemploi des matériaux sera priorisé et l'impact environnemental mesuré quotidiennement.

4.1.3. De nouveaux enjeux face au contexte géopolitique

Le territoire métropolitain dispose au travers de la **FMES** (Fondation Méditerranéenne d'Études Stratégiques)²⁰ d'un think-tank qui a développé une expertise reconnue en matière de géopolitique sur le bassin méditerranéen depuis des décennies.

Bras armé de la Région Sud en matière de réflexion prospective et d'appui à la BITD, cette instance éclaire les décideurs, identifiant les signaux faibles en passe de devenir des signaux forts. Elle a également pour mission de permettre à la société civile de se réappropriier les enjeux de sécurité et de souveraineté.

Ce volet prend tout son sens face à l'évolution actuelle du contexte géopolitique, entérinant le fait que la mer n'est plus un espace libre mais un territoire convoité et de plus en plus régulé. États comme entreprises privées cherchent à s'approprier des zones maritimes, au travers de l'exploitation de ressources, de production d'énergie, de transit de données via les câbles.

La FMES alerte sur la **territorialisation de l'espace maritime**²¹, rappelant que l'effet induit de ce phénomène sera naturellement le renforcement de l'autorité maritime, incarnée en l'occurrence par la Préfecture Maritime à Toulon, qui devra **garantir la souveraineté et la sécurité maritime** et répondre à des attentes en matière de protection des espaces et des infrastructures.

Une opportunité de développement économique pour le territoire, qui du fait des compétences existantes au sein de sa BITD, peut légitimement se positionner avec des réponses industrielles et technologiques.

²⁰ <https://fmes-france.org/>

²¹ <https://fmes-france.org/la-territorialisation-des-espaces-maritimes-enjeux-pour-la-france-et-vision-prospective/>

Les savoir-faire en matière de **drones, de capteurs, de systèmes autonomes, d'IA embarquée, de câbles sous-marins**, doivent permettre de répondre à ces nouveaux enjeux. Tout comme les **capacités en matière d'essais en mer** (en rade ou sur le site de la DGA de l'île du Levant), constituent un avantage stratégique pour que notre territoire soit en pointe sur les innovations attendues.

4.2. Le tourisme littoral, cœur battant de l'économie résidentielle

4.2.1. Le tourisme littoral est un pilier du territoire

Le territoire métropolitain est profondément marqué par la mer, avec près de 200 kilomètres de littoral, 5 îles, 2 presqu'îles et la présence d'un parc national, terrestre et maritime, des plages de sable et des criques.

Omniprésente visuellement et symboliquement, **la mer constitue un facteur structurant de l'attractivité** et ainsi il n'est pas exagéré de considérer que l'ensemble de l'activité touristique peut être rattachée à l'économie bleue.

Au-delà des paysages particulièrement attractifs, le territoire propose **aux visiteurs un vaste choix et une expérience de qualité**, avec un riche patrimoine et une offre culturelle liée à la mer, et naturellement une offre de loisirs et d'activités nautiques, de restauration et d'hébergement.

Tout ceci fait de notre territoire, un **leader national parmi les destinations touristiques en France**, avec quelques 18 millions de nuitées enregistrées l'an passé, l'équivalent du Golfe de Saint-Tropez.

L'activité touristique, bien que présente sur l'ensemble du bassin, est **particulièrement concentrée sur la commune de Six-Fours-les-Plages à l'ouest et à Hyères-les-Palmiers et la rade des Îles d'Or à l'est**.

Le tourisme littoral, -comprenant l'hôtellerie, la restauration et les loisirs littoraux-, est donc un **secteur clé de l'économie bleue** dont le poids économique est important. A l'échelle de la Région Sud PACA, il contribue à hauteur de 13 % au PIB territorial. Si cette analyse n'est pas disponible à une échelle infra, on mesure par contre le **nombre significatif d'emplois touristiques**, environ 12 000 recensés récemment par France Travail sur notre territoire.

La création d'un *Office de tourisme métropolitain*, Provence Méditerranée, il y a près de 10 ans, a permis d'accompagner la structuration de l'offre touristique, de rationaliser les actions de communication et de diversifier les points de vue sur le territoire²² et d'en faire une véritable filière.

La stratégie poursuivie vise à une mise en valeur de la qualité environnementale du territoire, mais aussi de la richesse de l'offre culturelle et patrimoniale autour de sites incontournables liés à la mer, tels que les forts de la rade de Toulon, le musée de la Marine, la Fondation Carmignac à Porquerolles ou encore le Tympan aux Salins d'Hyères.

4.2.2. Une orientation vers le tourisme durable assumée

Pour bien appréhender le risque de surfréquentation du littoral, l'enjeu de la *désaisonnalisation* est au cœur des axes stratégiques de l'Office du Tourisme Métropolitain.

L'exemple de la régulation de la desserte de l'île de Porquerolles, mise en œuvre par la Métropole TPM en saison estivale, est l'illustration que le phénomène est clairement identifié, pris en compte et que des réponses concrètes sont apportées²³.

Cela s'illustre aussi par la politique de communication déployée pour la promotion de la destination qui met l'accent sur la dimension écoresponsable du territoire.

Il s'agit d'un positionnement clair et différenciant, fondé sur une réalité tangible, qui présente l'avantage de ne pas se concentrer sur le littoral, en orientant les visiteurs vers les terres, avec par exemple des circuits autour du vin ou de l'huile d'olive.

Au-delà des démarches classiques de RSE, Provence Méditerranée souhaite s'inscrire dans une réflexion stratégique plus globale, visant à la prise en compte du vivant, et considérant que les milieux naturels et marins constituent le cœur même de l'activité touristique.

²² <https://www.provencemed.com/>

²³ <https://metropoletpm.fr/actualites/tpm-renouvelle-regulation-de-frequentation-de-porquerolles-hyeres>

Pour cette raison, l'office s'est engagé en 2024 dans la Convention des entreprises pour le climat ²⁴, s'interrogeant sur la notion d'impact et sur des modèles générant des retombées positives pour le vivant, embrassant ainsi pleinement les principes de développement de l'Économie bleue.

4.3. La plaisance, un volet sous-estimé

4.3.1. De nombreuses infrastructures portuaires sur le territoire

De Six-Fours à Hyères, **le littoral métropolitain est bien équipé en infrastructures portuaires**. En tout, près de 9 000 places de port destinées à la plaisance sont disponibles sur les 200 km de littoral, ce qui fait de notre territoire la première offre en matière d'accueil de plaisance en Europe.

En fonction des zones, le mode de gestion des ports diffère, soit concédés à des opérateurs privés ou bien en gestion directe par les communes ou la métropole.

Du fait de cette diversité de statuts, **il n'existe pas aujourd'hui de gestion unifiée, de vision globale des ports de plaisance** sur l'ensemble du territoire métropolitain. Certains équipements sont parfois vieillissants, d'autres ont fait l'objet d'investissements pour être mis aux standards.

Néanmoins tous ces ports de plaisance constituent des **points d'intérêts économiques**.

Lieu de passage et de promenade, ou point d'entrée sur le territoire pour les visiteurs venus par la mer, les ports font vivre un **écosystème d'activités commerciales**, qu'elles soient spécialisées ou non, du magasin d'alimentation à celui de matériel d'accastillage en passant par la distribution de carburant, des voiliers ou des selliers.

De nombreux chantiers navals et professionnels de la plaisance, essentiellement des TPE et PME, sont actifs, sur l'ensemble des communes du territoire métropolitain (voiliers, shipchandlers, ports à sec, chantiers de carénage, mécaniciens, sociétés de services...).

²⁴ <https://cec-impact.org/cec-territoriales/cec-parcours-provence-mediterranee-2024/>

Cette dimension économique n'est pas toujours appréhendée à sa juste mesure, surtout quand on considère que **le quartier maritime de Toulon est un des plus dynamiques au niveau national**, réalisant 13% des enregistrements des bateaux de plaisance français en 2024.

Port de plaisance	Nb de places	Type de gestion
Porquerolles	689	Métropole
La Madrague de Giens	167	Métropole
Le Niel	103	Communale
L'Aygade	431	Communale
Auguier	109	Communale
Saint-Pierre	1432	Communale
La Capte	198	Communale
Les Oursinières	234	Communale
Toulon Saint-Louis	265	Métropole
Toulon Darse Nord	372	Concédé
Toulon Vieille Darse	560	Concédé
Saint-Mandrier	790	Concédé
La Seyne-sur-Mer	300	Concédé
Le Lazaret	780	Métropole
Saint-Elme	104	Métropole
Port-Pin-Rolland	350	Concédé
La Coudoulière	450	Communale
Le Brusç	835	Métropole
Saint-Pierre des Embiez	750	Privé
Nombre total de places	8919	

Source : TPM, communes, Maribay

La plaisance sur notre territoire se caractérise également par une **pyramide des âges des plaisanciers qui révèle un vieillissement** et d'autre part par **un faible nombre annuel de sorties en mer** (quelques jours par an seulement), notre territoire s'inscrivant en cela dans une tendance observée au niveau national.

A noter également que les listes d'attente sont importantes pour obtenir un contrat annuel de stationnement à quai, avec selon les zones un délai moyen qui se compte en années.

4.3.2. Une vague d'investissement en Rade de Toulon

Depuis le 1^{er} janvier 2024, la gestion des ports de plaisance de la rade de Toulon a changé de mains après une mise en concurrence. PORTELO, société privée, filiale du groupe Eiffage, succède à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var qui détenait cette concession depuis plusieurs décennies.

La nouvelle société qui exploite désormais les ports sous la marque « Maribay Toulon Plaisance », et ce pour une durée de 30 ans, propose un **vaste plan d'investissement de 80 millions d'euros** pour la remise à niveau des installations, quais et pontons.

Il s'agira au travers de ce plan de **s'adapter aux évolutions** des attentes des plaisanciers, concernant notamment la taille des bateaux (plus larges), le développement de la digitalisation, ou encore l'apparition des nouveaux usages autour du « bateau partagé », à l'instar du covoiturage ou de la multipropriété.

Côté équipements, sur la commune de La Seyne-sur-Mer, un nouveau port devrait voir le jour d'ici 2030. Face à l'Espace Grimaud, qui accueille déjà de nombreuses entreprises du nautisme, ce port d'une capacité d'environ 250 anneaux viendra compléter l'offre territoriale, avec la volonté d'en faire un **pôle d'excellence de la plaisance**.



Source : MTPM

La **prise en compte de la transition écologique et l'adaptation climatique** est également au cœur du projet des ports, tous labellisés « Ports propres », avec cependant des réponses qui restent à construire en matière de gestion de l'eau et de l'énergie. Autre défi, celui de la prise en compte de la montée du niveau de la mer et de la rehausse des quais.

PORTELO s'est dotée d'un **statut d'entreprise à mission** et d'une « Raison d'être » : « *Ensemble, mettons le cap sur une plaisance chaleureuse, attractive et engagée pour développer et mettre en valeur la rade de Toulon* ».

Cela illustre la volonté de l'opérateur de **renforcer le rôle des ports dans l'animation du territoire**, que cela soit au travers de l'accueil d'événements nautiques, de la valorisation du patrimoine maritime, du soutien aux associations ou aux expéditions scientifiques.

L'ambition est de faire des ports des lieux vivants, et des ports d'escales choisis, qui seront - fait nouveau-, appréhendés comme autant de **portes d'entrée potentielles sur le territoire pour l'activité touristique** et comme des catalyseurs d'un écosystème économique local.

4.4. Une activité industrielle essentiellement liée à la maintenance

4.4.1. Transmetal Industrie, le chantier de la rade

La rade toulonnaise accueille encore un constructeur de navires, Transmetal Industrie, géré par la famille De Rovere, acteurs historiques depuis 3 générations. **Positionné sur le marché des navires de servitude jusqu'à 35 mètres**, Transmetal Industrie a pour cœur de métier le travail de l'aluminium et la construction composite.

Son savoir-faire, en collaboration avec des architectes de renom, lui a permis de réaliser plusieurs navettes à passagers, en service sur notre territoire au sein de la flotte du Réseau Mistral, sur l'île des Embiez ou pour les équipages de la SNSM. C'est aussi à ce chantier naval que l'on doit la Gare Maritime de Toulon, ou celle du Frioul au large de Marseille.

Lauréat de l'appel à projet du Réseau Mistral en 2013, l'entreprise a développé depuis à cette occasion une **réelle expertise concernant les bateaux hybrides et la décarbonation**. Ce qui lui a permis également de décrocher le marché pour un navire à passagers 100% électrique destiné à la compagnie Batorama ²⁵ à Strasbourg.

Outre la construction, le chantier a naturellement diversifié ses activités vers la maintenance.

4.4.2. Le MCO, activité phare

Avec une enveloppe d'environ 1,9 milliards d'euros en 2026 dans le budget de la Marine Nationale, les crédits accordés au MCO (Maintien en Condition Opérationnelle) sont en hausse. Cela accompagne la montée en puissance globale des crédits alloués aux forces armées dans le cadre de la nouvelle Loi de Programmation Militaire 2024-2030.

Chaque année, ce sont près d'un milliard d'euros qui sont engagés pour les diverses opérations de maintenance sur la Base Navale de Toulon.

Ces opérations sont pilotées par le Service de Soutien de la Flotte, autour d'installations industrielles de pointe, et en lien avec des acteurs majeurs comme Naval Group, les Chantiers de l'Atlantique ou CNN MCO.

On est avec ce secteur au cœur de l'activité historique, existant depuis l'implantation de la Marine Nationale à Toulon, et là aussi tout **un écosystème de PME** s'est constitué au fil du temps, agrégeant des expertises de pointe et des compétences reconnues.

Depuis quelques années, le MCO connaît une réorganisation et une **montée en puissance significative** avec des résultats très concrets et mesurables : le taux de disponibilité des différents bâtiments de la Marine Nationale est très haut. Par exemple, 80% pour les frégates ce qui fait de la France un cas unique en Europe.

Il s'agit donc d'un savoir-faire d'excellence dont dispose aujourd'hui le territoire métropolitain, avec à la clé des **débouchés importants en termes d'emplois**.

²⁵ <https://www.batorama.com/de/node/603>

A noter que depuis quelques années, le 2MF²⁶, un évènement consacré à la thématique « Maintenance et emploi », est organisé à Toulon, en lien avec notamment l'IUT de l'université de Toulon et France Travail, et le soutien de la métropole.

4.4.3. La Grande Plaisance s'est installée durablement

En 2000, des professionnels, dont tout ou partie de l'activité était liée à l'entretien des yachts et super yachts, ont décidé de se structurer et de fonder le cluster régional « Riviera Yachting Network ».

Cette organisation²⁷, née sur le territoire métropolitain, a pour mission de promouvoir, développer et défendre les entreprises du « *refit* », la réparation/maintenance, l'avitaillement et les services aux yachts à l'échelle régionale.

A l'échelle mondiale, le marché de la Grande Plaisance et du Yachting, connaît une croissance constante depuis plusieurs années, avec une flotte mondiale de bateaux de plus de 30 mètres qui a triplé en 25 ans.

Historiquement la Méditerranée est la zone de navigation des yachts, ce qui explique que le savoir-faire dans l'entretien de ces navires s'est naturellement développé sur nos côtes.

En effet la Région Sud dispose de 13 chantiers et effectue plus de 25% des « *refits* » en volume (609 yachts en 2024) et environ 22% en valeur (250 M€ en 2024). Sur notre territoire, au cœur de la Rade de Toulon, on compte 3 chantiers de référence : IMS Shipyard, Monaco Marine et Foselev Marine répartis sur quatre sites, qui réalisent 16% des « *refits* » de yachts effectués en région.

Mais le secteur du « *refit* » de yacht fait appel à une multitude de savoir-faire, dans des domaines variés, que cela soit pour de la tôlerie, du composite, ou encore de l'ébénisterie ou de la mécanique.

La diversité des métiers est importante et l'on ne compte pas moins de 67 codes APE différents, pouvant intervenir dans l'univers du yachting.

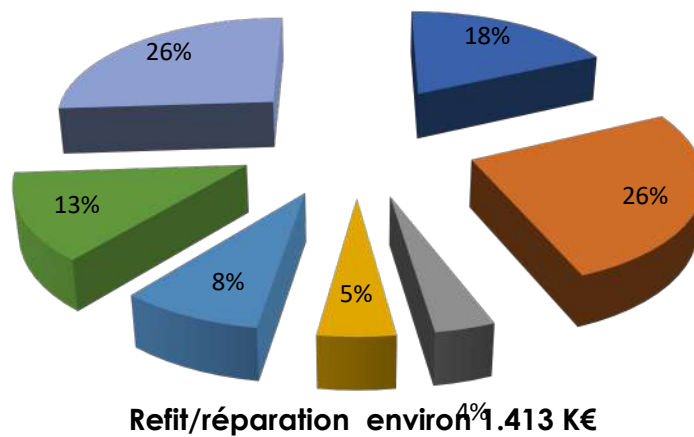
²⁶ <https://forum-2mf.com/>

²⁷ <https://riviera-yachting-network.fr/>

L'activité de « *refit* » ne se limite pas à la maintenance classique mais inclut des travaux lourds (réaménagement intérieur, modernisation, ajout d'équipements...), avec un panier moyen de 400 K€ à plus d'1,4M€ selon la taille du bateau.

Détail de la composition du budget annuel d'un yacht de 60m : environ 3M€

- Port et carburant
- Administration/assurances
- Entretien courant
- Refit quinquennal lissé/an
- Equipage salaires nets
- Dépenses armateur
- Provision grosses réparations



La rade de Toulon, grâce à ses linaires de quai et l'écosystème d'entreprises ayant une activité duale, a confirmé au fil des décennies son **statut de lieu privilégié et sécurisé pour le « *refit* » de yacht.**

Cependant le secteur doit faire face à des défis pour rester compétitif dans les années à venir, face à des concurrents de plus en plus actifs, non seulement européens (Italie, Espagne) mais également en Turquie ou dans le golfe persique.

Le maintien des compétences dans les entreprises, la formation pour certains métiers en tension (soudeurs, tuyauteurs, mais aussi ingénieurs), la gestion des livraisons, les modalités de ravitaillement en carburant, la capacité d'accueil des yachts dans les ports, la réglementation des mouillages sont autant de sujets que les professionnels, et à fortiori le cluster, doivent appréhender, en lien avec les pouvoirs publics.

La capacité des acteurs du territoire à proposer des solutions en matière de « *refit* » de verdissement (bilan énergétique, implémentation de solutions décarbonées, outil d'aide à la décision pour les capitaines) constituerait un avantage compétitif indéniable pour les années à venir, confortant le rôle majeur de ce pan d'activités.

4.4.4. Les câblers d'Orange Marine, une expertise mondiale

La zone de Brégaillon abrite **depuis 1883 des installations dédiées aux câbles sous-marins**. Avant d'être identifié sous la bannière *Orange Marine*, le savoir-faire s'est développé sous l'étendard de l'ancienne branche « Câbles sous-marins » du Ministère des Postes et Télécommunications.

Aujourd'hui la base Méditerranée de l'opérateur français Orange occupe **une position géographique stratégique à proximité des principaux câbles sous-marins**. La Méditerranée est en effet un axe majeur pour les liaisons avec l'Asie, et l'essentiel des câbles débouchant de la mer Rouge atterrissent à Marseille, qui a su se positionner comme un des 5 premiers hubs mondiaux.

Orange Marine assure à la fois des **missions de pose de câbles** (fibre optique ou énergie) **mais également de maintenance** de ces câbles, sur plusieurs milliers de kilomètres, grâce à des installations industrielles adaptées.

Installée sur 19 000 m², dont 4 700 m² dédiés au stock de câbles pour les différents opérateurs, la base est aussi le port d'attache, avec 2 quais, de **navires modernes** comme le *Sophie Germain* ²⁸, mis en service en 2023. C'est depuis ces navires que sont opérés des ROV (*Remotely Operated Vehicle*) conçus dans les Bouches-du-Rhône. La flotte d'Orange Marine représente 15% de la flotte mondiale dédiée à cette activité.

²⁸ https://marine.orange.com/wp-content/uploads/sites/17/2025/03/sophie-germain_en.pdf

4.5. Un écosystème portuaire discret mais actif

4.5.1. Le transport de passagers, la principale activité

Avec près de 2 millions de passagers par an, ferrys et croisières cumulés, l'activité pèse aujourd'hui pour **57% de l'activité globale** des ports de commerce de la rade toulonnaise (17% pour le fret).

Le moteur de celle-ci est bien évidemment lié à l'implantation désormais ancienne de l'armateur Corsica Ferries qui a fait de Toulon sa base continentale et par conséquent le **premier port de desserte de la Corse** depuis plus d'une décennie.

Régulièrement d'autres lignes sont ajoutées au catalogue de l'opérateur, et aujourd'hui en pleine saison 9 destinations du bassin méditerranéen sont desservies, avec parfois jusqu'à 8 départs/jour à Toulon.

Les ports de la rade revendiquent également **un rôle majeur en matière d'activité « Croisière »**, avec une 3^{ème} place sur le podium national, et 265 700 passagers. Plus de 20 compagnies de croisière choisissent la rade pour leurs escales, et fait notable, 27 départs en tête de ligne.

En 2026, près de 90 escales sont programmées²⁹ et les différents acteurs identifient un **potentiel non négligeable de croissance** de cette activité, lié à une dynamique importante du secteur au niveau mondial. Un développement qui pourrait participer à l'économie du territoire pour autant que le volet de l'acceptabilité soit bien pris en compte.

4.5.2. Des infrastructures en constante modernisation

En 2022, des travaux majeurs de **réfection de la Grande Jetée** ont été finalisés. Son rôle de protection est essentiel pour le plan d'eau et pour le littoral en cas de mauvaises conditions météorologiques.

²⁹ <https://www.portsradetoulon.com/sites/g/files/mwbcuj2051/files/2025-11/Pr%C3%A9visions%20croisi%C3%A8res%202026.pdf>

Pour sa part, le **terminal destiné au transport de passagers**, situé en cœur de ville à Toulon, connaît de nombreuses et constantes améliorations, que cela soit au travers de la construction d'une nouvelle gare maritime, du renforcement des quais, de la réalisation d'ombrières photovoltaïques pour les véhicules en attente d'embarquement ou encore la construction d'une nouvelle capitainerie. A titre d'exemple, une opération de sécurisation du Quai FOURNEL a débuté en avril 2026 pour combler des fosses au fond de la darse.

Mais le dossier phare de ce site, c'est bien entendu la mise en service à l'automne 2024 de moyens de **connexion électrique à quai** (CENAIQ), permettant de brancher électriquement les navires lors d'une escale de plus de 2 heures. Une installation exceptionnelle dans les ports français, et en l'occurrence la première à être parfaitement opérationnelle.

Un dispositif également adaptable pour les navires de croisières et qui s'inscrit dans le cadre des évolutions règlementaires imposant que les ports disposent d'ici 2030 de ce type de prestations.



Opération de connexion électrique / Source : MTPM

Ainsi le déploiement d'un dispositif CENAIQ est aussi envisagé sur le Môle d'Armement à La Seyne-sur-Mer, lieu d'accueil de navires de croisières. Des investissements qui participent à une approche plus globale visant à la **décarbonation** et à la possibilité d'avitaillement multi-énergies (hydrogène, GNL...).

Côté Brégaillon, dédié à l'activité de fret, la mise en service concrète d'une **ligne ferroviaire** en 2024 reliant le port à la gare de la Seyne-sur-

Mer offre de nouvelles perspectives. Avec une cinquantaine de mouvements par an en 2025, cela a permis d'éviter plus de 1800 camions sur les routes.

A Brégaillon Nord, **des investissements sont envisagés dès 2027** : extension du quai à 400 m avec plateforme « RoRo » pour navires rouliers et conventionnels, ainsi que l'allongement du quai et du terre-plein pour accueillir des navires de plus grande taille et traiter simultanément plusieurs navires (vrac et roulier) ³⁰.



4.5.3. Les professionnels affichent une ambition

Historiquement la concession pour la gestion et l'exploitation du port de commerce de Toulon avait été confiée en 1956 à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var par l'État, pour une durée initiale de 50 ans, puis prolongée par plusieurs avenants.

La Métropole Toulon Provence Méditerranée, « Autorité Portuaire » et propriétaire, a préféré à une mise en concurrence ouverte à d'autres opérateurs comme pour la plaisance, **la création d'une société portuaire**³¹. Celle-ci est effective depuis le 1^{er} janvier 2026, et aux cotés de la métropole, actionnaire majoritaire (52%), on retrouve la CCIV (25%), la Région Sud (15%) et le Département du Var (8%).

Le changement de fonctionnement est présenté comme une **« nouvelle ambition »**, traduite par la « raison d'être » de cette nouvelle société :

³⁰ <https://www.portsradetoulon.com/fr/business/fret/terminaux-fret/terminal-fret-la-seyne-bregaiillon>

³¹ [Constitution de la nouvelle société portuaire](#)

« Ancrée dans la rade, ouvert sur le monde : être un port agile, durable et connecté, catalyseur des échanges entre les Hommes et les territoires ».

Concrètement, un **plan d'investissement** sur les divers sites est planifié afin de poursuivre la **modernisation des infrastructures** (35M€ sur 2027-2029), par la **diversification des ressources** et par la poursuite d'une **démarche volontariste en matière de RSE**. Sur ce volet, le port pourra s'appuyer sur la démarche initiée par la CCIV et le label GREENBAY ³².

Car les problématiques environnementales sont bien entendu au cœur des enjeux portuaires, que cela soit en matière de réduction des pollutions (air et eau) mais également en matière de **gestion des phénomènes associés au changement climatique** comme la montée des eaux. **Sureté, cybersécurité liée à la digitalisation croissante des activités et décarbonation** viennent compléter la liste des nouvelles exigences qui s'appliquent à cet écosystème portuaire.

Un écosystème qui s'est structuré en 2016 avec la **création de l'UMRT** (Union Maritime de la Rade de Toulon), qui rassemble tout type de professionnels, des pilotes aux remorqueurs, des agences maritimes aux transitaires et logisticiens, des chantiers navals aux assurances spécialisées, des experts maritimes aux shipchandlers ou encore des armateurs.

Tous partagent la **vision d'un possible développement d'activité**, en se diversifiant sur des activités de ferry mixte par exemple, en misant davantage sur le multimodal avec le ferroviaire, en accroissant le volume d'activité RoRo, via des aménagements des installations portuaires. La structure associative a repris une activité plus visible en 2023 et entrepris de présenter un projet d'aménagement prospective des installations portuaire aux élus.

Des professionnels qui s'accordent aussi sur la **nécessaire prise en compte de l'impact environnemental** de leur activité et promeuvent un port engagé dans la transition écologique, via notamment un renforcement de sa capacité à **attirer des entreprises innovantes** dans ce domaine.

³² [Référentiel GREENBAY](#)

4.6. Un territoire identifié pour ses activités scientifiques

4.6.1. Le Pôle Mer Méditerranée, un trait d'union entre les écosystèmes

Créé en 2005, ce pôle de compétitivité à vocation mondiale, a une mission très claire : **faire travailler en synergie** des entreprises, des établissements d'enseignement supérieur et des organismes de recherche au profit de projets d'innovation, afin de dynamiser la compétitivité de l'industrie. Et ce à l'échelle de **tout le littoral méditerranéen**, de Perpignan à Menton ; en lien avec son jumeau le Pôle Mer Atlantique.

Fort de 500 adhérents, essentiellement des PME, d'une forte présence d'acteurs de la recherche tel qu'IFREMER et de groupes tels que Naval Group, le Pôle se mobilise sur diverses thématiques qui couvrent **tout le spectre de l'économie bleue** :

- Défense & sécurité maritime
- Naval & nautisme
- Énergies marines, particulièrement l'éolien flottant
- Ressources biologiques marines
- Littoral & environnement : adaptation au changement climatique
- Ports & logistique : compétitivité, corridor Rhône–Marseille

A noter que le Pôle Mer Méditerranée, initialement rattaché à TVT Innovation, est aujourd'hui une **structure indépendante**, qui vient de prendre ses nouveaux quartiers au cœur de la zone d'activité du port de Brégaillon à La Seyne-sur-Mer.

Il organise également de nombreux évènements thématiques pour favoriser les échanges entre les différents acteurs, tant sur la défense que sur la décarbonation du transport maritime ou encore de l'éolien flottant. Il est également impliqué dans plusieurs programmes européens

³³.

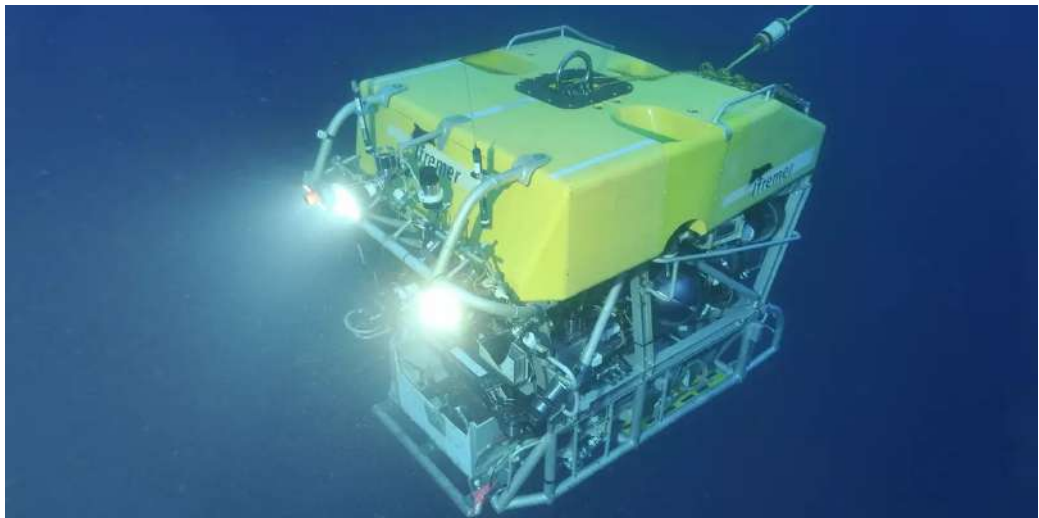
³³ <https://polemermediterranee.com/nos-projets-europeens/>

4.6.2. L'IFREMER porte la science au cœur de la rade

L'IFREMER mène des activités de recherche scientifique et technologique appliquée sur la **gestion durable des ressources marines, ainsi que sur la protection et la restauration des écosystèmes marins.**

L'Institut est également **l'opérateur de la Flotte océanographique française** ³⁴, **l'une des cinq plus importantes au monde**, qui sillonne les océans du globe au service de la communauté scientifique. Elle est composée de navires, mais surtout de systèmes sous-marins profonds, notamment le célèbre Nautilo, sous-marin habité capable de plonger à grande profondeur et totalisant plus de 2200 plongées.

A ses cotés d'autres moyens plus récents complètent le panel, comme le Victor 6000, robot sous-marin téléopéré capable d'opérer plusieurs jours au fond de l'océan et des drones sous-marins autonomes avec IA embarquée pour l'exploration et la cartographie des fonds marins.



Vue sous-marine du ROV Victor 6000 / Crédit : Ifremer, Olivier DUGORNAY

Le site de Toulon s'inscrit historiquement dans une tradition d'exploration océanique, et s'appuie sur une forte dualité entre recherche scientifique et activités liées à la défense, comparable à certains modèles internationaux comme celui de San Diego aux Etats-Unis.

³⁴ <https://www.ifremer.fr/fr/flotte-oceanographique-francaise>

Le **campus maritime de La Seyne-sur-Mer** constitue aujourd'hui un pôle majeur, accueillant plus de 140 salariés, mais également des start-ups travaillant en lien direct avec les équipes de recherche et les partenaires dont le CNRS.

A noter que **des collaborations scientifiques avec l'Université de Toulon existent** au travers du laboratoire MIO (voir ci-dessous) et mériteraient d'être davantage développées.

Dans la rade, considérée par l'institut comme un « *living Lab* », les activités se concentrent notamment sur la **surveillance de l'environnement côtier et portuaire** (pollutions, plastiques, qualité du milieu), la **restauration écologique des milieux marins**, avec une spécialisation en zones portuaires et le **développement de technologies marines**, notamment dans les domaines des drones, de l'autonomie et de la data science.

Le site participe également à des programmes nationaux majeurs, comme le plan France 2030 sur les grands fonds marins, visant à développer des technologies d'exploration et d'exploitation au service des industriels.

Une **halle de réalité virtuelle** ³⁵ a été inaugurée récemment sur le site, permettant la simulation d'opérations océanographiques, la conception et l'intégration d'équipements grâce à des jumeaux numériques et la formation et la collaboration à distance.



Table tactile interactive pour modèles 3D / Crédit : Ifremer, Olivier Dugonay

³⁵ <https://www.ifremer.fr/fr/infrastructures-de-recherche/la-halle-numerique-et-immersive>

4.6.3. FIRST, un bassin à l'avenir incertain

Le Bassin de Génie Océanique FIRST a été créé en 1988, et exploité via une SA d'économie mixte, dont les actionnaires sont les communes de La Seyne-sur-Mer et de Toulon, la Région, le Département du Var, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var et l'IFREMER.

Avec ses 40 mètres de long, 16 mètres de large pour 4,8 mètres de fond, cette installation d'essai permet de **reproduire les effets de la houle, du courant et du vent** sur les structures flottantes ou fixes.

Cette installation a connu dans le passé des heures de gloire et a contribué activement à **plusieurs programmes internationaux, dans l'univers de l'Offshore**, de l'aménagement côtier et portuaire, et dans le domaine des énergies renouvelables marines.

L'entreprise OCEANIDE ³⁶ qui exploite l'installation se trouve aujourd'hui dans une **situation incertaine**, à la suite du désengagement du Département du Var, acté en novembre 2025, ce qui a entraîné la dissolution de la société d'économie mixte gestionnaire de l'équipement.



Des batteurs pour reproduire les effets de la houle / DR

³⁶ www.oceanide.net

Un projet de modernisation de l'outil a été présenté, avec l'ambition de faire de FIRST un site pertinent à l'échelle européenne, mais **des investissements importants sont nécessaires**, impossibles pour l'exploitant et aucune décision n'a été prise du côté des financeurs publics.

Le bassin est aujourd'hui dans le périmètre de gestion de la Métropole Toulon Provence Méditerranée depuis le 1^{er} janvier 2026, et l'État semble sensible à l'avenir de ce site scientifique de la rade toulonnaise.

4.6.4. L'Institut Paul Ricard joue la carte de la médiation

L'île des Embiez accueille depuis 1966 l'Institut Océanographique Paul Ricard qui revendique **une « place à part » dans l'univers des laboratoires d'océanographie**, et se positionne comme *Vigie de la Méditerranée, alliant recherche et missions de sensibilisation pour "Connaître, faire connaître et protéger la mer"*.

Cette volonté de sensibilisation est notamment illustrée par les **nombreuses prises de positions médiatiques** de Patricia RICARD, la présidente de l'Institut, et ce au niveau international. Au niveau local, des actions sont déployées pour les publics scolaires

Cette association loi 1901, qui fonctionne en partie grâce au mécénat d'entreprise, mène des programmes de recherche innovants sur les thématiques de la surveillance de la biodiversité et de l'aquaculture.

L'institut Paul Ricard est partie prenante d'une initiative visant à développer le **GALPA Côte d'Azur** (Groupe d'Action Local Pêche et Aquaculture), adossé au Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (FEAMPA) et coordonné par la Région Sud ³⁷.

³⁷ <https://galpa-cotedazur.eu/>

4.7. Une production halieutique limitée

4.7.1. Des activités de conchyliculture et aquaculture raisonnées

Comme le Conseil de développement le rappelait dans son Avis consacré à l'agriculture en 2024, il s'agit dans les deux cas de **filières historiques**, qui ont connu leurs heures de gloire au 19^{ème} siècle.

La production a toujours été très localisée, dans la baie du Lazaret, sur les communes de la Seyne-sur-Mer et Saint-Mandrier, avec les premières fermes de grossissement installées en France.

La production concerne à la fois des poissons (6 professionnels) - des loups et des daurades - mais également celle de coquillages (8 professionnels) - moules dans un premier temps et huîtres. Ces productions restent aujourd'hui relativement modestes, avec 250 à 300 tonnes de poissons annuelles, et des volumes plus importants pour les coquillages.

Ces volumes sont très loin de pouvoir répondre à la demande, mais **selon les professionnels cette activité n'a pas vocation à se développer** ³⁸.

Le choix des professionnels est de **maintenir un haut niveau de qualité et une activité à dimension artisanale**, dans une zone qui reste à la fois limitée géographiquement et confrontée à des conflits d'usage et dans laquelle l'urbanisation importante peut également être une source de pollutions.

Production en tonnes	Moules	Huîtres	Bars	Daurades	Maigres
2019	650	134	143,8	113,2	2,5
2020	692,1	115,4	138,7	146,2	2,8
2021	733,3	153,2	156,5	186,6	2,6
2022	661,6	216,1	137,2	128	3,5
2023	544,2	191,9	129,4	139,7	3,5
2024	576,3	248,6	133,3	136	1,4

Source : DDTM 83

³⁸ Avis sur l'agriculture du Conseil de développement - 2024

Ces activités génèrent toutefois un chiffre d'affaires annuel estimé par les services de l'État d'environ 8 millions d'euros.

4.7.2. La pêche, secteur en perte de vitesse

Depuis plusieurs années, **ce secteur peine à se projeter dans l'avenir**. Deux phénomènes concomitants : la baisse de la ressource halieutique qui a entraîné une limitation sur certaines espèces et une réglementation sur les techniques de pêche qui évolue.

Depuis le 11 mai 2025, la dérogation européenne ne s'applique plus et la pêche traditionnelle au gangui est interdite. En raison essentiellement de la destruction des herbiers de posidonie provoquée par cette technique qui relève du chalutage, destinée à la capture des poissons de roche.

Quelques pêcheurs ont donc dû remiser leur matériel et détruire les bateaux, accompagnés par un financement de l'Europe. Toutefois, il n'en restait que 8, principalement à Toulon et Hyères, contre une cinquantaine dans les années 80.

Aujourd'hui **seule une pêche artisanale persiste**, avec des pêcheurs de notre territoire qui sont globalement inscrits dans une **démarche vertueuse, en circuits-courts** pour des professionnels de la restauration essentiellement.

Ici comme ailleurs, les métiers de la pêche n'attirent plus guère les jeunes et va probablement se poser la question de la reprise d'activité dans les années à venir. Des bateaux vieillissants et un contexte parfois compliqué ne vont pas favoriser ces transmissions, même si l'on constate une stabilité des formations de reconversion pour des publics plus âgés dispensées par l'IPFM.

4.8. De remarquables initiatives en faveur de l'environnement

4.8.1. Un contrat de baie exemplaire

Le Contrat de baie est une **démarche exemplaire et volontaire**, qui a permis, dès 2002 sur la rade de Toulon, d'apporter des solutions concrètes répondant à des problématiques locales liées à la qualité des eaux et des milieux aquatiques.

En 2016, un autre Contrat se met en œuvre sur le périmètre de la rade des Îles d'or, avant qu'en 2023 un nouveau contrat n'englobe dans une approche commune les 2 espaces.

L'objet de cette démarche, soutenue par l'Agence de l'Eau et pilotée par la Métropole, est de construire collectivement **un programme d'actions sur plusieurs années** ³⁹.

Le Contrat de baie par ses actions concrètes est un **levier de développement de l'économie bleue du territoire** et lui permet d'appréhender l'enjeu transversal de conciliation entre développement urbain, protection des milieux et adaptation au changement climatique.



Source : Contrat de baie

³⁹ <https://metropoletpm.fr/ameliorer-la-qualite-de-leau-et-des-milieux-aquatiques-le-contrat-de-baie>

Le **mode de gouvernance** de cette démarche est aussi très efficace et illustre bien l'engagement collectif, moral, technique et financier des partenaires du territoire. L'articulation entre le Comité de baie, le Comité Technique et Financier et le Conseil Scientifique créé les conditions d'une vision systémique au service de l'intérêt général.

4.8.2. Le Parc National de Port Cros, le moteur d'une dynamique

L'appui d'André Malraux à la création du premier Parc National Marin d'Europe en 1963 a été décisif. Et depuis, la pertinence du choix de s'engager dans une **logique de planification maritime intégrée** ne s'est pas démenti.

Aujourd'hui le Parc National de Port-Cros (PNPC) mène des actions d'observation, de protection, de gestion des espaces, d'accompagnement des transitions, de sensibilisation et de contrôle de la réglementation sur les îles de Porquerolles et Port-Cros, mais également auprès de communes du périmètre qui ont souhaité adhérer à la démarche via une charte (Le Pradet, La Garde et Hyères pour le territoire métropolitain).

Au quotidien le PNPC agit comme **une interface, un catalyseur, qui agrège communes, associations, habitants et professionnels**. La démarche est collective et le Parc est « *la somme des énergies* » du territoire, mettant en relation et en dialogue les divers publics, usagers de cet espace.

Parfaitement conscient que la biodiversité est un moteur économique, le PNPC développe une vision intégrée, en lien avec les acteurs, les usagers et les ONG.

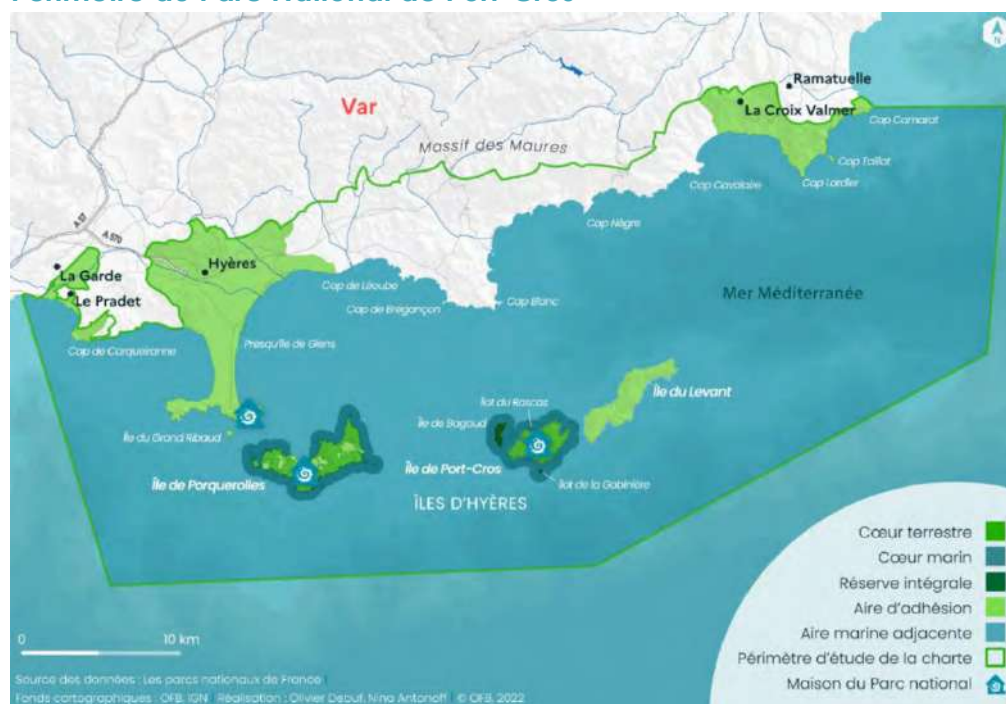
L'opération Grand Site de la presqu'île de Giens ⁴⁰ illustre d'ailleurs parfaitement ce rôle de ferment de synergies, pour répondre aux enjeux de valorisation et de protection du patrimoine naturel.

De même, les actions de régulation de la pêche, des activités de plongée de loisir, ou encore les projets d'aménagement des ZMEL (Zone de mouillage et d'équipements légers), en complément de celle déjà opérationnelle à Port-Cros ⁴¹.

⁴⁰ https://metropoletpm.fr/sites/default/files/2025-06/projet_ogs2019_28032019.pdf

⁴¹ <https://www.portcros-parcnational.fr/fr/des-decouvertes/sejourner/la-zmel-de-bagaud>

Périmètre du Parc National de Port-Cros



Source : Parc National de Port-Cros

Et dans le cadre des **actions d'évitement de situation de surtourisme**, la participation du PNPC aux côtés de la métropole a permis la mise en œuvre d'une régulation de la fréquentation de Porquerolles en période estivale ⁴².

En matière d'adaptation au changement climatique, le PNPC permet de **tester en grandeur nature des solutions fondées sur la nature (SFN)**, comme le renforcement des cordons dunaires, la restauration des herbiers de posidonies, ou encore l'enlèvement d'enrochements artificiels.

Acteur phare de notre territoire, le PNPC a également vocation à être une vigie des évolutions et participe activement aux campagnes de sensibilisation destinées à identifier les espèces invasives telles que le Crabe Bleu, présent depuis peu sur le littoral hyérois.

⁴² [Régulation de fréquentation Porquerolles MTPM](#)

4.9. De nombreuses opportunités pour « vivre la mer »

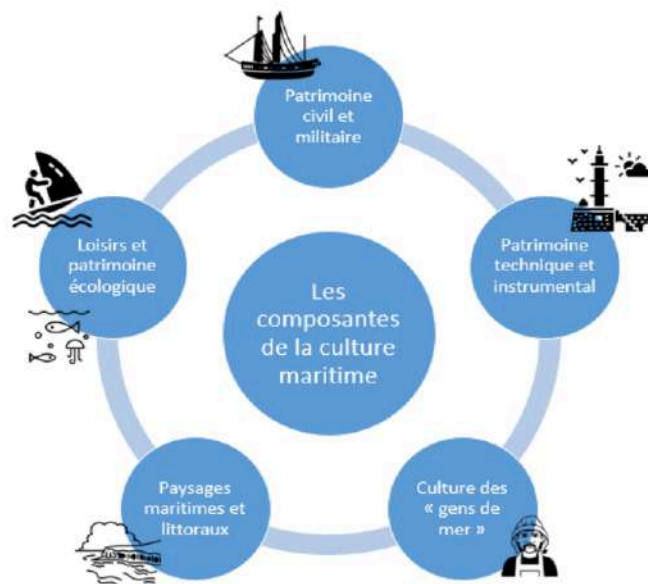
4.9.1. Les bases d'une culture maritime sont là

A la fin des années 90, la notion de « *maritimité* » émerge, mise en avant par des géographes qui ont fait le lien entre les territoires et leur composante maritime. Et derrière ce concept, on devine l'importance de l'appropriation de la mer par les habitants.

Une appropriation qui avec le temps devient une culture maritime. Même si la navigation à voile a été inventée en Méditerranée, cela ne surprendra personne que ceux qui parlent le mieux de ce sujet, ce sont les bretons.

Le CESER Bretagne y a consacré une étude à en 2021, évoquant la mer et la *maritimité* comme un commun culturel avec ses diverses facettes. Dans le prolongement de celle-ci, la Région Bretagne a adopté en 2025 une « Feuille de Route en faveur de l'éducation à la Mer »⁴³.

Cette approche est l'illustration des interactions multiples de toutes les activités qui permettent de « vivre la mer ». Ces interactions qui jouent un rôle crucial dans la constitution d'une culture maritime. Et sur ce plan, notre territoire dispose d'atouts.



Source : CESER BRETAGNE

⁴³ [Feuille de Route Éducation à la Mer - Région Bretagne](#)

4.9.2. Des activités nautiques ouvertes à tous

Plus d'une vingtaine de clubs affiliés à la Fédération Française de Voile, des clubs d'aviron, de kayak de mer, de pêche en mer, de pirogue polynésienne, de planche à voile, de kite-surf, de plongée sous-marine, de long-côte... tout le panel des activités nautiques est représenté, sur l'ensemble des communes du littoral métropolitain, et à la disposition du plus grand nombre.

Ce sont à la fois des clubs municipaux qui permettent aux scolaires de découvrir les activités mais également tout un tissu associatif très dense et dynamique.

Le Yacht Club de Toulon, créé en 1981, est représentatif de cette dynamique associative. La structure compte plus de 2 300 membres, et accueille plus de 120 000 personnes chaque année, avec au plus fort de la saison près d'une cinquantaine de collaborateurs.

Des chiffres qui en font le premier club de voile de la Région Sud et le premier club français pour les jeunes, avec un leitmotiv : faire du nautisme le sport naturel de notre territoire et proposer *une approche autour de la sensation, la performance et l'exploration*.

Ce projet associatif contribue pleinement à faire vivre la mer, à tout âge, tout comme celui des clubs d'aviron, particulièrement à Toulon et à La Seyne-sur-Mer, qui forment des champions, accueillent des compétitions internationales et permettent à de nombreux scolaires de découvrir cette discipline.

Mais les associations ont également une implication bien au-delà du domaine sportif. Notre territoire regorge de structures qui sont mobilisées pour la protection de l'environnement, et qui organisent très régulièrement des opérations de nettoyage de plages et du littoral, tout comme il existe aussi des associations qui contribuent à développer des expériences de science participative par l'observation de la mer.

N'oublions pas la présence importante de la SNSM, sur notre territoire qui participe aux dispositifs de sécurité en mer depuis plusieurs ports métropolitains, et qu'y forme aussi des sauveteurs.

Le champ de la culture n'est pas en reste, avec de nombreuses manifestations ayant pour thème la mer, à l'instar de « Passion Bleue », un rendez-vous désormais incontournable proposé par la Scène Nationale Châteaувallon-Liberté.

4.9.3. De nombreux évènements liés à la mer

Tout le monde a pu constater le succès populaire rencontré lors de **l'accueil des grands évènements nautiques sur notre territoire**. Ce fut le cas avec l'initiative « Toulon Voiles de légendes », avec les plus grands voiliers du monde dans la rade, ou encore lors de l'étape française de la Coupe America en 2016.

Malgré l'engouement, la dynamique initiée n'a pas été confirmée dans le temps et n'aura pas abouti à une stratégie long-terme de mise en avant d'une culture maritime.

Les accueils ponctuels, en fonction des opportunités, de navires prestigieux tels que l'Hermione ou le Belem confirment l'intérêt pour ce genre de manifestations, qui a chaque fois attirent beaucoup de monde.



Source : MTPM

A mi-chemin cheval entre patrimoine et compétition sportive, la « Toulon Provence Regatta »⁴⁴, lancée en 2024, reçoit chaque année des bateaux prestigieux, les 12MJI, qui connurent des heures de gloire lors de la Coupe America. L'association qui porte cet événement est également attachée à la mise en valeur du patrimoine maritime local, et développe des animations accessibles à tous sur le port de Toulon.

Les événements liés aux sports nautiques sont un des marqueurs fort de notre territoire, même si la notoriété de certains d'entre eux peine parfois à dépasser l'univers des amateurs déjà sensibilisés aux diverses disciplines.

Toujours est-il qu'en matière de planche à voile, Six-Fours-Les-Plages a longtemps été une référence avec Brutal Beach. Tout comme la plage de l'Almanarre à Hyères ; lieu d'accueil de **compétitions internationales de windsurf, et maintenant de Kitesurf**.

A Hyères toujours, chaque année depuis 50 ans, la rade accueille la **Semaine Olympique de Voile**, une référence. Comme elle a accueilli les magnifiques voiliers de la Coupe America, du temps où le Baron BICH alignait les 12MJI dans le port.

Le territoire a donc une histoire avec les grands événements nautiques sur laquelle il est possible de capitaliser. Remarquons aussi le succès rencontré par la Fête des Pêcheurs, dans un registre festif et gastronomique cette fois.

4.9.4. Dans la rade, un groupement d'associations défend ses projets

La Fédération Maritime de Méditerranée (FMM)⁴⁵, créée en 2021, regroupe des acteurs issus des divers secteurs, sports nautiques, environnement, patrimoine et mémoire maritime ainsi que des acteurs économiques.

Elle s'est donnée comme objectif de fédérer les acteurs afin de promouvoir la connaissance de la mer, sensibiliser les publics et les décideurs, et porter des propositions sur les enjeux maritimes.

⁴⁴ <https://toulonprovenceregatta.fr/>

⁴⁵ <https://www.fmmed.org/>

Pour rendre concret cet objectif, les dirigeants se sont lancé le défi d'imaginer des actions et des projets susceptibles de toucher tout le monde.

Ainsi, la Fédération a commencé à structurer un certain nombre d'idées qu'elle espère concrétiser :

- Le Projet « Ulysse » qui consiste en une course maritime transméditerranéenne à dimension sportive et culturelle, valorisant l'histoire méditerranéenne à travers un parcours reliant Toulon à la Méditerranée orientale.
- Le Projet « Abysses », qui vise la création d'un équipement muséal et scientifique dédié aux grands fonds marins valorisant la recherche, les industries et le patrimoine sous-marin, et sensibilisant le grand public aux enjeux environnementaux.
- Le Projet « Maison de la Mer Méditerranée » qui prévoit la création d'un lieu de sensibilisation et d'échanges autour des cultures maritimes, comprenant expositions, conférences et ateliers pédagogiques.
- Le Projet « Telo Martius » qui vise la valorisation du patrimoine maritime antique de Toulon, notamment les épaves romaines découvertes lors de la création du Centre Mayol à Toulon.

Ce ne sont que des projets, pour lesquels le modèle économique est parfois loin d'être finalisé et les partenaires tous bien identifiés, mais ils témoignent en tout cas de l'existence d'une dynamique venue du terrain, promue par des bénévoles qui partagent la conviction profonde qu'il faut faire « vivre la mer », au plus grand nombre.

* * * * *

5. EMPLOI ET FORMATION : UN IMPENSE DU TERRITOIRE

5.1. Une dynamique de l'emploi réelle mais peu remarquée

5.1.1. Des effectifs salariés en progression en 2024

La filière maritime représente dans le département du Var près de 11 000 salariés, soit 5% de l'emploi salarié marchand. A noter que **9 salariés sur 10 de cette filière exercent dans le bassin de Toulon, dans lequel on recense plus de 9 000 emplois.**

Un secteur qui a embauché plus de 5 900 salariés en 2024, avec une dynamique très importante dans certains domaines d'activités, comme la Construction et la Maintenance Navale (hors défense), qui représente plus de 3 emplois sur 5.

Répartition des établissements et des effectifs salariés par famille de secteurs Bassin de Toulon

Familles de secteurs	Établissements	Effectifs	Évolution* 2024/2023	Part*
Construction et Maintenance Navale	110	5 220	+6%	57%
Travaux en Mer	280	2 700	+3%	30%
Services Portuaires et Nautiques	50	440	+12%	5%
Transformation des Produits de la Mer	10	290	-3%	3%
Pêches et Cultures Marines	40	180	+5%	2%
R&D et Ingénierie Maritime	10	170	+2%	2%
Personnel embarqué	20	130	+2%	1%
Défense et administrations maritimes	-	-	-	-
Total filière mer	520	9 130	+5%	100%
<i>Total Bassin de Toulon (toutes filières)</i>	<i>17 500</i>	<i>137 400</i>	<i>+0,1%</i>	

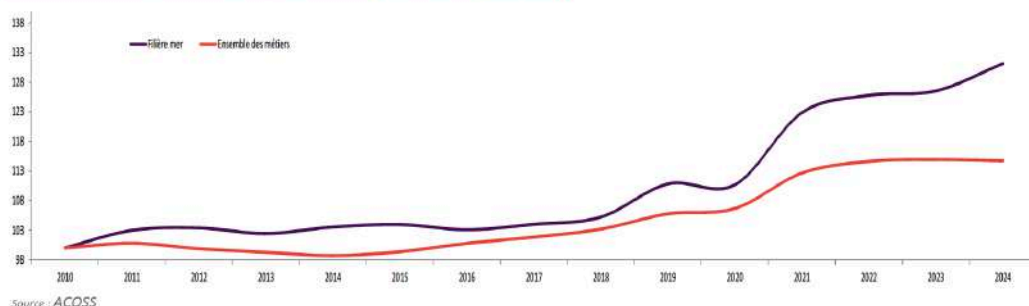
Source : ACOSS

* Le tri décroissant est effectué sur les effectifs comme le calcul des évolutions et des parts
Les emplois de la défense et des administrations maritimes ne sont pas disponibles

Les salariés de la filière mer présentent certaines spécificités : ils sont le plus souvent des hommes (72%), majoritairement en CDI (88%) et ayant entre 25 et 49 ans (67%). Les jeunes, les seniors et les femmes sont quant à eux sous représentés par rapport à l'ensemble des filières.

Si l'on examine la tendance sur plusieurs années pour la filière maritime, elle reflète très clairement une dynamique très forte en matière d'emploi :

Évolution du nombre de salariés dans le Var (base 100 depuis 2010)

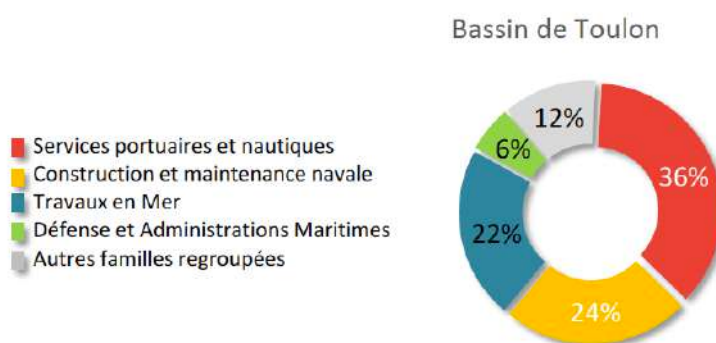


5.1.2. Un niveau de recrutement toujours en hausse

En 2025, cette tendance haussière s'est confirmée. France Travail a recueilli 1 300 offres d'emploi dans la filière, et enregistré ainsi une hausse de 21% en un an (les ¾ concernant les activités de construction et maintenance).

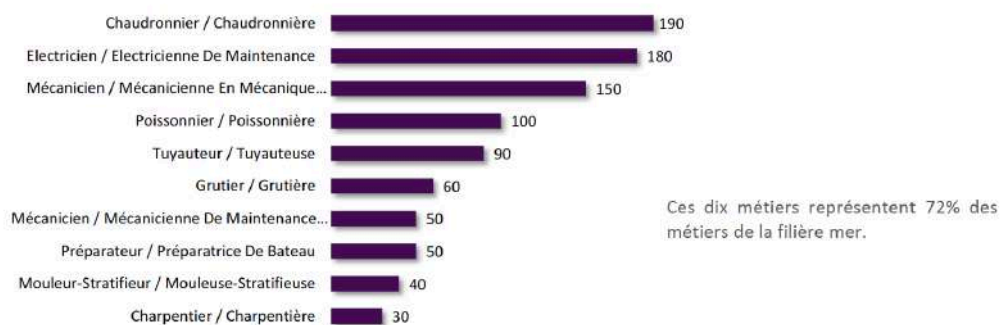
Avec près de 5 200 embauches réalisées par les établissements de la filière mer dans le Var, le volume progresse de 19% par rapport à l'année 2024, contre 2,9% pour l'ensemble des recrutements.

Tous les secteurs sont par ailleurs concernés comme l'illustre le schéma suivant :



Certains métiers sont quant à eux particulièrement recherchés par les entreprises, avec un nombre d'offre largement supérieur au nombre de candidatures :

Top 10 des métiers les plus recherchés par les employeurs



5.1.3. Un accès à l'emploi élevé

Dans le Var, 1 590 demandeurs d'emploi en catégories A, B, C sont inscrits à France Travail et recherchent un emploi dans une des familles de métiers de la filière mer. Les séniors représentent une part de 27% contre 29% pour l'ensemble des métiers.

Le niveau de diplôme de la filière mer est supérieur à celui de l'ensemble des métiers du département : 33% de Bac +2 et plus contre 32%. En corrélation, la part des demandeurs d'emploi avec une qualification d'agent de maîtrise ou cadre de la filière mer est supérieure à celle de l'ensemble des métiers et celle des non qualifiés est moins importante.

En 2025, près de 500 demandeurs d'emploi de notre bassin métropolitain ont pu bénéficier d'une formation dédiée aux métiers de la mer, plus particulièrement dans le domaine des services portuaires, de la maintenance ou la Défense.

Ceci a été rendu possible par les nouveaux dispositifs déployés par France Travail, et avec un résultat jugé satisfaisant, puisque pour les ¾ des stagiaires cela s'est conclu par un retour à l'emploi.

Rappelons que les emplois de la filière maritime sur notre territoire sont souvent des emplois durables (CDI), 2 fois plus que pour les autres filières.

A noter un enjeu important de féminisation pour tout le spectre des métiers de l'Économie bleue.

5.2. Des outils de formation à conforter

5.2.1. Un positionnement « mer » revendiqué de l'Université de Toulon

En formation comme en recherche, l'université de Toulon affirme une signature « *Sciences de la mer et sociétés méditerranéennes* » et se distingue désormais comme la seule université en France à assumer dans sa stratégie d'établissement une dimension duale, civile et de défense.

Ce positionnement dual s'est illustré par les signatures de conventions partenariales avec la Direction générale de l'armement (DGA) en 2020 et le ministère des Armées en 2025, représenté par la Préfecture maritime de la Méditerranée, ainsi que par l'implication de l'université dans l'Opération d'intérêt régional « Défense et Sécurité », lancée par la Région Sud PACA en 2025.

Dans le domaine de la recherche et de l'innovation, la dimension duale de l'université se traduit plus particulièrement dans le développement de partenariats avec la BITD, notamment la DGA, Naval Group et Exail, ainsi que par une implication croissante dans des réseaux et clusters spécialisés, notamment le Cluster Gimnote et le Centre d'interprétation et de reconnaissance acoustique (CIRA).

A noter que l'établissement s'attache à promouvoir une dynamique d'innovation appliquée et une expertise en dronotique et en IA embarquée, mais la thématique « mer » a infusé au sein des formations que cela soit en droit, en économie ou en sciences.

L'Institut Universitaire de Technologie (IUT) a ainsi ouvert une licence professionnelle des métiers de l'industrie navale et maritime, en lien avec l'UIMM⁴⁶. Elle est par ailleurs membre du *Réseau Français des Universités Marines* qui rassemble 18 établissements français⁴⁷.

L'école d'ingénieurs interne, rebaptisée « Seatech » en 2014, propose des parcours de formations orientés vers les métiers du naval. Elle affiche sa volonté de former des profils d'ingénieurs adaptés aux enjeux stratégiques de demain.

⁴⁶ <https://www.formation-industriesud.fr/formations/metiers-de-lindustrie-navale-et-maritime-minm-2/>

⁴⁷ <http://www.universites-marines.fr/>

Dans le cadre de ses formations, Seatech bénéficie de l'appui de laboratoires de recherches réputés tels que :

- COSMER (COncEption de Systèmes Mécaniques et Robotiques)⁴⁸ qui réunit des compétences dans le domaine de de l'impression 3D, de la robotique et des drones ;
- MAPIEM (Matériaux Polymères Interfaces Environnement Marin)⁴⁹ dont le spectre de recherche couvre notamment le biofouling, enjeu majeur tant pour la protection de l'environnement que pour le bon usage des navires civils et militaires ;
- IMATH (Institut de Mathématiques de Toulon)⁵⁰ avec notamment des compétences en modélisation des milieux et en cryptographie.

A ces trois unités de recherche propres s'ajoutent trois unités de recherche communes avec l'Université d'Aix-Marseille et le CNRS. Moins connues sur le territoire, mais également orientées vers l'économie maritime, elles participent à la politique de différenciation de l'université :

- Le MIO (Institut Méditerranéen d'Océanologie)⁵¹, réparti sur 5 sites notamment sur les campus de Luminy, de Toulon et sur la base marine de l'IFREMER, a pour objectif de mieux comprendre le système océanique et son évolution en réponse au changement global.
- Le LIS (Laboratoire d'Informatique et des Systèmes)⁵² aborde les domaines de l'informatique, de l'automatique, du signal et de l'image.
- L'IM2NP (Institut Matériaux Microélectronique Nanosciences de Provence)⁵³ traite du domaine de l'IA embarquée et assure un appui à l'UFR Sciences et Techniques de l'UTLN.

L'université de Toulon revendique la proximité et est ancrée dans son territoire, créant des relations structurantes avec les acteurs socio-économiques. Elle est notamment présente au sein de différents réseaux territoriaux d'importance (BITD, 2MF, etc.) et crée en lien avec les acteurs des centres d'expertises.

⁴⁸ <https://cosmer.univ-tln.fr/>

⁴⁹ <https://mapiem.univ-tln.fr/>

⁵⁰ <https://imath.univ-tln.fr/>

⁵¹ <https://www.mio.osupytheas.fr/fr/>

⁵² <https://www.lis-lab.fr/>

⁵³ <https://www.im2np.fr/fr>

Parmi les centres d'expertises créés, on retrouve notamment le Centre international d'Intelligence Artificielle en Acoustique Naturelle (CIAN) ainsi que le Centre d'expertise en Conception, Commande et Coopération Multi-Drones (CMD).

5.2.2. Un campus des métiers de la mer qui mériterait de rayonner

L'Université de Toulon est également l'instance porteuse du « Campus des métiers Économie de la mer »⁵⁴, créé en 2017, labellisé « campus d'excellence » en 2020, et renouvelé en février 2025 pour 5 ans.

Cette instance, dont la vocation est régionale, a pour mission de relier les entreprises et les établissements scolaires et universitaires afin de proposer des formations adaptées aux métiers de la mer (formation continue, par l'apprentissage ou formation initiale, du secondaire au supérieur). Son périmètre couvrant tous les domaines de l'Économie Bleue, à l'exception du tourisme littoral.

Le Campus ambitionne d'être **un facilitateur sur divers sujets et fédérer les acteurs** au travers de divers programmes :

- **FAMEX 2030** : Projet visant à verdir l'économie maritime en misant sur des solutions écologiques et durables, comme la décarbonation des mobilités maritimes et la pêche durable.
- **FORMED** : Un programme axé sur l'innovation dans la construction navale civile et militaire, avec un focus sur les énergies nouvelles et la numérisation des secteurs.
- **Mer & Avenir** : Un dispositif ludo-pédagogique d'attractivité des métiers de la mer⁵⁵, avec des laboratoires au cœur des établissements.

⁵⁴ <https://www.campus-mer.fr/>

⁵⁵ <https://sti.eduscol.education.fr/sites/eduscol.education.fr.sti/files/ressources/pedagogiques/17864/1786-carnet-de-bord-mer-et-avenir-copie.pdf>

Les trois projets phares du CMQE



Le CMQE « Économie de la Mer » assure également la promotion du **BIMer, le Brevet d'initiation Mer**, qui propose, pour les collégiens et lycéens, une formation de 40 heures comprenant plusieurs thématiques comme la description des navires, la flottabilité et la sécurité, la météo, la navigation, la connaissance du milieu marin ou l'anglais maritime. Une formation optionnelle qui n'a séduit que 270 élèves sur l'ensemble de l'académie en 2025.

Cette instance semble donc pertinente, embrassant de manière assez complète les enjeux, avec des missions tout à fait adaptées à la réalité des défis des secteurs et des territoires, mais force est de constater que **l'initiative peine à rayonner à la bonne échelle.**

Le pilotage, essentiellement assuré par l'Éducation Nationale n'est peut-être pas suffisant pour nouer des liens étroits avec les entreprises et acteurs de filières, et force est de constater que les moyens alloués à cette initiative semblent inadaptés en regard des ambitions affichées.

5.2.3. Des parcours de formations à valoriser

La façade méditerranéenne ne possède que 2 lycées professionnels maritimes, un à Sète l'autre à Bastia. Cependant d'autres parcours de formation sont disponibles sur notre territoire.

Par exemple au sein de plusieurs lycées professionnels (Cisson à Toulon, La Coudoulière à Six-Fours), on enseigne la **Mécatronique Navale**, valorisé soit par une Mention Complémentaire soit par un BTS en lien avec la Marine Nationale.

Par la voie de l'apprentissage on peut également bénéficier du savoir-faire de l'IPFM, **l'Institut de Promotion et de Formation aux Métiers de la Mer** à La Seyne-sur-Mer. C'est à l'opiniâtreté d'un ancien président de la Chambre de Métiers et d'Artisanat du Var, Michel SERRA, que l'on doit la création de cet établissement en 2002, avec le soutien de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Cette implantation s'inscrivait dans une réelle dynamique de développement du site des anciens chantiers de La Ciotat dans le domaine du yachting, qui se prolongeait jusque dans la rade.

Sur le papier, l'IPFM devait accueillir trois pôles d'activités : un pôle de formation initiale et continue aux métiers de la mer, un centre de ressources des métiers de la mer et une Maison des professionnels de la mer. **Seul le pôle formation verra le jour dans la configuration initialement prévue, mais sans connaître l'engouement attendu.**

En 2012, la Chambre des Métiers du Var décide de fermer son CFA de Giens et relocalise sur la rade des formations diverses (automobile, motorcycle, coiffure, esthétique, vente...). Dès lors, **l'IPFM a perdu son caractère exclusivement maritime** et la lisibilité de son offre « mer » est amoindrie.

Néanmoins, **les formations maritimes qui y sont proposées restent toujours pertinentes et reconnues**, ouvrant ainsi chaque année les portes à de nombreux apprentis vers des métiers diversifiés, avec des parcours de Certificat de matelot, de Capitaine 200, de Brevet de Mécanicien, de CAP et Bac Pro Maintenance Nautique, ou encore de Personnel Hôtelier Polyvalent Navigant pour les équipages.

Notre territoire accueille donc une offre de formation et des plateaux techniques qui sont en grande partie adaptés, mais sans doute encore insuffisamment connus. Ils constituent néanmoins autant de points d'appui pour répondre aux enjeux, intégrant au sein des formations les problématiques de décarbonation, d'usage de l'IA, de dronisation ou encore de cybersécurité.

5.2.4. De nouveaux acteurs attendus sur la filière

En 2025, le projet d'implantation d'une nouvelle école d'ingénieurs à Toulon a été annoncé par voie de presse, créant la surprise chez un certain nombre d'acteurs de l'Enseignement Supérieur du territoire et de professionnels.

Cette initiative de l'UIMM Alpes-Méditerranée vise à implanter, en collaboration avec l'école d'ingénieurs Mines Paris PSL, un « **Collège des Sciences Navales** » **spécialisé dans les drones et systèmes autonomes marins et sous-marins.**

Il s'agirait d'une première nationale, avec les 27 premiers étudiants attendus à la rentrée 2027, et des ambitions affichées d'une cinquantaine l'année suivante.

L'activité de recherche serait quant à elle adossée au Campus dont dispose l'école à Sophia-Antipolis dans les Alpes-Maritimes.

L'annonce de l'arrivée de ce nouvel acteur confirme une **montée en puissance de la capacité de formation dans le domaine de l'économie bleue**, avec pour effet collatéral de stimuler tout l'écosystème local.

* * * * *

6. ÉCONOMIE BLEUE SUR LE TERRITOIRE : LES CHIFFRES CLES



20 000

personnes, militaires et civils, travaillent au sein de la Base Navale de Toulon

Source : Marine Nationale



9 130

emplois liés à la filière maritime sur le bassin de Toulon en 2024 (hors défense)

Source : France Travail



70%

des effectifs de la Région Sud du secteur de la construction navale sont dans le Var

Source : GICAN



3^{ème}

le classement du Var au niveau national pour le chiffre d'affaires des entreprises du secteur de la construction navale

Source : GICAN



2 000

emplois directs et induits sur le territoire lié au projet de PA-NG d'ici 2035

Source : GICAN



1Md

en €, le montant consacré annuellement à l'entretien des bâtiments de la Marine Nationale par le Service de Soutien de la Flotte à Toulon

Source : SSF



~700

le nombre de PME intervenant sur les opérations de MCO au sein de la Base Navale

Source : Marine Nationale



282

en millions d'€, le chiffre d'affaire annuel des entreprises liées à l'écosystème portuaire

Source : UMRT



150

en millions d'€, le montant de l'investissement prévu à horizon de 2035 dans le port de commerce de Toulon-La Seyne

Source : Ports Rade Toulon-La Seyne



16%

des refits de yachts (en nombre et en valeur) de la Région Sud sont réalisés à Toulon

Source : Riviera Yachting Network



200

kilomètres de côtes sur le territoire métropolitain

Source : Office de Tourisme Provence Méditerranée



18 millions

le nombre de nuitées enregistrées sur le territoire en 2024

Source : Office de Tourisme Provence Méditerranée



6 000

le nombre de visiteurs par jour maximum depuis la Tour Fondue par Porquerolles

Source : MTPM



9 000

le nombre de places dans les ports de plaisance sur l'ensemble du littoral métropolitain

Source : MTPM, communes et Maribay



2 M

le nombre de passagers par an, ferrys et croisières cumulés

Source : Ports Rade Toulon-La Seyne

7. DEVENIR UN TERRITOIRE DE REFERENCE : LES RECOMMANDATIONS

7.1. Fédérer les acteurs

7.1.1. Un observatoire de l'économie bleue

- Créer un observatoire de l'économie bleue du territoire, en lien avec les initiatives régionales : identifier le poids économique et le niveau d'emploi de chaque domaine, afin de proposer les formations nécessaires

7.1.2. Une gouvernance spécifique

- Organiser une gouvernance spécifique dédiée à l'économie bleue, réunissant élus, industriels, acteurs de la recherche et associations, afin de coordonner les projets et prioriser les investissements.

Il serait possible de s'inspirer des initiatives déjà portées par le territoire au travers d'une « Conférence des acteurs de l'économie bleue TPM », associant les territoires adjacents. Il s'agirait de territorialiser l'initiative régionale du « Parlement de la Mer », très centrée à Marseille.

7.1.3. Une « Maison de l'économie Bleue »

- Créer une "Maison de l'économie bleue" rassemblant formation, innovation, expositions et espaces de dialogue pour centraliser et promouvoir l'ensemble des initiatives liées à la mer ainsi que des actions de sensibilisation.

Son fonctionnement pourrait être assimilé, -tout en étant élargi -, à celui d'un « Port Center » dont plusieurs villes maritimes se sont dotées ⁵⁶.

⁵⁶ <https://www.aivp.org/accueil/nos-initiatives/port-center-by-aivp/concept/>

7.2. Développer les activités existantes

7.2.1. Renforcer l'excellence matière de maintenance navale

- Développer les activités de réparation et maintenance navale en synergie avec les acteurs de la défense (Naval Group, Marine Nationale, Thales), pour faire du territoire un pôle de référence reconnu à l'échelle internationale.

7.2.2. Développer une stratégie foncière

- Accorder un accès prioritaire au foncier littoral aux entreprises dont l'activité nécessite véritablement une implantation en bord de mer, et favoriser un usage mutualisé de l'espace côtier.

7.2.3. Déployer des appels à projets

- Encourager l'entrepreneuriat et l'innovation maritime par des incubateurs dédiés et des appels à projets, comme dans les domaines de la décarbonation, de l'économie circulaire et de la valorisation des ressources marines.

7.2.4. Favoriser l'investissement à impact dans l'économie bleue

- Organiser un évènement de portée nationale de mise en contact entre investisseurs à impact et entreprises de l'économie bleue.

7.2.5. Créer un référentiel en matière de tourisme durable

- Développer la recherche sur la gestion équilibrée du tourisme, en s'inspirant du modèle déployé sur le Parc National de Port-Cros, afin de créer un référentiel méditerranéen de bonnes pratiques.
- Intégrer systématiquement la préservation de l'environnement et la gestion durable dans le développement du tourisme côtier, pour préserver l'attractivité du territoire à long terme et limiter les pressions sur les ressources naturelles.

7.3. Favoriser l'innovation

7.3.1. Encourager la dimension « duale »

- Promouvoir les synergies entre la filière défense et les filières civiles (construction et réparation navales, technologies maritimes, cybersécurité,), afin de dynamiser l'économie locale et ouvrir des opportunités de nouveaux marchés.

7.3.2. Capitaliser sur l'excellence et l'expérience du territoire

- Capitaliser sur l'excellence et l'expérience du territoire en matière de recherche scientifique et renforcer les liens entre les acteurs.
- Déployer une convention de partenariat avec l'IFREMER à l'instar de celle signée en janvier 2026 avec la Région Bretagne
- Accélérer l'électrification et la décarbonation des infrastructures portuaires, pour faire des ports locaux un modèle écologique et attractif pour les compagnies internationales.
- Promouvoir un centre d'excellence pour la cybersécurité maritime et la protection des infrastructures critiques (câbles sous-marins, hubs portuaires) en capitalisant sur les compétences de la Défense et des acteurs privés.
- Devenir un laboratoire d'adaptation à la montée du niveau de la mer, en élaborant des plans intégrés combinant aménagements résilients, infrastructures modulables et urbanisme adapté, pour inspirer d'autres villes littorales méditerranéennes.
- Renforcer l'écosystème autour des drones maritimes, en lien et complémentarité avec le futur site qui sera implanté à La Londe-les-Maures par Naval Group.
- Favoriser l'émergence d'un pôle de développement de motorisations propres pour le nautisme, en se basant sur les savoir-faire des entreprises du territoire et de l'IPFM.
- Développer et promouvoir des techniques de dragage et de gestion des sédiments respectueuses de l'environnement, afin de limiter les impacts sur les écosystèmes marins et faire du territoire un centre d'expertise exportable vers d'autres ports et zones côtières.

7.3.3. Associer innovation et compétition

- Étudier l'opportunité de l'accueil d'équipes évoluant dans de grandes compétitions internationales de voile.
- Structurer un écosystème d'innovation sur des technologies de pointe pour répondre aux besoins spécifiques de ces disciplines (capteurs, LIDAR, électronique, matériaux...).

7.4. Accompagner les besoins en formation

7.4.1. Valoriser et développer des outils de formation sur le territoire

- Promouvoir et rendre visibles toutes les offres de formation liées aux métiers de la mer et de l'économie bleue.
- Renforcer la visibilité du positionnement de l'Université de Toulon sur les thématiques liées à la mer.
- Explorer la faisabilité de l'implantation d'un lycée maritime à Toulon.
- Développer un pôle de formation et de reconversion dédié aux métiers de la mer, en partenariat avec l'Université, les lycées professionnels, la Chambre de métiers et de l'Artisanat et les entreprises, afin de répondre à la demande croissante de main-d'œuvre.
- Favoriser des réponses en consortium pour les acteurs de la formation de la filière dans le cadre des appels à projets régionaux ou nationaux.

7.4.2. Mieux identifier les besoins des professionnels

- Créer les conditions pour une meilleure expression et lisibilité des besoins des entreprises du secteur et déployer une GPEC territoriale sur la filière
- Favoriser les groupements d'employeurs pour les PME afin de rendre accessibles certaines compétences de pointe, et permettre de développer les formations adaptées.

7.5. Faire rayonner la maritimité du territoire

7.5.1. Doter le territoire d'une politique événementielle tournée vers la mer

- Organiser chaque année un événement international de référence sur l'économie bleue, faisant du territoire un lieu incontournable de décision et d'innovation en Méditerranée.
- Organiser une communication unifiée et valorisante autour de la mer et des différentes facettes : emploi, tourisme, ressources, environnement, sport et productions locales.

7.5.2. Impliquer les habitants et soutenir les associations

- Valoriser le patrimoine maritime, pour le tourisme comme pour les habitants.
- Soutenir les initiatives de science participative, pendant lesquelles les visiteurs peuvent contribuer à des projets de préservation marine (suivi de la biodiversité, plongées de science citoyenne).
- Accompagner les associations qui œuvrent à la promotion de la mer en encourageant les initiatives intergénérationnelles et de sensibilisation de l'ensemble de la population (notamment celle des QPV).

7.5.3. Rayonner dans l'espace méditerranéen

- Créer un label métropolitain « Tourisme bleu », garantissant des standards de durabilité pour les hébergements, activités et opérateurs, afin de renforcer l'attractivité et l'image du territoire, et le partager avec d'autres territoires.
- Accroître la présence du territoire dans les réseaux européens et internationaux et créer des partenariats stratégiques avec les autres bassins méditerranéens (Italie, Espagne, Maghreb, Grèce) pour développer des projets communs et mutualiser les innovations dans les domaines portuaires, énergétiques et environnementaux.

* * * * *

8. REMERCIEMENTS

La présente contribution est le fruit d'un travail de recueil d'informations et de témoignages, réalisé à l'occasion de multiples auditions, qui se sont déroulées sur quasiment une année.

Sans la participation de tous les intervenants cités ci-après, il ne nous aurait pas été possible de construire une présentation d'ensemble de la réalité de l'économie bleue de notre territoire et d'en tracer les perspectives.

Nous leur adressons nos plus sincères remerciements, pour leur apport et leur vision.

Par ordre alphabétique

- **Fabien ARNOUX**
Directeur du Riviera Yachting Network
- **Pascal AUSSEUR**
Directeur général de la FMES
- **Christophe AVELLAN**
Directeur du Pôle Mer Méditerranée
- **Jean-Christophe BARBAGELATTA**
Directeur adjoint des ports de Toulon et de la Seyne sur Mer
- **Laurent BOULET**
Directeur Départemental des Territoires et de la Mer du Var
- **Armelle BOURGOGNE**
Représentant local de l'officier de programme des infrastructures PANG
- **Rémy CASSAN-BARNEL**
Président de la Fédération Maritime Méditerranéenne
- **Amiral Marcellin CHARPY**
Commandant de la Base Navale de Toulon
- **François-Xavier DEMOTES-MAINARD**
Président de Maribay Toulon Plaisance - Portelo SAS
- **Stéphane DEVRIEUX**
Directeur général de l'Office de Tourisme Provence Méditerranée

- **Thierry DUCHESNE**
Directeur du département maritime de la FMES
- **Sophie-Dorothée DURON**
Directrice du Parc National de Port-Cros
- **Laurent FALAIZE**
Président du Riviera Yachting Network
- **Stéphane GALAMPOIX**
Membre de la Fédération Maritime Méditerranéenne
- **Pascal GARDES**
DGAS adjoint du Développement Durable et Valorisation du Territoire MTPM
- **Philippe GARO**
Président de l'UMRT
- **Lionel HOULLIER**
Directeur adjoint de la DDTM Var, délégué à la mer
- **Amine KHADIJA**
Responsable prospective, recherche de fonds et partenariats
- **Denis LACROIX**
Vice-président du Plan Bleu en charge de la prospective
- **Alain LIOTIER**
Directeur opérationnel du Campus des Métiers de la Mer
- **Laure MARAVAL-HUTIN**
Chargée de mission du Contrat de Baie MTPM
- **Nicolas MARÇAIS**
Secrétaire Général de l'UMRT
- **Pierre PARDIGON**
Directeur du Yacht Club de Toulon
- **Angélique RICORDEL-PAPIN**
Directrice départementale de France Travail
- **Vincent RIGAUD**
Directeur de l'IFREMER Méditerranée
- **Christine ROSSO**
Directrice des ports de Toulon et de la Seyne sur Mer

- **Magali ROUX**
Chef du Service Gestion Intégrée de la Zone Côtière MTPM

- **Alexandra SCHAFFAR**
Université de Toulon, Professeur des universités

- **Christophe VAN HUFFEL**
Université de Toulon, Maître de conférences

Un remerciement aux équipes de l'audat.var (Marion BAGNIS et Sébastien GRANDJEAN) qui ont réussi à rassembler dans un temps contraint plusieurs données permettant d'objectiver le poids de la filière sur notre territoire, avec l'appui de la direction du développement économique de la Métropole Toulon Provence Méditerranée.

*Un remerciement également à **Benoît CHESTA**, étudiant en Master Économie du développement - économie de la mer et aménagement du littoral qui a activement participé à la structuration de cette autosaisine.*

Sans oublier un remerciement spécial à tous les relecteurs qui auront permis de finaliser cette contribution.

* * * * *

CONSEIL  T P M
DÉVELOPPEMENT

*Construire, partager une ambition
pour notre territoire*