

G. I. R. MARALPIN

GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES
ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN

Secrétariat : 49 avenue Cernuschi - F-06500 MENTON - Tél/Fax . 33 – (0)4 93 35 35 17 - Messagerie électronique : gir.maralpin@wanadoo.fr

BULLETIN D'INFORMATIONS NUMÉRO 27 MARS 2002 SPÉCIAL : EXTENSION du PORT de NICE

ÉDITORIAL

Dans le grand débat sur le devenir de notre région, débat amorcé avec le projet mort-né de "Métropole azurée", poursuivi avec la Directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes et les Schémas de services collectifs, **la question du port de Nice** n'avait été que très furtivement posée ; elle eut pu être traitée non moins expéditivement sans la vigilance de certains et la saisine par l'Etat de la Commission nationale du débat public (CNDP). A l'issue de l'événement que constitue ce premier débat public portant sur un projet azuréen, le GIR Maralpin, qui s'y est fortement impliqué, se devait de procéder à une analyse qu'il croit opportun de soumettre à l'examen de ses lecteurs sous la forme d'une *note de synthèse*, dans le cadre inusité d'un *numéro spécial* de son Bulletin.

Ainsi que l'affiche notre titre [cf. page 2], **le débat public sur le projet d'extension du port de Nice** s'est révélé salutaire, sous bien des aspects dont aucun n'a été omis, tant dans le compte rendu du débat public que dans son bilan dressé par le Président de la CNDP Pierre Zémor.

Nous cantonnant pour notre part au champ du mesurable, nous nous sommes attachés à l'analyse des données factuelles, lesquelles, à elles seules, *remettent très profondément en cause* un projet initialement contesté pour ses contraintes environnementales.

Ainsi, outre ses carences (notamment quant "*aux enjeux urbanistiques*" et "*la mise en cohérence avec le réseau d'infrastructures existant ou projeté*", pourtant spécifiés dans la lettre de cadrage), le projet cumule trop d'erreurs stratégiques, techniques et politiques [cf. § 3, 4 & 5] pour ne pas devoir faire l'objet d'un réexamen complet.

Un tel réexamen devra notamment porter sur le réel impact que l'on peut attendre des croisières (les premières évaluations entreprises par le GIR [cf. Annexe 1] établissent que leur apport additionnel ne saurait, en 2012, dépasser au *maximum maximorum* 0,5 % du produit touristique azuréen !). Il devrait également porter sur l'optimisation des investissements (comment peut-on prôner des projets dont les coûts spécifiques atteignent *le double* et même *le triple* de ceux de l'extension en cours du port de Monaco ?) [cf. Annexes 6 & 7].

Les solutions que nous croyons devoir prôner sont toutes autres [cf. § 6 & 7] : elles visent tout d'abord à largement améliorer l'existant (les conditions d'accueil des passagers à Villefranche comme à Nice, sont indignes de la Côte d'Azur), elles visent ensuite à une ouverture maritime sur un autre site, à la mesure d'une conurbation d'un million d'habitants et d'une plurimodalité des transports et des déplacements sans laquelle celle-là dépérirait.

Le débat reste donc ouvert et se poursuit, quoi qu'il en soit, au sein de notre Groupe de réflexion transfrontalier que nous vous convions bien volontiers à rejoindre.

Le Bureau

INVITATION (*ANNONCE UNIQUE*)

PROCHAINES RÉUNIONS

Mardi 16 Avril 2002

à la Faculté de Droit de l'Université de Nice - Sophia Antipolis
7 avenue Robert Schuman, NICE - Bâtiment principal

de **18 heures à 20 heures**

Le numéro et la localisation de la salle seront affichés sur la porte de la Salle du Conseil, au 5ème et dernier étage

*Les réunions suivantes se tiendront le **mardi 14 mai** et le **mardi 11 juin** aux mêmes lieux et heures*

Projet d'extension du port de Nice UN UTILE DÉBAT SUR UN PIÈTRE DOSSIER Nécessaire retour aux cases départ

NOTE DE SYNTHÈSE

D'aucuns déplorent la manière dont se sera déroulé le débat, imputable à la fois à l'inexpérience d'une commission dépourvue de moyens, aux arrogances des porteurs de projets, et à l'incrédulité d'un public exaspéré, tant par les "coups partis"¹, que par la dégradation de la qualité de vie et de l'environnement azuréens. Les affrontements et tumultes qui ont ponctué les réunions publiques ne doivent cependant pas occulter le long travail de réflexion engagé durant plus de trois mois avec compétence et sérieux par de très nombreux élus, associations et citoyens de tous horizons, travail de réflexion exprimé sous forme de notes et de mémoires à partir desquels l'on peut dresser le constat qui suit.

1. LE CADRE DU DÉBAT

1.1. Rappel sur les capacités portuaires du secteur maralpin

Outre les trop nombreux (36) ports de plaisance² [cf. Annexe 2] lesquels, en accaparant et en défigurant une grande partie de nos rivages, abritent majoritairement des embarcations-ventouse, le secteur maralpin dispose d'Est en Ouest, en eaux profondes, des ports et abris suivants dont les statuts sont divers [cf. Annexe 3] :

- Monaco, en cours d'extension avec un nouveau poste à quai de 350 m et une nouvelle darse réservée à la grande plaisance [cf. Annexe 5] ;
- Villefranche, dont l'immense rade peut accueillir à la fois, en escale foraine par presque tous temps, plusieurs des plus grands navires existants ;
- Nice, dont l'activité tous trafics, y compris fret, est limitée, d'une part, par les dimensions restreintes du plan d'eau et plus encore de ses terre pleins³ [cf. Annexe 4] et, d'autre part, par la place dévolue assez récemment à la petite plaisance⁴ ;
- Antibes, qui dispose d'une grande latitude d'accueil encore disponible pour la grande plaisance ;
- Cannes, qui vient d'aménager un nouveau quai de 170 m destiné à la croisière de luxe [ICI (2001)].

Ces sites sont encadrés en Ligurie et en Provence, par de grands ports de capacités surabondantes que sont Gênes⁵ et Savone, d'une part, et Toulon et Marseille, d'autre part.

En matière de croisières, dont on sait qu'elles constituent le grand enjeu du débat, le secteur maralpin dispose de capacités non restrictives pour l'escale foraine, et, à court terme, avec l'extension du port de Monaco, de potentialités notables en accostages pour tous navires y compris les "géants des mers" (ou "megaships") que la Principauté pourrait accueillir, mais se refuse à faire pour les raisons rappelées plus loin [cf. 3.2.].

1.2. La situation actuelle et son évolution à court terme

La situation actuelle du port de Nice-Villefranche est la suivante

(a) Rade foraine de Villefranche

Elle peut accueillir simultanément en escale au moins trois grands navires de croisière dont les plus grands sont contraints de mouiller l'ancre (les coffres d'amarrage étant situés trop en fond de rade pour autoriser les manœuvres).

¹ Notamment : Autoroute urbaine nord de Nice (en partie réalisée au détriment du renforcement de capacité de la ligne ferroviaire) ; RN 202 bis en basse vallée du Var (travaux imminents au détriment de la desserte ferroviaire de la zone d'activités de Carros) ; Extension de l'aéroport (destinée principalement au projet de "hub" du défunt groupe Swissair ; en voie d'achèvement pour un montant de 1 milliard de Francs)

² Nombre recensé par TCA (2001) ; celui des ports ouverts à tous usagers est de 32 [CRT-MD (2002)]

³ La superficie totale du port de Nice est de 20,25 ha (dont 12,75 ha de plan d'eau et 7,5 ha de terre-pleins), la longueur totale des quais commerciaux est de 717 m [cf. Annexe 4]

⁴ La petite plaisance occupe environ la moitié du bassin Lympia, c'est à dire de l'ordre de 2,5 ha

⁵ Port de Gênes : plan d'eau : 11 100 ha ; terre-pleins : 700 ha ; linéaire de quais : 21 411 m

Les passagers sont acheminés par navettes à la gare maritime de Villefranche-Santé (récemment rénovée par la CCI, gestionnaire) où ils sont attendus ou déposés par autocars et taxis. Le charroi en résultant affecte considérablement le cœur de la cité puis achoppe sur les difficultés inhérentes au trafic automobile de la Riviera.

(b) Port de Nice

Hors saison hivernale, le port de Nice travaille actuellement à pleine capacité, en raison de la conjonction des trafics suivants :

- navires cimentiers (exportation des cimenteries niçoises vers la Corse et l'Afrique du Nord) avec parfois deux navires à quai ;
- trafic ferries et NGV de liaison avec la Corse (par deux compagnies SNCM et Corsica Ferries) avec parfois trois navires à quai ;
- grande croisière avec navires jusqu'à 200 mètres en tête de ligne pour certaines compagnies, avec quelquefois trois navires à quai ;
- petite croisière de luxe en fond de darse.

Hormis les possibilités d'accueil quasiment non restrictives à Villefranche en escale pour les plus grands navires, la situation pourrait se révéler préoccupante pour le reste des trafics.

L'évolution prévisible de ces trafics ainsi que la conjoncture récente accordent cependant un certain répit. En effet :

- la modernisation de la ligne ferroviaire jouxtant les cimenteries offre la possibilité de dérouter par fer sur Toulon une partie croissante de la production, allégeant d'autant, à la satisfaction des populations concernées, le charroi par voie routière, et en conséquence le trafic marchand du port ;
- la desserte de la Corse dont les exploitants ne manifestent aucun autre souci que ceux de l'accueil, des accès et des accises ⁶, est en réorganisation dans le sens d'une réduction de trafic et de dessertes ; ces modifications résultent à la fois de la montée en puissance du trafic depuis Toulon [ORTC (2001 a & b)] ainsi que de l'exclusivité des subventions de continuité territoriale récemment accordée au port de Marseille [cf. 3.1.b.].

2. LES PROPOSITIONS TECHNIQUES DU DOSSIER AU CRIBLE DU DEBAT

2.1. L'argumentaire

Faisant état de la capacité indiscutablement limitée du port de Nice, le projet se fonde sur des projections optimistes des trafics de Corse, du marché international de la croisière, et de l'essor de la grande plaisance, pour justifier une extension du port.

En fait, l'objectif principal du projet réside dans la création à Nice de têtes de ligne pour les plus grands navires de croisière (dont la longueur est de l'ordre de 300 m), en couplage avec la desserte aéroportuaire, le projet se fondant sur les retombées touristiques résultant de séjours des transits d'arrivée et de départs, mais se montrant plus discret sur les synergies attendues de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI), gestionnaire unique des deux entités.

2.2. Le site de Nice

Découle de ce parti le fait que, sur le site de Nice, les quatre variantes proposées visent toutes à ménager un poste d'accostage d'au moins 330 mètres de long dégageant un tirant d'eau de 11 mètres destiné à l'accueil des navires de croisière géants.

(a) Deux variantes fictives

Deux d'entre elles *sont totalement dépourvues de vraisemblance* :

- la première (**Solution I**), celle de l'estacade sur pieux le long de la digue actuelle, n'offre qu'un poste au large sans protection dans un espace marin considéré comme agité un jour sur trois en moyenne ⁷;
- la dernière (**Solution III**), qui substitue un poste géant d'accostage croisière aux actuels quais de Corse, serait intolérable pour les riverains en raison notamment de la soixantaine de mètres d'élévation des navires à accueillir.

(b) Deux variantes plausibles

Les deux variantes restantes *étaient seules justiciables d'un examen*, et le débat public n'a pas manqué d'en révéler les défauts, sinon les failles.

- La **Solution II Variante 1** préconisée par la CCI : elle consiste principalement en l'établissement d'une digue semi immergée en eau profonde de manière à accroître la surface du port de 5 ha (dont 2,6 de plan d'eau) et le linéaire de quai de 644 m. Le débat public ayant révélé des défauts de protection contre les effets de houle, les nécessaires approfondissements de la digue et son prolongement élèvent le coût de ce projet à plus de 1,2 milliard de Francs HT (soit de l'ordre de 1,4 milliard de Francs TTC).

Quoi qu'il en soit, la confirmation, lors du débat, de la présence, sur l'emplacement de cette extension, d'une biocénose marine (posidonies et nacres notamment) strictement protégée, frappe d'impossibilité (hormis mesures dérogatoires de l'Etat ⁸) cette solution [cf. 5.1.a.].

- La **Solution II Variante 2** consiste à reconstruire la digue au large actuelle en la réalignant ; elle n'a pour effet que d'accroître le linéaire de quai de 465 mètres pour un coût de plus de 0,5 milliard de Francs HT. Elle est devenue la solution de repli de la DDE qui, à la lumière du débat, lui a apporté des correctifs (ripage et amincissement du profil en travers), de manière à ne pas porter atteinte à la zone biologique protégée, dispositions conduisant à un surcoût notable non évalué [cf. 5.1.a.].

⁶ cf. notamment la lettre adressée le 5 octobre 2001 au Président Vialatte par M. Pierre Mattei, Directeur général de Corsica ferries [référence CPDP n° 068 du 12.10.01]

⁷ cf. notamment contribution de M. Raoul de Renty, correspondant du Journal de la Marine Marchande [référence CPDP n° 422 du 03.11.01 in Lettre du débat public n° 2, p. 13]

⁸ selon les termes de la lettre de M. Yves Cochet, ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement, adressée le 29 janvier 2002 au Président Vialatte [référence CPDP n° 1960 du 07.02.02]

2.3. Les autres sites

A ces variations sur le thème d'un appontement de 330 m à Nice, s'ajoute donc un projet d'extension portuaire sur un autre site. Arguant à la fois des servitudes aéroportuaires, et de l'étroitesse et de la fragilité du plateau continental, les auteurs du projet ont considéré qu'il n'était désormais plus possible d'envisager un ouvrage portuaire sur le site de l'aéroport⁹. Celui de St Laurent du Var n'est retenu que pour la desserte de la Corse, peu exigeante en tirants d'eau et en superstructures. On pourra regretter que n'aient pas fait l'objet d'un examen – fut-il sommaire – les sites d'Antibes-Est et de Cannes-la-Bocca, sites écologiquement peu fragiles¹⁰ et disposant d'une excellente intermodalité ferroviaire.

(a) Le site de l'aéroport

Les données sur ce site restent encore fragmentaires, la DDE n'ayant consenti qu'avec réticences à exhumer quelques éléments du dossier relatif à l'engloutissement d'une partie des ouvrages du projet de grand port de commerce devant se développer sur la quasi totalité du plateau continental encore disponible au droit de l'aéroport (delta sous-marin du Var) ; cet aménagement devait couvrir environ 60 hectares, dont environ 40 de plan d'eau.

Dans sa note technique versée tardivement au débat public [DDE/SBA-SMHA (2001)], la DDE fait état des investigations réalisées à la suite de la catastrophe pour apprécier les contraintes, notamment géotechniques et sismiques, pesant sur le site [études Terrasol (1987 & 1994), Fondasol (2000)].

Ces études, qui visent à la viabilisation de 22 ha à gagner sur la mer en vue de réaliser une aire de stationnement d'aéronefs et une héliportation¹¹ "en prévoyant de protéger définitivement la plate forme et la piste Sud par un endiguement devant les épis rocheux existants", ont délimité un zonage de sensibilité aux risques dont l'extrémité ouest constitue le secteur le plus critique.

La même note technique fait état de servitudes radioélectriques dont l'essentiel est relatif au projet d'héliportation *dont la réalisation n'est programmée que pour 2004-2009* [CCI-ANCA (2000)].

Il ressort de l'ensemble de l'étude que le périmètre-enveloppe des limites extrêmes des têtes de remblai envisageables tolérerait *en son sein* des aménagements maritimes dont l'étendue est loin d'être négligeable, puisque légèrement supérieure à celle de l'actuel port de Nice.

(b) St Laurent-du-Var

La modicité des gains d'espace et/ou à défaut de linéaires escomptables sur le site de Nice a conduit la DDE à proposer une extension sur le site de St Laurent-du-Var aux fins d'y déplacer, dans le cadre de la **Solution III**, le port passagers Corse. Deux variantes sont proposées : à 5 postes à quai (**Variante 1**) et à 4 postes à quai (**Variante 2**).

L'indigence des dispositions proposées par la DDE pour assurer la desserte de ce site coiffant celui du port de plaisance existant, site déjà mal desservi, a soulevé les plus vives protestations des riverains. Cette opposition a été partagée par la municipalité voisine de Cagnes-sur-Mer qui considère son projet de port de plaisance - étrangement admis dans le projet de Directive territoriale d'aménagement [DTA 06 (2001)] - menacé par les empiètements du projet.

3. LES ERREURS STRATÉGIQUES DU PROJET

3.1. Appréciation du marché

(a) La croisière

Les prévisions fondant le projet ont été ajustées sur une récente tendance à forte hausse (+ 20 % par an). L'extrapolation à long terme qui en a été faite s'est révélée d'autant plus inappropriée et aléatoire qu'est survenue la crise de septembre 2001 dont les conséquences immédiates n'ont fait qu'aggraver un déclin déjà sensible des commandes de navires et un réajustement drastique des flottes de croisière [WILD (2001)].

(b) La desserte de la Corse [cf. 1.2.(b) ci-avant]

L'évolution du trafic maritime passagers entre Nice et la Corse, telle qu'elle figure (avec des erreurs sensibles) dans le dossier du débat [cf. page 18], ne peut que basculer vers l'hypothèse basse (au mieux stagnation) au profit de Toulon dont le trafic, bénéficiant de l'ouverture de nouvelles liaisons, est en plein essor, triplant entre 2000 et 2001 pour atteindre ainsi la moitié des niveaux de Nice et de Marseille [ORTC (2001 b)].

3.2. La stratégie commerciale

(a) La cible touristique

Le parti affiché d'accueillir des navires de 300 m, lequel constitue le terme de références des études techniques, omet de considérer que l'apparition de tels navires, de capacité de l'ordre de 3000 passagers, correspond à la volonté des professionnels du secteur de développer un tourisme de masse dont le pouvoir d'achat, plus restreint, des consommateurs sera capté essentiellement à bord¹².

(b) Les retombées économiques touristiques

Les retombées économiques indirectes (notamment dépenses à terre) attribuées aux têtes de lignes des "megaships", misant sur séjours et autres dépenses associées des croisiéristes et des équipages, sont en conséquence largement surévaluées.

⁹ La réalisation d'un important port de commerce sur le site de l'aéroport fut interrompue par une catastrophe résultant d'un effondrement du talus continental survenu le 16 octobre 1979

¹⁰ Si l'on s'en tient aux données esquissées par A. MEINESZ [in P. OZENDA (1981) ; pp. 94-97]

¹¹ selon avant projet de plan masse (APPM) de l'aéroport Nice Côte d'Azur approuvé le 30 mai 1997 par le ministre chargé de l'aviation civile

¹² cf. contribution de Claudine Francini, Responsable tourisme INFA Méditerranée [référence CPDP n° 653 en date du 16.11.01]

Quoi qu'il en soit, en s'en tenant aux projections maximalistes de la CCI, les retombées touristiques indirectes ne pourraient en aucun cas dépasser 0,5 % du produit touristique azuréen [cf. Annexe 1 – Les croisières de masse et le tourisme azuréen : une contribution modique aux ressources touristiques].

En ce qui concerne les retombées induites, ainsi que les emplois générés, les plus extrêmes réserves ont été exprimées quant à la crédibilité des assertions formulées à ce sujet, notamment pour ce qui concerne le coefficient multiplicateur [MASQUIN, GUERRIER (2002)].

3.3. La rentabilité économique et le financement

(a) Ratio coûts/avantages des extensions

Les tableaux comparatifs des projets portuaires [cf. Annexes 6 et 7] conduisent à trois remarques quant aux solutions "Port de Nice II 1 (Digue semi-immersée) et II 2 (Réalignement de la digue)" respectivement soutenues par la CCI et le maître d'ouvrage :

- coût total exorbitant,
- coût à l'hectare d'espace exploité très élevé,
- coûts largement supérieurs (d'un facteur 2 à 3) à ceux des ouvrages, pourtant audacieux, en cours de réalisation en principauté de Monaco.

(b) Impacts des travaux sur l'activité du port

Les travaux prévus affecteront l'activité du port six ans pour la solution II.1 et cinq ans pour la solution II.2., dans l'hypothèse du respect des délais.

Ce ralentissement d'activité, qui n'a pas été pris en compte dans le dossier, a incidence sur l'échéancier de remboursement, allongeant d'autant la durée de l'amortissement et augmentant d'autant le volume des frais financiers.

Par ailleurs, cette moindre disponibilité des équipements niçois risque de détourner armateurs et usagers vers des ports concurrents au moment où le marché est censé achever sa phase de croissance [MASQUIN, GUERRIER (2002)].

(c) Retour sur investissements

Le projet semble ne pas répondre aux critères de bonne gestion des fonds publics dans la mesure où tous les financiers/investisseurs ne semblent pas crédités de retours sur investissements équitables, la CCI se révélant seule bénéficiaire.

4. LES ERREURS TECHNIQUES DU PROJET

4.1. L'accostage en poste extérieur

Ce type d'accostage "selon les conditions marines" (sic) était prévu dans chacune des variantes niçoises. Il a été unanimement jugé inacceptable par les professionnels de la navigation en raison des aléas météorologiques¹³.

4.2. Sous estimation des effets de houle

L'étude complémentaire de houle, conduite dans la perspective du débat public et fournie au cours du débat, a mis l'accent sur les insuffisances des projets en matière de protection des bassins contre l'agitation. Ces questions soulevées lors du débat entraînent les modifications suivantes :

- Solution 2.1.
Approfondissement à – 16 m au lieu de – 8 m de la jetée semi-immersée en eau profonde (surcoût estimé à 268 millions de francs HT par le Comité de défense du port et de l'environnement) ; cette solution s'accompagne d'une ouverture de la passe d'entrée, et donc forcément d'une dégradation des conditions dans la passe et dans les bassins par mauvais temps [cf. contribution du Commandant Frédéric Capoulade in 4.1. ci-avant] ;
- Solution 2.2.
Allongement de 35 m de la digue du large réalignée (surcoût non étudié) et conduisant à une réduction de la passe d'entrée affectant l'évolution des navires (conséquences non étudiées).

5. LES ERREURS POLITIQUES

5.1. Méconnaissance des contraintes environnementales

(a) Protection du milieu marin

L'ensemble des projecteurs avait fait fi de la présence signalée d'espèces protégées [posidonies (*Posidonia oceanica*) et nacres (*Pinctada nobilis*)] aux accès du port [depuis le cap de Nice jusqu'à l'épi de la poudrière (bains militaires)], ainsi que le long de la digue du large.

Pour contourner l'interdiction, CCI et DDE ont proposé d'étranges adaptations de leurs projets.

- Pour la solution 2.1., la CCI propose d'aménager, dans la jetée du large, un ponceau de 10 à 15 mètres d'ouverture, ainsi "le banc de posidonies, bien que situé à l'intérieur de l'emprise des nouveaux bassins du port, bénéficie d'une respiration naturelle grâce à la digue semi-immersée qui laisse l'eau se renouveler en permanence sur la surface de l'herbier, tout en le protégeant des actions agressives des houles du large... La mise en œuvre du ponceau améliore encore cette respiration naturelle" (sic) [CCI/DP (2002)].

¹³ cf. notamment contributions de M. Raoul de Renty, correspondant du Journal de la Marine Marchande [référence CPDP n° 422 du 03.11.01] et du Commandant Frédéric Capoulade, commandant du navire à grande vitesse Liamone [référence CPDP n° 986 du 05.12.01] in Lettre du débat public n° 2, pp. 13 & 14

- Pour la solution 2.2., la DDE évite la biocénose en ripant vers le nord l'ancrage de la digue et en amincissant cette dernière de 5 mètres. La note ne précise pas comment pallier l'ouverture à la houle découlant de ce pivotement, ni la manière de desservir des "mégaships" depuis un quai dont l'emprise serait réduite de 18 à 12 mètres [DDE/SMHA (2001)].

Les deux notes repoussent à l'étude d'impact l'examen des dispositions à prendre pour maîtriser les incidences de tels travaux.

(b) Bassin de La Tour Rouge

De temps immémoriaux, le bassin de la Tour Rouge constitue, avec la plage contiguë des Bains militaires, le pôle nautique urbain et populaire dont dépendent les activités de nombreux organismes et associations s'adonnant à la pratique des sports de mer ou à la découverte du monde marin.

Si la Ville de Nice et la CCI ont reconnu la nécessité de préserver ce site (ainsi que le littoral depuis cette base nautique jusqu'au Cap de Nice), la DDE, tenant à s'en accaparer dans chacune des variantes du dossier¹⁴, a dressé contre elle l'unanimité des usagers.

5.2. Urbanisme et intermodalité

(a) Une approche lacunaire et étriquée de l'aménagement du territoire

Corsetée dans des limites strictement administratives, l'élaboration de la Directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes (DTA-06) a longuement persisté dans sa réticence à prendre en considération des espaces jugés hors champ. Au même titre que la Ligurie proche et que la principauté de Monaco, l'espace niçois a été laissé pour compte dans l'étude intermodale des déplacements dont les animateurs se sont refusés à aborder la problématique du projet de tramway (pourtant d'ampleur intercommunale) et n'ont pas accordé grand intérêt à celles de l'aéroport et du port, le projet d'extension de ce dernier ayant été *inséré sans examen* en phase finale de l'étude.

Il eut donc fallu reconsidérer, sinon aborder, dans le débat sur le port de Nice, l'espace et les moyens à consacrer à la navigation, et cela dans une large perspective d'intermodalité des transports.

Cette question stratégique, écartée du débat public, se pose maintenant avec force à son issue, comme se posent toutes celles (urbanisme, circulation, protection du patrimoine et de l'environnement) qu'une approche restreinte à l'échelle d'un quartier (celui du port) voulait éviter.

(b) Urbanisme et circulation

Rançon d'une politique toute axée sur l'automobile et d'un laxisme urbanistique, au même titre que l'ensemble de la conurbation azurienne, la ville de Nice est engluée dans des difficultés de circulation dont les nuisances affectent sévèrement la population et risquent d'avoir une incidence directe sur l'activité touristique que le projet d'extension portuaire veut développer.

L'étude urbaine restreinte aux quartiers du port, réalisée sous la pression des circonstances [HODEBERT & coll. (2000)] et reprise dans ses grandes lignes par la Ville de Nice [NICE (2001)], rappelle quelques évidences mais ne formule aucune proposition critique ou novatrice. Ainsi peut-on s'étonner de l'absence de préconisations sur l'aménagement des îlots Lympia (Est du port), comme en matière de déplacements non motorisés et de transports en commun : l'agrément accordé au tracé des futures lignes de TCSP écarte la possibilité d'une liaison directe port - gares (routière, SNCF, CP) par aboutissement au port de la ligne 1 (nord-sud), susceptible d'afficher une lisibilité à l'intermodalité des transports ainsi qu'à la continuité territoriale (la ligne 2 s'inscrirait au mieux dans le tracé NE/SW).

Hormis un projet improvisé de tunnel (routier) Nice-Villefranche dont l'entrée est incertaine et le débouché improbable, les services d'urbanisme de la Ville de Nice n'ont pas fait preuve d'imagination pour dénouer une situation dont l'analyse a été confiée au CERTU dans le cadre d'une expertise complémentaire du débat public [CERTU (2002)].

Ici encore, l'analyse, fondée sur une bonne compilation des données existantes, n'est pas à la hauteur des enjeux. Mettant en balance les importants flux de circulation existants et les flux engendrés par un éventuel essor du trafic portuaire, l'auteur s'attarde sur la faiblesse relative de ces derniers mais ne tient guère compte de leur caractère pulsé et erratique (dont il est pourtant bien connu qu'il est générateur de chaos), et, surtout, estime grandement remédier aux difficultés de circulation... par simple suppression du stationnement abusif en double file !

5.3. De peu convaincantes servitudes

Aux fins d'éviter tout réexamen du site aéroportuaire, les tenants du projet d'extension au Port Lympia ont invoqué une incompatibilité des navigations aériennes et maritimes ainsi que des servitudes attachées à l'exploitation de l'aéroport.

L'exemple de l'aéroport de Gênes où la piste de 3000 mètres est cernée de trois ports marchands (dont un port pétrolier) et d'un chenal de navigation [PPC Genova (1999)] atteste la compatibilité des deux types d'exploitation. Les servitudes spatiales affectant le front de mer de l'aéroport, ne sont quant à elles que prévisionnelles, étant attachées au projet d'héliportation programmé pour 2004-2009 [CCI-ANCA (2000)], projet qui ne s'inscrit d'ailleurs pas nécessairement dans un développement maîtrisé des transports aériens [cf. 6.2.a.].

6. VERS UNE RÉORIENTATION DES OBJECTIFS

6.1. Redéploiement du projet d'extension sur d'autres sites

Arguments techniques, comme logique économique, écartent le projet de repli (solution 2.2. de réaligement de la digue du large) et ouvrent la voie aux autres sites.

Avec la création de la communauté d'agglomération Nice - Côte d'Azur incluant désormais l'espace communal de St. Laurent-du-Var, la Ville de Nice peut désormais feindre se désintéresser du port actuel puisqu'en fait aucun nouveau projet ne peut désormais échapper à son contrôle.

¹⁴ aux fins notamment de dégager la responsabilité de l'Etat quant à la sécurité des plans d'eau

Quoi qu'il en soit, à St Laurent-du-Var, comme sur le site aéroportuaire, le projet d'extension du port ne pourra plus être dissocié de celui de l'aéroport.

6.2. La clé du débat : l'indissociabilité du port et de l'aéroport

(a) Projets aéroportuaires de la CCI

Dans son plan d'investissements à dix ans, la CCI s'est engagée dans un programme de plus de deux milliards de francs [CCI/ANCA (2000)]. Selon sa stratégie de développement [CCI/ANCA (2001)], la CCI se fonde sur "la multiplication des fréquences des grandes compagnies, l'arrivée en force des compagnies "low-cost"...auxquels s'ajoute le développement du "hub" Air Littoral" (sic) pour passer de 9,4 millions de passagers et 140 000 mouvements commerciaux par an en 2000 à 16 millions de passagers en 2010 et 300 000 mouvements commerciaux par an [VIAUD (08.11.2001)]

C'est à cette fin, et notamment pour le développement du "hub", qu'est en cours de réalisation le 3^{ème} terminal et que sont programmés, en zone sud, l'installation de terminaux hélicoptères et maritime, ainsi que la réalisation d'aires d'aviation générale [CCI/ANCA (2000)].

De telles ambitions devraient être compromises par le récent effondrement financier des compagnies porteuses de projet, et remises en cause par l'intention affirmée dans la DTA 06 de contenir le développement du trafic aérien niçois dans des limites compatibles avec la sécurité et l'environnement.

(b) De légitimes arguments pour implanter un port de commerce à l'aéroport

La question de l'implantation d'un port de commerce à l'aéroport, site dont le raccordement ferroviaire avait été prévu dans le projet initial et reste réalisable, se pose :

- pour le transport du ciment dont l'acheminement par fer peut être assuré directement depuis les usines de la Vallée du Paillon,
- pour la fourniture en hydrocarbures dont il faut rappeler l'importance ; ainsi, pour les besoins de son trafic actuel, l'aéroport est quotidiennement approvisionné depuis le Centre Var (Puget-sur-Argens) par une noria de 80 AR de camions-citernes en journée-type et de 140 AR en jour de pointe ; la réalisation d'un oléoduc justifiée par ces seuls besoins figure dans le programme d'investissements aéroportuaires [CCI/ANCA (2000)] mais soulève de multiples problèmes de tracé et de servitudes [VIAUD (08.11.2001)].

(c) Pour un rééquilibrage du site

En renonçant à une extension de l'aéroport, démesurée en regard des besoins réels de la conurbation, la Côte d'Azur disposerait, sur son emplacement et ses abords, d'un espace suffisant pour abriter un port maritime complémentaire de celui de Nice, de dimensions plus modestes que celles du précédent projet, et réservé aux activités génératrices de nuisances et de trafics.

L'espace utilisable à cette fin dans le périmètre considéré comme aménageable serait de l'ordre de, au moins, une vingtaine d'hectares dans les emprises de la digue de protection de l'extension de la plate-forme [cf. 2.3.(a)] & [Annexe 10 in DDE/SBA-SMHA (2001)], et, au plus, une trentaine d'hectares sur la zone A de l'Annexe 9, planche 2 [ibidem], soit de une fois à une fois et demie la superficie actuelle du port de Nice.

6.3. Deux autres champs d'investigations

(a) Extension sur le site de St Laurent-du-Var

Se prêtant à une extension de plus grande ampleur que le site de l'aéroport, celui de St Laurent-du-Var ne présente pas d'aussi bonnes dispositions pour les accès routiers et l'intermodalité. Bien qu'aucune étude en ce sens n'ait été présentée, un couplage de qualité avec le site aéroportuaire et les installations multimodales prévues à St-Augustin est envisageable au prix, sans doute, d'un nouvel ouvrage de franchissement du Var, qu'il soit ou non dédié à cette fin.

Des aménagements de moindre ampleur pourraient suffire en situation transitoire pour assurer, dans des conditions plus favorables que celles du Port Lympia, la desserte passagers de la Corse.

(b) Valorisation du site de Villefranche

La valorisation de Villefranche a été éludée au prétexte de la protection qui frappe l'ensemble du site. La question à poser est celle d'un aménagement n'attendant pas au site paysager tout en dégageant la cité portuaire des servitudes du trafic automobile engendré par les véhicules de service et d'acheminement de croisiéristes.

Cet aménagement pourrait consister en l'établissement d'une liaison hectométrique (monte charges et passagers) entre le rivage (pourvu ou non d'un débarcadère approprié) et un important relais routier à établir en léger contrebas de la corniche inférieure, à l'aplomb du Mont Boron, tel qu'il avait été antérieurement étudié par la DDE, ou, mieux, comme nous le suggérons nous-mêmes, à l'aplomb et en couverture de la gare SNCF (afin de préserver une intermodalité avec la desserte ferroviaire azuréenne, laquelle répondrait aussi aux besoins de la population locale).

7. CONCLUSIONS

7.1. Les leçons du débat

En mettant en pièces le dossier d'extension du port, le débat public aura rompu l'alliance objective de ses promoteurs, la Chambre de commerce, la DDE et la Ville de Nice, alliance qui commença à se fissurer avec le désaccord entre la CCI et la DDE au sujet de l'appropriation du Bassin de la Tour Rouge, et finit de se désagréger avec, d'une part, l'engagement du maire de Nice préserver ce dernier et, d'autre part, le repliement de la DDE sur le projet 2.2. (réalignement de la digue).

On aura ainsi vu, au fil du débat, la DDE se désolidariser des thèses de la CCI en affichant une préférence de plus en plus claire sur le projet 2.2. de réaligement de la jetée, et la CCI réajuster ses prétentions quant à l'accueil des "mégaships" dont les dimensions étaient ramenées de 300 mètres à 220 mètres.

La DDE revenait avec plus de soins sur le projet de St Laurent du Var et se montrait plus discrète sur sa proscription radicale du site aéroportuaire.

Le débat public aura révélé la légèreté et la désinvolture avec lesquels ont été conduits jusqu'ici les grands projets azuréens. Dans le même temps il aura révélé la qualité et le sérieux des arguments des membres et des organismes de la société civile qui prônent depuis quelques lustres d'autres modes de développement.

7.2. Vers une réorientation des objectifs

Une nouvelle réflexion doit s'ouvrir sur l'avenir du port de Nice. Elle doit s'inscrire dans celle de l'aménagement de l'espace niçois, azuréen, régional et international, et aussi dans le long terme, (au delà des limites fixées par la DTA), et en harmonie et conjonction avec les autres modes de transport, de déplacements et de loisirs.

Par ailleurs, il n'est pas acceptable de dédier le littoral aux seuls ports de plaisance et aux plages artificielles, en mésestimant d'autres usages de la mer. La conurbation azurélienne, exposée à des risques majeurs, ne doit-elle pas disposer d'installations maritimes conçues pour l'organisation d'interventions et d'approvisionnements ? Ne doit-elle pas disposer d'un véritable port marchand susceptible de desservir son importante population ? Peut-elle s'exclure du cabotage maritime prôné par les institutions nationales et internationales et dont la mise en œuvre est même convenue dans les récents accords franco-italiens ?

7.3. Une ligne stratégique nouvelle

(a) Une seule issue

Une analyse multicritère coût/avantages à partir des données présentées ci-avant conduit à invalider d'emblée les deux volets majeurs du projet :

- "megaships" en tête de ligne (ces navires seront exclusivement accueillis en escale à Villefranche) ;
- "reconditionnement" du port de Nice (en raison des ratio coûts/avantages prohibitifs de la seule solution envisageable) [cf. Tableau synoptique de l'Annexe 6].

En résulte une ligne stratégique nouvelle visant :

- l'amélioration prioritaire de la qualité de l'accueil des croisiéristes à Villefranche (dont l'ensemble du trafic représente plus du double de celui de Nice) ;
- le dégagement à court terme sur un nouveau site du trafic niçois le plus perturbateur sur le plan urbain (à savoir le trafic corse), en libérant d'autant les postes à quai pour une croisière de taille et de qualité compatibles avec les contraintes du site et la politique touristique azurélienne, ainsi que pour d'éventuels autres usages.

(b) Un saut qualitatif

Dans le choix d'un nouveau site, le critère dimensionnel n'est pas dirimant : les enseignements tirés de l'exploitation du port dans sa configuration actuelle et de l'évolution des trafics montrent que, même à assez long terme, l'ordre de grandeur d'espace portuaire à conquérir sur la mer est au minimum d'une vingtaine d'hectares et au plus d'une trentaine d'hectares, superficies offrant entre quatre et cinq postes à quai de dimensions compatibles avec la desserte de la Corse, le petit cabotage et, dans la mesure où le tirant d'eau dégagé le permet, des navires de croisière de moins de 200 mètres.

Un tel espace est disponible à St. Laurent-du-Var et pourrait l'être sur le site aéroportuaire pour autant que les études géologiques ne l'infirmant pas et que les autorités aéroportuaires consentent à se dessaisir d'une partie de leurs emprises.

(c) Un impératif : l'intermodalité

En revanche, la création d'un nouveau port ne saurait se concevoir sans satisfaire aux critères d'intermodalité les plus exigeants, le retard de la Côte d'Azur en la matière n'autorisant plus le moindre renoncement. L'étude des accès routier et même ferroviaire pour les raisons exposées ci-avant présente en conséquence un caractère prioritaire et doit s'inscrire dans l'ensemble des grands projets structurants (TGV, gare multimodale, aéroport, réseau autoroutier, etc.).

7.4. D'indispensables études et expertises complémentaires

Comme l'atteste la présente note de synthèse, le projet appelait des études et expertises complémentaires. De nombreuses demandes ont été formulées, peu ont été suivies d'effet, et celles qui l'ont été, entièrement assumées par le maître d'ouvrage ou ses affidés, n'apportent pas de réponses suffisamment approfondies et distancées.

Le débat a conclu à la nécessité d'entreprendre des investigations complémentaires, l'Etat en a manifesté son intention.

Sans attendre et pour sa part, le GIR Maralpin a suscité et apporté son soutien à des études universitaires dirigées par des enseignants des Universités de Nice (UNSA) et de Grenoble (Pierre Mendès-France), études portant respectivement sur les retombées économiques des croisières et sur le comportement des croisiéristes.

REMERCIEMENTS

Ont participé à l'élaboration de cette note de synthèse : Alberto Cappato, Jacques Dardel, Christian du Saussay, Eric Gasperini, Philippe Giudicelli, Vanessa Guerrier, Benoît Masquin, Michel Mérigot, Jacques Molinari, Howard Quan, lesquels expriment leur reconnaissance aux responsables des divers organismes de la Principauté de Monaco et des Régions Ligurie et PACA qui ont consenti à les éclairer, ainsi qu'aux très nombreux contributeurs au débat, qu'ils soient institutionnels, élus, associatifs ou simples citoyens, pour leurs apports constructifs sans lesquels la présente analyse n'eut pu aboutir.

SOURCES ET RÉFÉRENCES

CCI-ANCA (2000)

Aéroport de Nice Côte d'Azur - Plan d'investissement à 10 ans
Chambre de commerce et d'industrie Nice Côte d'Azur ; 15 novembre 2000 ; dépliant

CCI-ANCA (2001)

Aéroport de Nice Côte d'Azur – Extension du terminal 2 – Mise sur 4 niveaux du parking P5
Chambre de commerce et d'industrie Nice Côte d'Azur ; plaquette non référencée et non datée

CCI/DP (2002)

Adaptation de la solution 2.1 de l'extension du port de Nice pour tenir compte de la présence des posidonies – Note technique
CCI Nice Côte d'Azur/Doris Engineering ; 29 janvier 2002 ; 1 page, 2 planches [Référence CPDP n° 1882 du 30.01.02]

CERTU (2002)

Débat public sur le projet d'extension du port de Nice – Analyse des accès routiers au port
C. LEBONDIDIER ; Janvier 2002 ; 20 pages

CRT-MD (2002)

Côte d'Azur 2002 – Mer et découverte
Comité régional du tourisme Riviera Côte d'Azur ; novembre 2001 ; 32 pages

DDE/SBA-SMHA (2001)

Débat public sur le projet d'extension du port de Nice – Étude des servitudes aéronautiques et de la stabilité de la zone sud de la plate-forme
Direction départementale de l'équipement des Alpes-Maritimes ; Service des Bases aériennes ; Service maritime, hydraulique, assainissement ; novembre 2001 ; 13 pages, 12 annexes.

DDE/SMHA (2002)

Adaptation de la solution 2.2 de l'extension du port de Nice pour tenir compte de la présence des posidonies
Direction départementale de l'équipement des Alpes-Maritimes ; Service maritime, hydraulique, assainissement ; Note technique
DDE 06 – SMHA/ET ; 8 janvier 2002 ; 1 page, 2 planches [Référence CPDP n° 1510 du 16.01.02]

DTA 06 (2001)

Projet (Juillet 2001) de Directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes
Préfecture des Alpes-Maritimes ; 141 pages, 2 cartes couleurs grand format ; juillet 2001

HODEBERT & coll. (2000)

Étude urbaine sur le quartier du port de Nice et ses infrastructures portuaires – Note de synthèse
Ville de Nice AMU – Chambre de commerce Nice Côte d'Azur – Équipe : L. Hodebert, Y Lion, Bermello, Ajamil & part., CG
Conseil ; décembre 2000 ; 11 pages

ICI (2001)

Les ports départementaux : le rôle méconnu du Conseil général
ICI - Le Journal du département ; Conseil général des Alpes-Maritimes ; juin 2001 numéro 2 ; pages 6 & 7

MASQUIN Benoît ; GUERRIER Vanessa (2002)

Projet d'extension du port de Nice – Analyse des retombées économiques – Etude préliminaire
Université de Nice–Sophia Antipolis ; Faculté de Droit, de Sciences économiques, et de Gestion ; GIR Maralpin ; février 2002

NICE (2001)

Aménagement du quartier du port de Nice – Les conditions de la municipalité – Les améliorations du quartier pour la vie quotidienne
Mairie de Nice ; Direction de la communication ; novembre 2001 ; plaquette 24 pages

ORTC (2001)

Évolution structurelle de l'offre "passagers" sur les lignes maritimes françaises – Saison 2001
Observatoire régional des transports de la Corse ; Direction régionale de l'Équipement de la Corse ; Avril 2001 ; 7 pages

OZENDA P. (1981)

Végétation des Alpes Sud-Occidentales
Carte de la végétation de la France au 200 000ème ; Editions du CNRS ; 1981 ; ISBN 2-222-02867-1 ; 258 pages

PPC Genova (1999)

Piani, Porto, Città – L'esperienza di Genova
(Dossier sur la ville et le port de Gênes) 1999

VIAUD Bernard (2001)

Chef du Service ingénierie ; Direction des études et services techniques ; Aéroport de Nice Côte d'Azur ; Chambre de commerce et d'industrie Nice Côte d'Azur
Exposé à l'Agence des déplacements des Alpes-Maritimes le 8 novembre 2001

WILD Peter (2001)

The cruise industry in turbulent time

G. P. Wild (International) Ltd ; 14.11.2001 [communication du 14.02.2002 de M. Thierry Pollet (CCI – Direction des Ports) enregistrée sous le n° 1968]

ANNEXES

Annexe 1

Les croisières de masse et le tourisme azuréen : une contribution modique aux ressources touristiques [*Pages 11 à 13*]

Annexe 2

Ports de plaisance des Alpes-Maritimes (Tableau) [*Page 14*]

Annexe 3

Les ports départementaux des Alpes-Maritimes (Encadré) [*Page 14*]

Annexe 4

Caractéristiques du port de Nice dans sa configuration actuelle (Encadré) [*Page 15*]

Annexe 5

Les travaux d'extension du port de Monaco (Monaco-Condamine) [*Pages 15 & 16*]

Annexe 6

Caractéristiques et coûts comparés des projets d'extension du port de Nice (Tableau) [*Page 17*]

Annexe 7

Ratios coûts/avantages des projets portuaires de Nice et de Monaco (Tableau) [*Page 18*]

GIR Maralpin - Projet d'extension du port de Nice

NOTE DE SYNTHÈSE - ANNEXES

ANNEXE 1

Les croisières de masse et le tourisme azuréen Une contribution modique aux ressources touristiques

1. LA SITUATION PRÉSENTE

1.1. Les données 1999 [Dossier (2001)]

En 1999, 193 780 passagers du trafic croisière se sont répartis entre le port de Nice et celui de Villefranche et ont généré une dépense totale de 173,7 millions de francs (26,46 millions d'Euros) [dont 3,7 millions de francs (564 000 euros) de dépenses cumulées des équipages des navires de croisière], selon la répartition suivante :

- Nice
149 navires (dont 11% en tête de ligne) et 55 116 croisiéristes générant des dépenses touristiques de 72 millions de francs
- Villefranche
136 navires (dont 6% en tête de ligne) et 138 664 croisiéristes générant des dépenses touristiques de 98 millions de francs
- Ensemble portuaire : 193 780 passagers

1.2. Premières données postérieures à celles du dossier du débat [TCA (2001)]

(a) Données locales 2000 [TCA (2001)]

Les résultats 2000 de l'ensemble portuaire de Nice-Villefranche sont globalement en très légère augmentation (~ 1 %) par rapport à ceux de 1999.

- Nice : 152 escales et 62 387 croisiéristes (+ 13,2 %)
- Villefranche : 130 escales et 132 797 croisiéristes (- 4,2 %)

Cependant, avec un total de 195 184 croisiéristes, les résultats de l'année 2000 n'égalent pas ceux de 1998 (Nice : 61716 passagers ; Villefranche : 156 482 ; Ensemble portuaire : 218 198 passagers) [ibidem Les croisières en RCA ; D016-02/10/2001].

(b) Un nécessaire élargissement du référentiel : enseignements des données régionales

Aimablement communiquées par l'Observatoire régional du tourisme du Comité régional de tourisme PACA [BOUSSAHEL Saoussen (26.02.2002)], les statistiques des Alpes-Maritimes collationnées par la Direction des Ports [cf. Tableau ci-après] et les résultats 2001 de Marseille et Toulon [cf. ci-après], apportent un éclairage indispensable à une bonne appréciation de la ventilation et de l'évolution des trafics :

- Marseille 2001 : 233 escales ; 240 219 croisiéristes dont 162 490 en transit et 77 729 en tête de ligne
- Toulon 2001 : 30 escales (172 pour le Var) ; 39 800 croisiéristes dont 32 000 en transit et 8 500 en tête de ligne.

Statistiques des trafics de croisière dans les Alpes-Maritimes														
Année	Cannes			Nice			Villefranche			Nice + Villefranche			Total global	Variation annuelle
	T. ligne	Transit	Total	T. ligne	Transit	Total	T. ligne	Transit	Total	T. ligne	Transit	Total		
1995	14019	30191	44210							62297	74011	136308	180308	
1996	16275	34792	51067	22638	22903	45541	20546	56545	77091	43184	79448	122632	173699	-3,80%
1997	14258	40615	54873	30739	23609	54348	19118	108079	127197	49857	131688	181545	236418	36,10%
1998	22951	33515	56466	40775	20941	61716	11313	145169	156482	52088	166110	218198	274664	16,20%
1999	16831	44417	61248	34732	20384	55116	9962	128702	138664	44694	149086	193780	255028	-7,10%
2000	20350	85244	105594	43528	18859	62387	18432	114365	132797	61960	133224	195184	300778	17,90%
2001	26049	68377	94426	29612	47764	77376	13320	160196	173516	42932	207960	250892	345718	14,80%

Direction des Ports/DMC/L. Varloteaux/11.03.02

Ainsi, le trafic azuréen a-t-il, certes, repris son ascension en 2001 (+ 28,5 %), mais selon une progression de 5 % par an sur trois ans (sur la période 1998-2001), pendant que le trafic cannois (qui représente actuellement le tiers du trafic azuréen) doublait presque. A l'Ouest, Marseille conforte sa large domination sur le trafic de tête de ligne, tandis que Toulon et le Var, encore à mi-chemin des ports de croisière azuréens, prend aussi son essor.

2. LES PROJECTIONS DE LA CCI Nice Côte d'Azur DANS LE CADRE DU PROJET D'EXTENSION DU PORT [Dossier 2001]

Selon la CCI et les études qu'elle a commanditées auprès de Seamar Engineering et Bermello/Ajamil, les prévisions d'évolution (taux de croissance annuelle moyen) peuvent être cadrées de la manière suivante :

- Hypothèse haute avec poste d'accueil de 300 m [projet d'extension] : 15 %
- Hypothèse haute sans poste d'accueil de 300 m : 10,1 %
- Hypothèse basse : 4,4 %

Selon ces estimations [ibidem p. 41], à l'horizon 2012, les volumes de passagers atteindraient les niveaux suivants [pour le port de Nice seul (n.d.r.)] :

- Hypothèse haute avec poste d'accueil de 300 m [projet d'extension] : 347 000 passagers
- Hypothèse haute sans poste d'accueil de 300 m : 193 200 passagers
- Hypothèse basse : 108 000 passagers.

Il apparaît donc que, dans l'hypothèse la plus optimiste (laquelle est très sévèrement contestée), les travaux d'extension du port de Nice auraient, au plus, pour conséquence un apport de :

$$347\ 000 - 193\ 200 = 153\ 800 \text{ passagers}$$

3. LA PART RELATIVE DE L'APPORT ADDITIONNEL DES CROISIÈRES "MEGASHIPS" TÊTE de LIGNE

L'apport additionnel résultant de la réalisation de l'extension portuaire doit être comparé aux données globales de l'activité touristique de la Côte d'Azur telles qu'elles sont recueillies et analysées par l'Observatoire du Tourisme du Comité Régional du Tourisme Riviera Côte d'Azur [TCA (2001)].

Dans cette estimation nous ne retiendrons à nouveau que les hypothèses les plus favorables, à savoir :

- l'apport de trafic résulte exclusivement de mouvements tête de ligne ;
- chaque nouveau croisiériste effectue un séjour de deux nuitées (une à l'arrivée, l'autre au départ) ;
- chacun de ces croisiéristes ressortit à "la clientèle à plus forte contribution dont la dépense moyenne quotidienne atteint 795 francs pour un touriste américain venu par avion" [TCA (2001) ; Panorama p. 13] et 1244 francs pour la même clientèle dans le cas d'un séjour en hôtel 4* [ibidem p. 14] (c'est ce dernier montant que nous retiendrons dans l'évaluation formulée en 3.2.b.).

Les données fournies par la CCI concernant l'horizon 2012, c'est pour cette échéance que l'on procédera ci-après à une évaluation de l'impact relatif du projet.

3.1. Estimation du taux de croissance touristique

En l'absence de données validées sur l'évolution future de l'activité touristique locale, et en se référant au constat selon lequel "la part de marché de la Côte d'Azur, rapportée au total des séjours internationaux dans le monde comme à l'ensemble des recettes mondiales générées par le tourisme international, s'est longtemps maintenue à 1 %" [TCA (2001) ; Panorama p.1], l'évaluation pourrait se baser sur celle du marché international.

Ce marché des séjours internationaux "ne connaît plus les taux de croissance enregistrés dans les décennies passées, lesquels n'ont augmenté que de 2,4 % tant en 1997 qu'en 1998" [ibidem ; Panorama p.1]. Retenir en conséquence un taux de 2 % d'accroissement annuel entre 2001 et 2012 semblerait une hypothèse d'autant plus modérée que les résultats réellement constatés jusqu'ici sur la Côte d'Azur depuis 1996 restent largement supérieurs à ces taux (hausse de 13 % en 1998) [ibidem ; Fiche "Fréquentation touristique" [LOPEZ (18.02.2002)].

On n'exclura cependant pas l'éventualité d'une stagnation absolue sur le long terme ; cette hypothèse, bien que peu probable en raison de l'attrait incontestable de la Côte d'Azur, sera néanmoins retenue comme l'*hypothèse basse* de référence.

3.2. Apports comparatifs

(a) Apport en nuitées

Évaluation des nuitées touristiques en 2012

Sur ces hypothèses et à partir des données 2001 [ibidem ; "Chiffres clés"], à savoir :

72 millions de nuitées en 2001

le nombre de nuitées à prendre en considération en 2012 dans le cas d'une croissance modérée de 2 % pourrait être de l'ordre de *90 millions*.

En formulant l'hypothèse de deux nuitées par passager induit par le projet d'extension portuaire, l'apport en nuitées serait à peine de 307 600 et ne représenterait que :

- 0,34 % des nuitées touristiques dans le cas d'une croissance modérée du reste du tourisme, et
- 0,43 % dans le cas d'une totale stagnation de ce dernier

(b) Apport en dépenses directes

Sur les bases précédentes et dans l'hypothèse la plus favorable pour les tenants du projet, l'apport en dépenses directes serait de l'ordre de :

$$153\ 800 \times 1244 \times 2 = 382\ 654\ 400 \text{ francs} = 0,383 \text{ milliard de francs}$$

à comparer au chiffre d'affaires touristique totale liée aux séjours, à savoir [ibidem ; Fiche "Economie des Alpes-Maritimes"]:

36 milliards de francs en 1998

En formulant la même hypothèse que précédemment, le montant à prendre en considération pour 2012 dans le cas d'une croissance modérée de 2 % pourrait être de l'ordre de *45 milliards de francs*.

L'apport relatif en dépenses directes induit par le projet d'extension portuaire serait donc de :

- 0,86 % dans le cas d'une croissance modérée du reste du tourisme, et de
- 1,06 % dans le cas d'une totale stagnation de ce dernier

4. CONCLUSIONS PROVISOIRES

En fait, les sérieuses réserves formulées par ailleurs, tant sur les prévisions de trafic que sur le comportement de la clientèle des "mégaships", rendent fort improbables les hypothèses ci-avant. Elles permettent en tous cas d'avancer que l'impact touristique de l'apport de têtes de ligne de croisières de masse serait au plus égal à un pour cent (1 %) d'un chiffre d'affaires touristiques supposé stagnant.

En fait, en s'en tenant aux thèses avancées par la plupart des contributeurs au débat public, selon lesquels la clientèle des "megaships" n'effectuerait de séjour, ni à l'embarquement, ni au débarquement, et ne ferait que transiter, et en retenant pour montant de dépenses celles d'un touriste de passage (dont le montant quotidien est estimé à 455 francs [TCA (2001) - Poids du tourisme dans l'économie azurée, p. 2]), l'apport en dépenses directes ne serait plus que :

$$153\ 800 \times 455 \times 2 = 139\ 958\ 000 \text{ francs} = 0,140 \text{ milliard de francs}$$

L'apport relatif en dépenses directes induit par le projet d'extension portuaire ne serait plus donc que de :

- 0,39 % dans le cas d'une croissance modérée du reste du tourisme, et de
- 0,31 % dans le cas d'une totale stagnation de ce dernier.

Ainsi, sans même remettre en cause les prévisions d'accroissement de trafics de croisière avancées par la CCI-NCA, l'extension portuaire maximale pourrait induire au plus en 2012 un accroissement du produit touristique azuréen compris entre 0,3 et 1 %, et cela dans l'hypothèse peu plausible d'une stagnation absolue du reste de l'activité touristique.

RÉFÉRENCES

BOUSSAHEL Saoussen (26.02.2002)

Assistante, chargée de mission – Observatoire Régional du Tourisme ; Comité Régional du Tourisme Provence - Alpes - Côte d'Azur
Échanges de correspondance avec le GIR Maralpin

Dossier (2001)

Débat public sur le projet d'extension du port de Nice (15 octobre 2001 – 15 janvier 2002)

Direction départementale de l'Équipement des Alpes-Maritimes – Service Maritime, Hydraulique, Assainissement ; octobre 2001 ; 83 pages.

LOPEZ Pascal (18.02.2002)

Service Recherche de l'Observatoire du Tourisme de la Côte d'Azur ; Comité Régional du Tourisme Riviera Côte d'Azur
Entretien du 18 février 2002 avec l'auteur

TCA (2001)

Touriscope Côte d'Azur (Année 2001)

Service Recherche de l'Observatoire du Tourisme de la Côte d'Azur

Comité Régional du Tourisme Riviera Côte d'Azur

ANNEXE 2

Ports de plaisance des Alpes-Maritimes (d'est en ouest)				
Ville	Port	Postes d'amarrage	Tirant d'eau	Taille maxi. des bateaux
Menton	Garavan	800	3 m	18 m
	Vieux Port	570	7 m	25 m
Monaco	Condamine	700	7 m	130 m
	Fontvieille	160		30 m
Cap d'Ail	(de) Cap d'Ail	253	12-15 m	80 m
Beaulieu-sur-Mer	(de) Beaulieu-sur-Mer	745	4,5 m max.	45 m
	(des) Fourmis	260	1,10 m	9 m
St-Jean-Cap-Ferrat	St-Jean-Cap-Ferrat	536	3,5 m max	30 m + 50 m
Villefranche-sur-Mer	(de la) Darse	420	6 m max	38 m
Nice	(de) Nice	503	8,5 m	200 m
St-Laurent-du-Var	(de) St-Laurent-du-Var	1094	3,5 m	23 m
Villeneuve-Loubet	(de) Villeneuve-Loubet	527	3 m	28 m
Antibes / Juan-les-Pins	Vauban	1600	toutes prof.	50 m + 120 m
	(de la) Salis	220	2,5 m	6 m
	(de) l'Olivette	49	très faible	7 m
	(du) Crouton	420	1,9 m	11 m
	Port Gallice	525	3 m	45 m
Golfe Juan / Vallauris	Camille Rayon	850	4 m	75 m
	(de) Golfe Juan	860	2,5 m	25 m
Cannes	(du) Mouré Rouge	300	1,7 m	7-8 m
	(de la) Pointe Croisette	100	1,7 m	7-8 m
	Pierre Canto	650	6 m max	85 m
	(de) Cannes 1	750	15 m	150 m
Mandelieu / La Napoule	Abri du Béal (La Bocca)	400	1,1 m	8 m
	La Siagne (Port à sec)	800		9,5 m
	Cannes-Marina	1769	12 m	12 m
	Marco Polo (Port privé)	150		
	La Napoule (Argentière)	960	6 m max	35 m
Théoule-sur-Mer	La Rague	560		18 m
	(de) Théoule	183	1,9 m	12 m
	La Galère	175	2 m (moy.)	16 m
	La Figueirette	245	2 m	17 m
Ensemble 06		18134		

Source : Comité régional du Tourisme Riviera-Côte d'Azur (novembre 2001) [CRT-MD (2002)]

ANNEXE 3

Les ports départementaux des Alpes-Maritimes [ICI (2000)]

La loi du 22 juillet 1983 donne compétence au Conseil général pour la création, l'aménagement et l'exploitation des ports de commerce et de pêche ; s'il en donne la concession, il en assure le contrôle.

Trois modes de gestion sont en oeuvre pour les cinq ports concernés : une gestion concédée à la Chambre de commerce et d'industrie Nice Côte d'Azur (ports de Cannes [Vieux port], Golfe-Juan [Vieux port] et Villefranche Darse), à la commune de Menton (port de Menton), et une gestion directe par le Conseil général (port de Villefranche Santé).

Les concessionnaires assurent le fonctionnement des services portuaires dans le cadre des travaux d'entretien, de l'exploitation et de la gestion. L'unique domaine dans lequel le Conseil général reste seul maître concerne la police des quais ou de port dans le cadre du Code des Ports Maritimes.

ANNEXE 4

Caractéristiques du port de Nice dans sa configuration actuelle

Plan d'eau

▪ Bassin Lympia	44 950 m ²
▪ Amiraux	22 500 m ²
▪ Commerce	50 000 m ²
▪ Passes + Tour Rouge	10 000 m ²
<i>Total</i>	arrondi à 127 500 m ²

Longueur des quais et tirant d'eau admissible

▪ Ile de Beauté	150 m	à - 7 m
▪ Commerce	240 m	à - 8,4 m
▪ Entrecasteaux	75 m	à - 6 m
▪ Ribotty	112 m	à - 7,5 m
▪ sur Ducs d'Albe	140 m	à - 5 m
<i>Total</i>	717 m	

Terre-pleins

- 7,5 hectares

[Données aimablement communiquées le 08.02.2002 par M. Gérard BARBARIN, Adjoint au Chef de la Subdivision maritime de Nice ; DDE 06]

ANNEXE 5

Les travaux d'extension du port de Monaco (Monaco-Condamine)

1. Rappel historique

Quand le Port Hercule fut construit (de 1902 à 1914), les profondeurs d'eau rencontrées (de l'ordre de 50 m) ne permirent pas de réaliser une jetée et une contre jetée suivant le schéma classique assurant leur recouvrement et, par là même, une protection suffisante du plan d'eau. Il fallut se contenter, en partant de part et d'autre du rivage, de construire deux digues de 170 m en alignement, offrant entre elles une passe de 100 m ouverte plein Est. Ces jetées comptèrent d'ailleurs à l'époque parmi les plus profondes du monde [MONACO/STP (2001)].

2. Les travaux d'extension

Pour protéger le port des houles du secteur Est et le pourvoir d'un avant port destiné à offrir aux paquebots de croisière de luxe une tête ou fin de ligne, les études entreprises depuis 1960 ont révélé les grandes difficultés résultant de la nature et de l'extrême profondeur des fonds marins ; elles s'orientèrent dans les années 80 vers la réalisation d'ouvrages de type nouveau (mur d'eau oscillant et mur d'eau fixe) [MONACO/STP (2001)].

Les contraintes et les solutions techniques

Les sondages de reconnaissance poussés jusqu'à 70 mètres sous le fond de la mer, et donc au moins 120 m sous le niveau du plan d'eau, ont établi l'existence d'une épaisse couche de vase [BOUCHET René, BATTIGELLO Gilbert, WARD Jacob (2001)]. Le substratum rocheux qui apparaît des deux côtés de la sortie du port plongeant rapidement jusqu'à des profondeurs estimées à environ - 200 m NGM [FERRIER (2001)], les digues à construire ne pouvaient prendre appui qu'aux rives et impliquaient en conséquence l'édification d'ouvrages superficiels mobilisant l'inertie de la masse d'eau située entre le fond de caissons de grande dimension et celui de la mer [BOUCHET et all. (2001)].

3. Caractéristiques dimensionnelles du port actuel et de son extension

(a) Plan d'eau

Dans sa configuration initiale le port de Monaco se présente sous la forme d'un trapèze régulier fermé par deux digues en alignement de 170 m offrant entre elles une passe de 100 m [MONACO/STP (2001)]. La surface du plan d'eau ainsi délimité est d'environ 17,3 ha.

L'extension du port telle qu'elle résulte de la disposition adoptée (digue au large de 352 m et contre jetée de 145 m) offre un plan d'eau supplémentaire de 7,7 ha (dans son périmètre maximal tel qu'il peut être défini par les musoirs de ces deux ouvrages) [cf. Plan général du projet [BOUCHET, BATTIGELLO, WARD (2001)]].

(b) Terre pleins

Les travaux d'extension du port s'accompagnent de la création, au pied du Fort Antoine, d'un terre plein d'un hectare contre lequel s'articule la digue semi-flottante.

Cette digue semi-flottante, de 28 mètres de large et de 16 mètres d'enfoncement, offre, sur quasi toute sa longueur de 352 m, un important volume [MARTARECHE, MASSET (2001)] permettant de loger 360 places de stationnement pour les voitures sur 4 niveaux et un port à sec de 25 000 m³ de stockage sur deux niveaux [MONACO/STP (2001)], soit de l'ordre de 25 000 m² exploitables.

Enfin, la création du Quai Louis II, dans le prolongement du quai des Etats-Unis, entre la contre jetée et la jetée nord actuelle, offre sensiblement ½ ha de terre pleins complémentaires [cf. Plan général du projet [BOUCHET, BATTIGELLO, WARD (2001)]], portant la superficie exploitable totale acquise par les travaux portuaires à environ 4 hectares.

(c) Linéaires de quais

Outre le porte à quai de grande longueur (352 m) offert par la digue du large, le quai ouest de la contre-jetée (145 m), et le nouveau quai Louis II (environ 170 m), l'extension portuaire permet la conversion en postes à quai des rives est des deux digues d'origine, soit environ 2 x 140 mètres de quais.

En résulte un accroissement total de linéaire de quai d'environ 950 mètres, soit l'équivalent du linéaire actuellement utilisable pour le mouillage à quai de la grande croisière.

(d) Plan de mouillage

Le plan de mouillage, tel qu'il résulte de l'aménagement, est particulièrement favorable puisque un tiers de la surface totale du plan d'eau (dont celle de la darse d'origine autrefois non protégée du vent d'est) sera affectée au mouillage.

Coût des travaux

Le coût total des travaux est estimé à 1,65 milliard de francs, selon le décompte suivant [MONACO/STP (2001)]

▪ le terre-plein	500 MF	▪ les digues nord et sud	60 MF
▪ la digue	500 MF	▪ les aménagements du bassin	240 MF
▪ la contre-jetée	300 MF	▪ le quai Louis II	50 MF

Ces estimations conduisent aux coûts spécifiques suivants :

- 214 MF par l'hectare de plan d'eau gagné sur l'espace maritime
- 141 MF à l'hectare d'espace exploitable (plan d'eau et terre-pleins)

valeurs largement inférieures à celles relatives au projet d'extension du port de Nice [cf. Tableaux des Annexes 6 & 7]

RÉFÉRENCES

BOUCHET René, WARD Jacob (15.03.2001)

Consultations du GIR Maralpin

BOUCHET René, BATTIGELLO Gilbert, WARD Jacob (2001)

Les travaux d'extension du port de Monaco

Travaux ; n° 779 ; octobre 2001 ; tiré à part ; pp. 1-5

FERRIER Jean Wilfried (2001)

Les travaux d'extension du port de Monaco – Les travaux du lot 1

Travaux ; n° 779 ; octobre 2001 ; tiré à part ; pp. 6-10

MARTARECHE Frédéric, MASSET Loïc (2001)

Les travaux d'extension du port de Monaco – Les travaux du lot 2 – Une digue préfabriquée en béton de 350 m de long

Travaux ; n° 779 ; octobre 2001 ; tiré à part ; pp. 11-19

MONACO/STP (2001)

Extension du port de la Condamine

Principauté de Monaco ; Département des travaux publics et des affaires sociales ; Service des travaux publics : 12 pages + fiches de communiqués techniques , mai 2001 + mises à jour fiches

ANNEXE 6

Caractéristiques et coûts comparés des projets d'extension du port de Nice						
	Extension du port de Nice		Saint Laurent du Var		Aéroport	
	Solution II-1	Solution II-2	Solution III	Bonnefile 2	CDQPE 3	Variante de CDQPE
Origine	CCI/DDE [1] modif. [3,4]	DDE [1] modif. [5]	DDE [1]	Éval. DDE [2]	Éval. DDE [2]	Éval. DDE [2]
Objectifs	Augmentation capacité	Quai 300 m	Trafic Corse	Croisière + Corse	Croisière + passagers	Croisière seule
Caractéristiques	Digue semi-immersée	Réalignement digue				
Linéaire de quai *	+ 644 m	+ 465 m	+ 1005 m	+ 1970 m	+ 3000 m	+ 1300 m
Surface terre-pleins	+ 2,4 ha	+ 0,5 ha	+ 9,2 ha	+ 7,5 ha	+ 25 ha	+ 9,64 ha
Plan d'eau protégé	+ 2,6 ha	+ 0,5 ha	+ 8,7 ha	+ 27,7 ha	+ 32 ha	
Total espace exploit.	+ 5 ha	+ 1 ha (b)	+ 17,9 ha	+ 35,2 ha	+ 57 ha	
Extension quais **	+ 90 %	+ 65 % (b)	+ 140 %	+ 275 %	+ 418 %	+ 181 %
Extens. spatiale tot. **	+ 25 %	+ 5 %	+ 88 %	+ 174 %	+ 281 %	
Coût total	1218 MF HT (a)	510 MF HT	551 MF HT	1258 MF HT	3337 MF HT	2422 MF HT
Coût spécifique / ha	244 MF HT (a)	510 MF HT	30,8 MF HT	35,7 MF HT	58,5 MF HT	

* il n'est pas tenu compte des postes extérieurs

** par rapport aux caractéristiques actuelles du port de Nice [20,25 ha (dont 17,75 ha de plan d'eau et 7,5 ha de terre-pleins) ; 717 m de quais commerciaux][6]

Références

- [1] Dossier du Débat public
- [2] Eléments techniques relatifs aux (contre) projets ; DDE 06 - Service MHA ; décembre 2001
- [3] Note DDE 06
- [4] Adaptation de la solution 2.1 de l'extension du port de Nice pour tenir compte de la présence de posidonies ; CCINCA-Doris Eng. ; 29.01.2002
- [5] Adaptation de la solution 2.2 de l'extension du port de Nice pour tenir compte de la présence de posidonies ; DDE 06 - SMHA/ET ; 08.01.2002
- [6] Selon les indications aimablement communiquées le 07.02.02 par M. G. Barbarin, DDE 06, Subdivision maritime de Nice

Remarques

- (a) Selon la réévaluation du Comité de défense des quartiers du port et sans tenir compte du surcoût (de 5 à 10 MF) des dispositions préconisées par [4] pour tenir compte de la présence des posidonies
- (b) sans tenir compte de la réduction du quai de la digue au large devant résulter de la prise en compte des posidonies [cf. 5]

GIR Maralpin 23.02.2002

ANNEXE 7

Ratios coûts/avantages comparés des projets portuaires de Nice et de Monaco			
	Nice-Lympia		Monaco-Condamine
	Solution II-1	Solution II-2	Travaux en cours
Origine	CCI/DDE [cf. Annexe 6]	DDE [cf. Annexe 6]	DTPAS Principauté [1]
Objectifs	Augmentation capacité	Quai 300 m	Croisière de Luxe
Caractéristiques	Digue semi-immersée	Réalignement digue	Digue semi-flottante
Linéaire de quai [2]	+ 644 m	+ 465 m	+ 950 m
Surface terre-pleins	+ 2,4 ha	+ 0,5 ha	+ 4 ha (dont 2,5 en silo)
Plan d'eau protégé	+ 2,6 ha	+ 0,5 ha	+ 7,7 ha
Total espace exploitable	+ 5 ha	+ 1 ha	+ 11,7 ha
Extension quais [3]	+ 90 %	+ 65 %	+ 100 %
Extens. spatiale totale [3]	+ 25 %	+ 5 %	+ 63 %
Coût total	1218 MF HT	510 MF HT	1650 MF HT
Coût spécifique / ml quai	1,89 MF HT	1,09 MF HT	1,73 MF HT
Coût spécifique / ha	244 MF HT	510 MF HT	141 MF HT

Notes

Les données relatives aux projets de Nice-Lympia sont renseignées dans le Tableau de l'Annexe 6

[1] Département des travaux publics et des affaires sociales - Service des travaux publics - Principauté de Monaco

[2] il n'est pas tenu compte des postes extérieurs

[3] par rapport aux caractéristiques actuelles respectives des deux ports, à savoir :

Port de Nice [20,25 ha (dont 17,75 ha de plan d'eau et 7,5 ha de terre-pleins) ; 717 m de quais commerciaux]

Port de Monaco [17,3 ha de plan d'eau et ~ 1,2 ha de terre-pleins ; 950 m de quais accostables par grands navires]

GIR Maralpin 25.03.2002
